

Reactienota fietspad Súd Ie 6 mei 2020

Gestelde vragen n.a.v. de informatieavond

voorkeurstracé fietspad langs de Súd Ie

gehouden op 14 april 2020 via een digitaal platform

n.a.v. tracé-onderzoek door Ingenieursbureau Arcadis

Legenda:



Vraag is beantwoord tijdens de informatieavond



Vraag komt overeen met een soortgelijke vraag, welke wel tijdens de informatieavond is beantwoord

Route Algemeen

NR	Naam	Vraag	Beantwoord tijdens digitale informatie avond
1		Komt er nog een fietspad naast een stuk Bergsmaweg, zo staat het namelijk wel in het rapport op bladzijde 29 Antwoord: Dit wordt bij het uitwerken richting definitief ontwerp nader bekeken. Het doel is om hier een verkeersveilige oplossing te maken. Het advies van Arcadis is om een stuk vrijliggend fietspad naast de Bergsmawei aan te leggen. Een alternatief is om één of meer passeerstroken te maken, zodat fietsers en overig verkeer elkaar op die plekken steeds veilig kunnen passeren. De mogelijkheid van grondverwerving en ook de financiële haalbaarheid zullen hierbij aanvullende aandachtspunten zijn, zie verder ook de beantwoording van vraag 2.	
2		Kan de fietser niet gewoon over de Bergsmawei? Ipv over een nieuw stukje fietspad. Er zijn passeerplaats mogelijkheden genoeg. Antwoord: Naar het inzicht van Arcadis zijn er op de bestaande Bergsmawei onvoldoende passeermogelijkheden voor fietsers om tegemoet komend landbouwverkeer te passeren, zie verder het antwoord op vraag 1 hierboven. Bij "Grondeigendommen"	

		Deeltrace 4; Voor variant 4A is bij de betreffende grondeigenaren voldoende draagvlak. Er is met mij geen contact geweest. Terwijl er van mij grond van 2 percelen nodig is i.v.m. naastliggend fietspad Bergsmawei. Dhr kwam met een heel goed alternatief waardoor geen grond hoeft worden aangekocht voor het fietspad. Zoveel zwaar landbouwverkeer komt niet op Jouswier omdat, de Jouswierpolder beheergrond en eigendom van SBB, die 1x per jaar gemaaid wordt. Antwoord: u staat inmiddels in contact met de heer van het programmabureau Súd Ie. Wij maken uit uw bovenstaande reactie op dat u positief bent over dit deel van het door Arcadis na zorgvuldige afweging geadviseerde voorkeurstracé afgebeeld op pagina 68 en beschreven op pagina 69 van het rapport.	
3		Waarom door het dorp Jouswier en niet direct bij de brug ten zuiden van de Súd Ie naar Dokkum toe. Want fietsen met landbouwverkeer over de Bergsmawei valt niet mee, dat is gevaarlijk! Antwoord: In het dorp Jouswier zijn er voldoende mogelijkheden voor fietsers en tegemoetkomend landbouwverkeer elkaar te passeren. De route door Jouswier is door Arcadis voorgesteld, omdat het een fraaie recreatieve route is om juist door het dorp te gaan en daarna de Súd Ie weer op te zoeken. Buiten Jouswier zal dit een punt van aandacht bij de verdere uitwerking zijn, zie het antwoord hierboven onder vraag 1.	
4		In hiele moaie rûte. Hielendal mei iens, mar wol spitich dat wy net by it ferlaat yn it Skieppedykje komme. En der moat in yttent yn Jouswier. Antwoord: Dank voor het compliment. Het is binnen het financiële kader van de Waddenfondssubsidie niet haalbaar een verbindingsroute 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 Lauwerseewei 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 daar door te trekken tot aan de Tichelwei over dan een strook te verwerven grond 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 invloedssfeer van de Centrale As liggen en verder ook binnen de invloedssfeer van het betreffende pluimveebedrijf.	

		Over particulier ondernemersinitiatief langs recreatieve route(s) Súd Ie als bijvoorbeeld door u genoemde lichte horeca kan men contact zoeken met de gemeente om te bezien wat met een duidelijk ondernemersplan en ruimtelijke kwaliteit mogelijk gemaakt kan worden.	
5		Waarom wordt niet alleen gekozen voor alleen tracé 5b? Hiervoor is immers minder landbouwgrond inclusief huiskavel voor nodig (die bij 5a wel nodig is). Bovendien voorkomt het onveilige routes voor fietsers en landbouwverkeer. Er zijn geen 'landschappelijke pareltjes langs route 5a. Ook leidt het meer fietsers naar Oostrum. Antwoord: Op pagina 71 van het rapport geeft Arcadis het antwoord op deze vraag (citaat:) 'Op deeltracé 5 worden in beginsel zowel de onderdelen 5a als 5b gerealiseerd. Deze zijn namelijk niet als varianten tegenover elkaar te plaatsen maar complementair aan elkaar. Mocht dit om (financiële) redenen niet haalbaar zijn dan wordt in ieder geval onderdeel 5a gerealiseerd.' Vanuit Dokkum is de hoofdroute Súd Ie via 5a vanaf het bestaande fietspad aan de Tichelwei een vitale verbindingsschakel in de fietsroute Súd Ie richting Oostmahorn. Een afslag van het fietspad Súd Ie bij de Eastrumer Opfeart sluit niet aan op het fietspad aan de Tichelwei en zal ook om die reden nooit een alternatief kunnen zijn voor hoofdroute via 5a. Via knooppunt 11 wordt ook aangesloten op de bestaande recreatieve fietsroute langs het Dokkumer Grutdijp en kan door een groter gebied een rondje worden gemaakt. Zo is de oude monumentale steenfabriek gelegen aan die aansluitend bestaande fietsroute aan het Dokkumer Grutdijp.	
6	Sies	Via het dorp Oostrum lijkt mij het meest logisch ook door het dorp in de route op te nemen Antwoord: Door het dorp Oostrum gaat al een bestaande fietsroute. De nieuwe verbindingroute Súd Ie kan hier met een afslag Oostrum aan de Eastrumer Opfeart mooi op aansluiten, zie verder ook het bovenstaande antwoord op vraag 5. Oostrum is met o.a. een rustpunt voor fietsers in het dorps huis en ook het dorpscafé een mooie plek voor fietsers om vanuit verschillende fietsroutes te bezoeken.	
7		Is het uiteindelijk toch nog mogelijk af te wijken van het voorkeurstracé? Dan gaat het met name om tracé 3, hier wordt van de bestaande wegen gebruik gemaakt in het voorkeurstracé. Voor de recreant is dit niet veilig (landbouwverkeer) en niet	

		wenselijk en niet logisch. De grote wens en het doel is de route langs de Súd Ie. Zijn hier toch nog mogelijkheden, ondanks de genoemde problemen? Antwoord: Bij deeltracé 3 geldt dat dit gedeelte over de openbare weg nu al onderdeel is van een (andere) bestaande fietsroute. Er zal op dit gedeelte nog wel nader naar de verkeersveiligheid voor fietsers gekeken worden. Arcadis motiveert de keuze voor dit deeltracé als volgt (citaat uit pagina 67 van het rapport:) deze variant kan duidelijk op het meeste draagvlak rekenen en wordt efficiënt omgegaan met beschikbare middelen. Tot slot scoort deze variant beter op het onderdeel vergunbaarheid. Variant 3b verbindt de Marrekrite aanlegsteigers ter hoogte van de Hjellingswei en de Reidswâl en maakt het omliggende (wadden)landschap voor de fietser beleefbaar. Aandachtspunt is wel de herkenbaarheid van de route. Deze kan worden opgewaardeerd met bebording en wayfinding. Ook de verkeersveiligheid verdient aandacht omdat de route ook door overig verkeer gebruikt wordt.' Zo zal bij de verdere uitwerking van de fietsroute Súd Ie het stukje van Weardwei richting de mooie visplek in de luwte bij de Wite Brêge helder geduid moeten worden. Er kan overigens bij het vaststellen van het voorkeustracé door de gemeenteraad eventueel nog door de raad afgeweken worden van de geadviseerde voorkeursvariant uit het onderliggende rapport van Arcadis.	
8		Jammer dat het Fryske Gea niet mee werkt, de Súd Ie volgen van Witte brug naar Reidswal is veel mooier, dan over de bestaande wegen met landbouwverkeer.(verkeersgevaarlijk) Antwoord: Het Fryske Gea werkt zeker wel mee. Bij tracé 2 aan de noordkant van de Súd Ie ligt een strook eigendom van It Fryske Gea langs de Súd Ie. Het Fryske Gea staat positief tegenover de aanleg van een fietspad over die strook, zie verder ook de opmerking van It Fryske Gea onder vraag 56. Uw andere opmerking is beantwoord bij vraag 7.	
9		Mensen fietsen graag een rondje. Wordt daar ook nog rekening mee gehouden? Antwoord: Het rapport van Arcadis geeft in een kaartbeeld op pagina 22 de ligging van de centrale verbindende fietsroute Súd Ie met aansluitingen op de bestaande fietsroutes in de omgeving. Ook worden daarin de fietsknooppunten genoemd. Vanuit de verschillende fietsknooppunten kunnen er dankzij de nieuwe route Súd Ie hele mooie rondjes door het gebied worden gemaakt. Voorbeelden van rondjes in aansluiting op de route Súd Ie:	✓

		- de route sluit bij Ezumazijl aan op het rondje Lauwersmeer. - Bij fietsknooppunt 11 kan een rondje via het fietspad langs het Dokkumer Grutdijp worden gemaakt. - Vanaf knooppunt 43 kan bijvoorbeeld een rondje ‘Dongeradeel’ worden gemaakt richting Metslawier; - Vanaf knooppunt 47 kan naar het zuiden toe door De Kolken een fietsroute naar terpdorp Ee worden gekozen; - Vanaf knooppunt 47 kan naar het noorden toe een rondje via Anjum worden gemaakt. - Ook kan vanaf (een deel van) de fietsroute Súd Ie een fietsrondje via de fraaie dorpen Morra en Lioessens worden gemaakt.	
10		Dag...,ik mis de mogelijkheid voor het maken van eventueel rondje... m.vr.gr. Antwoord: zie het bovenstaande uitgebreide antwoord op vraag 9.	○
11		Waar gaat het fietspad Saatsenwei-Reidswal langs Antwoord: Arcadis adviseert om vanaf de Saatsenwei langs de noordoever van de Súd Ie te gaan en vanaf de Wite brêge de bestaande openbare weg te volgen tot aan Reidswal. Dit stuk van de bestaande openbare weg is al onderdeel van een (andere) fietsroute, zie verder ook het antwoord op de vragen 7 en 8.	✓
12		Als je de zuid route door de Kolken zou doen hoeft je de Saatsenweg niet te kruisen kun je er recht onder door hoeft de brug niet breder worden gemaakt is veiliger voor de fietsers. Gaat natuur boven landbouw? Antwoord: Het Fryske Gea plaatst hier ook een opmerking over bij vraag 56. Arcadis heeft een zorgvuldige afweging gemaakt in de beoordeling van de routevarianten op de pagina's 39 - 42 en 65 van het rapport. De route langs de noordoever raakt zoals u bekend ook It Fryske Gea, zoals ook in het antwoord op vraag 8 is benoemd. Citaat uit het rapport van Arcadis: 'Voor deeltracé 2 is gekozen voor variant 2 langs de noordoever van de Súd Ie. Vanuit de analyse en effectbeoordeling scoorden de varianten 2 en 2a redelijk vergelijkbaar. Het verschil wordt echter gemaakt bij de effecten op natuurwaarden (zowel weidevogels als ganzen). Uit tellingen over broedparen van de Bond Friese Vogel Wacht (2019) blijkt dat er direct langs variant 2a beduidend meer gevoelige broedvogels zitten dan langs variant 2. Ook is bij variant 2a een negatiever effect op het rustgebied rondom de eendenkooien te verwachten.	✓

		Kortom door Arcadis is in tracéonderzoek een zorgvuldige totaalafweging gemaakt tussen diverse aspecten, waaronder landbouw en natuur. Daarbij spreekt Arcadis alles afwegende zich uit vóór een fietspad langs de noordoever van de Súd Ie.'	
13		Waarom wordt er op Ezumazijl niet gekozen voor via de Monnikhusterwei te gaan, daarmee bespaar je dure onderdoorgang van Saatsenwei en het feit dat fietsers over die brug moeten om weer over te steken naar noordzijde. Door Arcadis is de situatie van de Monnikhústerwei zorgvuldig bekeken binnen variant 2b. Citaat uit pagina 45 van het rapport van Arcadis: 'Op verkeersveiligheid scoort deze variant zeer negatief. Het fietspad loopt over bestaande wegen en is daardoor minder verkeersveilig dan een vrijliggend fietspad. Daarnaast is deze weg gemiddeld slechts 3m breed en er zijn weinig uitwijkmogelijkheden. In combinatie met het landbouwverkeer kan dit een zeer verkeersonveilige situatie opleveren. Het fietspad Súd Ie vormt hier met deeltracé 1 welke reeds in eigendom is van de gemeente (als onderdeel van een onverhard recreatief wandelpad aangelegd in de laatste ruilverkaveling in de jaren zeventig en tachtig voor o.a. hengelsporters) ook een verbinding tussen bestaande fietsknooppunten 46 en 13. In de Saatsenwei kan met de geplande noodzakelijke brugverhoging voor de vaarroute Súd Ie meteen een ongelijkvloerse kruising voor fietsers gemaakt worden vanaf Ezumazijl onder deze brug door met een soort van paperclip weer via een aparte fietsstrook over die brug om aan de noordzijde de route te vervolgen richting Wite Brêge. Het rapport van Arcadis vermeldt hierover (citaat pagina 39:) 'Ondanks de kruising met de Saatsenwei (80 km/uur) is de verkeersveiligheid positief beoordeeld. Daarbij is er vanuit gegaan dat hier een ongelijkvloerse kruising gerealiseerd wordt (een onderdoorgang onder De Saatsenwei).' Die oplossing is door Arcadis schematisch weergegeven op pagina 38.	○
14		Zijn er ook plannen om het fietspad door te trekken vanaf Oostmahorn naar Lauwersoog? Antwoord: Binnen het programma Súd Ie zijn daar geen plannen voor. Dergelijke opties zijn in het verleden wel eens verkennend bekeken binnen een ander project namelijk 'Rondje Lauwersmeer'. Het bestaande fietsrondje Lauwersmeer gaat zoals u bekend via Oostmahorn richting Anjum en via de Bantswei richting Lauwersoog.	✓

15		Waarom is de route Oostrum een stippellijn Deze vraag is hierboven bij de vragen 5 en 6 reeds beantwoord. In aanvulling op de beantwoording bij de vragen 5 en 6: Afslag Oostrum onder 5b om ook de bestaande fietsroute door dit dorp aan te koppelen aan de hoofdverbindingroute Súd Ie tussen Dokkum en Oostmahorn lijkt grotendeels over de bestaande openbare weg te gaan, maar Arcadis stelt in het onderliggende rapport dat in het ontwerpproces aan het volgende moet worden gedacht (citaat:) 'Het betreft een deels nieuw te realiseren vrijliggend fietspad waarvoor verschillende agrarische gronden moeten worden aangekocht (negatief). Het tracé komt dicht langs de boerderijen en woningen van het buurtschap Tilbuorren (negatief op subcriterium 'omgeving').' Kortom de afslag Oostrum voorziet nog wel in een behoorlijke ontwerpogave en daarmee ook investeringsogave.	✓
16		Hoeveel kilometer nieuw fietspad betreft de nieuwe route? Antwoord: De nieuwe verbindingroute Súd Ie vanaf Oostmahorn naar Dokkum is 12 km waarvan ongeveer 8 km nieuw zal zijn.	✓
17		Wêrom wurdt fan ôf Jouswier net fia de Sud Ie nei Dokkum troch lutsen? No misse je it lêste stik fan de Sud Ie, docht dit net in ôfbreuk fan dit projekt? Deze vraag is hierboven bij vraag 4 beantwoord. Verder is ook in het antwoord op vraag 9 benoemd dat fietsknooppunt 11 een belangrijk punt is om op aan te sluiten. Vanaf die plek heeft de fietser verschillende routemogelijkheden om een rondje te maken of vanaf die plek het bestaande fietspad langs de Tichelwei naar Dokkum te vervolgen. De recreatieve hoofdrouteverbinding voor fietsers tussen Dokkum en Oostmahorn als regionale recreatiekernen wordt hierbij uitstekend gelegd. Het door u geschetste aanvullend tracé zal overigens onder invloed staan van het wegverkeer wat de toegevoegde waarde kleiner maakt.	✓
18		waarom niet aan de Fryske Gea kant langs. De vraag is reeds beantwoord bij de vragen 8, 12 en 13	✓
19		Hoe onder Centrale As door en verder door Dokkum? Deze vraag is reeds beantwoord onder vraag 17.	✓
20		Waar is de bedoeling het fietspad langs te laten lopen? De kaart die getoond is tijdens de presentatie is te vinden op de site van de	○

		gemeente. Hierop zijn de kaarten beschikbaar waarop de voorkeursroute op is aangegeven en het rapport van Arcadis https://www.noardeast-fryslan.nl/nieuwsoverzicht/route-nieuw-fietspad-sud-ie-verkend	
21		Komen er ook paddestoelen met uitleg van route; voor als men verdwaald dreigt te raken Antwoord: Nee er komen geen paddenstoelen. Wel wordt er in overleg met o.a. de Fietzersbond en Marrekrite gekeken waar bewegwijzering en (aanvullende) fietsknooppunten het beste kunnen komen en/of waar routeverwijzingen aangepast moeten worden.	
22		In de digitale informatiebijeenkomst heb ik de volgende vraag gesteld (of woorden van zelfde strekking) en nog geen antwoord gekregen: In de voorkeursroute voor het fietspad langs de Sud Ie, wil men aansluiten bij bestaande fietsroutes (knopenroutes, maar ook rondje Lauwersmeer en Waddentour neem ik aan). Wordt dan ook gekeken naar wat die aansluiting betekent, zodat het volwaardige fietsroutes blijven (met te verwachten toename van fietsers)? En worden in dit kader zonodig aanpassingen aangebracht? Antwoord: In het antwoord op vraag 9 zijn enkele route-opties genoemd in aansluiting op (delen van) de fietsroute Súd Ie om rondjes door een groter gebied te kunnen fietsen en dorpen in de omgeving te bezoeken. Onder vraag 21 hierboven is beantwoord dat er ook naar de bewegwijzering zal worden gekeken. Aandachtspunt is bij dit alles hoe de nieuwe recreatieve routes de komende jaren bij voltooiing het beste vermarkt c.q. bekend gemaakt kunnen worden binnen de regio, maar ook voor recreanten. Daarvoor is sinds kort een projectleider vermarkten actief welke samen met het gebied hiermee aan de slag wil gaan in de komende tijd. In Oostmahorn is bij de start van de Sud Ie route bij Esonstad sprake van een “flessenhals” op de dijk, waar fietsers en wandelaars op een deel gezamenlijk op een veel te smal stuk elkaar moeten passeren. Dit stuk zit weliswaar niet in de Súd Ie fietsroute, maar fietsers die vanaf Dokkum in Oostmahorn willen doorfietsen op de fietsroute van de Waddentour of van het rondje Lauwersmeer, krijgen hiermee te maken.	

		Het betekent voor de vele wandelaars/toeristen/recreanten dan uiteraard eveneens overlast. Is vanuit het Súd Ie project hier mogelijkheid voor aanpassing? Antwoord: Het is goed dat u hier aandacht voor vraagt. Verbetering van de fietsverbinding Súd Ie voor het deeltracé tussen Ezumazijl en Oostmahorn was geen onderdeel van de tracéstudie van Arcadis, omdat de fietsroute daar al ligt. Wel is eerder ook vanuit Esonstad ook gepleit om verbeteringen door te voeren te voeren in de route binnen het deelproject fietspad Súd Ie. Die wens voor verbetering van dit veel gebruikte recreatieve fietstracé is eerder ook onderkend ten tijde van de Waddenfondsaanvraag. Bij de verdere ontwerpfase van het fietspad hopen wij dat er binnen het deelproject fietspad ook in dat tracé verbeteringen te kunnen doorvoeren. In dit stadium van het voorbereidingstraject fietspad kunnen wij nog niet voorspellen of er straks voldoende budget binnen het deelproject fietspad zal zijn om in dat tracé de noodzakelijke verbeteringen mee te nemen en te bekostigen. In elk geval zal hier in de ontwerpfase wel aandacht voor zijn. Later dit jaar hopen we hier meer duidelijkheid over te kunnen geven richting uw bestuur van dorpsbelang en ook Coöperatie Esonstad.	
23		(vervolg op bovenstaande vragen en antwoorden onder vraag 5) Tijdens de informatieavond heb ik enkele vragen gesteld. Deze waren niet helemaal volledig. Ik mail daarom bij deze de volledige vraag. Mijn suggestie is om de vragen die ik tijdens de informatieavond stelde te laten vervallen en deze in plaats daarvan mee te nemen in de reactienota. Ik begrijp dat het adviesrapport van Arcadis samen met de reactie naar het college van B&W in Noardeast Fryslân gaat. Uiteindelijk zal de gemeenteraad een besluit nemen. Graag hoor ik of er nog inspreekmogelijkheden zijn, zowel bij het college van B&W als ook bij de gemeenteraad. Kunt u mij de verdere momenten van inspraak laten weten die er nog zijn voordat er een besluit wordt genomen? Antwoord: Deze reactienota en deze beantwoording gaat van het college van burgemeester en wethouders openbaar naar de gemeenteraad. Zoals eerder aangegeven ontvangt u deze reactienota na behandeling in het college van burgemeester en wethouders bij het openbare raadsvoorstel van het college naar	

		de gemeenteraad voor vaststelling van het voorkeurstracé. Bij behandeling van het raadsvoorstel in de gemeenteraad kunt u openbaar inspreken in de vergadering van de raad via de griffie van de gemeenteraad. Naar verwachting zal begin juni de openbare raadsbehandeling gepland worden. Zoals toegelicht door Arcadis zal het voorkeurstracé vervolgens later dit jaar uitgewerkt worden in een bestemmingsplan. De bestemmingsplanprocedure biedt u tegen die tijd als belanghebbende mogelijkheden voor indiening van een zienswijze bij het gemeentebestuur. Mijn nieuwe vraag (voor het gemak voeg ik de vraag ook in de bijlage toe): Aanleiding voor de nieuwe fietstracé Súd Ie is het stimuleren van het toerisme. Dit is van belang omdat op de huidige routes de verkeersveiligheid en beleving voor fietsers niet altijd optimaal is doordat fietsroutes gedeeld worden met zwaar landbouwverkeer (Arcadis, 2020: 23). Dit voornemen ligt in lijn met de provincie Fryslân die fiets- en landbouwverkeer wil scheiden (Veldpost, april 2020). Het wekt daarom de verbazing dat Arcadis voor het fietspad Súd Ie een route voorstelt waar in de zomer fietsers een weg van 3 meter breed moeten delen met zwaar landbouwverkeer. Bovendien rijden over dit gedeelte ook nog regelmatig zware vrachtwagens. Het betreft tracé 5a. Het gedeelte van deze route van de Tichelwei naar de Súd Ie is de enige verbindingsweg naar meerdere weilanden en naar boerderijen. Er komt daarom met name in de zomer veel landbouwverkeer langs. De weg is bovendien enige verbindingsweg met betreffende boerderijen en gronden, het landbouw- en vrachtverkeer is dus genoodzaakt deze weg te gebruiken, aangezien er geen alternatief is. Het gaat om voertuigen die ieder een breedte van 2.80 hebben. Met name in de zomer, juist het moment waarop waarschijnlijk de meeste toeristen er zijn, maken trekkers met grote regelmaat gebruik van deze weg. Over deze weg moeten tankwagens, voerwagens maar ook vrachtwagens voor mesttransport. Dergelijke trucks kunnen onmogelijk in de berm rijden vanwege risico's dat ze dan vast komen te zitten. U begrijpt dat ik de keuze voor het voorkeurstracé 5a dan ook een onbegrijpelijke keuze vindt. Ik kan mij niet voorstellen dat de gemeente toeristen over een dergelijke weg wil laten fietsen. Qua beleving lijkt het mij niet prettig voor fietsers om de berm in te moeten voor zwaar landbouwverkeer of zware vrachtwagens.	
--	--	---	--

		Maar los van de beleving vind ik het vooral onverantwoord om fietsers en toeristen over een pad te leiden van zo'n 3 meter breed terwijl trekkers die volledige breedte al bijna in beslag nemen. Het is vragen om ongelukken. Daarbij wil ik erop wijzen dat er absoluut geen noodzaak voor deze route. Er is sprake van een keuze. Sterker nog, op basis van de door Arcadis opgestelde criteria is het zelfs aantrekkelijker om een andere route te kiezen. Wethouder Boerema omschreef tijdens de informatieavond dat het onmogelijk is om fietsers en zwaar (landbouw)verkeer in alle gevallen te scheiden op de openbare weg. Deels moeten ze samen over de weg gaan, 'shared space' moet soms. In dit geval is daar dus echter geen sprake van. Het is een keuze om nota bene een weg van 3 meter voor fietsers en zwaar landbouwverkeer als 'shared space' in te richten. Er zijn meerdere alternatieve routes. Om te beginnen is er gekozen om twee routes vanaf Dokkum naar de Súd le toe aan te leggen, tracé 5a en 5b. In het rapport van Arcadis wordt gesteld dat deze routes complementair zijn maar tijdens de informatieavond gaf Sytze Kroes al aan dat de routes extra mogelijkheden geven. Ze zijn dus niet perse allebei nodig. Ik zal hieronder aangeven waarom de route 5a niet complementair is op basis van de door Arcadis opgestelde criteria. Sterker nog, de route is zelfs nadelig voor het geheel. Voor de aanleg van een nieuw fietspad wordt op pagina 23 de belangrijkste aanleidingen gegeven. Daar worden onder andere de volgende punten genoemd: • Bestaande routes voor fietsers worden ook gebruikt door zwaar landbouwverkeer. Dit heeft een nadelig effect op veiligheid en de beleving. • "Missing links", ontbrekende verbindingen realiseren tussen knooppunten of bezienswaardige plekken. • Ontsluiten van landschappelijke pareltjes (zowel cultuur- als natuurlandschappelijk). • Economische variant door het fietsnetwerk op dorpen aan te laten sluiten waardoor consumptie uitgaven in dorpen verhoogd wordt. • Verbinding Dokkum en Lauwersmeer/Esonstad. De route 5a wordt positief beoordeeld in dit rapport terwijl op basis van bovenstaande aanleidingen vrijwel geen meerwaarde is en wel duidelijk nadelen. • De route 5a is een kleine weg waar veel zwaar landbouwverkeer plaatsvindt. Het is zeer tegenstrijdig om een nieuwe route aan te leggen	
--	--	---	--

		terwijl de oorspronkelijke aanleiding voor de route op dit nieuwe gedeelte problematisch is. • Er is geen sprake van een ontbrekende verbinding indien route 5b aangelegd wordt. • De verbinding tussen Dokkum en Lauwersmeer is al gewaarborgd met route 5b • Er zijn geen landschappelijke pareltjes die ontsloten worden door de aanleg van route 5a (niet op het vlak van cultuur- of landschappelijk). Tussen het knooppunt van route 5b en 5a bevindt zich alleen landbouwgrond, sterker nog al deze landbouwgronden zijn huiskavels. • De route via 5b gaat langs een landschappelijk pareltje (op het vlak van cultureellandschap), namelijk de oude steenfabriek/ 'steenbakkerijcomplex' uit 1873. Er is waardering voor deze fabriek vanwege 'het feit dat de steenbakkerij het enige nog vrij gave complex in Friesland is, zodat kan worden gesproken van regionale uniciteit' (Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed, 2020). Route 5a leidt niet langs dit monument. • De aanleg van routes 5a en 5b heeft als gevolg dat minder mensen via Oostrum zullen fietsen en met de aanleg van tracé zal er dan ook een minder positief effect zijn op de economische voordelen voor het dorp Oostrum. Op basis van bovenstaande criteria, omschreven door Arcadis, is het onterecht om de routes 5a en 5b als complementair te beschouwen (2020: 71). Hiervoor is geen aanleiding. Het zijn juist varianten om de fietsroute van het Lauwersmeer naar Dokkum volledig te maken. Al met al zijn er geen noemenswaardige voordelen om de route 5a aan te leggen (geen landschappelijke pareltjes en de verbinding Dokkum Lauwersmeer kan door 5b al gelegd worden), terwijl er wel duidelijke negatieve effecten zijn (Omleiding weg van een Rijksmonument, verhoogde verkeersonveiligheid, negatieve invloed op de economische voordelen van de fietsroute voor het dorp Oostrum). In de tweede plaats is het ook mogelijk om de fietsroute volledig door te laten lopen langs de Súd Ie tot Dokkum aan toe. Zoals een andere vragensteller al opperde is het vreemd dat er een kilometerslange fietsroute wordt aangelegd maar het laatste stukje niet afgemaakt wordt. De reactie op deze vraag was dat dat niet mogelijk was vanwege de	
--	--	--	--

		centrale As () en dat deze route dan parallel aan de Lauwerszeeweg zou liggen (presentator). Beide antwoorden zijn vreemd. In de eerste plaats zou het fietspad indien doorgetrokken bij de Schreiersbrug uitkomen. Hetzelfde punt waar fietsers nu ook beginnen vanaf Dokkum. In de tweede plaats is het vreemd om als nadeel te noemen dat het fietspad parallel ligt aan de Lauwerszeeweg, dat geldt immers voor een groot deel van de route. Alhoewel ik niet voor deze optie wil pleiten (vanwege de hierboven genoemde argumenten), is dit wel een tweede voorbeeld dat aantoont dat er alternatieven zijn voor traject 5a. Kortom, de huidige voorkeursroute is een keuze. Antwoord: Onder vraag 5 is reeds ingegaan op uw eerdere vragen hierover. Anderen hebben onder de vragen 4 en 17 ook vragen gesteld over uw aanvullende vraag of het niet alsnog een optie kan zijn de recreatieve verbindingroute tussen de recreatieve speerpunten Dokkum en Oostmahorn verder door te trekken richting De Centrale As. Onder de vragen 4 en 17 vindt u dan ook de antwoorden op uw aanvullende vraag daarover. In uw bovenstaande vragen en betoog wijst u verder terecht op missing links. Daar heeft Arcadis in het rapport ook zorgvuldig aandacht besteed. Zo geeft het rapport in de verbeelding op pagina 22 een duidelijke missing link tussen de Eastrumer Opfeart en Dokkum in het fietsroutenetwerk. Die missing link wordt in het rapport ingevuld met routeverbinding 5a. Verder vraagt u nogmaals aandacht voor de verkeersveiligheid over route 5a. In het rapport van Arcadis op pagina 31 vraagt dit bureau n.a.v. uw eerdere mondelinge opmerkingen hier nadrukkelijk aandacht voor bij het verdere ontwerpproces voor 5a (citaat:) 'waarbij er in de uitwerking aandacht gevraagd wordt voor bijvoorbeeld een te maken passeerstrook voor landbouwverkeer op de bestaande weg.' Dit zal dan ook een belangrijk aandachtspunt zijn in de verder planuitwerking voor het fietspad voor deeltracé 5a en zal regelmatig met u het contact worden gelegd. Hieronder wenst u als direct belanghebbende bij deeltracé 5a de inhoud	
--	--	---	--

		van de expertisebeoordeling van Arcadis in het onderliggende rapport op betreffende onderdelen ter discussie te stellen. U moet weten dat Ingenieursbureau Arcadis in een maandenlang onderzoekstraject zorgvuldig tracéonderzoek heeft gedaan met inzet van de daarvoor benodigde expertise om een zorgvuldig adviesrapport uit te brengen over het voorkeurstracé van de recreatieve fietsverbindingroute Súd Ie tussen de recreatiespeerpunten Dokkum en Oostmahorn. In antwoord op uw onderstaande reactie op de beoordelingsmatrix willen wij met respect voor de expertise-inzet van Arcadis en met evenveel respect voor uw kritische vragen of opmerkingen als direct belanghebbende bij deeltracé 5a beknopt reageren. Ten slotte wil ik nog wijzen op enkele onjuistheden in de beoordeling van criteria voor tracé 5a in het rapport van Arcadis (2020, 55-57 en 71). Het gaat om de volgende punten:			
		Kwaliteit van de fietsverbinding	Logische fietsroute	5a krijgt een + en 5b een 0. Enerzijds is dit logisch omdat 5a deels via bestaande wegen gaat. Echter, doelstelling van het project is oa economische meerwaarde creëren voor dorpen (Arcadis, 2020: 23), bijv. Oostrum. 5a leidt fietsers juist weg van Oostrum terwijl 5b naar Oostrum toe leidt (Arcadis, 2020: 55). Bovendien wordt in het rapport genoemd dat deze route positief scoort op het onderdeel 'relatie met bestaande fietsroutenetwerk'. Het lijkt daarom logisch dat 5b een + of ++ scoort op dit onderdeel. Antwoord: met respect voor uw reactie en voor de positie van het dorp Oostrum merken wij op dat de verbindingroute Súd Ie niet bedoeld is om het dorp Oostrum te ontsluiten.	

				Arcadis heeft zorgvuldig gewogen dat een aftakking naar Oostrum belangrijke meerwaarde kan hebben, maar dat route 5a essentieel is als vitaal onderdeel van de te leggen fietsroute Súd Ie tussen de recreatiespeerpunten Dokkum en Oostmahorn via fietsknooppunt 11. Hieronder wenst u een poging te doen routes 5a en de afslag Oostrum onder 5b tegenover elkaar te zetten. Dat is op grond van het adviesrapport van Arcadis niet aan de orde, omdat 5a een onmisbare schakel in de hoofdverbindingroute is en Oostrum en bijvoorbeeld ook de steenfabriek reeds aan een andere fietsroute zijn gelegen. In antwoord op vragen hiervoor is daar reeds vermeld dat een eventuele afslag naar het dorp zoals u bekend daar niet aansluit op een bestaand fietspad richting Dokkum, maar op de Tichelwei.	
			Beleving recreant: cultuurhistorie	Oordeel: +. Wat is de meerwaarde van 5a voor de cultuurhistorie? Waaraan is de plus verdient? Naar mijn oordeel is er geen extra onderdeel om + toe te kennen. Antwoord: Arcadis zal hier de beleving van de cultuurhistorische kwaliteit van het landschap rond het vaarwater van de Súd Ie hebben bedoeld.	

				De route 5b 'leidt naar de historische kern van Oostrum met een bestaand rustpunt voor fietsers in het dorpshuis en verder onder meer ook een dorpscafé.' Bovendien leidt de route 5b ook langs een landschappelijke parel, namelijk de oude steenfabriek (Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed, 2020). Dit zijn duidelijk voordelen tov 5a. Het is daarom niet juist dat de scores voor 5a en 5b gelijk zijn op dit onderdeel. Antwoord: Deze vraag is hiervoor reeds duidelijk beantwoord.	
			Verkeersveiligheid	Oordeel: 0 Onvoorstelbaar, oordeel zou eerder - of -- moeten zijn. De route gaat immers over een bestaande weg waar erg veel zwaar landbouwverkeer langs komt. Precies het punt waar op pagina 23 mee gestart wordt om een nieuwe fietsroute te realiseren. Antwoord: Arcadis zal hierbij redeneren vanuit de ontwerp-opgave fietspad om bijvoorbeeld met een passeerstrook als hiervoor genoemd op pagina 31 van het rapport dit in overleg met u op passende wijze verkeersveilig op te gaan lossen.	
		Effecten op de huidige waarden en functies	Landbouw: landbouwareaal en huiskavel	Oordeel: 0 Zeer vreemd. Het fietspad gaat door, en daarmee ten koste van, landbouwareaal. Het is bovendien	

				huiskavel. Het oordeel zou dus minimaal – of – moeten zijn. Antwoord: Route 5a gaat voor een groot deel over bestaande infrastructuur zal de mogelijke redenatie van Arcadis hierbij zijn geweest.	
		Planning en kosten	Investeringskosten: werven gronden	Oordeel 5a: Oordeel 5b: - Dit is vreemd. De route 5a is langer dan 5b. Er zal dan dus meer grond verworven moeten worden. Bovendien is tenminste 1 grondeigenaar niet welwillend om grond te verkopen. Het oordeel zou dus tenminste gelijk moeten zijn tussen 5a en 5b. Antwoord: Arcadis heeft hier zorgvuldig naar gekeken. In het verdere ontwerpproces zal dit concreter worden. Wij kunnen niet uitsluiten dat Arcadis hierbij eventueel een indirecte relatie heeft gelegd met weidegronden van een andere partij welke u recent nabij uw bedrijf in eigendom heeft kunnen verwerven. Betreffende gronden zijn overigens eerder ook in beeld geweest bij de gemeente i.r.t. het voorliggende plan voor de te leggen recreatieve fietsverbinding.	
		Vergunbaarheid	Draagvlak bij de stakeholders	Oordeel: + Dit is een onjuiste weergave. In de eerste plaats is vermeld dat	

				grondeigenaren neutraal zijn(pagina 31). Dit is dus niet positief. Belangrijker is dat ook deze voorstelling onjuist is, er is geen draagvlak met name vanwege vrees voor verkeersveiligheid, zoals vermeld (Arcadis, 2020: 55) en ongewenste verkleining van de huiskavel voor weidegang. Op het oorspronkelijke plan was de grondeigenaar neutraal tot positief, maar daarin was geen sprake van gebruik van route van tracé 5a. Over de huidige route is de grondeigenaar negatief: --. De weergave op dit punt is dus een onjuiste weergave van de werkelijke situatie. Antwoord: uw opmerkingen hierover willen we respecteren. Bij dit alles kan wellicht ook een rol spelen dat een positieve sfeer van eerder overleg vanuit het programmabureau Súd Ie met u over dit onderwerp door Arcadis iets te positief is ingeschat dat u in de visie van het Ingenieursbureau neutraal zou staan tegenover de hier te leggen verbindingsroute Súd Ie.	
			Beleidskaders: passend binnen bestaand beleid	Oordeel: + De provincie Fryslan wil landbouwverkeer en fietsers van elkaar scheiden. In dit rapport is eenzelfde oordeel vermeld (Arcadis, 2020: 23). Bovendien is hier vermeld dat dit voor de beleving niet optimaal	

			is. Op route 5a is echter exact een groot probleem. Antwoord: Arcadis doelt hier op de planologische beleidskaders voor de gemeente om hier vlot een recreatieve fietsverbinding tussen Dokkum en Oostmahorn mogelijk te kunnen maken. Over de ontwerpopgave van mogelijke passeerstroken hebben wij hierboven reeds geantwoord.	
		Ik wil het B&W en de raadsleden wijzen op deze punten aangezien het mogelijk kan leiden tot keuzes die op onjuiste informatie gebaseerd zou zijn. Antwoord: Wij constateren dat uw kritische vragen en opmerkingen geen afbreuk doen aan de zorgvuldigheid van het rapport van Arcadis. Wel kan op een enkel onderdeel een nuancering van toepassing zijn zoals wij in de antwoorden op uw bovenstaande vragen met respect voor uw positie als belanghebbende bij deeltracé 5a hebben toegelicht. Dit alles brengt mij tot mijn uiteindelijke vraag: Is de gemeente bereid om, op basis van bovengenoemde afweging van voor- en nadelen en aantonen van grote verkeersveiligheidsrisico's, af te zien voor de keuze van het huidige tracé 5a? Antwoord: Uit de bovenstaande antwoorden op uw kritische vragen over het inhoudelijk onderbouwde adviesrapport van Arcadis mag u duidelijk zijn dat deeltracé 5a voor de verbindingroute voor fietsers aan de Súd Ie tussen Dokkum en Oostmahorn onmisbaar is en dat ook zal blijven. Wel zien wij hier nadrukkelijk het belang van een zorgvuldig verder ontwerpproces om daarbij samen met u passende gezamenlijke oplossingen via het programmabureau Súd Ie uit te laten werken voor een verkeersveilige route 5a als bijvoorbeeld een passeerstrook. Bronnen: Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed (2020, 21 maart). <i>Rijksmonumentenregister: Monumentnummer 408868 Tichelwei 22 9125 EB te Oostrum.</i> Geraadpleegd van https://monumentenregister.cultureelerfgoed.nl/monumenten/408868, (19 april		

		2020). Veldpost (2020, 9 april). <i>Provincie Fryslân wil fiets- en landbouwverkeer scheiden</i>. Geraadpleegd van https://www.veld-post.nl/artikel/244521-provincie-fryslan-wil-fiets-en-landbouw-verkeer-scheiden/ (11 april 2020). Arcadis (2020). <i>Verkenning fietspad Súd Ie</i>. Versie 5.0	
--	--	--	--

Route Dokkum

	Naam	Vraag	Beantwoord
24		Ik wil graag weten waar het startpunt precies komt vanaf Dokkum en waarlangs t.o.v. het Fûgellân. voor zover dat niet aan de orde komt. Antwoord: de verbindingroute Súd Ie vanaf Dokkum over het bestaande fietspad aan de Tichelwei vanaf fietsknooppunt 11 links over de bestaande padeninfrastructuur naar de Súd Ie. Fietsknooppunt 11 is ook de plek waar de fietsroute langs het Dokkumer Grutsdijp begint, zie ook de antwoorden op de vragen 4 en 17.	✓
25		Wat is de overweging geweest om het laatste gedeelte van de route niet langs de Sud Ie te laten lopen. Wellicht door het Dockumer Bos bij Dokkum Noord? fractie S!N Zie de antwoorden op de vragen 4, 17 en 24	
25A)		Beste mevrouw de Groot, bedankt voor de interessante online informatieavond over het fietsprojekt Súd Ie. Een gedurfd maar mooi project! In de bijlage vindt u een voorstel voor een iets afwijkend alternatief trace voor het gedeelte tussen Jouswier en Dokkum. Dit tracé heeft de volgende voordelen: • Het fietspad loopt meer langs de opwaardering van de Sud Ie “voor boten van 2.4 m. route met 1.1 m diepgang”, waar de provincie en	

		het waddenfonds veel in geïnvesteerd hebben. Het past zo beter in het grotere geheel van het Sud-Ie project. • Dit trace maakt gebruik van de nieuwe, verhoogde bruggetjes (Dokkumer Bos, Schans) waar de fietsers een mooi uitzicht over de Sud Ie hebben en de sluis aan het Schapedijkje. • Het bastion aan de noord-oost kant van Dokkum kan tot uitkijkpunt over Dokkum en omgeving ontwikkeld worden. Momenteel ontbreekt een echte functie. • Het gedeelte door het Dokkumer Bos (beschut, bos-karakter, rustige woonstraten) geeft de route een afwisselender karakter (vergeleken met het landschap gedurende een groot deel van de route buiten Dokkum) • Het gedeelte van het alternatieve tracé voor Dokkum biedt mensen een heel ander perspectief op de Sud Ie dan dat ze tot nu toe kennen, vergeleken met de route langs de Tichelwei die iedereen toch ondertussen wel kent. Antwoord: uw vraag/opmerking is reeds beantwoord onder de vragen 4, 17 en ook 23.	
25B)		Ik heb het gevoel dat dit fietspad ons opgedrongen word. Ik en mijn gezin staan echt niet te springen om allerlei volk hier om ons heen te krijgen. Wij wonen buitenaf om dat we geen mensen om ons heen willen. Wij kunnen hier van alles doen zonder iemand te ergeren. Hier zijn geen burenruzies of wat dan ook. Nu word onze buurt doorkruist, alleen voor de toeristen. Wat gaat dit de gemeenschap opleveren, en wat kost ons dit als buurt? Elke keer hier mensen niet uit de omgeving komen, leveren wij als buurt iets in. Hierbij denk ik aan vissers, jagers en nu weer toeristen. Criminaliteit is hier in de buurt niet. Je kunt nergens ontsnappen. Met een fietspad ga ik me niet veiliger wanen. Ook in de drukke agrarische tijd, zie ik een gevaar voor de onwetende toeristen. Hier in onze leefomgeving is geen ruimte voor toerisme. Waarom niet parallel aan de grote weg naar Lauwerseach. Ten noorden van de Sud Ie. Dan kun je mooi op de uitkijkpost op de rotonde aansluiten en zo het vogelland in. Tenslotte was de uitkijkpost toeristisch bedoeld.	

		Antwoord: Arcadis is in de rapportage ingegaan op uw vragen/opmerkingen (citaat:): ‘noordelijke route langs de N361 (Lauwersseewei). Deze is niet meegenomen in verband met de verkeersveiligheid en het feit dat door deze drukke autoweg de gewenste beleving niet gerealiseerd kan worden. De tweede is een variant langs de zuidoever van de Súd Ie, net ten oosten van Dokkum. In de ontwikkeling van de Centrale As is destijds namelijk geen rekening gehouden met een fietstunnel onder de N361 waardoor deze variant op voorhand financieel gezien niet haalbaar is. Verder verwijzen wij u naar het antwoord op vraag 4, 17 en 79.	
25C)		Wij wonen aan het laatste traject van dit voorgestelde fietspad heerlijk landelijk en rustig. Hier zie ik grote problemen ontstaan qua veiligheid er is hier vooral in de tijd dat er veel toeristen worden verwacht ook veel activiteit in de vele percelen die aan dit fietspad grenzen. En met grote landbouwmachines dit lijkt mij erg risicovol voor de fietsers. Wij worden altijd gewaarschuwd door onze buurman als er actie is op het land en zijn hierdoor zeer alert en zodoende gelukkig hierdoor nog nooit een ongeluk gebeurt. Maar de toeristen die hier straks langs fietsen zijn dit niet en hierdoor zie ik straks wel een keer een ongeluk gebeuren en voor diegene die dat dan betreft blijven met een groot trauma zitten. Ook weet ik zeker dat er veel zwerfafval langs dit mooie natuurgebied ontstaat. Op het fietspad richting Dokkum waar ik veel langsfiets raap ik heel veel blikjes op en zie ook veel in het land liggen dat heeft ook grote consequenties voor de boer als dit in het voer terecht komt en heel veel dierenleed als de koe dit mocht binnenkrijgen. Ook de vogels vooral langs de Súd Ie hun leefgebied verstoort je enorm. Wij wandelen weleens richting de Súd Ie en gaan dan meestal halverwege terug omdat er veel groepen vogels zitten. Ook lijkt het mij logisch dat door het fietspad veel vogels opschrikken en hierdoor door auto's aan de andere kant van de Súd Ie worden aangereden. Als het fietspad aan de noordkant van de Súd Ie zou komen heb je dit probleem volgens mij minder. En voor de toeristen lijkt mij dit ook mooi om te fietsen natuurlijk wel dicht bij de autoweg maar dat heb je richting Lauwersoog ook. En er ligt op het begin van de centrale as al een poos een grote bult zand hier	

		zou volgens mij een uitkijkheuvel komen prachtig voor toerist om vanaf hier dit prachtige gebied te bekijken. Er is volgens mij wel ruimte onder de brug om hier een fietser langs te laten gaan anders hier even lopend onderdoor en zo heb je ook een prachtige aan sluiting op het Dokkumer bos. En voor de vissers onder ons ook mooi dat ze op de fiets naar het mooie visstek kunnen fietsen in plaats van de auto te moeten nemen. Voor de toeristen ook mooier want die kunnen ook de auto parkeren op de mooie parkeerplekken langs de weg en dan vanaf daar te gaan fietsen. En hoe druk wordt het straks hier? Ik zie het ook nog wel gebeuren dat het straks een sluiproute wordt voor de schoolgaande kinderen. Het wordt zo wel druk langs de Súd Ie ook al een vaarroute wat nog niet af is. Antwoord: Arcadis heeft voor de recreatieve fietsverbinding Súd Ie tussen Oostmahorn en Dokkum zorgvuldig gekeken naar de verkeersveiligheid van de verschillende deeltracés. Voor verschillende deeltracés zijn bij de verdere uitwerking passeerstroken als mogelijkheid in beeld, zodat landbouwverkeer en fietsverkeer elkaar veilig kunnen passeren. Verder verwijzen wij u voor het antwoord over het door Arcadis voorgestelde voorkeurstracé vanaf Dokkum naar de antwoorden bij vraag 25B. vraag 4 en vraag 17. Over de samenhang tussen de aanleg van vaar- en fietsroute verwijzen wij u naar de beantwoording bij vraag 50.	
25D)		Met interesse heb ik het webinar gevolgd, heldere duidelijke uitleg, waarvoor dank. In het algemeen over het project: mooie ontwikkeling! Twee opmerkingen 1. Is er nagedacht over het doortrekken van de route van tracé 5 langs de Súd Ie? Staat niet op de kaartjes als alternatief. Kan die mogelijkheid alsnog worden onderzocht? Nu volgt de route een flink stuk de bestaande fietsroute langs de Tichelwei naar het centrum van Dokkum. Dat maakt het minder aantrekkelijk. Doortrekken heeft als voordeel dat er een nieuw rondje ontstaat: niet alleen voor fietsers maar ook voor wandelaars interessant. Onder de Nieuwe Schreiersbrug zou een (houten?) doorgang goed mogelijk zijn. Aansluiten bij het Bastion in aanleg.	

		Antwoord: We verwijzen u naar het antwoord op de vraag 4, 17, 23 en 25A 2. In het algemeen loopt het fietspad door open en dus vaak winderig terrein. Is er gedacht aan stukjes met (lage) beplanting van bv. meidoorn om iets meer luwte te creëren? Langs het Jaagpad naar Dokkumer Nieuwe Zijlen werkt dat goed. Voor de trekvogels in de herfst zijn het prachtige pleisterplekjes vanwege de bessen. Antwoord: de aanleg van het fietspad Súd le voorziet niet in de aanleg van beplanting langs het fietspad	
--	--	---	--

Veiligheid

	Naam	Vraag	Beantwoord
26		Fietspad is ook te bereiken voor de hulpdiensten..... Antwoord: Uw vraag of het fietspad straks voldoende bereikbaar is voor hulpdiensten is een terechte vraag. Daar wil het programmabureau bij de verdere uitwerking zorgvuldig bij stil staan. Overigens zegt de breedte van de verharding van het fietspad nog niet zoveel over de bereikbaarheid. Ook een berm bij een fietspad zal daarbij van belang zijn.	✓
27		Is er in de breedteberekening fietspad rekening gehouden met die hele snelle fietsen die je tegenwoordig hebt. En waarvan er mogelijk meer komen in de toekomst? Antwoord: We gaan uit van de hiervoor beschikbare richtlijnen. Voor een recreatief fietspad is 2 meter breedte voldoende. Recreatieve fietspaden zijn in beginsel niet bedoeld voor hele snelle fietsen. Die horen op de weg.	✓
28		Hoe breed wordt het fietspad? Is er bijvoorbeeld echt voldoende ruimte om te passeren als wielrenner? Antwoord: Het fietspad wordt volgens voorstel van Arcadis 2 meter breed.	○

		Dit is voldoende om elkaar te kunnen passeren. Wielrenners moeten er daarbij ook qua snelheid wel rekening houden dat het een recreatief fietspad is.	
29	Heeft de vraag ook per mail gesteld	is/wordt er rekening gehouden met een soort van graspad naast het fietspad om te kunnen lopen/wandelen? m.vr.gr. <i>“Het lijkt mij heel zinvol en nuttig om een naast het fietspad een graspad aan te leggen opdat mensen de route ook kunnen lopen; dat moet relatief weinig meer kosten; onderhoud daarvan is natuurlijk wel weer een ding....</i> Antwoord: Er is geen rekening gehouden met een wandelstrook naast het fietspad. Je kan natuurlijk ook prima wandelen lopen op een recreatief fietspad, maar dan moet er wel opgelet worden. Er is wel rekening gehouden met een berm naast het fietspad, zodat eventuele wandelaars ook uit kunnen wijken voor fietsers. Dit is ook nodig voor de bereikbaarheid vanuit beheerogpunt.	○
30		Ik zou de gemeente toch in overweging willen geven het fietspad daar waar mogelijk ook i.v.m. veiligheid en de mogelijke wandelaars op dit traject te kiezen voor een breedte van 2,5 meter. Antwoord: Uw opmerking is aandachtspunt voor het verdere ontwerpproces. Er is nu uitgegaan van de richtlijnen van een recreatief fietspad en een breedte van 2 meter.	○
31		Volgens de richtlijnen kan 2 meter wel, maar dan wel met aan beide kanten een overrijdbare berm als uitwijkmogelijkheid voor de fietser. Is hier rekening mee gehouden? Antwoord: Hier zal het programmabureau met de uitwerking zoveel mogelijk rekening mee willen houden. Er ligt een behoorlijke ontwerpogave. Later dit jaar zal daarbij duidelijk worden of dit voor elk tracédeel mogelijk gemaakt kan worden. Eventueel kan ook nog worden gedacht aan passeerstroken als er plaatselijk onvoldoende ruimte is.	○
32		Is het niet gevaarlijk dat fietsers en agrariërs bepaalde stukken van de route moeten delen?	

		Antwoord: In het kader van de veiligheid zal hier zeker naar gekeken worden. En waar nodig kunnen passeerstroken worden aangebracht.	
33		De breedte van 2 meter is dit niet aan de smalle kant met de huidige drukte op de fietspaden. Antwoord: Volgens de richtlijnen is een fietspad van 2 meter voldoende voor een recreatief fietspad. Dat past ook bij de landschappelijke uitstraling van de route. Bij bredere verhardingstroken is ook het landschappelijk karakter minder. Voor alle duidelijkheid het gaat hier niet om een drukke fietsroute in een stedelijke omgeving.	✓
34		2 meter is dat in tijd van corona nog wel genoeg? Het antwoord is nee, het fietspad zal maar 2 meter breed worden dus om 1,5 meter uit elkaar te blijven zal dan moeilijk gaan, maar tegen de tijd dat het fietspad er ligt zal de coronacrisis hopelijk voorbij zijn.	✓
35		Worden de gedeelde stukken route ingericht als fietsstraat, -weg? antwoord: Auto te gast. Bij de verdere uitwerking is dit een aandachtspunt vooral ook op stukken waar sprake is van breed landbouwverkeer. Hierbij moet bijvoorbeeld worden gedacht aan passeerstroken voor fietsers. Binnen het project fietspad hebben we geen investeringsmiddelen om de bestaande weginfrastructuur te gaan herinrichten. Dag mevrouw , Afgelopen dinsdagavond hebben we de webinar gevolgd over de aanleg van de fietsroute langs de Súd Ie. Hierover hebben we twee vragen. 1. De fietsroute gaat vanaf de Wite Brêge over bestaande wegen; een klein stukje Kriensenwei, de Weardwei, en de Kleasterwei. Dit zijn 80 km wegen. Gezien de verkeersveiligheid zouden wij graag zien dat de maximale snelheid hier teruggebracht wordt naar 60 km. Daarbij doen we de suggestie om op de kruising Weardwei/Kriensenwei aanvullende snelheidsremmende maatregelen te nemen, dit conform Duurzaam Veilig Wegverkeer. Denk daarbij aan een plateau, punaise, andere verharding of iets extra's om de snelheid eruit te halen. Antwoord: hierboven hebben wij reeds geantwoord dat herinrichting van bestaande weginfrastructuur geen onderdeel is van dit project. De Weardwei is zoals u bekend reeds onderdeel van een bestaande fietsroute.	✓

		Uw inhoudelijke suggesties raken overigens ook aan het landbouwverkeer. Uw vraag om het verkeersbeleid eventueel lokaal aan te passen overstijgt dit project en is een issue welke u in periodiek overleg met het gemeente het beste ter sprake kunt brengen. 2. Daarnaast is het landbouwverkeer aan de orde geweest. Hier is de toezegging gedaan dat de dammen naar de landbouwpercelen ingericht worden als uitwijkmogelijkheden voor fietsers. Dit door daar verharding aan te brengen. Gaat dit inderdaad gebeuren? Antwoord: Dit is één van de mogelijke verkeersveilige oplossingen bij de verdere planuitwerking. Daarvoor nodigen wij u uit de planontwikkeling van het fietspad de komende tijd te blijven volgen.	
36		Is er verlichting op sommige delen. (kruispunten, oversteekplaatsen en dergelijk) Antwoord: Er wordt langs de route geen openbare verlichting aangebracht. Alleen bij kruisingen met een enkele bestaande hoofdweg zal er in het kader van veiligheid naar verlichting worden gekeken.	✓
37		Wordt de route ook deels verlicht? Antwoord: Zie het antwoord op vraag 36 hierboven	○
38		Het fietspad tussen Oostmahorn en de NAM locatie staat vaak onder water. In de winter geeft dat gevaarlijke situaties. Komt er waterafvoer? Antwoord: In de beantwoording van vraag 22 zijn we ook ingegaan op wensen voor verbetering van de fietsroute tussen Oostmahorn en Ezumazijl als onderdeel van de fietsroute Súd Ie. Het is heel goed dat u aandacht vraagt voor dit specifieke vraagstuk. Bij de verdere planuitwerking kunnen we dit als aandachtspunt meenemen. Om voorhand kunnen we in dit stadium nog niet zeggen of er binnen het budget fietspad Súd Ie mogelijkheden zullen zijn om wensen voor verbetering van dit bestaande pad binnen dit project aan te kunnen pakken.	

Financiën

	Naam	Vraag	Beantwoord
39		wat zijn de kosten van dit fietspad (dit deel is tijdens de avond beantwoord) en is het geld nu tijdens deze crisis niet beter anders te gebruiken. Toerisme zal voorlopig nog wel even uitblijven. Antwoord: De investeringskosten zijn begroot op ca. 2,8 miljoen. Dit investeringsbudget is met bijdragen van Waddenfonds en provincie beschikbaar. Bij dit alles is van belang te weten dat het fietspad er niet van vandaag of morgen zal liggen. Dit vraagt een intensief traject van grondverwerving, voorbereiding, procedures, vergunningen, aanbesteding etc. Tegen de tijd dat het fietspad er ligt zullen de huidige crisismaatregelen hopelijk voorbij zijn. Verder is het van belang te onderkennen dat juist de aanleg van recreatieve infrastructuur al op korte termijn kan helpen om betreffende bedrijven uit te crisis en aan het werk te houden. Teruggave van de beschikbaar gestelde investeringsmiddelen van Waddenfonds en provincie voor het fietspad Súd Ie is voor het gemeentebestuur geen optie. Dit is een lange termijninvestering en belangrijke impuls voor de recreatieve ontwikkeling, leefbaarheid en hiermee verbonden werkgelegenheidsperspectief.	✓
40		Wat kost het om de boeren te compenseren? Antwoord: Daarvoor heeft het programmabureau expertise in huis. Binnen de investeringsopzet van het fietspad is hier rekening mee gehouden. Het is niet mogelijk om hier specifieke bedragen te noemen. Er zijn in Nederland richtlijnen voor de wijze waarop een overheid grondeigenaren schadeloos stelt bij infrastructurele werken en stroken grondverwerving. Dit vindt plaats op basis van een aankoopstrategie vast te stellen in uw gemeenteraad.	

Economie / ondernemers / omliggende dorpen

	Naam	Vraag	Beantwoord
41		mooie route , aanwinst voor het gebied, mijn vraag : wordt deze route opgenomen in het fietsknooppunten systeem? bewegwijzert via knooppunten. Wij krijgen nu veel fietsers vanuit Esonstad door Metslawier, jammer dat dit straks minder of niet meer plaats vindt. Jammer voor ons dorp en mooie gerenoveerde dorpscafe. Worden er ook folders uitgegeven in Dokkum en in Esonstad met ook de route over Metslawier. Antwoord: Deze route wordt opgenomen in het fietsroutenetwerk, zie ook het antwoord op vraag 21 en 22. In het antwoord op vraag 22 is ook ingegaan op de vermarkting van de routes Súd Ie samen met betrokken partijen in het gebied onder coördinatie van de projectleider vermarkting. Metslawier takt hierbij prima aan op de routes Súd Ie. Daarmee is het onze verwachting dat er met fietsrondjes vanaf fietsknooppunten aan de verbindingsroute Súd Ie eerder behoorlijk meer dan minder bezoekers naar de dorpen in de omgeving zullen komen. Juist een fraai dorp als Metslawier kan via fietsknooppunt 43 optimaal aantakken op de fietsroute Súd Ie. Vanuit knooppunt 43 zijn daarbij ook aansluitende rondjes door een groter gebied te maken.	
42		Hoe vertellen we het verhaal? Via infoborden o.i.d. Antwoord: Dit is een afzonderlijke opgave binnen vermarkting Súd Ie met een daarvoor recent nieuw aangestelde projectleider. Zij wil daar de komende tijd samen met het gebied mee aan de slag. Verhalen van het stroomgebied Súd Ie zal daarbij dan relevant om hierbij te gaan betrekken. Toepassing van informatieborden en/of zuilen op enkele strategische plekken langs de route(s) zijn daarbij als mogelijke opties in beeld.	

43		Komen er toeristische informatiepanelen o.i.d. onderweg? Bijv. over De Kolken, ontstaan en historie Zie hiervoor het antwoord op vraag 42	
44		opm. aantal fietsers : zondag jl nog het rondje Metslawier-Ee-Dok.nwe Zijlen =Ezumakeeg-Oostmahorn. Hier kom je aardig wat fietsers tegen, zondag was het drukker met fietsers dan met auto's. Antwoord: Dank voor uw opmerking. Dit praktijkvoorbeeld maakt zichtbaar dat er duidelijk behoefte is verbindende fietsroute Súd le gekoppeld aan de bestaande fietsroutes.	
45		Voldoende zitbankjes op mooie plekken / uitzichtpunten? Antwoord: Dit is een belangrijk aandachtspunt bij de verdere uitwerking in de komende maanden. Op enkele strategische plekken langs de route zijn hier mogelijkheden voor. Dit wordt in samenhang bekeken met uitwerken van toeristische overstapplaatsen en vermarkting van de routes Súd le.	✓
46		Goede fietsaansluitingen naar de dorpen zoals Metslawier, Ee, Anjum, Ezumazijl, Dokkumer Nieuwe zijlen en Lauwersmeer? Antwoord: De nieuwe fietsroute Súd le is een aanvulling op het bestaande knooppuntennetwerk. Daarbij vult de fietsroute Súd le de door Arcadis in het rapport genoemde missing links rond de Súd le in. De route sluit aan op verschillende knooppunten naar de dorpen, zoals ook in antwoord op vraag 9 is toegelicht.	✓
47		Waren de ondernemers geen stakeholders in het voortraject? Ik zou graag meer aansluiting zien bij bestaande en nieuwe economische initiatieven: Hebben de Rustpunten actief aanbod? Bv bij de Wite Brege? Komen er afstappunten bij bv Metslawier? Waar mensen uitgenodigd worden om naar keuze een extra lus te maken door prachtige historische terpdorpjes Ontsluiting van de dorpen zo belangrijk: oa nieuwe café Veldzicht in Metslawier...	

		Niet alleen zodat de toeristen in de dorpen komen, maar ook (en juist) dat de dorpen betrokken worden bij de Súd ie: draagvlak creëren! Antwoord: Het vermarkten van de routes Súd ie zoals wij dat noemen is een belangrijk onderwerp samen met o.a. ondernemers in het gebied vorm en inhoud te geven. Onze recent aangestelde projectleider vermarkten wil daar de komende tijd mee aan de slag, zie ook het antwoord op vraag 42. In de afgelopen jaren is periodiek met o.a. dorpsbelangen en recreatie-ondernemers geschakeld over de opgaven Súd ie. De komende jaren richting voltooiing van routes Súd ie zal dit contact naar verwachting intensiever gaan worden.	
48		Is het ons als ondernemers toegestaan om borden voor promotie van ons bedrijf te plaatsen? Bijvoorbeeld: koffie met appelgebak over 2 km die kant op... Het antwoord op deze vraag is dat we verrommeling van het landschap samen moeten zien te voorkomen, maar tegelijk ook hiervoor oplossingen kunnen vinden. In samenhang met het antwoord op vraag 42 kan er bijvoorbeeld de komende tijd eventueel bekeken worden of er in gezamenlijk overleg met ondernemers eventueel mogelijkheden zijn individuele wensen reclame-uitingen met hoogwaardige ruimtelijke kwaliteit samen eenduidig vorm te gaan geven in het stroomgebied van de Súd ie, zodat geen verrommeling in het fraaie landschap kan ontstaan.	
48A)		Op blz 46 en 47 tracé 3B Weardwei, dit tracé loopt vlak langs het voormalige Kleaster Weard, aan de Weardwei staat nu al een picknickbank, op deze plaats zou ook een informatiebord kunnen komen over dit vroegere Kleaster, De terp hiervan is op deze nog zeer goed zichtbaar. Antwoord: dit idee om iets te doen met het verhaal van het vroegere klooster kan wellicht betrokken worden bij vermarkting routes Súd ie. Daarbij mogen wij voor het antwoord op deze vraag verder verwijzen naar het antwoord op vraag 42.	

Beleidsvragen

	Naam	Vraag	Beantwoord
49		Fiets- en looprecreatie en -toerisme heeft een enorme economische potentie. Zeker voor onze "krimpgebieden". Welke initiatieven / plannen zijn er nog meer op dit vlak in Noardeast Fryslan? Antwoord: Binnen de missing links in onze fraaie bestaande routenetwerken zijn er in lopende projecten soms kansen om schakels te maken. Een mooi initiatief is het Paad langs het Waad. Dit is van Koehoorn tot Lauwermeer en is in beeld in combinatie met de dijkversterking	✓
49A)	J	Ik was eerlijk gezegd enigszins verbaasd en denk na het zien van de presentatie dat we het stadium van voor of tegen zijn al ver voorbij zijn. In principe rijst er bij mij direct de vraag: Waarom dit fietspad? Vandaag nog van Niawier naar Ezumazijl gefietst, (ik heb daar een bootje), dan heb ik al keus uit drie verschillende routes. Wat levert het op voor de bewoners van de regio (het pad wordt immers voor een deel met gemeentegelden gemaakt, belasting door de bewoners betaald). Een fietspad langs de weg van Morra naar Anjum lijkt mij een beter idee, ik word daar vaak door auto's met zeer hoge snelheid gepasseerd. En wat levert het op voor de gemeente? Hoeveel toeristen worden door het pad extra verwacht (x 1,50€ toeristenbelasting) Onderhoud moet door de gemeente gebeuren, komen ook weer extra kosten mee kijken, gemeentebelastingen weer omhoog? Is er een kosten -baten analyse gemaakt? Antwoord: In bovenstaande vraag 49 spreekt de Fietzersbond over een enorme economische potentie. Verder mogen wij u verwijzen naar het antwoord op vraag 79. Tot slot mogen wij u er attent op maken dat het niet mogelijk is bijdragen van Waddenfonds en provincie toegekend voor het fietspad Súd Ie als belangrijke verbindende schakel in het fietsroutenetwerk tussen Oostmahorn en Dokkum voor een ander doel in te zetten als bijvoorbeeld i.r.t. een door u genoemde wens van een fietspad van Morra naar Anjum.	

50		Vragen ivm de fietsroute: - Men wil een fietsroute aanleggen voor 2,8 miljoen maar de vaarroute is nog niet een klaar. Is er voor de vaarroute al een oplossing betreffende de sluizen. Zolang er geen boot de vaarroute kan gebruiken heeft een fietspad toch ook geen zin. Antwoord: De fietsroute Súd Ie staat niet los van de vaarroute Súd Ie. Het is juist van belang die zaken nu in verdere samenhang op te gaan pakken. Zo kan bij de verhoging van de brug in de Saatsenwei ook meteen de fietsroute bij die brug goed en verkeersveilig gelegd kunnen worden. Verder volgt u mogelijk de aanleg van de vaarroute. Dan weet u wellicht dat er op dit moment door samenwerkende partijen Súd Ie hard gewerkt wordt op de verbindingroute via de Nije Feart tussen Ezumazijl en Oostmahorn te voltooien. Daar zal zoals u wellicht bekend de komende tijd ook een nieuwe sluis worden gebouwd. Dit soort zaken kosten nu eenmaal tijd. - Hoe staat het met het financieel plan er zijn verschillende partijen hierbij betrokken. Waddenfonds, waterschap, gemeente. Hoe zit het met de bedragen die deze verschillende partijen moet betalen. Nu wij op dit moment met een coronacrisis te maken hebben lijkt het mij voor de gemeenten moeilijk om hier geld voor vrij te maken, in mijn beleving kan de gemeente dit geld voor zaken die niet noodzakelijk zijn beter besteden voor deze budgetten. Antwoord: Deze vraag is reeds antwoord bijvraag 39 - Onderhoud. Bij de informatie bijeenkomst is aangegeven dat de paden niet breed zij twee meter is aangegeven voor het fietspad. Nu is mijn vraag hoe zit het met het onderhoud van de bermen. Ik neem aan dat dat ook moet worden gemaaid. Als ik naar de parken in Dokkum kijk zie ik dat deze maar zeer weinig worden gemaaid. Hierdoor worden de paden vaak heel smal. Als dit ook gaat gelden voor deze fietspaden met na verloop van tijd overwoekerde brandnetels e.d. dan wordt het lastig. Voor een tractor met maaimachine is geen plaats. Daarnaast is natuurlijk het slootonderhoud hoe gaat dat plaats vinden op een smal pad.	
----	--	--	--

		Antwoord: Het fietspad, betonpad zal 2 meter breed worden. Daarnaast komt aan weerszijden nog een berm. Er wordt wel rekening gehouden met onderhoud aan de berm en fietspad. Ook aan slootonderhoud is gedacht. Dit soort zaken worden ook besproken met betrokken boeren/grondeigenaren. - Wij zijn eigenaar van een paar percelen aan deze route hier voor hebben wij een pacht overeenkomst afgesloten van 5 jaar. Wij hebben t.o.v. de pachter een overeenkomst afgesloten voor het aantal hectare als dit wordt verminderd weten wij niet wat er van ons pacht overeenkomst over blijft. Wat blijft er over van deze investering. Onder vraag 40 kunt u (ook) het antwoord op deze vraag vinden. - Wat zijn de gevolgen met betrekking tot het weidevogel beheer. In de plannen zien wij alleen cijfers met betrekking tot de natuurgebieden maar in het agrarische land zitten niet minder vogels die ook worden beschermd door de boeren die dit land bewerken. Antwoord: De invloed van het fietspad op onder meer weidevogels en ganzen is al door Arcadis meegenomen bij het tracéonderzoek. Dit krijgt een vervolg bij de verdere uitwerking. Daar zullen we in verder overleg met de ecologisch specialisten van de provincie zorgvuldig mee om gaan binnen de geldende provinciale regels voor de hierbij dan vereiste compensatie. Daarvoor wordt ecologische expertise ingezet door het programmabureau Súd Ie.	
--	--	---	--

Natuur

	Naam	Vraag	Beantwoord
51		Bedankt voor de duidelijke presentatie. Hebt u een idee wat de gevolgen zijn voor de natuur aangezien de route door een natuurgebied gaat? Antwoord: Het door Arcadis geadviseerde voorkeustracé gaat langs natuurgebieden. Verder mogen wij u verwijzen naar de beantwoording van het laatste onderdeel van bovenstaande vraag 50.	✓
52		is er ook onderzocht dat het niet de weide vogels stoort want de fryske gea wou graag niet door hun natuur gebied een fietspad, maar ik vind dat je de natuur stoort als er nu allemaal toeristen langs komen en het fietspad moet ook gebouwd worden wat voor geluidsoverlast zorgt voor vogels en mensen? Antwoord: Wij mogen u verwijzen naar de beantwoording van het laatste onderdeel van bovenstaande vraag 50 en verder ook naar het antwoord op de vragen 12 en 56.	○
53		een verhoogd uitzichtpunt lijkt mij niet nodig en is erg verstorend in het landschap, vanaf het fietspad is alles prima te beleven Antwoord: De opgave van het maken van enkele waterstekjes voor de vaarrecreatie is nog niet uitgewerkt. Die opgave staat in beginsel los van het fietspad. Een dergelijk concept hoeft niet per definitie storend te zijn in het landschap. De landschappelijke inpasbaarheid is wel een belangrijk aandachtspunt bij het uitwerken van die opgave. Uw opmerking nemen wij daarbij mee.	
54		Wordt er ook gekeken wat er aan weidevogels verstoord wordt in het boerenland? Antwoord: Wij mogen u verwijzen naar de beantwoording van het laatste onderdeel van bovenstaande vraag 50.	✓
55		Voldoende afscherming / verhindering toegang tot beschermde natuurgebieden, Kolken e.d.?	✓

		Antwoord: Het door Arcadis geadviseerde voorkeurstracé voor het fietspad Súd Ie is geen toegang tot het natuurgebied Anjumer Kolken. Verder zal langs de kade van De Kolken Noord een nieuwe poldersloot worden gegraven.	
56		Inzake het voorkeurstracé op de noordoever bij de Eanjumer Kolken van It Fryske Gea, wordt de suggestie gewekt dat natuur voor landbouwgrond gaat. Die opmerking is niet terecht, want It Fryske Gea stelt ook grond op de noordoever beschikbaar ten gunste van de aanleg van het fietspad. Dus ook gaat hier natuurgrond "verloren" ten gunste van een fietsroute. Alleen moet de kade wordt verbreed conform beleid van het Wetterskip, waarvoor een smalle strook landbouwgrond zal moeten worden aangekocht voordat het fietspad kan worden aangelegd. Graag dit ook meegeven aan de raadsleden in de oplegnotitie. In de beantwoording van vraag 12 hebben wij ook uw opmerking meegenomen. Verder is het rapport van Arcadis voldoende duidelijk en geeft daarmee op een onderdeel ook een nuancering van uw bovenstaande opmerking over de waterkering (citaat uit pagina 39 van het rapport:) 'De verwachting is namelijk dat de lokale waterkering op termijn niet voldoet voor zijn functie als waterkering. Doordat deze in het bodemdalingsgebied ligt, bestaat een gerede kans dat de kruin opgehoogd moet worden en de taludhellingen opnieuw geprofileerd moeten worden. Bovendien is de huidige kruin te smal voor een fietspad van 2,0 meter breed. Hoewel het waterschap (nog) geen normstelling heeft voor lokale waterkeringen, is er vanuit gegaan dat over de gehele lengte een circa zes meter brede strook grond onttrokken moet worden aan de agrarische functie.'	

Onderhoud

	Naam	Vraag	Beantwoord
57		Worden de bestaande wegen in het traject ook aangepakt? Bijvoorbeeld opnieuw asfalteren o.i.d. Antwoord: Onderhoud aan het asfalt zit niet in het project maar er zal de komende tijd zeker overleg gevoerd worden met de wegbeheerder.	✓

58		Wie is verantwoordelijk voor het onderhoud? Antwoord: De gemeente is straks verantwoordelijk voor het onderhoud van het fietspad en het maaien van de bermen.	✓
59		Wordt het laatste deel van het fietspad van Oostmahorn richting Ezumazijl en het stukje vanaf de NAM-locatie naar de brug ook vervangen door beton? Antwoord: Het laatste deel van dit fietspad is nu een halfverharding. Het is wel de bedoeling dat dit gedeelte ook meegenomen wordt.	✓
60		Er zijn op dit moment ook veel paden in onze gemeente die aan onderhoud afhankelijk zijn, nu weer een nieuw pad waar op den duur ook onderhoud aan nodig is, hebben we daar als gemeente voldoende geld voor. Antwoord: Voor het fietspad wordt er een onderhouds-, en beheersplan gemaakt. Er wordt zeker aandacht besteed, dat er in de toekomst onderhoud aan het pad nodig is. Daarom is het voorstel ook om er een betonnen fietspad van de te maken, omdat dit lang mee gaat en relatief veel minder onderhoudskosten met zich mee zal gaan brengen. Bij het investeringsplan voor Súd Ie is de gemeenteraad er vooraf over meegenomen dat er bij voltooiing van het fietspad tegen die tijd van oplevering middelen voor beheer- en onderhoud in de gemeentelijke begroting moeten worden meegenomen.	
61		Wie onderhoudt de sloten Antwoord: Mocht er een sloot zitten of komen dan zal het onderhoud in overleg worden afgestemd. En worden vastgelegd in een beheerafspraken. Wie wat welk gedeelte waar hij of zij eigenaar van is in onderhoud krijgt.	

Agrariërs

	Naam	Vraag	Beantwoord
62		In het rapport staat dat voor traject 4a voldoende draagvlak bij grondeigenaren is en dat dit positief is waar komt dit vandaan? Namens een eigenaar Antwoord: Deze duiding van Arcadis komt uit de gevoerde gesprekken met verschillende betrokken grondeigenaren en pachters. Voor de keuze van de bestaande route via de Bergsmawei of een nieuw fietspad naar de Súd Ie is er meer draagvlak voor een nieuw fietspad langs de Súd Ie. Hier is een nuancering op zijn plaats, omdat dit geldt niet voor elke grondeigenaar/pachter betrokken bij dit tracé.	○

63		Is wat betreft het fietspad alles met de betreffende boeren goed geregeld. Ik had begrepen dat er nog wel wat strubbelingen waren. Antwoord: Er hebben oriënterende gesprekken plaatsgevonden. Niet alle boeren zitten om een fietspad te springen, maar de landeigenaren / gebruikers hebben zich steeds constructief opgesteld om mee te denken en tot realisatie te komen van een fietspad.	✓
64		Boeren die aan agrarisch natuurbeheer doen worden die ontzien? Antwoord: In het tracéonderzoek van Arcadis is dit al als aandachtspunt meegenomen. Dit zal de tracékeuze niet verder beïnvloeden. Bij de schadeloosstelling naar betrokken boeren toe is dit een specifiek aandachtspunt bij de grondverwerving. Dit wordt in vervolgoverleg besproken ook met zowel eigenaar alsook provincie.	✓
65		Hoeveel grond is er nodig voor de breedte van een fietspad, dit gaat ten koste van weide en vogelbeheer. Antwoord: De hoeveelheid grondoppervlak er aangekocht moet worden , verschilt per tracé. Invloed van het fietspad op weidevogels is al door Arcadis meegenomen bij het tracéonderzoek. Dit krijgt een vervolg bij de verdere uitwerking. Zoals beantwoord (onder vraag 50 laatste onderdeel) zullen we daar in overleg met de provincie zorgvuldig mee om gaan binnen de daarvoor geldende provinciale regels voor daarbij dan vereiste compensatie. Daar haalt het programmabureau voor de ontwerpfasen en ook voor het bestemmingsplan specifieke expertise in huis.	✓
66		Is in het onderzoek voor de voorkeursroute ook rekening gehouden met de bewoners die de keuze hebben gemaakt om in rust te wonen? De oranje stippellijn van Oostrum naar de bedachte fietspad gaat om een huis heen heeft uw er bij stil gestaan wat dat met die bewoner doet zoals, overlast, rotzooi, meer drukte, moeten oppassen, als je met je hond aan het wandelen Antwoord: Hier is vooraf met de door u bedoelde bewoner/eigenaar uitvoerig over gesproken. In overleg met deze eigenaar is een afslag Oostrum van het fietspad Súd le via 5b achter haar woning geprojecteerd.	✓
67		Wordt het allemaal fietspad of moeten fietsers en agrariërs ook stukken route delen Antwoord: Ja er zullen ook stukken gedeeld moeten worden. Zie ook het antwoord op vraag 35.	✓

68		Grond wordt steeds belangrijker voor de bedrijfsvoering. Heeft de gemeente voor de te treffen boeren al royaal compensatiegrond gekocht? Antwoord: Nee, aankoop van compensatiegrond is geen haalbaar idee in deze situatie. De ervaring leert dat er voor de verwerving smalle stroken grond, moeilijk passende compensatiegrond gevonden kan worden. De gemeente hanteert een door de raad vast te stellen aankoopstrategie op basis van schadeloosstelling, zie ook het antwoord op vraag 40.	✓
68A)		Goedemorgen mevrouw , Langs deze weg wil met het oog op de belangen van haar leden in het onderhavige gebied, gebruik maken van de gelegenheid om een aantal opmerkingen te maken ten aanzien van het Rapport “de verkenning fietspad Súd Ie”. Vanuit agrarisch perspectief is er met een nieuw fietspad sprake van een ruimtevraag en zijn er effecten die samenhangen met het gebruik van bestaande wegen. Ten aanzien van de ruimtevraag is uit het rapport af te leiden dat er een verkenning heeft plaatsgehad van eigendommen en “draagvlak” voor de claim op grond van agrarische bedrijven. Wellicht ten overvloede willen wij ten aanzien van dit thema benadrukken dat agrarische bedrijven vanwege zaken als, beweiding, grondgebondenheid, de plaatsing van mest en het realiseren van biodiversiteit eigenlijk geen grond kunnen missen. In de aanloop naar realisatie is het derhalve wenselijk dat de gemeente eigen grond in handen heeft die, in gevallen waar dat wenselijk is, kan zorgen voor compensatie in grondoppervlak voor de betrokken boeren. Een tweede punt van reactie dat wij naar voren willen brengen is de verkeersveiligheid. Op het beoogde fietspad zelf is de verkeersveiligheid geborgd. De realisatie van een nieuw fietspad zal echter een aantrekkende werking op fietsers hebben, die zich vervolgens over dat fietspad en de aansluitende infrastructuur gaan bewegen. Met name dat laatste, zal leiden tot intensiever fietsverkeer op (landbouw-) wegen zonder vrij liggend fietspad. is nadrukkelijk bezorgd over intensivering van fietsverkeer op dat soort wegen. Wij hebben de indruk dat dit punt onvoldoende zwaarwegend in de	

		keuze van tracés is meegenomen. Daar waar het fietspad aansluit op “landbouwwegen” moet in onze ogen een heroverweging plaatsvinden op het punt van verkeerveiligheid. Wij hopen u met dit bericht voldoende te hebben geïnformeerd over ons standpunt en verwachten dat u onze inbreng bij verdere besluitvorming wilt betrekken. PS. Ter informatie is nog een artikel uit de Veldpost bijgevoegd waar de provincie Fryslân zich uitspreekt over verkeersveiligheid van fietsers en landbouwverkeer Antwoord: U lijkt in het laatste deel van uw bovenstaande reactie te pleiten voor een volledig vrijliggend recreatief fietspad vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid voor de verbindingsroute Súd Ie tussen de recreatieve speerpunten Dokkum en Oostmahorn, terwijl u in het eerste deel van uw reactie er voor pleit terughoudend te zijn met ruimteclaims bij verwerving van daarvoor benodigde stroken landbouwgronden. Uw reactie zal niet bedoeld zijn om te willen pleiten tegen het afgewogen voorstel van Arcadis om voor deeltracé 3 over de bestaande Weardwei te gaan. U draagt geen inhoudelijke argumenten aan om zorgvuldig uitgevoerd tracé-onderzoek van Ingenieursbureau Arcadis ter discussie te stellen. Verder verwijzen wij u naar het antwoord op vraag 68 in deze reactienota.	
69		Heeft schapenhouder geen huis kavel nodig voor zijn schapen Antwoord: In de afwegingen die gedaan zijn door Arcadis bij het door dit bureau voorgestelde voorkeurstracé is het effect op uw schapenhouderij integraal meegenomen. Uw eigendoms- en schapenhouderijbelangen zijn derhalve duidelijk in beeld, maar we hebben er begrip voor dat u en uw partner niet op het fietspad zitten te wachten en dat u verder ook andere tracévoorkeuren heeft ten opzichte van andere belanghebbenden aan de Bergsmawei.	
69A)		(vervolg op vraag 61, 64 en 69) Geachte mevr. , wij hebben nog wat vragen en opmerkingen over het fietspad dat is gepland over de Bergsmawei te Jouswier en dienen deze in ook namens	

		Bijlage: Als 15 jarige ben ik in de Marlannen [Jouswiersterpolder] opgegroeid. Eerst gewerkt als boerenknecht, later zelf met een melkveebedrijf. In 1985 overgestapt op melkschapen. Wij wonen nu 35 jaar aan de Bergsmawei op Jouswier. Begonnen met een schapenmelkerij. Dat was in de periode van de uitvoering van de ruilverkaveling Oost- en West Dongeradeel in de 80er jaren. Ons hondje reageerde destijds op de alarmroep van de grutto's als er iemand over de Bergsmawei aankwam. Nu hoor je nog maar zo af en toe een grutto roepen. De achteruitgang van de weidevogelstand heb ik in dit gebied helemaal meegemaakt maar ook de veranderingen door het rechtekken van de Sud le t.b.v. de Lauwerseewei en percelen land die door slootdemping groter zijn gemaakt met de ruilverkaveling. Wij hebben onze percelen zoveel mogelijk in de oude staat gelaten. Vroeger maaiden we ook al om de nesten heen want de natuur ligt ons na aan het hart. Nu zijn wij aangesloten bij het Agrarisch collectief "de Waadrâne". Wij hebben 2 percelen met verlate maaidatum en sloten met verhoogd waterpeil [20 cm.] en greppelplasdras. Nu er een fietspad staat gepland langs deze percelen en bij de Sud le over deze percelen vraag ik me af wat al onze inspanningen voor weidevogels nog voor zin hebben. Vorig jaar hebben we 2 percelen land verkocht en weer terug gehuurd. Deze perceeltjes zijn door de aanleg van de Lauwersseewei en het rechtekken van de Sud le nog maar 0,75 ha. en 1.24 ha. groot. Als hier ook nog het geplande fietspad overheen komt langs de Sud le , wat blijft er dan nog van over? In 2019 hebben we op ons erf alle asbest verwijderd, oude hokken afgebroken, een nieuwe schapenstal gebouwd en een hok vernieuwd. Omdat we nu minder stalruimte hebben zijn we wat minder schapen gaan houden. Als we nu ook nog land moeten afstaan worden we gedwongen om nog meer te krimpen of te	
--	--	--	--

		stoppen met weidevogelbeheer en meer kunstmest te gebruiken, wat we nu zeer beperkt doen. Dit is waar onze schapenhouderij tegenaan loopt. Wat ik helemaal niet begrijp is dat de Sud Ie door 16000m2 beton afgescheiden moet worden van agrarisch land, waar boeren jarenlang bezig zijn met agrarisch natuurbeheer en ganzen gedogen, alleen om de beleving van de fietser. Hebben we geen fietspaden en wegen genoeg waar de fietser met plezier kan fietsen? Moet er nu nog meer natuur worden opgeofferd? Antwoord: Onder vraag 50 vindt u het antwoord op deze vraag. Op het kaartje van Arcadis staan in het land van SBB de tellingen van de Friese vogelwachten. Bij ons komen ze niet om te tellen daarom stuur ik de stippenkaart mee van de telling van Sovon die bij ons is gedaan [zie bijlage stippenkaart]. Is er een alternatief. Ik heb aangegeven: in de berm van de Lauwersseewei. Langs de Afsluitdijk loopt ook een fietspad. Volgens Arcadis is dit niet haalbaar. Nu de planning over de Bergsmawei loopt, heb ik begrepen dat er dammen verbreed worden zodat fietsers en landbouwverkeer elkaar kunnen passeren. Als dit plan dan toch helaas moet doorgaan is het dan niet een betere optie dat er niet halfweg maar op het einde van de Bergsmawei, waar deze overgaat in een beton pad de doorsteek naar de Sud Ie gemaakt wordt. De afstand Bergsmawei-Sud Ie is op dat punt een stuk korter. Verhoogd waterpeil wordt zo niet aangetast, verlate maaidatum kan doorgaan en de kleine perceeltjes worden niet nog kleiner gemaakt. Ook kan het pad waar de boer en de fietsers gezamenlijk gebruik van moeten maken komen te vervallen. De andere percelen hebben ontsluiting aan de Bergsmawei. Antwoord: Op pagina 31, 51 t/m 53 en 69 is in het onderliggende rapport van Ingenieursbureau Arcadis duidelijk vermeld wat de afwegingen zijn bij het geadviseerde deeltracé 4. Verder mogen wij u attenderen op de beantwoording van vraag 2 in deze reactienota.	
--	--	--	--

		Als hierboven bij vraag 69 aangegeven hebben wij er begrip voor dat u niet op het fietspad zit te wachten.	
69B)		Hierbij vragen en opmerkingen n.a.v. de digitale informatieavond d.d. 14 april 2020 m.b.t. fietspad langs de Súd Ie. Bijlage: Op dinsdagavond 14 april is er door Programmabureau Sud Ie en Wetterfront Dokkum een digitale informatieavond gehouden over het fietspad langs de Súd Ie. Hier hebben volgens informatie een honderd tal mensen aan deelgenomen. De gezamenlijke landeigenaren en gebruikers, liggend aan het traject Reidswâl / Ezumazijl, hebben nog de volgende vragen c.q. opmerkingen: 1. 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 . Voor zover ons bekend heeft Arcadis in ieder geval contact gehad met de heer Antwoord: Arcadis heeft bij het onderzoek ook gebruik gemaakt van door Programmabureau Súd Ie opgestelde en bij u bekende gespreksverslag(-en). 2. In de presentatie werd genoemd dat er een wandelpad op de noordkant van de Sud Ie ligt tussen de Saatsenbrêge en de Wite Brêge. Dit zou je een wandelpad kunnen noemen maar het pad loopt dood bij het gemaal. Om dit gemaal staat een groot hek waar men dus geen vrije doorgang heeft. Antwoord: deze constatering is juist dat het daar aan deze zijde van de Súd Ie gelegen bestaande onverharde wandelpad, aangelegd tijdens de ruilverkaveling in de jaren zeventig en tachtig is daar op dit moment is onderbroken door een hekwerk bij het poldergemaal. Er bestaan overigens ook tekeningen van dit bestaande pad van de vroegere ruilverkaveling. It Fryske Gea is al eigenaar ook bekend met dit bestaande pad. Voor het fietspad is onderkend dat er een voorziening moet komen om dit poldergemaal te kunnen passeren, zoals ook op pagina 40 van het rapport van Arcadis is aangeduid.	

	3. Hoe komt het met het onderhoud van het toekomstig fietspad en de bermen (overwoekering met b.v. berenklauw, akkerdistel) aangezien er nu al achterstallig onderhoud is op het 1e trace (Ezumazijl/Saatsenbrêge). Wie is hiervoor verantwoordelijk en aansprakelijk ? 4. Jaarlijks moeten de sloten worden opgeschoond. Waar laat men de baggerspecie en/of het hekkelafval ? Bij de aanleg van het fietspad is het maaionderhoud aan de bermen voor de gemeente. Onder de vragen 58 en 61 vindt u in dit verband de antwoorden op uw vragen 3 en 4. 5. Momenteel zie je langs de fietspaden veel zwerfafval in de vorm van plastics en drankblikjes. Wanneer dit op de percelen van de landgebruikers te recht komt kan dit door maaien gevolgen hebben voor het vee. De dieren krijgen kleine stukjes metaal binnen wat ziekte tot gevolg kan hebben. (b.v. scherp bij melkvee) Wie kan hiervoor aansprakelijk worden gesteld ? Antwoord: Uw vraag is een indirecte oproep om tussen fietspad en achterliggende weilanden langs bijvoorbeeld de polder De Kolken Noord een scheidingssloot te hebben. Dit kan op deze plek een prima oplossing zijn. Verder is het voorkomen van de verspreiding van zwerfafval steeds een actueel thema. Overigens stimuleert de gemeente vrijwilligersgroepen in de dorpen om zwerfafval ook langs paden in het buitengebied op te ruimen. Waar dat nodig en gewenst is kan in overleg de plaatsing van een blikvanger op een geschikte plek bekeken worden bij de verdere planvorming van het fietspad. Degene die afval laat slingeren is daarvoor zoals u bekend aansprakelijk. 6. Knooppunt Saatsenbrêge: Hoe moeten fietsers die, vanaf Dokkumer Nieuwe Zijlen over de Saatsenwei richting Oostmahorn fietsen, moeten zij 2 x oversteken? En wanneer ze naar het nieuwe fietspad langs de Sud le willen ? Wordt hier voldoende rekening gehouden met de verkeersveiligheid ? 7. Komt er een aparte fietsbrug van 2 meter naast de bestaande brug in de Saatsenwei ? (De Saatsenwei is geen toeristisch fietspad) of komt er een apart gedeelte voor fietsers op de bestaande brug?	
--	--	--

		De bestaande brug wordt nu gebruikt door vrachtauto's als passeerstrook (vrachtauto's van den Hartogh/Nam stemmen dit met elkaar af). Komt er op de noordkant van de Súd le ook een lus nadat de fietsers van de Saatsenbrêge komen? Wanneer de fietsers over de Saatsenbrêge moeten houdt dit in dat er aan beide kanten een extra breed verhoogd talud moet komen. Is hier met extra kosten rekening gehouden? Antwoord op uw vragen 6 en 7: voor de te verhogen brug in de Saatsenwei is de brugverhoging met een verkeersveilige onderdoorgang voor fietsers te combineren, zoals u kunt vinden in het antwoord op vraag 13 van deze reactienota waar wij u verder naar verwijzen. 8. Het dijkje op de zuidkant (traject 2 a) is breed genoeg voor de aanleg van het nieuwe fietspad terwijl het dijkje op de noordkant (voorkeustraject 2) aanzienlijk verbreed zal moeten worden. Er zullen sloten voor moeten worden gedempt en nieuwe moeten worden gegraven. Ook zullen de oude sloten met zand gedempt moeten worden om een goede ondergrond te krijgen. (ondergrond veen) Hoe verhouden zich de kosten voor aanleg aan de noordzijde t.a.v. de aanleg op de zuidzijde ? Ter hoogte van het gemaal zal bij aanleg aan de noordkant van de Súd le een voorziening moeten komen om dit gemaal te passeren. Antwoord: Hiervoor verwijzen wij u naar de pagina's 39 tot en met 43 in het rapport van Arcadis. 9. In de presentatie werd genoemd dat de landeigenaren niet staan te springen om een fietspad over hun percelen te krijgen. Dit is niet een juiste voorstelling van zaken. De landeigenaren / gebruikers hebben zich steeds constructief opgesteld om mee te denken en tot realisatie te komen van een fietspad. Op deze wijze van weergeven / communiceren voelen de landeigenaren / gebruikers zich weer negatief neergezet aan de "buitenwereld". Antwoord: Bij het fietspad Súd le zijn diverse stakeholders betrokken. Het programmabureau Súd le communiceert open over het fietspad Súd le in lijn	
--	--	---	--

		met het sinds kort openbare onderzoeksrapport van Arcadis. Het is niet de intentie van het programmabureau om landeigenaren of pachters daarbij negatief neer te willen zetten, maar om het eerlijke verhaal te vertellen over de actuele stand van zaken. In aanloop naar dit onderzoeksrapport is door het programmabureau met uw groep grondeigenaren/gebruikers steeds in positieve en constructieve sfeer gesproken. Dit laatste willen wij hierbij nogmaals benadrukken. 10. O.i. kan het Fryske Gea, wanneer het fietspad op de Súdkant (traject 2a) zou komen te liggen, voor de toerist een meerwaarde kunnen realiseren. Door de eendenkooien beter bereikbaar te maken zouden de kooien op bepaalde perioden van het jaar opengesteld kunnen worden voor publiek. Antwoord: It Fryske Gea wenst geen eendenkooien in het gebied zonder toezicht open te stellen voor publiek en/of het natuurgebied Anjummer Kolken op te stellen voor fietsers. Verder verwijzen wij u naar vragen 12 en 56 en de antwoorden op die vragen. 11. De Agrarisch grond kan niet gecompenseerd worden met grond. Hoe wordt dit opgelost? De grond wordt voor de landeigenaar steeds belangrijker. Denk hierbij aan huis/weidekavel, mestrechten, stikstofruimte, toeslag-rechten, weidevogel/ganzenfoerageergebied, kringloopwijzer. Mts. Brandsma benadrukt dat hun percelen misschien wel geen huiskavel percelen zijn, maar wel gebruikt worden om de melkkoeien in te weiden. Wanneer de percelen verder van de boerderij komen te liggen houdt dit in dat de boer slechter scoort in de kringloopwijzer. Hogere kosten van transport, slechter voor het milieu etc. 12. Belangrijkheid huiskavel/beweiding percelen: Er is maatschappelijke wens om de koeien zoveel als mogelijk in de wei te plaatsen. De boeren willen zich hiervoor actief inzetten, maar dan is een voldoende grote huiskavel nodig. Antwoord op uw vragen 11 en 12: verschillende agrariërs in uw groep zijn in het recente verleden bediend met extra oppervlak aan areaal landbouwpercelen in de omgeving van het veehouderijbedrijf bij o.a. het eerdere gebiedsproces 'Nije Maaie' met procesondersteuning destijds bekostigd door de provincie. In het door Arcadis geadviseerde voorkeurstracé worden verschillende agrariërs in uw groep verder ontzien bij de daarin voorgestelde keuze deeltracé 3 niet langs de	
--	--	---	--

		vaarroute Súd Ie te leggen, maar op die plek alles afwegende gebruik te maken van bestaand wegtracé. Betrokken agrariërs van uw groep zijn hier ook positief over. Bij het zorgvuldig door Arcadis afgewogen voorgestelde voorkeurstracé van het fietspad over de noordkade in eigendom van It Fryske Gea raakt de versterking van de waterkering een strook onvermijdelijk eigendom van uw landbouwbedrijven, zoals wij ook in antwoord op vraag 56 hebben toegelicht. Dat die strook grondverwerving enigszins gevoelig ligt bij enkele van uw agrariërs kunnen wij ons goed voorstellen, maar dat staat wel binnen deze bredere context. Onder wettelijke condities mag het gemeentebestuur betreffende boeren en pachters bij de aankoop van betreffende stroken binnen Súd Ie grond schadeloos stellen zonder dat daarbij sprake mag zijn van onverantwoorde staatssteun. Hierbij verwijzen wij u tevens naar de antwoorden op de vragen 40, 64 en 68. 13. Wordt er aan gedacht om het bestaande fietsenknooppunt routes / Waddentoer route verder uit te breiden ? Ook hier is het belangrijk dat de bewijzering goed wordt onderhouden. Nu komt het voor dat bij het maaien van de bermen de route paaltjes worden verpulverd en is de toerist de richting kwijt. Voor het antwoord op deze vraag mogen wij u verwijzen naar de beantwoording van vraag 21. 14. Het Fryske Gea geeft aan de weidevogels belangrijk te vinden. Helaas doen ze dit pas de laatste jaren actief. Hiervoor deden ze dit niet en dat heeft er voor gezorgd dat aan de noordzijde van de Súd Ie de weidevogel erg onder druk hebben gestaan door predatoren vanuit de eendenkooien. Hierdoor heeft dit gebied een achterstand opgelopen die nu, met veel inspanning, herstellende is. Het Fryske Gea noemt alleen het aantal nesten maar het foerageren van de weidevogels is ook belangrijk en is ook een punt van aandacht bij de boeren aan de noordzijde zijde. Ook het ganzenbeheer door de boeren is van groot belang in het aangewezen foerageer gebied.	
--	--	---	--

		Antwoord: Arcadis heeft in het rapport zorgvuldig bij dit onderwerp stilgestaan op pagina 65 in vervolg op de pagina's 39 tot en met 43. Verder mogen we u attenderen op het antwoord op het laatste onderdeel van vraag 50. 15. Tevens willen de beheerders aan de Weardwei aandacht voor het verkeer. De weg wordt niet intensief gebruikt door groot landbouwverkeer. Het landbouwverkeer is alleen van beperkte omvang en er wordt historisch gezien altijd al rekening met het overige verkeer. Antwoord: de Weardwei heeft onze aandacht binnen dit project. Verder maken wij u attent op het antwoord op de vraag van de fietsersbond bij vraag 35.	
69C)		Ik zou de volgende opmerking toe willen voegen: Is het, gezien de grondverwerving, handig om meteen na 20 mei onderzoek te doen naar traject een en twee? Dit om langdurige vertraging te voorkomen wanneer een of meerdere partijen niet wensen mee te werken. Ik snap dat dit extra werk betekend maar het is misschien zinvol om niet geheel op een voorkeurstraject in te zetten. Dit met oog op voorspoedige realisatie hiervan. Antwoord: het is aan uw gemeenteraad een akkoord te geven op het voorkeurstracé voor het fietspad en de aankoopstrategie	
69D)		Ik heb nog een vraag t.a.v. het traject Saatsenwei / Kriensenswei uit het Sud le fietsplan. Arcadis gaat in het onderzoek uit voor als voorkeur traject 2 (Noordzijde) Dit is een bestaand oud pad van het Fryske Gea. Traject 2 a gaat over een voldoende breed pad aan de zuidzijde, ook van het Fryske Gea. Ik zou graag willen weten wat van traject 2 zo wel als van traject 2 a de criteria zijn die gewogen zijn. Zowel de positieve als de negatieve. En wat de kosten zijn van ieder van de beide trajecten om het fietspad te realiseren. Antwoorden op deze vragen kunt u vinden op de pagina's 39 tot en met 43 en 65 van de rapportage van Arcadis.	

Overig

	Naam	Vraag	Beantwoord
70		Uitzending wat is een stop of kops dat heb ik niet goed verstaan Hgr van T. Antwoord: U zal een TOP bedoelen. Dit is een Toeristische OverstapPlaats.	
71		Kunnen we ook een GPX ontvangen van het nieuwe beoogde tracee? Antwoord: Daarvoor is het nog te vroeg. Dat zal pas kunnen als de route klaar is.	
72		Wat is het vervolg? Antwoord: Het vervolg is dat het voorkeurstracé wordt behandeld door B&W en daarna in de gemeenteraad. Intussen starten de vervolggesprekken over de grondverwerving. Binnenkort volgt verder de ontwerpfase waarin het bestemmingsplan wordt gemaakt en welke door het college in procedure wordt gebracht. De gemeenteraad zal dan later dit jaar een bestemmingsplan kunnen vaststellen. Vervolgens kan de realisatiefase starten.	
73		Wat wordt bedoeld met kunstwerken Antwoord: Kunstwerken zijn bijv. fietsbruggen of duikers.	✓
74		Komen er ev. ook laadpunten voor de fietsen. Antwoord: Nee er komen geen aanvullende laadpunten langs de route.	
75		Wanneer zou het fietspad gereed kunnen zijn als in de zomer van 2021 gestart wordt? Antwoord: De snelheid is van diverse factoren afhankelijk. Er moet nog een bestemmingsplan gemaakt worden. Deeltracés zouden mogelijk al sneller kunnen als we er met alle betrokkenen zoals grondeigenaren uit zijn. We kunnen ons nu nog niet op een realisatiedatum vast pinnen. Dit traject zal al snel 2,5 jaar in beslag gaan nemen. Kortom mogelijk er al wel eerder een deel van de route klaar zou kunnen zijn. Oftewel een gefaseerde aanleg sluiten we niet uit.	✓
76		Wanneer is het klaar? Zie het antwoord op vraag 75	○

77		Wanneer is het tracé definitief? Antwoord: Het tracé is definitief wanneer het bestemmingsplan is vastgesteld. Tegelijkertijd biedt het bestaande bestemmingsplan ook al wel mogelijkheden met deeltracés te beginnen met de aanleg als we daar met betrokken grondeigenaren uit zijn. Hoeveel invloed hebben we daarop? Antwoord: Het bestemmingsplan komt ter inzage te liggen en hierop kunnen zienswijzen worden ingebracht.	○
78		Hoeveel fietsers worden er ongeveer verwacht? Antwoord: Het is moeilijk in te schatten hoeveel fietsers er precies worden verwacht op een verbindingroute Súd Ie tussen de belangrijke recreatiespeerpunten Dokkum en Oostmahorn. Dit zal deels ook weersafhankelijk zijn en in vakantieperiodes en weekenden wellicht iets meer zijn dan door de week. Feit is dat deze verbindingroute een belangrijke missing link oplost binnen het fietsroutenetwerk. Met andere woorden ook het omliggende fietsroutenetwerk krijgt door deze nieuwe route een impuls. Daar zullen naast Dokkum en Oostmahorn ook dorpen in de omgeving van kunnen profiteren.	✓
79		Als u nog niet eens weet hoeveel toeristen hier op af komen, waarom wilt u dan daar een fietspad, terwijl het veel meer impact heeft op de vogels, natuur en mens. Kunnen we niet beter gewoon een vaartocht over de Súd Ie laten gaan? Dat is goed voor de toerisme, economie en het zorgt voor minder overlast. Dit kost veel minder geld en een bekende over de natuur kan overal bij vertellen. Dit is goed voor boer en bewoner. De toeristen kunnen hun fiets meenemen zodat ze nog genoeg energie hebben om in Dokkum te Fietsen. Antwoord: Ervaring ook elders in het land leert dat de aanleg van verbindende recreatieve fietspaden sterk bijdragen aan recreatie en toerisme zeker als dit gecombineerd kan worden met recreatievaart en bijvoorbeeld de ontwikkelingen rondom het Lauwersmeer. Hierbij is eerder vanuit de streek steeds nadrukkelijk aangegeven dat recreatieve ontwikkeling van het stroomgebied van de Súd Ie tussen Dokkum en Oostmahorn van groot belang is voor inwoners, bedrijven en bezoekers. Niet in de laatste plaats voor versterking en behoud van werkgelegenheid (ook in de terpdorpen en op het platteland!). Bij de aanleg van de vaarroute Súd Ie	

		is ook de aanleg van het fietspad Súd Ie voor zowel inwoners als bezoekers steeds als van cruciaal belang geduid om daarmee de recreatieve potentie van het gebied op passende wijze met oog voor de natuur en landschap optimaal te ontsluiten, waarvan ook de inwoners uit het gebied straks sterk van mee kunnen profiteren. Hierbij moet u weten dat er mensen zijn die graag de verbindingroute Súd Ie per fiets willen beleven, maar zelf niet of veel minder vaak per boot van de vaarroute gebruik willen gaan maken. Het omgekeerde komt ook voor. U wijst er terecht op dat er ook mensen zijn die een fiets aan boord hebben om op strategische aanlegplekken aan de Súd Ie gebruik te maken van mogelijkheden om te fietsen naar bijvoorbeeld een fraai dorp als Metslawier. Kortom de Súd Ie en de daarmee direct of indirect verbonden plaatsen biedt voor een brede groep rustzoekende recreanten (waaronder ook hengelsporters) en natuurliefhebbers beleefmogelijkheden. Dit is iets waar de komende tijd bij het voltooien van recreatieve en ook ecologische routes Súd Ie ook lokale ondernemers met kwalitatief aanbod (meer) op in kunnen gaan spelen in samenspraak met de gemeente.	
--	--	--	--