

## Rapport

---

Projectnummer: 374308

Referentienummer: nl\_rapport met bijlagen

Datum: 02-06-2021

---

## Bestemmingsplan Fietspad Súd Ie

Toelichting

Status: Voorontwerp

Opdrachtgever:  
Programmabureau Súd Ie  
De heer. W. Hoeksma  
Postbus 13  
9290 AA KOLLUM

## Verantwoording

|                      |                                 |
|----------------------|---------------------------------|
| Titel                | Bestemmingsplan Fietspad Súd Ie |
| Subtitel             | Toelichting                     |
| Projectnummer        | 374308                          |
| Referentienummer     | nl_rapport met bijlagen         |
| Datum                | 002-06-2021                     |
| Auteur               | Daniël Peereboom                |
| E-mailadres          | daniel.peereboom@sweco.nl       |
| Gecontroleerd door   | Alice Schuiling                 |
| Paraaf gecontroleerd |                                 |
| Goedgekeurd door     | Tim Verver                      |
| Paraaf goedgekeurd   |                                 |

## Inhoudsopgave

|          |                                                |           |
|----------|------------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>Inleiding .....</b>                         | <b>5</b>  |
| 1.1      | Aanleiding .....                               | 5         |
| 1.2      | Ligging en begrenzing .....                    | 5         |
| 1.3      | Vigerende bestemmingsplannen .....             | 6         |
| 1.4      | Leeswijzer .....                               | 7         |
| <b>2</b> | <b>Planbeschrijving .....</b>                  | <b>8</b>  |
| 2.1      | Gebiedstypering .....                          | 8         |
| 2.1.1    | Landschap .....                                | 8         |
| 2.1.2    | Cultuurhistorie .....                          | 9         |
| 2.1.3    | Huidige situatie .....                         | 9         |
| 2.2      | Het belang van de fietsverbinding .....        | 11        |
| 2.3      | Recreatieve en toeristische potentie .....     | 11        |
| 2.4      | Planinhoud .....                               | 12        |
| 2.4.1    | Fietspad de Súd Ie, het voorkeurstracé .....   | 12        |
| 2.4.2    | Waterbelevingsstekjes .....                    | 16        |
| <b>3</b> | <b>Beleidskader .....</b>                      | <b>19</b> |
| 3.1      | Rijk .....                                     | 19        |
| 3.2      | Provincie .....                                | 20        |
| 3.3      | Regionaal beleid .....                         | 22        |
| 3.4      | Gemeente .....                                 | 24        |
| 3.5      | Conclusie .....                                | 24        |
| <b>4</b> | <b>Omgevingsaspecten .....</b>                 | <b>25</b> |
| 4.1      | Bodem .....                                    | 25        |
| 4.2      | Archeologie en cultuurhistorie .....           | 25        |
| 4.3      | Ecologie .....                                 | 27        |
| 4.4      | Stikstof .....                                 | 30        |
| 4.5      | Water .....                                    | 31        |
| 4.6      | Verkeer .....                                  | 33        |
| 4.7      | Geluid .....                                   | 34        |
| 4.8      | Luchtkwaliteit .....                           | 35        |
| 4.9      | Externe veiligheid .....                       | 35        |
| 4.10     | Kabels en leidingen en beschermingszones ..... | 36        |
| 4.11     | M.e.r.-beoordeling .....                       | 36        |
| <b>5</b> | <b>Juridische toelichting .....</b>            | <b>38</b> |
| 5.1      | Algemeen .....                                 | 38        |

|          |                                        |           |
|----------|----------------------------------------|-----------|
| 5.2      | Beschrijving van de bestemmingen ..... | 38        |
| <b>6</b> | <b>Inspraak en overleg .....</b>       | <b>42</b> |
| 6.1      | Inspraak .....                         | 42        |
| 6.2      | Vooroverleg .....                      | 42        |
| 6.3      | Het vervolg.....                       | 42        |
| <b>7</b> | <b>Uitvoerbaarheid .....</b>           | <b>43</b> |
| 7.1      | Financiële uitvoerbaarheid .....       | 43        |
| 7.2      | Maatschappelijke uitvoerbaarheid ..... | 43        |

## Bijlagen:

|            |                                                                          |
|------------|--------------------------------------------------------------------------|
| Bijlage 1  | Rapport Verkenning fietspad Súd Ie, Arcadis (2020)                       |
| Bijlage 2  | Analyse gebruik fietspad, Sweco (2021)                                   |
| Bijlage 3  | Feitenrelaas fietspad Sud Ie - Belanghebbenden tracé 4 en 5 (2020)       |
| Bijlage 4  | Reactie op Feitenrelaas, Arcadis (2021)                                  |
| Bijlage 5  | Archeologisch onderzoek Fietspad Súd Ie, Sweco (2021)                    |
| Bijlage 6  | Ecologische beoordeling fietspad Súd Ie, Altenburg en Wymenga (v2, 2021) |
| Bijlage 7  | AERIUS-berekening (mei 2021)                                             |
| Bijlage 8  | Wateradvies Wetterskip Fryslân – digitale watertoets (2021)              |
| Bijlage 9  | Beoordelingsnotitie verhoging brug Saatsenwei, Antea (2018)              |
| Bijlage 10 | Verkeerskundige quickscan Súd Ie, Sweco (2021)                           |

# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

De gemeente Noardeast-Fryslân werkt sinds 2013 samen met de provincie Fryslân en Wetterskip Fryslân aan het uitvoeringsprogramma Súd Ie en Wetterfront Dokkum. Doel van het programma is het opwaarderen van recreatieve verbindingen in de regio om recreatie en toerisme gericht op cultuurhistorie, natuur, watersport en sportvisserij te bevorderen en ecologische en landschappelijke waarden te versterken. De uitvoering van het programma maakt het mogelijk om naast de vaarverbinding Súd Ie ook de ontbrekende fietsverbinding in het fietsroutenetwerk tussen de recreatieve speerpunten Dokkum en Oostmahorn te gaan maken. Het fietspad zal ook door wandelaars gebruikt kunnen worden. Omdat het pad wordt uitgevoerd als fietspad wordt in deze toelichting van fietspad gesproken. Het uitvoeringsprogramma Súd Ie en Wetterfront Dokkum is in lijn met het vigerend beleid van de gemeente, zoals verderop in deze toelichting beschreven.

Het programma bestaat uit drie verschillende uitvoeringsfases, die elkaar beïnvloeden en versterken. Fase 1 bestaat uit het op diepte brengen van het vaarwater van de Súd Ie, de aanleg van vispassages en het ecologisch verrijken van de oevers. De tweede fase bestaat uit het op hoogte brengen van de bruggen over de Súd Ie, zodat motorboten de route van Dokkum naar Oostmahorn kunnen bevaren. De eerste twee fasen zijn inmiddels nagenoeg afgerond. Fase 3, de laatste fase, 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.

Ten behoeve van de realisatie van het fietspad langs de Súd Ie heeft adviesbureau Arcadis een tracéonderzoek uitgevoerd, dat geresulteerd heeft in een voorkeurstracé (bijlage 1). De gemeenteraad van Noardeast-Fryslân heeft in juni 2020 met dit voorkeurstracé ingestemd (zaaknr. 2020 / Z266622-2020). Dit voorkeurstracé is als vertrekpunt genomen voor dit bestemmingsplan.

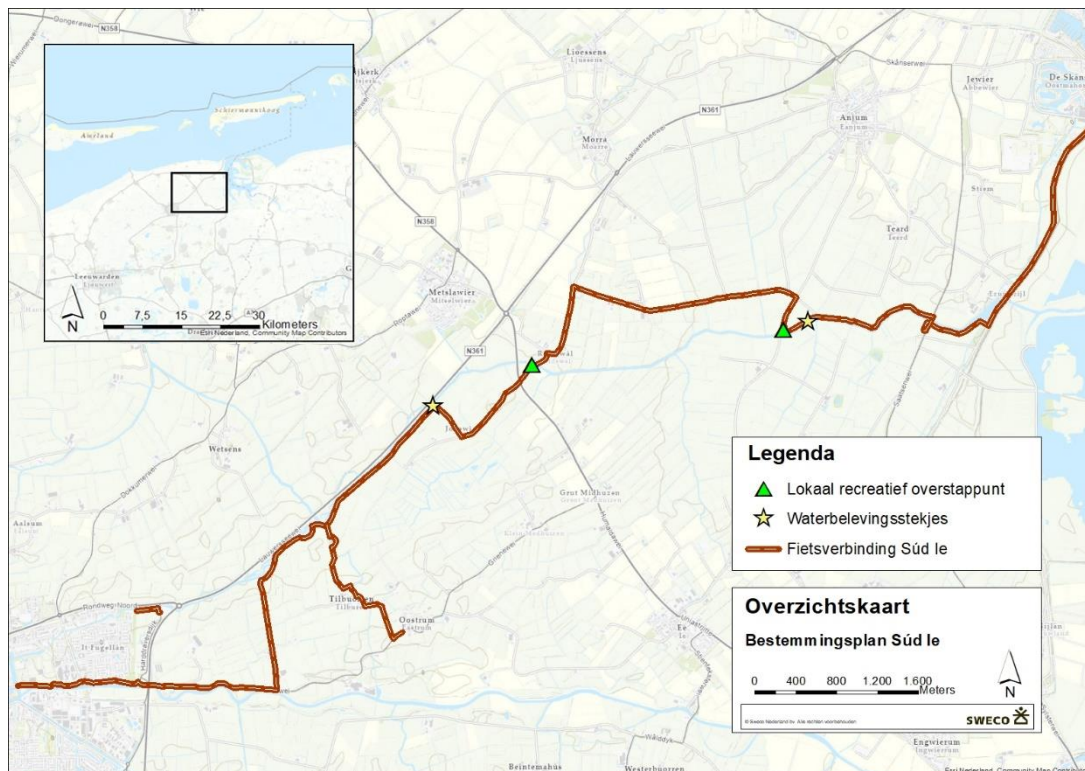
Het fietspad, de waterbelevingsstekjes en de lokale recreatieve overstappunten, passen niet geheel binnen de vigerende bestemmingsplannen. Om de voorgenomen plannen juridisch-planologisch mogelijk te maken, dient daarom een nieuw bestemmingsplan te worden vastgesteld voor de delen van de route die niet de bestaande wegen volgen. De nieuwe delen van de route krijgen hiermee een eenduidige bestemming, afgestemd op de bestemming van andere recreatieve paden binnen de gemeente. Voorliggend document bevat de toelichting bij de bestemmingsplanregels en de verbeelding.

## 1.2 Ligging en begrenzing

In figuur 1 zijn de beoogde fietsverbinding langs de Súd Ie tussen Dokkum en Oostmahorn en de waterbelevingsstekjes weergegeven. De fietsverbinding is in totaal circa 12 kilometer lang. Hiervan wordt circa 8 kilometer nieuw fietspad gerealiseerd. De overige 4 kilometer bestaat uit bestaande wegen waar enkele maatregelen worden genomen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Op deze delen van de fietsverbinding blijft ook het reguliere verkeer gebruik maken van de wegen. De route van de recreatieve verbinding volgt zoveel mogelijk de Súd Ie om de beleving van fietsen langs het water te stimuleren. De aanlegplaats van de Marrekrite onder Metslawier ligt halverwege de vaar- en fietsroute Súd Ie bij de provinciale bruggen in de Humaldawei. Deze plek wordt voor fietsers ontsloten

Naast de fietspaden wordt voorliggend bestemmingsplan ook gebruikt om de realisatie van twee waterbelevingsstekjes mogelijk te maken. Dit zijn toeristisch-recreatieve rustpunten aan het water waar zowel waterrecreanten als fietsers en wandelaars gebruik van kunnen maken. Het ene waterbelevingsstekje ligt oostelijk van de Kriensenwei en het andere stekje noordelijk van de Bergsmawei.

Tot slot worden er twee lokale recreatieve overstappunten gemaakt. Deze zijn gelegen op logische punten aan het water en hebben enkele voorzieningen zoals een aanlegsteiger en een picknicktafel. Het ene lokale recreatieve overstappunt ligt nabij de Hjellingswei en het andere lokale recreatieve overstappunt ten noorden van Jouswier.



*Figuur 1 Ligging fietspad langs de Súd Ie*

In bovenstaande figuur is ook het te realiseren pad tussen Dokkum en het Bolwerk langs de Lauwersseewei te zien. Dit stukje van de fietsverbinding langs de Súd Ie maakt geen deel uit van dit bestemmingsplan omdat het planologisch al is geregeld in onderliggend bestemmingsplan ter plaatse en qua uitvoering geen deel uitmaakt van het project fietsverbinding Súd Ie.

### 1.3 Vigerende bestemmingsplannen

Het plangebied is nu geregeld in drie bestemmingsplannen, namelijk:

- bestemmingsplan *Dokkum Regiostad*, vastgesteld op 28 juni 2018;
- bestemmingsplan *Bûtengebiet Dongeradeel*, vastgesteld op 27 juni 2013;
- bestemmingsplan *Wijziging van het Bestemmingsplan Bûtengebiet*, vastgesteld op 18 mei 2015;
- bestemmingsplan *Bûtengebiet Dongeradeel, herziening 2015*, vastgesteld op 31 maart 2016.

In de bestemmingsplannen is de bestaande situatie vastgelegd, waaronder agrarische gebieden en bestaande wegen en de Súd Ie. Hoewel recreatief medegebruik in de onderliggende bestemmingen mogelijk is, is er voor gekozen voor de nieuw aan te leggen paden een nieuwe bestemmingsplan op te stellen met een nieuwe bestemming 'Verkeer – Fiets- en voetpaden'. Agrarisch medegebruik blijft ook mogelijk binnen de nieuwe bestemming. De bovenstaande bestemmingsplannen worden op de locatie van het fietspad vervangen door nieuwe enkel- en dubbelbestemmingen van het bestemmingsplan Fietspad Súd Ie.

#### **1.4 Leeswijzer**

In hoofdstuk 2 is een uitgebreide beschrijving van het plan weergegeven. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op voor dit bestemmingsplan relevant Rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid. In hoofdstuk 4 komen de milieuaspecten aan bod en de daaraan verbonden onderzoeken. Hoofdstuk 5 bevat een beschrijving van het juridisch deel van het bestemmingsplan. Hoofdstuk 6 gaat vervolgens in op de verantwoording van inspraak en overleg. In hoofdstuk 7 komt de financiële en maatschappelijke uitvoerbaarheid aan de orde.

## 2 Planbeschrijving

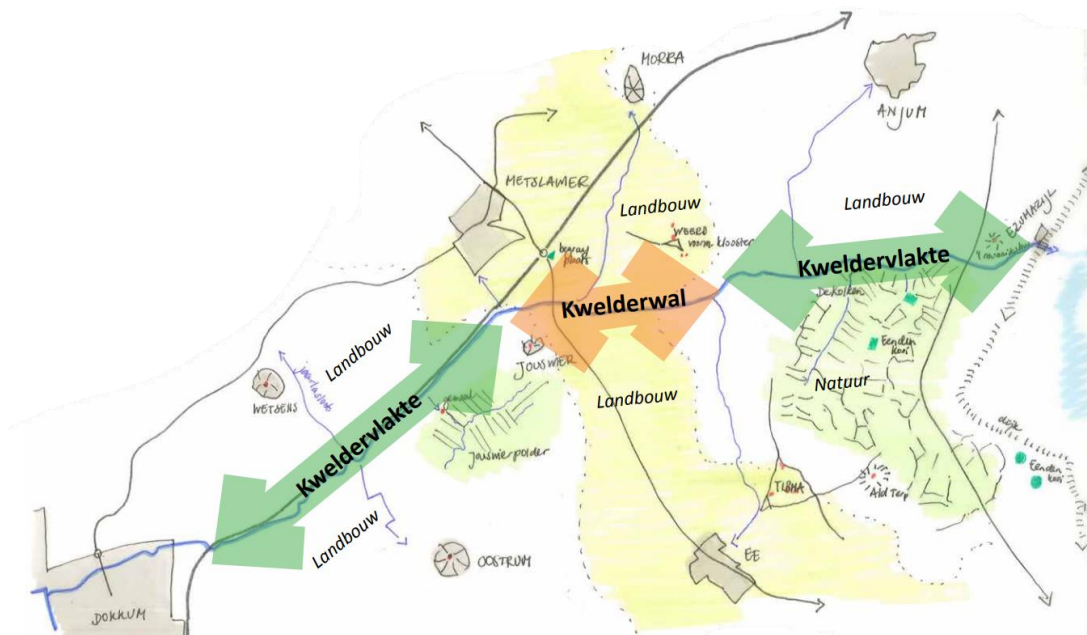
Dit hoofdstuk beschrijft het algemeen belang van de recreatieve fietsverbinding langs de Súd Ie en de relatie van de fietsverbinding tot haar landschappelijke en cultuurhistorische omgeving. Allereerst wordt de ontstaansgeschiedenis van het landschap en de bewoning kort beschreven. Daarna wordt de huidige situatie geschetst en tot slot volgt de nut en noodzaak van het plan en de planinhoud.

## 2.1 Gebietstypering

### 2.1.1 Landschap

Het gebied waarvoor de Súd Ie stroomt maakt deel uit van het Lauwersmeergebied. De oorspronkelijke Lauwerszee (nu het Lauwersmeer) is van oorsprong een inham van de Waddenzee in de Waddenkust. Het is ontstaan doordat de zeeslenken het Dokkumer Grutdijp, de Dokkumer Ie en de Peazens en de rivieren de Lauwers en het Reitdiep hier uitmondden in de Waddenzee. De vroegere dynamiek van de Waddenzee en de Waddenkust is nog altijd herkenbaar in het kustgebied rond de Lauwersmeer. De Súd Ie is bijvoorbeeld een oude zeeslenk die het land verbond met de zee.

Qua landschap valt het plangebied volgens de Landschapstypenkaart van de provincie Fryslân in het kleigebied van Oostergo. Dit landschap is ontstaan vanaf ± 500 na Chr. als gevolg van landaanwas en de latere landwinning. Oostergo wordt gekenmerkt door kwelderwallen, kweldervlakten en een kleiterpengebied. Vanaf Dokkum naar Ezumazijl stroomt de Súd Ie door een kweldervlakte, een kwelderwal en tot slot weer een kweldervlakte om uiteindelijk uit te monden in het Lauwersmeer (figuur 2). De laaggelegen gronden bestaan uit zware zeeklei met veelal open graslanden, begrensd door dijken. De dorpen liggen op de hogere gronden aan de randen van de kweldervlakten.



*Figuur 2 Landschappen en functies (Bron: Schetsboek Súd Ie, Antea, 2014)*

Op de lager gelegen delen is in de Middeleeuwen op grote schaal veen afgegraven voor de zoutwinning. Door de zoute veenlagen in de bodem uit te graven, vervolgens te verbranden en de as uit te koken, werd het zout uit de bodem gewonnen. De percelen kwamen hierdoor nog lager te liggen. In het natuurgebied De Kolken en Jouswierpolder zijn op deze wijze grote oppervlaktes veen afgegraven. Deze gebieden zijn vandaag de dag duidelijk in het landschap te herkennen door hun uitgestrektheid en lagere ligging.

Een uitgebreide beschrijving van het ontstaan van het landschap is te vinden in de onlangs verschenen Landschapsbiografie Noardeast-Fryslân, It Ferhaal van it Lânskip.

### 2.1.2 Cultuurhistorie

Noardeast-Fryslân kent een rijke cultuurhistorie, mede gevormd door de strijd en omgang met de zee. Deze strijd met de zee is vaak nog zichtbaar door de historische sluizen, terpen, beschermde dorpsgezichten en rijksmonumenten. De eerste bewoning in het gebied ontstond op de relatief hoog gelegen kwelderwal. De bewoners wierpen terpen op om zich te beschermen tegen hoog water. Later maakten de bewoners dijken om zich nog beter tegen het water te kunnen beschermen. Daarmee verloren de terpen hun oorspronkelijke functie. Ze zijn echter nog steeds goed in het landschap zichtbaar. Aalsum, Wetsens, Oostrum, Metslawier, Jouswier, Ee en Anjum zijn bijvoorbeeld terpen die nabij het fietspad liggen. Deze terpdorpen kenmerken zich door de hoger gelegen positie in het landschap en de aanwezigheid van een kerk. De dorpen hebben een karakteristieke ronde opbouw. Naast de terpdorpen zijn er ook verhoogde boerderijplaatsen.

Wat betreft verkaveling van landbouwpercelen zijn rondom de terpen radiale verkavelingspatronen zichtbaar. Op de hoger gelegen kwelderwal staat de verkaveling haaks op de kwelderwal. Het grondgebruik bestaat hier veelal uit akkerbouw. In de lagere gelegen kweldervlakte en het aansluitende kleiterpengebied bestaat het grondgebruik uit grasland.

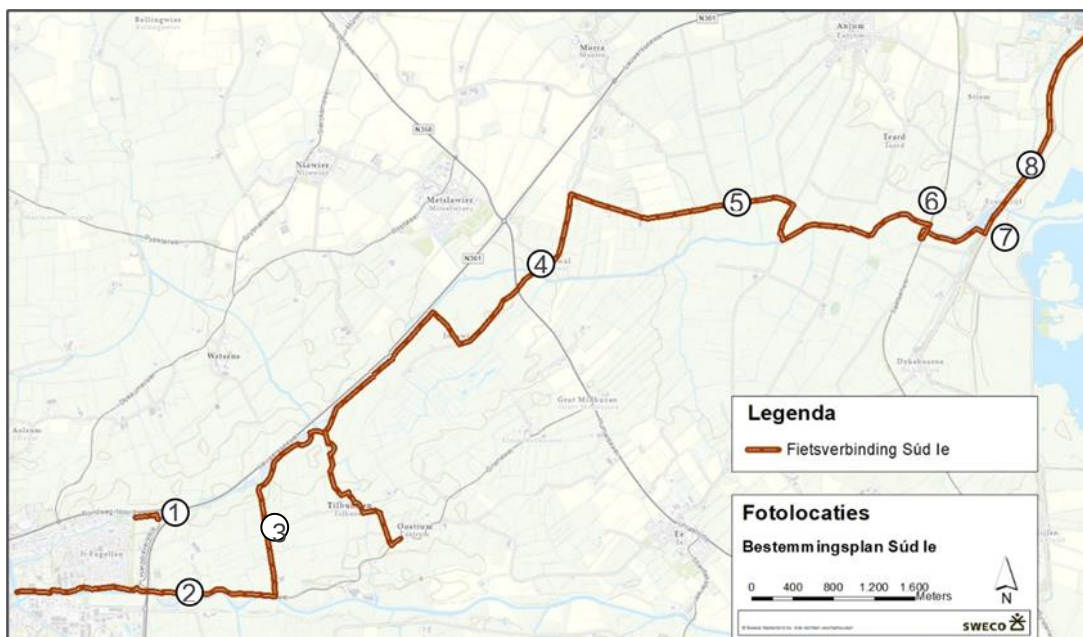
De dorpen in het gebied zijn met elkaar verbonden via kronkelende (historische) wegen en vaarten. Vroeger was het waterwegennet van opvaarten en miedvaarten uiterst belangrijk. Het vormde veelal de enige ontsluiting voor boerderijen of dorpen. Nu nog liggen vele dorpen en boerderijen aan op- of miedvaarten. De ontsluitingswegen liggen op oude kreekruigen (verhogingen) of radiaal rond de terpen. Veel paden en wegen lopen dood in de lagere delen (insteekwegen) of zijn later doorgetrokken als ruilverkavelingswegen. Rond de terpdorpen komt een terpgericht stelsel van kerkepaden voor.

### 2.1.3 Huidige situatie

Het tracé van het fietspad langs de Súd Ie bestaat op dit moment wisselend uit gras- en akkerland, polderdijken en landwegen. Het tracé is op dit moment grotendeels niet ingericht als fietspad. Voor zover het fietspad over bestaande openbare infrastructuur gaat, is daar fietsen vanzelfsprekend reeds mogelijk. Het foto-overzicht van figuur 3 geeft een beeld van de huidige situatie. Figuur 4 geeft de posities weer waar de foto's zijn genomen.



Figuur 3 Overzicht van de locaties van de foto's

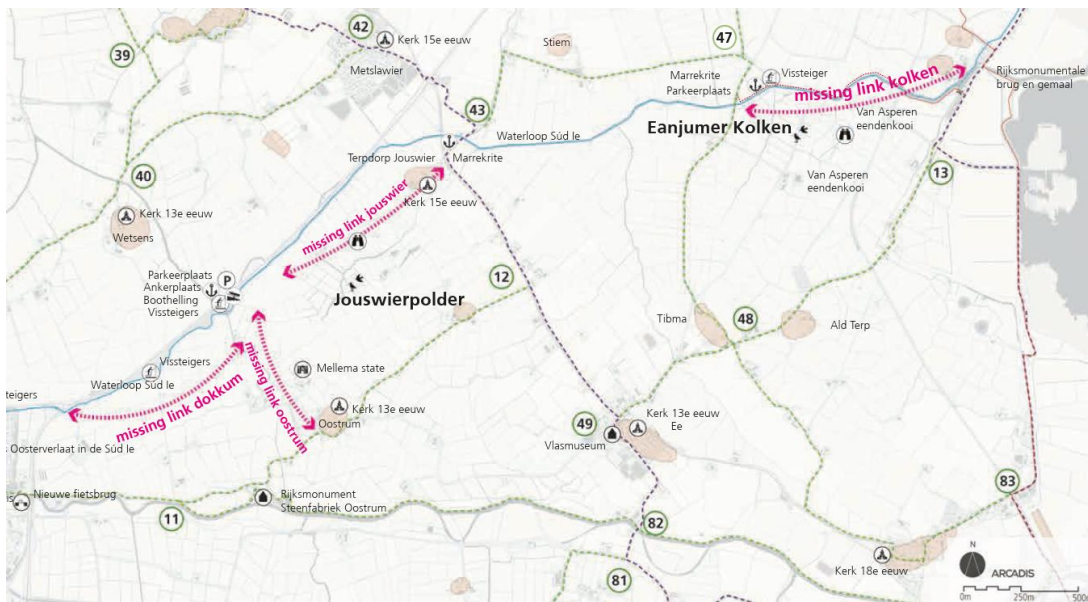


Figuur 4 Locatie van de foto's

## 2.2 Het belang van de fietsverbinding

In de huidige situatie wordt de potentie die het gebied heeft op het gebied van recreatie en toerisme niet volledig gehaald. In het rapport van Arcadis van april 2020 zijn de factoren benoemd die hieraan ten grondslag liggen. Onderstaand een korte toelichting uit dit rapport:

In het huidige fiets- en wandelroutenetwerk bevinden zich een aantal 'missing links' (figuur 5). Dit zijn ontbrekende verbindingen tussen twee knooppunten of routes naar bezienswaardige plekken. In de huidige situatie vormen relatief veel fietsroutes noord-zuidverbindingen tussen de dorpen, haaks op de Súd Ie. Aantrekkelijke oost-westverbindingen zijn schaarser. In de Jouswierpolder, tussen Jouswier en Oostrum, liggen bijvoorbeeld enkele doodlopende wegen waardoor hier nu geen verbinding is. Ook ten noorden van de Eanjumerkolken is er geen oost-west fietsverbinding (tussen knooppunt 47 en knooppunt 13). Door het ontbreken van deze verbindingen zijn er minder mogelijkheden voor (kortere) fiets- of wandelrondjes. Op een hoger schaalniveau ontbreekt een aantrekkelijke fietsverbinding tussen de stad Dokkum en het natuurgebied Lauwersmeer.



Figuur 5 Missing links in het fiets- en wandelnetwerk

Het huidige fietsnetwerk bestaat uit routes over bestaande wegen. Periodiek maakt ook zwaar landbouwverkeer gebruik van deze wegen. In de praktijk is dit voor fietsers niet altijd optimaal, zowel in het gebruik (veiligheid) als de beleving. Ook heeft het huidige fietsnetwerk weinig interactie met de recreatievaart. Waterrecreanten worden daardoor nauwelijks verleid het gebied per (vouw)fiets te verkennen. Dit heeft uiteraard ook een economische kant; er vinden vanuit de recreatievaart nauwelijks bestedingen plaats in de dorpen.

## 2.3 Recreatieve en toeristische potentie

De realisatie van de nieuwe fietsverbinding langs de Súd Ie, de waterbelevingsstekjes en de lokale recreatieve overstappunten heeft een grote recreatieve en toeristische potentie die zonder realisatie niet volledig benut wordt. Het fietspad verbindt de historische regiostad Dokkum en het Nationaal Park Lauwersmeer, twee van de grootste toeristische en recreatieve hotspots in de nabije omgeving. De ligging langs de oude stroom de Súd Ie biedt een unieke fietsbeleving langs het water. De combinatie fietsen en water komt meer

voor in de omgeving. Het fietspad sluit aan op de fietsroute 'Rondje Lauwersmeer', een fietsroute van circa 40 km die de fietser alle prachtige plekjes van het Lauwersmeer laat zien. Rond het Lauwersmeer wordt zowel aan Friese als aan Groningse kant veel geïnvesteerd in ecologie, landschap en recreatie, zie bijvoorbeeld de bouw van het Werelderfgoedcentrum. Bovendien wordt in de nabije toekomst een aantrekkelijke buitendijkse fietsroute langs de Waddenkust ('Op paad lâns it Waad') gerealiseerd, waardoor deze recreatieve fietsroutes elkaar bijzonder kunnen versterken.

In 2021 is door Sweco berekend dat het fietspad een recreatieve potentie heeft van circa 200 à 250 fietsbewegingen per dag gedurende de maanden april tot en met september (bijlage 2). Het fietspad zal daarnaast gebruikt worden door ongeveer 30 utilitaire fietsers per dag.

Naast fietsers kan het pad ook gebruikt worden door wandelaars die een langere afstand willen wandelen. 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 voorkeurstracé van het fietspad. De fietsroute is zo gekozen dat de Súd Ie zoveel mogelijk gevolgd wordt. Door het realiseren van waterbelevingsstekjes en lokale toeristische overstappunten worden waterrecreanten uitgenodigd om op land het landschap en de dorpen te verkennen. De fietsers en wandelaars kunnen omgekeerd van het water genieten. De dorpen en stad krijgen hierdoor meer bezoekers en kunnen meer omzet genereren uit dit bezoek.

Bovenop de gestelde recreatiedoelen draagt het fietspad bij aan verbetering van de leefbaarheid van inwoners van dorpen en platteland. De dorpen en boerderijen langs de route worden (in)direct verbonden met het fietspad en daarmee wordt hun bereikbaarheid vergroot. Zo wordt het voor inwoners en bezoekers van het dorp Oostrum bij de realisatie van de fietsroute Súd Ie weer mogelijk om meer rondjes te gaan wandelen of fietsen. Dit versterkt de leefbaarheid van het dorp. Dit heft een deel van de teloorgang van verdwenen oude paden als gevolg van een vroegere ruilverkaveling op.

## 2.4 Planinhoud

Fase 3 van het programma Súd Ie en Wetterfront Dokkum bestaat uit 15 samenhangende en elkaar aanvullende deelprojecten. Deelprojecten die met dit bestemmingsplan worden gerealiseerd zijn:

- Een verhard fietspad als belevingsroute langs de vaarroute Súd Ie, tussen Oostmahorn (Lauwersmeer) en Dokkum. Het gaat om een vitale schakel in het regionale fiets- en wandelroutenetwerk;
- Een tweetal waterbelevingsstekjes voor de pleziervaart als 'eilandjes' in het water langs de oever van de Súd Ie;
- Enkele toeristische overstapplaatsen langs de vaarroute Súd Ie die het aantrekkelijk maken om, via aansluitende paden, de terpdorpen en het landschap te verkennen.

### 2.4.1 Fietspad de Súd Ie, het voorkeurstracé

Het grootste deelproject is de aanleg van een fietspad langs de Súd Ie. Het pad wordt aangelegd als fietspad waarop wandelen als medegebruik mogelijk is. In het vervolg wordt daarom van fietspad gesproken. In totaal bestaat de verbinding uit 12 km en loopt vanaf Oostmahorn, langs de Lauwerszeedijk en voor een groot deel langs de Súd Ie, richting Dokkum. Het gedeelte nieuwe aanleg bestaat uit circa 8 km. Over een lengte van circa 4 km volgt de route de bestaande wegen in het gebied.

In het plan is geen verlichting voorzien. Het recreatief gebruik zal zich daarom beperken tot de periode met daglicht. Over de gehele lengte ligt langs het pad een sloot of hek zodat het voor gebruikers niet mogelijk is om de aangrenzende percelen te betreden en op die manier vee of weidevogels in de weilanden te benaderen of verstoren.

Met toepassing van expert judgement heeft Arcadis zo objectief mogelijk onderzoek uitgevoerd naar het voorkeurstracé. Het rapport van Arcadis maakt als bijlage 1 integraal onderdeel uit van deze toelichting. Het hierbij gebruikte afwegingskader wordt gevormd door vier hoofdcriteria. Bij alle criteria is een gelijkwaardige weging toegepast.

|                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|---------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>1. Doelbereik</i>                              | Het afwegingskader is voor een groot deel gevormd door het hoofdcriterium 'doelbereik'. Het gaat hierbij om de kwaliteit van de fietsverbinding voor de gebruiker (recreant). Daarbij is aan de volgende subcriteria getoetst: de herkenbaarheid van de route, de beleving van landschappelijke-, cultuurhistorische-, en natuurwaarden en de relatie die de route legt met de waterrecreatie op en langs de Súd Ie en het bestaande fiets- en wandelrouten netwerk. Ook is het fietspad beoordeeld op verkeersveiligheid. |
| <i>2. Effecten op huidige waarden en functies</i> | Het tweede hoofdcriterium omvat de effecten op huidige waarden en functies in het gebied tijdens de aanleg- en gebruiksfase. Hierbij is enerzijds getoetst aan de huidige landschappelijke-, cultuurhistorische- en ecologische waarden in het gebied en anderzijds aan de effecten op het huidige landbouwkundig gebruik en de omgeving.                                                                                                                                                                                  |
| <i>3. Planning en kosten</i>                      | Het derde hoofdcriterium betreft de planning en kosten voor aanleg en beheer. Hierbij is getoetst aan de investeringskosten en benodigde verwerving van gronden. Daarnaast is door middel van subcriteria ook getoetst aan onderhoudskosten, levensduur en financiering.                                                                                                                                                                                                                                                   |
| <i>4. Vergunbaarheid</i>                          | Het laatste hoofdcriterium gaat over vergunbaarheid. Hierbij is naar de realiseerbaarheid van het fietspad gekeken.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |

Bij het opstellen van de beoordelingsmatrix is door Arcadis 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. Met deze hoofdcriteria is tot een zorgvuldige belangenafweging gekomen. Daarbij is het algemeen belang (bijvoorbeeld: recreatiemogelijkheden, natuur, economische ontwikkeling) afgewogen tegen het individuele belang (bijvoorbeeld: privacy, bedrijfsvoering).

Duidelijk is toegelicht dat het initiatief en de daaraan gekoppelde financiering 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 gebleken het water steeds letterlijk te volgen, heeft Arcadis gezocht naar een voorkeursvariant die zoveel mogelijk recht doet aan het initiatief en de hiermee verbonden financiering. De afwegingscriteria 'beleving landschap (Waddenlandschap/Súd Ie)' en 'relatie met waterrecreatie' geven hierbij niet de ruimte de koppeling met de Súd Ie helemaal los te laten.

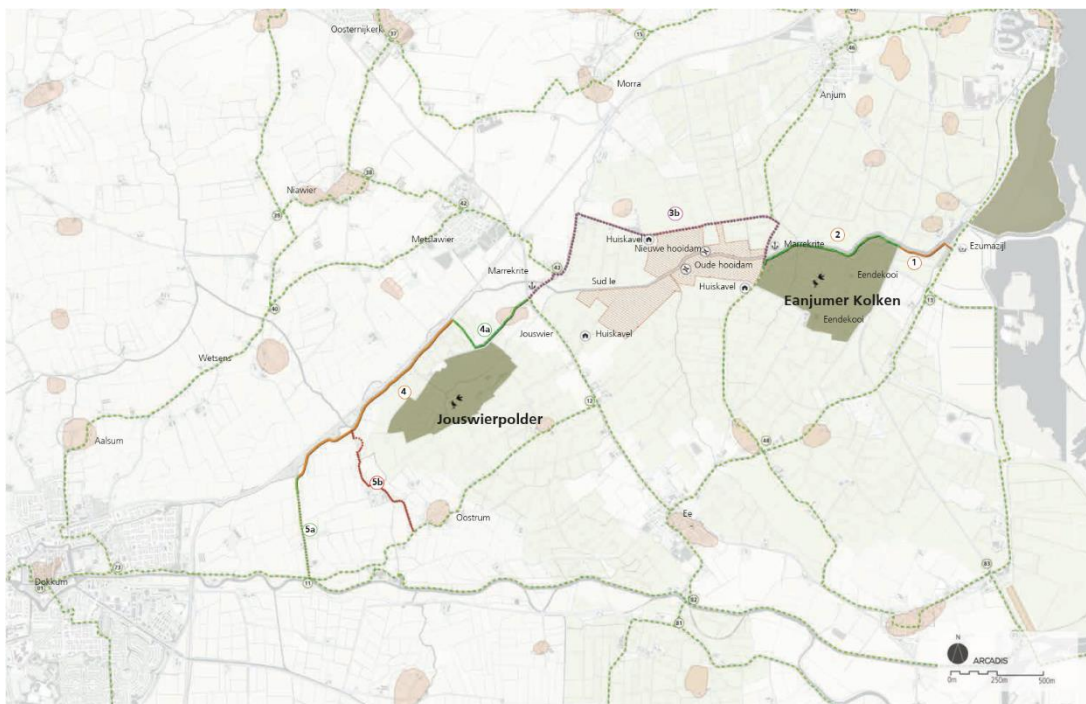
Na het verschijnen van het rapport van Arcadis in april 2020 zijn er vanuit uiteenlopende partijen reacties bij de gemeente Noardeast-Fryslân binnengekomen. Na bestuurlijke beantwoording van het college van burgemeester en wethouders van de op dat moment bekende reacties heeft de gemeenteraad in juni 2020 beslist akkoord te gaan met het

voorgestelde voorkeurstracé. Daarbij heeft de gemeenteraad tevens ingestemd met een bijbehorende uitgewerkte grondstrategie van minnelijke verwerving ter voorkoming van onteigening.

In de maanden na de beslissing over het voorkeurstracé zijn er nog vervolgbrieven van enkele groepen naar het gemeentebestuur gezonden. Daar heeft het college van burgemeester en wethouders in verschillende antwoordbrieven op gereageerd. Deze brieven maken onderdeel uit van deze toelichting, inclusief de onderliggende brief van Arcadis van 3 februari 2021 over een zogenoemd ‘feitenrelaas’. Dit heeft niet tot verandering van het voorkeurstracé geleid. Alle vervolgcorrespondentie is in de bijlage 3 en 4 bij deze toelichting opgenomen. Het voorkeurstracé vormt de basis voor het bestemmingsplan.

#### *Voorkeurstracé in delen*

Het voorkeurstracé is opgedeeld in zeven tracédelen, met de volgende nummering: 1, 2, 3b, 4a, 4, 5b en 5a (figuur 6). Op een aantal tracédelen maken fietsers gebruik van vrijliggende fietsvoorzieningen. Op de andere tracédelen mengt het fietsverkeer zich met het overige verkeer op de rijbaan. Hier worden maatregelen genomen om de verkeersveiligheid te bevorderen. De Saatsenbrêge wordt bijvoorbeeld verhoogd, waardoor het fietsverkeer ter hoogte van de brug gescheiden kan worden afgewikkeld. In het vervolg van deze deelparagraaf worden de tracédelen kort besproken.



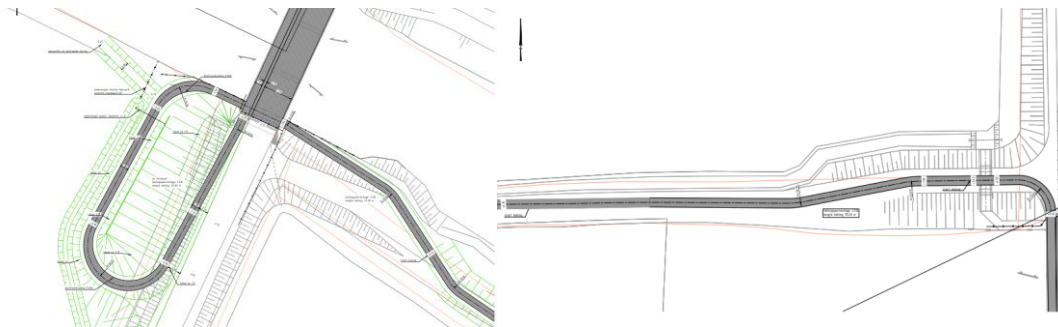
Figuur 6. Tracédelen (Arcadis, 2020)

### Tracédeel 1

Het tracé begint vanuit het noordoosten beschouwd, naast de parkeerplaats in Oostmahorn. Vanaf daar volgt de route een pad langs de Lauwersmeerdijk en de Nije Feart. Ter hoogte van Ezumazijl sluit het pad aan op de Esonbuorren. Dit is het punt waar de Súd Ie via de sluis Ezumazijl uitmondt in het Lauwersmeer. De route volgt vanaf hier zoveel mogelijk stroomopwaarts de Súd Ie. Vanaf de Esonbuorren wordt een pad en een brug aangelegd om op de zuidelijke dijk van de Súd Ie het tracé te vervolgen tot aan de Saatsenbrêge.



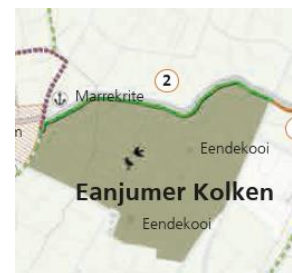
De Saatsenbrêge wordt verhoogd zodat motorboten onder de brug door kunnen varen. Aan de zuidkant van de brug komt een paperclipconstructie (figuur 7) zodat fietsers ongelijkvloers de brug kunnen kruisen. Het fietsverkeer wordt op de brug gescheiden van het overige verkeer. Aan de noordzijde van de brug slaat het fietsverkeer linksaf om de route langs de Súd Ie stroomopwaarts te vervolgen.



Figuur 7. Technische tekeningen Saatsenbrêge. Links: zuidzijde. Rechts: noordzijde (nog definitief te maken).

### Tracédeel 2

Het fietspad ligt hier parallel aan de Súd Ie. Vlak na het gemaal, nabij de Weardwei, wordt een waterbelevingsstekje gerealiseerd. Aan de noordoostzijde van de Wite Brêge, waar de Kriensenswei/Hjellingswei overheen loopt, ligt een lokaal recreatief overstappunt. Deze wordt opgewaardeerd. Fietsers moeten vervolgens ca. 300 m gebruikmaken van de Hjellingswei om bij deeltracé 3B, op De Weardwei te komen.



In het rapport van Arcadis (2020) is gekozen voor deze variant vanwege een positiever effect op natuurwaarden van zowel weidevogels als ganzen. De aanleg van het fietspad kan gecombineerd worden met de ontwerpogave voor de lokale waterkering.

### Deeltracé 3b

Deeltracé 3b bestaat uit de Weardwei, Kleasterwei, Keechsdyk en de Reidswâl tot aan de oversteek van de N358. In de huidige situatie maakt deze route al deel uit van het fietsknooppuntennetwerk. De wegen worden mede gebruikt door gemotoriseerd verkeer (bestemmingsverkeer en landbouwvoertuigen). Vlak voor de kruising met de N358 is het



tweede lokale recreatieve overstappunt gesitueerd. De Reidswâl sluit aan op de N358 (80-km weg), met aan de westzijde een vrijliggend fietspad. Ter hoogte van de Bergsmawei kruist de route de N358. De kruising wordt aangepast zodat fietsers veilig en prettig de N358 kunnen oversteken om de route via de Bergsmawei te vervolgen.

In het rapport van Arcadis (2020) is gekozen voor deze variant omdat het minder negatieve effecten heeft op de huidige waarden en het huidige gebruik. Ook kan deze variant op het meeste draagvlak rekenen en wordt efficiënt omgegaan met beschikbare middelen. Aandachtspunt is wel de herkenbaarheid van de route. Ook de verkeersveiligheid verdient aandacht omdat de route ook door overig verkeer gebruikt wordt.

#### *Deeltracé 4a*

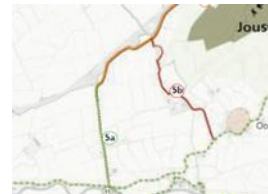
Op deeltracé 4a loopt de route ca. 800 meter langs de Bergsmawei. Aan de zuidkant van Jouswier slaan fietsers rechtsaf via een vrijliggend fietspad om weer aan te sluiten op de Súd Ie. Nabij deze aansluiting op de Súd Ie bevindt zich het tweede waterbelevingsstekje. Daarna volgt het fietspad de zuidelijke oever van het hier grotendeels gekanaliseerde Súd Ie. Bij de Eastrumer Opfeart bevindt zich de afslag richting Tilbuorren en Oostrum. Hier begint tracédeel 5b. Tracédeel 4a loopt vervolgens nog circa 850 meter in zuidwestelijke richting tot een punt ter hoogte van de parkeerplaats van de N361. Deze is aan de andere zijde van de oever gelegen. Het pad vervolgt landinwaarts.



In het rapport van Arcadis (2020) is gekozen voor deze variant vanwege de beleving van het terpdorp Jouswier en het natuurgebied de Jouswierpolder. Daarnaast is het draagvlak goed en is het een financieel gezien aantrekkelijke optie. Aandachtspunt is het effect op natuur, de ontwerpogave van de lokale waterkering en de fietsbrug over de Eastrumer Opfeart.

#### *Deeltracé 5a en 5b*

Deeltracé 5b dient om de kern van Oostrum te bereiken. Het fietspad wordt aangelegd op de oostelijke oever, om de woonboerderij heen, en sluit vervolgens aan op de Mellemawei. Vlak voor Tilbuorren slaat het linksaf richting de Eastrumer Opfeart om iets zuidelijker weer aan te sluiten op de Mellemawei. Op dit stuk wordt een nieuw fietspad aangelegd. Ter hoogte van de bocht met de twee boerderijen wordt de huidige route iets omgelegd in oostelijke richting, zodat de bestaande route een functie als ontsluiting van de boerderijen kan krijgen en het pad niet vlak langs de erfgrans loopt. Vanuit verkeersveiligheid is dit gunstiger.



Deeltracé 5a creëert een aansluiting op de Tichelwei om uiteindelijk via het vrijliggende fietspad naast de Tichelwei het eindpunt Dokkum te bereiken.

In het rapport van Arcadis (2020) is gekozen voor beide varianten omdat ze complementair aan elkaar zijn. Bij variant 5b dient wel rekening gehouden te worden met het negatieve effect van de fietsroute op de huiskavels, de privacy en het landbouwkundig gebruik van de boerderijen en woningen in het buurtschap Tilbuorren.

#### 2.4.2 Waterbelevingsstekjes

Voor een optimale beleving van het water en het land wordt op twee bijzondere plekken langs de Súd Ie een waterbelevingsstekje aangelegd. Dit zijn rust- en uitkijkpunten waar voorbijgangers worden uitgenodigd stil te staan en het landschap te beleven. Het uitkijkpunt bevindt zich op circa vijf meter hoogte. De illustraties in figuur 8 zijn indicatief. Nadere uitwerking vindt nog plaats. De waterbelevingsstekjes komen half in het water en half op het

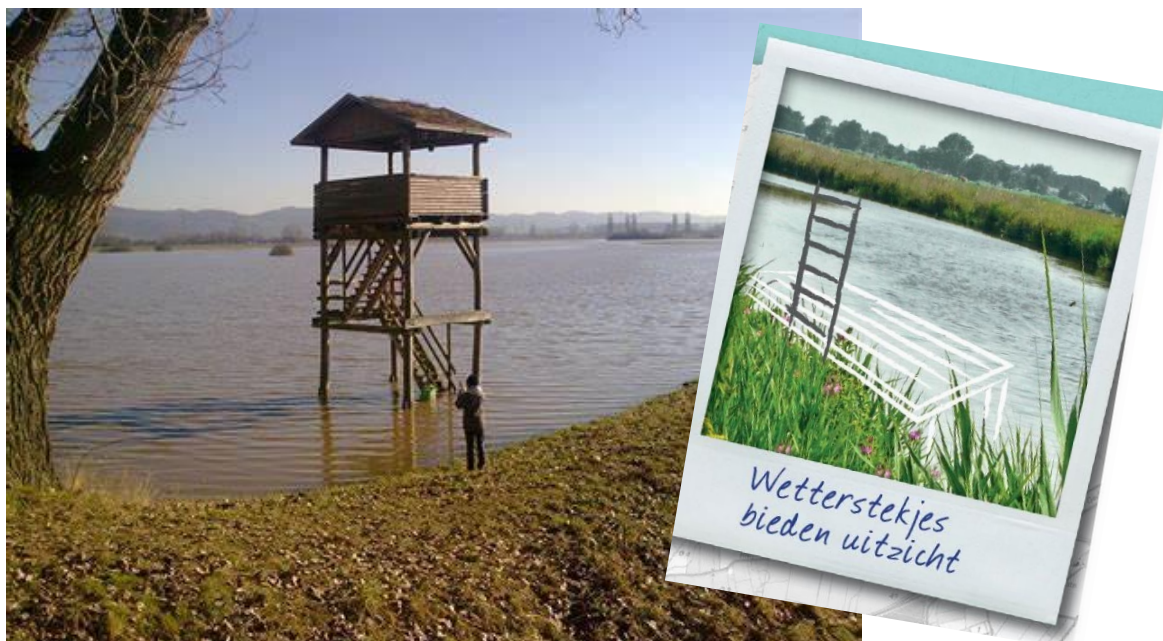
land te staan en zijn toegankelijk voor zowel water- als fiets- en wandelrecreanten. De stekjes bieden op een bijzondere en educatieve wijze uitzicht over het uitgestrekte gebied van noordoost Frylsân en vertellen het verhaal van het landschap en de natuurwaarden. De waterbelevingsstekjes komen te liggen nabij de Wite Brêge en nabij Jouswier.

#### *Wite Brêge*

Vlak na het gemaal De Kolk wordt één van de waterbelevingsstekjes gerealiseerd. Dit is een uitstekende locatie voor zicht op het natuurgebied van It Fryske Gea de Anjumer Kolken en de dorpen Anjum, Morra en Ljoessens (figuur 9).

#### *Jouswier*

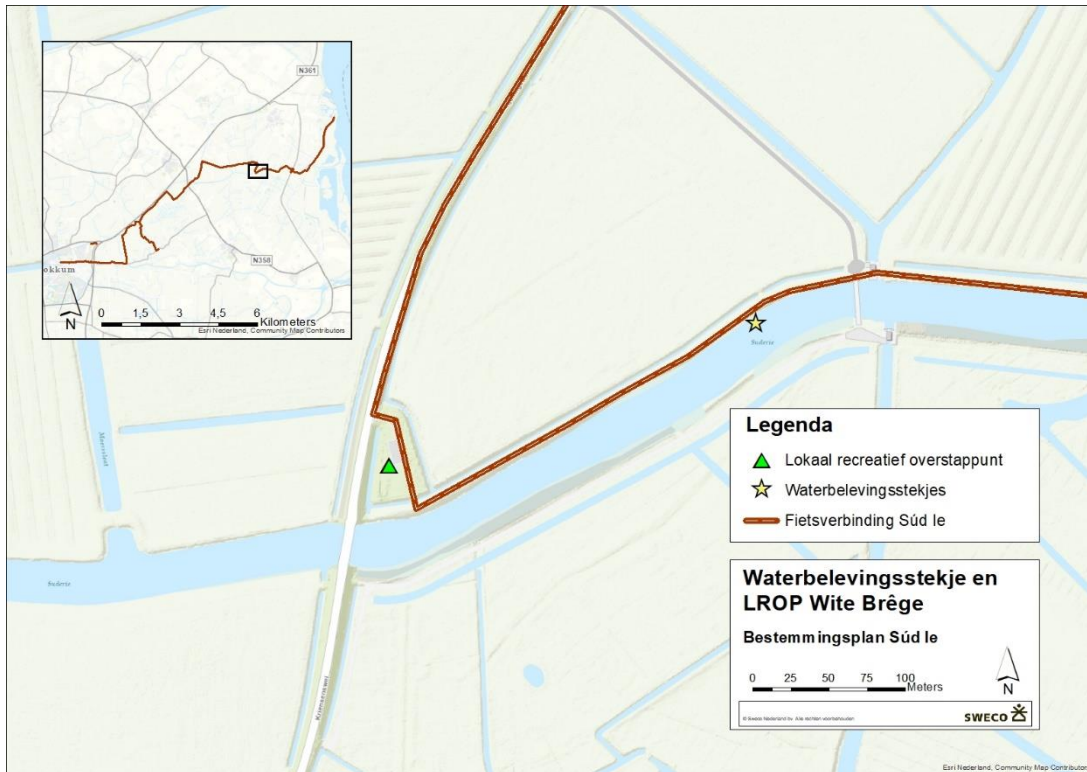
Op de plek waar tracédelen 4 en 4a bij elkaar komen is aan de Súd Ie een prachtig uitzicht op de terp van Jouswier en haar karakteristieke kerk. Ook andere dorpen liggen goed zichtbaar in het landschap (figuur 10).



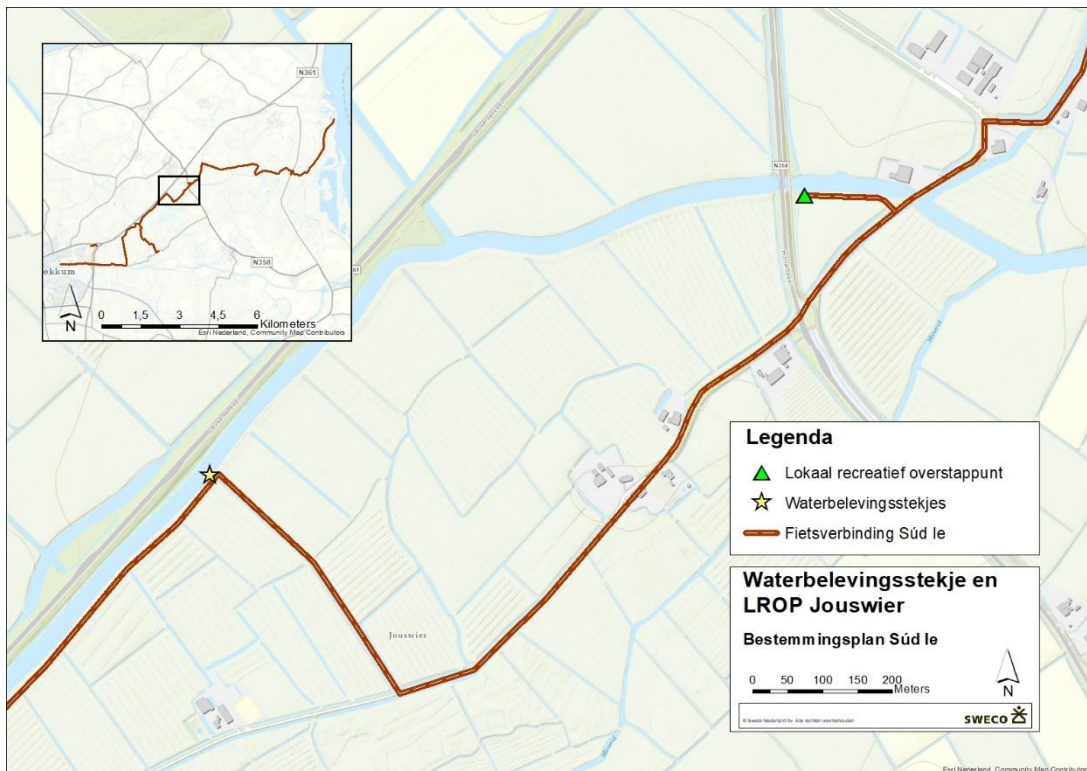
*Figuur 8: Impressie van de waterbelevingsstekjes*

#### *Lokale recreatieve overstappunten (LROP)*

Een lokaal recreatief overstappunt (verder: LROP) is een voorziening bij recreatiegebieden of aan een recreatief routenetwerk waar toeristen of recreanten kunnen wisselen tussen water- en landrecreatie. Het is volgens Recreatieschap Marrekrite een startpunt om de omgeving te gaan ontdekken. Op deze punten zijn enkele voorzieningen aanwezig en ze zijn over het algemeen eenduidig en herkenbaar ingericht. De twee overstappunten langs de fietsverbinding Súd Ie hebben een wat bescheidener status en minder intensief gebruiksprofiel en worden daarom lokaal recreatief overstappunt (LROP) genoemd. Het overstappunt bij de Wite Brêge wordt heringericht en opgewaardeerd (figuur 9). Hier zijn reeds een aantal parkeerplaatsen aanwezig en deze worden behouden. De tweede LROP komt bij de aanlegplaats van de Marrekrite ten noorden van Jouswier (figuur 10). Hier komen geen parkeerplaatsen. Op beide overstappunten zijn verder bankjes voor een tussenstop of picknick en een aanlegsteiger. Ook zal op het overstappunt een informatiepaneel over de omgeving aanwezig zijn. De twee overstappunten zijn een mooie aanvulling op het versterken van de recreatieve verbinding tussen Dokkum en Oostmahorn.



Figuur 9 Locatie waterbelevingsstekje en LROP bij de Wite Brêge, indicatief.



Figuur 10 Locatie waterbelevingsstekje en LROP bij Jouswier, indicatief.

### 3 Beleidskader

De ontwikkelingen die in het project mogelijk worden gemaakt, dienen aan te sluiten bij de voor het plan en plangebied relevante beleid, wet en regelgeving. In dit hoofdstuk wordt de het project aan het ruimtelijk/planologisch beleid van het Rijk, Provincie Fryslân en gemeenten getoetst.

#### 3.1 Rijk

##### Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is op 13 maart 2012 in werking getreden. Het Rijk laat de ruimtelijke ordening over aan gemeenten en provincies en kiest voor een selectieve inzet van rijksbeleid op 14 nationale belangen. Voor deze belangen is het Rijk verantwoordelijk voor de resultaten. Buiten deze 14 belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid. Het bestemmingsplan voor het Fietspad langs de Súd Ie raakt geen nationale belangen.

##### Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) stelt regels omtrent de 14 aangewezen nationale belangen zoals genoemd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). Dit bestemmingsplan raakt geen Rijksbelangen zoals deze genoemd zijn in het Barro.

##### Nationale Omgevingsvisie

De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) is de langetermijnvisie van het Rijk op de toekomstige duurzame leefomgeving. Met de NOVI geeft het kabinet richting aan de grote opgaven die het aanzien van ons land de komende dertig jaar ingrijpend zullen veranderen. Denk aan het bouwen van rond de 1 miljoen nieuwe woningen, ruimte voor opwekking van duurzame energie, aanpassing aan een veranderend klimaat, ontwikkeling van een circulaire economie en omschakeling naar kringlooplandbouw. Alles met zorg voor een gezonde bodem, schoon water, behoud van biodiversiteit en een aantrekkelijke leefomgeving. De NOVI geeft richting door strategische keuzes te maken. Ook maakt de NOVI ruimte voor maatwerk in de regio en werkt gebiedsgericht, dat wil zeggen bij de aanpak van de opgaven worden de kenmerken van het gebied als uitgangspunt genomen.

De opgaven die voortkomen uit de nationale belangen van het Rijk zijn vertaald in vier integrale prioriteiten. Deze vier integrale prioriteiten betreffen:

- Klimaat & Energie; ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
- Duurzame economie; duurzaam economisch groeipotentieel;
- Stad & Regio; sterke en gezonde steden en regio's;
- Landelijk gebied; toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Behoud van omgevingskwaliteit staat in de NOVI centraal. Dat wil zeggen dat alle ontwikkelingen met oog voor de natuur, gezondheid, milieu en duurzaamheid plaatsvinden. De NOVI maakt hierbij gebruik van drie afwegingsprincipes: 1) Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies, 2) Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal, en 3) Afwentelen wordt voorkomen.

Het bestemmingsplan Fietspad Súd Ie heeft te maken met een aantal nationale belangen:

- 2. Het realiseren van een goede leefomgevingskwaliteit;
- 4. Waarborgen en bevorderen van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving;
- 8. Waarborgen van een goede toegankelijkheid van de leefomgeving;

19. Behouden en versterken van cultureel erfgoed en landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten van (inter)nationaal belang.

Deze belangen zullen worden versterkt door het uitvoeren van het project.

#### Ladder voor de duurzame verstedelijking

In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is opgenomen dat gemeenten en provincies verplicht zijn om in de toelichting van een ruimtelijk besluit de zogenaamde 'ladder voor duurzame verstedelijking' op te nemen, wanneer een zodanig ruimtelijk besluit een nieuwe stedelijke ontwikkeling (zie art. 1.1.1 Bro) mogelijk maakt. In de toelichting moet hiervoor een verantwoording plaatsvinden aan de hand van een drietal opeenvolgende treden.

De eerste trede in deze ladder is een beschrijving dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte. De vervolgstappen hebben betrekking op de vraag of de ontwikkeling in bestaand stedelijk gebied ingepast kan worden (trede 2) en als dat niet mogelijk is op andere locaties (trede 3) die vooral goed ontsloten moeten zijn.

De eerste vraag die beantwoord moet worden is of de ontwikkeling waarvoor dit bestemmingsplan opgesteld is aan te merken is als een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Het antwoord hierop is 'nee'. Een stedelijke ontwikkeling is (volgens art. 1 Bro) te definiëren als een ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen. Het voorliggende bestemmingsplan voorziet niet in deze functies. Een nadere toetsing aan de Ladder voor duurzame verstedelijking is daarom niet aan de orde.

#### Basisvisie Recreatietoervaart Nederland 2015-2020 (BRTN)

De BRTN biedt een kader voor landelijke, regionale en lokale besluitvorming en investeringen die bijdragen aan het behoud, beheer en verdere ontwikkeling van een aantrekkelijk, samenhangend en bevaarbaar landelijk basistoervaartnet. Belangrijk voor een samenhangend recreatioervaartnet is de doorvaarthoogte van de bruggen. Bruggen mogen niet lager worden dan de BRTN-doorvaartmaten, wil de vaarweg zijn functie in de toekomst niet verliezen. De beheerders van de vaarwegen hebben de vrijheid én de verantwoordelijkheid om 'naar boven' van de minimumnorm af te wijken. Het onderhavige project is niet opgenomen in de BRTN, maar sluit wel aan op de gestelde ambities.

### **3.2 Provincie**

#### De Romte Diele - Omgevingsvisie Fryslân 2020

Op 23 september 2020 is door Provinciale Staten de provinciale Omgevingsvisie, De Romte Diele, vastgesteld. In de Omgevingsvisie staat waar de provincie met de leefomgeving van Fryslân naar toe wil: de ambitie en doelen voor de toekomst. Het is een visie voor de lange termijn op een tamelijk hoog abstractieniveau. Het is geen blauwdruk voor hoe Fryslân er over 20 à 30 jaar bij ligt. Wel geeft de visie de richting aan waar de provincie met allerlei partijen naar toe wil werken. De provincie wil inzetten op vier urgente, integrale opgaven:

- Fryslân vitaal, leefbaar en bereikbaar houden;
- Energietransitie met kracht voortzetten;
- Fryslân klimaatadaptief inrichten;
- Versterken biodiversiteit.

Voor het project Fietspad Súd Ie is het eerste aandachtsstreepje relevant. Om Fryslân vitaal, leefbaar en bereikbaar te houden heeft de visie als doelstelling om fietsgebruik toe te laten nemen, met verbetering van de knooppunten.

De provincie zet in op (cultuur)toeristen die geïnteresseerd zijn in de kwaliteit en identiteit van de provincie, meer jaarrond bezoek in plaats van pieken, en meer bezoek in heel Fryslân. Het vergroenen van de economie is hierbij een belangrijk uitgangspunt. Voor slimme groei van (cultuur)toerisme is ruimte nodig voor complete dag-recreatieve netwerken. Er is ruimte nodig voor nieuwe ontwikkelingen waarbij de verbinding land-water wordt versterkt. Ook recreatieve vaarverbindingen die het recreatieve vaarnetwerk versterken, passen hier in. Een uitstekend en goed onderhouden netwerk aan fiets- en wandelpaden zal een impuls geven aan de landrecreatie in Fryslân. Nieuwe ontwikkelingen worden bij voorkeur ingezet voor behoud van vitaliteit van (voorzieningen in) dorpen en steden, passend bij de Friese identiteit en de doelgroep cultuurtoerisme.

Over Dokkum wordt het volgende genoemd in de omgevingsvisie: 'In Noordoost Fryslân is Dokkum centrum van werk en voorzieningen, met een recreatieve uitstraling voor de hele regio. De Centrale As biedt kansen voor verdere ontwikkeling van bedrijvigheid, passend bij de cultuurhistorische en recreatieve kwaliteiten. De regionale samenwerking is een prima aanknopingspunt om Dokkum speerpunt te maken in verdere ontwikkeling van een vitale, leefbare en bereikbare regio.'

Het projectplan draagt bij aan het uitbouwen van de recreatieve potenties van het cultuur- en natuurtoerisme in de regio Dokkum en stimuleert daarbij het fietsgebruik. Daarmee is het plan in overeenstemming met de omgevingsvisie.

#### Verordening Romte Fryslân 2014 (geconsolideerd 2018)

In de Verordening Ruimte Fryslân (2014) zijn bepalingen opgenomen voor de omgang met kernkwaliteiten bij ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur. In de begripsbepaling zijn kernkwaliteiten gedefinieerd als gebiedsoverschrijdende en per deelgebied onderscheiden landschappelijke en cultuurhistorische samenhangende structuren van provinciaal belang zoals die waren omschreven in de vorige Structuurvisie Grutsk op e Romte.

De provinciale belangen en daarbij behorende doelstellingen uit de structuurvisie zijn juridisch verankerd in de verordening. De verordening is een juridisch instrument, dat doorwerkt van de provincie naar gemeenten. De regels in de verordening moeten in gemeentelijke bestemmingsplannen worden overgenomen.

In art. 2.1.1 lid 3b is bepaald dat een ruimtelijk plan in het landelijk gebied dient te voorzien in een zorgvuldige inpassing binnen de landschappelijke en cultuurhistorische kernkwaliteiten. Dit geldt onder ander voor plannen die betrekking hebben op (nieuwe) infrastructuur of (nieuwe) recreatieve voorzieningen.

Dit bestemmingsplan conflicteert niet met de Provinciale verordening Romte. Het bestemmingsplan past binnen de uitgangspunten van het provinciaal beleid. Deze toelichting motiveert de zorgvuldige inpassing van de recreatieve voorzieningen.

#### Ontwerp Omgevingsverordening Fryslân 2022

De op handen zijnde omgevingswet en de nieuwe omgevingsvisie hebben op sommige punten geleid tot aanpassing van de hiervoor beschreven verordening. De meeste regels blijven gelden en maken weer deel uit van de ontwerp Omgevingsverordening Fryslân 2022 dat op 16 februari 2021 in procedure is gegaan. Momenteel verwerkt de provincie de reacties en past de Omgevingsverordening waar nodig aan. Daarna volgt besluitvorming door Gedeputeerde en Provinciale Staten.

Voor het fietspad Súd Ie is artikel 2.1, artikel 2.2 en afdeling 3.2 van de verordening relevant.

- In art. 2.1 is beschreven dat een omgevingsplan voor gronden buiten het bestaand stedelijk gebied een onderbouwing van de wijze waarop het plan rekening houdt met de aanwezige omgevingskwaliteiten bevat.
- In art. 2.2 is beschreven dat een nieuwe functie voorziet in een behoefte, er geen andere plek is om aan deze behoefte te voorzien en dat de mogelijkheden voor meervoudig ruimtegebruik zijn afgewogen en indien mogelijk benut.
- In afdeling 3.2 is beschreven dat de regionale waterkeringen dienen te voldoen aan de geformuleerde omgevingswaarden. Voor de Lauwerszeedijk, een regionale waterkering, is aangegeven dat deze behouden blijft in de toestand van 2014, uitgezonderd zetting en bodemdaling. Het huidige pad langs deze dijk krijgt een opwaardering en is onderdeel van de nieuwe recreatieve verbinding tussen Oostmahorn en Dokkum. Deze opwaardering heeft geen invloed op de functie van de dijk als regionale waterkering. Dit bestemmingsplan is in overeenstemming met Ontwerp Omgevingsverordening Fryslân 2022.

### 3.3 Regionaal beleid

Een gezamenlijke visie op Toerisme en Recreatie in Noordoost-Fryslân 2020-2030 (2019)  
Recreatie en Toerisme is voor Noordoost-Fryslân één van de vier sterkste sectoren, samen met agrofood, metaaltechniek en bouwnijverheid. Daarom hebben de samenwerkende gemeenten een totaalvisie gemaakt op toerisme en recreatie. Het opstellen van deze visie recreatie en toerisme maakt onderdeel uit van de Agenda Netwerk Noordoost II (ANNO).

De ambitie in de visie is om economische groei te realiseren en een prettige leefomgeving te creëren. De toerisme en recreatie sector moet de komende jaren flink gaan groeien. Een vitale vrijetijdseconomie zorgt voor (1) een prettige en gezonde woon- en leefomgeving, (2) draagt bij aan het behoud van natuur- en cultuurerfgoed en (3) biedt toekomstbestendige banen (people, planet, profit). De groei van recreatie en toerisme moet bijdragen aan de volgende maatschappelijke opgaven:

- het instandhouden van lokale voorzieningen;
- het instandhouden van cultureel erfgoed;
- een prettige leefomgeving voor eigen inwoners;
- het welbevinden van inwoners;

Het project voorziet in de realisatie van een recreatief fietspad langs een aantrekkelijke route. Door het vergroten van de recreatieve routestructuren in de regio draagt het project bij aan een prettige leefomgeving en het welbevinden van inwoners. Het project past bij de opgaven uit de visie.

Waterrecreatievisie Noordoost Fryslân 2025 (2013)

In de visie wordt het volgende toekomstbeeld geschetst:

*"Noordoost Fryslân staat op de kaart als aantrekkelijk waterrecreatiegebied. Het vaarwegennetwerk is op orde en kenmerkt zich door een dicht netwerk van vaarten en kanalen en heeft een sterke verbinding met de cultuur en natuur in het achterland. De camper- en sloepenvaarder zijn de voornaamste doelgroepen. Met het vertroetelen van deze doelgroepen varen in hun kielzog ook andere waterliefhebbers die aangenaam verteren en verblijven in de regio".*

1. Water en land verbinden;

2. Vaarwegen verbinden;
3. Bijzondere bestemmingen;
4. Promotie en positioneren;
5. Onderling verbinden;
6. Duurzame regio.

Aan de hand van maatregelen en acties zijn deze thema's uitgewerkt in een bij de visie behorend projectenboek. Het project draagt bij aan het beleven van de Súd le vanaf het land, en draagt daarmee bij aan de eerste doelstelling: Water en land verbinden.

## Koepelvisie Centraal Waddengebied (2013)

De visie beschrijft de recreatieve en ecologische ontwikkeling van het Lauwersmeergebied. Het prachtige natuurlandschap van het Lauwersmeer heeft een grote aantrekkingskracht op toeristen en recreanten. De Koepelvisie stelt dat dit gebiedspotentieel beter benut kan worden door de regio.

De Súd Ie ligt in het Lauwersmeergebied en heeft hier een grote (historische) verbondenheid mee (figuur 11). Het programma Súd Ie en Wetterfront Dokkum is geschreven naar aanleiding van de opgave die geschetst is in de Koepelvisie en sluit hier dus uitermate goed op aan. Daarmee is dit project in overeenstemming met de Koepelvisie.



Figuur 11 Toerisme en recreatiekaart Koepelvisie centraal waddengebied

## Regiodeal fase II: De versnellingsagenda (2018)

Agenda Netwerk Noordoost (ANNO I en II), de regionale samenwerking in Noordoost Fryslân van zes gemeenten, de provincie en Wetterskip, heeft de afgelopen jaren samen met maatschappelijke en economische partners in de regio gewerkt aan de sociaal-economische ontwikkeling van de regio, met als doel een aantrekkelijke regio om te wonen, werken en recreëren. Met deze Versnellingsagenda wil de regio de economische structuur versneld versterken.

De Agenda geeft aandacht aan destinatie- en regiomarketing met als doel de verschillende toeristisch-recreatieve elementen in de regio beter met elkaar te verbinden en beter te vermarkten. Daarbij richt het zich op een groei van het duurzaam toerisme als pijler voor economische groei, in combinatie met onder andere natuurontwikkeling. Het project draagt bij aan het beter verbinden van de diverse toeristisch-recreatieve elementen in de regio.

#### Ferbining mobiliteitsvisie voor Noordoost-Fryslân (2020)

In de mobiliteitsvisie van de regio Noordoost-Fryslân ('Ferbining') is als een van de speerpunten benoemd dat de fiets een gezond en duurzaam alternatief is voor autogebruik. Mede door de opkomst van de elektrische fiets is het belangrijk om als regio kwalitatief goede fietsverbindingen te bieden, waarin beleving langs de route onderdeel van de kwaliteit is. De fiets is een gezond alternatief voor de auto en met de elektrische fiets worden de mogelijkheden voor een verhoogde actieradius nog groter. Daarmee is het project in overeenstemming met de mobiliteitsvisie.

### **3.4 Gemeente**

#### Structuurplan Dongeradeel 2025 (2002)

Het Structuurplan Dongeradeel bevat de ruimtelijke visie op de gemeente Dongeradeel tot het jaar 2025. Hierbij is vanwege de status van het plan een onderscheid gemaakt tussen de kortere termijn (periode 2000-2005 en 2005-2010) en de langere termijn (na 2010). Het bevat een onderbouwing van de keuzes die in dit kader zijn gemaakt. Hiervoor is een sectorale benadering gekozen, wat wil zeggen dat de gemaakte keuzes per thema zijn onderbouwd. Daarbij zijn de thema's, bevolking en wonen, werkgelegenheid en werken, voorzieningen, recreatie en toerisme, de verkeerssituatie en het landelijk gebied behandeld.

Algemeen richtinggevende principes zijn:

- behouden en versterken van de hoge ruimtelijke kwaliteit;
- zorgdragen voor een vitaal en bruisend karakter;
- zorgdragen voor stevige economische dragers;
- bereiken van een duurzaam en dynamisch evenwicht.

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met het structuurplan.

#### Ferkenning Takomst gemeente Noardeast-Fryslân (2018)

De Ferkenning is geschreven om een eerste beeld te geven van hoe de nieuwe gemeente Noardeast-Fryslân haar toekomst ziet en welke opgaven er zijn. Dit is een eerste stap richting de Omgevingsvisie. In de Ferkenning worden kansen toebedeeld aan de sector toerisme en recreatie om te groeien, met speciale aandacht voor het Lauwersmeer. Het project draagt bij aan deze groei.

De Ferkenning wordt momenteel (april 2021) verder uitgewerkt tot een uitgangspuntennotitie voor de nieuwe Omgevingsvisie.

### **3.5 Conclusie**

Het op te stellen bestemmingsplan is in overeenstemming met het landelijke, provinciale en gemeentelijke beleid.

## 4 Omgevingsaspecten

Dit hoofdstuk gaat in op de wijze waarop bij het maken van het bestemmingsplan rekening is gehouden met de omgeving. Aan de hand van de verschillende omgevingsaspecten is aangegeven hoe de in het plangebied voorkomende functies op elkaar zijn afgestemd om overlast en ongewenste effecten op de omgeving te voorkomen. Centraal hierin staan de thema's bodem, archeologie, natuur, water, verkeer, geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid.

### 4.1 Bodem

#### Wet- en regelgeving

Het aspect bodem is geregeld in de Wet bodembescherming (Wbb). Het doel van het Wbb is voorkomen van nieuwe gevallen van bodemverontreiniging. Voor bestaande bodemverontreinigingen is aangegeven in welke situaties (omvang en ernst van verontreiniging) en op welke termijn sanering moet plaatsvinden. Hierbij dient de bodemkwaliteit ten minste geschikt te worden gemaakt voor de functie die erop voorzien is, waarbij verspreiding van verontreiniging zoveel mogelijk wordt voorkomen. De wet gaat uit van het principe dat de bodem geschikt dient te zijn voor de beoogde functie. De gewenste functie bepaalt als het ware de gewenste bodemkwaliteit. Het besluit en de regeling bodemkwaliteit bevatten algemene regels en kwaliteitseisen waaraan grond, bouwstoffen en baggerspecie moeten voldoen wanneer deze op of in de bodem of in het oppervlaktewater worden toegepast.

#### Betekenis voor het plangebied

Om de kwaliteit van de bodem te bepalen is de bodemkwaliteitskaart van de FUMO geraadpleegd. De bodem heeft de functieklasse Landbouw/Natuur. Er wordt in het kader van het project geen grond afgevoerd. Alle grond wordt ter plekke verwerkt. Er is daarom geen aanvullend bodemonderzoek nodig. Dammen en dempingen dienen nog wel nader te worden onderzocht omdat deze veelal bestaan uit puinhoudend materiaal. Dit wordt nader beoordeeld ten tijde van de uitvoering.

In het plangebied is sprake van autonome bodemdaling én een daling als gevolg van gaswinning. Deze bodemdaling heeft in zoverre invloed op het project fietspad Súd Ie, dat de waterkerende werking van de polderdijken waar het fietspad hier en daar overheen loopt, moet worden geborgd. Zie ook paragraaf 4.5.

#### Conclusie

Het planvoornemen voldoet aan de wet- en regelgeving met betrekking tot het thema bodem.

### 4.2 Archeologie en cultuurhistorie

#### Wet- en regelgeving

De Monumentenwet 1988 is per 1 juli 2016 vervallen. Een deel van de wet is op deze datum overgegaan naar de Erfgoedwet. Het deel dat betrekking heeft op de besluitvorming in de fysieke leefomgeving gaat over naar de Omgevingswet, wanneer deze in werking treedt. Vooruitlopend op de datum van ingang van de Omgevingswet zijn deze artikelen te vinden in het Overgangsrecht in de Erfgoedwet, waar ze ongewijzigd van toepassing blijven zolang de Omgevingswet nog niet van kracht is.

De Erfgoedwet bundelt en wijzigt een aantal wetten op het terrein van cultureel erfgoed. De kern van deze wet is dat, wanneer de bodem wordt verstoord, de archeologische resten intact moeten blijven (in situ). Wanneer dit niet mogelijk is, worden archeologische resten opgegraven en elders bewaard (ex situ). Daarnaast dient ieder ruimtelijk plan een analyse van de overige cultuurhistorische waarden van het plangebied te bevatten. Het doel hiervan is om cultuurhistorische belangen meer te laten meewegen in de ruimtelijke ordening. Hiertoe is op 1 januari 2012 het Besluit ruimtelijke ordening gewijzigd, waarbij dit voorschrift in artikel 3.1.6, tweede lid, onderdeel a is opgenomen. Voor zover in een plangebied sprake is van erfgoed, dient op grond van voorgaande dan ook aangegeven te worden op welke wijze met deze cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten archeologie rekening wordt gehouden.

### Onderzoek

Middels een archeologische bureauonderzoek (Sweco, april 2021) is voor het plangebied een gespecificeerde verwachting opgesteld. Dit onderzoek is opgenomen in bijlage 5 bij deze bestemmingsplantoelichting.

Vanwege de beperkte bodemingrepen is er geen archeologische verwachting voor de periode Laat-Paleolithicum – Bronstijd. Het dekzand uit het Pleistoceen is afgedekt door veenpakketten en mariene sedimenten; het maaiveld uit het Laat-Paleolithicum en het Mesolithicum bevindt zich op enkele meters onder het maaiveld.

De Súd Ie is een voormalige kreek; de getij- en kreekbedding heeft een lage archeologische verwachting voor resten uit de IJzertijd-Middeleeuwen, want hier heeft geen bewoning kunnen plaatsvinden. Op getijdevlaktes en kwelderwallen heeft in de IJzertijd – Middeleeuwen bewoning plaatsgevonden. Deze delen van het plangebied hebben daarom een middelhoge verwachting op resten uit deze tijd. De ingrepen die met de aanleg van het fietspad gepaard gaan hebben echter een heel beperkte diepte. De ingrepen beperken zich grotendeels tot de bouwvoor (tot max. 30cm onder maaiveld).

Een uitzondering is één nieuw te graven sloot bij het gemaal Kolken Noord. Delen van deze nieuw te graven sloot worden door een vlakte van getij-afzettingen gegraven. Resten uit de IJzertijd - Middeleeuwen kunnen bestaan uit vlaknederzettingen en (huis)terpen. Resten van vroegmiddeleeuwse veenontginningen kunnen zich eveneens binnen het plangebied bevinden. Nederzettingen uit deze periode hebben een archeologische laag, een cultuurlaag, terpvoet of terpzool. Deze archeologische laag bevindt zich direct onder het maaiveld of kan door latere mariene afzettingen zijn bedekt. Volgens de FAMKE dient hier karterend booronderzoek plaats te vinden (Middeleeuwen karterend onderzoek 2, 6 boringen per ha). In eerste instantie dient het karterend booronderzoek gericht te zijn op het in kaart brengen van de bodemopbouw en de aanwezigheid van archeologische resten. Het karterend booronderzoek dient enkel uitgevoerd te worden bij bodemingrepen groter dan 2500 m<sup>2</sup>.

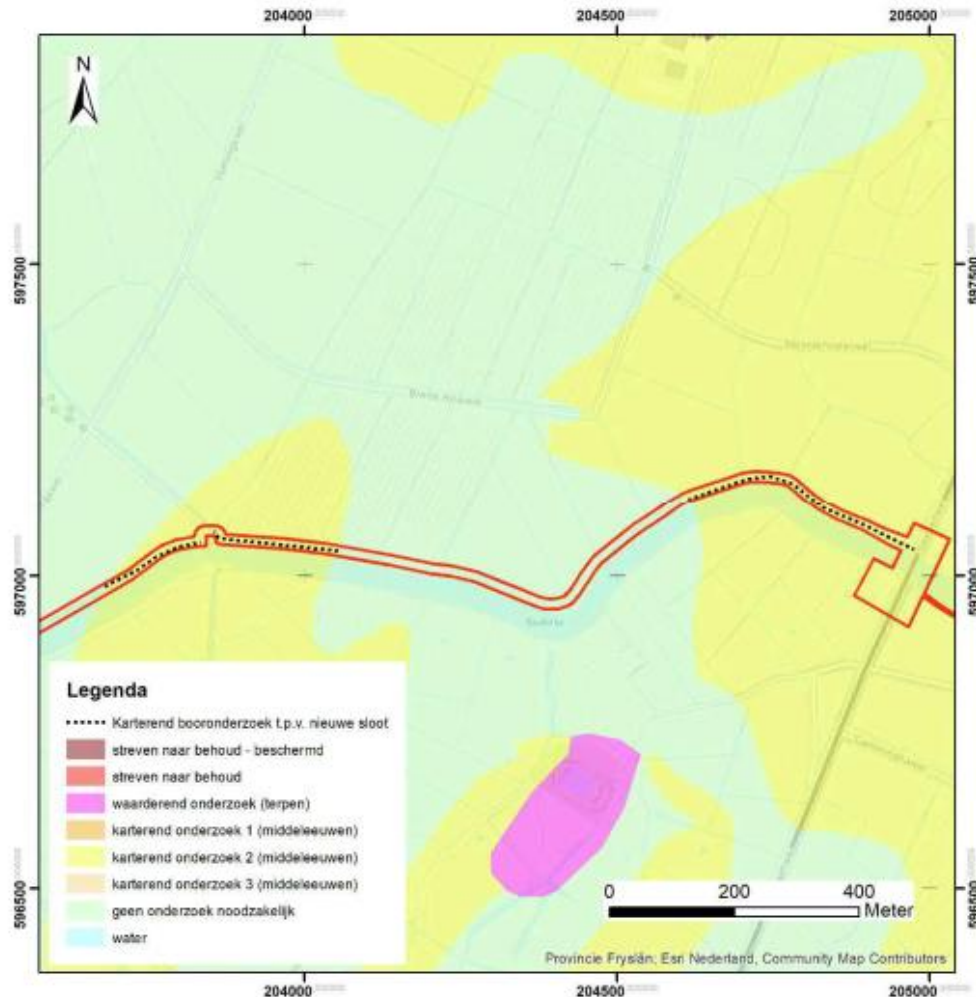
### Advies

Op basis van de gespecificeerde verwachting wordt geadviseerd in het plangebied een karterend booronderzoek uit te voeren ter plaatse van een nieuw te graven sloot en dan enkel daar waar deze sloot in een zone met een middelhoge archeologische verwachting wordt gegraven (karterend onderzoek 2 in figuur 12). Bij ingrepen (groter dan 2500 m<sup>2</sup>) ter plaatse van getijafzettingen dient volgens de FAMKE karterend veldonderzoek (6 boringen per ha) uitgevoerd te worden. Bij lijnelementen (sloot) wordt geadviseerd elke 40 meter één boring uit te voeren. Aangezien 620 meter van de sloot in voormalige getij-afzettingen ligt, dienen er 18 boringen verricht te worden.

Geadviseerd wordt de rest van het plangebied vanwege de lage archeologische verwachting en beperkte bodemingrepen vrij te geven. Indien bij de uitvoering van de werkzaamheden hier toch onverwacht archeologische resten worden aangetroffen, dan is

conform artikel 5.10 van de Erfgoedwet aanmelding van de desbetreffende vondsten bij de minister verplicht (vondstmelding via de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed).

De bevoegde overheid neemt op basis van het beaonderzoek een (selectie)besluit. De mogelijkheid bestaat dat dit besluit afwijkt van het opgestelde advies.



Figuur 12 Advies archeologisch vervolgonderzoek

### 4.3 Ecologie

#### Wet- en regelgeving

Plannen, projecten en andere handelingen dienen getoetst te worden aan de wet- en regelgeving voor natuur. Per 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming (Wnb) in werking getreden. De natuurbescherming in Nederland bestaat uit de volgende kaders:

- Wet natuurbescherming (Wnb):
  - Natura 2000-gebieden. De Wnb zorgt voor de bescherming van Natura 2000 gebieden. Voor ieder Natura 2000-gebied zijn instandhoudingsdoelstellingen opgesteld voor één of meerdere soorten en/of habitats. Voor ruimtelijke ontwikkelingen binnen de Natura 2000-gebieden en tevens voor ontwikkelingen daarbuiten die van invloed kunnen zijn ('door externe werking') op die beschermde natuurgebieden, gelden strenge restricties.

- Soorten. Voor alle in de wet genoemde diersoorten (inclusief vogels) geldt dat het verboden is individuen van deze soorten (opzettelijk) te doden of te vangen. Bovendien is het verboden nesten (en eieren) en (vaste) voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van dieren opzettelijk te beschadigen of te vernielen dan wel weg te nemen. Voor de in de wet genoemde plantensoorten geldt dat het verboden is exemplaren in hun natuurlijke verspreidingsgebied opzettelijk te plukken en te verzamelen, af te snijden, te ontwortelen of te vernielen
- Natuurnetwerk Nederland (NNN), voorheen ecologische hoofdstructuur (EHS), en eventueel gebieden buiten het NNN, zoals weidevogelleefgebieden, akkervogelgebieden en ganzenfoerageergebieden. Het natuurnetwerk Nederland (NNN) is het Nederlands netwerk van bestaande en nieuw aan te leggen natuurgebieden. Het netwerk moet natuurgebieden beter verbinden met elkaar en met het omringende agrarisch gebied. Het doel van het NNN is de instandhouding en ontwikkeling van natuurgebieden en een groot aantal soorten en ecosystemen te laten voortbestaan. Sinds 2014 zijn de provincies het eerste verantwoordelijke bevoegd gezag voor het NNN (daarvoor was dat de rijksoverheid). De provincies hebben in een verordening regelgeving vastgelegd ten aanzien van het NNN.

### **Onderzoek**

In vervolg op de Ecologische quickscan plan Súd Ie (Oranjewoud, 2012) heeft Altenburg en Wymenga in 2021 de Ecologische beoordeling realisatie fietspad Súd Ie opgesteld. Het rapport is opgenomen in bijlage 6 bij deze bestemmingsplantoelichting. De conclusie uit deze ecologische beoordeling is onderstaand beknopt weergegeven.

### Gebiedsbescherming

#### *Wet natuurbescherming: Natura 2000*

De plannen veroorzaken geen significant negatieve effecten op natuurwaarden waarvoor het 'Lauwersmeer' en 'Waddenzee' is aangewezen als Natura 2000-gebied. Een Aerius-berekening dient de stikstofdepositie inzichtelijk te maken (paragraaf 4.4).

#### *Natuurnetwerk Nederland*

De plannen veroorzaken geen conflict met de ecologische wet- en regelgeving ten aanzien van het NNN. In het ecologisch rapport wordt nog van EHS gesproken omdat deze benaming nog in de Provinciale verordening wordt gebezigd. In de Ontwerp Omgevingsverordening wordt inmiddels van NNN gesproken.

#### *Natuur buiten Natuurnetwerk Nederland*

De aanleg en het gebruik van het fietspad leidt tot aantasting en verstoring van een beschermd gebied dat aangewezen is als 'Natuur buiten de EHS'. In lijn met de Verordening Romte van de Provincie is bij de tracékeuze in het onderliggende onderzoek van Arcadis nadrukkelijk rekening gehouden met de natuurwaarden ten opzichte van de ruimtelijke ingreep, zie ook bijlage 1. Daarbij is het effect op natuurwaarden zoveel beperkt als fysiek-ruimtelijk en wat betreft uitvoerbaarheid van de beoogde ontwikkeling redelijkerwijs mogelijk is. Door verder geen brommers en dergelijke toe te staan op het recreatieve fietspad en ook geen openbare verlichting toe te passen wordt aan de bron een effectieve maatregel genomen om de invloedsfeer van het verstoringseffect te beperken.

Binnen fase 3 Súd Ie is ook sprake van een bijzondere vorm van mitigerende maatregelen door een deelproject vernatting van de noordoosthoek van het natuurgebied Eanjumer Kolken op te pakken met It Fryske Gea als opdrachtgever. Daarmee wordt dit deel van het natuurgebied niet alleen voor diadrome vissen ontsloten, maar ontstaat ook door een meer

vochtige omgevingsbiotoop, dat vervolgens weer een beter broedgebied voor weidevogels is. Verder maakt de ligging van het fietspad aan de noordoever van de Súd Ie dat ganzen en smienten meer aan de andere kant van de Súd Ie zullen gaan foerageren tijdens het winterseizoen. Dat is in beginsel gunstig voor de natuurwaarde van natuurgebied Eanjumer Kolken ten zuiden van het hier brede water van de Súd Ie.

Verder is mede in relatie tot het Programma Súd Ie een deelproject van kleinschalige inrichtingsmaatregelen in het natuurgebied Jouswiersterpolder reeds uitgevoerd door Staatsbosbeheer als eigenaar van dat natuurgebied. Deze kleinschalige inrichtingsmaatregelen hebben een gunstig effect op onder meer de weidevogels.

Kortom binnen het Programma Súd Ie wordt gedaan wat redelijkerwijs mogelijk is om een verstoringseffect van het fietspad op weidevogels en ganzen in de beide natuurgebieden buiten de EHS in voldoende mate te compenseren.

#### *Weidevogelkansgebied*

- Door de aanleg van het fietspad gaat door fysieke aantasting en verstoring ongeveer 12 ha weidevogelkansgebied verloren. Daarom is er een knelpunt met het beschermingsregime van de Verordening Romte Provincie Fryslân. Geadviseerd wordt om hierover in overleg te treden met het bevoegd gezag (Provincie Fryslân) om na te gaan voor welk bedrag er gecompenseerd moet worden.
- Door de aanleg en gebruik van het fietspad zal een deel van een goed ontwikkeld weidevogelgebied worden verstoord. Geadviseerd wordt om naast een geldelijke compensatie, zoals in het eerste punt aangegeven, ook aandacht te besteden aan kwalitatieve compensatie in de vorm van verbetering van weidevogelbiotopen in de directe omgeving van het plangebied.
- Het gebied rondom het fietspad is ook van belang voor overwinterende en oortrekkende steltlopers. Door het fietspad zal ook een deel van dit gebied verstoord worden. De effectafstand is vergelijkbaar met die van weidevogels in het broedseizoen, en daarmee ook de verstoorde oppervlakte.

#### *Ganzenfoerageergebied*

Door de aanleg en het gebruik van het fietspad wordt in het ecologisch rapport geconcludeerd dat er aangewezen ganzenfoerageergebied zal worden verstoord en dus verloren gaat. Als verstoringseffect van een fietspad op ganzenfoerageergebied is overdag bij gebruik van het fietspad 50 meter van toepassing. 's Nachts zal dit effect nihil zijn, omdat openbare verlichting langs het fietspad ontbreekt. Omdat er in principe voldoende alternatieve foerageergebieden voor ganzen en smienten in de omgeving aanwezig zijn, zal dit niet leiden tot significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen van deze soorten. Desondanks wordt geadviseerd om de functionaliteit van het hele foerageergebied voor ganzen en smienten op peil te houden en op een nabijgelegen locatie aanvullende beleidsinitiatieven te nemen. De provincie heeft beleidsmogelijkheden om elders of in de omgeving nieuw ganzenfoerageergebied aan te wijzen bij verlies van foerageergebied. De beoordeling en motivering hoeveel oppervlak aan foerageergebied voor ganzen op een andere plek nieuw is aan te wijzen voor compensatie ligt bij de provincie. Aan het provinciaal beleid is een regeling voor (oogst-)schadevergoeding verbonden, via agrarische natuurvereniging Waadrâne. Deze is bedoeld voor agrariërs die ganzen op hun landbouwgronden gedogen.

### Soortbescherming

- Ten aanzien van vissen en amfibieën dient de Zorgplicht in acht te worden genomen. Daarom wordt geadviseerd om bij het eventueel uitvoeren van werkzaamheden in de aangrenzende sloten zo veel mogelijk te werken richting een open einde, zodat dieren de mogelijkheid krijgen om te ontsnappen.
- Om te voorkomen dat vliegroutes van Meer- en Watervleermuis worden geblokkeerd, is het van belang om eventuele fietsbruggen op een hoogte van meer dan 1,5 meter boven het wateroppervlak aan te leggen. Op deze manier kunnen vleermuizen makkelijk onder de bruggen door vliegen.
- Om na te gaan of er een conflict is met de Wet natuurbescherming, wordt geadviseerd om een nader veldonderzoek uit te voeren naar de aanwezigheid van Waterspitsmuis in het plangebied. Een dergelijk onderzoek is alleen nodig bij het vergraven van sloten. Uitkomsten van het onderzoek kunnen effect hebben op de wijze van uitvoeren van de werkzaamheden, waarbij verstoring van de Waterspitsmuis zo veel mogelijk wordt voorkomen. Onderzoek naar de waterspitsmuis vindt vanuit ecologische overwegingen plaats in het najaar van 2021.
- Ten aanzien van overige beschermde soorten geldt dat de geplande werkzaamheden geen conflict met de Wet natuurbescherming veroorzaken, mits door de uitvoering van de geplande werkzaamheden geen broedende vogels en hun nesten worden verstoord. Om dat te voorkomen wordt geadviseerd om de werkzaamheden buiten de periode van het broedseizoen uit te voeren.

### **Conclusie**

Het planvoornemen leidt tot een zekere mate van verstoring van (foerageergebied van) enkele soorten en het gebied dat is aangewezen als 'natuur buiten de EHS' en weidevogelgebied. Het advies uit het onderzoeksrapport luidt om hierover in overleg te treden met de provincie als bevoegd gezag. Dit overleg is gaande. In de volgende versie van het bestemmingsplan wordt deze paragraaf aangevuld met de resultaten van dit overleg.

### **4.4 Stikstof**

Voor elke vorm van additionele stikstofuitstoot moet aangetoond worden of een significant effect uitgesloten kan worden en zo niet dan dient een vergunning aangevraagd te worden, waaraan een passende beoordeling ten grondslag ligt.

Met de landelijk gebruikte AERIUS Calculator is de stikstofdepositie berekend op alle stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden (gebieden met stikstofgevoelige habitattypen of stikstofgevoelige leefgebieden van soorten). In de pdf met resultaten (zoals opgenomen in bijlage 7) worden echter alleen die stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden opgenomen waar een toename van meer dan 0,00 mol/ha/jaar is berekend. In dit geval is er dus alleen een toename in de Waddenzee. In alle andere stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden (waaronder de duinen van de Waddeneilanden) is de toename dus 0,00 mol/ha/jaar. Lauwersmeer is enkel aangewezen als vogelrichtlijngebied. In dit gebied komen geen stikstofgevoelige habitattypen of stikstofgevoelige leefgebieden van soorten voor. Dit gebied wordt daarom ook niet meegenomen in de AERIUS berekeningen.

Voor de aanlegfase van het fietspad, de waterbelevingsstekjes en de passeerstroken langs de bestaande wegen is de stikstofuitstoot doorgerekend met het rekenprogramma AERIUS. De AERIUS-berekening betreft alleen de aanlegfase, omdat tijdens de gebruiksfase van het fietspad geen sprake zal zijn van stikstofuitstoot.

Tijdens de uitvoering van de werkzaamheden is er op de stikstofgevoelige habitattypen en/of leefgebieden, met een (naderende) overschrijding van de kritische depositiewaarde (KDW), geen toename van de stikstofdepositie hoger dan 0,00 mol N/ha/jaar. Dit geldt zoals hiervoor beschreven, voor het Waddengebied.

Voor de beoordeling van de vergunningplicht gaat het om toename op overbelaste habitattypen. Dat wil zeggen toename op habitattypen met een (naderende) overschrijding van de kritische depositiewaarde. Uit de AERIUS-berekening is naar voren gekomen dat de maximale toename op een habitatype 0,01 mol/ha/jaar is. Echter deze toename vindt plaats op een locatie die niet is overbelast. De hoogste toename op een locatie die wel is overbelast is 0,00 mol/ha/jaar.

Significante effecten op stikstofgevoelige habitattypen of leefgebieden van soorten ten gevolge van stikstofdepositie zijn daarmee uitgesloten. Het aspect stikstofdepositie is geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan. Hiermee is er voor de projectontwikkeling voor het onderdeel stikstofdepositie ook geen vergunning op grond van de Wet natuurbescherming nodig. Er moet hierbij tijdens de uitvoering wel worden voldaan aan de uitgangspunten van het in te zetten materieel, waar de berekening op gebaseerd is.

## 4.5 Water

### Wet- en regelgeving

Op grond van artikel 3.1.6, eerste lid, aanhef en onder b, Bro dient inzicht te worden gegeven in de gevolgen voor de waterhuishouding, die samenhangen met de ruimtelijke ontwikkeling die mogelijk wordt gemaakt. In deze waterparagraaf wordt uiteengezet of en in welke mate het fietspad langs de Súd Ie gevolgen heeft voor de waterkwantiteit en -kwaliteit. Ook het waterveiligheidsaspect in relatie tot de waterkering komt in deze paragraaf aanbod.

Deze waterparagraaf is uitgevoerd met inachtnaam van het Keur Wetterskip Fryslân; in de watertoets wordt uitgebreider ingegaan op het toetsingskader en de uitgangspunten. Op grond van artikel 3.3 van de Keur Wetterskip Fryslân 2013 is een watervergunning nodig wanneer een oppervlakte van meer dan 200 m<sup>2</sup> onverharde grond wordt bebouwd of verhard. Een grotere toename van het verharde oppervlak leidt mogelijk tot een versnelde afvoer van hemelwater. Zonder watervergunning is de initiatiefnemer verplicht om dit te compenseren.

De watertoets is een belangrijk instrument bij het klimaatbestendig en waterrobuust inrichten van de ruimte. De watertoets zorgt ervoor dat in alle ruimtelijke plannen aandacht wordt besteed aan veiligheid, kwaliteit én kwantiteit van water. Als richtlijn bij het beoordelen van ruimtelijke plannen werkt Wetterskip Fryslân met de Leidraad Watertoets. Hierin staat voor alle wateraspecten uitgangspunten omschreven waarmee u rekening moet houden en is informatie te vinden over de te nemen maatregelen. De leidraad is te vinden via deze link: [www.wetterskipfryslan.nl/vergunningen-wetten-en-regels/online-watertoets-voor-nieuwe-plannen](http://www.wetterskipfryslan.nl/vergunningen-wetten-en-regels/online-watertoets-voor-nieuwe-plannen).

### Watertoets

Als eerste stap om te komen tot een waterparagraaf waarin alle relevante aspecten zijn beschreven is de digitale watertoets doorlopen. In het wateradvies dat Wetterskip Fryslân vervolgens heeft afgegeven zijn de volgende wateraspecten en aandachtspunten benoemd (het advies is in bijlage 8 bij deze bestemmingsplantoelichting opgenomen).

### *Waterkeringen*

Het deel van het fietspadtracé tussen Ezumazijl en Oostmahorn ligt binnen de 'beschermingszone binnenkant' van de secundaire waterkering van het Lauwersmeer. Het betreft hier een opwaardering van het bestaande pad. De werkzaamheden hebben geen invloed op de stabiliteit en de functie van de dijk.

Langs de Súd Ie liggen zogeheten 'lokale waterkeringen'. Het nieuwe fietspad loopt deels over deze kering. Bij de planvoorbereiding is in overleg met het Wetterskip beoordeeld hoe het ontwerp voor de kering met daarop het pad vormgegeven moet worden. Dit ontwerp is de basis voor dit bestemmingsplan geweest. Het belang van waterveiligheid ten aanzien deze lokale keringen is hiermee geborgd. De huidige bestemmingen en aanduidingen ten behoeve van de bescherming van de waterkering, en die van kracht zijn op de gebieden die binnen het bestemmingsplan Fietspad Súd Ie vallen, zijn opnieuw gevestigd in dit plan.

De Súd Ie is aangemerkt als één van de 'hoofdwaters' met een belangrijke aan- af- en doorvoerfunctie. Aan weerszijden van een hoofdwatgang ligt een beschermingszone van 5 meter. Deze is nodig voor de bereikbaarheid voor beheer en onderhoud aan de hoofdwatgang. Om in de beschermingszone te mogen bouwen of opgaande beplanting aan te brengen is een Watervergunning op grond van de Waterwet nodig. Dit is het geval voor de waterbelevingsstekjes. De watervergunning volgt een separaat proces. De waterbelevingsstekjes hebben geen invloed op de waterfunctie van de Súd Ie als aan- af- en doorvoerkanaal.

### *Kaderrichtlijn water*

Vanuit de Kaderrichtlijn Water en de Waterwet heeft Wetterskip Fryslân een beslisnota opgesteld waarin de te bereiken ecologische doelen zijn beschreven. Middels inrichting en beheer wordt invulling gegeven aan deze doelen. De Súd Ie is in dit verband aangemerkt als 'zwak brak polderkanaal'. Het fietspad langs de Súd Ie staat de ecologische doelen niet in de weg.

### *Toename verharding*

Door ruimtelijke ontwikkelingen neemt de hoeveelheid verhard oppervlak toe met als gevolg een versnelde afvoer van hemelwater. Het is nodig om deze versnelde afvoer te compenseren om de waterberging in een gebied in stand te houden. Het Wetterskip hanteert hierbij de regel dat een watervergunning nodig is voor het versneld afvoeren van neerslag indien daarbij meer 1500 m<sup>2</sup> in landelijk gebied wordt bebouwd of verhard. Er geldt een vrijstelling van de vergunningsplicht wanneer wordt voldaan aan de compensatieregels. De meest voorkomende manier van compenseren is het graven van extra oppervlaktewater. In polders dient minimaal 10% van de toename van verhard oppervlak te worden gecompenseerd met de aanleg van oppervlaktewater. Bij vrije afstroom van het verhard oppervlak is maatwerk mogelijk.

Onderstaande tabel laat zien dat aan de compensatie opgave kan worden voldaan.

| <b>Ingrepen</b>   |                     | <b>Oppervlakte totaal</b> | <b>Compensatie (10%)</b> |
|-------------------|---------------------|---------------------------|--------------------------|
| Nieuwe verharding |                     | 14.710 m <sup>2</sup>     | 1.471 m <sup>2</sup>     |
| Te dempen water   | 4437 m <sup>2</sup> | 1.428 m <sup>2</sup>      | 1.428 m <sup>2</sup>     |
| Nieuw water       | 5865 m <sup>2</sup> |                           |                          |
| <b>Verschil</b>   |                     |                           | 43 m <sup>2</sup>        |

De oppervlaktes zijn bepaald aan de hand van het ontwerp. Nagenoeg het volledig te compenseren areaal oppervlaktewater is aanwezig in het ontwerp. Omdat de verharding vrij afstroomt kan worden gesteld dat het plan in voldoende mate rekening houdt met de compensatieopgave.

In het kader van het vooroverleg over het voorontwerp bestemmingsplan volgt een nadere beoordeling van het Wetterskip Fryslân of de waterbelangen voldoende zijn meegenomen en geborgd.

#### **4.6 Verkeer**

##### **Verwacht gebruik van het fietspad**

In 2021 is een analyse uitgevoerd naar het verwachte gebruik van het fietspad (bijlage 2). Daaruit komt naar voren dat het fietspad recreatieve potentie heeft, met ongeveer 200 á 250 fietsbewegingen per dag, gedurende de maanden april tot en met september. Deze aantallen zijn afhankelijk van het seizoen, het weer of moment van de week. Het utilitaire gebruik wordt veel kleiner geschat op ongeveer 30 fietsbewegingen per dag. Dat komt doordat er voor de dorpen in de omgeving vaak een directere route van en naar Dokkum aanwezig is dan langs de Súd Ie. Het te realiseren fietspad zal deel uit gaan maken van het recreatieve fietsnetwerk van de regio noord Fryslân en het Lauwersmeergebied. Als de huidige trends op het gebied van toerisme en fietsverkeer doorzetten, is het aannemelijk dat het gebruik van de recreatieve fietsverbinding in de komende jaren na realisatie zal toenemen.

##### **Verkeersveiligheid**

Ten aanzien van het onderdeel verkeersveiligheid zijn twee notities gemaakt. Het eerste is een beoordelingsnotitie van Anteagroup voor de verhoging van de brug in de Saatsenwei uit 2018 (bijlage 9). Het tweede is een Quickscan van Sweco uit 2021 over een verkeersveilige inrichting van de recreatieve fietsverbinding die deels over bestaande paden en wegen loopt (bijlage 10). De conclusies van beide notities worden beknopt weergegeven in deze paragraaf.

##### Ophoging Saatsenbrêge

Onderdeel van het uitvoeringsprogramma Súd Ie en Wetterfront Dokkum is het bevaarbaar maken van de Súd Ie voor middelgrote motorboten. Om dit te realiseren worden alle bruggen over dit water opgehoogd, waaronder de Saatsenbrêge. Bij deze brug wordt met de verhoging ook ruimte gecreëerd om fietsers over het nog te realiseren fietspad over de zuidoever, parallel aan de Súd Ie, onder de Saatsenwei door te geleiden om vervolgens over de verhoogde brug aan de noordkant hun weg te laten vervolgen.

In de notitie zijn de effecten van de verhoging van de brug beoordeeld, onder andere in relatie tot conflictkansen met kruisend en/of afslaand verkeer. Omdat het fietspad ongelijkvloers kruist met de Saatsenwei is er sprake van een verkeersveilige situatie. Op de Saatsenbrêge wordt het fietsverkeer gescheiden van het wegverkeer door een geleiderail. Het fietspad wordt hier bovendien iets smaller door een beperkte verbreding van de brug. Het karakter en de vormgeving van de aansluitende fietspaden en het verwachte gebruik ervan maakt dat de smallere breedte op de brug acceptabel is.

##### Verkeersveiligheid bestaande wegen

Voor het thema verkeersveiligheid zijn met name de verkeersafwikkeling over de bestaande wegen en de kruisingen van de fietspaden met wegen belangrijk. Bestaande wegen die worden gebruikt zijn de Esonbuorren, de Hjellingswei, de Weardwei, de Kleasterwei, de Keechsdyk, de Reidswal, de Bergsmawei, de Mellemawei, en de Tichelwei. De situatie op

deze plaatsen is verkeersveilig, maar er zijn wel maatregelen denkbaar om de verkeersveiligheid te bevorderen. Op een aantal van deze wegen wordt het fietsverkeer niet gescheiden van het wegverkeer. Formeel geldt op veel van deze wegen in de bestaande situatie een maximum snelheid van 80 km/uur. Om de verkeersveiligheid te optimaliseren zijn enkele maatregelen denkbaar.

Bij een toename van het gebruik van deze wegen voor fietsers en voetgangers is afwaardering naar 60 km/uur mogelijk om de veiligheid voor fietsers en voetgangers, maar ook van de automobilisten te verbeteren. Voor het tracédeel tussen de Wite Brêge en de Weardwei is dit vooral van belang. Hetzelfde geldt voor de andere tracédelen, zoals bij de Saatsenbrêge. De gemeente Noardeast-Fryslân zal hierover te zijner tijd verkeersbesluiten voorbereiden. De gemeente kan er voor kiezen een groter deel van de polderwegen af te waarderen naar 60 km/uur. Bij dit alles zal ook worden verkend of er de komende jaren inrichtingsmaatregelen genomen moeten worden om er voor te zorgen dat het autoverkeer zich aan de nieuwe maximum snelheid gaat houden. Andere maatregelen die genomen kunnen worden om de fietsverbinding veiliger te maken zijn de aanleg van vergevingsgezinde bermen, verbeteren zichtlijnen, aanleg van gefundeerde grasbetonstenen, wegverbreding, aanleg van passeerplaatsen en fietswachtplaatsen, verleggen van sloten, verbreden van wegen en plaatsing van spiegels en uitwijkmogelijkheden op korte afstand van bochten. Deze maatregelen kunnen binnen de bestaande bestemmingen die op de wegen rusten tot stand worden gebracht en behoeven daarom geen bestemmingswijziging. Hoewel de verkeersveiligheidsmaatregelen niet in dit bestemmingsplan zijn opgenomen maken ze wel deel uit van het totale project Fietspad Súd Ie. Hierdoor kan gesteld worden dat de aanleg van het fietspad geen negatief effect heeft op de verkeers(veiligheids)situatie.

### **Conclusie**

De aanleg van de fietsverbinding tussen Dokkum en Oostmahorn heeft geen negatief effect op de verkeers(veiligheids)situatie.

## **4.7 Geluid**

### **Wet- en regelgeving**

De Wet geluidhinder (Wgh) noemt geluidsbronnen die in de ruimtelijke ordening van belang zijn: wegverkeer, railverkeer en bedrijven. Deze bronnen hoeven niet binnen het plangebied te liggen. De geprojecteerde geluidgevoelige functies binnen de zone van een bron moeten op het aspect geluidbelasting getoetst worden. Wegen die deel uitmaken van een woonerf of van een 30 km-gebied zijn hiervan uitgezonderd. De Wgh benoemt functies die gevoelig zijn voor geluidsbelasting van de genoemde bronnen. Dit zijn bijvoorbeeld woningen en scholen.

### **Betekenis voor het planvoornemen**

Een fietsverbinding valt niet onder het begrip wegverkeer als bedoeld in de Wet geluidhinder en is dan ook niet onderzoekspliktig. De fietsverbinding krijgt een geslotenverklaring voor gemotoriseerd verkeer (met uitzondering van elektroscoters). Daardoor vormt de fietsverbinding geen geluidsbron als bedoeld in de Wet geluidhinder en is bovendien geen geluidgevoelige functie.

### **Conclusie**

Het planvoornemen voldoet aan de wet- en regelgeving met betrekking tot het thema geluid.

## 4.8 Luchtkwaliteit

### Wet- en regelgeving

De Wet Milieubeheer geeft het kwaliteitsniveau aan waaraan de buitenlucht moet voldoen om ongewenste effecten van luchtverontreiniging op de gezondheid van mensen te voorkomen, onder andere als gevolg van het verkeer. In deze wet staan luchtkwaliteitsnormen voor onder meer stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>2,5</sub> en PM<sub>10</sub>). Een groot deel van de luchtverontreiniging in Friesland wordt van elders aangevoerd met de wind. Dit geldt vooral voor fijn stof. Met name voor NO<sub>2</sub> komen langs drukke wegen verhoogde concentraties voor.

Indien het uitoefenen van bevoegdheden, zoals het vaststellen van bestemmingsplannen, gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, kunnen bestuursorganen die bevoegdheden uitoefenen wanneer aannemelijk is gemaakt dat sprake is van één van onderstaande gevallen (artikel 5.16 Wm):

- het bestemmingsplan leidt niet tot het overschrijden van de in de wet genoemde grenswaarden;
- de luchtkwaliteit verbetert per saldo door het bestemmingsplan / blijft ten minste gelijk;
- het bestemmingsplan draagt niet in betekenende mate bij aan de concentratie van een stof waarvoor in de wet grenswaarden zijn opgenomen;
- de ontwikkeling is opgenomen in een vastgesteld programma, zoals het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

### Betekenis voor het planvoornemen

Dit bestemmingsplan voorziet in het realiseren van een fietspad. Hiermee wordt voldaan aan het criterium dat de luchtkwaliteit als gevolg van het bestemmingsplan ten minste gelijk blijft aan het vigerende bestemmingsplan. Verder onderzoek naar het effect van dit plan op de luchtkwaliteit kan achterwege blijven.

### Conclusie

Voor het thema luchtkwaliteit voldoet het planvoornemen aan de wet- en regelgeving.

## 4.9 Externe veiligheid

### Wet- en regelgeving

Externe veiligheid betreft het risico dat aan bepaalde activiteiten verbonden is voor niet bij de activiteit betrokken personen. Het externe veiligheidsbeleid richt zich op het voorkomen en beheersen van risicovolle bedrijfsactiviteiten en van risicovol transport. Bij een nieuw bestemmingsplan moet het plangebied worden getoetst aan het vigerende beleid voor externe veiligheid. Om de ontwikkeling verder in procedure te kunnen brengen is het noodzakelijk aan te tonen dat de omgeving geen onaanvaardbare risico's veroorzaakt voor de ontwikkeling. Het plaatsgebonden risico vanwege inrichten en het transport van gevaarlijke stoffen voor kwetsbare objecten mag niet hoger zijn dan de daarvoor geldende grenswaarde. Ook mag de oriëntatiewaarde van het groepsrisico niet worden overschreden en op basis van onderzoek (en advies van de regionale brandweer) moet blijken dat er voldoende mogelijkheden zijn tot zelfredzaamheid en bereikbaarheid voor hulpverlening en rampenbestrijding.

### Betekenis voor het planvoornemen

Als gevolg van dit bestemmingsplan, dat de aanleg van een extensief gebruikt recreatief fietspad mogelijk maakt, ontstaan geen nadelige gevolgen ten aanzien van externe veiligheid. Het plan maakt geen kwetsbare objecten mogelijk, heeft geen invloed op het plaatsgebonden risico en heeft geen effect op de oriëntatiewaarde van het groepsrisico.

## **Conclusie**

Het planvoornemen voldoet aan de wet- en regelgeving met betrekking tot het thema externe veiligheid.

### **4.10 Kabels en leidingen en beschermingszones**

Bij ontwikkelingen is het van belang om te kijken of er door of nabij het besluitgebied kabels, leidingen en hoogspanningslijnen zijn gelegen waar rekening mee gehouden moet worden.

## **Betekenis voor het planvoornemen**

Uit het vigerend bestemmingsplan en de risicokaart komt naar voren dat er een kabel in het plangebied aanwezig, met een beschermingszone. Het gaat om een dubbelbestemming voor een gastransportleiding van de Gasunie evenwijdig aan de Saatsenwei. Met de Gasunie heeft overleg plaatsgevonden over de aanleg van het fietspad.

Binnen het project worden ter plaatse van de dubbelbestemming geen werkzaamheden uitgevoerd die de aanwezigheid en veiligheid omtrent de gastransportleiding in de weg staan. De dubbelbestemming ter plaatse van de leiding wordt opnieuw gevestigd in dit bestemmingsplan. Nader onderzoek is niet noodzakelijk. Verder zijn er geen kabels en leidingen die een beschermende bestemming behoeven.

## **Conclusie**

Voor het thema kabels en leidingen voldoet het planvoornemen aan de wet- en regelgeving.

### **4.11 M.e.r.-beoordeling**

## **Wet- en regelgeving**

De Europese richtlijn m.e.r. (2011/92/EU) is door de Nederlandse wetgever overgenomen en verwerkt in het Besluit milieueffectrapportage. Hierin zijn de activiteiten opgenomen waarvoor een m.e.r.-procedure of -beoordeling nodig is. De directe verplichting voor een m.e.r.-procedure (project-m.e.r.-plicht) ontstaat als de voorgenomen activiteit is vermeld in bijlage C van het Besluit milieueffectrapportage, minimaal gelijk is aan de daarbij vermelde drempelwaarden én de activiteit mogelijk wordt gemaakt in één van de in het Besluit milieueffectrapportage aangewezen wettelijke plannen of besluiten. In aanvulling daarop kan een plan-m.e.r.-plicht gelden wanneer significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstelling van een Natura 2000-gebied niet zijn uit te sluiten. In een dergelijk geval geldt (conform art. 2.7 t/m 2.9 Wet natuurbescherming) de verplichting tot het uitvoeren van een Passende Beoordeling in het kader van de Wet natuurbescherming en conform artikel 7.2a van de Wet milieubeheer daarmee de verplichting tot het uitvoeren van een plan-m.e.r.

Daarnaast kan een activiteit m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn op basis van het Besluit milieueffectrapportage. Dit is het geval wanneer de voorgenomen activiteit is vermeld in onderdeel D van het Besluit milieueffectrapportage, de activiteit minimaal gelijk is aan de vermelde drempelwaarden en de activiteit mogelijk wordt gemaakt in de aangewezen plannen of besluiten. Als blijkt dat aanzienlijke nadelige milieugevolgen niet zijn uit te sluiten, is alsnog een m.e.r.-procedure nodig.

Voor activiteiten onder de drempelwaarde van onderdeel D van het Besluit milieueffectrapportage bestaat de verplichting tot een zogenaamde 'vormvrije m.e.r.-beoordeling'. Ook daarbij concludeert het bevoegd gezag of er wel of geen belangrijke nadelige milieugevolgen zullen optreden. Als blijkt dat aanzienlijke nadelige milieugevolgen niet zijn uit te sluiten, is alsnog m.e.r.-procedure nodig.

### **Betekenis voor het planvoornemen**

De activiteit 'aanleggen van een fietspad' is als zodanig niet opgenomen in de activiteitenlijst van het Besluit m.e.r. Het is de vraag of dit project zich laat kwalificeren als een 'landinrichtingsproject' (categorie D 9 van de bijlage bij het Besluit m.e.r.). Deze categorie heeft betrekking op een landinrichtingsproject dan wel een wijziging of uitbreiding daarvan. De term 'landinrichtingsproject' in het Besluit m.e.r. is echter niet nader gedefinieerd. De term 'landinrichting' wordt over het algemeen gebruikt voor maatregelen en voorzieningen als gedefinieerd in artikel 1, eerste lid, van de Wet inrichting landelijk gebied (Wilg) dan wel het reconstructieplan of de uitwerking daarvan als bedoeld in de artikelen 11 en 18 van de Reconstructiewet concentratiegebieden. Deze ontwikkeling betreft niet een dergelijk geval van landinrichting of reconstructie. Echter worden termen van de bijlage bij het Besluit m.e.r. vaak ruimer bedoeld en geïnterpreteerd. Zo oordeelt de rechtbank van Overijssel dat deze term (blijkens de kolommen 2 tot en 4 van categorie D 9 van de bijlage bij het Besluit m.e.r.) ook betrekking kan hebben op andere grootschalige projecten in het buitengebied dan alleen landinrichtingsprojecten in de zin van de Wilg. Echter is naar het oordeel van deze rechtbank de term 'landinrichtingsproject' in categorie D 9 evenwel niet zo ruim dat iedere ontwikkeling in het buitengebied hieronder valt. De categorie is met name bedoeld voor grootschalige projecten in het buitengebied. De aanleg van een recreatief en extensief gebruikt fietspad valt op basis van jurisprudentie niet aan te merken als een grootschalig project in het buitengebied en is daarom niet m.e.r.-beoordelingsplichtig.

### **Conclusie**

Het project is niet m.e.r.-beoordelingsplichtig.

## 5 Juridische toelichting

### 5.1 Algemeen

Dit hoofdstuk biedt inzicht in de wijze waarop de gewenste ruimtelijke en functionele ontwikkeling van het plangebied juridisch is vertaald. Het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan bestaat uit de verbeelding en planregels. De verbeelding heeft een functie als visualisering van de geldende bestemmingen en aanduidingen. De regels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden en regelingen betreffende het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken. De regels zijn onderverdeeld in meerdere hoofdstukken. In paragraaf 5.2 worden per hoofdstuk de bepalingen toegelicht.

De toelichting maakt juridisch geen deel uit van het bestemmingsplan, maar heeft wel een belangrijke functie bij de weergave en onderbouwing van het plan en ook bij de uitleg van bepaalde bestemmingen en regels.

#### *Omgevingswet*

Dit bestemmingsplan vindt zijn basis in de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en is conform de huidige wet- en regelgeving opgesteld. Na inwerkingtreding van de nieuwe Omgevingswet zal dit bestemmingsplan, net als de andere huidige gemeentelijke bestemmingsplannen, integraal deel uitmaken van het omgevingsplan. Voor het omgevingsplan zal het overgangsrecht uit de Invoeringswet Omgevingswet en het Invoeringsbesluit Omgevingswet gelden. De 'overgangsfase' geldt tot 2029. In deze fase kan de gemeente de huidige regels uit bestemmingsplannen omzetten naar het nieuwe omgevingsplan.

### 5.2 Beschrijving van de bestemmingen

De regels moeten in samenhang met de verbeelding worden gelezen, waarbij een bestemming op de verbeelding verwijst naar het corresponderende artikel in de regels.

In het bestemmingsplan komen de volgende bestemmingen voor:

- Agrarisch
- Verkeer
- Verkeer – Fiets en voetpaden
- Water
- Verkeer – Fiets en voetpaden - Voorlopig
- Leiding – Gas

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken. Per hoofdstuk zijn de diverse regels artikelsgewijs besproken.

#### Hoofdstuk 1 Inleidende regels

In hoofdstuk 1 staan de inleidende bepalingen van de regels beschreven.

#### *Artikel 1: Begrippen*

Artikel 1 geeft de betekenis aan een aantal in de regels voorkomende begrippen. Hierdoor wordt de interpretatie van de begrippen vastgelegd, waardoor de duidelijkheid wordt vergroot.

#### *Artikel 2: Wijze van meten*

Het tweede artikel geeft aan hoe bepaalde maten dienen te worden berekend.

## Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Hoofdstuk 2 bevat de juridische vertaling van de verschillende bestemmingen die in het plangebied voorkomen. De artikelen bevatten de regels die direct verband houden met de op de verbeelding aangegeven bestemmingen. Bij de indeling van de bestemmingsregels is conform de SVBP 2012 een vaste volgorde aangehouden.

De regels van de bestemmingen in dit plan zijn als volgt opgebouwd en benoemd (niet alle onderdelen komen in iedere bestemming voor):

- bestemmingsomschrijving (omschrijving van de toegestane functies en gebruiksdoelen);
- bouwregels (regels waaraan de bebouwing dient te voldoen);
- afwijking van de bouwregels (regels op grond waarvan in concrete situaties onder bepaalde voorwaarden kan worden afgeweken van de bouwregels);
- specifieke gebruiksregels (omschrijving van functies en werkzaamheden die als strijdig met de bestemming moeten worden aangemerkt);
- omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden (voormalige aanlegvergunningplicht) Hiermee worden bepaalde beschreven grondwerkzaamheden vergunningplichtig.

Hieronder worden de verschillende bestemmingen inhoudelijk toegelicht.

### *Artikel 3 Agrarisch*

De bestemming Agrarisch is van toepassing op de ontsluitingssituatie van twee boerderijen aan de Mellemawei. De huidige weg zal de functie als toegangspad richting de boerderijen behouden, maar zal geen deel meer uitmaken van de openbare weg. Hierin voorziet een nieuw deel van het fiets- en voetpad dat ook een functie krijgt als toegangspad naar de achtergelegen woonboerderij.

De ontsluiting van de boerderijen kan hiermee binnen de bestemming agrarisch worden gebracht, zoals dat over het algemeen geregeld is in het bestemmingsplan Buitengebied. Inhoudelijk is de bestemming zoveel mogelijk in overeenstemming gelaten met de geldende bestemming in het buitengebied. Dat betekent dat de bestemming, naast de agrarische gebruiksfunctie, ook tot doel heeft de landschappelijk en natuurlijke waarden zoveel mogelijk te beschermen. Het oprichten van gebouwen binnen deze bestemming is dan ook niet mogelijk.

In de bestemming is een opsomming van werkzaamheden gegeven waarvoor een vergunning moet worden verkregen voordat deze werkzaamheden mogen worden uitgevoerd. Hierbij geldt als toetsingskader dat er geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de natuurlijke en landschappelijke waarden van het open landschap en de cultuurhistorische en archeologische waarden.

### *Artikel 4 Verkeer*

Voor het ophogen van de Saatsenbrêge zijn gronden nodig om het talud te kunnen verbreden en verhogen. Omdat deze gronden bij de functie van de Saatsenwei horen zijn ze van dezelfde verkeersbestemming voorzien. Het tracé van de weg zelf, dat voor de ophoging van de brug al een toereikende verkeersbestemming heeft, is buiten het plangebied gelaten.

### *Artikel 5 Verkeer – Fiets en voetpaden*

Het hele tracé van de nieuw aan te leggen fiets-/voetpaden is van de bestemming Verkeer – Fiets- en voetpaden voorzien. De bestemming volgt het pad langs de Súd Ie en de aantakkingen van het pad op de bestaande wegen bij de Bergsmawei, Mellemawei en de 39 (42) Tichelwei. Ter plaatse van het lokaal recreatief overstappunt bij Jouswier ligt de

bestemming op de verbinding vanaf de Humaldawei naar het overstappunt. Binnen de bestemming komen de volgende aanduidingen voor:

- de lokale recreatieve overstappunten zijn voorzien van de aanduiding 'specifieke vorm van recreatie – LROP'. Ten behoeve van deze functie zijn overkappingen met een hoogte van 3 meter toegestaan en bouwwerken mogen maximaal 5 meter hoog zijn.
- daar waar het fiets-/voetpad op waterkeringen ligt, waarvoor in het nu vigerend plan ook al een bestemming of aanduiding Waterkering geldt, zijn deze overgenomen. De aanduiding ligt op het tracé langs de Lauwerszeedijk en deels op het tracé oostelijk van de Kriensenwei. Binnen de aanduiding zijn bouwwerken en gebouwen ten behoeve van de waterkering toegestaan.
- op de aan de zuidzijde van de Súd Ie gelegen gronden van It Fryske Gea, nabij de Saatsenbrêge, is de aanduiding 'natuur' gelegd. Dit om tot uitdrukking te brengen dat de lus van het fietspad om van de onderdoorgang onder de brug tot op de brug te komen ligt in het gebied dat momenteel een natuurbestemming heeft. Voor de aanduidingen 'waterkering' en 'natuur' is in lid 5.4 van dit artikel een opsomming gegeven van zaken die in ieder geval als strijdig met de aanduiding moeten worden beschouwd. Dit ter bescherming van de werking van de waterkering en de natuurfunctie. Inhoudelijk is de bestemming afgestemd op de bestemming van de al bestaande recreatieve fiets- en voetpaden in de gemeente. Ook deze hebben de bestemming Verkeer – Fiets- en voetpaden.

#### *Artikel 6 Water*

Ter plaatse van de twee waterbelevingsstekjes is de bestemming Water van toepassing. Dit vanwege het feit dat de stekjes in de waterlijn en boven het water zijn gesitueerd. De begrenzing van de aanduiding aan de waterzijde is afgestemd op de rand van de steiger. Hiermee is gegarandeerd dat de verplichte doorvaartbreedte vrij blijft, ook als er vaartuigen aangemeerd liggen.

Inhoudelijk sluit de bestemming aan op de waterbestemming uit het plan Wijziging van het Bestemmingsplan Bûtengebied. Hier is de aanduiding 'specifieke vorm van recreatie – waterbelevingsstekje' aan toegevoegd met de bijbehorende bouwregels. De uitzichtpunten ter plaatse van de waterbelevingsstekjes mogen maximaal 6 meter hoog zijn, gemeten vanaf N.A.P., zoals opgenomen in het begrip Peil in de begripsomschrijvingen in artikel 1.

#### *Artikel 7 Verkeer - Fiets- en voetpaden - Voorlopig*

Tijdens de aanleg van het fietspad en de recreatieve voorzieningen is meer ruimte nodig dan de gronden waarop het fietspad is gepland. Een strook van circa 15 langs het pad is nodig voor zaken als het werkverkeer, parkeergelegenheid voor personeel en materieel en opslag van materialen. Juridisch gezegd: deze zone is nodig om de bestemming te kunnen verwezenlijken. Om deze reden is het van een specifieke bestemming voorzien met de toevoeging 'voorlopig'. Met deze voorlopige bestemming is geregeld dat na de realisatie van het fietspad en de recreatievoorzieningen de voorlopige bestemming zal vervallen en de agrarische bestemming weer gaat gelden. De voorlopige bestemming geldt voor een periode van 5 jaar na het in werking treden van het bestemmingsplan. Het college kan hiertoe eventueel eerder een besluit nemen als het fietspad eerder gereed is.

#### *Artikel 8 Leiding – Gas*

Aan de oostzijde van de Saatsenbrêge kruist het fietspad de hoofdgasleiding die langs de Saatsenwei ligt. Ter plaatse is de bubbelbestemming Leiding – Gas opnieuw gevestigd. Deze bestemming strekt tot het beschermen van het functioneren de leiding.

### Hoofdstuk 3 Algemene regels

Deze artikelen bevatten algemene regels die op de bestemmingen van toepassing zijn. De diverse artikelen zullen hieronder kort worden toegelicht.

#### *Artikel 9 Anti-dubbeltelregel*

Deze regeling, waarvan de tekst overeenkomstig het Besluit ruimtelijke ordening is bepaald, is bedoeld om te zorgen dat gronden waarvoor een vergunning is verleend, niet nogmaals worden meegeteld voor een vergunning.

#### *Artikel 10 Algemene gebruiksregels*

In dit artikel is aangegeven welke gebruiksvormen in ieder geval strijdig zijn met het bestemmingsplan. Door deze regeling op te nemen sluit het strijdig gebruik aan bij de naast het fiets-/voetpad gelegen agrarisch gebied.

#### *Artikel 11 Algemene aanduidingsregels*

Binnen het plangebied is één gebiedsaanduiding opgenomen. Deze gebiedsaanduiding betreft de 'vrijwaringszone – recht van afpaling'. Deze gebiedsaanduiding heeft tot doel de rust in het gebied rondom eendenkooien te beschermen. Het is niet toegestaan de rust in dat gebied zodanig te verstoren dat daarmee het functioneren van eendenkooien wordt geschaad. Het recht van afpaling is belangrijk omdat geregistreerde kooien worden beschermd door de Flora- en faunawet en gebruik mogen maken van het afpalingsrecht. Met dit recht kan de kooiker rust in de omgeving van zijn eendenkooi van rechtswege afdwingen.

#### *Artikel 12 Algemene afwijkingsregels*

In het bestemmingsplan zijn algemene regels opgenomen om af te kunnen wijken van het bestemmingsplan bij omgevingsvergunning. Deze afwijkingen van de regels zijn bedoeld om de nodige flexibiliteit in het plan te brengen, zodat kan worden gereageerd op onvoorziene omstandigheden. Het gaat daarbij om relatief kleinschalige ruimtelijke ingrepen. Bij grotere ingrepen ligt het voor de hand dat door middel van een planherziening te doen.

### Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Dit hoofdstuk bevat de laatste bepalingen van de bestemmingsregels. Hieronder worden de verschillende artikelen toegelicht.

#### *Artikel 13 Overgangsrecht*

Het overgangsrecht is tweeledig en heeft betrekking op bouwwerken en gebruik. Hierin is geregeld dat bestaande bouwwerken mogen worden gehandhaafd en bestaand gebruik mag worden voortgezet.

Ook mogen bestaande bouwwerken gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd, mits de afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot. Gelet op de jurisprudentie wordt onder gedeeltelijk vernieuwen of veranderen verstaan het renoveren dan wel verbouwen van een bouwwerk, dat er niet toe mag leiden dat in een betrekkelijk korte periode in feite een compleet nieuw bouwwerk wordt gerealiseerd.

#### *Artikel 14 Slotregel*

Dit artikel geeft de naam van het bestemmingsplan aan.

## 6 Inspraak en overleg

### 6.1 Inspraak

In het kader van de inspraak zal het college het voorontwerpbestemmingsplan vrijgeven, zodat bewoners en belangstellenden hierop kunnen reageren. Dit is een vast onderdeel van een goede voorbereiding van het plan. De inspraakperiode wordt langs gebruikelijke weg kenbaar gemaakt, met daarbij de aankondiging van een eventuele inloop- of informatiebijeenkomst, als dit vanwege COVID 19 mogelijk is.

Een samenvatting van de inspraak wordt toegevoegd aan de volgende versie van het bestemmingsplan, het ontwerp. Als de inspraak daartoe aanleiding geeft, worden eventuele wijzigingen van het plan doorgevoerd in het ontwerp. Het ontwerpbestemmingsplan gaat de wettelijke vaststellingsprocedure in (zie paragraaf 6.3). De resultaten van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan worden te zijner tijd ingevoegd.

### 6.2 Vooroverleg

Instanties die blijkens hun werkterrein, belangen vertegenwoordigen of bevoegdheden krachtens de Wro hebben, worden bij de totstandkoming van bestemmingsplannen betrokken in het kader van artikel 3.1.1 van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro). De gemeente stuurt het plan toe aan deze instanties. Net als bij de inspraak zal in de ontwerpversie van dit bestemmingsplan het verslag van het vooroverleg opgenomen zijn.

### 6.3 Het vervolg

Na het verwerken van de eventuele inspraak- en overlegreacties wordt het ontwerp van dit bestemmingsplan overeenkomstig afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht zes weken ter inzage gelegd. Tijdens deze periode kan eenieder zienswijzen indienen tegen het plan. Na de ter inzage legging wordt het bestemmingsplan vastgesteld door de gemeenteraad. Hier worden de ingediende zienswijzen bij betrokken. Na vaststelling van het bestemmingsplan volgt de beroepstermijn van zes weken. Tijdens deze periode kunnen belanghebbenden die een zienswijze hebben ingediend in beroep gaan bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Na de beroepstermijn treedt het plan in werking en is onherroepelijk als er geen beroep wordt ingesteld. Als er wel beroep wordt ingesteld wordt het plan pas na de uitspraak van de Raad van State onherroepelijk maar treedt wel eerder in werking.

## 7 Uitvoerbaarheid

### 7.1 Financiële uitvoerbaarheid

Bij een ontwikkeling moet de economische uitvoerbaarheid aangetoond worden. In dit kader kan worden gemeld dat het project wordt gefinancierd door gemeente in combinatie met een bijdrage van het Waddenfonds en ook vanuit de provinciale cofinanciering Waddenfonds.

Met betrekking tot de ontwikkeling die dit bestemmingsplan mogelijk maakt, is het nodig gronden te verwerven. In dit verband heeft de gemeenteraad bij de beslissing over het voorkeustracé van het fietspad de grondstrategie bepaald voor verwerving van de gronden langs minnelijke weg, met schadeloosstelling. Verder zijn er rij- en werkstroken nodig tijdens de aanleg. Deze stroken maken deel uit van dit bestemmingsplan. Ook voor deze stroken zijn contractuele afspraken met de eigenaren nodig. In de onderhandelingen wordt dit meegenomen.

Naast de gemeente nemen meerdere partijen deel aan het project en de financiering. Partijen hebben middelen gereserveerd waarmee financiële dekking is geborgd. Ook de financiering van de compensatie van weidevogel- en/of ganzenfoerageergebied maakt hier deel van uit.

#### *Geen exploitatieplan*

Op grond van artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening dient voor gronden waar een bouwplan is voorgenomen een exploitatieplan te worden vastgesteld. De voorgenomen aanleg van het fietspad en de recreatieve voorzieningen betreft geen bouwplan in de zin van het Besluit ruimtelijke ordening, zodat een exploitatieplan niet nodig is. Om deze reden wordt geen exploitatieplan vastgesteld.

### 7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Zoals te lezen is in het hoofdstuk beleid is de fietsverbinding Súd Ie een langgekoesterde wens. In hoofdstuk 2 is het belang van het fietspad voor de regio beschreven.

Uit de communicatie voorafgaand aan de planvorming is gebleken dat er veel draagvlak in het gebied is voor de realisatie van de fietsverbinding Súd Ie tussen Dokkum en Oostmahorn aan het Lauwersmeer. Ook zijn er kritische geluiden van een aantal direct belanghebbenden die graag een iets aangepaste route zien op grotere afstand van hun woning, landbouwbedrijf of landbouwpercelen.

In de aanloop naar het raadsbesluit over een voorkeustracé voor het fietspad is afstemming gezocht met de direct belanghebbenden. In de weken voorafgaand aan de raadsbeslissing daarover zijn er veel vragen gesteld met een uitgebreide reactienota en bestuurlijke antwoorden richting betrokkenen.

Dat communicatietraject heeft sindsdien bij de verdere planuitwerking door Programmabureau Súd Ie een vervolg gekregen. Inzet hierbij is het creëren van draagvlak bij partijen door constructief naar de mogelijkheden voor optimalisatie te kijken en naar maatwerkoplossingen te zoeken.