

---

# GEMEENTE DONGERADEEL

## WIJZIGINGSPLAN SÚD IE

Status: Vastgesteld  
Datum: 18 mei 2015



**WIJZIGINGSPLAN SÚD IE**

**CODE 141004 / 18-05-15**

**GEMEENTE DONGERADEEL 141004 / 18-05-15**  
**WIJZIGINGSPLAN SÚD IE**

---

**TOELICHTING**

<b><u>INHOUDSOPGAVE</u></b>	<b><u>blz</u></b>
<b>1. INLEIDING</b>	<b>1</b>
1. 1. Aanleiding en doel	1
1. 2. Ligging en afbakening plangebied	1
1. 3. Planologische regeling	2
1. 4. Leeswijzer	2
<b>2. BELEIDSKADER</b>	<b>3</b>
2. 1. Rijksbeleid	3
2. 2. Provinciaal beleid	4
2. 3. Gemeentelijk beleid	6
<b>3. RUIMTELIJK-FUNCTIONELE UITGANGSPUNTEN</b>	<b>8</b>
3. 1. Doel van het project	8
3. 2. Locatie en ontwerpuitgangspunten	9
<b>4. OMGEVINGSASPECTEN</b>	<b>13</b>
4. 1. Milieu	13
4. 2. Water	14
4. 3. Cultuurhistorie	16
4. 4. Archeologie	16
4. 5. Ecologie	18
4. 6. Externe veiligheid	21
4. 7. Milieueffectrapportage	22
<b>5. AFWEGINGSKADER EN JURIDISCHE VORMGEVING</b>	<b>25</b>
<b>6. UITVOERBAARHEID</b>	<b>27</b>
6. 1. Maatschappelijke uitvoerbaarheid	27
6. 2. Economische uitvoerbaarheid	28
<b>BIJLAGEN</b>	
<b>Bijlage 1</b>	Schetsboek Súd Ie (definitief ontwerp), buitengebied, Antea Group, Heerenveen, april 2014, projectnummer 266985.
<b>Bijlage 2</b>	Ecologische quick scan, Bureau Oranjewoud, Heerenveen, projectnummer 244413, 27-11-2012
<b>Bijlage 3</b>	Natuurtoets plan Súd Ie Toetsing aan natuurwetgeving, Antea Group, Heerenveen, projectnummer266985.00, 27-10-2014
<b>Bijlage 4</b>	Archeologisch onderzoek



## **1. INLEIDING**

### **1. 1. Aanleiding en doel**

Voor de ontwikkeling van het vaarrecreatienetwerk tussen Dokkum en het Lauwersmeergebied werken de gemeente Dongeradeel, Wetterskip Fryslân en de provincie Fryslân samen. Het zogenoemde project *Súd Ie* en *Wetterfront* beoogt het herstel en de opwaardering van de *Súd Ie* als slenk en vaarweg tussen Dokkum en Ezumazijl (nabij het Lauwersmeer) voor kleine motorboten (DM-klasse). Daarvoor is het programma *Súd Ie – Wetterfront Dokkum* (1<sup>ste</sup> fase) opgesteld met een integrale aanpak. Naast de opwaardering van de vaarroute gaat het om de ecologische versterking (met de ontwikkeling van KRW oevers, de realisering van vispassages en paai- en opgroeigebieden voor vis), waterhuishoudkundige verbeteringen en de aanleg van recreatieve voorzieningen.

Het project wordt in twee inrichtingsplannen uitgewerkt:

- Deelgebied 1: *Súd Ie* door Dokkum (Oosterverlaatsluis – oostelijke stadsrand).
- Deelgebied 2: *Súd Ie* door het buitengebied (oostelijke stadsrand-Ezumazijl/lauwersmeergebied).

Inmiddels is de planvorming voor deelgebied 2 zodanig gevorderd dat daarvoor een (voorlopig) inrichtingsplan is opgesteld. Voor deelgebied 1 is meer tijd nodig en worden de vervolgstappen in 2015 verwacht.

### **1. 2. Ligging en afbakening plangebied**

Dit wijzigingsplan richt zich op het hiervoor genoemde deelgebied 2. Het plangebied van dit wijzigingsplan betreft een relatief smalle strook tussen Dokkum en Ezumazijl, gevormd door de vaarverbinding *Súd Ie*, inclusief de met het ontwerp beoogde verbeteringen. Deze worden in hoofdstuk 4 toegelicht. Het inrichtingsplan vormt de onderlegger voor de planologische regeling in dit wijzigingsplan. In hoofdstuk 3 komt dat nader aan de orde.

Hierbij wordt aangetekend dat de Bochtjesplaat wel binnen de 1e fase van het project valt, maar een eigen uitwerking kent; dit wijzigingsplan is daarop niet van toepassing.

Een tweede kanttekening betreft het gebied De Kolken-Noord. Binnen de 1e fase van het project worden hier weliswaar inrichtingsmaatregelen beoogd, maar de exacte invulling en uitwerking hiervan zijn afhankelijk van de binnen het gebied te treffen bodemdalingsmaatregelen. Dit wordt in de loop van 2015 duidelijk. Het gebied maakt daarom nu geen deel uit van de inrichtingsplannen. Er zal daarvoor een aparte uitwerking gemaakt worden. Daarbij zal het met name gaan om de re-

geling voor de benodigde weidevogelcompensatie vanwege de aanleg van een fietspad tussen Dokkum-Ezumazijl langs de Súd Ie.

Ten slotte is de begrenzing van dit wijzigingsplan aan de zuidzijde zodanig op het provinciaal inpassingsplan voor de centrale as afgestemd, dat van dit laatste géén gronden worden meegenomen.

### **1. 3. Planologische regeling**

De gemeente Dongeradeel zet voor de planologische regeling in op:

- Deelgebied 1: het opstellen van een bestemmingsplan.
- Deelgebied 2: het opstellen van een wijzigingsplan.

Voor u ligt de planologische regeling voor deelgebied 2 in de vorm van het wijzigingsplan Súd Ie. Een wijzigingsplan, omdat het 'moederplan', zijnde het *Bestemmingsplan Bûtengebied Dongeradeel* reeds een bevoegdheidsbepaling bevat waarbij het college van burgemeester en wethouders de onderliggende bestemmingen kunnen wijzigen ten behoeve van de vaarverbinding; dit binnen de randvoorwaarden die de gemeenteraad bij vaststelling van het bestemmingsplan heeft opgenomen.

Het projectgebied maakt deel uit van het bestemmingsplan *Bûtengebied Dongeradeel*

In hoofdstuk 2.3. wordt daar nader op ingegaan.

### **1. 4. Leeswijzer**

Na deze inleiding wordt in *hoofdstuk 2* het voor het plan relevante beleid op de verschillende niveaus beschreven. *Hoofdstuk 3* beschrijft de ruimtelijke uitgangspunten van het project. In *hoofdstuk 4* worden de ontwikkelingen getoetst aan de omgevingsaspecten. Vervolgens wordt in *hoofdstuk 5* de juridische opzet behandeld. *Hoofdstuk 6* sluit af met een weergave van de uitvoerbaarheidsaspecten.

## 2. BELEIDSKADER

Dit hoofdstuk behandelt het beleid dat betrekking heeft op dit projectgebied, in het bijzonder deelgebied 2, zoals dat met dit wijzigingsplan wordt geregeld. Dit geeft het kader aan voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Er wordt ingegaan op het rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid voor zover dat een relatie heeft met het projectgebied.

### 2. 1. Rijksbeleid

De ontwikkeling in het projectgebied is relatief kleinschalig van omvang en naar de aard niet van belang op rijksniveau. Niettemin kan op het volgende rijksbeleid worden gewezen.

#### ***Beleidsvisie Recreatietoervaart Nederland (BRTN)***

De hoofddoelstelling van de BRTN luidt: het net van het Nederlandse bevaarbare water behouden en verder ontwikkelen als één aantrekkelijk, gedifferentieerd en samenhangend recreatietoervaartnet. De Stichting Recreatietoervaart Nederland (SRN), de uitvoeringsorganisatie van de BRTN, kiest er daarom voor ontbrekende schakels, aanlegplaatsen en kansrijke verbindingen te realiseren. De Stichting Recreatietoervaart is verantwoordelijk voor het uitvoeren van het Meerjaren Uitvoerings Programma Beleidsvisie Recreatietoervaart in Nederland (MUP-BRTN).

De beleidsvisie is eerst in 1990 opgesteld en in 2000 en 2008 geactualiseerd.

In de BRTN zijn al wel de Dokkumer Ee en het Dokkumer Grootdiep opgenomen, het project voor de Súd Ie nog niet.

#### ***Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG)***

Een groot aantal subsidies in het landelijke gebied worden meer gebiedsgericht ingezet.

Het ILG is bedoeld voor verbeteringsprojecten voor verbetering van de leefbaarheid op het platteland.

#### ***Programmakaders Plattelânsprojecten en LEADER+***

De nota 'Nieuwe kwaliteiten op het platteland' beschrijft de wijze van werken op, door en voor het platteland. Van particulier initiatief naar samenwerking met de overheid, van dorpsgericht naar regiogericht, van behoudend naar aanvallend, van top-down naar bottom-up. Hiervoor is de provincie Fryslân in zes gebieden verdeeld met in elk gebied een projectbureau.

Voor elk gebied is een programmakader opgesteld, waarin de lijnen voor vijf jaren zijn uitgezet. In de diverse programmakaders worden, in diverse bewoordingen, ook nieuwe ontwikkelingen betreffende de waterrecreatie gestimuleerd. De provincie Fryslân heeft voorgesteld (juli 2014) dat onder meer de regio Noordoost-

Fryslân in aanmerking komt voor LEADER-subsidie.

Het project Súd Ie - Wetterfront maakt verder deel uit van de Agenda Netwerk Noordoost (ANNO). Deze agenda bevat een uitvoeringsprogramma van het sociaal-economisch masterplan voor Noordoost-Fryslân.

## 2. 2. Provinciaal beleid

### Streekplan en Verordening Romte

Het provinciaal ruimtelijk beleid is verwoord in het *Streekplan Fryslân 2007*. In algemene zin zet de provincie in op een concentratie van verstedelijking (wonen, werken en voorzieningen) in de stedelijke gebieden, zonder dat dit ten koste gaat van de vitaliteit van het omringende platteland.

Met betrekking tot het thema “vaarrecreatie” legt de provincie het accent op kwaliteitsverbetering van de watersportvoorzieningen en van het vaarwegennet. Wel wordt geconstateerd dat door de relatieve onbekendheid en excentrische ligging van Noordoost-Fryslân de toeristisch-recreatieve sector nog minder sterk is ontwikkeld, maar dat er niettemin kansen liggen voor nieuwe initiatieven.

De provincie geeft in het streekplan aan open te staan voor integrale gebiedsontwikkeling, waarbij naast landbouwkundige verbeteringen ook gekeken wordt naar andere functies, zoals recreatie, leefbaarheid, natuur en waterberging.

Er wordt opgemerkt, dat het gevarieerde aanbod van groot vaarwater in de provincie in combinatie met het stelsel van verbindende vaarwegen en karakteristieke dorpen en steden, de kern van een uniek watersportgebied van (inter)nationale betekenis vormt. De provincie tracht de potenties daarvan voor recreatie en toerisme zo veel mogelijk te benutten, met behoud van de Friese kernkwaliteiten. Vooral de combinatie met cultuurtoerisme wordt versterkt. Buiten de stedelijke en regionale centra en de recreatiekernen worden kansen gezien voor kleinschalige vaarrecreatieve voorzieningen die de kwaliteit en de aantrekkelijkheid van het recreatietoernet versterken door aan te sluiten op bestaande concentraties van recreatieve voorzieningen in het landelijk gebied.

### *Landschap en gebiedsgericht beleid*

Het plangebied behoort grotendeels tot het landschapstype “kleigebied” met de volgende kernkwaliteiten:

- open en grootschalig met structurerende elementen als dijken, kwelderwallen, slenken, terpen, paden, eendenkooien, vaarten;
- onregelmatige blokverkeveling met plaatselijk bijzondere verkevelingsvormen (mozaïek-, radiair- en strengenverkeveling);
- beplanting puntvormig geconcentreerd rondom boerderijen en dorpen, langs hoofdonthutingswegen, kwelderwallen en randen van de Middellzee;
- aanwezigheid van grasland in lagere delen en akker- en tuinbouw op de kwelderwallen.



Recreatieve ontwikkelingen in het kleigebied van “Midden en Noord - Fryslân” sluiten aan bij de kwaliteiten van recreatieve concentratiepunten. De provincie zet in op uitbouw en versterking van de recreatieve netwerken. Met name de verbindingen voor wandelen, fietsen en varen tussen stad en platteland kunnen beter.

#### *De Friese elf steden*

De provincie heeft in haar recreatief beleid van de Friese elf steden een speerpunt gemaakt. Daartoe is een nota geschreven onder de titel ‘De Friese elf steden – Erfgoed der mensheid’.

In die nota wordt het belang van de Friese elf steden voor de cultuur en de geschiedenis van Friesland benadrukt. De provincie heeft de ambitie om de elf steden in zijn geheel op de Werelderfgoedlijst te krijgen.

#### **Omgevingsverordening (2014)**

Naast het Streekplan hebben Provinciale Staten op 18 juni 2014 de *Verordening Romte Fryslân 2014* vastgesteld<sup>1</sup>. Bestemmingsplannen en daarmee ook wijzigingsplannen moeten aan de Verordening voldoen.

De provincie hanteert als algemeen ruimtelijk kwaliteitsbeleid dat bij een ruimtelijk plan voor een nieuwe recreatieve voorziening in het landelijk gebied – dit wijzigingsplan voor de Súd Ie is een zodanig plan – zorgvuldig moet worden ingepast binnen de onderscheiden landschappelijke en cultuurhistorische kernkwaliteiten. Daarnaast onderscheidt de Verordening een hoofdstuk (5) met bepalingen over recreatie en toerisme. Daarin worden nieuwe recreatieve voorzieningen met name voorzien in of aansluitend op recreatiekernen. Er worden geen specifieke bepalingen genoemd met betrekking tot recreatieve vaarroutes.

#### **Vaarwegenverordening (2014)**

Met de provinciale vaarwegenverordening oefent de provincie Fryslân haar beheerstaak als vaarwegenbeheerder uit.

Deze taak wordt als volgt beschreven:

- de provincie kan ontheffingen verlenen of weigeren voor de uitvoering van de in de verordening verboden werken/werkzaamheden op en langs provinciale vaarwegen;
- de provincie adviseert over vaarwegverbeteringen en over nautische situaties;
- de provincie kan vaarvergunningen verlenen of weigeren voor schepen met grotere afmetingen dan normaal is toegestaan;
- de provincie controleert of de vaarweggebruiker zich aan de regels houdt.

<sup>1</sup>) Het betreft hier een herziening van de eerdere herziening uit 2011.

In mei 2014 is een nieuwe vaarwegenverordening vastgesteld (*Vaarwegenverordening Fryslân 2014*). De Súd Ie is hierin beleidsmatig meegenomen als een te onderzoeken vaarweg voor de DM-klasse.

## **2. 3. Gemeentelijk beleid**

### **2.3.1. Bestemmingsplan Bûtengebied**

Het bestemmingsplan Bûtengebied Dongeradeel is door de gemeenteraad van Dongeradeel vastgesteld op 27 juni 2013. De ontwikkeling van het plan Súd Ie speelde ten tijde van dit bestemmingsplan al. Zo werd geconstateerd, dat de Súd Ie een water is met lage bruggen en met op veel plekken ondiep water. Deze vaarroute is momenteel alleen bevaarbaar voor kano's en roeiboten. Verder geeft de plantoelichting aan:

*“De gemeente Dongeradeel, provincie Fryslân en Wetterskip Fryslân willen nu samen de Súd Ie aantrekkelijker maken, op en langs het water. Gemeente, provincie en Wetterskip zien in de plannen voor Súd Ie de landbouwsector als partner om ruimte te creëren voor extra waterberging. Ook kan de landbouwsector gebruikt worden voor agrarisch weidevogelbeheer, waarvoor subsidieregelingen beschikbaar zijn en het realiseren van de vaarverbinding die een rondje Dokkum-Lauwersmeer mogelijk maakt levert ecologische winst op en een mooier landschap. Dit kan ten goede komen aan de recreatiesector.”*

Ook al kon het project niet direct worden meegenomen in een planologische regeling van het bestemmingsplan Bûtengebied, wel gaf de raad duidelijk de intenties aan met betrekking tot dit project:

*“Daarnaast maakt het bestemmingsplan de ontwikkeling van het plan de Súd Ie mogelijk via een wijzigingsbevoegdheid. Dit plan beoogt concreet het beter bevaarbaar maken en herstel van de Súd Ie als oude zee-arm en vaarweg tussen Dokkum en het Lauwersmeer. Naast het bevorderen van de vaarrecreatie zijn in het plan tevens projecten op het gebied van ecologie, landschap, water en recreatie opgenomen.”*

Ten behoeve van de realisering van het project Súd Ie zijn enkele wijzigingsbevoegdheden in de planregels opgenomen om de onderliggende basisbestemming te kunnen wijzigen ten behoeve van de aanleg van nieuwe fiets- en voetpaden, incidentele verbredingen en bochtafsnijdingen van bestaande paden; de aanleg van opvaarten, verbredingen van waterlopen ten behoeve van waterberging en/of de aanleg van KRW oevers, en kleine verleggingen van vaarwegen worden gerealiseerd. Bestemmingen als Verkeer, Water, Verkeer – Fiets- en voetpaden en Water – Waterkering zijn onderling en met aangrenzende bestemmingen uitwisselbaar teneinde aanpassingen in het plan mogelijk te maken.

Ook kan door middel van deze wijzigingsbevoegdheid de realisatie van insteekhavens met aanlegplaatsen bij Anjum en Ee mogelijk worden gemaakt. Afwegingscriteria hierbij zijn de landschappelijke, milieuhygiënische en verkeerskundige inpasbaarheid in de omgeving. Ook moeten dergelijke voorzieningen noodzakelijk zijn om aan te sluiten op de behoeften van recreanten.

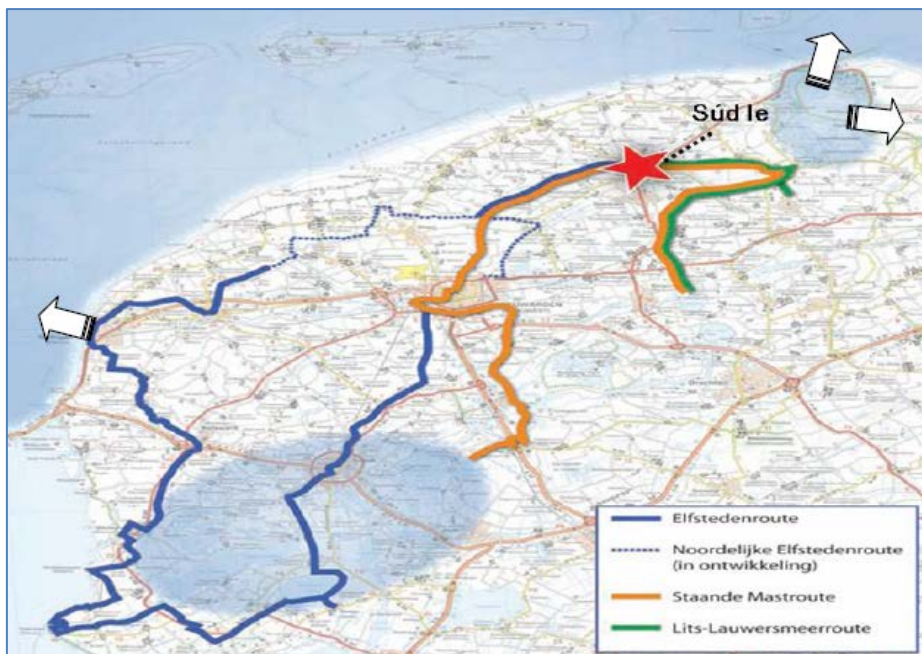
### 3. RUIMTELIJK-FUNCTIONELE UITGANGSPUNTEN

#### 3. 1. Doel van het project

Het centrale doel van het project is de verbetering van de mogelijkheden voor vaarrecreatie tussen de stad Dokkum en het Lauwersmeergebied voor kleine motorboten (DM-klasse). In ruimer verband worden daarmee ook de mogelijkheden vanuit centraal Friesland met de Waddenzee verbeterd. De navolgende figuur geeft dit weer: de ligging en aansluitmogelijkheden op de onlangs gerealiseerde noordelijke Elfstedenvaarroute, de staande mast-route in Midden-Friesland en ontsluitingsmogelijkheden voor de vaarrecreatie van het Lauwersmeergebied in het noordoosten (met een 'rondje Dokkum' via het Lauwersmeer).

Het project van de Súd Ie past dan ook prima in de gemeentelijke ambitie om Dokkum als watersportstad verder te ontwikkelen.

Het project voor de Súd Ie wordt, zoals in de inleiding aangegeven, in een tweetal fasen voorzien. Het zogenaamde 1e fase-project betreft de verbeteringswerkzaamheden voor de periode 2014-2017. De vervolgwerkzaamheden worden voor de langere termijn voorzien, maar maken nu geen deel uit van het voorliggende wijzigingsplan.



Figuur 1. Ligging project Súd Ie in provinciale context (bron: Ontwerpplan tbv Wadden fondsaanvraag, Vaart in de Súd Ie, bestuurlijke regiegroep Súd Ie, 19-02-2013)

De visie op het project is reeds opgenomen in het bestemmingsplan Bûtengebied van 2013.

Binnen de scope van de eerste fase van het project vallen de ontwikkeling van de Súd Ie in het buitengebied als vaarverbinding en (landschappelijke) hoofdslenk met daarbij behorende vissteigers, recreatieve voorzieningen en locaties voor natuurontwikkeling.

In de navolgende figuur wordt een overzicht gegeven van de te nemen maatregelen en deelprojecten.



Figuur 2. Maatregelen Súd Ie

### 3. 2. Locatie en ontwerpuitgangspunten

#### Hoofddoelen

De hoofddoelen van het project zijn op grond van het ontwerp-projectplan in de vorige paragraaf benoemd. Gelet op de beschikbare middelen zullen daarvan in eerste instantie de volgende onderdelen voor uitvoering in aanmerking komen:

- het opnieuw bevaarbaar maken van de Súd Ie door het verhogen van bruggen, bevaarbaar en bedienbaar maken van 2 historische, monumentale sluisen (waarvan één voormalige zeesluis te Ezumazijl) en het plaatselijk verbreden en verdiepen van de vaarweg;

- herstel en ontsluiting leefgebieden voor diadrome vissoorten<sup>2</sup> door aanleg van KRW oevers, vispassages en realisatie van paai- en opgroeigebieden voor deze vissen;
- aanleg van kleinschalige recreatieve voorzieningen als aanlegsteigers, een kijkhut, vissteigers en een trailerhelling;
- het verbeteren van de biotoop voor ganzen en weidevogels door het creëren van plasdrassituaties.

#### *Uitwerking*

Het wijzigingsplan richt zich op het traject van de Súd Ie in het buitengebied van Dongeradeel en wel vanaf de oostelijke stadsrand tot Ezumazijl in het Lauwersmeergebied. Een aantal van de hiervoor genoemde doelen worden met dit wijzigingsplan geregeld, anderen - zoals de omvorming van laaggelegen gebieden en het omvormen van de biotoop van voor weidevogels - zijn als vorm van flankerend beleid te beschouwen.

#### *Landschappelijke context*

De landschappelijke context is weergegeven in het *Schetsboek Súd Ie* (definitief ontwerp, buitengebied, Antea Groep, april 2014, projectnummer 266985).

Voor de realisatie van de vaarweg is het niet nodig dat de bestaande vaarweg wordt verlegd. Wel zullen plaatselijk enkele bochtverruiming worden uitgevoerd en aan de vaarweg zelf zullen de nodige maatregelen worden getroffen om deze geschikt te maken voor de beoogde recreatievaart.

#### *Programma van eisen / inrichtingsplan*

Ten behoeve van de verbetering van de vaarweg is een programma van eisen en een inrichtingsplan opgesteld, dat onderlegger is voor dit wijzigingsplan.

In het inrichtingsplan komen de volgende onderwerpen aan de orde:

1. stimuleren en optimaliseren vaarrecreatie;
2. zorgen voor voldoende oeverbescherming;
3. benutting principes duurzaamheid;
4. projectontwikkeling mede inzetten voor ecologische inrichting en ecologisch medegebruik en landschapsontwikkeling.

#### Ad 1. Stimuleren en optimaliseren vaarrecreatie

Voor het geschikt maken van de route voor de vaarrecreatie is een aantal programmatische eisen opgesteld. Het betreft hier de volgende.

---

<sup>2</sup>) Diadrome vissoorten zijn soorten die voor hun voortbestaan van een vrije migratie tussen zoete en zout water afhankelijk zijn. Deze soorten zijn extra gevoelig voor aanwezige barrières.

De vaarweg wordt geschikt gemaakt voor pleziervaart voor de Dm-klasse <sup>3</sup>. Daarbij wordt rekening gehouden met circa 5000 vaarbewegingen per jaar. Bij deze klasse-indeling wordt uitgegaan van een vaarweg die geschikt is voor motorboten met een maximale diepgang van 1,10 m en een maximale opbouwhoogte van 2,40 m. Als maatgevende schip wordt rekening gehouden met een type van maximaal 4,25 x 16,00 m. Voor de breedte van de vaarweg is aangesloten bij de vaarroute in de “Noordelijke Elfstedenroute” <sup>4</sup>, ten behoeve waarvan de provincie de rapportage *Varen door klei en kreek* opgesteld.

In “Varen door klei en kreek” is onder meer de landschappelijke vertaling gemaakt van de keuzes voor verbreding van de waterloop. Daarbij is gekeken waar de verbredingen het beste kunnen worden toegepast rekening houdend met de specifieke karakteristieken van de watergang (tegengaan van nivellerings).

De volgende differentiatie aangaande de breedtes wordt aangehouden:

- \* Er wordt een voorkeursprofiel aangehouden met een bodembreedte van 15,00 m, hetgeen varen op volle snelheid en in twee richtingen mogelijk maakt.
- \* In smallere, bestaande delen wordt rekening gehouden met een bodembreedte van minimaal 8,00-11,00 m hetgeen varen bij een lage vaarsnelheid impliceert. Dit profiel is toepasbaar bij korte stukken en in combinatie met passeerplaatsen.
- \* Nabij ‘harde’ oevers (bij bruggen, sluizen) wordt een bodembreedte van 5,00 m aangehouden, wat eenrichtingverkeer bij lage snelheid inhoudt.

Overige recreatieve doelen zijn:

- Gelet ook op de recreatieve meerwaarde worden de aansluitingen op de opvaarten behouden. Ook wordt aangesloten op de vaarroute “Lits en Lauwers” en ontstaat verbinding met de recreatiekern en de daar gelegen Esonstad (voor sloepen).
- Er wordt voorzien in de realisering van een achttal aanleglocaties (voor deelgebied 2 betreffen dit vier aanlegvoorzieningen).

Verder worden er (civieltechnische) eisen aangehouden aangaande:

- \* De sluisbreedtes.

<sup>3</sup>) Het betreft hier de indeling zoals gebaseerd op de Beleidsvisie Recreatie Toervaart in Nederland. Daarin wordt zowel gelet op het verbindende karakter van de vaarweg, als de maximale diepgang en hoogte van de recreatievaartuigen waarvoor de vaarweg geschikt is. De Dm-klasse houdt beperkingen in voor motorboten.

<sup>4</sup>) De provincie heeft ten behoeve daarvan het rapport Van Kreek en Klein opgesteld.

- \* De doorvaarthoogtes en -breedtes voor kunstwerken.
- \* De toegelaten diepgang.
- \* Het onderwatertalud.
- \* De minimale bochtstralen.
- \* De leggerdiepte.

#### Ad 2. Zorgen voor voldoende oeverbescherming

Gelet op de functie van de vaarweg is uitgangspunt dat de oevers bestand zijn tegen de verwachte 5000 vaarbewegingen uit de Dm-klasse (zie onder Ad 1)

Verder worden civieltechnische en ecologische eisen gehanteerd aangaande het geschikt maken van de oevers aan de KWR-eisen. (In het kader van de Kaderrichtlijn Water is onder meer de ontwikkeling van KRW oevers een belangrijk doel).

#### Ad 3. Benutting principes duurzaamheid

Uitgangspunt is om de principes aangaande duurzaamheid in het project te benutten.

Hoewel duurzaamheid geen onderwerp van planologische regeling is, kan er in ruimer verband erop gewezen worden dat een bestaande vaart zoveel mogelijk een nieuwe functie wordt gegeven. Extra ruimteclaims zijn niet aan de orde. Dit met uitzondering van mogelijke ruimte voor de beoogde KRW oevers en bochtafsnijdingen, alsmede wellicht ook voor aanlegsteigers.

Op onderdelen van de uitvoering wordt verder met het gemeentelijk duurzaamheidsbeleid in de planvorming geïntegreerd. Dit geldt voor aspecten als:

- wijze van aanleggen/uitvoeren van de oevers;
- maatregelen bij aansluiting op opvaarten;
- aandacht voor een optimale grondbalans en voor materiaalgebruik.

#### Ad 4. Projectontwikkeling mede inzetten voor ecologisch medegebruik en landschapsontwikkeling

De combinatie om het project mede in te zetten voor ecologisch medegebruik komt tot uiting in de realisering van paai- en opgroeigebieden voor vissen. De omvorming van bestaande bosjes langs de Lauwersseewei naar meer natuurlijk te beheren bosjes geeft vorm aan dit doel (hierbij worden bosjes gekapt en omgevormd tot paai en opgroeigebieden voor vis).

In het project worden verder landschapsmaatregelen beoogd die in combinatie met aanliggende voorzieningen worden aangelegd. Er is aansluiting gezocht bij het open landschap van de kweldervlakte, zoals deze in het gebied herkenbaar is. Het gaat daarbij om goed beheerbare bosjes langs de vaarroute, het deels omvormen van bosjes, aanliggende parkeerplaatsen in standhouden/landschappelijk inpassen.



## 4. OMGEVINGSASPECTEN

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, zoals woningbouw, moet aandacht worden besteed aan wet- en regelgeving voor de verschillende omgevingsaspecten. Dat zijn milieuaspecten (bedrijvigheid, geluid, bodem) en water, archeologie, cultuurhistorie, ecologie, luchtkwaliteit, externe veiligheid, kabels en leidingen. Sommigen zijn relevant, anderen minder. Alleen de relevante aspecten zijn hierna beschreven.

### 4. 1. Milieu

#### 4.1.1. Geluid

In de *Wet geluidhinder* (Wgh) wordt onderscheid gemaakt tussen geluidgevoelige functies enerzijds en niet-geluidsgevoelige functies anderzijds. Indien een geluidsgevoelige functie mogelijk wordt gemaakt en binnen de zone van een weg, spoorweg of een industriegebied ligt, dient onderzocht te worden of voldaan wordt aan de voorkeursgrenswaarde.

Met dit wijzigingsplan worden geen geluidgevoelige functies mogelijk worden gemaakt, waar in het kader van de Wgh onderzoek naar gedaan moet worden. Dit aspect levert voor het wijzigingsplan geen belemmeringen op.

Verder wordt erop gewezen dat er rond de eendenkooien in de Eanjumerkolken een afpalingsrecht geldt. Met It Fryske Gea is reeds overeengekomen dat deze de gemeente Dongeradeel schriftelijk toestemming verleent voor de uit te voeren werkzaamheden. Op dit punt ondervindt het wijzigingsplan geen belemmeringen.

#### 4.1.2. Bodem

Het uitgangspunt wat betreft de bodem is dat de kwaliteit ervan zodanig dient te zijn, dat er geen risico's voor de volksgezondheid ontstaan.

Voor dit project is met name het aspect van de kwaliteit van de waterbodems van belang.

Uit de historische bodemkaart en bestaande waterbodemonderzoeken binnen de gemeente zijn geen verdachte locaties gebleken die tot nader onderzoek in het plangebied noodzaken.

Wat de kwaliteit van de bodem betreft zijn er voorts in het recente verleden twee onderzoeken gedaan en wel door:

- Wetterskip Fryslân: een aanvullend waterbodemonderzoek Zuider Ee te Dokkum (13-09-2009);
- Anteagroup te Heerenveen: een onderzoek naar de stadsgrachten en een klein deel van de Súd Ie tot aan de Dongeradykbrug.

Deze onderzoeken geven geen aanleiding voor nader onderzoek in het plangebied; dit temeer omdat er sprake is van een weinig dynamische situatie en omdat het gebruik sindsdien niet is gewijzigd. Een uitzondering geldt alleen een beperkt deel van de Súd Ie tussen de Oosterverlaatsluis en de Dongeradykbrug, maar dit ligt buiten het plangebied van dit wijzigingsplan.

Ten behoeve van de werkzaamheden aan de vaarweg en de KRW oevers zijn geen ontgrondingsvergunningen nodig.

Resumerend wordt opgemerkt dat het aspect 'bodem' de uitvoerbaarheid van dit wijzigingsplan niet in de weg staat.

#### 4.1.3. Luchtkwaliteit

In de regio Noord-Fryslân en daarmee in het plangebied is tijdens de looptijd van het plangebied geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde. Het project zal per saldo niet leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit, omdat het project gericht is op de bevordering van de pleziervaart. De aantrekkingskracht van gemotoriseerd verkeer is hierbij gering. Met betrekking tot de luchtkwaliteit gelden geen belemmeringen voor het plangebied.

## 4. 2. Water

In het waterbeleid is het accent de laatste jaren sterk komen te liggen op de watersysteembenadering en op het integraal waterbeheer. Het rijksbeleid en het provinciale beleid zijn gericht op de ruimtelijke functietoedeling, op het terugdringen van het areaal aan verdroogde gebieden (kwantiteitsbeheer) en het beschermen tegen wateroverlast. Daarnaast wordt uitgegaan van verbetering van de kwaliteit van het water (kwaliteitsbeheer).

Waterschappen hebben op grond van de *Waterwet* een belangrijke taak gekregen met betrekking tot het waterbeheer. In de waterbeheerplannen dienen zij functies aan het water toe te kennen. Daarbij dienen zij tevens te zorgen voor afstemming met het ruimtelijk beleid. Wetterskip Fryslân is primair verantwoordelijk voor het waterbeheer.

In verband met de te stellen eisen aan watergangen kan eerst worden opgemerkt dat de Súd Ie in zijn geheel een hoofdwatgang is.

Voor de realisatie van de KRW oevers wordt de procedure op grond van het *Projectplan Waterwet* doorlopen<sup>5</sup>. Het projectplan *Waterwet* voor openbare gronden is op 17 maart inspraakrijp verklaard en ligt thans ter inzage. Het projectplan *Waterwet* ten behoeve van de KRW-oevers op particuliere gronden moet nog naar

---

<sup>5</sup>) Ontwerp-projectplan Súd Ie & Wetterfront Dokkum, Buitengebied fase 1, Dokkum-Ezumazijl, KRW Oever Openbare gronden, Wetterskip Fryslan, 08-01-2015

het dagelijks bestuur van Wetterskip Fryslân en moet nog ter inzage worden gelegd.

Met het projectplan wordt voldaan aan de doelstellingen voor de waterkwaliteit in verband met de Kaderrichtlijn Water. Met het oog daarop is de Súd Ie gekozen voor de aanleg van KRW-oeveren. In het projectplan worden als uitgangspunten voor KRW oeveren genoemd:

- een inrichting bij voorkeur in zoveel mogelijk km's in plaats van ha's;
- een minimale breedte van het onderwaterdeel;
- een hellingshoek van het onderwatertalud van 1:3 tot 1:5 uit de waterkant;
- aanleg waar mogelijk landinwaarts om zoveel mogelijk berging te creëren;
- het gebruik van stortsteen als oeverbeschoeiing vermijden, tenzij het echt niet anders kan.

In het ontwerp voor de Súd Ie wordt toepassing van verschillende typen KRW-oeveren voorzien. In fase 1 van het project Súd Ie worden de KRW-oeveren zoveel mogelijk binnen het bestaande profiel van de watergang aangelegd en wel van wege:

- het zoveel als mogelijk voorkomen van grondaankopen;
- het gelijk houden van het areaal landbouwgrond;
- optimale inpassing in het landschap;
- zoveel mogelijk realiseren van een aaneengesloten lengte KRW-oever.

Inmiddels is gebleken dat het merendeel van de KRW oeveren op gronden van de overheid en It Fryske Gea kan worden aangelegd, met uitzondering van 0,2 ha particuliere grond.

Voor aanleg van oever(beschoeiing) en recreatieve voorzieningen zal een waterwetvergunning worden aangevraagd.

Zowel inhoudelijk als procedureel vindt afstemming tussen het Projectplan op grond van de Waterwet en dit wijzigingsplan plaats. Hiermee wordt onder meer beoogd dat de waterhuishoudkundige doelstellingen een voldoende plaats krijgen binnen de ruimtelijke planvorming.

Voorts is afstemming op de Keur van het Wetterskip Fryslân van belang. Daarin is onder meer geregeld wat, bijvoorbeeld op dijken, kaden en langs watergangen, wel en niet is toegestaan vanuit het belang van het waterschap (veiligheid, droge voeten en schoon water).

#### Overleg Wetterskip Fryslân

Op verzoek van het programmabureau Súd Ie is door Wetterskip Fryslân een peil-

analyse uitgevoerd. De provincie heeft vervolgens de doorvaarthoogte van de bruggen en de baggerdiepte vanwege de beoogde Dm-klasse vastgesteld. Het Wetterskip geeft adviezen over een te hanteren waterstand, baggerdieptes en het ontwerp voor natte, KRW oevers. Ook heeft het Wetterskip het toekomstig waterbeheer op de Súd Ie beschouwd. Het betreft hier maatregelen die als zodanig (planologisch) binnen dit wijzigingsplan worden geregeld (doorvaarthoogtes) en die daarnaast bij de uitvoering worden betrokken (technische eisen, dieptes). Tussen gemeente, provincie en Wetterskip heeft intensieve afstemming plaatsgevonden omtrent de eisen die aan de vaarweg worden gesteld.

#### **4. 3. Cultuurhistorie**

De rol van cultuurhistorie in de ruimtelijke ordening is de laatste jaren sterk toegenomen. Bij het opstellen van plannen moeten cultuurhistorische waarden tijdig in beeld worden gebracht. Het *Besluit ruimtelijke ordening* (Bro) stelt in dat verband specifieke eisen aan het opstellen van ruimtelijke plannen. Waar mogelijk moeten cultuurhistorische waarden worden behouden of versterkt.

Het plangebied ligt in het buitengebied van Dongeradeel. Zoals uit de projectbeschrijving in het vorige hoofdstuk blijkt, is een van de doelstellingen het inpassen en waar mogelijk versterken van cultuurhistorische en daarmee verbonden landschapselementen. In verband hiermee kan gewezen worden op de monumentale staat van de historische zeesluis te Ezumazijl. Deze wordt met dit wijzigingsplan niet aangetast.

Daarmee ontmoet het project vanuit cultuurhistorie geen bezwaren.

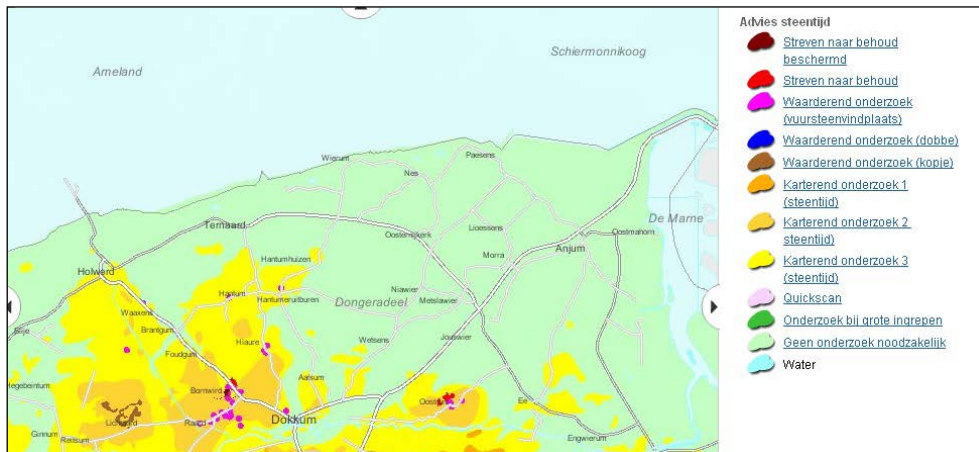
#### **4. 4. Archeologie**

Ter implementatie van het Verdrag van Malta in de Nederlandse wetgeving is in 2007 de *Wet op de archeologische monumentenzorg* als onderdeel van de *Monumentenwet* in werking treden. De kern van deze wet is dat wanneer de bodem wordt verstoord, de archeologische resten intact moeten blijven.

De wet verplicht gemeenten bij het opstellen van ruimtelijke plannen en projecten rekening te houden met de in hun bodem aanwezige waarden.

Voor een globaal inzicht in mogelijke waarden heeft de provincie de Friese Archeologische Monumentenkaart Extra (FAMKE) gepubliceerd.

Deze bestaat uit een advieskaart voor de Steentijd - Bronstijd en uit een advieskaart voor de IJzertijd - Middeleeuwen.

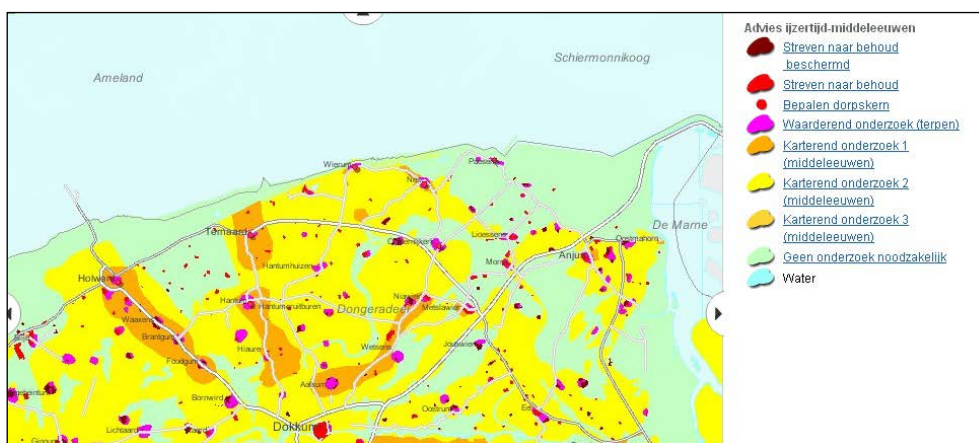


**Figuur 3.** *Advies steentijd (bron: Friese Archeologische Monumentenkaart Extra (FAMKE))*

Geconstateerd kan worden dat binnen de advieskaart steentijd het merendeel van de Súd Ie valt in het gebied waar geen onderzoek noodzakelijk is, dit met uitzondering van een klein deel bij de stad.

De werkzaamheden die met dit wijzigingsplan annex zijn, leiden niet tot het wezenlijk verdiepen van de (water)bodems (dit met uitzondering van het eerste deel; daar wordt de Súd Ie op de oorspronkelijke diepte gebracht).

Gelet op het voorgaande is een nader archeologisch onderzoek niet aan de orde.



**Figuur 4.** *Advies ijzertijd-middeleeuwen (bron: Friese Archeologische Monumentenkaart Extra (FAMKE))*

Op grond van de advieskaart ijzertijd-middeleeuwen is vanaf een oppervlakte van 2.500 m<sup>2</sup> onderzoek nodig. Het afgraven van de KRW oevers zal in zijn totaliteit betekenen dat meer dan 2.500 m<sup>2</sup> wordt afgegraven. Daar waar baggerwerkzaamheden plaatsvinden, is op basis van FAMKE geen onderzoek noodzakelijk.

Er is een onderzoek uitgezet. Dit onderzoek is opgenomen in bijlage 4. Uit dit onderzoek blijkt dat de middelhoge tot hoge archeologische verwachting voor de periode IJzertijd – Middeleeuwen van de top van de klei-afzettingen en de middelhoge verwachting voor eventuele overslibde nederzettingen dieper in de klei-afzettingen, op basis van de resultaten van het onderzoek kunnen worden bijgesteld naar een lage archeologische verwachting. Vanwege het ontbreken van aanwijzingen voor de aanwezigheid van archeologische resten in de onderzoeksgebieden, wordt archeologisch vervolgonderzoek niet noodzakelijk geacht.

#### **4. 5. Ecologie**

Bij elk ruimtelijk plan moet rekening worden gehouden met de natuurbescherming. Het wettelijk kader daarvoor staat in de *Natuurbeschermingswet* en de *Flora- en faunawet*. Hierbij moet worden aangetoond dat als gevolg van de geplande activiteiten de gunstige staat van instandhouding van waardevolle dier- en plantensoorten niet in het geding komt. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in gebiedsbescherming en soortenbescherming.

##### **Gebiedsbescherming**

De bescherming van Natura 2000-gebieden en Beschermd Natuurmonumenten is geregeld in de *Natuurbeschermingswet*.

Als ontwikkelingen (mogelijk) leiden tot aantasting van de natuurwaarden binnen deze gebieden, moet een vergunning worden aangevraagd. Daarnaast moet rekening worden gehouden met het beleid over de Ecologische Hoofdstructuur (EHS)<sup>6</sup>. Voor ontwikkelingen binnen de EHS geldt het 'nee, tenzij-principe'.

Verder is vanuit het provinciale beleid (*Verordening Romte, 2014*) de ligging van belang van natuur- of bosgebieden die buiten de EHS liggen.

##### **Soortenbescherming**

De bescherming van soorten is vastgelegd in de *Flora- en faunawet*. Volgens deze wet is een aantal planten- en diersoorten aangewezen die licht, middelzwaar of zwaar beschermd zijn. Voor licht beschermde soorten geldt een vrijstelling bij ruimtelijke projecten. Wanneer zwaarder beschermde soorten voorkomen, worden nadere eisen gesteld. Bovendien kunnen enkele licht beschermde diersoorten in het gebied voorkomen. Voor deze soorten geldt bij ruimtelijke ontwikkelingen

---

<sup>6</sup>) Daar waar in de wetstekst over EHS gesproken wordt, wordt thans door het Rijk de term "Natuurnetwerk Nederland" geïntroduceerd, het landelijke netwerk van bestaande en nieuw aan te leggen natuurgebieden.

een vrijstelling van de *Flora- en faunawet*.

#### Ecologisch onderzoek

Met betrekking tot het project is eerst een ecologische quick scan opgesteld<sup>7</sup>.

Met betrekking tot de gebiedsbescherming is voor wat betreft de EHS geconstateerd, dat alleen het gebied Bochtjesplaat deel uit maakt van de (provinciale) EHS. Juist omdat natuurontwikkeling in het betrokken deelgebied wordt beoogd, is ervan uitgegaan dat met het plan een bijdrage wordt geleverd aan de doelstellingen voor de EHS. Voor de EHS is daarom geen specifieke toetsing opgenomen.

Verder is in de ecologische quick scan een zogenaamde voortoets uitgevoerd voor de Natura 2000-gebieden Lauwersmeer en Waddenzee. Geconstateerd is dat de met het plan Súd Ie voorgenomen recreatieroutes geen negatieve effecten hebben op de instandhoudingsdoelen van het Lauwersmeergebied en de Waddenzee. Het uitvoeren van een passende beoordeling is daarmee niet nodig. Dit geldt zowel broedvogels als niet-broedvogels.

Als vervolg op deze ecologische quick scan is een natuurtoets uitgevoerd, waarin de consequenties op de gebiedsbescherming en de soortbescherming nader in beeld zijn gebracht<sup>8</sup>.

In het onderzoek zijn de mogelijke consequenties van het plan getoetst aan de Natuurbeschermingswet-1998, de EHS en de Flora- en faunawet. Hieruit komt het volgende naar voren.

#### Gebiedsbescherming

Wat betreft toetsing aan de gebiedsbescherming wordt in het onderzoek geconcludeerd dat negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden zijn uitgesloten. In de directe nabijheid van het plangebied komen geen EHS-gebieden voor. Ook negatieve effecten op Natura 2000-gebieden (Waddenzee en Lauwersmeer) zijn vanwege de aard en omvang van de ingreep uit te sluiten.

Meer specifiek is nog van belang de aanwezigheid van natuurterreinen buiten de EHS.

Wat betreft toetsing aan de Verordening Romte aangaande natuur buiten de EHS geeft de provincie aan dat daartoe aangewezen gebieden in een ruimtelijk plan (daarmee ook dit wijzigingsplan) worden voorzien van een passende bestemming. Een tweetal kleinere gebieden tussen de Lauwersseewei (N361) en de Súd Ie zijn daarin als "Natuur" meegenomen.

In dit wijzigingsplan is ter plaatse, gelet ook op de wijzigingsregels in het bestem-

<sup>7</sup>) Ecologische Quick scan plan Súd Ie, Toetsing aan natuurwetgeving, Ingenieursbureau Onranjewoud, Heerenveen, 27-11-2012

<sup>8</sup>) Natuurtoets plan Súd Ie, Toetsing aan de natuurwetgeving, Antea Group, Heerenveen, 27-10-2014, projectnummer 266985.00

mingsplan Dongeradeel, de bestemming “Water” toegepast. Binnen die bestemming is rekening gehouden met de ontwikkeling van aan de orde zijnde natuurwaarden



Figuur 5. Fragment Verordening Romte, 2014, kaart Natuur

#### Soortbescherming

Wat betreft toetsing aan de Flora- en faunawet wordt in de hiervoor genoemde ecologische quick scan geconstateerd dat in en nabij het plangebied een beperkt aantal strikt beschermde en minder algemene soorten voorkomt, zoals enkele soorten vleermuizen en broedvogels. Door een passende wijze van uitvoeren kunnen negatieve effecten worden voorkomen.

Aanvullend zijn in de *Natuurtoets* de effecten op beschermde soorten nader onderzocht. In onderstaand overzicht ( figuur 8) brengt de Natuurtoets deze in beeld.

Soort-groep/soort	Ingreep verstorend?	Ontheffing noodzakelijk?	Bijzonderheden / opmerkingen
Broedvogels	ja	neen	Werken buiten de broedperiode (globaal half maart tot half juli).
Jaarrond beschermde nesten	ja	ja	Nestbomen van buizerd vóór de broedperiode verwijderen.
Vleermuizen	ja	neen	Gericht licht voeren bij werken in het donker.
Ijsvogel	ja	neen	Oevermaatregelen buiten broedperiode uitvoeren. Geen maatregelen in broedhabitat uitvoeren.
Bittervoorn	ja	ja	Buiten de kwetsbare periode en



			vanaf een kant werken
Kleine modderkruiper	ja	neen	Werken conform Gedragscode Waterschappen.

*Figuur 6. Mogelijke effecten op beschermde soorten en noodzaak voor ontheffing Flora- en faunawet (bron: Natuurtoets, Antegroup, 2014)*

Geconstateerd wordt dat voor een aantal soorten ontheffing op grond van de Flora- en faunawet nodig is; voor andere beschermde soorten zijn (mitigerende) maatregelen nodig.

Deze ontheffingsprocedure wordt parallel aan de planologische procedure van dit wijzigingsplan gevoerd.

Aangaande mitigatie kan op de volgende maatregelen voor de omgeving worden gewezen. In samenwerking met ANV *Guozzekrite*, de provincie Fryslân en It Fryske Gea is een maatregelenpakket afgesproken om verstoring van weidevogels gedurende het broedseizoen te voorkomen. Zo zullen de bosjes langs de Lauwerssee-wei en de terreinen van It Fryske Gea in februari 2015 worden gekapt, worden over 300m linten gespannen op het traject Dokkum-Jaarlasloot, worden oevers van te voren gemaaid en wordt het baggerwerk zodanig uitgevoerd dat vluchten van vis mogelijk is.

#### 4. 6. Externe veiligheid

Het externe veiligheidsbeleid heeft vorm gekregen in de risicobenadering. Op grond van deze benadering worden grenzen gesteld aan de risico's, waarbij wordt gelet op de kwetsbaarheid van de omgeving. Daarbij worden twee verschillende normen gehanteerd: het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

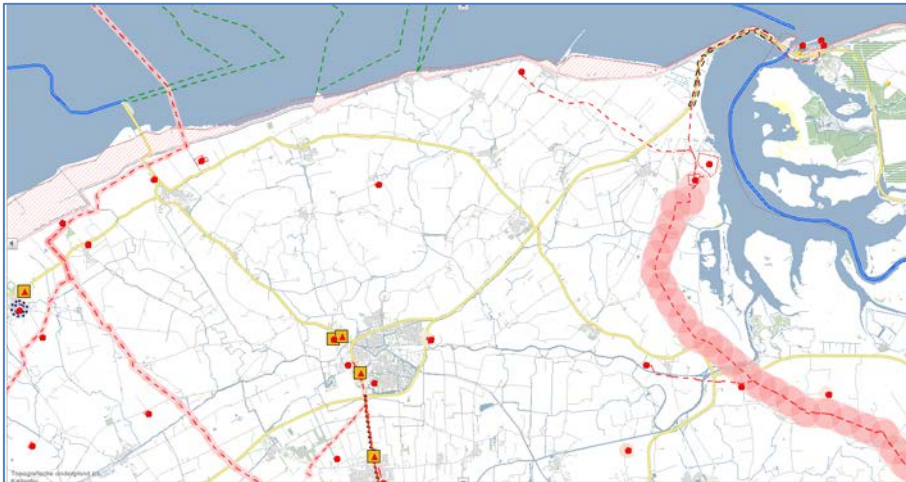
Ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en het water geldt de *Circulaire Risiconormering vervoer van gevaarlijke stoffen*. In beide toetsingskaders zijn de bovengenoemde normen voor het PR en het GR verankerd.

Per 1 juli 2012 is de regelgeving voor het vervoer van gevaarlijke stoffen veranderd. Op basis van het *Besluit externe veiligheid transportroutes*<sup>9</sup> moet rekening worden gehouden met het zogenaamde basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Uitgangspunt van het basisnet is dat door het vastleggen van veiligheidszones de gebruiksruimte voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en ruimtelijke ontwikkelingen op elkaar kunnen worden afgestemd. Provincies kunnen een eigen basisnet vastleggen.

<sup>9</sup>) Dit besluit is op 11-11-2013 gepubliceerd, maar is tot op heden nog niet in werking getreden.

In de plantoelichting op het bestemmingsplan Bûtengebied is een overzicht opgenomen van het mogelijke risicobronnen.

Het plangebied wordt met name aan de oostzijde doorkruist door een hogedruk gasleiding Anjum/Esonstad/Grijpskerk en door de NAM leiding Eskespolder-Engwierum. Zie voor deze tracés ook onderstaande figuur.



Figuur 7. Fragment Risicokaart met risicobronnen

Uit het bestemmingsplan Bûtengebied blijkt dat voor wat betreft de Eskespolder-Engwierum dat de  $PR 10^{-6}$  contour op de pijpleiding ligt en er geen GR aanwezig is. Voor wat betreft de leiding naar Grijpskerk dat de  $PR 10^{-6}$  contour op de pijpleiding ligt en dat het GR zeer klein is. Gelet daarop zijn er niet op voorhand belemmeringen; gelet op de specifieke aard van dit plan wordt advies ingewonnen bij zowel de NAM als de FUMO.

#### 4. 7. Milieueffectrapportage

In het kader van het bestemmingsplan Bûtengebied is een planMER geïntegreerd waarin naast het planvoornemen (de inhoud van het plan zelf) ook als alternatief het plan Súd Ie is meegenomen. Daarbij is van het volgende uitgegaan:

- beter bevaarbaar maken van de Súd Ie (incl. enkele opvaarten) tussen Dokkum en Lauwersmeer door het verhogen van bruggen, bevaarbaar en beter bedienbaar maken van twee historische/monumentale sluisen (de sluis in Dokkum en de voormalige zeesluis te Ezumazijl) en het plaatselijk verdiepen van de vaarweg (gedeelte tussen Dokkum en de vaart naar Wetsens).
- plaatselijk verbreden, door buiten het huidige profiel KRW oevers aan te leggen. Dit is alleen mogelijk alleen aan de noordzijde, tussen de huidige loop en de Lauwersseewei. Daar kunnen ook voormalige meanders worden hersteld. De verbreding is van belang voor de waterberging en voor de ecologische betekenis van de Súd Ie.

- aan de zuidzijde van de Súd Ie worden ook KRW oevers aangelegd, maar hier wordt de ruimte daarvoor uitsluitende gevonden binnen het bestaande profiel.
- ontsluiten van enkele dorpen (Anjum en Ee) langs de route door het bevaarbaar maken van de opvaarten naar Anjum en Ee.
- herstel en ontsluiting leefgebieden voor diadrome vissoorten door de aanleg van KRW oevers, plaatselijk het herstel van voormalige meanders, vispassages en de realisatie van paai- en opgroeigebieden voor deze vissen.
- realiseren van extra waterberging door plaatselijke verbreding van het profiel van de Súd Ie en door toevoegen van de twee opvaarten (die nu op polderpeil liggen) aan de Súd Ie.
- aanleg van kleinschalige recreatieve voorzieningen als aanlegsteigers, kijkhut, vissteigers en trailerhellingen.
- plaatselijk herstel van de openheid door opgaande beplanting die zich de laatste decennia heeft ontwikkeld (vooral langs de Lauwersseewei) te verwijderen, echter met behoud van enige begroeiing voor de beschutting van vissers langs de oever.
- herstel van oude jaagpaden in combinatie met de aanleg van een fietspad en wandelroutes door het gebied.

De effecten met het alternatief Súd Ie zijn als volgt omschreven:

#### *Natuur*

De ontwikkeling van het plan Súd Ie leidt niet tot een verslechtering of significant versturend effect op de habitats en soorten, waarvoor de Natura 2000-gebieden Lauwersmeer en Waddenzee zijn aangewezen. Op het schaalniveau van het hele plangebied biedt het plan Súd Ie potentiële kansen voor natuurontwikkeling. Met name de maatregelen in het deelgebied Bochtjesplaat hebben positieve effecten op de natuurontwikkeling van dit gebied. Andere maatregelen creëren nieuw leefgebied voor een aantal vissoorten en visetende vogels. Negatieve effecten zijn te verwachten voor de weidevogelgebieden ten gevolge van het recreatieve gebruik van de nieuw aan te leggen jaagpaden. De Kolken Noord, gelegen binnen het plangebied Súd Ie, biedt ruime mogelijkheden om de benodigde compensatie van 19 hectare van het areaal als gevolg van de verstoring van de weidevogels te realiseren. De kans op verstoring van de ganzen is klein. De kap van bomen langs de Súd Ie kan negatieve effecten op de vleermuizen en broedvogels met jaarrond beschermde nesten in deze bomen hebben.

#### *Landschap*

De maatregelen, met name de hermeandering van een deel van de Súd Ie, versterken de landschappelijke structuur van de kronkelende vaart. Ook het plaatselijk wegnemen van beplanting herstelt het oorspronkelijke open landschap en heeft daardoor positieve effecten op de landschappelijke structuur en waarden. Hierdoor is in totaal het buitengebied gezien een enigszins positief effect op cul-

tuurhistorie en landschap waarneembaar. De maatregelen hebben beperkte effecten op de ruimtelijk-visuele kwaliteit, omdat het veelal gaat om maatregelen aan de grond (wegnemen van beplanting) of de effecten lokaal waarneembaar zijn (bijvoorbeeld bij ophoging van een aantal bruggen).

#### *Woon- en leefmilieu*

De effecten van het alternatief met plan Súd Ie zijn evenals het voornemen niet of nauwelijks waarneembaar. Lokaal zijn licht positieve effecten op de leefbaarheid aan te duiden, maar specifiek gekeken naar de effecten op geluid, geur, luchtkwaliteit, nachtelijk duister en volksgezondheid zijn er niet of nauwelijks effecten te verwachten.

#### *Overige thema's*

Het plan Súd Ie heeft positieve effecten op de waterhuishouding. Door de verbreding van de Súd Ie en een aantal opvaarten naar Ee en Anjum neemt de omvang van de waterberging toe. Dit heeft een positief effect op het watersysteem. De aanleg van KRW oevers is van belang voor de ecologische kwaliteit van het water en in het bijzonder de mogelijkheden voor vissen en kleine in ondiep water levende dieren.

Het totaaleffect is gezien de lokale consequenties licht positief beoordeeld ten opzichte van de autonome ontwikkeling.

Resumerend hebben deze conclusies het opnemen van een wijzigingsbevoegdheid in het bestemmingsplan Bûtengebied onderbouwd.

## 5. AFWEGINGSKADER EN JURIDISCHE VORMGEVING

Met het opnemen van enkele wijzigingsbevoegdheden bevat het huidige bestemmingsplan Bûtengebied het formele afwegingskader voor dit wijzigingsplan. In juridische zin zijn deze opgenomen in artikel 53 van de planregels van genoemd bestemmingsplan. Daarin komen onder meer de volgende wijzigingsbepalingen voor:

*Burgemeester en Wethouders kunnen het plan wijzigen in die zin dat:*

- a. *enige bestemming wordt gewijzigd in de bestemming "Verkeer" dan wel de bestemming "Verkeer" wordt gewijzigd in enige bestemming, mits:*
  1. *na toepassing van deze wijzigingsbevoegdheid de regels van het artikel 29 dan wel de regels van enige bestemming van overeenkomstige toepassing zijn;*
  2. *deze wijziging uitsluitend wordt toegepast voor incidentele verbredingen, bochtafsnijdingen, e.d. van wegen en paden;*
- b. *enige bestemming wordt gewijzigd in de bestemming "Verkeer - Fiets- en voetpaden" dan wel de bestemming "Verkeer - Fiets- en voetpaden" wordt gewijzigd in enige bestemming, mits:*
  1. *na toepassing van deze wijzigingsbevoegdheid de regels van het artikel 30 dan wel de regels van enige bestemming van overeenkomstige toepassing zijn;*
  2. *deze wijziging uitsluitend wordt toegepast voor de aanleg van nieuwe fiets- en voetpaden, incidentele verbredingen, bochtafsnijdingen, e.d. van paden dan wel ten behoeve van de realisering van het project Súd Ie in welk geval er sprake moet zijn van een landschappelijk, milieuhygiënisch en verkeerskundig in de omgeving inpasbare ontwikkeling;*
- c. *enige bestemming wordt gewijzigd in de bestemming "Water" dan wel de bestemming "Water" wordt gewijzigd in enige bestemming, mits:*
  1. *deze wijziging uitsluitend wordt toegepast voor de incidentele aanleg van opvaarten, verbredingen van waterlopen ten behoeve van waterberging en/of de aanleg van KRW oevers, bochtafsnijdingen, kleine verleggingen, e.d. van vaarwegen c.a. dan wel ten behoeve van de realisering van het project Súd Ie in welk geval er sprake moet zijn van een landschappelijk, milieuhygiënisch en verkeerskundig in de omgeving inpasbare ontwikkeling;*
  2. *na toepassing van deze wijzigingsbevoegdheid de regels van het artikel 32 dan wel de regels van enige bestemming van overeenkomstige toepassing zijn;*
- d. *enige bestemming wordt gewijzigd in de bestemming "Water - Waterkering" dan wel de bestemming "Water - Waterkering" wordt gewijzigd in enige bestemming, mits:*
  1. *deze wijziging uitsluitend wordt toegepast voor de aanpassing van dijktracés, in welk geval er sprake moet zijn van een landschappelijk, milieuhygiënisch en verkeerskundig in de omgeving inpasbare ontwikkeling;*
  2. *na toepassing van deze wijzigingsbevoegdheid de regels van het artikel 33 dan wel de regels van enige bestemming van overeenkomstige toepassing*

*zijn;*

- e. enige bestemming wordt gewijzigd in die zin dat ten behoeve van de realisering van het project Súd Ie de aanduiding "jachthaven" wordt aangebracht, mits:*
- 1. er binnen de jachthaven aanleggelegenheid wordt gerealiseerd voor ten hoogste 50 eenheden;*
  - 2. de jachthaven noodzakelijk is om aan te sluiten op de behoeften van recreanten;*
  - 3. geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de natuurlijke en landschappelijke waarden, de bodemkundige, de cultuurhistorische en archeologische waarden, de woonsituatie en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.*

Met dit wijzigingsplan dient voldaan te worden aan de wijzigingsregels uit het 'moederplan', in het bijzonder het bestemmingsplan Bûtengebied Dongeradeel. Met het oog daarop zijn in dit wijzigingsplan de bestemmingen 'Water', 'Verkeer' en 'Water-Waterstaat' onderscheiden. Omdat in de wijzigingsregels is opgenomen dat de regels van de betreffende bestemmingen van overeenkomstige toepassing zijn, zijn de regels uit het bestemmingsplan Bûtengebied letterlijk overgenomen. De wijzigingsregels bieden geen ruimte om in de bestemmingen wijzigingen aan te brengen. De van toepassing zijnde bestemmingen op de gronden bieden voldoende ruimte en functionele mogelijkheden om het project te kunnen realiseren. De bruggen binnen het traject worden binnen de bestemming 'Verkeer' meege-  
nomen, een bestemming die tevens ruimte biedt voor de andere functies.

Voor wat betreft de afwijking om binnen de bestemming 'Water' nieuwe aanleggelegenheid te realiseren, geldt als beleidsregel dat aan de afwijking alleen medewerking verleend zal worden voor aanleggelegenheden die als zodanig in het Definitief Ontwerp zijn opgenomen.

## 6. UITVOERBAARHEID

Wettelijk bestaat de verplichting om inzicht te geven in de uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan c.q. een wijzigingsplan. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in de maatschappelijke en de economische uitvoerbaarheid.

### 6. 1. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Een breed maatschappelijk draagvlak is een belangrijk uitgangspunt in het gemeentelijk beleid voor dit project. Met het oog daarop heeft de gemeente het plan de afgelopen jaren via gebiedsbijeenkomsten, gesprekken met betrokken maatschappelijke organisaties en overige betrokkenen overlegd. Er is sprake van een breed maatschappelijk draagvlak.

Van belang is verder dat ten behoeve van de bestuurlijke besluitvorming en de subsidieaanvraag in het kader van het Waddenfonds een zogenaamde MKBA is uitgevoerd, een maatschappelijke kosten- en batenanalyse.

Daarnaast wordt in het kader van de formele procedure van het wijzigingsplan de gebruikelijke mogelijkheden voor indienen van zienswijzen geboden en zijn overleginstanties geraadpleegd. De resultaten worden betrokken bij de uiteindelijke vaststelling door het college van burgemeester en wethouders.

De provincie heeft geconstateerd dat het voorontwerp wijzigingsplan ten onrechte er vanuit is gegaan dat geen archeologisch onderzoek nodig is. Deze opmerking van de provincie is terecht gemaakt. Er is alsnog een archeologisch onderzoek gepleegd, wat verwerkt is in paragraaf 4.4. van deze toelichting. Voor het overige heeft de provincie geen opmerkingen gemaakt.

Het Wetterskip is partner in het project. Het project geeft invulling aan de wateropgave van het Wetterskip. In dat kader is er meer dan voldoende overleg met het Wetterskip gepleegd, zodat een watertoets achterwege heeft kunnen blijven. *In haar overlegreactie wijst het Wetterskip op een aantal tekstuele aanpassingen in de toelichting.* Deze zijn doorgevoerd. *Voorts stelt het Wetterskip dat de dubbelbestemming verwijst naar een primaire waterkering. Daarvan is ter plaatse van Ezumazijl geen sprake.* Het wijzigingsplan neemt de bestemming uit het moederplan over en kan daarin geen wijzigingen aanbrengen. In planologische zin ziet de dubbelbestemming op primaire waterkeringen, die voor het bestemmingsplan van belang zijn. Dat die terminologie niet strookt met de categorisering van het Wetterskip doet niks af aan de planologische bescherming van de dijk. *Tot slot wijst het Wetterskip op de lokale keringen, waarvoor in het wijzigingsplan een regeling opgenomen moet worden.* De lokale keringen liggen allemaal buiten het

plangebied van het wijzigingsplan, behalve daar waar de dubbelbestemming ligt.

Vanaf 26 maart 2015 heeft het ontwerp wijzigingsplan zes weken ter visie gelegen. Tegen het ontwerpplan is één zienswijze ingediend. Het collega heeft deze zienswijze meegewogen bij de vaststelling van het wijzigingsplan. De wijze waarop dat is gebeurd, is verwoord in de reactienota die onderdeel uitmaakt van het vaststellingsbesluit.

## **6. 2. Economische uitvoerbaarheid**

Bij een ontwikkeling moet de economische uitvoerbaarheid aangetoond worden. Met betrekking tot dit plangebied behoeft in dit plangebied geen grond te worden aangekocht omdat de vaarweg als zodanig niet verbreed hoeft te worden. Ook de realisatie van de KRW oevers kan grotendeels op gronden worden gerealiseerd die reeds in eigendom van de gemeente c.q. van andere overheden zijn. Dit met uitzondering van enkele trajecten waar gronden van particulieren moeten worden aangekocht, dan wel het ecologisch (mede)gebruik via een gedoogplicht van de Waterwet moet worden afgedwongen. Meer specifiek is het merendeel van de KRW oevers (8,5 km) voorzien op gronden die reeds in eigendom zijn van overheidspartijen en It Fryske Gea. De aankoop van particulieren betreft nog circa 0,2 ha.

Voor de realisering doet de gemeente Dongeradeel - naast eigen middelen - onder meer een beroep op externe fondsen. Van het Waddenfonds (Uitvoeringsorganisatie Waddenfonds te Leeuwarden) is een toekenningsbeschikking ontvangen (11-07-2013). De gemeente heeft daarop verzocht om door middel van een meer afgebakende fasering in de projectonderdelen tot aanvullende financiering te komen.

Al met al mag worden uitgegaan van een financiële dekking (met een complexe financieringsstructuur).