

Vereniging Fietsersbond Utrecht
en namens deze de heer **H.W. Baas**
Carpentier Altingstraat 6
9101 VX Dokkum

PCOB afdeling Noardeast-Fryslân
en namens deze mevrouw **G. van der Goot-Bakker**
De Schans 65
9101 HR Dokkum

Aan het College van Burgemeester en Wethouders van Dongeradeel
Postbus 1
9100 AA Dokkum

Dokkum, 20 augustus 2018

Betreft: Bezwaarschrift Verkeersbesluit De Reiger Dokkum

Geacht College,

De Fietsersbond Dongeradeel, belangenbehartiger van de fietsers in Dongeradeel en omgeving en de PCOB afdeling Noardeast-Fryslân maken bezwaar tegen het verkeersbesluit van het College van Burgemeester en Wethouders van Dongeradeel zoals gepubliceerd in de Staatscourant van 16 juli 2018.

Het verkeersbesluit behelst de nieuwe Reigersbrug (De Reiger) af te waarderen van fietsers-/voetgangersbrug (incl. invalidevoertuigen) naar voetgangersbrug. Tegen het verkeersbesluit kan binnen een termijn van 6 weken na bekendmaking/publicatie van dit besluit een bezwaarschrift ingediend worden. De Fietsersbond Dongeradeel, onderdeel van de Fietsersbond en de Fietsersbond Afdeling Fryslân en de PCOB afdeling Noardeast-Fryslân is onderdeel van de landelijke Vereniging PCOB maken als maatschappelijke organisaties en als maatschappelijk belanghebbenden binnen de gestelde termijn gebruik van deze mogelijkheid.

De Fietsersbond is statutair gevestigd te Utrecht, kantooradres Nicolaas Beetsstraat 2A, 3511 HE Utrecht. Fietsersbond Afdeling Fryslân is gehuisvest in het kantoor van het VEC, Knobben 100, 9202 XJ Drachten. De Fietsersbond is de belangenbehartiger van 13,5 miljoen fietsers in Nederland en heeft 35.000 leden, 150 lokale afdelingen, 1500 actieve vrijwilligers en een landelijk bureau met 25 professionals en zet zich in voor meer en betere mogelijkheden voor gezond en veilig fietsen.

De Vereniging PCOB kent meer dan 300 actieve afdelingen verspreid door het land. De werkorganisatie en de afdelingen werken nauw samen en komen gezamenlijk op voor de belangen van 50-plussers. De PCOB afdeling Noardeast-Fryslân heeft als één van de contactadressen het secretariaat en de secretaris de heer J. Bergsma, Grimma Herna 17-2, 1901 CV Dokkum.

Vooraf

Alvorens over te gaan tot het bezwaar het volgende. Beide bonden betreuren dat bij herhaling door middel van een bezwaarschrift een verkeersbesluit van het College aangevochten moet worden. Zowel ten aanzien van de Schreiersbrug als nu ten aanzien van de Reigersbrug blijkt het uiterst problematisch om de belangen van fietsers en in beide situaties ook die van voetgangers op een

goede wijze behartigd te krijgen door middel van besluiten die beide categorieën verkeersdeelnemers recht doen. Het gaat daarbij niet alleen om de belangen van beide categorieën verkeersdeelnemers maar ook nog om specifieke doelgroepen binnen die categorieën zoals ouderen, minder validen, kinderen en toegespitst op fietsverkeer onder meer fietsers die naar een supermarkt willen om boodschappen te doen, schoolgaande kinderen die van de fiets gebruik maken en ouders die hen begeleiden, fietsverkeer van de wijk naar de kerk, woon-werkverkeer fietsers en de recreatieve fietser. Het College zet in op een goede fietsbereikbaarheid en snelle, comfortabele en herkenbare fietsroutes binnen de gemeentegrenzen. In relatie tot de Schreiersbrug en de Reigersbrug blijkt dat het pleidooi daarvoor te veel met de mond beleden wordt en in de concrete praktijk, de goede voornemens zowel procedureel als inhoudelijk fundamenteel te vaak geweld worden aangedaan. Dan wel het autoverkeer, dan wel het vaarverkeer krijgt prioriteit boven het fietsverkeer en in beide gevallen ook nog boven de belangen van het voetgangersverkeer en specifieke doelgroepen daarbinnen. Het zou het College sieren om het verkeersbesluit op te schorten en met de belanghebbenden en daarbij eventueel gebruik makend van een mediator te komen tot een voor alle belanghebbenden breed gedragen oplossing. Nu worden de belangen behartigd van een enkele omwonende bij de Reigersbrug en die van de zeer geringe aantallen (in vergelijking tot het fietsverkeer) recreatievaarders. Het wordt tijd dat de in geding zijnde belangen behartigd worden van de scholen en de schoolgaande kinderen, de middenstand, de vele honderden fietsers, de scootmobielers en (oudere en mindervalide) voetgangers, die dagelijks gebruik maken van de huidige Reigersbrug. In ons bezwaar tegen het verkeersbesluit geven wij u de argumenten om uw besluit te heroverwegen en om in gezamenlijk overleg te komen tot een aanvaardbare oplossing. Geen strijd om het procedurele gelijk maar een gezamenlijke strijd voor een goede en op inhoud en beleid en draagvlak gebaseerde oplossing.

Inmiddels is ons duidelijk dat géén van de belanghebbenden fundamenteel gekant is tegen het zoeken van een oplossing voor het op hoogte krijgen van de bruggen, binnen het kader van het project Súd Ie. Wel zijn de belanghebbenden in deze situatie gekant tegen eenzijdige doelredeneraties en besluitvorming die slechts de belangen van enkelen recht doet. Dit moet anders en de Fietzersbond en PCOB Noardeast-Fryslân nodigen u daar toe uit.

De bezwaren

1. De Fietzersbond en de PCOB Noardeast-Fryslân zijn van mening dat het besluit ondeugdelijk is gemotiveerd en op een onevenredige belangenafweging berust.
2. De Fietzersbond en de PCOB Noardeast-Fryslân zijn van mening dat de motivering en beargumentering ten grondslag liggend aan het besluit en het afwijzen van een goede alternatieve oplossing inconsistent en in strijd is met elders in de gemeente gehanteerde oplossingen.
3. De Fietzersbond en de PCOB Noardeast-Fryslân zijn, ondanks meerdere verzoeken daartoe, niet betrokken bij het zoeken naar een adequate bouwkundige/bouwtechnische oplossing gericht op het kunnen behouden van de fietsfunctie over de beoogde Reiger.
4. De Fietzersbond en de PCOB Noardeast-Fryslân zijn van mening dat het afwaarderen van de Reiger naar voetgangersbrug in strijd is met de eigen beleidsuitgangspunten van het College en zoals opgenomen in het actuele GVVP.
5. De Fietzersbond en de PCOB Noardeast-Fryslân zijn van mening dat de door het College gekozen besluitvormingsprocedure niet goed is en mede geleid heeft tot veel onrust, onduidelijkheid en een verkeerd besluit.

6. De Fietsersbond, PCOB Noardeast-Fryslân en de Werkgroep Behoud Reigersbrug zijn van mening dat toenmalig verantwoordelijk CDA wethouder A. van der Ploeg duidelijke verwachtingen heeft gewekt over het kunnen behouden van de fietsfunctie over de nieuwe brug. De Fietsersbond, PCOB Noardeast-Fryslân en de Werkgroep zijn door de wethouder op het verkeerde been gezet zo niet misleid.

Toelichting op de bezwaren

Toelichting op bezwaar 1

De Fietsersbond en de PCOB Noardeast-Fryslân zijn van mening dat het besluit ontoereikend en ondeugdelijk is gemotiveerd en op een onevenredige belangenafweging berust.

Bij het motiveren van het verkeersbesluit stelt het College dat uit het oogpunt van het verzekeren van de veiligheid op de weg en het beschermen van de weggebruikers en passagiers gewenst is om van de Reigersbrug een voetgangersbrug te maken. En dat daaraan ten grondslag ligt de doorvaarthoogte van de bestaande brug met een meter te verhogen als geschikt voor boten van de DM klasse, het College op 22 november 2016 besloten heeft om de bestaande brug fiets/voetgangersbrug te vervangen door een hooghout, door deze verhoging de hellingbanen dermate stijl zijn, deze redelijkerwijs niet meer geschikt zijn voor fietsers en invalidevoertuigen, voor de fietsers een fietsgoot wordt gerealiseerd, zodat zij met de fiets aan de hand over de Reiger kunnen, er een dichtstbijzijnd alternatief is t.w. de Dongeradijkbrug op zo'n 200 meter westwaarts en dit een redelijk alternatief is, mede gezien het recreatieve karakter van de huidige fietsroute.

Het College wil de veiligheid op de weg verzekeren en de weggebruikers en passagiers beschermen. Wie worden er bedoeld met passagiers? Het College sluit een veilige en bescherming biedende fiets-/voetgangersbrug en wil daarvoor in de plaats een hooghoutbrug om de vaarrecreatie meer vaarhoogte te bieden. Echter, aan de gekozen hooghoutbrug kleeft "slechts" één nadeel. De brug is niet geschikt voor fietsers, mindervaliden, moeilijk ter been zijnde ouderen, mensen met rollators en scootmobielen. De beoogde hooghoutbrug is een brug met hellingen van 20%. Door de steile helling ontstaan voor de genoemde verkeersdeelnemers gevaarlijk situaties. En dus worden deze verkeersdeelnemers feitelijk uitgesloten, de brug wordt van fiets-/voetgangersbrug afgewaardeerd naar voetgangersbrug (en dan nog slechts voor de zeer valide voetganger).

De uitgesloten worden verwezen naar een brug die een eind verder op ligt. Dan wel voor hen is verder geen oplossing meer (slechter ter been zijnde ouderen, minder validen). Bestaande veiligheid en bescherming voor een brede groep verkeersdeelnemers wordt, ten behoeve van een enkele omwonende en een aantal vaarrecreanten, ingeruild voor een oplossing met dreigende onveiligheid en het risico van het wegvallen van bescherming van bepaalde verkeersdeelnemers en om die veiligheid weer te verzekeren wordt de brede groep oorspronkelijke verkeersdeelnemers verdicht tot een beperkte groep verkeersdeelnemers.

Het College maakt een veilige situatie onveilig en om die weer veilig te krijgen worden oorspronkelijke verkeersdeelnemers buiten gesloten, geweerd.

Uitgaand van het erkennen van het (arbitraire) belang van een aanpassing van de doorvaarthoogte ligt het in de rede om een oplossing te creëren die beide categorieën verkeersdeelnemers (de oorspronkelijke gebruikers van de fiets-/voetgangersbrug en de vaarrecreanten) recht doet en die in harmonie is met elders in de gemeente gevonden oplossingen. Dat gebeurt niet.

Aanvankelijk (begin 2016) kiest het College zelfs voor het opheffen van de Reigersbrug. Massale protesten uit de gemeenschap en de inzet van de Actiegroep Behoud Reigersbrug leiden er toe dat in

november 2016 het College kiest voor een hooghoutbrug en het daarmee in ieder geval het in stand houden van een verbinding tussen de wijken It Fûgellân en De Schans. Deze keuze valt bij de Actiegroep Reigersbrug, De Fietzersbond, de PCOB Noardeast-Fryslân, de basisschool in de wijk, de supermarkt en de kerk in de wijk niet goed. Allen zijn tevreden over het feit dat er in ieder geval een verbinding blijft. Uitgesproken ongelukkig zijn de belanghebbenden met het feit dat met de keuze voor een hooghoutbrug niet tegemoet gekomen wordt aan wat waarvoor alle belanghebbenden meer dan een jaar hebben gepleit t.w. het behoud van een fiets-/voetgangersbrug zoals die al 40 jaar dienst doet in de wijk.

Zowel de Fietzersbond als de PCOB Noardeast-Fryslân als Actiegroep Behoud Reigersbrug hebben door het aanspreken van de verantwoordelijk wethouder, de leden van de Raadscommissie Omkriteren van de Gemeente Dongeradeel, brieven aan de Gemeenteraad Dongeradeel en contact met de voor het project Súd le de verantwoordelijk gedeputeerde, getracht gehoor te vinden voor een adequate aanpassing van de hooghoutbrug in een zodanige vorm dat de functie voor fietsverkeer en anderen al genoemden behouden zou blijven. Een en andermaal is het College verzocht goed te kijken naar de hellingen van de hooghoutbrug en voor een oplossing zorg te dragen waardoor de brug voor fietsers en gebruikers van een scootmobiel toegankelijk blijft. Ook het VVN (Veilig Verkeer Nederland) heeft een advies (bijlage 1) uitgebracht over de hellingen van 20% en de risico's voor kinderen, ouderen en verkeersdeelnemers met een beperking. Gewezen is op het risico van eenzijdige ongevallen. Het College persisteert halsstarrig in haar besluit.

Maatschappelijke organisaties als de Fietzersbond, de PCOB Noardeast-Fryslân, Veilig Verkeer Nederland, worden niet vooraf, niet tijdens en niet in het sluitstuk betrokken bij advisering over mogelijke oplossingen en of de overwegingen, afwegingen die ten grondslag liggen aan te nemen keuzes. Bij herhaling heeft de Fietzersbond verzocht om de werktekeningen van de beoogde brug en aangeboden mee te willen denken over aanpassingen opdat de fietstoegankelijkheid geborgd zou kunnen worden. Dit is stelselmatig genegeerd.

Het College heeft de Werkgroep Behoud Reigersbrug een verkeerstechnisch goedgekeurde fietsverbinding gepresenteerd, maar wil deze uiteindelijk niet realiseren vanwege "slechte landschappelijke inpasbaarheid". Dit subjectieve begrip is door de Werkgroep met talloze praktijkvoorbeelden elders uit de gemeente ontkracht. Dan blijkt het niet willen kiezen voor de meer gewenste oplossingsvariant te berusten op het belangrijkste argument van het College: de bouwkosten en individuele belangen c.q. de vermeende bezwaren van een aantal omwonenden. Deze argumenten worden verder niet onderbouwd.

De al genoemde maatschappelijke organisaties zijn niet of onvoldoende in de gelegenheid gesteld zich uit te spreken over verkeerstechnische alternatieven gericht op het behouden van de volledige fiets- en voetgangerstoegankelijkheid, niet geïnformeerd en niet of onvoldoende in de gelegenheid gesteld zich te uiten over de vermeende bezwaren van omwonenden en de bouwkosten van alternatieve oplossingen. De afweging, overweging te persisteren in de voorgestelde hooghoutbrug heeft plaats gevonden in de black box van het gemeentelijk apparaat. Het besluit tot het afwaarderen van de Reigersbrug is ontoereikend gemotiveerd, omdat er relevante maatschappelijke organisaties zijn buitengesloten en of niet serieus zijn genomen.

De besluitvorming over de Reiger kent een lang traject van door het College genomen en weer terug genomen besluiten. Van het oproepen van verwachtingen en van het in de grond boren van verwachtingen. Een traject voorts gekenmerkt door uiterst beroerde argumentatie van keuzes en besluiten. Het niet of slechts deels verantwoorden van overwegingen die geleid hebben tot keuzes en of besluiten.

Besluitvorming is ondeugdelijk indien het College, zich beperkt tot het motiveren van wat ze wil en daarbij vergeet om gedurende het besluitvormingsproces uit te leggen welke zaken absoluut niet kunnen en met name waarom die dan niet kunnen. Dit alles op basis van open communicatie en betrokkenheid van relevante belanghebbenden.

De besluitvorming over de Reiger is uiteindelijk verworpen tot een rituele dans van de ogenschijnlijke mogelijkheid tot inspraak. Vastgehouden is aan de doelredenerie dat de brug omhoog moet en dat er een hooghoutbrug moet komen en dit alles met negotie van de maatschappelijke en ook praktische consequenties van deze tunnelvisie. Individuele belangen, het geen geld over hebben voor een evenredige (de belangen op gelijke wijze recht doend van alle in het geding zijnde weggebruikers) oplossingsvariant en de belangen van de recreatievaart prevaleren boven die van de honderden fietsers, scootmobielers en de al eerder genoemde categorieën voetgangers. Het daarbij ook niet toepassen van het evenredigheidsbeginsel maakt dat het geschetste proces van besluitvorming niet anders dan als kwalitatief slecht en ontoereikend, gekenmerkt moet worden. Een gemeentelijke overheid onwaardig.

Toelichting op bezwaar 2

De Fietsersbond en de PCOB Noardeast-Fryslân zijn van mening dat de motivering en beargumentering ten grondslag liggend aan het besluit en het afwijzen van een goede alternatieve oplossing inconsistent en in strijd is met elders in de gemeente gehanteerde oplossingen.

Feitelijk worden door het College een vijftal argumenten aangereikt die het verkeersbesluit onderbouwen t.w.:

- a. het verzekeren van de veiligheid op de weg en de weggebruikers en passagiers beschermen;
- b. een voorgestelde oplossing wordt als “landschappelijk niet inpasbaar” afgewezen;
- c. het individuele belang van een enkele omwonende is in geding;
- d. de kosten van een alternatieve oplossing zijn te hoog;
- e. elders in de wijk is een overgang waar ook gebruik van gemaakt kan worden.

De Fietsersbond en de PCOB Noardeast-Fryslân betwisten alle genoemde motieven en de daarbij gehanteerde argumentatie.

2a. Het verzekeren van de veiligheid op de weg en de weggebruikers en passagiers beschermen

Onder Ad. 1. is al aangegeven dat dit motief ondeugdelijk is. De veiligheid van een groep verkeersdeelnemers is niet in geding indien het College kiest voor een adequate oplossing. Het College creëert door haar beleid en besluitvorming zelf onveiligheid en brengt zelf de veiligheid en beoogde bescherming van weggebruikers in geding. Om verkeerd beleid en verkeerde besluitvorming te herstellen worden groepen weggebruikers benadeeld (uitgesloten) en dat gebeurt dan om hun veiligheid en bescherming te borgen. Waar tegen moeten zoals in het verkeersbesluit genoemd weggebruikers en passagiers beschermd worden ?

2b. Een voorgestelde oplossing wordt als “landschappelijk niet inpasbaar” afgewezen

Op enig moment in het proces van overleg over de Reiger heeft het College aan de Werkgroep Behoud Reigersbrug een verkeerstechnisch goedgekeurde voetgangers-/fietsverbinding gepresenteerd. Uiteindelijk wil datzelfde College die niet realiseren vanwege “slechte landschappelijke inpasbaarheid”. De Werkgroep heeft in het vervolg met talloze praktijkvoorbeelden elders in de gemeente de argumentatie ontkracht. Uit de praktijkvoorbeelden blijkt dat er landschappelijk en verkeerstechnisch uitstekende alternatieven zijn voor het vervangen van de huidige Reigersbrug (zie bijlage 2 met de div. voorbeelden van alternatieve en landschappelijk verantwoorde oplossingen). Er zijn dus elders in de gemeente voor soortgelijke situaties oplossingen gevonden die voldoen. Het College wilde niet overstap gaan en kwam op basis van voortschrijdend inzicht met twee volgende tegenargumenten t.w. bang voor bezwaren van omwonenden en bouwkosten. We behandelen deze twee argumenten achtereenvolgend.

2c. *Het individuele belang van een enkele aanwonende is in geding*

Een enkele aanwonende bewoner bij de brug heeft zich verzet tegen de nieuwe hooghoutbrug en het aanvankelijk in bespreking gegeven alternatief. Betrokkenen bleek zelfs een warm pleitbezorger voor een brug op een andere locatie, ver van zijn woning. Betrokkene wist medestanders te krijgen. Een aantal in de buurt van de brug wonenden hadden wel oren naar de kans van het opheffen van een verkeersverbinding voor fietsers en voetgangers. Betrokkene wist met de steun van een aantal omwonenden de procesgang zodanig te beïnvloeden dat het College als een vorm van Salomonsoordeel toch maar koos voor een hooghoutbrug.

Welk belang is hier in geding? In geding is het belang van een enkele directe aanwonende die, om dat belang te behartigen een aantal in de buurt wonenden mobiliseert. Die in de buurt wonenden vinden het eigenlijk wel best dat er geen brug meer komt of slechts een voorziening voor voetgangers, want dat betekent hoe dan ook minder langzaam verkeer.

Wat is het feitelijke belang? Door dan wel de hooghoutbrug, dan wel het voorgestelde alternatief is de privacy van in ieder geval een tweetal direct aanwonenden in geding. Betrokkenen wonen nu hemelsbreed (zie de bijlage 2 resp. 23,45 meter en 41,60 meter) van mogelijk zicht op de brug. Elders in de gemeente wonen direct aanwonenden resp. 16,36 en 16,59 meter van zicht op een landschappelijk verantwoorde en nieuwe fiets-voetgangersbrug. Voor het College blijkbaar geen enkele belemmering om een dergelijke brug te bouwen.

De beoogde hooghoutbrug komt op de plaats van de huidige Reigersbrug. Aan de afstanden wijzigt niets. De hoogte en de helling van de brug wijzigt wel t.w. een meter hoger met een langere aanloophelling. Komt daardoor de privacy van omwonende in het geding? In ieder geval niet voor de niet direct aanwonenden. Hun privacy is niet in geding. Hun pleidooi tegen de hooghoutbrug en tegen een alternatieve voorziening ook toegankelijk voor fietsers raakt dus een ander belang. En dat belang is "liever geen (fiets)verkeer als het niet hoeft" en - voor zo ver van toepassing - het verminderen van de mogelijke overlast van slecht ter been zijnde voetgangers, minder validen, scootmobielers, fietsende kinderen, fietsende kerkgangers, fietsende wijkbewoners die boodschappen doen, recreatieve fietsers. Toch niet verkeersdeelnemers waar je als niet direct en ook niet als direct aanwonenden veel last van kunt hebben. Een last overigens die niet anders zou kunnen zijn of worden dan de last die er nu wel of niet is voor wat betreft de al 40 jaar bestaande verbinding.

Als er al een vorm van overlast zou zijn zoals geuit (in de vorm van de af en toe aanwezigheid van hangjongeren bij de brug), dan gaat het niet om de maatschappelijke functionaliteit van de brug, niet om het bestaansrecht van de brug en of de in geding zijnde privacy van aan-/omwonenden, maar over falend handhavingsbeleid van de gemeente, als het gaat om het weren van overlast bezorgende jongeren. Maar is er daadwerkelijk sprake van significante overlast van hangjongeren? Dus waar hebben we het over, over welke belangen hebben we het nu? Feitelijk hebben we het over het belang van direct maar wel op respectabele afstand aanwonenden bij de brug. Aanwonenden die, nu zich de kans voordoet om van normaal langzaam verkeer af te komen, zich verzetten tegen een hooghoutbrug en een andere oplossing en dit onder het argument dat de privacy in geding is. Het is triest te moeten constateren dat enkelingen de situatie gebruiken om alleen dienend hun eigen belang een veel breder en maatschappelijk belang bruuskeren.

Brengt de verhoging van de brug met een meter en daarbij de keuze voor een op de situatie aangepaste helling de privacy in geding van de direct aanwonenden? Nee, op geen enkele wijze. En als daar twijfel over zou bestaan dan moet de subjectiviteit van argumenten plaats maken voor objectivering van de belangen en moet duidelijk worden of en zo ja ten aanzien van welke, aspecten privacy in het geding is en welke oplossingen er denkbaar zijn om dat aanvaardbaar te mitigeren. Dat

alles afgezet tegen het in het geding zijnde maatschappelijke belang van het in stand houden van een fiets-voetgangersbrug.

Ook moet duidelijk worden welke de eigenlijke argumenten van het College zijn om geen gehoor te geven aan de indringende wens van een grote meerderheid aan belanghebbenden voor een fiets-voetgangersbrug. Kwam het het College goed uit om gehoor te geven aan een enkele tegenstander en voorkomt het College daarmee dat er extra geld moet worden uitgegeven voor een alternatieve oplossing? Het is het kiezen van de weg van de minste weerstand en het weglopen van het verantwoordelijkheid nemen en beschermen van de belangen van fietsers en de al eerder genoemde overige verkeersdeelnemers. Het is het geen stelling durven nemen tegen een enkele querulante aanwonende. Een aanwonende die er in slaagt het besluitvormingsproces negatief te beïnvloeden en te bruuskieren en die er in slaagt het College en de Raad te forceren tot een Salomonsoordeel, een surrogaat oplossing. Dit in plaats van het door het College nemen van de verantwoordelijkheid voor door het College zelf gemaakte keuzen. Een verantwoordelijkheid die maar één kant uit kan leiden en dat is het durven nemen van een besluit dienend de belangen van een grote groep belanghebbenden en recht doend aan het collectieve belang.

2d. De kosten van een alternatieve oplossing zijn te hoog

Bij veel belanghebbenden bestaat de indruk dat niet de drie eerder genoemde en door het College gehanteerde argumenten bepalend zijn geweest voor de besluitvorming en het nu voorliggende verkeersbesluit. Ambtelijke bronnen hebben aangegeven dat de voorgestelde technisch en verkeerskundig inpasbare fiets-/voetgangersbrug, met de werkzaamheden benodigd voor de grondlichamen, te duur zou worden. En dat dit de feitelijke reden is om het plan van tafel te halen. Niet de privacy van aanwonenden, niet de landelijke inpasbaarheid, maar simpel het geld. De Fietsersbond beschikt niet over stukken waaruit blijkt dat de financiële overwegingen (mede)bepalend zijn geweest voor het besluit. En mocht dat wel zo zijn dan ontvangt de Fietsersbond graag de onderbouwing daarvan. Indien de kosten (mede)bepalend zijn geweest voor de besluitvorming dan zou dat tenminste gedeeld moeten worden met de Raad en met voor de Raad de mogelijkheid zich daarover uit te spreken. Indien het geld de doorslaggevende factor is geweest dan horen wij graag of het College anderszins getracht heeft financiële middelen vrij te maken, fondsen heeft aangeschreven, het Waddenfonds en of de Provincie heeft gevraagd om geldelijke steun.

2e. Elders in de wijk is een overgang waar ook gebruik van gemaakt kan worden

In het verkeersbesluit verwijst het College naar de mogelijkheid om gebruik te maken van de “op zo’n 200 meter westwaarts gelegen Dongeradijkbrug. Het opheffen van de fietsverbinding en gebruik moeten maken van de Dongeradijkbrug betekent in de concrete praktijk 500 m (zie bijlage 3) moeten omrijden. En dat geldt voor alle al eerder genoemde subcategorieën fietsers, minder validen, scootmobielers e.d. Maar er zijn meer redenen die niet pleiten voor het verwijzen naar de Dongeradijkbrug. Redenen van verkeerskundige aard en om redenen van fietsveiligheid. Maar ook redenen van sociaal/maatschappelijke aard.

Een aantal argumenten van verkeerskundige aard en vanuit het oogpunt van fietsveiligheid.

- De brug in de Dongeradijk is niet autoluw en dit in tegenstelling tot de huidige Reigersbrug. Weliswaar is het fietspad gescheiden van de rijbaan, maar het voelt niet veilig voor ouderen, ouders met jonge kinderen en schoolgaande kinderen. Dit in tegenstelling tot het veiligheidsgevoel bij de Reigersbrug. Geen veiligheidsbevorderende situatie;
- Ter hoogte van de start van het fietspad over de Dongeradijkbrug kruist het fietsverkeer vanuit de Schans met Stationsweg en Dongeradijk met afslaand verkeer richting het benzine station. Autoverkeer, bromfietsverkeer is gefocust op de toegang naar het benzine station en gericht op de vrij beschikbare pomp. En dat zorgt er voor

dat de kruisende fietsers hun aandacht bij twee verschillende verkeersstromen moeten houden. Geen veiligheidsbevorderende situatie;

- De Reigersbrug is 45 jaar geleden gerealiseerd op verzoek van de bewoners van de oen in aanbouw zijnde wijk en dan met name vanuit de Schans. De brug vormde een veilige verbinding richting speelterrein, supermarkt, kleuterschool en basisschool. Die directe en veilige verbinding wordt nu teniet gedaan;
- Waar de Reigersbrug werd gerealiseerd op verzoek van de bewoners van de Schans, is minstens zo groot deel van de fietsers afkomstig uit de aan de overzijde gelegen wijk It Fûgellân. De redenen zijn duidelijk. Deze fietsers kiezen voor de in hun ogen veiligste route, door de Schans. Op deze route staan vrijwel geen auto's in de straat geparkeerd en in combinatie met alleen wat bestemmingsverkeer biedt dit een overzichtelijke en prettige route. Fietsers hoeven alleen haaks de Dongeradyk over te steken om zonder, achteropkomend en diagonaal kruisend verkeer hun weg te vervolgen richting binnenstad en vice versa.
- Het alternatief is de Dongeradyk te gebruiken om dan via de Zwaluwstraat de wijk in te gaan. De Zwaluwstraat is één van de slechts drie invalswegen naar de grootste wijk van Dokkum. In tegenstelling tot de Schans is dit een druk gebruikte straat met langs de straat geparkeerde auto's die de situatie met achteropkomend verkeer voor fietsers als onprettig wordt ervaren. Komend van de Dongeradijkbrug moet men tevens de Zwaluwstraat oversteken om er in te rijden. Daarbij krijgt men te maken met verkeer vanuit de Zwaluwstraat, verkeer dat afslaat vanaf de Dongeradijk en de wijk in wil en ook nog recht doorgaand fietsverkeer op het fietspad parallel aan de Dongeradijk;

Men kan kiezen om vanuit de Zwaluwstraat direct over te steken richting Brokmui en dan het fietspad aan de andere kant van de Dongeradijk te gebruiken. Daar ontstaat echter een nieuw probleem wanneer men de Stationsweg wil op fietsen. Er kruist verkeer vanaf de Stationsweg zowel als vanuit de Schans en afslaand verkeer vanaf de Dongeradijk. Daarbij is door de recente verhoging van de Dongeradijkbrug een blinde heuvel ontstaan ter hoogte van de Zwaluwstraat. Verkeer dat hier de Dongeradijk wil oversteken ziet en hoort het autoverkeer komend van de Dongeradijk pas op het allerlaatste moment. De situatie wordt als zeer onveilig ervaren, dit is al meermalen aangekaart door bewoners. Geen veiligheidsbevorderende situatie.

Een aantal argumenten van sociale en maatschappelijke aard:

- Het omrijden vanwege het opheffen van de fietsverbinding is meer dan 500 meter. Daar waar in stedelijke gebieden gestreefd wordt naar een fijnmazigheid van 300 meter is 500 meter extra moeten rijden heel veel. Zeker ook in een situatie als Dokkum dat al weinig fijnmazigheid kent vanwege de waterlopen. Minder fietsverbindingen is niet de goede richting, het moeten er juist meer worden. In het vigerende GVVP wordt dat ook als beleidsdoelstelling aangegeven. Verder op in het bezwaarschrift wordt hier op nog terug gekomen;
- De Reigersbrug als fiets-voetgangersverbinding is een belangrijke doorsteek en die maakt het juist aantrekkelijk voor wijkbewoners om de fiets te nemen in plaats van de auto. Het levert in positieve zin "concurrentievoordeel" op voor de gezondere verkeersmodaliteit;
- De Reigersbrug is meer dan een middel alleen om van a naar b te komen. Het biedt kinderen in de wijk de veilige mogelijkheid om hun omgeving te ontdekken op "avontuur" te gaan, te spelen met andere kinderen. Vlakbij de Reigersbrug is een speelgebied, een belangrijke ontmoetingsplaats voor de wijk ten zuiden en noorden van de Súd Ie. De brug is een uitstekend middel om kinderen veilig en vroeger

zelfstandig naar de basisschool de Hoeksteen te laten gaan. Iets wat voor kinderen alleen maar positief is;

- Voor ouderen is de brug een belangrijke schakel voor het doen van de dagelijkse boodschappen bij de supermarkt, andere ouderen hier te ontmoeten en daarmee ook aan de noodzakelijke beweging te komen. Inclusieve mobiliteit, een gelukkig samenleven in de wijk op menselijke maat. Mobiliteit om ouderen (en jongeren) fysiek en maatschappelijk actief te houden;
- Op verzoek van de Fietzersbond en de PCOB Noardeast-Fryslân heeft er een telling (met de camera is een timelapse gemaakt) plaats gevonden van het fietsverkeer op de Reigersbrug. Op een doordeweekse dag zijn 375 fietsbewegingen geteld en dat is dus exclusief de bewegingen van voetgangers met kinderwagens, rollators en of scootmobielers. Als uit één aspect alleen al de maatschappelijke relevantie blijkt van de fietsverbinding Reigersbrug, dan blijkt het uit deze telling.

De telling is objectief toetsbaar, staat op beeld. Het zijn dezelfde 375 fietsbewegingen die het College gebruik wil laten maken van een veel minder veilige en minder prettige fietsroute. Een route, het wordt nogmaals aangehaald, die niet beloopbaar is voor ouderen die slechter ter been zijn, ouders met kinderwagens, ouderen/minder validen die gebruik moeten maken van een rollator en ouderen/minder validen die aangewezen zijn op het gebruik van een scoormobiel. Een groep verkeersdeelnemers dat de komende jaren alleen maar in aantal zal toenemen.

Wat telt zwaarder? De maatschappelijk relevantie van een veilige fiets-voetgangersverbinding voor honderden deelnemers waaronder dagelijks meer dan 375 fietsers of de seizoensgebonden doorvaart van dagelijks een beperkt aantal plezierboten? Dan wel, als het al qua belang gelijk gewaardeerd moet worden, waarom wordt er dan niet recht gedaan aan dat belang en gelijkwaardig geïnvesteerd in het continueren een goede fiets/voetgangersverbinding?

Bezwaar 2 samengevat

Het College heeft een aantal motieven, argumenten gehanteerd als basis voor het verkeersbesluit. Alle genoemde motieven, argumenten zijn weerlegd. Geen van de 5 genoemde motieven blijken steekhoudend en zijn niet of onvoldoende beargumenteerd of onderbouwd. Het verkeersbesluit is ontoereikend beargumenteerd en ontbeert de noodzakelijke legitimiteit daar waar het gaat om zorgvuldigheid, draagvlak en het toepassen van het evenredigheidsbeginsel.

Toelichting op bezwaar 3

De Fietzersbond en de PCOB Noardeast-Fryslân zijn, ondanks meerdere verzoeken daartoe, niet betrokken bij het zoeken naar een adequate bouwkundige/bouwtechnische oplossing gericht op het kunnen behouden van de fietsfunctie over de beoogde Reiger.

De Fietzersbond heeft één en andermaal verzocht direct betrokken te worden bij het adviseren over een meer gewenste oplossing. Een oplossing waarbij zowel de belangen van de enkele omwonende als de belangen van fietsers en voetgangers gediend zouden kunnen worden. Overleg over de meer gewenste variant is stelselmatig door het College afgehouden.

Het buitensluiten van de Fietzersbond, maar ook van de PCOB Noardeast-Fryslân is direct in strijd met een door de Raad aangenomen amendement. Geciteerd: *“De fraksjes trune mei klam oan bij it kolleezje, mei alle belanghawwenden sa as de Aksjegroep, buurtferiening It Fûgellân en de Schans en omwennenden ta in breed droegen oplossing te kommen werby de kuier-en/of fytsmogelijkheden oer de Súd le útgonspunt binne”*.

Het is bevreemdend dat het College een maatschappelijke organisatie als de Fietzersbond, maar ook de PCOB Noardeast-Fryslân de mogelijkheid ontnemt te adviseren over een kwestie die direct de belangen van resp. fietsers en ouderen raakt.

Zowel met het gevolgde besluitvormingsproces als met de gekozen hooghoutbrug tart het College fundamenteel het verzoek om met *“alle belanghawwenden”* te komen tot een oplossing waarbij de *“kuier-en/of fytsmogelikheden útgongspunt binne”*.

Toelichting op bezwaar 4

De Fietzersbond en de PCOB Noardeast-Fryslân zijn van mening dat het afwaarderen van de Reiger naar voetgangersbrug in strijd is met de eigen beleidsuitgangspunten van het College en zoals opgenomen in het GVVP.

In het actuele GVVP benoemd het College een goed fietsnetwerk als één van de vier hoofdpijlers van beleid. De letterlijke tekst luidt: *De gemeente Dongeradeel zet in op een goede fietsbereikbaarheid. De fiets is een milieuvriendelijk alternatief voor de auto en moet op met name de kortere afstanden als volwaardig alternatief gelden voor de auto. Fietsen is daarnaast nog gezond ook. Reden genoeg voor een goede fietsbereikbaarheid. Om deze goede bereikbaarheid te waarborgen wordt ingezet op snelle, comfortabele en herkenbare fietsroutes binnen de gemeentegrenzen en naar omliggende gemeenten.*

De beleidskeuze van het College is duidelijk en niet multi interpretabel. Echter, de keuze voor een hooghoutbrug en het afwaarderen van de Reigersbrug is wel volledig in strijd met het hierboven geciteerde beleidsuitgangspunt. Niet het geformuleerde uitgangspunt blijkt leidend maar een vaarverbinding wordt leidend gemaakt. Feitelijk is de beleidskeuze van het College discriminatoir. Fietsers, minder validen, ouderen, kinderen die van de Reigersbrug gebruik willen maken worden ten opzichte van de recreatievaarder, ten opzichte van hun oorspronkelijke positie en in vergelijking tot situaties en gekozen oplossingen in de gemeente daar waar het fiets-voetgangersverbindingen en een aangepaste hellingbaan betreft, fundamenteel gehinderd, achtergesteld, zo niet uitgesloten. Men krijgt in negatieve zin een afzonderlijke behandeling met het daarbij ontbreken van een gefundeerde rechtvaardiging voor deze aparte behandeling. Dit in combinatie met de weigering om naar gelang de behoefte (mindere validiteit, ouderdom, scootmobiel gebruiker, slecht ter been zijnde, en fietsers en kind zijn) in aanmerking te komen voor doeltreffende aanpassingen (zoals elders in de gemeente wel zijn gerealiseerd) terwijl deze aanpassingen geen onevenredige belasting vormen.

Fietsbeleid vorm geven

Een beleidsuitgangspunt zoals geformuleerd verplicht het College er naar te handelen. Het College dient actief beleid te voeren en een handelen te faciliteren gericht op het waarmaken van geformuleerde uitgangspunten.

Van grote invloed op het fietsgebruik en daarmee op het waarmaken van de beleidsuitgangspunten is de kwaliteit, veiligheid en fijnmazigheid van het fietsnetwerk en de aantrekkelijkheid van de routes. Het opheffen van de fietsverbinding Reigersbrug draagt niet bij aan de realisatie van een veilig en fijnmazig fietsnetwerk en het fietsgebruik. Juist daar waar het gaat om het stimuleren van het fietsgebruik op de kortere afstand, het bevorderen van de fietsbereikbaarheid en het verminderen van het autogebruik, past het niet om een veilige en belangrijke fietsverbinding weg te halen.

Niet minder maar meer fietsverbindingen

Juist doorsteekjes zoals de Reigersbrug geeft de fietser ten opzichte van het autogebruik een maatschappelijk relevant voordeel en draagt bij aan de alom gewenste verduurzaming van onze leefomgeving. Volstrekt in overeenstemming met de beleidsuitgangspunten van het College. Des te onbegrijpelijker is het dat het College, in relatie tot haar eigen beleidsuitgangspunten, tegenovergesteld besluit en handelt. Het gaat hierbij nota bene om het afsluiten van een meer dan 40 jaar bestaande fietsverbinding. Daar waar in vele gemeenten in Nederland met woord en daad gewerkt wordt aan de uitbouw van het fietsnetwerk kiest het College van Dongeradeel voor het beperken van het netwerk.

Mens en straat, bewegende en spelende kinderen

Momenteel zijn thema's als het bewegen van kinderen, sociale cohesie en verkeersdrukte rond scholen, erg actueel. De Reigersbrug is bij uitstek een verbinding die contacten tussen mensen waaronder spelende kinderen faciliteert. Kinderen gaan gemakkelijk van de ene naar de andere wijk om te spelen of maken gebruik van de voorzieningen aan de "overkant" zoals bijv. het speeltuintje. Ook daar is de Fietsersbond mee bezig. Hoe zorg je ervoor dat kinderen niet met de auto naar school worden gebracht, hoe zorg je er voor dat kinderen maar ook ouderen waar mogelijk van de fiets gebruik maken. Er is al een tendens zichtbaar van minder fietsvaardige kinderen. En niet voor niets heeft de school gepleit voor het behoud van de Reigersbrug als fietsverbinding. *Hoofdstuk 14 van door het College vastgestelde GVVP over de veilige schoolomgeving bevestigt dit nog eens.* Door het afsluiten van de fietsverbinding voor fietsende en schoolgaande kinderen handelt ook hier het College in strijd met haar eigen beleidsuitgangspunten als het gaat om het bevorderen van een veilige schoolomgeving.

Eenzijdige ongevallen

De fietsverkeersveiligheid krijgt momenteel op denkbare niveaus aandacht. Niet voor niets hebben alle gemeenten in Nederland van de minister de opdracht gekregen om met een modelaanpak veilig fietsen te komen. Een belangrijke reden daartoe is het feit dat er meer inzicht is ontstaan over enkelvoudige verkeersongevallen. Dit zijn ongevallen die veelal ontstaan door een gebrekkige of niet op de doelgroep fietsers gerichte infrastructuur, zoals hobbels en bobbel in de weg, fietspaaltjes, obstakels, te smalle fietspaden. Het op- en afstappen bij fietsgebruik is met name bij oudere fietsers een belangrijke oorzaak van fietsongevallen. Een hooghoutbrug zal daar zeker aan bijdragen. Daarnaast zullen ouderen de omrijdroute/fietsverbinding mijden en mogelijk de auto nemen of zich helemaal niet verplaatsen. De oplossing dat o.a. ouderen met de fiets aan de hand de brug over kunnen met gebruik making van een wielgleuf is onzinnig. De brug is te steil en de (elektrische) fiets te zwaar. Een uitnodiging tot ongelukken in plaats van het bevorderen van de veiligheid en het beschermen van in dit geval de oudere fietsers.

Verkeersdeelnemers met een beperking

Verkeersdeelnemers met een beperking zijn vaak afhankelijk van hulpmiddelen in de vorm van o.a. rollend materieel zoals een rollator, scootmobiel of een rolstoel. Ook hierin is het beleid van het College in het al eerder genoemde GVVP heel duidelijk. *H 11 in het plan gaat daarover: In de bestaande verkeersruimte is in het verleden vaak onvoldoende rekening gehouden met voetgangers, ouderen en rolstoelgebruikers. Denk bijvoorbeeld aan te smalle trottoirs of het ontbreken van afritten, of te steile afritten. Bij reconstructies en nieuwbouwplannen kunnen dergelijke problemen worden aangepakt en voorkomen. Het doel voor deze brede groep verkeersdeelnemers is het opheffen van fysieke verplaatsingsbelemmeringen.*

Mooier kunnen de Fietsersbond en het PCOB NOARDEAST-FRYSLÂN het niet formuleren. Het zijn niet onze woorden maar de woorden van het College en vervat in een beleidskeuze van het College. En dan zou je toch verwachten dat daar consequent naar gehandeld zal worden. Niet dus. De keuze voor

een hooghoutbrug doet precies en veroorzaakt precies wat het College in vastgesteld beleid zegt te willen voorkomen.

Bikenomics

Het belang van fietsgebruik in het economische verkeer behoeft normaliter nauwelijks betoog. Maar aangezien het College keer op keer bewijst daar geen of onvoldoende oog voor te hebben nog een enkele woord in de vorm van een voorbeeld daarover. De fietsverbinding Reigersbrug is voor de supermarkt in de wijk van groot economisch belang. De betreffende Poiesz supermarkt maakt zich grote zorgen over het teruglopen van klandizie als gevolg van het verdwijnen van de fietsverbinding. Ook de Poiesz supermarkt verzet zich tegen het beoogd verdwijnen van de fietsverbinding.

En dat is terecht. Uit meerdere onderzoeken blijkt de grote economische waarde van de fietser voor de retail. Een fietser blijkt zelfs meer omzet te generen dan een automobilist. Dit omdat een fietser over het algemeen vaker naar de supermarkt gaat.

Afsluitend en toch nog maar weer eens gezegd. De sociaal/maatschappelijk waarde van een goede en florerende retail-infrastructuur is essentieel voor de leefbaarheid van in dit geval de wijk. Het is essentieel voor de zelfredzaamheid van minder validen, ouderen en vanzelfsprekend ook de bewoners van de wijk.

Bezwaar 4 samengevat

Het College bewijst met het verkeersbesluit dat allerlei mooie GVVP beleidsuitgangspunten met de mond worden beleden maar dat op geen enkele wijze metterdaad wordt gehandeld.

Het College handelt strijdig met eigen uitgangspunten, niet samenhangend. Het College is als het gaat om het toepassen van haar eigen beleid en beginselen inconsequent, tegenstrijdig en beginselontrouw.

Toelichting op bezwaar 5

De Fietzersbond en de PCOB Noardeast-Fryslân zijn van mening dat de door het College gekozen besluitvormingsprocedure niet goed is en mede geleid heeft tot veel onrust, onduidelijkheid en een verkeerd besluit.

Het College heeft in een te vroeg stadium en slechts oog hebbend voor de onbelemmerde doorvaart project Súd le gekozen voor het verwijderen van de Reigersbrug. Dat viel in goede aarde bij een enkele of één aanwonende en een aantal niet direct aanwonenden. Massaal protest heeft geleid tot het uiteindelijk terugdraaien van dat besluit. Vanaf dat moment gaat het helemaal verkeerd. Alles en iedereen is zich gaan bemoeien met wat er verder diende te gebeuren. Voor- en tegenstanders van überhaupt een brug, voor-en tegenstanders van een hooghout, voor-en tegenstanders van een aangepaste brug met het herstel van de fiets-voetgangersverbinding. Velen namen de gelegenheid of eisten de gelegenheid op zich uit te spreken. Sommigen, zoals de Werkgroep Behoud Reigersbrug werden gehoord en anderen (waaronder de Fietzersbond en de PCOB Noardeast-Fryslân) werden feitelijk genegeerd. Eén van de aanwonenden met het mineur belang van mogelijke aantasting van de privacy werd ruimschoots in de gelegenheid gesteld zich te uiten en wist de procesgang en beeldvorming rond de brugdiscussie zodanig naar zijn hand te zetten dat de verantwoordelijken voor de feitelijke besluitvorming min of meer horendol van alle voor-en tegenargumenten het besluit namen tot de hooghout. De Werkgroep Behoud Reigersbrug accepteerde uiteindelijk dat besluit omdat er in ieder geval een verbinding bleef. Uit angst dat die zou verdwijnen is men akkoord gegaan met de hooghout. Voorafgaand aan het akkoord is door de Werkgroep zowel mondeling als schriftelijk het indringende verzoek gedaan tot aanpassing van de hellingen van de nieuwe brug opdat ook fietsers e.a. van de verbinding gebruik konden blijven maken. Dat verzoek en de verzoeken van de Fietzersbond en PCOB Noardeast-Fryslân zijn door het College met dezelfde argumenten

genegeerd; landschappelijke inpasbaarheid en individuele belangen. Het College persisteert in het besluit en heeft verder toenadering van de Fietzersbond en PCOB Noardeast-Fryslân afgehouden.

Dat de Werkgroep Behoud Reigersbrug gehoord en betrokken is geweest in het proces van afweging dat is begrijpelijk en goed. De Werkgroep vertegenwoordigde vele belanghebbenden en diende niet een individueel maar een maatschappelijk belang en de publieke zaak. In eerste instantie het voorkomen van het weghalen van een publieke functie en in tweede instantie het pleiten voor het behouden van een fiets-voetgangersfunctie. Met de Werkgroep had het College andere maatschappelijk organisaties zoals de Fietzersbond en de PCOB Noardeast-Fryslân moeten horen en om advies moeten vragen. Wat deed het College wel. Zij gunde een enkele omwonende en een aantal niet direct aanwonende het oor en gaf hun door de gevolgde procedure de gelegenheid om puur voor eigen belangen op te komen. Hun strijd ging niet over de maatschappelijke relevantie van het sluiten van een meer dan 40 jaar bestaande verbinding. Hun strijd ging niet over de relevantie van het behouden van een fietsverbinding. En juist daarover, het beoogd verwijderen van de brug en later het afwaarderen van de verbinding, gaat wel de strijd en de discussie met het College. De discussie ging niet over de vermeend in geding zijnde privacy van een enkeling. De discussie ging niet over de vermeend in geding zijnde last of overlast van hangjongeren. Volstrekt individueel gerichte belangenbehartiging zonder oog voor de maatschappelijke implicatie van het beoogd sluiten en later afwaarderen van de brug werd de gelegenheid gegeven zich te weren in het besluitvormingstraject.

Het heeft de objectivering van de probleemstelling vertroebeld en het proces verziekt.

Het College had zich in dit traject moeten blijven concentreren op waar het daadwerkelijk om ging. Een belangrijk uitgangspunt daarbij had moeten zijn de wetenschap dat in het bestemmingsplan van de brug een verhoging van de brug altijd al voorzien was. Voorts dat de brug en het bestemmingsplan er al waren lang voordat de bewoners/aanwonenden hun woningen aanschafte. Bewoners hadden kennis van de eventualiteit van een verhoging van de brug. Al deze feiten waren bekend bij het College en hadden vroegtijdig al een relativering van de individuele belangen van een enkele aanwonende en een aantal anderszins wonenden moeten opleveren.

Het College had haar voorgenomen besluit tot sluiten van de Reigersbrug moeten bespreken met relevante maatschappelijke organisaties en met collectieve belangenbehartigers betrokken op het publieke belang van de sluiting van de brug. Hetzelfde geldt voor het vervolgtraject de besluitvorming over de hooghout. Het College zou er verstandig aan gedaan hebben door met maatschappelijk relevante organisaties als de Fietzersbond en de PCOB Noardeast-Fryslân om de tafel te gaan zitten om te komen tot oplossing van de te steile hooghout. Feitelijk zijn of waren er geen andere de publieke zaak dienende belanghebbenden. Het is uiterst vreemd dat het College oog heeft gehad voor "individuele belangen en landschappelijke inpasbaarheid" en niet voor waar zij voor heeft te staan de publieke zaak en de maatschappelijke relevante van het behoud van een goede en veilige fiets-voetgangersverbinding. Een verkeerd besluit is het bijna logische gevolg van het gemankeerde besluitvormingstraject.

Toelichting op bezwaar 6

De Fietzersbond, PCOB Noardeast-Fryslân en de Werkgroep behoud Reigersbrug zijn van mening dat toenmalig verantwoordelijk CDA wethouder A. van der Ploeg duidelijke verwachtingen heeft gewekt over het kunnen behouden van de fietsfunctie over de nieuwe brug. De praktijk leert echter dat Fietzersbond, PCOB Noardeast-Fryslân en de Werkgroep door de wethouder op het verkeerde been zijn gezet, zo niet misleid.

Uit ons bekend mailverkeer tussen de wethouder en één van de leden van de Werkgroep blijkt overduidelijk dat de Werkgroep en in het verlengde de Fietzersbond en PCOB Noardeast-Fryslân zich niet druk hoeven te maken en dat in de praktijk over de nieuwe brug gefietst kan worden. Daarbij

wordt verwezen naar de bruggen over de opvaarten langs de Dokkumer Ee (de bruggen in het Jaagpad). De brug zou ongeveer zo worden. Het is die toezegging die de Werkgroep deed besluiten om akkoord te gaan met de hooghoutbrug. Fietsersbond en PCOB Noardeast-Fryslân gingen op basis van de informatie van de Werkgroep er van uit dat e.e.a. in orde zou komen. De praktijk leert anders. Achteraf blijkt de informatie al dan niet bewust misleidend. Als verwachtingen om welke reden dan ook niet gehonoreerd kunnen worden dan getuigt het van (politiek) fatsoen om en zeker als lid van de besluitvormende coalitie, belanghebbenden tijdig te informeren. Dit opdat belanghebbenden alsnog actie kunnen ondernemen en de indruk van overeenstemming kunnen bijstellen dan wel aanvechten. Die gelegenheid is de Fietsersbond, de PCOB Noardeast-Fryslân en de Werkgroep feitelijk ontnomen. Misleidende informatie leidt tot misleidende beeldvorming bij de politiek verantwoordelijken in de gemeente en de burgers en leidt voorts tot gemankeerde besluitvorming binnen het gemeentelijk apparaat en uiteindelijk het College.

Verzoek

Op grond van de geuite bezwaren en alle daarbij aangevoerde argumenten verzoeken de Fietsersbond en de PCOB Noardeast-Fryslân, het College om het volgende:

- In overeenstemming te handelen met onder meer gewekte verwachtingen en in ieder geval met de eigen beleidsuitgangspunten zoals opgenomen in GVVP en recht te doen aan het herstel van de door het College in geding gebrachte belangen van fietsers, mindervaliden, ouderen en alle andere ook genoemde belanghebbenden, door het verkeersbesluit tot het afwaarderen van de Reigersbrug in te trekken.
- Een commissie, bestaand uit vertegenwoordiging gemeente en maatschappelijke relevante partijen als in ieder geval de Fietsersbond en de PCOB Noardeast-Fryslân, het College te adviseren over een zodanige aanpassing van de beoogde hooghout dat ook fietsers en de al eerder genoemde andere verkeersdeelnemers, van de verbinding gebruik kunnen maken. Aangezien het gaat om het continueren van een aan te passen verbinding en er geen individueel maar een publiek belang in het geding is kan de commissie klein van samenstelling blijven en beperkt blijven tot de al genoemde partijen.

Wij verzoeken daarbij het College open te staan voor een oplossingsrichting waarbij de volgende elementen betrokken kunnen worden:

- aan de Schanszijde is meer dan voldoende ruimte voor de benodigde hellingafloop. Volstaan kan worden met het enkel wat grond aanbrengen voor het grondlichaam. Berekend is dat dat het grondlichaam ter hoogte van de dichtstbijzijnde woning enkele centimeters hoger komt te liggen dan het huidige fietspad;
- voor de Súd le zijde heeft de gemeente zelf een passende oplossing gepresenteerd waarbij het fietspad op een speelse en parkachtige wijze in de groenstrook naast het speelterrein uitkomt, maar ook aan de haakse hoek in de hooghout is een aanbrug met minder steile helling te verbinden die op dezelfde manier en op dezelfde plek uitkomt. Omwille van de enige aanwonende is de beoogde hooghout al enkele meters oostelijker ingericht. Het College behoeft dus bij de voorgestelde oplossingsrichting niet beducht te zijn voor het in geding brengen van een individueel belang.

Ten slotte. Aangezien de aanpassing van de hellingbaan van de beoogde hooghout geen consequenties zal hebben voor de huidige verkeersdeelnemers is een verkeersbesluit niet meer nodig.

- Gedurende de behandeling van het bezwaarschrift en eventuele vervolgpcedures en dat is inclusief de gang naar de rechtbank, sector bestuursrecht, of anderszins, geen actie in welke vorm dan ook te ondernemen die de huidige positie van de verkeersdeelnemers over de Reigersbrug in welke vorm dan ook geding brengt. En dat impliceert ook geen voorbereidende werkzaamheden te verrichten anticiperend op welke soort brug dan ook.
- Ten slotte verzoeken de Fietzersbond en de PCOB Noardeast-Fryslân het College om op alle door ons geuite bezwaren inhoudelijk antwoord te geven.

De Fietzersbond en de PCOB Noardeast-Fryslân vertrouwen er op dat het College de geuite bezwaren erkent en bereid is aan het gedane verzoek te voldoen.

Hoogachtend,

H.W. Baas, Fietzersbond Dongeradeel

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'H.W. Baas', with a long horizontal flourish underneath.

G. van der Goot - Bakker, PCOB afdeling Noardeast-Fryslân

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'G. van der Goot - Bakker', with a long horizontal flourish underneath.

Bijlagen:

1. Rapport Veilig Verkeer Nederland (januari 2017)
2. Bijlage met:
 - a. Huidige landschappelijk geachte situaties bruggen en hellingen ten opzichte van woningen in Dokkum
 - b. Huidige hemelsbrede afstanden dichtst bijgelegen woningen tot begin brugdek
 - c. Positie van bruggen t.o.v. aanwonenden
3. Werkelijke omweg in meters bij opheffing route

Verkeersonderzoek



participatiepunt.vvn.nl

Kenmerken advies:

Naam dossier:

20170111 – Dokkum – Reigersbrug

Locatie:

Dokkum, Reigersbrug

Datum uitgifte advies:

11 januari 2017



Rol Veilig Verkeer Nederland

Veilig Verkeer Nederland is een vrijwilligersorganisatie, die van mening is dat iedereen veilig over straat moet kunnen. Verkeersonveiligheid, objectief en subjectief, zorgt ervoor dat dit niet voor alle weggebruikers is weggelegd. Veilig Verkeer Nederland wil de burger, die geconfronteerd wordt met verkeersonveiligheid, en daardoor in zijn bewegingsvrijheid wordt beperkt, ondersteunen. Daarin nemen wij een bemiddelende rol.

Met andere woorden: Veilig Verkeer Nederland geeft melders en vrijwilligers handvatten over hoe ze de verkeersonveilige situatie kunnen aanpakken en hoe ze verkeersveiligheid in het algemeen kunnen verbeteren.

Algemeen

- Veilig Verkeer Nederland beoordeelt situaties op verkeersveiligheidsaspecten. Alle andere factoren, zoals ruimtelijke ordening, financiën e.d., worden – zover deze geen directe invloed hebben op de verkeersveiligheid – niet meegewogen;
- Aan de adviezen die door Veilig Verkeer Nederland worden uitgebracht zijn geen kosten verbonden;
- Adviezen zijn onafhankelijk en onpartijdig. De enige toetsing is de algemene verkeersveiligheid;
- Uitgangspunt van de advisering vormt de verkeersveiligheidsvisie “Duurzaam Veilig” en de daaruit volgende ontwerprichtlijnen.

Situatie

De Reigersbrug is een brug voor voetgangers en fietsers tussen de Schans en de Reigersstraat in Dokkum.

Probleemstelling

De gemeente Dongeradeel wilde de brug aanvankelijk verwijderen om de vaarverbinding over de Súd bevaarbaar te maken voor motorkruisers. Na protesten tegen dit voornemen heeft het college van burgemeester en wethouders besloten de brug te vervangen door een zg. 'Hooghout', een brug met hellingen van 20% en aan een zijde een haakse hoek. Fietsers dienen daarom af te stappen en de brug lopend te passeren. Ook voor gebruikers van een scootmobiel wordt de passage bemoeilijkt. De dichtstbijzijnde, voor fietsers en scootmobielen goed berijdbare brug is de brug in de Dongeradyk, Deze brug ligt hemelsbreed 150 m van de Reigersbrug, maar over de weg circa 250 m. De Werkgroep Reigersbrug heeft onder meer zorgen over de verkeersveiligheid en VVN om advies gevraagd.

Standpunt wegbeheerder

De wegbeheerder, de gemeente Dongeradeel, is van mening dat de Hooghoutbrug voldoende veilig is en ziet de landschappelijke inpasbaarheid als een belemmering voor een brug met minder steile hellingen.

Probleemanalyse

De Reigersbrug is een belangrijke verbinding voor voetgangers en fietsers tussen de wijken de Schans en het Fûgellân. De brug wordt onder meer druk gebruikt door schoolkinderen en bezoekers van een supermarkt en een kerk. Het aantal fietsers is ongeveer 500 per dag. De door het college gewilde Hooghoutbrug heeft hellingen van 20% en een haakse hoek. Dergelijke bruggen komen op

meer plaatsen voor waar geen ruimte is voor goed berijdbare op- en afritten (bij voorkeur niet steiler dan 4%).

De steile hellingen hebben wel nadelen. Veel fietsers zullen moeten afstappen om de brug te kunnen passeren. Voor met name oudere fietsers is dit op- en afstappen een belangrijke oorzaak van ongevallen. Er zullen ook fietsers zijn, schoolkinderen bijvoorbeeld, die de brug toch fietsend willen nemen en dat kan door de steile helling aan de kant van de Schans ook tot gevaarlijke situaties leiden omdat andere bruggebruikers daar niet op rekenen.

Conclusies en aanbevelingen

De door het college gekozen Hooghoutbrug met hellingen van 20% en een haakse hoek is een oplossing voor situaties waar geen ruimte is voor een brug met goed berijdbare op- en afritten. De steile hellingen zijn echter minder veilig voor het verkeer omdat veel fietsers moeten op- en afstappen hetgeen voor met name oudere fietsers een belangrijke oorzaak van ongevallen is. Ook kunnen fietsers die de brug toch fietsend nemen gevaarlijke situaties veroorzaken.

Het advies is om te onderzoeken of ruimte gevonden kan worden voor een brug met goed berijdbare hellingen en alleen als dat niet kan de nu gekozen oplossing uit te voeren.

Totstandkoming advies

Dit advies is namens Veilig Verkeer Nederland opgesteld door:

Ir. A.R. van Bennekom

Verkeerskundig consulent VVN

Vragen of opmerkingen

Voor vragen of opmerkingen over dit onderzoek kunt u contact opnemen met uw dichtstbijzijnde regiokantoor van Veilig Verkeer Nederland. Zie hiernaast voor gegevens.

Tot slot

Voor gratis adviezen als deze is Veilig Verkeer Nederland behalve van vrijwilligers ook voor een groot deel afhankelijk van financiële bijdragen van derden. Help daarom mee deze dienst in stand te houden. Met uw steun kunnen ongelukken worden voorkomen. Word vrijwilliger of lid van Veilig Verkeer Nederland of doneer via www.veiligverkeernederland.nl

Meer informatie gegevens van VVN

Regionaal Steunpunt Noord
De Knobben 100
9202XJ Drachten

Stationsstraat 79a
3811 MH Amersfoort
Postbus 66
3800 AB Amersfoort

088 524 88 00 (ma t/m vr 8.30-17.00 uur)
info@vvn.nl
www.vvn.nl



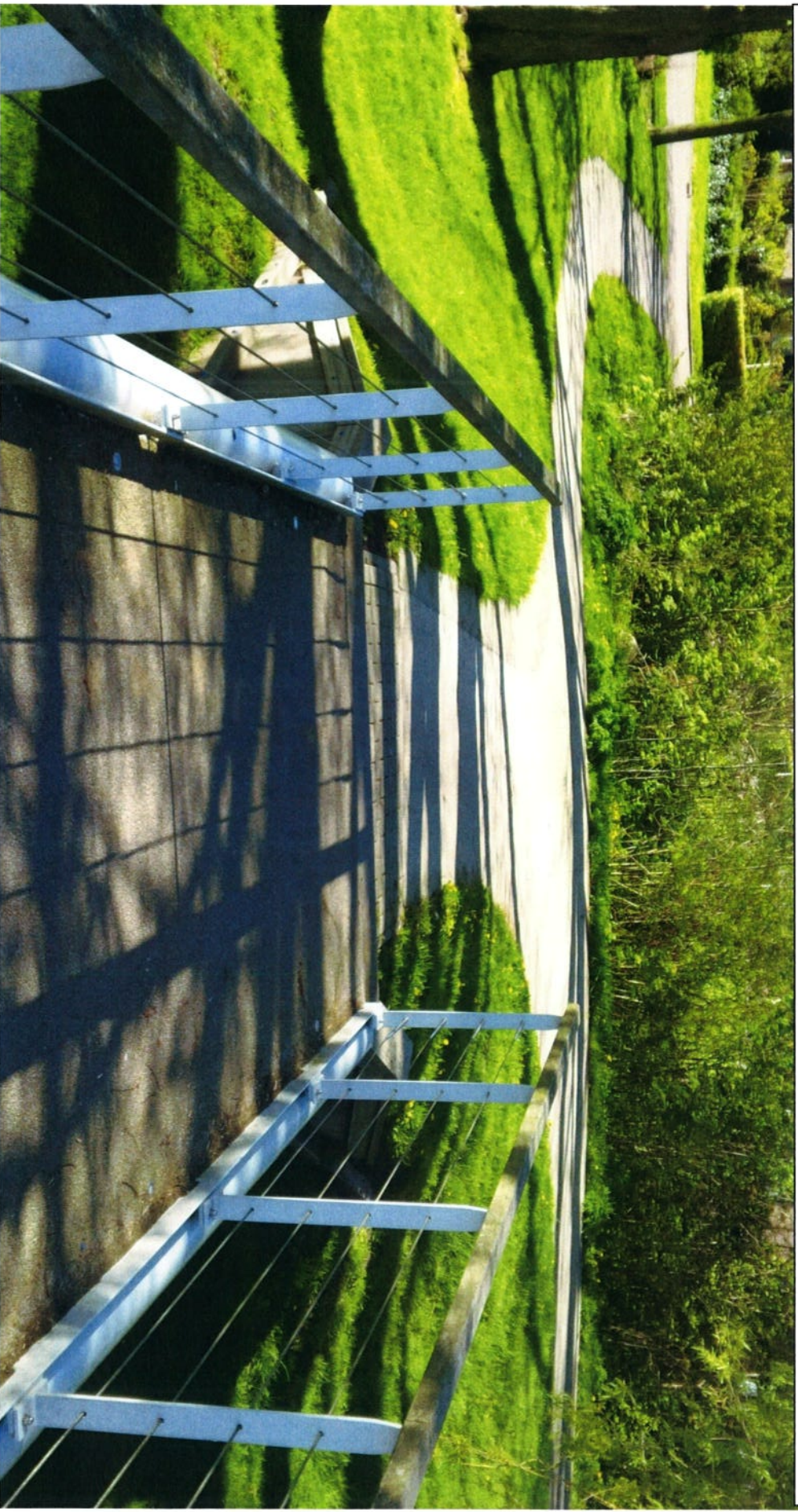
Iedereen veilig over straat

VEILIGVERKEER

**Huidige landschappelijk inpasbaar geachte situaties bruggen en hellingen /
ten opzichte van woningen in Dokkum**



Huidige landschappelijk inpasbaar geachte situaties bruggen en hellingen / ten opzichte van woningen in Dokkum



Huidige landschappelijk inpasbaar geachte situaties bruggen en hellingen / ten opzichte van woningen in Dokkum

Stedenbouw - mei 2010



Huidige landschappelijk inpasbaar geachte situaties bruggen en hellingen / ten opzichte van woningen in Dokkum



Huidige landschappelijk inpasbaar geachte situaties bruggen en hellingen / ten opzichte van woningen in Dokkum



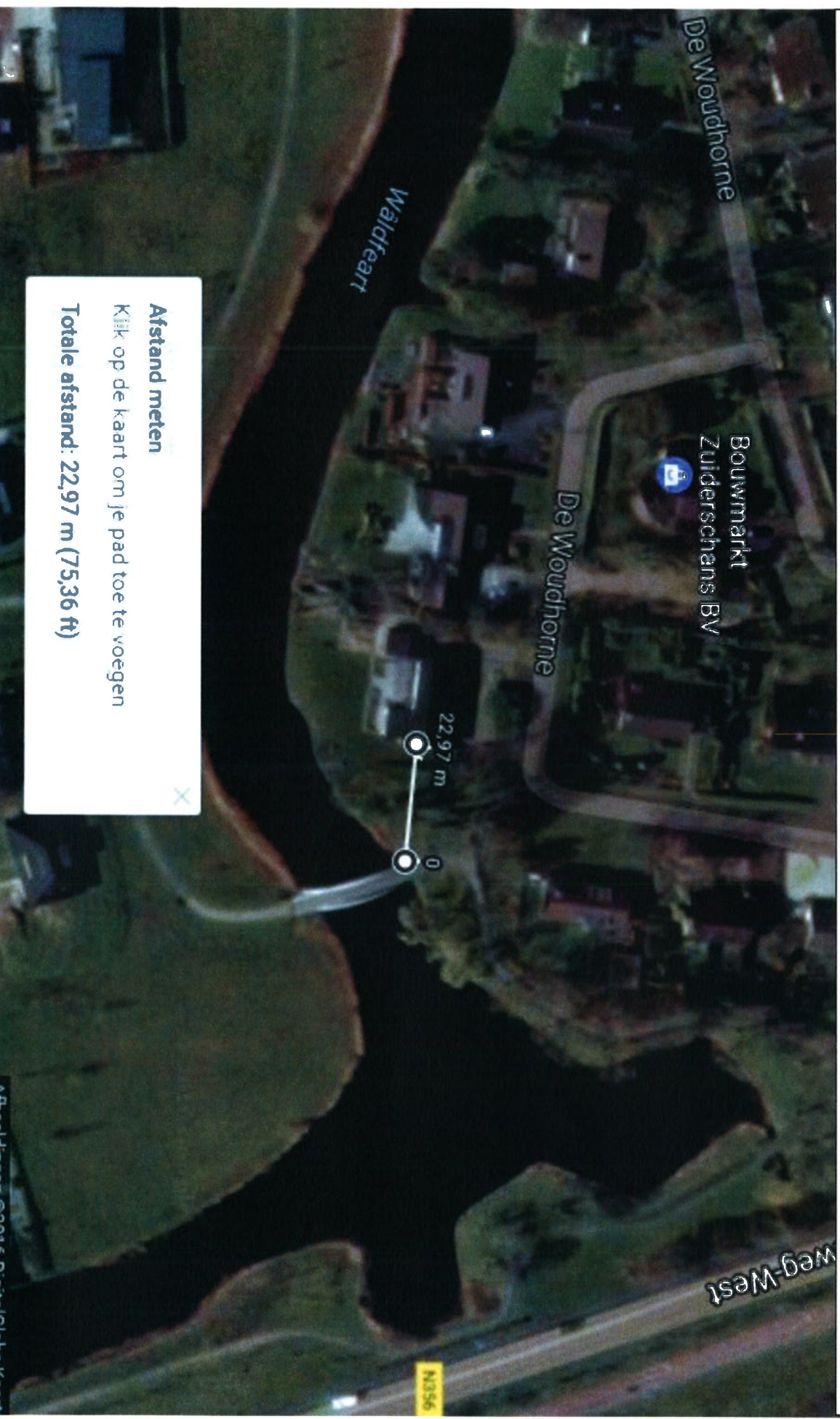
**Huidige landschappelijk inpasbaar geachte situaties bruggen en hellingen /
ten opzichte van woningen in Dokkum**



Huidige hemelsbrede afstanden vanaf dichtbijgelegen woning tot start waterkant D.M. klasse bruggen (afstand woning tot helling nog geringer)



Huidige hemelsbrede afstanden vanaf dichtbijgelegen woning tot start waterkant D.M. klasse bruggen (afstand woning tot helling nog geringer)



Afstand meten

Klik op de kaart om je pad toe te voegen

Totale afstand: 22,97 m (75,36 ft)

Huidige hemelsbrede afstanden vanaf dichtbijgelegen woning tot start waterkant D.M. klasse bruggen (afstand woning tot helling nog geringer)



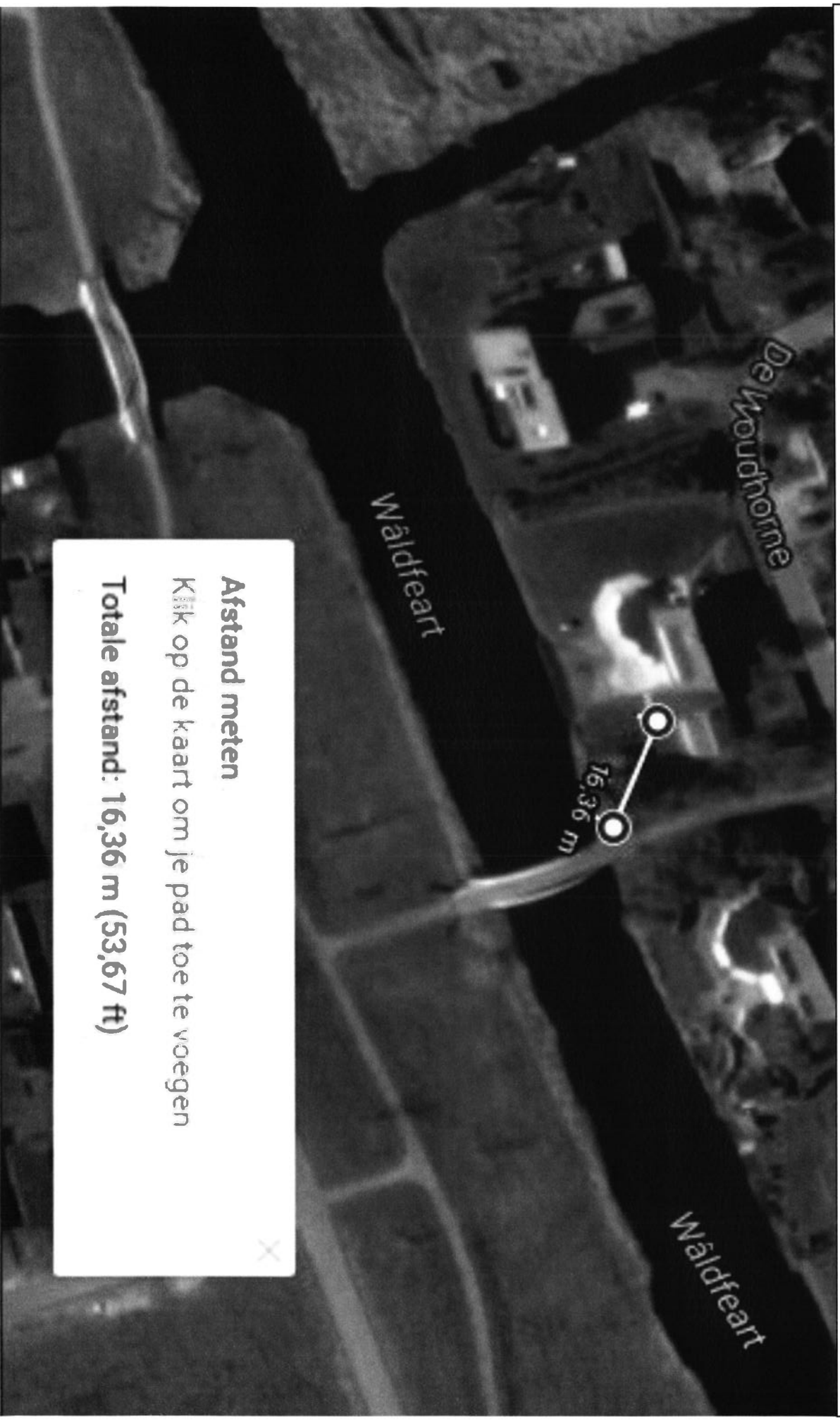
Afstand meten

Klik op de kaart om je pad toe te voegen

Totale afstand: 16,59 m (54,42 ft)



Huidige hemelsbrede afstanden vanaf dichtbijgelegen woning tot start waterkant D.M. klasse bruggen (afstand woning tot helling nog geringer)



Afstand meten

Klik op de kaart om je pad toe te voegen

Totale afstand: 16,36 m (53,67 ft)

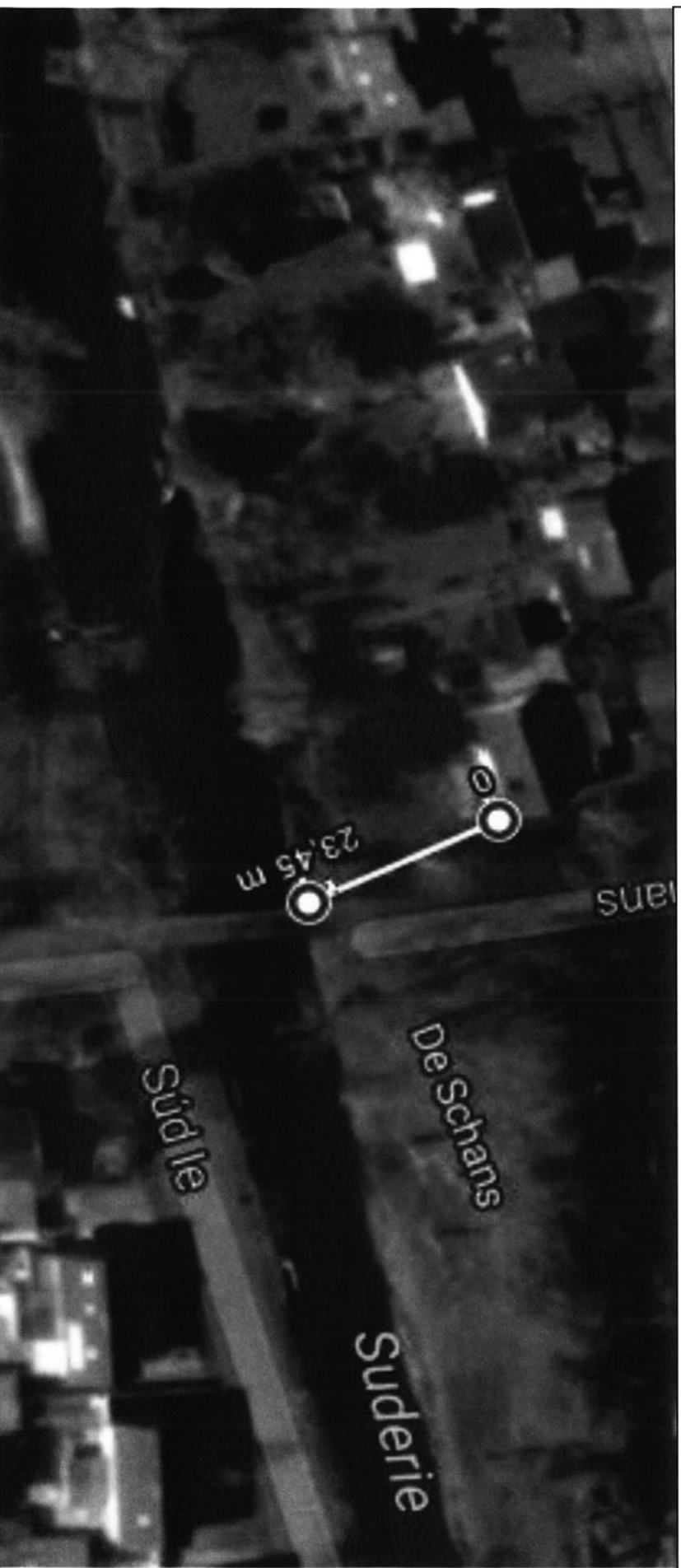


Huidige hemelsbrede afstanden vanaf dichtbijgelegen woning tot start waterkant D.M. klasse bruggen (afstand woning tot helling nog geringer)



Individuele belangen (zicht vanuit de woningen) op grond waarvan het college de fietsverbinding voor het collectief wil opheffen en een steil Hooghout wil realiseren ten oosten van de huidige verbinding

hemelsbrede afstanden vanaf woning tot waterkant thv brug



Individuele belangen (zicht vanuit de woningen) op grond waarvan het college de fietsverbinding voor het collectief wil opheffen en een steil Hooghout wil realiseren ten oosten van de huidige verbinding

hemelsbrede afstanden vanaf woning tot waterkant thv brug



Werkelijke omweg in meters bij opheffing route



De werkelijke omweg om vanaf het fietspad langs de Súd le Schanszijde aan de overkant te geraken naar de hoek Reigerstraat / Súd le bij opheffing van de route en bij gebruik van de route via invalsweg Zwaluwstraat en de Dongeraydykbrug bedraagt meer dan 520 meter.

