



Vereniging van Eigenaren
DE SANDING



Stichting Rond Smalle Eesterzanding

Voorstel met betrekking tot het Pontje van Drachten naar Eibertsgeasten

Dat pontje moet er komen, maar anders, dichterbij de oorspronkelijke visie

Samenvatting

De gemeente is voornemens een fietspontverbinding aan te leggen tussen Drachten en Oudega (Eibertsgeasten). De aanlegplaats aan de kant van Drachten zou het Gaastereiland moeten zijn. In een natuurontwikkelingsgebied én natuurbeschermingsgebied (conform de Provinciale verordening als het Gaastereiland) past geen aanlegplaats voor een veerpont. Die kan heel goed elders komen. Wij, de Stichting Rond Smalle Eesterzanding en de Vereniging van Eigenaren De Sanding (VES), hebben een beter voorstel.

De wenselijkheid van een pontverbinding tussen (kortheidshalve) Drachten en Oudega onderschrijven wij. Het voorstel van de gemeente, dat in de plaatselijke pers gepubliceerd werd, wijzen wij echter af. Het College van Burgemeester en Wethouders liet weten dat een definitief besluit nog niet genomen is.

In essentie zien beide voorstellen er zo uit:



Ons voorstel heeft een groot aantal voordelen:

- De natuur op het Gaastereiland kan met rust worden gelaten en zal niet worden verstoord door druk van fietstoerisme en de aanleg van verharding voor fietspaden.
- De rust voor de vele wandelaars op het Gaastereiland zal niet worden verstoord zodat zij kunnen blijven genieten van de bijzondere natuur zoals deze zich daar heeft ontwikkeld.
- De door de gemeente voorgestelde aanlegplaats van het pontje op het Gaastereiland, en de druk die door het fietstoerisme op de natuur wordt uitgeoefend, zijn strijdig met de verplichting van de gemeente om het gebied als natuurontwikkelingsgebied te beheren. Dit zou als onbehoorlijk bestuur kunnen worden opgevat. Bij ons voorstel is daar geen sprake van.
- Het Gaastereiland heeft in de Provinciale verordening de status 'Natuur buiten de NNN' (Natuurnetwerk Nederland), waarmee aantasting door de aanlegplek en nodige infrastructurele voorzieningen van natuurwaarden moet worden afgewogen ten opzichte van het openbaar belang van de ruimtelijke ingreep en onder de voorwaarde dat de schade door mitigerende maatregelen zoveel mogelijk wordt beperkt en resterende schade aan natuurwaarden moet worden gecompenseerd.
- De grond van de door ons voorgestelde aanlegplek is in eigendom van de gemeente.
- Er zijn daar weinig extra infrastructurele voorzieningen nodig, die op gemeentegrond kunnen worden gerealiseerd.
- De aanlegplaats aan de zuidzijde van de drie bestaande aanlegplaatsen is al nagenoeg ingericht en bevindt zich, evenals de (fiets)route ernaartoe op gemeentegrond.
- Deze aanlegplaats biedt ruim voldoende ruimte om de veerpont aan te leggen: de breedte is 15 meter.
- Ons voorstel blijft heel dicht bij de door de Gemeenteraad gefiatteerde Waterfrontvisie.
- Er is gekozen voor de veiligste oplossing. De vaarroute is korter, minder druk bevaren en daarmee ook minder risicovol. De vaarroute vanuit het Gaastereiland wordt gebruikt door de huurboten van jachtwerf De Drait en door de vele suppers, roeiers, en zeilers vanuit de watersportvereniging op het Gaastereiland. Het door de gemeente geambieerde onbemand varen van het pontje lijkt hiermee onmogelijk.
- In ons voorstel is het niet nodig tegen aanzienlijke kosten het fietspad op het Gaastereiland te upgraden. Omdat deze upgrade niet uitgevoerd wordt, is deze route minder uitnodigend voor mechanisch aangedreven vervoer, met name brommers, en is het verbod daarvan beter te handhaven.
- Deze upgrade gaat gepaard met Stikstof-belasting voor de omgeving. Juist in een natuurgebied is dat ongewenst. Bovendien, en belangrijker, indien er gekozen wordt voor een betonnen verharding, zoals elders in de gemeente, gaat dit gepaard met een zeer aanzienlijke broeikasgas (CO₂) uitstoot
- De wegen naar de voorgestelde aanlegplaats aan de zuidzijde van de route (op Buitenstvallaat) liggen er al, en zijn voor fietsers uitmuntend toegankelijk.
- De voor het pontje benodigde nutsvoorzieningen (elektriciteit) zijn op korte afstand aanwezig, de nutsmaatschappijen hebben een opstalrecht op alle belendende (ook private) percelen. In het voorstel van de gemeente moeten deze nutsvoorzieningen over een aanzienlijke afstand worden aangelegd.
- Langs deze wegen bevinden zich grote parkeerterreinen die benut kunnen worden door fietstoeristen die, met hun fiets op een fietsdrager, met de auto komen.
- De voorgestelde aanlegplaats is nu ook zeer gemakkelijk voor fietsers vanuit de oostzijde bereikbaar, vanaf het fietspad langs de Drachtster vaart.
- De voorgestelde fietsroute is korter en toeristisch attractief. Het passeert de brug over de Drachtster Vaart en geeft uitzicht op het historische sluisje van Buitenstvallaat.
- De door de gemeente voorgestelde plaats van het pontje is strijdig met principes van behoorlijke ruimtelijke ordening, omdat er een beter, goedkoper en meer voor de hand liggend alternatief is, dat bovendien meer overeenstemt met de door de Gemeenteraad gefiatteerde plannen.

Op de volgende pagina's is één en ander nader toegelicht en onderbouwd .

De Wilgen, januari 2023
J. Bovenlander, Stichting "Rond Smalle Eesterzanding"
Th. Deutekom, Vereniging van Eigenaren de Sanding

Achtergrond

In de projectoverkomst met betrekking tot de ontwikkeling van de wijk De Sanding en het omringende groen van deze wijk, die op 4 oktober 1994 door de gemeenteraad gefiatteerd werd, was er sprake van het bestemmen van dit groen tot "Natuurontwikkelingsgebied".

Dit werd ook als zodanig aan de bewoners van de wijk gepresenteerd; in de toelichting op hun koopakte van de grond staat: *"U betaalt daarvoor een vaste koopsom, inclusief 17,5% omzetbelasting (...) een bijdrage aan de Beheersstichting (zie hierna) in verband met het op diepte houden in de toekomst van de vaargeulen, waaraan ook uw kavel is gelegen; - de kosten van de aanleg van de wateren binnen het plan, de infrastructuur, en de water- en natuurgebieden die tot het plan De Sanding behoren."*

De bijdrage aan de Beheersstichting bedroeg destijds ca. € 1.500 per perceel, het kapitaal van de Beheersstichting bedroeg ca. € 276.000, en er werd door de projectontwikkelaar ongeveer € 2,5 miljoen omgeslagen over de kopers teneinde de natuurontwikkeling en de aanleg van het water rond de wijk te bekostigen. In het bestuur van de Beheersstichting hadden twee afgevaardigden van de Vereniging van Eigenaren (VES) zitting, als mede drie vertegenwoordigers van de gemeente.

Het kapitaal van het fonds bleek echter niet voldoende. Toen in 2012 het fonds was uitgeput werd de verplichting tot natuurontwikkeling door de gemeente overgenomen.

Dat de gemeente zich verplicht tot beheer als natuurontwikkelingsgebied van het groen rond de wijk, waaronder het Gaastereiland, blijkt nog eens uit de beantwoording van raadsvragen op 6 juni 2021 door het College van B&W:

"Bij de eigendomsoverdracht is vastgelegd dat de gemeente uiteindelijk verantwoordelijk is voor de kosten, zodra de middelen van de (beheers) stichting ontoereikend zijn. In 2012 heeft de stichting geconcludeerd dat de financiële middelen niet meer toereikend waren en dat daarmee de stichting kon ophouden te bestaan. De belangen van de bewoners aangaande beheer van groen en water konden langs andere wegen worden gediend. De ecologische ontwikkeling en onderhoud van het groen zijn voldoende geborgd.

Vanaf dat moment heeft de gemeente het beheer en onderhoud van groen en water rondom woonwijk De Sanding overgenomen en in overleg met de bewoners van De Sanding voortgezet. Jaarlijks vindt er overleg tussen de gemeente en de bewoners plaats. Periodiek worden gezamenlijk ook beheersactiviteiten besproken en uitgevoerd."

Het moge duidelijk zijn dat de VES, als enige vertegenwoordiging van de bewoners van de wijk De Sanding en direct betrokkene bij de liquidatie van de voornoemde beheerstichting, bij uitstek belanghebbend is bij het correct naleven van de verplichtingen die de gemeente ten aanzien van het Gaastereiland is aangegaan.

Voor de Stichting Rond Smalle Eesterzanding telt dat de natuur op het Gaastereiland nu wel genoeg te lijden heeft gehad van inbreuken van de gemeente op haar verplichting tot natuurontwikkeling. Na het bevestigen van deze verplichting bij de liquidatie van de beheersstichting werd, in 2013, besloten tot de bouw van een botenberging – zonder enige natuurcompensatie – en in 2018 werd er een Clubhuis voor de watersportvereniging hieraan toegevoegd, zodat er nu een watersportcentrum naast de natuur op het Gaastereiland aanwezig is. Toen was voor een aantal bewoners van de Sanding de maat vol, en werd, met het motto 'tot hier en niet verder' de Stichting Rond Smalle Eesterzanding opgericht. Op grond van haar statuten is ook deze Stichting bij uitstek belanghebbend bij het respecteren van de ecologie van het Gaastereiland.

Wandelaars, en ook omwonenden, genieten van de waardevolle natuur op het Gaastereiland. Het veelvuldig voorkomen van zeldzame broedvogels is daar slechts één voorbeeld van. Naast de prachtige IJsvogel heeft bijvoorbeeld de uiterst zeldzame Roerdomp zijn habitat in het riet van het Gaastereiland. Het Gaastereiland is een vogelbroed-gebied. Er komen meerdere soorten voor die door de Vogel- en Habitatrichtlijn beschermd worden.

De waarde van de natuur op het Gaastereiland werd op de raadsvergadering van 8 juni 2021 nagenoeg raadsbreed erkend, en ook waren alle partijen van mening dat een overheid zich aan zijn afspraken te houden heeft, in casu het Gaastereiland als natuurontwikkelingsgebied te

beheren. De waarde van de onderhavige natuur staat dus buiten kijf, en wordt dan ook erkend door "it Fryske Gea" alsmede de Friese Milieu Federatie. Deze beide organisaties zijn voorstander van dit voorstel.

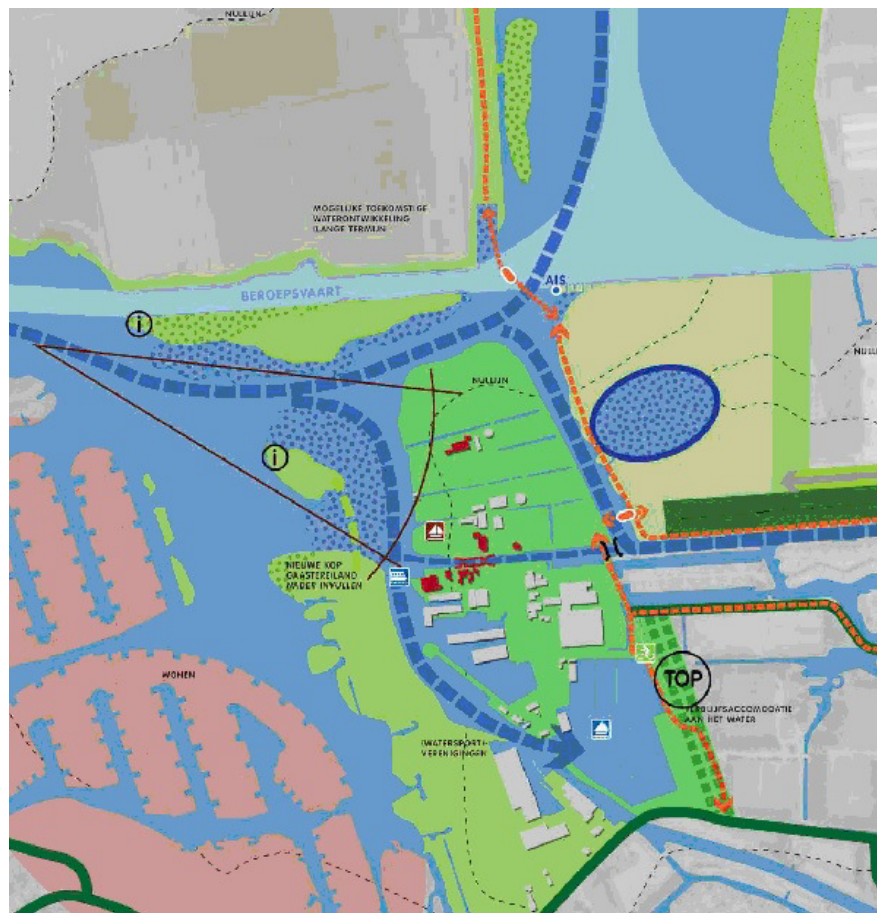
Last but not least: Het Gaastereiland is 'Natuur buiten het NatuurNetwerk Nederland (NNN)'. In de Provinciale Verordening staat hierover dat voor iedere ingreep in de natuur het maatschappelijk belang daarvan tegen de natuurbelangen moet worden afgewogen, er mitigerende maatregelen moeten worden getroffen om schade te voorkomen en de restschade moet worden gecompenseerd.

Het Waterfront

Op 24 januari 2017, heeft de raad gestemd over een visie die korthedshalve wordt aangeduid met 'Het Waterfront'. Het voorstel werd aangenomen.

Sindsdien is er in het gebied waar deze visie op ziet, veel veranderd. Als gevolg daarvan is de focus van de uitvoering van deze plannen, die tot doel hebben aan de toeristische ontwikkeling van Drachten bij te dragen, naar het westen verschoven.

Een schets uit de oorspronkelijke visie is hier op z'n plaats (de route van het fietspontje is met een oranje stippellijn ingetekend):



Deze oorspronkelijke visie is, voor wat betreft het Gaastereiland, verlaten. Een toeristische ontwikkeling van het Gaastereiland wordt niet alleen belemmerd omdat zij strijdig is met de afspraken die door de gemeente met de bewoners van de naast gelegen wijk (De Sanding, dus in casu de VES, zie voorgaande) door de gemeente zijn gemaakt, maar ook omdat de plannen tot zware horeca met toeristische ontwikkeling van 'De Kop' van het Gaastereiland geen doorgang kunnen vinden. Die 'Kop' is namelijk door de vorige eigenaar (de projectontwikkelaar van de toenmalige plannen voor horeca met een groot aantal verblijfseenheden voor toeristen) voor het overgrote deel verkocht. De nieuwe eigenaar kiest voor natuurontwikkeling met een viertal bescheiden verblijfseenheden (waarvan drie voor de projectontwikkelaar op de grond die in hun eigendom is gebleven).

De nieuwe natuur krijgt een maximum aan diversiteit: nat en droog en laagtes en hoogtes. Er komen plassen, plas-drassen, rietkragen en bosschages met inheemse struiken. Rust, riet en ruimte blijven behouden of worden versterkt en de biodiversiteit zal verder verbeteren. De natuur van de rest van het Gaastereiland zal hiermee ook een positieve impuls krijgen.

Dit alles past in de Visie voor het Waterfront Drachten, zijnde een onderdeel van de Groene Archipel. En het past uitstekend bij de afspraken die de gemeente maakte voor het overig deel van het groen rond de wijk De Sanding, waaronder het Gaastereiland, namelijk het beheer als natuurontwikkelingsgebied.

In het Waterfront zijn plannen opgenomen voor een fiets- en voetgangers pontverbinding van Drachten naar de overkant, Eibertsgeasten. Fietzers kunnen daarmee genieten van een ‘rondje Oudega’. Om de overkant vanuit Drachten te bereiken is anders een lange tocht dwars door het weinig aantrekkelijke industriegebied nodig. Een rondje Oudega met het voorgestelde pontje en de fietspont bij de Veenhoop (de Grietman) is met ongeveer 20 km goed te doen voor onze burgers.

Er is voor gekozen om de pont niet van de meest noordoostelijke punt van Buitenstvallaat te laten vertrekken omdat de daar naartoe leidende wegen zich op privé-grond bevinden. Met ons voorstel speelt, voor zover we hebben nagegaan, alles zich af op gemeenteground.

We waren verbaasd om in het voorstel van de gemeente te vernemen dat het pontje, in plaats van nabij de oorspronkelijke, en door de gemeenteraad gefiatteerde plek zou gaan afvaren vanuit het Gaastereiland. Sterker nog: dit plan werd op 10 oktober 2022 gepubliceerd in het huis-aan-huisblad ‘Actief’. Toen wij daarover opheldering vroegen bij de gemeente antwoordde de projectmanager Waterfront, de heer Doeve, namens het College dat hierover nog geen besluit was genomen. Desondanks verscheen er even later, op 4 november 2022 een gelijkluidend artikel in de plaatselijke pers, op ‘Waldnet’. Op de vraag of dat een misverstand betrof, kregen we geen antwoord.

De volledige publicatie in ‘Actief’ vindt u in de bijlage.

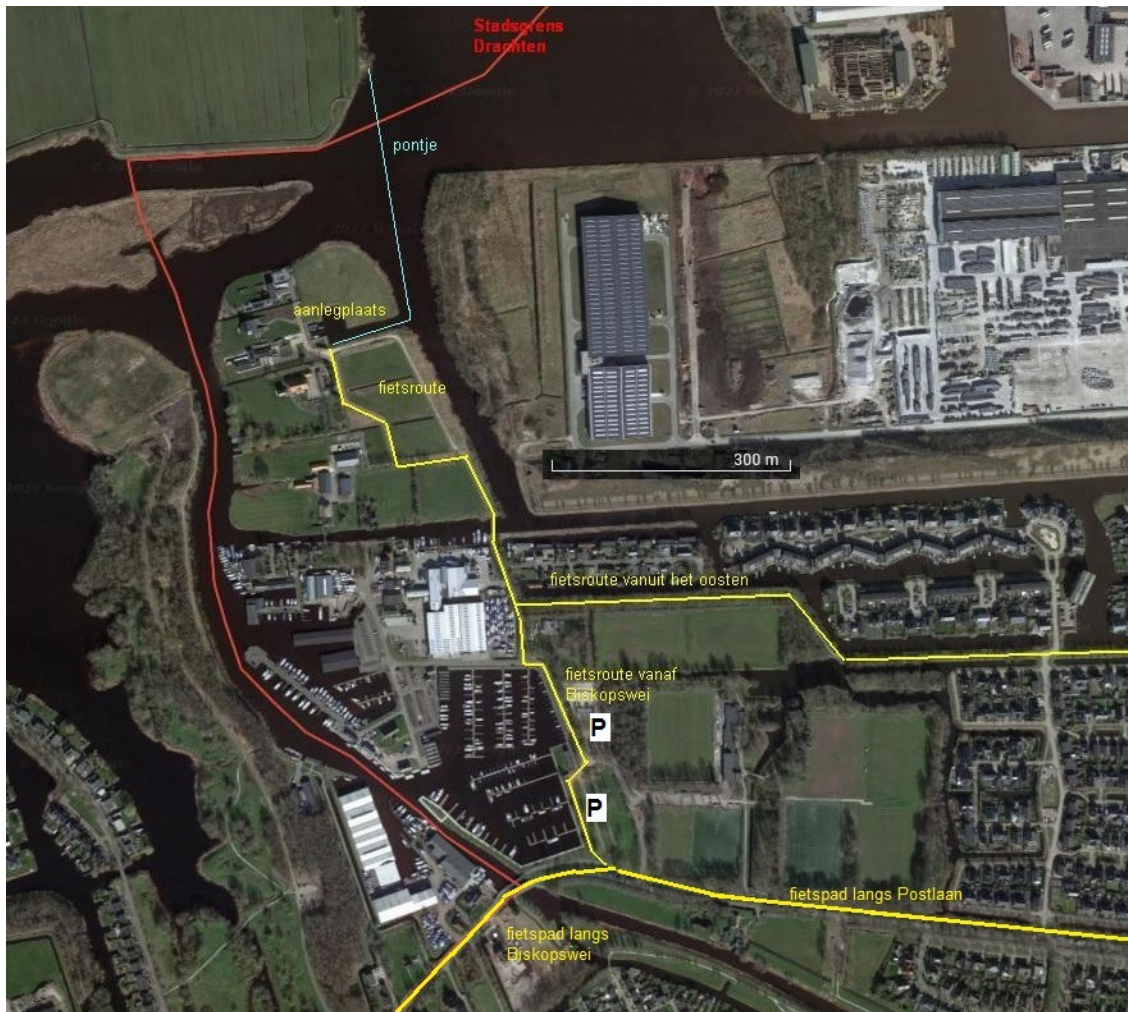
Ons voorstel nogmaals vergeleken met het gemeentelijk voorstel

De voordelen van ons voorstel ten opzichte van het voorstel van de gemeente zijn, ons inziens, evident, en genoemd in de inleiding. Een nadere toelichting op enkele argumenten volgt:

- De wegen naar de voorgestelde aanlegplaats aan de zuidzijde van de route (op Buitenstvallaat) liggen er al, en zijn voor fietsers uitmuntend toegankelijk, en de voorgestelde aanlegplaats is nu ook zeer gemakkelijk voor fietsers vanuit de oostzijde bereikbaar, vanaf het fietspad langs de Drachtster vaart.
- Langs de weg (Buitenstvallaat) bevinden zich grote parkeerterreinen die benut kunnen worden door fietstoeristen die, met hun fiets op een fietsdrager, met de auto komen. Op het kaartje zijn deze aangeduid met "P"

Zie onderstaande en nevenstaande illustratie:





- De voorgestelde fietsroute is toeristisch attractief, passeert deze brug over de Drachtster Vaart:



- en geeft uitzicht op het historische sluisje en de andere brug over de Drachtster Vaart:



Het argument van de onveiligheid van de door de gemeente voorgestelde vaartroute weegt zwaar. Op de vaartroute langs het Gaastereiland zal het pontje moeten manoeuvreren tussen watersporters van de aldaar gelegen watersportvereniging, suppers, zeilers, roeiboten, zwemmers, en huurboten van jachtwerf De Drait.

Het onbemand besturen van het pontje - hetgeen de gemeente ambieert - is daarmee door de grote risico's volstrekt onverantwoord. Ook al op grond van dit argument zijn de plannen van de gemeente niet te realiseren.

- De aanlegplaats aan de zuidzijde is nagenoeg ingericht en bevindt zich, evenals de (fiets)route er naar toe op gemeenteground.
- De aanlegplaats biedt ruim voldoende ruimte om aan te leggen, de breedte is 15 m. Zie onderstaande foto:



Nogmaals, de door de gemeente voorgestelde plaats van het Pontje is strijdig met principes van behoorlijke ruimtelijke ordening, omdat er een beter, goedkoper en meer voor de hand liggend alternatief is, dat bovendien meer overeenstemt met de door de Gemeenteraad gefiatteerde plannen. Bovendien is het voorstel strijdig met de Provinciale verordening, en strijdig met de afspraak om het Gaastereiland als natuurontwikkelingsgebied te beheren. Tijdens het debat over dit onderwerp op 8 juni 2021 in de gemeenteraad bleek dat Raadbreed gehecht werd aan het nakomen van afspraken door een betrouwbare overheid, en het koesteren van schaarse en unieke natuur.

Alternatief: Als, in tegenstelling tot onze informatie, de voorgestelde aanlegplaats niet realiseerbaar mocht zijn, dan stellen wij voor de aanlegplaats in te richten bij het bruggetje over de Drachtster Vaart. Zie onderstaande figuur:



Dat laatste alternatief heeft als nadeel ten opzichte van onze geprefereerde aanlegplaats dat de route over water veel langer en riskanter is, en de inrichting van de aanlegplaats duurder zal zijn door het ontbreken van een haven en kademuur.

Bovenstaande motivatie is geenszins volledig. Er valt meer over te zeggen. De Vereniging van Eigenaren “de Sanding” en de Stichting Rond Smalle Eesterzanding beantwoorden graag uw vragen.

Thom Deutekom
Voorzitter VES
E: th.deutekom@planet.nl
06-23870120

Jan Bovenlander
Voorzitter Stichting Rond Smalle Eesterzanding
E: stichting@wilgenweb.nl
06-21576982

bijlage (1): publicatie in Actief dd. 10 oktober 2022

Bijlage publicatie in Actief dd. 10 oktober 2022-12-29



De toekomstige fietspont moet varen tussen Buitenstvallaat en Eibertsgeasten, westelijk van Drachten.

FOTO: INGEZONDEN

Fietspont bij Drachten mogelijk 'autonoom'

De toekomstige fietspont tussen Buitenstvallaat en Eibertsgeasten over het Geasterdijp wordt mogelijk een 'autonoom' varende pont, dus zonder schipper aan boord.

Dit is het streven van b. en w. van Smallingerland. Wethouder Robin Hartogh Heys van de Lier hoopt met de nieuwe pont zowel de recreatie bij Drachten als ook de technologische vernieuwing te stimuleren.

Via ondernemersvereniging FME (Technologische Industrie) is contact gelegd met onder andere maritiem ondernemer Albert Kelzer uit

Lauwersoog ('Ferry to Connect'). Andere betrokken organisaties zijn: IBM, Demcon Unmanned Systems en de Maritieme Academie Harlingen. Afgelopen voorjaar is proefgedraaid met een onbemand pontje over de Groote Sloot bij Warmond. Circa 3.000 voetgangers en fietsers maakten er gebruik van.

Jord Drontmann is de begeleider van het project namens FME. Hij en Kelzer beklemtonen dat de nieuwe pont bij Drachten kan varen met bestaande techniek. "Je kunt er voor zorgen dat de pont zelf 1,24 meter

gebeurt: komt er een schip aan? Hoe groot is dat schip? Hoe snel vaart het? Daar kan de apparatuur aan boord op inspelen."

De fietspont zal de route van vracht- en recreatieschepen naar en van Drachten kruisen. Dit moet uiteraard veilig kunnen. Volgens Albert Kelzer is het daarom verstandig om in eerste instantie te werken met een fietspont met een schipper aan boord. "Dan kun je eerst ter plekke metingen doen en ervaring opdoen," Drontmann vult aan: "De hardware en software moeten op elkaar worden afgestemd."

Een belangrijk aspect waar 'autonoom varen' mee te maken heeft, is de regelgeving op het water. "Wat is een schipper? Moet die beslist aan boord zijn?" zegt Kelzer. Samen met het ministerie van Verkeer en Waterstaat, inclusief Inspectie en Rijkswaterstaat, zal moeten worden bekeken wat er mogelijk is en wat eventueel nodig is om de regelgeving aan te passen.

Drontmann: "Als de bemande pont eenmaal vaart, denken we nog anderhalf tot twee jaar nodig te hebben om er een onbemande pont van te maken."