

FEITENRELAAS FIETSROUTE SÚD IE



FIETSPAD SÚD IE - FEITENRELAAS

In 2012 heeft de gemeente het plan opgevat om, naast het ontwikkelen van de Súd Ie als vaarroute, ook een toeristisch fietspad langs de Súd Ie te ontwikkelen. Projectbureau *Súd Ie en Wetterfront Dokkum* heeft in 2018 aan bureau Arcadis de opdracht gegeven te onderzoeken welk tracé de voorkeur zou hebben.

In dit document willen wij, belanghebbenden van tracés 4 en 5, aantonen dat er forse fouten zijn gemaakt in het onderzoek naar dit voorkeurstracé. Daarmee willen we laten zien dat dit onderzoek herziening vraagt en alternatieve routes overwogen moeten worden.

Ook willen we hiermee aandacht vragen voor het feit dat het besluit van de gemeenteraad van 4 juni jl. om akkoord te gaan met het voorgestelde voorkeurstracé gebaseerd is op informatie die onvolledige is, in delen onjuist is en in andere delen zodanig gepresenteerd is dat het geen correct beeld van de feitelijke situatie geeft. Redenen die ook een heroverweging van het gemeenteraadsbesluit rechtvaardigen.

Onze kritiek op het onderzoek is deels algemeen van aard maar grotendeels toegespitst op tracés 4 en 5 en zal zich achtereenvolgens richten op het onderzoek, het rapport en het proces.

1 HET ONDERZOEK

Onze kritiek op het onderzoek naar een voorkeurstracé voor tracés 4 en 5 omvat vier hoofdpunten:

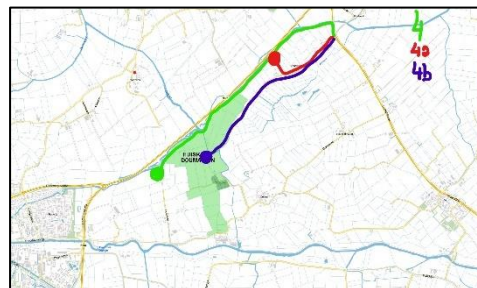
- 1) In het Arcadis onderzoek vindt geen eenduidige vergelijking van tracés plaats
- 2) Men claimt 'missing links' op te heffen, waar feitelijk geen missing links zijn
- 3) Bepaalde tracémogelijkheden zijn ten onrechte niet meegenomen in het onderzoek
- 4) Er heeft geen billijke vergelijking van tracémogelijkheden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

1.1 Geen eenduidige vergelijking van de tracés:

Tracés 4 en tracés 5 zijn niet eenduidig met elkaar te vergelijken. Wij zullen hieronder de redenen daarvoor aangeven.

Reden 1: Tracés 4, 4a en 4b hebben verschillende eindpunten.

- Tracé 4 eindigt bij de aftakking Tichelwei
- Tracé 4a eindigt bij de Súd Ie ter hoogte van driekwart van de Bergsmawei
- Tracé 4b eindigt bij de Mellemawei bij de brug over de Oostrumer Opvaart.



Figuur 1: Verschillende eindpunten tracés 4

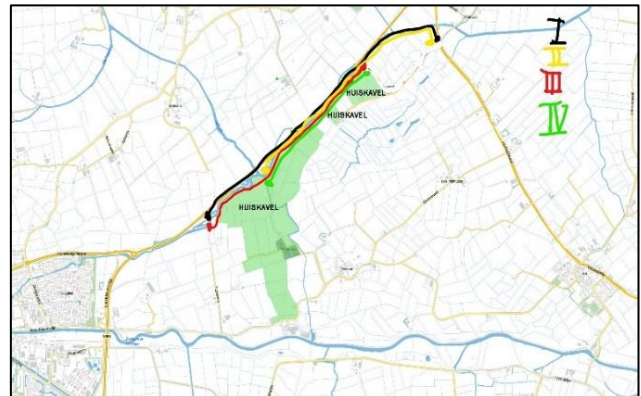
Tracé 4a vormt *geen* verbindende schakel tussen tracé 3 en de tracés 5 en is daarmee dus geen volwaardig vergelijkbaar tracé.

Tracé 4b komt uit op tracé 5b, maar een verbinding met tracé 5a is met tracé 4b helemaal niet mogelijk. Ook tracé 4b is om die reden *geen* volwaardig vergelijkbaar tracé.

Reden 2: Tracé 4 wordt op vier verschillende manieren meegenomen in het onderzoek.

- Versie I = van de Humaldawei tot aan 5a,
- Versie II = van de Humaldawei tot aan 5b,
- Versie III = vanaf 4a tot aan 5a
- Versie IV = vanaf 4a tot aan 5b

Let wel: dit zijn dus geen tracés die in het kader van het verkennend onderzoek met elkaar vergeleken moeten worden (a, b of c), *het zijn versies van een en hetzelfde tracé 4!* Zéér verwarrend dus.



Figuur 2: de vier versies van een en hetzelfde tracé 4

Het mag duidelijk zijn dat één manier van scoren voor tracé 4 geen recht doet aan de situatie, want versie I is bijna tweemaal zo lang als versie IV en zal daardoor dus ook een veel groter effect hebben op criteria als *landbouwareaal*, *huiskavel* en *verwerven gronden*. Voor versies I en III moet er een brug gebouwd worden over de Oostrumer Opvaart, voor versies II en IV hoeft dat niet omdat die beide varianten stoppen vóór de Oostrumer Opvaart. Dus ook op ‘*eenvoud van de oplossing*’ en ‘*Investeringskosten (kunstwerken)*’ hadden de verschillende versies van tracé 4 een verschillende score dienen te krijgen.

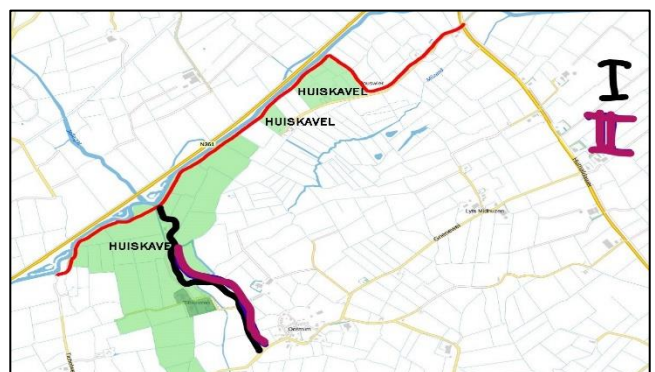
Reden 3: Een ‘simpele’ vergelijking tussen 5a en 5b geeft een vertekend beeld

Tracé 5a (tussen Tichelwei en Súd Ie) en tracé 5b (ook tussen Tichelwei en Súd Ie) zijn ogenschijnlijk prima vergelijkbaar. Maar om 5a te kunnen realiseren zijn echter, ten opzichte van 5b, extra gronden nodig en een extra investering voor de brug over de Opvaart. Door de keuze van de tracés komt dit nu echter niet naar voren waardoor 5a – geheel ten onrechte – té positief uitvalt in de vergelijking.

Reden 4: tracé 5b wordt op twee verschillende manieren meegenomen in het onderzoek

Tracé 5b wordt op twee manieren meegenomen in het onderzoek (zie kaartje hiernaast).

Het verschil is behoorlijk want voor versie I is veel méér grond (huiskavel) nodig dan voor versie II. Toch krijgt ook tracé 5b in het onderzoek maar één set scores, ongeacht de lengte van de versie of de hoeveel grond die nodig is.



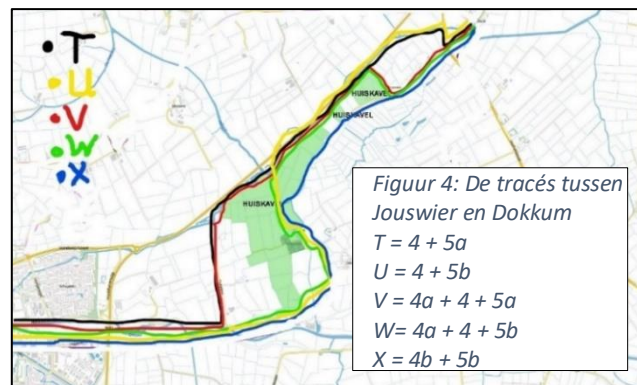
Figuur 3: De twee versies van tracé 5b

We hebben hiermee wel duidelijk gemaakt dat de verschillende tracés 4 en 5 zeer ongelukkig gekozen zijn en dat dat een eerlijke vergelijking in de weg heeft gestaan.

Hoe dan wel?

Het was beter geweest om geen onderscheid te maken tussen tracés 4 en 5, maar de route tussen de Reidswâl bij Jouswier en Dokkum als één tracédeel op te vatten en voor dit tracédeel dan duidelijke varianten met elkaar te vergelijken. Bijvoorbeeld zoals in figuur 4.

Alle hier afgebeelde tracés (T t/m X) zijn volwaardige verbindingen tussen de Reidswâl bij Jouswier en Dokkum en zijn daarmee wél correct vergelijkingsmateriaal. Wij komen hier verderop nog op terug.



1.2 Missing links die geen missing links zijn.

Arcadis stelt in haar rapport (blz. 23) dat er “In het huidige fiets- en wandelroutenetwerk duidelijke “missing links” te ontdekken zijn; ontbrekende verbindingen tussen twee knooppunten of naar bezienswaardige plekken”

Op de kaart op blz. 22 worden voor tracés 4 en 5 maar liefst drie missing links aangegeven:

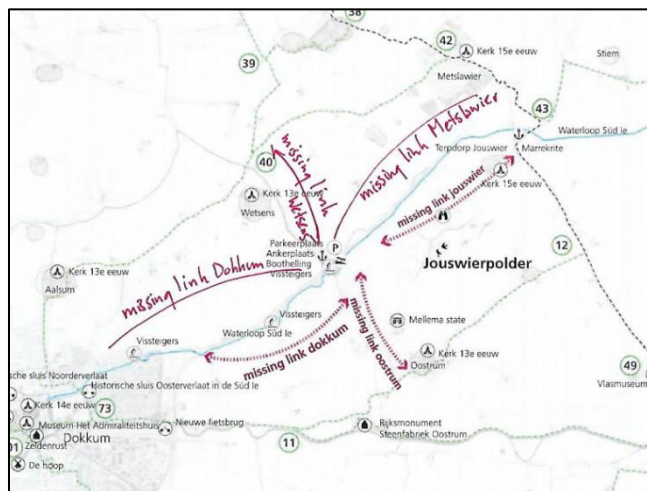
- Van Jouswier naar “iets”.
- Van “iets” naar Oostrum
- Van “iets” naar Dokkum.

Maar zo geredeneerd, zou je ook kunnen zeggen dat er drie ándere missing links zijn.

Namelijk:

- Van Metslawier naar “iets”
- Van “iets” naar Wetsens
- Van “iets” naar Dokkum.

Dus waarom deze missing links niet meegenomen in het onderzoek?



Het “iets” van de missing links tussen Jouswier en Dokkum is echter in feite “niets”. Gewoon een onbeduidend hoekje in het weiland langs het water en langs de Lauwersseewei. Beslist géén bezienswaardige plek en beslist ook géén knooppunt.

De conclusie moet dan ook zijn dat géén van de drie *missing links* twee knooppunten met elkaar verbindt dat ook géén van de drie missing links naar een bezienswaardige plek voert en dus feitelijk helemaal geen missing links zijn!

Wat nog verwonderlijker is, is dat de zogenaamde *missing link c* (van “iets” naar Dokkum) in het rapport juist helemaal geen vervolg krijgt. Want het onderzoek bevat geen tracévariant langs de Súd Ie tot aan

Dokkum. En dat brengt ons op het derde punt van kritiek op het Arcadis rapport namelijk dat bepaalde tracémogelijkheden ten onrechte niet zijn meegenomen in het onderzoek.

1.3 Bepaalde tracémogelijkheden zijn ten onrechte niet meegenomen in het onderzoek:

Zoals Figuur 3 laat zien, heeft Arcadis voor het stuk tussen de Jouswier en Dokkum feitelijk vijf tracé-varianten onderzocht: T, U, V, W en X. Zij hebben daarbij – ten onrechte – een aantal tracé-varianten niet meegenomen.

1.3.1 De variant Súd Ie – Dokkum (variant S)

Allereerst ontbreekt in het onderzoek een variant die vanaf Jouswier langs de Súd Ie doorloopt tot aan de Centrale As, dan vóór de Centrale As afbuigt naar de Tichelwei en dan via de Tichelwei en onder de Schreiersbrêge door naar Dokkum voert.

In het rapport wordt nergens vermeld waarom dit tracé niet is onderzocht. In een verkennend onderzoek naar een voorkeurstracé voor een Súd Ie route had deze variant echter niet mogen ontbreken omdat het de *enige* variant zou zijn geweest die met recht zeer positief (++) zou scoren op het criterium '*mate waarin de variant bijdraagt aan de beleving van landschappelijke waarden in het gebied (waddenlandschap/Súd Ie)*'.

Tijdens het Webinar van 14 april is ook een vraag gesteld waarom het fietspad niet was doorgetrokken langs de Súd Ie naar Dokkum. Het antwoord daarop luidde als volgt: *Het is binnen het financiële kader van de Waddenfondssubsidie niet haalbaar een verbindingroute voor fietsers ter hoogte van knooppunt 11 langs de Súd Ie helemaal door te trekken tot in Dokkum. Dit is ook omdat er geen betaalbare voorziening mogelijk is om de Lauwersseewei ter hoogte van de verkeersbrug in de Centrale As over te steken. Dan zult u wellicht denken dat het in theorie ook nog een optie kan zijn de centrale as nabij het pluimveebedrijf daardoor te trekken tot aan de Tichelwei over dan een strook te verwerven grond van de huiskavels van de grote boerderij daar in de buurt. Ten opzichte van de aansluiting op fietsknooppunt 11 op het fietspad aan de Tichelwei als nu voorliggend voorstel van Arcadis zou die route binnen de invloedsfeer van de Centrale As liggen en verder ook binnen de invloedsfeer van het betreffende pluimveebedrijf.*

Men stelt hier dus dat vanwege het *binnen de invloedsfeer komen* van de Centrale As en een (pluimvee)bedrijf een bepaald tracé dusdanig *niet* wenselijk was dat het daarom niet eens is meegenomen in het verkennend onderzoek. Maar een verkennend onderzoek is er toch juist voor om de wenselijkheden of onwenselijkheden van bepaalde varianten tegen elkaar af te wegen?

Deze redenering staat overigens ook in schril contrast met het feit dat tracés 4, 4a en 4b wél onderzocht zijn terwijl deze állemáál *binnen de invloedsfeer van de zeer drukke Lauwersseewei* liggen (wat overigens nergens als een nadelig beoordelingspunt wordt opgevoerd).

En het staat ook in schril contrast met het feit dat ook tracés 4, 5a en 5b wél onderzocht zijn terwijl die allen binnen de invloedsfeer van landbouwbedrijven liggen. Sterker nog, al deze tracés gaan door meerdere huiskavels en voeren over wegen die erven en landerijen met elkaar verbinden en dus de nodige hinder in de bedrijfsvoering zal opleveren. In het geval van het pluimveebedrijf zou een eventuele route hier slechts lánks het bedrijf voeren zonder daarbij voor enige hinder te zorgen! Hier wordt dus duidelijk met verschillende maten gemeten.

Voor alle duidelijkheid: wij zijn beslist *géén* voorstander van een tracé langs de Súd Ie tot aan Dokkum. Aan een dergelijk tracé kleven dezelfde bezwaren als aan alle andere tracés 4 en 5. Maar wij zijn wél van mening dat een onderzoek naar deze variant in het verkennend onderzoek van Arcadis meegenomen had moeten worden.

1.3.2 De varianten Metslawier en Oostrum (varianten Y en Z)

Tracés die óók ontbreken in het onderzoek zijn mogelijke varianten over bestaande fietspaden zoals dat ook bij tracés 2 en 3 is gebeurd. Varianten die hiervoor in aanmerking komen zijn de Metslawier-route en de Oostrum-route. Deze beide varianten liggen iets verder af van de Súd Ie maar de beleving van de Súd Ie is maar 1 van de 31 beoordelingscriteria en weegt dus ook maar voor 1/31^e deel mee in de totaalscore. Op het vlak van 'beleving cultuurhistorie' scoren beide alternatieve tracés juist heel positief.

Beide alternatieve routes komen ook langs horecagelegenheden. Weliswaar geen beoordelingscriterium, maar in onze ogen had dat best een beoordelingscriterium mogen zijn als je op zoek bent naar een belevingsroute voor de toerist.

Ook zijn beide varianten veel afwisselender dan de Súd Ie varianten. Óók geen beoordelingscriterium maar toch ook niet onbelangrijk als het gaat om het creëren van een belevingsroute.

In tegenstelling tot de bewering van Arcadis dat er tussen Jouswier en Dokkum bepaalde 'missing links' zouden zijn vanwege het ontbreken van verbindingen tussen fietsknooppunten, bieden zowel de Metslawier-route als de Oostrum-route juist uitstekende verbindingen van knooppunten. De Oostrum-route verbindt knooppunt 43 (Reidswâl) met knooppunt 11 (Tichelwei) en vervolgens knooppunt 73 (Dokkum). De Metslawier-route verbindt knooppunt 43 (Reidswâl) met knooppunt 42 (Metslawier), knooppunt 41 (Wetsens) en vervolgens knooppunt 73 (Dokkum)

Tot slot bieden beide varianten de mogelijkheid voor het combineren van varen en fietsen. Beide varianten doen de Marrekrite-aanlegplaats bij de Reidswâl aan en de Oostrum-route heeft nog een extra mogelijkheid voor het combineren van varen en fietsen door de aanlegplaats langs het Grutdijp bij fietsknooppunt 11.

Beide varianten, de Metslawier-route én de Oostrum-route, hadden dan ook beslist in het verkennend onderzoek niet mogen ontbreken.

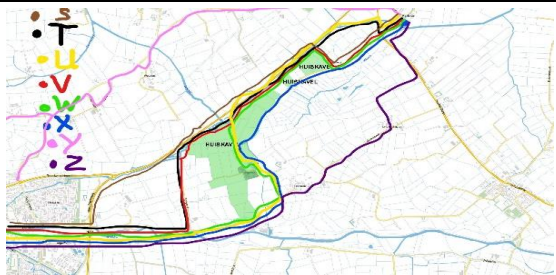
Een complete beschrijving van beide routes is te vinden in [1](#) (Metslawier-route) en [Bijlage 2](#) (Oostrum-route).

Een vergelijking van álle mogelijke tracés tussen Jouswier en Dokkum

Om inzichtelijk te maken hoe een complete vergelijking van álle mogelijke tracés (mét eenduidige tracébeschrijving) er uit zou kunnen zien hebben wij – volgens de Arcadis-methodiek – ook scores toegekend aan varianten S (doorlopend tot aan de Centrale As), Y (over Metslawier) en Z (over Oostrum). Van de varianten T, U, V, W en X hebben wij de Arcadis-scores van de betreffende tracés opgeteld.

$T = 4 + 5a$; $U = 4 + 5b$; $V = 4a + 4 + 5a$, $W = 4a + 4 + 5b$ en $X = 4b + 5b$

Deze gegevens hebben wij in een tabel gezet. De complete tabel is te vinden in [Bijlage 5](#). Hier zullen wij volstaan met de eindresultaten, dat wil zeggen de totaalscore van alle criteria per tracé-variant.

													
	4	4a	4b	5a	5b	S = 4 tot aan Centrale As	T = 4 + 5a	U = 4 + 5b	V = 4a + 4 + 5a	W = 4a + 4 + 5b	X = 4b + 5b	Y = Metslawier-route	Z = Oostrum-route
TOTAALSCORE	-1	7	-6	12	4	-4	11	3	18	10	-2	24	23

Uit de tabel blijkt duidelijk dat varianten Y en Z als besten uit de bus komen. Vél beter dan de nu gekozen varianten V en W. Dus het is zéér onterecht dat deze niet in het onderzoek zijn meegenomen.

Maar dit is nog niet alles. De manier waarop Arcadis de verschillende tracémogelijkheden heeft vergeleken, de criteria die zijn gekozen (of juist niet zijn gekozen) om de tracés op te beoordelen en de toekenning van de scores laten allemaal zeer te wensen over en zorgen voor een vertekend beeld, zoals wij hierna zullen aantonen.

1.4 Er heeft geen billijke vergelijking van tracémogelijkheden plaatsgevonden:

Om tot een billijke vergelijking te komen van de diverse tracémogelijkheden is allereerst een degelijke set criteria nodig die recht doet aan alle belangen. Daarnaast is het belangrijk dat er een goed doordachte weging van factoren plaatsvindt. En als laatste dient het toekennen van scores eenduidig en helder plaats te vinden.

1.4.1 De keuze van de criteria

Zoals aangegeven is het, als men zaken met elkaar wil vergelijken met als doel daarna de 'beste' te kunnen selecteren, nodig dat men goede criteria kiest die na vergelijking ook daadwerkelijk de beste variant naar boven halen. Arcadis heeft een set criteria samengesteld die zeker wel de tracés op bepaalde belangrijke aspecten vergelijken, maar uitgebalanceerd kan deze set criteria niet genoemd worden.

Ten eerste omdat sommige belangen (vooral financiële) oververtegenwoordigd zijn. Zo zijn maar liefst 9 van de 31 criteria op financiële aspecten gericht.

Ten tweede omdat sommige andere belangen, bijvoorbeeld die van grondeigenaren, wel worden meegenomen, maar ook vooral in financiële zin. Alsof grondverlies slechts een kwestie is van een adequate financiële compensatie. Juist met de langlopende ontwikkelingen naar een grondgebonden veehouderij met een nadruk op weidegang is grond van wezenlijk belang voor de toekomst van een melkveebedrijf.

Ten derde omdat sommige criteria ten onrechte zijn meegenomen in het afwegingskader. Zoals de twee criteria betreffende doorlooptijd. Voor het afwegen van de tracés zijn een korte doorlooptijd of een snelle aanvang van realisatie niet van belang. Mogelijk zijn ze van belang vanwege deadlines in de

subsidieaanvraag. Maar deze tijdsdruk mag niet afgewenteld worden op de keuze van voorkeustracés. Zeker niet gezien de aard, omvang en duur van de negatieve effecten van bepaalde tracés op de direct-betrokkenden zoals de grondeigenaren, de pachters of de aanwonenden.

Ten vierde omdat bepaalde beoordelingscriteria ontbreken. Zoals:

a) Mate van inkomstenderving als gevolg van dit tracé

Er is wel enige aandacht voor de inkomstenderving van boeren middels de criteria '*effect op landbouwareaal*' en '*effect op huiskavel*', maar alleen als de boer ook grondeigenaar is. Wat echt ontbreekt is een criterium dat inkomstenderving van niet-grondeigenaren meeweegt. Dat zou recht doen aan het negatieve effect van het fietspad voor pachters. Maar ook voor sommige lokale horecaondernemers (zoals bijv. café Veldzicht in Metslawier, café Fryslân in Oostrum of het rustpunt in Oostrum) die door een Súd Ie fietspad juist klanten zullen gaan verliezen.

b) Effect op de bedrijfsvoering

Dat het effect op de bedrijfsvoering als criterium ontbreekt is echt een grote misser en een duidelijk teken dat men zich er echt onvoldoende in heeft verdiept wat een toeristisch fietspad zou gaan betekenen voor de aanwonenden. Want een gestage stroom aan toeristische fietsers (zoals wij die op zonnige dagen ook wel over de Tichelwei zien fietsen) op de veel te smalle wegen van tracés 4 en 5 zal ontwrichtend werken op de bedrijfsvoering van de landbouwbedrijven daar. Het zal niet alleen gevaarlijk en hinderlijk zijn, het zal ook een aanslag zijn op de portemonnee als boeren of loonwerkers steeds moet wachten tot de weg vrij is voor hen. Dit criterium zou ook recht hebben gedaan aan het feit dat nieuwe kavelsloten de boeren zullen opzadelen met hekkelspecie die zij zullen moeten verwerken (een extra kostenpost) en het feit dat nieuwe bermen zullen zorgen voor ongewenste uitzaaiing van akkerdistel of berenklaauw. Tot slot zou dit criterium recht hebben gedaan aan de plaatselijke onderneming voor wie de afgelegen locatie en de rust en ruimte die dat biedt, juist het '*Unique Selling Point*' van de onderneming vormt.

c) Effect op aanwonenden

In de beoordelingsmethodiek heeft het ook ontbroken aan een criterium dat recht doet aan negatieve effecten op aanwonenden. Nu wordt dit slechts meegewogen in '*overlast tijdens de realisatie*' en '*bereikbaarheid van woningen, bedrijven en kavels tijdens de aanleg*'. Dat aanwonenden ná de aanleg voor de rest van hun leven inbreuk gaan ervaren op hun rust en privacy wordt niet meegenomen in het onderzoek en dat is niet terecht.

d) Mogelijkheden voor grondruil binnen redelijke afstand

Zoals eerder aangegeven is niet elke grondeigenaar of pachter geholpen met financiële compensatie. Dus ook een criterium voor grondruilmogelijkheden had niet mogen ontbreken.

e) Draagvlak bij aanwonenden

In de set criteria is wel een criterium opgenomen over het draagvlak bij stakeholders, maar het draagvlak onder aanwonenden is nergens meegenomen. En dat had wel moeten.

f) Effect van de omgeving op de beleving van de fietser

Met name tracé 4 loopt wel langs de Súd Ie, maar op dat traject ligt de Súd Ie direct náást de zeer

drukke Lauwersseewei. Dat tempert het genieten van de natuur en het fietsen langs het water natuurlijk behoorlijk. Zeker iets wat in het zoeken naar een ideale belevingsroute wel meegenomen had moeten worden.

Concluderend kunnen we stellen dat de set gekozen criteria onevenwichtig is en onvoldoende recht doet aan de belangen van aanwonenden.

1.4.2 De kwestie van de weging van factoren/criteria

Arcadis geeft aan dat alle criteria even zwaar zullen wegen (Arcadis rapport blz. 35). Er is verder geen onderbouwing van de reden hiervoor, maar discutabel is die keuze zeker wel want wat het zwaarst is, zou ook het zwaarst moeten wegen. Hierover verderop meer.

Ondanks het feit dat men dus claimt dat alle criteria even zwaar meewegen, is dat bij nader inzien toch niet het geval. Zo weegt de grond, die nodig is voor het fietspad, wel op 5 verschillende manieren mee namelijk bij

- 1) *'effect op landbouwareaal'*,
- 2) *'effect op huiskavel'*,
- 3) *'investeringskosten (lengte fietspad/kunstwerken/grondaankoop/ophogen verbreden lokale waterkering)'*,
- 4) *'verwerven gronden'* en
- 5) *'draagvlak stakeholders'* (Bij Arcadis zijn alleen grondeigenaren stakeholders).

Ook de *'eenvoud van de oplossing'* is een criterium wat ongemerkt meerdere keren zou kunnen meetellen, bijvoorbeeld bij

- 1) *'mate van overlast tijdens de realisatie'*
- 2) *'korte doorlooptijd bij realisatie'* en
- 3) *'snelle aanvang realisatie'*.

Ook zaken die ontwerp-opgaven vormen, kunnen op meerdere criteria hun invloed hebben.

Los van het feit dat criteria dus geenszins, zoals Arcadis beweert, allemaal even zwaar wegen, doet deze manier van beoordelen ook geen recht aan de zwaarte van de verschillende criteria. Want het zou betekenen dat *'overlast tijdens de realisatie'* even zwaar weegt als *'effect op landbouwareaal'*. Of om het nog vreemder te maken dat *'het effect op landbouwareaal'* even zwaar weegt als *'de herkenbaarheid van de route'*. Het betekent dus dat iets tijdelijks (de aanleg) even zwaar weegt als iets langdurigs (grondverlies, hinder bij bedrijfsvoering, inkomstenderving) en dat inkomstenderving (minder grond = minder koeien = minder inkomsten) even zwaar weegt als de duidelijkheid van de route.

Totaal onvergelykbare zaken zowel in aard als in ernst, die méér zorgvuldigheid in de weging rechtvaardigen dan "alles telt even zwaar".

1.4.3 Het toekennen van de scores

De toekenning van de scores aan de beoordelingscriteria is niet eenduidig. Nu is eenduidig beoordelen niet eenvoudig, maar in een zaak als deze, waar de belangen, vooral van de aanwonenden, erg groot zijn, is extra zorgvuldigheid geboden en dienen toegekende scores onderbouwd en verifieerbaar te zijn. Dat zijn ze nu niet.

Ook worden sommige beoordelingscriteria stelselmatig te licht beoordeeld. Zo scoort alleen tracé 4a negatief op verkeersveiligheid, terwijl ook tracés 4b, 5a en 5b hier negatief op hadden moeten scoren omdat al deze tracés te smal zijn voor zowel fietsers als landbouwverkeer.



Figuur 6: Verkeerssituatie Mellemawei



Figuur 5: Verkeerssituatie aftakking Tichelwei

Ook de impact op landbouwareaal of huiskavel wordt stelselmatig te licht beoordeeld. Alleen 4 en 4b scoren negatief op 'effect op landbouwareaal' terwijl alle tracés 4 en 5 een negatief effect hebben op landbouwareaal en tracé 4 en tracé 5b zelfs een zéér negatief effect. Iets vergelijkbaars geldt voor 'effect op huiskavel'. Voor alle tracés 4 en 5 is grond nodig die behoort tot huiskavel. Dus alle tracés 4 en 5 hadden negatief moeten scoren op dit criterium en tracés 4, 4b en 5b zelfs zéér negatief.

Omdat dus nergens een onderbouwing of verantwoording van de scoretoekenning gegeven wordt, is het vaak ook maar gissen waarom aan een bepaald criterium een + of een – wordt toegekend. Het zou duidelijker zijn geweest als er een scorematrix zou zijn opgesteld.

Bijvoorbeeld als volgt:

Score	—	— —	0	+	++
Snelle aanvang realisatie	Langer dan 6 maanden	2-6 maanden	NVT	1 – 2 maanden	Binnen een maand
Verwerven gronden	Meer dan 1 ha	0 – 1 ha	NVT	NVT	NVT

Zo zou ook direct inzichtelijk zijn geworden dat de gehanteerde 5-punts schaal in heel veel gevallen slechts een beoordeling op een 3-punts schaal is geweest. Dit is bijvoorbeeld het geval geweest bij alle criteria met de omschrijving 'effect op...' omdat het fietspad nooit een positief effect op landbouw-areaal, huiskavel, weidevogels of wat dan ook zal hebben. Maar ook een criterium als 'onderhoudskosten' kan nooit positief scoren, omdat onderhoud nu eenmaal nooit geld opbrengt, maar altijd geld kóst.

Ons ontbreekt het aan een beoordelingsmatrix, maar als belanghebbenden kennen wij de plaatselijke situatie natuurlijk terdege. Vanuit die kennis hebben wij in 34 gevallen kunnen constateren dat de toegekende scores niet in overeenstemming waren met de realiteit in het veld. Wij hebben die 34 gevallen beschreven en per situatie onderbouwd aangegeven wat de gecorrigeerde score zou moeten zijn. Vanwege de leesbaarheid van dit stuk hebben we de lijst met de beschrijving van die 34 gevallen opgenomen in [Bijlage 4](#).

De gecorrigeerde scores die uit die lijst naar voren zijn gekomen hebben wij vervolgens overgebracht naar de tabel. De tabel met de gecorrigeerde scores voor alle tracés S t/m Z is te vinden in [Bijlage 5](#).

Samengevat:

In 34 gevallen heeft Arcadis – ten onrechte – positievere scores toegekend aan de beoordelingscriteria van tracés 4 en 5 dan de feitelijke situatie rechtvaardigt. Dit heeft ertoe geleid dat al deze tracés gunstiger naar voren kwamen dan ze feitelijk zijn.

In de tabel hieronder staan twee rijen totaalscores voor de tracés tussen Jouswier en Dokkum:

- De eerste rij geeft de totaalscores vóór correctie weer. Dus de totaalscore op basis van de door Arcadis toegekende scores.
- De tweede rij geeft de totaalscores weer nádat de foutieve scores van Arcadis zijn gecorrigeerd. Het verschil is ontluisterend.

Tracé	S = 4 tot aan Central As	T = 4 + 5a	U = 4 + 5b	V = 4a + 4 + 5a	W = 4a + 4 + 5b	X = 4b + 5b	Y = Metslawier-route	Z = Oostrum-route
Totaalscore zonder correctie	-4	11	3	18	10	-2	24	23
Totaalscore mét correctie	-7	-7	-25	-8	-26	-32	24	23

De oranje gemarkeerde tracés zijn de tracés die door Arcadis tot voorkeurstracés zijn gekozen. Na correctie vallen ze negatief tot zéér negatief uit.

De groen gemarkeerde tracés zijn de tracés die ónze voorkeurstracés zijn. Zij scoren tussen de 16 en 48 punten *beter* dan de voorkeurstracés van Arcadis en hadden dan ook beslist meegenomen moeten worden in het onderzoek.

Wij willen hier nogmaals met nadruk stellen dat Arcadis haar onderzoeksresultaten dus echt té rooskleurig heeft gepresenteerd. De beoordeling van voorkeursroute V (4a+4+5a) valt na correctie 26 punten lager uit dan de beoordeling van Arcadis. Die van voorkeursroute W (4a+4+5b) maar liefst 36 punten lager.

Wij hebben bij deze wel aan kunnen tonen dat de voorkeurstracés van Arcadis (tracés V en W) op basis van hun rechtmatige scores (-8 en -26) nóóit tot voorkeurstracé gekozen hadden mogen worden.

De door ons aangedragen alternatieve tracés zijn beide wél geschikt als voorkeurstracé (+24 en +23).

1.5 Een laatste kritische opmerking ten aanzien van de gehanteerde beoordelingsmethodiek.

Het plan voor een fietspad “langs de Súd Ie” heeft tot veel enthousiasme geleid bij sommigen (ondernemers in de toeristische kernen en sommige lokale recreanten bijvoorbeeld) en tot veel onrust en weerstand bij anderen (aanwonenden en horecaondernemers in sommige dorpen). Zoals we al hebben betoogd vinden wij de belangenafweging van voor- en tegenstanders beneden alle peil, vooral gezien het feit dat een dergelijk fietspad een enorme impact zal hebben op vele aanwonenden en dat men zelfs onteigening overweegt als grondeigenaren niet mee zouden willen werken. Wij vinden het daarom des te opvallender dat in de beoordelingsmethodiek het aspect of het fietspad daadwerkelijk langs de Súd Ie loopt maar voor 2/31^e meetelt in de weging. Namelijk bij de criteria ‘*beleving landschap (Waddenlandschap/Súd Ie)*’ en bij ‘*relatie met waterrecreatie*’. Zeer opvallend.

Het maakt in ieder geval wel de weg vrij om voor tracés 4 en 5 de routes over Metslawier en Oostrum als serieuze – en betere – alternatieven te overwegen.

1.6 Conclusie

In dit hoofdstuk hebben we laten zien dat het onderzoek van Arcadis zeker niet de beste optie naar boven heeft gehaald om per fiets van Jouswier naar Dokkum te komen. Deels is dat omdat cruciale routemogelijkheden niet meegenomen zijn in het onderzoek, deels omdat de manier van onderzoeken de nodige gebreken vertoont. Zo zijn de onderzochte tracés niet altijd eenduidig geformuleerd, heeft men geprobeerd missing links op te heffen waar in feite helemaal geen sprake is van missing links, zijn bepaalde essentiële beoordelingscriteria niet meegenomen en zijn er in de toekenning van scores aan de criteria veel fouten gemaakt. Fouten die o.a. veroorzaakt zijn omdat een aantal zaken, zoals de verkeersveiligheid, stelselmatig te licht zijn ingeschat, of omdat men de daadwerkelijke situatie in het veld heeft onder- of overschat, of omdat bepaalde aspecten, zoals onderhoudskosten, stelselmatig positief zijn meegewogen terwijl die natuurlijk negatief hadden moeten meewegen.

De conclusie is dan ook gerechtvaardigd dat het onderzoek geen recht heeft gedaan aan de feitelijke situatie van het traject tussen Jouswier en Dokkum en niet tot het beste voorkeurstracé heeft geleid en daarmee ook geen recht heeft gedaan aan de belangen van betrokkenen.

In het volgende hoofdstuk zullen we inzoomen op het rapport en vooral op beweringen uit het rapport die niet kloppen met de feiten of een te rooskleurige voorstelling van zaken geven.

2 HET RAPPORT

Van het verkennend onderzoek naar een geschikt voorkeurstracé voor een fietspad Súd Ie heeft Arcadis een rapport opgesteld. In dit rapport staan nogal wat ongerijmdheden, tegenstrijdigheden, onduidelijkheden maar ook regelrechte onwaarheden. We zullen dit hieronder toelichten.

We beginnen met wat algemene punten ten aanzien van het rapport. Daarna volgen specifieke kritiekpunten die zijn toegespitst op tracés 4 en 5. We sluiten daarbij aan bij de paginavolgorde van het rapport en zullen de betreffende pagina ook steeds vermelden zodat alles ook te verifiëren is.

2.1 Algemene opvallende of storende punten in het rapport:

- De begrippen huiskavel en huiserf worden door elkaar gebruikt. In de tekst wordt meestal huiskavel gebruikt, in de legenda bij de kaartjes meestal huiserf. Het is onduidelijk of ze hetzelfde betekenen.
- De legenda is niet bij alle kaarten hetzelfde. Verwarrend, vooral omdat ze wél veel op elkaar lijken.
- De legenda bij de kaarten zélf zijn onduidelijk en verwarrend. Zo is een gestippelde groene lijn volgens de legenda een aanduiding van een *huidige fietsknooppuntenroute*. Route 5a is echter óók groen gestippeld, toch is dit géén huidige fietsknooppuntenroute. Ook de huiskavels worden niet consequent gemarkeerd. Zo zijn op de kaarten bij tracé 3 de huiskavels wél gemarkeerd. Op de kaarten van de tracés 4 en 5 *niet*. Hierdoor lijkt het alsof bij tracés 4 en 5 geen huiskavels betrokken zouden zijn, terwijl de voorgestelde voorkeurstracés daar maar liefst 5 huiskavels doorsnijden!
- Wat ook erg verwarrend is geweest, is het feit dat de indeling van de tabel op blz. 62/63 behoorlijk ánders is dan de indeling van alle andere tabellen. Zo vallen '*doorlooptijd bij realisatie*' en '*snelle aanvang realisatie*' in alle tabellen onder het hoofdcriterium '*Planning en kosten*', maar in de eindtabel op blz. 62/63 ineens onder hoofdcriterium '*Doelbereik*'. Uiterst vreemd omdat de doorlooptijd of een eventuele snelle aanvang echt niet tot de kwaliteit van de fietsverbinding voor de gebruiker gerekend kunnen worden. De sub criteria '*eenvoud van de oplossing*' en '*efficiënt met beschikbare middelen omgaan*' vallen in de tabel op blz. 62/63 ineens onder hoofdcriterium '*Vergunbaarheid*' terwijl ze in alle andere tabellen onder het hoofdcriterium '*Planning en kosten*' vielen. Ook de volgorde van de sub criteria is in de tabel op blz. 62/63 anders dan in de overige tabellen. Lastig en uiterst verwarrend!

2.2 Pagina 23: Eén pagina met vijf aanwijsbaar onjuiste beweringen:

Op blz. 23 doet Arcadis een poging om het voorstel voor een nieuw fietstracé langs de Súd Ie te onderbouwen en te rechtvaardigen vanuit het bestaande fietsroutenetwerk, waar in haar ogen het nodige aan ontbreekt of aan mankeert. Arcadis doet daarbij maar liefst 5 (!) uitspraken die niet kloppen met de feiten, namelijk

1. De bewering dat de huidige fietsroutes over bestaande wegen voeren;
2. De bewering dat er minder oost-westverbindingen zijn dan noord-zuid verbindingen;
3. De bewering dat de huidige routes niet afwisselend zouden zijn en dat deze niet langs cultuur-landschappelijke of cultuurhistorische plekken zouden leiden;
4. De bewering dat bestaande routes geen of weinig interactie zouden hebben met de recreatievaart;
5. De bewering dat een aantrekkelijke verbindingen tussen Dokkum en het Lauwersmeer/Esonstad ontbreekt.

Allemaal onjuiste beweringen zoals wij hierna zullen aantonen:

1) Aantoonbaar onjuiste bewering 1:

Arcadis schrijft (blz. 23, 1^e alinea): *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.*

De bewering dat het huidige fietsnetwerk zou bestaan uit routes over bestaande wegen is onjuist. In onze gemeente zijn diverse fietspaden die *niet* over bestaande wegen gaan.

Voorbeelden zijn:

- Het fietspad langs het Grutdijp;
- Het fietspad langs de Paesens;

- Het fietspad langs de Dokkumer Ee en
- Grote delen van het rondje Lauwersmeer.

Het klopt ook niet dat fietsen over bestaande wegen niet altijd optimaal zou zijn, zowel voor het gebruik (veiligheid) als de beleving. Er zijn namelijk ook fietspaden die vrij náást bestaande wegen lopen en een veilige beleving van de route bieden.

Voorbeelden zijn:

- De Humaldawei tussen Metslawier en Nylân/de Saatsenwei
- De Roptawei, Dokkumerwei en Metslawiersterweg tussen Metslawier en Dokkum
- De Sierksmawei en Grytmanswei tussen de Oosternijkerk en Wetsens
- De Tichelwei tussen knooppunt 11 en Dokkum.

De gedane beweringen zijn dus aantoonbaar onjuist.

Daarnaast is het wel héél erg tegenstrijdig als Arcadis hier enerzijds aangeeft dat het voor fietsers niet optimaal is om wegen met zwaar landbouwverkeer te moeten delen, maar anderzijds toch voorkeurstracés voorstelt die nog veel minder optimaal zijn, omdat ze voeren over wegen die nog smaller (zie foto hiernaast), maar periodiek ook veel drukker zijn, omdat het huiskavelwegen zijn en dus de verbinding vormen tussen de percelen en de erven.



Figuur 7: Zo smal zijn sommige wegen

2) Aantoonbaar onjuiste bewering 2

Arcadis schrijft (blz. 23): *In de huidige situatie vormen relatief veel fietsroutes Noord-zuidverbindingen tussen de dorpen, haaks op de Súd Ie. Aantrekkelijke Oost-Westverbindingen zijn schaarser.*

Dit is onjuist want er zijn welgeteld 3 Noord-Zuidverbindingen in het gebied rond de Súd Ie nl:

- 1) Ee – Oostmahorn
- 2) Ee – Anjum
- 3) Ee – Metslawier

Er zijn daarentegen maar liefst 6 Oost-Westverbindingen tussen de dorpen namelijk:

- 1) Anjum – Oostmahorn
- 2) Lioessens – Anjum
- 3) Morra – Lioessens
- 4) Wetsens – Metslawier
- 5) Aalsum – Wetsens
- 6) Oostrum – Ee

3) Aantoonbaar onjuiste bewering 3:

Arcadis schrijft (blz. 23, 3^e alinea): *De huidige fiets- en wandelroutes zijn ook niet altijd even afwisselend en ontsluiten niet of nauwelijks de bestaande landschappelijke parels (zowel cultuur- als natuurlandschap) en cultuurhistorisch gezien waardevolle plekken; het ontbreekt aan een belevingsroute langs de Súd Ie.*

Voor de tracés 4 en 5 klopt deze uitspraak niet. In het gebied tussen de Jouswier en Dokkum zijn twee bestaande routes – de Metslawier-route en de Oostrum-route – die beslist langs cultuurlandschappelijk en cultuurhistorisch interessante plekken voeren. Wij hebben dat hiervoor in 1.3.2 al uitgebreid genoemd. Een beschrijving van de routes is te vinden in [Bijlage 2](#) (Metslawier-route) en [Bijlage 3](#) (Oostrum-route).

4) Aantoonbaar onjuiste bewering 4:

Arcadis schrijft (blz. 23, 4e alinea): *Het huidige fietsnetwerk heeft weinig interactie met de recreatievaart. Waterrecreanten worden daardoor nauwelijks verleid het gebied per (vouw)fiets te verkennen. Dit heeft uiteraard ook een economische kant: ze geven ook niet of nauwelijks geld uit in de dorpen.*

Ook deze bewering is beslist onjuist. Er zijn in de gemeente Noardeast Fryslân zeker drie routes met juist heel veel mogelijkheden voor interactie met de recreatievaart namelijk:

1. De fietsroute langs het Grutdjip
van knooppunt 11 aan de Tichelwei tot aan Dokkumer Nieuwe Zijlen
2. De fietsroute langs de Dokkumer Ee
van Dokkum tot aan Leeuwarden
3. De fietsroute langs of om het Lauwersmeer
rondje Lauwersmeer met zowel een jachthaven als Marrekrite aanlegplaatsen in het gebied

Ook de hiervoor beschreven bestaande routes via Metslawier en Oostrum hebben een, zij het bescheiden, interactie met de recreatievaart namelijk de aanlegplaats bij de Reidswâl bij Jouswier en de aanlegplaats langs het Grutdjip bij knooppunt 11 aan de Tichelwei.

Volgens de geciteerde tekst moeten waterrecreanten verleid worden om het gebied per (vouw)fiets te verkennen en geld uit te geven in de dorpen. Maar de voorgestelde fietsroute Súd Ie doet, behalve Jouswier waar geen geld uitgegeven kan worden, *geen énkél dorp aan!* De genoemde routes via Metslawier en Oostrum doen dat wél. De Metslawier-route komt langs café Veldzicht in Metslawier en de Oostrum-route komt langs het Rustpunt en Café Fryslân in Oostrum. Beide routes zijn zowel voor de horecaondernemers als voor de vaarrecreanten béter dan de tracés 4 en 5 van het Súd Ie fietspad om de volgende redenen:

- Voor de plaatselijke horecaondernemers zijn de Metslawier-route en de Oostrum-route gunstiger dan het Súd Ie fietspad, omdat deze routes wél toeristen langs hun horecagelegenheden voert. Het Súd Ie fietspad doet dat juist níet en zorgt dus voor mínder klandizie in plaats van *méér*.
- Voor vaarrecreanten zijn de bestaande routes wenselijker dan een Súd Ie fietspad, want als zij overstappen van varen naar fietsen willen zij juist iets ánders verkennen dan datgene waar zij zojuist langs zijn gevaren of later nog langs zullen varen. Zij zullen toch per fiets vooral datgene willen verkennen waar zij juist met de boot niet kunnen komen. En ook voor hen zijn dan de fietsroutes langs horeca interessant omdat de vaarroute over de Súd Ie onderweg geen enkele horecagelegenheid aandoet.

Op basis van de hiervoor aangehaalde tekst van Arcadis dat de toeristen ook niet of nauwelijks geld uitgeven in de dorpen zou men de indruk kunnen krijgen dat Arcadis c.q. de Projectgroep oog heeft voor de belangen van ondernemers in de dorpen. Maar toen een van de ondernemers uit de dorpen (nota bene de ondernemer die echt klanten gaat *verliezen* als tracés 4 en 5 door zouden gaan) vroeg of hij dan een bord zou mogen plaatsen ter promotie van zijn bedrijf. bijvoorbeeld met de tekst: *“koffie met appelgebak over 2 km die kant op...”* was de reactie dat *“verrommeling van het landschap voorkomen diende te worden”*. (reactie op vraag 48 uit de reactienota)

Een nogal zuinige reactie uit de mond van een projectgroep die voorstelt om tussen Jouswier en Dokkum zo’n 3 tot 4 ha landbouwgrond om te zetten in fietspad.

5) Aantoonbaar onjuiste bewering 5:

Arcadis schrijft (blz. 23, 5^e alinea): *Op hoger schaalniveau ontbreekt een aantrekkelijke fietsverbinding tussen de stad Dokkum en het natuurgebied Lauwersmeer/vakantiepark Esonstad (incl. koppeling met het ‘Rondje Lauwersmeer’)*

Voor wat betreft de tracés 4 en 5 gaat ook deze bewering niet op. Zoals eerder aangegeven zijn er al twee goede, veilige en aantrekkelijke fietsverbindingen tussen Dokkum en Jouswier. En vanaf Jouswier zijn er ook legio mogelijkheden om bij het Lauwersmeer of Esonstad te komen. Hetzij via Ezumazijl hetzij via andere routes. En aantrekkelijk? Dat is natuurlijk subjectief, maar wie houdt van het weidse landschap zal al deze routes beslist aantrekkelijk vinden.

Voor de koppeling met het ‘Rondje Lauwersmeer’ kan men vanaf Dokkum via de Tichelwei en dan langs het Grutdijp naar Dokkumer Nieuwe Zijlen fietsen en daar aansluiten op het ‘Rondje Lauwersmeer’. Dus een koppeling met het “rondje Lauwersmeer” is er wél. Ook deze bewering is dus echt onjuist.

Conclusie:

De poging van Arcadis om het voorstel voor een nieuw fietstracé langs de Súd Ie te onderbouwen en te rechtvaardigen vanuit gebreken aan het bestaande fietsroutenetwerk zijn dus echt gestoeld op onwaarheden.

2.3 Pagina 27: De Lauwersseewei:

Op pagina 27 wordt gesteld dat een noordelijke Súd Ie route langs de N361 (Lauwersseewei) niet is meegenomen in het vooronderzoek vanwege de verkeersveiligheid en het feit dat door deze drukke autoweg de gewenste beleving niet gerealiseerd kan worden. Het is dan wel vreemd dat men op tracé 4 dan wél variant 4 over de zuidoever van de Súd Ie voorstelt, want over de gehele lengte van variant 4 (die tot voorkeurstracé wordt bestempeld) ligt de Lauwersseewei op zeer korte afstand van het fietspad. Dus ook op de zuidoever zal de verkeersdruk de beleving behoorlijk inperken.

2.4 Pagina 29: Een te rooskleurige voorstelling van zaken:

Arcadis schrijft (blz. 29 onder ‘deeltracé 5’): *Onderdeel 5b loopt grotendeels over de bestaande Mellemawei*. Deze formulering, zonder verdere toelichting, wekt de indruk dat dit tracé eenvoudig en goedkoop zal zijn. Dat is beslist *niet* het geval. Gerekend vanaf de Súd Ie richting Tichelwei is de situatie van tracé 5b als volgt:

- De eerste 300 meter is weiland. Om daar fietspad van te maken zal men hier dus wel degelijk grond moeten verwerven.
- Daarna is er 500 meter semi-verharde reed. Deze is, zoals eerder vermeld, niet breed genoeg voor fietsers en landbouwvoertuigen om elkaar te kunnen passeren. In de huidige setting is er geen ruimte voor verbreding en ook geen ruimte voor het aanleggen van passeermogelijkheden. Zou men de situatie verkeersveilig willen maken door een vrij liggend fietspad ernaast aan te leggen, dan zal ook hier grond voor moeten verworven. Arcadis doet hierover geen uitspraken. Wel geeft zij tracé 5b – geheel onterecht – op verkeersveiligheid een neutrale score!
- De reed is ongeschikt voor fietsers. De huidige verharding bestaat uit gefreesd asfalt dat zich onder smalle fietsbanden gedraagt als grind. Het maakt sturen onvoorspelbaar met alle risico's en gevaren van dien. Wil men de reed veilig en fietsvriendelijk maken dan zal hier degelijke verharding moeten komen. Wil men die verharding een lange levensduur geven, dan zal er eerst serieus gewerkt moeten worden aan een beter cunet, want de huidige ondergrond in combinatie met de zeer zware landbouwvoertuigen (waaronder een gierwagen van zo'n 35 ton) maakt de reed zeer onderhoudsgevoelig. Momenteel moeten jaarlijks meerdere keren de gaten en kuilen als gevolg van het zware landbouwverkeer gerepareerd worden.
- Na de reed komt de bypass Tilbuorren. Ook daar moet weer 300 meter weiland omgezet worden naar fietspad en ook hiervoor moet weer grond verworven worden. Tevens moeten in deze bypass twee (!) bruggen gerealiseerd worden.
- De laatste 300 meter voeren over bestaande weg. Te smal, maar wel met een redelijke berm.

Het mag duidelijk zijn dat de bewering '*Onderdeel 5b loopt grotendeels over bestaande wegen*' geen recht doet aan de feitelijke situatie en dat het zeer misleidend is om aan variant 5b een positieve score te geven voor 'eenvoud van de oplossing'.

2.5 Pagina 30: Een aanwijsbaar onjuiste weergave van het aantal betrokken grondeigenaren:

De kaart op blz. 30 pretendeert een overzicht te geven van grondeigenaren voor het fietspad Súd Ie. Volgens de kaart zou het voor tracés 4 en 5 om in totaal zes (6) grondeigenaren (H t/m M) gaan. Dit is onjuist. In werkelijkheid gaat het om twaalf (12) eigenaren (H t/m S). Tweemaal zoveel dus! Zie het overzicht in [Bijlage 6](#). Het rapport geeft dus aantoonbaar een onjuiste weergave van het aantal betrokken grondeigenaren.

2.6 Pagina 31: Eén pagina met drie aantoonbaar onjuiste beweringen:

1) Aantoonbaar onjuiste bewering 1:

Arcadis schrijft (Blz. 31 onder Deeltracé 4): *Voor variant 4a is bij de betreffende grondeigenaren voldoende draagvlak.*

Opnieuw een onjuiste bewering. Variant 4a is van invloed op drie grondeigenaren: I, M en N (zie [Bijlage 6](#)). Twee van deze drie grondeigenaren zijn *niet* benaderd voor overleg (maar hebben aangegeven tégen tracé 4a te zijn). De derde grondeigenaar is ook tégen tracé 4a.

2) Aantoonbaar onjuiste bewering 2:

Arcadis schrijft (Blz. 31 onder Deeltracé 5): *Onderdeel 5a loopt grotendeels over bestaande wegen. De grondeigenaren staan in beginsel neutraal tegenover de realisatie van dit onderdeel, waarbij er in de uitwerking aandacht gevraagd wordt voor bijvoorbeeld een te maken passeerstrook voor landbouwverkeer op de bestaande weg.*

De werkelijkheid is anders. De betreffende grondeigenaren staan beslist negatief tegenover de realisatie.

3) Aantoonbaar onjuiste bewering 3

Arcadis schrijft (Blz. 31 onder Deeltracé 5): *Voor het plaatselijk omleggen van het fietspad om Tilbuorren heen (onderdeel 5b), is bij de grondeigenaren voldoende draagvlak aanwezig.*

Deze bewering is wel het duidelijkste voorbeeld van de slechte kwaliteit van zowel het onderzoek als de rapportage ervan. De betreffende grondeigenaar is namelijk in het geheel niet geraadpleegd over deze omlegging, terwijl de omlegging dus wél – zonder overleg – over zijn grond is gepland!

2.7 Pagina 52: Een onnauwkeurig geselecteerde kaart:

De kaart op blz. 52 heeft als doel inzicht te geven in de varianten van tracé 4. De kaart is onnauwkeurig geselecteerd omdat belangrijke delen van tracés 4 en 4b (nl. de aansluiting op tracés 5) er niet op staan.

2.8 Pagina 54: Een onnauwkeurig geselecteerde kaart:

De kaart op blz. 54 heeft als doel inzicht te geven in de varianten van tracé 5. Ook deze kaart is onnauwkeurig gekozen omdat op deze kaart een belangrijk deel van tracé 4 niet is weergegeven. Tracé 5a kan echter alleen gerealiseerd worden als ook (het verlengde) tracé 4 met een brug over de Oostrumer Opvaart gerealiseerd wordt. Dit punt had op zijn minst duidelijk zichtbaar moeten zijn. Die brug is namelijk nog een belangrijk aandachtspunt. Hierover verderop bij [2.9](#) meer.

2.9 Pagina 63: Een bewering die tegenstrijdig is met de bewering op pagina 71:

Onder de tabel op blz. 63 staat nog het volgende te lezen: *Omdat er in de Waddenfondsaanvraag fase 3 circa 8 km aan nieuw aan te leggen en circa 4 km op te waardenen fietspad is voorzien, is in het kader van efficiënt omgaan met beschikbare middelen gekozen voor variant 3b over bestaande wegen in deeltracé 3 en variant 5a in deeltracé 5.*

Het is vreemd dat hier ineens gesteld wordt dat vanwege het efficiënt omgaan met de beschikbare middelen gekozen wordt voor variant 5a in tracé 5, terwijl op andere plaatsen, zoals op blz. 71 van het rapport, wordt aangegeven dat men zowel variant 5a als variant 5b wil realiseren, omdat ze niet als varianten tegenover elkaar te plaatsen zijn, maar complementair aan elkaar zijn. Een vreemde uitspraak, want natuurlijk zijn ze wél als varianten tegenover elkaar te plaatsen. Daar zijn ze immers op uitgekozen om ze als varianten met elkaar te vergelijken. En zeker zou je kunnen stellen dat ze op een bepaalde manier complementair aan elkaar zijn, maar dit zou je kunnen beweren van alle varianten binnen de verschillende tracés. Maar het feit dat ze – op een bepaalde manier complementair zijn – is nog geen reden om ze beide te realiseren. En het getuigt zéker niet van het efficiënt omgaan met de beschikbare middelen om dat te doen!

2.10 Pagina 69: Een onjuiste bewering in samenhang met onzorgvuldigheid:

Al eerder, bij [2.7](#), is aangegeven dat er – om variant 5a te kunnen verwezenlijken – een brug moet komen over de Oostrumer Opvaart. In het rapport staat op blz. 69, 2^e alinea, dat deze brug een doorvaarthoogte dient te krijgen van 1,5 meter vanwege de ambitie van Dorpsbelang Oostrum om de Oostrumer Opvaart als vaarroute te ontwikkelen.

Dorpsbelang Oostrum is een vereniging, geen officieel bestuurlijk orgaan en het bestuur van Dorpsbelang is – zeker zonder ledenraadpleging – geen officiële vertegenwoordiger van de inwoners. De genoemde ambitie is, voor zover bekend, nog nooit tijdens een ALV met de leden besproken of in stemming gebracht, dus van een ‘ambitie van Dorpsbelang Oostrum’ is vooralsnog geen sprake.

Eventuele plannen, zo die er al zouden zijn, zijn ook nog nooit besproken met de aanwonenden van de Oostrumer Opvaart en dat zou toch een allereerste vereiste zijn. Het is dan ook vreemd dat een bepaalde doorvaarthoogte wordt geadviseerd vanwege een vermeende, maar niet gecontroleerde, ambitie van een vereniging, terwijl is verzuimd om over de doorvaarthoogte te overleggen met degenen die hier direct nadeel van zouden kunnen ondervinden. Immers een lage doorvaarthoogte zal de eerstwonenden direct na de brug, beperkingen geven ten aanzien van de doorvaarthoogte van hun eigen boot. Beperkingen die er nu niet zijn!



Ook hier overheerst verbazing over het proces. Er is duidelijk sprake geweest van tunnelvisie waarbij Arcadis zó gefocust is geweest op de wensen van de opdrachtgever (een fietspad langs de Súd Ie) dat zij de aanwonenden en hun belangen totaal over het hoofd heeft gezien. Van een professioneel Bureau had men toch anders mogen verwachten.

Figuur 8: Doorvaarthoogte 2.40m

2.11 Pagina 59 t/m 72: Handelen in strijd met de gehanteerde methodiek

In het Arcadis rapport wordt in het hoofdstuk ‘Afweging voorkeursvariant’ (blz. 59 t/m 72) de afweging voor de gekozen voorkeursvarianten toegelicht. Opvallend is hier dat de gehanteerde beoordelingsmethodiek geen enkele rol meer lijkt te spelen. Nergens wordt gerefereerd aan de optelsom van de gegeven scores, terwijl dat de bepalende factor is. Eigenlijk lijkt er vooral te worden ingezoomd op een aantal markante punten. Wij vinden dit een zwaktebod. Arcadis claimt de tracés op basis van criteria met elkaar te vergelijken, claimt ook dat het deeltracé met de beste totaalscore deel zal uitmaken van het voorkeurstracé, maar op het *moment suprême* laat zij die hele methodiek ineens varen.

Ten eerste omdat voor tracés 4 en 5 niet slechts de best scorende varianten verkozen worden tot voorkeurstracé (te weten tracé 4a met een totaalscore van +7 en tracé 5a met een totaalscore van +12), maar dat ook tracé 4 met een totaalscore van -1 ineens wordt toegevoegd. Gezien de eerder, bij [1.1](#) geschetste problemen, is dit wel begrijpelijk maar het maakt eens te meer pijnlijk duidelijk hoe inadequaar de gehanteerde beoordelingsmethodiek is geweest.

Ten tweede laat men de gehanteerde methodiek varen omdat Arcadis ineens besluit om *beide* tracés 5 te realiseren, dus 5a én 5b. Een gedegen onderbouwing waarom beide tracés gerealiseerd zouden moeten worden ontbreekt. Het wordt afgedaan (Arcadis rapport blz. 71) met de opmerking dat ook de tweede route (5b) “*in recreatieve zin, echt iets toevoegt aan het dorp Oostrum en het totale fietsroutenetwerk*”. Wat dat “iets” dan is, dat 5b zou toevoegen, wordt niet nader gespecificeerd.

Wat wij hier met name kwalijk aan vinden is dat Arcadis hier, zonder dit te motiveren, niet alleen afwijkt van haar eigen beoordelingsmethodiek (tracé 5a scoort aanmerkelijk hoger dan tracé 5b), ze handelt daarmee ook in strijd met wat zij belanghebbenden tijdens de overleggesprekken hebben voorgespiegeld. Zie ook [3.2](#) waar dit in meer detail is beschreven.

2.12 Conclusie

Het Arcadis rapport bevat nogal wat beweringen die niet stroken met de waarheid. Ook worden sommige zaken mooier voorgesteld dan ze zijn en bevat het rapport enkele onzorgvuldigheden.

Als het rapport een weerslag is van het onderzoek, zoals het geval zou moeten zijn, dan benadrukt dat nog eens te meer hoe laakbaar dit onderzoek is geweest.

3 HET PROCES

Hiervoor zijn we uitgebreid ingegaan op de meer technische fouten en onzorgvuldigheden in het onderzoek naar een voorkeurstracé voor het fietspad Súd Ie. Ook het onderzoeksproces is, met name voor aanwonenden van tracés 4 en 5, onzorgvuldig verlopen. Wij noemen de belangrijkste kritiekpunten:

3.1 Niet benaderd of betrokken in het proces:

Programmabureau *Súd Ie en Wetterfront Dokkum*, in wiens opdracht Arcadis een verkennend onderzoek heeft gedaan, heeft voor wat betreft tracés 4 en 5 verzuimd om te overleggen met de volgende direct belanghebbenden:

Bovenstaande personen zijn vooraf niet gehoord over hun wensen, ideeën of bezwaren ten aanzien van de tracés die verkend zouden gaan worden. Zij zijn ook achteraf niet geïnformeerd over de uitkomst van het onderzoek, zij hebben het rapport niet toegestuurd gekregen en ze zijn ook niet persoonlijk op de hoogte gebracht van het Webinar op 14 april.

Deze onzorgvuldige werkwijze heeft direct betrokkenen aangetast in hun mogelijkheden op inspraak. Dit is des te schrijnender omdat Arcadis in haar rapport op blz. 7 aangeeft dat het doel van de verkenningsfase juist was om tot een onderbouwd advies voor het voorkeurstracé te komen *in afstemming met direct belanghebbenden en stakeholders!* Wat Arcadis belijdt met de mond, heeft zij in de praktijk niet waargemaakt.

3.2 Misleidende voorstelling van zaken tijdens het overleg.

Tijdens het proces is er een gesprek geweest tussen een vertegenwoordiger van de projectgroep Súd Ie en Wetterfront Dokkum, een vertegenwoordiger van de Meindert Doumaleen stichting en diens pachter. In dit gesprek is er steeds sprake van geweest dat het voorkeustracé *óf* variant 5a zou worden *óf* variant 5b. Er is *nóóit* sprake van geweest dat zij *beide* zouden worden gerealiseerd. Niets-vermoedend vernamen zij pas toen het rapport hen werd toegestuurd dat – geheel in tegenstelling tot de eerder gevoerde overleggen – men nu dus van plan is om beide varianten uit te gaan voeren. Onzorgvuldig maar ook onbetamelijk omdat dit bijna een dubbele hoeveel grond vereist van betrokkenen!

3.3 Misleidende opstelling tijdens het gesprek

Tijdens het proces is er ook een gesprek geweest tussen Dhr. Riemersma en Mw. van den Ham (aanwonende Mellemawei) over de overlast van boten sinds de bouw van de botenhelling aan de Lauwersseewei. Dit gesprek verliep plezierig maar toch heeft betrokkene er een heel vervelend gevoel aan overgehouden.

- Ten eerste omdat het achteraf voelde alsof men haar, onder het mom van komen praten over de botenoverlast, had overvallen met vragen over het fietspad stond.
- Ten tweede omdat er gesuggereerd werd dat dit een eerste oriënterend gesprek was en dat er later nog overleggen met Arcadis zelf zouden volgen (hetgeen niet is gebeurd).
- Ten derde omdat er tijdens het gesprek een soort handeltje ontstond waarbij gesuggereerd werd dat als mevrouw mee zou werken aan het fietspad, men zich dan als ‘tegensprestatie’ zou inspannen voor de bescherming van de oever van haar erf. Dit is pas achteraf tot mevrouw doorgedrongen waarna zij erop heeft aangedrongen dat beide zaken gescheiden behandeld zouden worden.
- Ten vierde omdat het gespreksverslag een uitspraak van mevrouw bevatte die precies het tegenovergestelde was van de bewering die zij in feite had gedaan. Dit is later, op haar aandringen, wel gecorrigeerd, maar toch....het heeft toch een sterk gevoel van manipulatie achtergelaten.

De manipulatieve werkwijze van Arcadis/Súd Ie en Wetterfront werd haar pas echt duidelijk toen zij later de reactienota onder ogen kreeg. N.a.v. een vraag van iemand over de impact van het fietspad zo vlak om haar erf, werd als antwoord gegeven dat *hier vooraf met haar uitvoerig over zou zijn gesproken en dat in overleg met haar 5b achter haar woning was geprojecteerd*. Twee regelrechte leugens. Met haar is *kort* gesproken over het fietspad toen de plannen nog in een pril stadium waren. En toen haar werd gevraagd naar haar voorkeuren heeft zij duidelijk aangegeven – en dit is aantoonbaar in het gespreksverslag opgenomen – dat het duidelijk haar voorkeur had dat het fietspad juist *niet* direct naast haar erf zou komen. Een misleidende manier van “overleggen”.

3.4 Geen onpartijdig onderzoek naar het draagvlak.

Het onderzoek naar een voorkeustracé voor het fietspad is niet objectief en onpartijdig uitgevoerd. Van de gesprekken die wél met belanghebbenden zijn gevoerd, is een flink aantal uitgevoerd door leden van de projectgroep Súd Ie en Wetterfront Dokkum. Wij zagen hier bij 3.3 al een voorbeeld van.

Ook de gezamenlijke landeigenaren en gebruikers van het traject Reidswâl/Ezumazijl beschrijven deze situatie in hun vragen en opmerkingen n.a.v. de presentatie op 14 april. Zij stellen het volgende (zie reactienota, vraag 69B): *“In de presentatie werd gesteld dat onderzoeksbureau Arcadis informatie bij de landeigenaren/gebruikers heeft ingewonnen. Dit is voor genoemd traject Reidswâl/Ezumazijl niet correct. Bij navraag bleek geen van deze personen door Arcadis benaderd te zijn. In een eerder stadium is er met deze eigenaren/gebruikers contact geweest met de heren S. Kroes en P. Riemersma”*. Het feit dat de oriënterende gesprekken t.b.v. het onderzoek zijn uitgevoerd door de projectgroep die óók de opdrachtgever van het onderzoek is, maakt het onderzoek, met name naar het draagvlak, niet langer onafhankelijk en dat doet afbreuk aan de betrouwbaarheid van het onderzoek op dit vlak.



Dit kan nog onderstreept worden door het feit dat er een groep van dertien aanwonenden en belanghebbenden is die bezwaar hebben tegen deeltracés 4 en 5, terwijl het rapport op verschillende plaatsen claimt dat er voldoende draagvlak is voor deze tracés.

3.5 Onduidelijkheid over de verantwoordelijkheid over (delen van) het onderzoek.

Bij het doornemen van het rapport zijn er vragen gerezen over wie nu eigenlijk waarvoor verantwoordelijk is geweest in de onderzoeksopzet, de uitvoering van het onderzoek en/of het rapporteren ervan. Bij het doornemen van de beoordelingscriteria ontdekten wij dat sommige criteria voor ons, als niet-ingewijden, niet direct duidelijk of te verifiëren waren. Toen wij bureau Arcadis benaderden en hen om een toelichting vroegen, werden wij voor *inhoudelijk vragen en verdieping* verwezen naar projectbureau *Súd Ie en Wetterfront Dokkum*. Het riep bij ons de vraag op of wellicht ook de keuze van de criteria en/of de toekenning van de scores op deze criteria van de hand van het projectbureau zijn geweest. Als dat inderdaad het geval zou zijn, dan zou dat een extra reden zijn om de objectiviteit van het onderzoek in twijfel te trekken.

3.6 Geheimhouding/embargo en de onmogelijkheid tot inspraak of het ‘hijsen van protestvlaggetjes’

Tijdens een van de gesprekken tussen het projectbureau en de grondeigenaren van tracé 3 kwamen er plattegronden op tafel zodat men kon zien wat de situatie zou inhouden voor de verschillende eigenaren en hun percelen. Er werd bij gezegd dat de aanwezigen er verder met niemand over mochten praten.

Ook aan degenen aan wie het rapport van Arcadis werd rondgestuurd werd te kennen gegeven dat dit vóór het Webinar met niemand gedeeld mocht worden.

Voorafgaand aan de besluitvergadering van 4 juni werd aan de wethouder nog een aantal schriftelijke vragen gesteld. Een van die vragen (vanuit de FNP) luidde als volgt:

“Der binne ferskillende lûden, fan gjin goed oerlis mei direkt belanghawwenden, by de fraksje kaam.

Foaral dat it projekt te iensidich (fanút de gemeente) benadere wurdt. Bewenners hawwe hjir noed oer. Wêr leit dan ek it aksint? Op de tiidsdruk fan it projekt of om de omjouwing te belûken? Is it net ferstannich om efkes in fersnelling werom te skeakeljen?"

Het antwoord van de wethouder bevatte de volgende tekst:

"Het door Arcadis uitgevoerde tracéonderzoek is uitvoerig en geweest, waarbij het tegenstanders vrij staat een protestvlaggetje te hijsen, omdat men liever geen (meer) fietsers bij eigen woningen of bedrijf langs heeft"

Doordat niet alle belanghebbenden zijn benaderd en doordat daarnaast aan degenen die wél zijn benaderd verzocht is over deze zaak niet met anderen te praten, zijn veel aanwonenden en andere belanghebbenden onwetend gehouden over het onderzoek. Niet alleen hebben deze aanwonenden of andere belanghebbenden dus op geen enkel moment inspraak kunnen hebben in het voorkeurstracé, zij hebben ook beslist op geen enkel moment protestvlaggetjes kunnen hijsen. Want hoe kan men protesteren, als men geen weet heeft van wat er gaande is?

En wat erger was: toen men daar eenmaal wél weet van kreeg en als een bezetene toch protestvlaggetjes ging hijsen in de vorm van bezwaarbrieven en inspreken tijdens de besluitvergadering van 4 juni, zijn deze pogingen om alsnog bezwaar te maken – onder het mom van tijdsdruk – snel de kop ingedrukt. Het vervolg van de reactie van de wethouder op de vraag van de FNP luidde namelijk: *"Zonder uw tijdige beslissing kunnen we niet verder met de aanbesteding van de planuitwerking en ook niet met ook een nieuw bestemmingsplan welke dan later dit jaar tijdig in procedure zal moeten worden gebracht"*.

Alsof de beslissing over een voorkeurstracé niet even een paar weken uitgesteld had kunnen worden zodat aanwonenden en andere belanghebbenden de gelegenheid hadden gekregen om écht hun protestvlaggetje te hijsen, hun bezwaren kenbaar te maken en deze toe te lichten en zodat men samen met de bezwaarden in gesprek had kunnen gaan om gezamenlijk te zoeken naar oplossingen.

Conclusie:

Het mag duidelijk zijn dat het gehele proces om te komen tot een voorkeurstracé voor het fietspad Súd Ie niet heeft uitgeblonden in transparantie en dat het democratische gehalte van het hele proces derhalve van een zeer laag niveau is geweest.

4 TOT SLOT

In het voorgaande hebben wij u een aantal tekortkomingen laten zien van het onderzoek naar een voorkeurstracé voor deeltracés 4 en 5 van een fietspad Súd Ie:

- Er heeft geen duidelijke een eenduidige vergelijking van tracé-onderdelen plaatsgevonden
- Er is gepoogd missing links te ondervangen, die feitelijk geen missing links zijn
- Geschikte alternatieven zijn niet meegenomen in het onderzoek
- De selectie van de beoordelingscriteria is onevenwichtig
- De toekenning van beoordelingsscores strookt vaak niet met de feitelijke situatie in het veld
- Er is, in tegenstelling tot wat het rapport aangeeft, voor tracés 4 en 5 geen draagvlak. Noch onder stakeholders, noch onder aanwonenden.

Bovengenoemde tekortkomingen in het onderzoek hebben ertoe geleid dat het rapport van het onderzoek over deeltracés 4 en 5 op onderdelen onjuist en zeker onvolledig is.

De gemeenteraad heeft op basis van dit rapport een keuze moeten maken, maar doordat het rapport onvolledig was en de nodige fouten bevatte heeft de Raad voor tracés 4 en 5 niet de best mogelijk keuze kunnen maken. Wij vinden dit een gemiste kans.

Sterker nog, het projectmanagement van het fietspad gaf na het lezen van ons feitenrelaas aan, dat als zij deze informatie eerder tot hun beschikking hadden gehad, zij dit zeker meegenomen hadden in het onderzoek.

Wat ons betreft moet bij een zo belangrijke beslissing waarbij grote belangen van aanwonenden in het geding kunnen zijn, de keuze voor *de beste route* leidend zijn en niet of relevante of nieuwe informatie pas wat later in het proces naar boven is gekomen. Immers, beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald.

Niet alle fietsroutes zijn op dit moment even verkeersveilig en prettig qua beleving, maar deze routes worden ook niet verkeersveiliger door er nog een nieuwe onveilige fietsroute aan toe te voegen. Het gehele fietsroutenetwerk zou er méér baat bij hebben als geld en energie gestoken zou worden in het verkeersveilig maken van reeds bestaande routes en daarmee ook de beleving verhogen. Bijvoorbeeld met behulp van de gelden die de Provincie beschikbaar wil stellen voor het verkeersveiliger maken van fietsroutes ([zie bijlage 7](#)). U slaat daarmee drie vliegen in een klap:

- u maakt de omgeving prettiger voor toeristen;
- bewoners uit de omgeving (waaronder schoolgaande jeugd) kunnen prettiger en veiliger fietsen
- u geeft invulling aan het samengaan van twee belangrijke sectoren in Friesland, namelijk de toeristische sector en de landbouw.

Wij vertrouwen er op dat alle betrokken partijen de informatie uit dit feitenrelaas ter harte zullen nemen en zullen benutten om voor tracés 4 en 5 een optie te kiezen die zowel een belevingsroute vormt voor de toerist, als ook zo min mogelijk rustverstoring voor de weidevogels geeft en kan rekenen op veel draagvlak van stakeholder en omwonenden.



BIJLAGE 1: DE METSLAWIER-ROUTE

De Metslawier-route is een bestaande route langs verschillende dorpen/buurtschappen te weten Metslawier, Wetsens, Sibrandahuis en Aalsum.

Metslawier is de voormalige hoofdplaats van Oost-Dongeradeel. Het oude raadhuis is er nog (zie figuur 10), er is een middeleeuwse kerk (figuur 9), er zijn mooie herenhuizen, nauwe straatjes en twee uitgezette wandelroutes.



Figuur 10: Het voormalige Raadhuis



Figuur 9: Beschermd dorpsgezicht met kerk

Er is een café met een mooi groot terras (figuur 11) en in het landschap zijn nog verschillende elementen van het vroegere Dokkumer Lokaaltje terug te vinden zoals een stuk spoor (figuur 12), Andreaskruisen (figuur 13) en het voormalige station (figuur 14).



Figuur 11: Café Veldzicht



Figuur 12: Overblijfsel voormalig spoortraject



Figuur 11: Andreaskruisen



Figuur 12: Voormalig station

Deze route komt ook langs Wetsens met een middeleeuwse kerk (figuur 15), Sibrandahuis met de monumentale Kop-Hals-Romp Stinstrastate (figuur 16) en Aalsum met historische kerk (figuur 17). Dit alles maakt de route afwisselend. Bovendien is de route veilig omdat het gehele traject tussen Metslawier en Dokkum een vrij liggend fietspad heeft.



Figuur 15: Vituskerk Wetsens



Figuur 16: Stinstrastate Sibrandahuis



Figuur 17: Kerkje Aalsum

[↑Terug
naar de
leestekst](#)

BIJLAGE 2: DE OOSTRUM-ROUTE

De Oostrum-route is een bestaande route die door het dorp Oostrum voert. Deze route volgt de Humaldawei met een vrij liggend fietspad. Vanaf de Humaldawei kan de fietser doorrijden naar de Grienewei, of iets daarvoor over de schilderachtige Winia's reed rijden. Vanaf de Winia's reed heeft men een mooi zicht op de Jouswierpolder (figuur 19), zonder deze te verstoren. In de Jouswierpolder zijn regelmatig kluten en lepelaars te gast. Daarna voert de route door Oostrum met haar middeleeuwse kerk (figuur 18) en twee horecapunten: Café Fryslân (figuur 21) en – als dit gesloten is – het Rustpunt (figuur 20).



Figuur 14: Uitzicht over de Jouswierpolder met lepelaar



Figuur 13: Nicolaaskerk Oostrum



Figuur 16: Café Fryslân Oostrum



Figuur 15: Rustpunt Oostrum

Na Oostrum voert deze route langs het terrein van de Steenfabriek, een belangrijk en uniek stuk industrieel erfgoed (Figuur 22).

De nieuwe eigenaar van dit complex wil hier op termijn een recreatief erfgoedcentrum realiseren met kleinschalige bedrijvigheid

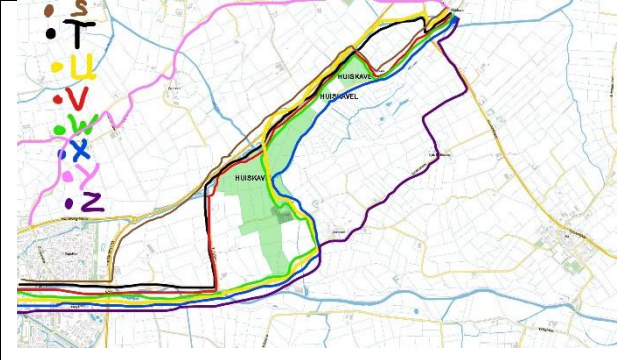


Figuur 17: De steenfabriek Oostrum

De Oostrum-route heeft over de Humaldawei en een deel van de Tichelwei een vrij liggend fietspad.

[↑Terug
naar de
leestekst](#)

BIJLAGE 3: BEOORDELINGSTABEL ALLE VARIANTEN TRACÉ 4 EN 5 (Arcadis-scores)

	Tracédeel													
	4	4a	4b	5a	5b	S (4a+4 tot Centrale As, Tichelwei)	T= 4 + 5a	U = 4 + 5b	V = 4a + 4 + 5a	W = 4a + 4 + 5b	X = 4b + 5b	Y = Metslawier-route	Z = Oostrum-route	
Criterium														
Logica van de route	1	1	2	1	0	1	2	1	3	2	2	0	0	
Beleving landschap/Súd Ie	1	1	1	0	0	2	1	1	2	2	1	0	0	
Beleving cultuurhistorie	0	2	2	1	1	0	1	1	3	3	3	2	2	
Beleving natuur	1	1	2	0	0	1	1	1	2	2	2	1	1	
Relatie met waterrecreatie	1	1	0	0	0	2	1	1	2	2	0	1	1	
Relatie bestaande fietsroutenetwerk (nieuwe verbinding)	1	1	1	1	1	1	2	2	3	3	2	0	0	
Verkeersveiligheid	1	-1	1	0	0	2	1	1	0	0	1	2	1	
Effect op landbouwareaal	-1	0	-1	0	0	-2	-1	-1	-1	-1	-1	0	0	
Effect op huiskavel	-1	-1	-2	0	-1	-2	-1	-2	-2	-3	-3	0	0	
Effect op bestaande landschappelijke waarden	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Effect op cultuurhistorische waarden	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Effect op weidevogelgebied	-1	-1	-1	0	0	-1	-1	-1	-2	-2	-1	0	0	
Effect op ganzenfourageergebied	-1	-1	-1	0	0	-1	-1	-1	-2	-2	-1	0	0	
Effect op eendenkooien	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Mate van overlast tijdens realisatie	0	-1	-1	0	-1	0	0	-1	-1	-2	-2	0	0	
Bereikbaarheid woningen/bedrijven/kavels tijdens aanleg	0	-1	-1	0	-1	0	0	-1	-1	-2	-2	0	0	
Korte doorlooptijd realisatie	-1	1	-1	1	1	-2	0	0	1	1	0	2	2	
Snelle aanvang realisatie	-1	0	-2	1	0	-1	0	-1	0	-1	-2	2	2	
Investeringskosten (lengte/kunstwerken/grondaankoop/waterkering)	-2	0	-2	1	0	-2	-1	-2	-1	-2	-2	0	0	
Verwerven gronden	-2	-1	-2	0	0	-2	-2	-2	-3	-3	-2	0	0	
Eenvoud van de oplossing	-1	1	-1	1	1	-1	0	0	1	1	0	2	2	
Efficiënt omgaan met beschikbare middelen	0	1	-1	0	0	-1	0	0	1	1	-1	2	2	
Onderhoudskosten	1	1	1	1	1	1	2	2	3	3	2	1	1	
Profiel optimaal voor beheren	1	0	0	0	0	1	1	1	1	1	0	0	0	
Levensduur	1	0	1	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	
Dekbaarheid kosten vanuit andere mogelijkheden	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	
Kosten gedekt vanuit waddenfonds	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	
Passend binnen bestaand beleid	1	1	1	1	1	1	2	2	3	3	2	2	2	
Draagvlak bij stakeholders	-1	1	-1	1	0	-2	0	-1	1	0	-1	2	2	
Duidelijkheid beheergrenzen nevenliggende functies	1	0	-1	1	1	1	2	2	2	2	0	2	2	
Vergunbaarheid variant	0	1	-1	1	0	-1	1	0	2	1	-1	1	1	
TOTAALSCORE	-1	7	-6	12	4	-4	11	3	18	10	-2	24	23	

[↑ Terug](#)
[naar de](#)
[leestekst](#)

BIJLAGE 4: FOUTEN IN DE TOEGEKENDE SCORES

De toekenning van de scores in de tabel op blz. 56/57 van het Arcadis rapport is niet altijd correct toegepast. Hieronder een lijst met niet correct toegepaste scores en hun correctie.

Herkenbaarheid route

5b krijgt een neutrale score op logica route en way-finding. Echter komend vanaf de Tichelwei is het logischer om bij het einde van de Mellemawei rechtdoor te fietsen naar de Súd Ie. Er is ook een pad dat rechtdoor voert, maar dit pad is privéterrein en leidt naar een privéwoning die men echter vanaf dat punt nog niet kan zien. De herkenbaarheid van de route is daarom zeer slecht.

1) De score voor 5b op 'herkenbaarheid route' had hier dus (–) i.p.v. (0) moeten zijn.

Beleving cultuurhistorie

5a krijgt een positieve score op 'beleving cultuurhistorie'. 5a is echter een simpele weg tussen de weilanden die geen enkel cultuurhistorisch element aandoet. Na het Webinar op 14 april is per mail nog gevraagd naar een onderbouwing voor deze score. Het antwoord luidde: "Arcadis zal hier de beleving van de cultuurhistorische kwaliteit van het landschap rond het vaarwater van de Súd Ie hebben bedoeld". Het landschap heeft echter op dat punt geen enkele cultuurhistorische kwaliteit en bovendien komt variant 5a in het geheel niet langs de Súd Ie.

2) De score voor 5a op 'beleving cultuurhistorie' had hier (0) moeten zijn i.p.v. (+).

5b krijgt ook een positieve score op 'beleving cultuurhistorie' omdat men stelt dat 5b naar het historisch centrum van Oostrum leidt. Dit is echter niet correct want 5b leidt niet naar Oostrum, maar naar de Tichelwei. Aangekomen op de Tichelwei kan de fietser rechtsaf naar Dokkum of linksaf naar Oostrum. Er is dus wel een mogelijkheid om via 5b in Oostrum te komen, maar het gaat echt te ver om te stellen dat 5b naar het historisch centrum van Oostrum leidt. Dat centrum ligt immers nog minstens 300 meter verderop. De scoretoekenning is ook niet in overeenstemming met een vergelijkbare situatie bij variant 4, die een neutrale score kreeg op dit punt. Ook daar komt het tracé niet door de dorpskern en ook daar ligt die dorpskern 300 meter verderop.

3) De score voor 5b op 'beleving cultuurhistorie' had dus (0) moeten zijn i.p.v. (+).

Verkeersveiligheid

In [1.4.3](#) is al aangegeven dat de situaties op tracé 5a en 5b zeer verkeersveilig zijn.

4) en 5) De score voor 5a én 5b op 'verkeersveiligheid' had (–) moeten zijn i.p.v. (0)

Effect op landbouwareaal

4a. De score voor 4a op 'effect op huiskavel' is negatief. De score voor 4a op 'effect op landbouwareaal' is neutraal. Dat is een fout want als er effect is op huiskavel is er automatisch ook effect op landbouwareaal.

6) De score voor 4a op 'effect op landbouwareaal' had hier (–) moeten zijn i.p.v. (0).

5a krijgt een neutrale score op 'effect op landbouwareaal', maar er is grond nodig voor de aansluiting tussen aftakking Tichelwei en de Súd Ie.

7) De score voor 5a op 'effect op landbouwareaal' had hier (–) moeten zijn i.p.v. (0).

5b: Voor variant 5b is behoorlijk wat grond nodig. Zowel voor de aansluiting van de Mellemawei op de Súd Ie als voor de bypass om Tilbuorren.

8) De score voor 5b op 'effect op landbouwareaal' had hier dus (--) moeten zijn i.p.v. (0)

Effect op huiskavel

5a: een deel van de te verwerven gronden voor tracé 5a liggen binnen een huiskavel.

9) De score op 'effect op huiskavel' had hier (-) moeten zijn i.p.v. (0)

5b: Alle te verwerven gronden voor variant 5b liggen binnen huiskavels.

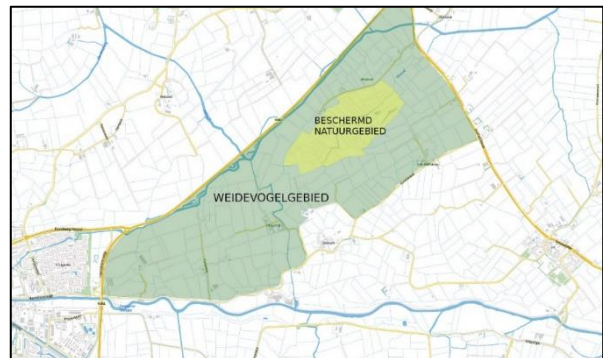
10) De score op 'effect op huiskavel' had hier dus (--) moeten zijn i.p.v. (0)

Effect op weidevogelgebied

Alle tracés 4 en 5 liggen in weidevogelkansgebied (zie kaart op blz. 20 van het Arcadis rapport).

Op het kaartje hieronder is goed te zien hoe waardevol het gebied is omdat het natuurterrein van Staatsbosbeheer (geel) omringd wordt door agrarische percelen (grijs) wat het gebied tot één groot ecologisch geheel maakt.

In dit gebied zijn nu uitsluitend doodlopende wegen met uitsluitend verkeer van en naar de plaatselijke erven en percelen. Fietzers, brommers, scooters, wandelaars, honden en hardlopers zorgen voor verstoring van de weidevogels. De verstoringszone voor weidevogels is ongeveer 50 meter. Het fietspad zou dus voor tracés 4 en 5 met een gezamenlijke lengte van zo'n 8 km, op zo'n 40 ha grond verstoring geven. Het effect mag daarom gerust zéér negatief genoemd worden.



11), 12), 13), 14) en 15): De score voor 4, 4a, 4b, 5a en 5b op 'effect op weidevogelgebied' had (--) moeten zijn i.p.v. (0)

Overlast tijdens realisatie en bereikbaarheid woningen/bedrijven/kavels.

5b krijgt zowel op 'overlast tijdens realisatie' als op 'bereikbaarheid tijdens realisatie' een negatieve score. Gezien de situatie had de score hier echter zéér negatief (--) moeten zijn omdat de Mellemawei doodloopt en het laatste erf, dat behalve een woning ook twee bedrijven herbergt, tijdens werkzaamheden totaal onbereikbaar zal zijn.

16) en 17) De scores voor 5b op 'overlast tijdens realisatie' en 'bereikbaarheid woningen/bedrijven' had hier dus (--) moeten zijn i.p.v. (0).

Investeringskosten

5b: Voor 5b moet grond aangekocht worden zowel voor de aansluiting tussen einde Mellemawei en de Súd Ie, als voor de bypass Tilbuorren. Ook moeten er 2 bruggen gemaakt worden over de Opvaart.

18) De score op 'investeringskosten' had hier dus (--) moeten zijn i.p.v. (0).

Verwerven gronden

5a: Voor variant 5a moet grond aangekocht worden, namelijk voor de verbinding tussen einde aftakking Tichelwei en Súd Ie.

19) De score op 'verwerven gronden' had hier dus (-) moeten zijn i.p.v. (0)

5b: Voor variant 5b moet veel grond aangekocht worden, namelijk zowel voor de verbinding tussen einde Mellemawei en Súd Ie als voor de bypass Tilbuorren.

20) De score op 'verwerven gronden' had hier dus (– –) moeten zijn i.p.v. (–)

Eenvoud van de oplossing

5b scoort positief op 'eenvoud van de oplossing'. Er is echter 600 meter nieuw fietspad nodig, 2 nieuwe bruggen en er ligt een ontwerp-opgave om de zeer smalle semi-verharde reed verkeersveilig te maken. Al met al zeker geen eenvoudige oplossing die een plus-score rechtvaardigt.

21) De score op 'eenvoud van de oplossing' had dus (– –) moeten zijn i.p.v. (+)

Onderhoudskosten

Op onderhoudskosten scoren álle tracés 4 en 5 positief. Dat lijkt juist omdat aan alle tracés inderdaad onderhoudskosten vastkleven. Maar onderhoudskosten horen natuurlijk negatief mee te tellen in de beoordeling en hoe hoger de kosten hoe negatiever het mee zou moeten tellen.

22), 23), 24), 25) en 26) De score op 'onderhoudskosten' voor 4, 4a, 4b, 5a en 5b had (–) moeten zijn i.p.v. (+)

Levensduur

5b: Navraag leerde ons dat een betonpad (+) scoort op dit criterium, een geasfalteerde weg (0). 5b heeft echter deels een semi-verharde reed die een notoir probleemgeval is en die zeker twee keer per jaar, zo niet vaker, onderhouden moet worden.

27) De score voor 5b op 'levensduur' zou om die reden (–) moeten zijn i.p.v. (0)

Passend binnen bestaand beleid

In [Bijlage 7](#) is een artikel uit Veldpost van april 2020 opgenomen waarin aangegeven wordt dat het bestaande beleid van de Provincie is om fiets- en landbouwverkeer te scheiden. Hiervoor wordt de komende jaren 4 miljoen Euro voor uitgetrokken. Het is dus niet passend binnen bestaand beleid om een fietspad te ontwerpen waarvan in ieder geval het laatste deel – de tracés 4 en 5 – absoluut verkeersonveilig zijn. Beter zou het zijn om het Súd Ie fietspad voor de laatste etappe richting Dokkum te voeren over de door de belanghebbenden van tracé 4 en 5 aangedragen alternatieven. In de nabije toekomst zou dan nog gekeken kunnen worden of de route via Oostrum met gelden van de provincie nog fietsveiliger gemaakt zou kunnen worden.

28), 29), 30) en 31): De scores voor 4a, 4b, 5a en 5b op 'passend binnen bestaand beleid' had (–) moeten zijn i.p.v. (+)

Draagvlak bij stakeholders

4a: Arcadis stelt (blz. 51) dat voor variant 4a voldoende draagvlak is bij grondeigenaren. 4a is direct van invloed op 3 grondeigenaren. 2 daarvan zijn nooit benaderd en de derde is tegen. De bewering dat er voldoende draagvlak is onder grondeigenaren is daarom onjuist.

32) De score voor 4a op 'draagvlak bij stakeholders' had dus (–) moeten zijn i.p.v. (+)

5a: Variant 5a is direct van invloed op twee grondeigenaren. Beiden zijn tegen het fietspad.

33) De score voor 5a op 'draagvlak bij stakeholders' had dus (–) moeten zijn i.p.v. (0)

5b: Voor variant 5b moet behoorlijk wat landbouwgrond aangekocht worden van twee onwillige grondeigenaren. Een daarvan is nog nooit benaderd

34) De score voor 5b op 'draagvlak bij stakeholders' had dus (–) moeten zijn i.p.v. (0)

[↑Terug
naar de
leestekst](#)

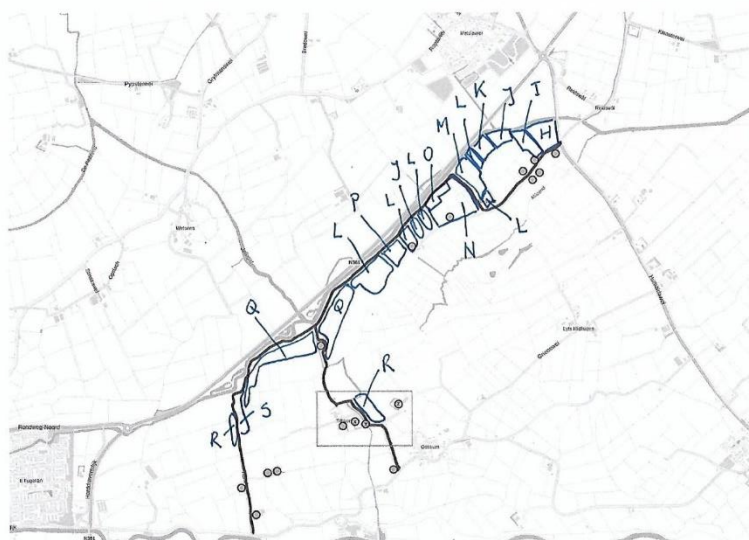
BIJLAGE 5: DE GECORRIGEERDE TABEL ALLE TRACÉS JOUSWIER - DOKKUM

In onderstaande tabel zijn de scores gecorrigeerd op basis van de lijst met foutieve scores uit Bijlage 4. De grijs gemarkeerde velden, zijn de velden waarvan de scores zijn aangepast.

	4	4a	4b	5a	5b	S (4 tot aan Dokkum)	T = 4 + 5a	U = 4 + 5b	V = 4a + 4 + 5a	W = 4a + 4 + 5b	X = 4b + 5b	Metslawier	Oostrum
Criterium													
Logica van de route	1	1	2	1	-2	1	2	-1	3	0	0	0	0
Beleving landschap/Súd ie	1	1	1	0	0	2	1	1	2	2	1	0	0
Beleving cultuurhistorie	0	2	2	0	0	0	0	0	2	2	2	2	2
Beleving natuur	1	1	2	0	0	1	1	1	2	2	2	1	1
Relatie met waterrecreatie	1	1	0	0	0	2	1	1	2	2	0	1	1
Relatie bestaande fietsroutenetwerk (nieuwe verbinding)	1	1	1	1	1	1	2	2	3	3	2	0	0
Verkeersveiligheid	1	-1	1	-2	-2	2	-1	-1	-2	-3	-1	2	1
Effect op landbouwareaal	-1	-1	-1	-1	-2	-2	-2	-3	-3	-4	-3	0	0
Effect op huiskavel	-1	-1	-2	-1	-2	-2	-2	-3	-3	-4	-4	0	0
Effect op bestaande landschappelijke waarden	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Effect op cultuurhistorische waarden	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Effect op weidevogelgebied	-2	-2	-2	-2	-2	-2	-4	-4	-6	-6	-4	0	0
Effect op ganzenfourageergebied	-1	-1	-1	0	0	-1	-1	-1	-2	-2	-1	0	0
Effect op eendenkooien	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mate van overlast tijdens realisatie	0	-1	-1	0	-2	0	0	-2	-1	-3	-3	0	0
Bereikbaarheid van woningen/bedrijven/kavels tijdens aanleg	0	-1	-1	0	-2	0	0	-2	-1	-3	-3	0	0
Korte doorlooptijd realisatie	-1	1	-1	1	1	-2	0	0	1	1	0	2	2
Snelle aanvang realisatie	-1	0	-2	1	0	-1	0	-1	0	-1	-2	2	2
Investeringskosten (lengte/kunstwerken/grondaankoop/waterkering)	-2	0	-2	1	-2	-2	-1	-4	-1	-4	-4	0	0
Verwerven gronden	-2	-1	-2	-1	-2	-2	-3	-4	-4	-5	-4	0	0
Eenvoud van de oplossing	-1	1	-1	1	-2	-1	0	-3	1	-2	-3	2	2
Efficiënt omgaan met beschikbare middelen	0	1	-1	0	0	-1	0	0	1	1	-1	2	2
Onderhoudskosten	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-2	-2	-3	-3	-2	1	1
Profiel optimaal voor beheren	1	0	0	0	0	1	1	1	1	1	0	0	0
Levensduur	1	0	1	-1	-1	1	0	0	0	1	0	1	1
Dekbaarheid kosten vanuit andere mogelijkheden	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
Kosten gedekt vanuit waddenfonds	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Passend binnen bestaand beleid	1	-1	-1	-1	-1	1	0	0	-1	-1	-2	2	2
Draagvlak bij stakeholders	-1	-1	-1	-1	-1	-2	-2	-2	-3	-3	-2	2	2
Duidelijkheid beheergrenzen nevenliggende functies	1	0	-1	1	1	1	2	2	2	2	0	2	2
Vergunbaarheid variant	0	1	-1	1	0	-1	1	0	2	1	-1	1	1
Totaalscore mét correctie	-4	-1	-11	-3	-21	-7	-7	-25	-8	-26	-32	24	23
Totaalscore zonder correctie	-1	7	-6	12	4	-4	11	3	18	10	-2	24	23

[↑ Terug naar de leestekst](#)

BIJLAGE 6: OVERZICHT VAN DE BETROKKEN GRONDEIGENAREN VAN TRACÉS 4 EN 5



[↑Terug
naar de
leestekst](#)

Provincie Fryslân wil fiets- en landbouwverkeer scheiden

Veldpost - 9 april 2020



Provincie Fryslân wil de komende jaren het landbouwverkeer van de fietsers scheiden. Friese gemeenten kunnen bij de provincie aangeven welke locaties gevaarlijk zijn en welke aangepakt moeten worden. „We moeten eerst in kaart brengen waar het probleem zich precies bevindt en waar de meeste ongelukken plaatsvinden”, zegt persvoorlichter van provincie Fryslân Peter van der Meerschaut.

Onduidelijk is hoeveel ongevallen tussen landbouwvoertuigen en fietsers er precies plaatsvinden. Van den Meerschaut: „Helaas is de beschikbare informatie bij de registratie van ongevallen voor ons als wegbeheerder zo beperkt, dat hierin helaas geen goede vergelijking in te maken is.” Volgens de voorlichter wordt geen onderscheid tussen een landbouwvoertuig of vrachtwagen gemaakt. Beide worden onder ‘overig verkeer’ geregistreerd. „Er is echter geen apart kopje ‘landbouwverkeer’. Dat maakt het lastig een landbouwvoertuig terug te halen uit de cijfers en een vergelijking te maken.”

Routes

Om de verkeersstromen te scheiden zijn er verschillende mogelijkheden. Op de weg kan een opstaande rand worden geplaatst, markeringen worden aangebracht of een apart fietspad aanleggen. Dit laatste is toegepast op de N354 tussen Sneek-Jutryp en N392 tussen Gorredijk-Terwispel. Een andere mogelijkheid is om routes voor het landbouwverkeer en/of fietsverkeer om te leggen.

Provincie Fryslân trekt samen met de Friese gemeenten de komende jaren vier miljoen euro voor fietsveiligheid uit. Het geldbedrag is naast het scheiden van fiets- en landbouwverkeer ook bedoeld voor het aanpassen van kruispunten.

[↑ Terug
naar de
leestekst](#)