

Verslag Bijeenkomst verkeers(veiligheids)onderzoek bestemmingsplan Aldtsjerk Foarút

- Wanneer:** 28 november 2023, 19:30-22:00
Locatie: Doarpshûs Oerein, Van Sminiawei 68 te Aldtsjerk
- Wie aanwezig:** Pier Wiebe Rienstra (projectleider bestemmingsplan Aldtsjerk Foarút)
Lydia Hoekstra (communicatieadviseur)
Nelly Otter (teamleider OAR)
Anouk Giezen (notulist)
- Erik Wieteses (BonoTraffics)
Han Westerhof (Stichting Aldtsjerk Foarút)
Jelle Coen Bijlsma (Jelle Bijlsma bv)
- Afwezig:** Michiel Dreijer (gemeente Dantumadeel)

1. Opening

Teamleider OAR opent de bijeenkomst.

- Teamleider OAR licht toe dat in 7 van de 9 ontvangen zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan Aldtsjerk Foarút zorgen zijn geuit over het verkeer en de verkeersveiligheid op de Van Sminiawei-Fjildwei vanwege vooral de zandwinning van het plan. Één van de zienswijzen vraagt om een objectief onafhankelijk verkeers(veiligheids)onderzoek. Naar aanleiding hiervan heeft de gemeente BonoTraffics opdracht gegeven om dit onderzoek uit te voeren.

2. Presentatie BonoTraffics

Onderzoeksvragen

Door BonoTraffics is een verkeers(veiligheids)onderzoek uitgevoerd op basis van de volgende – door de gemeente gestelde – onderzoeksvragen.

1. Kan het verkeer van en naar de zandwinningsput op een veilige manier worden afgewikkeld via de Fjildwei?
2. Zijn er eventueel aanvullende aandachtspunten of maatregelen om de risico's en overlast te beperken?
3. Hoe verhoudt zich dit tot alternatieven, waaronder een ontsluiting via de provinciale route?

Dia inrichting en functie Fjildwei

BonoTraffics begint met een korte samenvatting van de uitgangspunten van het onderzoek. De aanwezige indieners van de zienswijzen/inwoners langs de Van Sminia-Fjildwei herkennen zich niet in (een deel van) deze uitgangspunten:

- de breedte van de Fjildwei is in het onderzoek vastgesteld op een gemiddelde van 5 meter. Volgens de aanwezige indieners/inwoners is de weg 4,70 tot 4,80 meter breed en omdat een vrachtwagen 2,55 meter breed is, een landbouwvoertuig 3,00 meter en een personenwagen ten hoogste 2,55 meter is passeren hiermee feitelijk onmogelijk;
- indieners/inwoners vinden dat de foto's in de presentatie een te positief beeld geven van de weg. Normaal is de staat van de weg slechter door het agrarische verkeer. Het krijgen van een beeld van de weg moet over een langere periode verkregen worden, niet maar op één moment;
- er is ook bezwaar tegen de woorden "weinig fietsers" die over de weg zouden rijden. Indieners/inwoners zijn van mening dat het aantal fietser dat gebruik maakt van de Fjildwei hoger is dan wat nu uit he onderzoek blijkt;

- indieners/inwoners zijn bang voor chaotische situaties. BonoTraffics merkt op dat één van de aanbevelingen van het onderzoek ook is om de Fjildwei (plaatselijk) te verbreden om de verkeersveiligheid te vergroten;
- indieners/inwoners zijn van mening dat de uitgevoerde verkeerstelling niet een representatief beeld van het verkeer op de Fjildwei geeft. De telling is hiervoor niet op de goede plaats uitgevoerd. Een groot deel van het landbouwverkeer over de Fjildwei rijdt niet langs die plaats. Daarbij is de telling ook uitgevoerd in een 'rustige periode'.

BonoTraffics merkt op dat het uitvoeren van een nieuwe meting van de wegbreedte en een nieuwe verkeerstelling op een andere plaats geen probleem is. Hij verwacht alleen ook dat de conclusies van het onderzoek niet zullen veranderen naar aanleiding van de door de indieners/inwoners omschreven breedte of een hogere verkeerstelling.

Dia gebruik Fjildwei

- Indieners/inwoners menen dat de uitgevoerde verkeerstelling, waarbij ook de snelheid is gemeten, te dicht bij het dorp is uitgevoerd. Zijn menen dat verder van het dorp de snelheid nog hoger is. BonoTraffics merkt op dat dit mogelijk kan zijn.
- Indieners/inwoners vragen waarom er de verkeerstelling op deze plaats is uitgevoerd en niet daar waar men waarschijnlijk nog sneller rijdt én waar het zware verkeer rijdt. BonoTraffics merkt op dat de keuze voor de plaats in die zin willekeurig is maar wel representatief voor het verkeersbeeld op de Fjildwei wordt geacht. De plaats van de uitgevoerde telling ligt ver genoeg buiten de bebouwde kom en nog in/bij het bestemmingsplangebied.
- BonoTraffics merkt uitdrukkelijk op dat het onderzoek uitgaat van een "worst case"-situatie. Uit de toelichting bij het bestemmingsplan volgt dat er ten hoogste 13 weken per het winnen (en afvoeren) van zand zal plaatsvinden.
- Indieners/inwoners vragen zich af of het uitgangspunt van 13 weken per jaar reëel is. Zij zijn bang dat in meer dan 13 weken per jaar verkeersbewegingen van zwaar verkeer vanwege de zandwinning zullen zijn. Hierbij verwijzen zij onder andere naar het aan te leggen zanddepot. Projectleider licht toe dat het depot een capaciteit heeft van 10.000 m³. Uitgangspunt van het bestemmingsplan is dat er ten hoogste 100.000 m³ zand per jaar wordt gewonnen ("worst case"-situatie). Dit past niet in het depot. Dit betekent dat er in de weken van de zandwinning er ten minste (100.000 m³ - 10.000 m³ =) 90.000 m³ zand afgevoerd moet worden. Maar omdat hiervoor een leeg depot nodig is, is vooraf het legen van het depot ook nodig. Om dit samen te vatten is voor de "worst case"-situatie de keuze gemaakt om uit te gaan van het winnen en afvoeren van 100.000 m³ in 13 weken per jaar.

Dit betekent overigens niet dat dit 13 achtereenvolgende weken zullen/moeten zijn. Deze 13 weken kunnen over het jaar verdeeld worden.

Uitgangspunt is dat er ten hoogste 240.000 m³ in 10 jaar gewonnen zal worden. Omdat in het eerste jaar en hoogste 30.000 m³ gewonnen mag worden betekent dit dat – in theorie – de zandwinning in ((240.000 m³ - 30.000 m³ in eerste jaar) / 100.000 m³/jaar =) 3,1 jaar kan plaatsvinden.

Dia risicofactoren

Indieners/inwoners trekken de richtlijnen en (tijdelijke) maatregelen die BonoTraffics voorstelt in twijfel. BonoTraffics benadrukt dat het doel van het onderzoek is om de situatie zo objectief mogelijk te omschrijven.

- Indieners/inwoners vrezen dat op een verbrede weg nog sneller gereden zal worden. BonoTraffics merkt op dat dit zo kan zijn wanneer er alleen sprake is van een enkele verbreding van de weg. Gebruikelijk is om een dergelijke verbreding op zijn minst visueel te beperken maar ook om de verbreding op een andere manier uit te voeren dan de "rijbaan" van de weg.

- In de dia staat dat berm schade als risicofactor 'niet waarschijnlijk' is (maar wél een punt van aandacht). Indieners/inwoners hebben hier twijfel over en laten ook foto's zien waarop berm schade is te zien.

Het uitgevoerde onderzoek stelt indieners/inwoners in het algemeen teleur omdat hiervoor maar één verkeerstelling is uitgevoerd. Zij herkennen hun eigen ervaringen niet in het onderzoek. Teamleider OAR merkt op dat deze bijeenkomst er ook juist voor is om hierover te overleggen. BonoTraffics geeft uitdrukkelijk aan dat de opmerkingen van de indieners/inwoners waardevol zijn: het rapport is ook niet per se een volledige weergave. Maar in het rapport is ook omschreven op basis waarvan en op welke manier het onderzoek is uitgevoerd.

Dia conclusie

Indieners/inwoners vragen of duidelijk is in welke weken in het jaar de zandafvoer plaats zal vinden. Projectleider licht toe dat alleen 13 weken verspreid over het jaar in het ontwerpplan geregeld is.

- De indieners/inwoners willen weten waarom het verkeer rechtsaf gaan (langs het dorp). BonoTraffics legt uit dat het uitgangspunt is dat de afvoer via de noordkant loopt gezien het aantal inwoners. Er is ook gekeken naar een directe aansluiting op de provinciale weg. In theorie zou dat veiliger zijn. Hier zijn wel weer andere voorwaarden aan verbonden: de 100 km weg zal afgewaardeerd moeten worden en er is een veilige aansluiting nodig. BonoTraffics licht toe dat dit een behoorlijke klus is én dat de provincie hier ook in mee moet gaan. Deze optie zal weer tot andere consequenties voor de omgeving leiden.

Dia aanbeveling

Er wordt een vraag gesteld of de voorgestelde maatregelen (zoals bermverharding en wegverbreding) de situatie veiliger maakt voor fietsers. BonoTraffics legt uit dat wat je bijvoorbeeld met verbreding voorkomt is onder andere berm schade (zoals geulen) voorkomen. Je wilt niet dat de fietser in een berm met geulen belandt.

4. Vervolg

Projectleider geeft aan dat het de uitdaging van deze bijeenkomst is om duidelijk te krijgen waar de kern van het probleem zit. Hij vraagt de indieners/inwoners of zij menen dat ons nu duidelijk is wat het probleem/de problemen zijn.

- Een indiener/inwoner vindt aan dat ze de stem van de burger niet voldoende terug hoort in het onderzoek. Projectleider licht toe dat de keuze is gemaakt om in de eerste plaats alleen een ter zake kundige te vragen naar zijn/haar oordeel over de verkeers(veiligheids)situatie. Dit waarborgt de onafhankelijkheid en de objectiviteit. En dat was ook de vraag uit de zienswijze.

Het rapport is dan ook definitief in de zin dat het antwoord geeft op de gestelde onderzoeksvragen. Als hierover opmerkingen zijn gaat de gemeente hierover in overleg zoals tijdens deze bijeenkomst. En als dat leidt of moet leiden tot aanpassing of aanvulling van het onderzoek/rapport dan zal de gemeente het rapport hierop aan laten vullen.

De indieners/inwoners vinden de volgorde niet juist: waarom kiest de gemeente/initiatiefnemer niet eerst voor het afvoeren van het zand over de N361, dat als de meeste veilige keuze wordt beoordeeld?

- Projectleider licht het standpunt van de provincie uit: Hij is nu zelf 1,5 jaar ambtelijk projectleider van het bestemmingsplan. Al die tijd is er overleg over de afvoer van het zand. Projectleider heeft hierover ook overleg gehad met ambtenaren van de Provinsje Fryslân, als eigenaar van de N361. De provincie heeft het standpunt dat:

1. een afwaardering van de N361 van een stroomweg (ten hoogste 100 km/uur) naar een gebiedsontsluitingsweg (ten hoogste 80 km/uur) een noodzakelijke voorwaarde voor een mogelijke aansluiting vanuit het bestemmingsplangebied op de N361. Op dit moment voert de provincie onderzoek uit naar de mogelijkheden en effecten van een afwaardering;
2. het ontbreken van veilige alternatieven voor de afvoer van zand een voorwaarde is voor een mogelijke aansluiting. Hierbij merkt de provincie op dat zij een aansluiting vanuit het bestemmingsplangebied eigenlijk sowieso niet wenselijk vindt vanwege verkeersveiligheid omdat er plaatselijk al veel aansluitingen zijn. Naar het oordeel van de provincie is er een veilig alternatief; namelijk het afvoeren van het zand over de Van Sminiawei/Fjildwei.

Op basis hiervan is met de provincie ambtelijk de afspraak gemaakt dat wanneer de gemeente/initiatiefnemer met een onderzoek kan onderbouwen dat het afvoeren van het zand over de Van Sminiawei/Fjildwei echt onveilig is, er een mogelijkheid voor een overleg over een aansluiting vanuit het bestemmingsplan op de N361 is.

De wethouder is op de hoogte van dit standpunt van de provincie en de resultaten van het uitgevoerde verkeers(veiligheids)onderzoek. Naar aanleiding hiervan heeft de wethouder de verantwoordelijk gedeputeerde van de provincie gevraagd om hierover te kunnen overleggen. Hierop hebben wij nog niet een reactie ontvangen.

Projectleider merkt uitdrukkelijk op dat de gemeente echt moeite heeft gedaan en doet om hierover met de provincie te overleggen en de provincie te overtuigen.

- Er wordt gevraagd wat de provincie wél kan bewegen om te heroverwegen. BonoTraffics licht toe dat het erg lastig is om hard te maken dat de afvoer over de Fjildwei absoluut niet kan. Dit rapport van BonoTraffics geeft namelijk aan dat het niet volledig onveilig is.

Stichting Aldtsjerk Foarút en Jelle Bijlsma bv lichten toe waarom het idee van de pijpleiding in plaats van vrachtwagens van de baan is. De zandzuiger die gebruikt zou worden is in het kader van stikstof niet bruikbaar. Het model is zodanig verouderd dat het zelfs minder zuinig is dan de vervoersbewegingen. De zuiger vervangen door een elektrisch model zal het plan financieel-economisch uitvoerbaar maken. Er is ook gekeken naar de bouw van een extra depot. Ook dit is financieel-economisch niet uitvoerbaar.

- Jelle Bijlsma bv doet de volgende handreiking: voor het verkeersonderzoek is uitgegaan van de "worst case"-situatie. Het werkelijke aantal verkeersbewegingen in de gebruikelijke situatie zal ongeveer de helft zijn van deze "worst case"-situatie. Jelle Bijlsma bv stelt voor om uit te gaan van deze gebruikelijke situatie en dat wanneer er sprake is van een groter aantal verkeersbewegingen hierover vooraf overleg met de indieners/inwoners en/of de gemeente plaats zal vinden en dat in overleg maatregelen zullen worden uitgevoerd om tot een voor iedereen aanvaardbare verkeerssituatie te komen.
- Indieners/inwoners vragen aan Stichting Aldtsjerk Foarút en Jelle Bijlsma bv of het mogelijk is om toch het zand af te voeren met een leiding of langs een andere route. De verwachting is dat dit financieel-economisch niet uitvoerbaar is.

De verkeersveiligheid vanwege het afvoeren van het zand is de grootste zorgen van de indieners/inwoners. Projectleider geeft aan dat er daarom een verkeers(veiligheids)onderzoek is uitgevoerd. Daarbij licht hij toe dat een voorwaarde voor het bestemmingsplan is dat er sprake moet zijn van een aanvaardbaar woon- en leefmilieu. Daarbij kan iemand die financieel-economische schade lijdt vanwege het besluit over het vaststellen van het bestemmingsplan een tegemoetkoming in deze schade krijgen.

Teamleider OAR geeft aan dat een eventuele uitkomst ook gewoon kan zijn dat de indieners/inwoners het niet eens zijn met het rapport. Zij vraagt zich af het naar aanleiding

van het overleg tot op dit moment nog zinvol is om een overleg te voeren over mogelijke oplossingen, alternatieven e.d. De indieners/inwoners stellen dat er voor hun geen aanvaardbare varianten en/of maatregelen zijn voor het afvoeren van het zand over de Van Sminiawei/Fjildwei. Alleen het op een andere manier afvoeren – zoals met een directe aansluiting op de N361 of een leiding – is een aanvaardbaar alternatief.

Naar aanleiding van het overleg trekt Teamleider OAR de volgende conclusies.

1. Initiatiefnemers, indieners/inwoners en de gemeente hebben samen belang bij een aansluiting vanuit het bestemmingsplangebied op de N361 voor het afvoeren van het zand. De gemeente neemt de resultaten van het onderzoek en deze bijeenkomst mee in het overleg met de gedeputeerde dat de wethouder probeert te organiseren.
2. Het afvoeren van het zand over de Van Sminiawei/Fjildwei is – ook met maatregelen – voor de indieners/inwoners niet aanvaardbaar.
3. De gemeente gaat in overleg met BonoTraffics beoordelen welke aanvullingen op het uitgevoerde onderzoek nog nodig zijn. Uitgangspunten daarbij zijn:
 - a. de verwachting is dat het uitvoeren van verkeerstellingen in de periode mei-september en buiten de zomervakantie van scholen een reëel beeld geven van het aantal verkeersbewegingen, voertuigen e.d. op de Van Sminiawei/Fjildwei;
 - b. hiervoor moet de telling uitgevoerd worden tussen het perceel aan de Fjildwei 1 en Fjildwei 3;
 - c. de wegbreedte wordt nog een keer gemeten;
 - d. indieners/inwoners leveren informatie waaruit bermschade blijkt;
 - e. het aanvullen van het onderzoek mag het overleg met de gedeputeerde niet vertragen.

Als er naar aanleiding van het voorgaande aanvullende informatie een aanvulling van het rapport nodig is zal de gemeente deze laten maken. De verwachting is dat de informatie niet tot een andere conclusie zal leiden.

4. De gemeente maakt een verslag van de bijeenkomst. Het concept hiervan deelt de gemeente in week 49 met de indieners/inwoners (die hun e-mailadres achter hebben gelaten). De indieners/inwoners krijgen de mogelijkheid om hun reactie op dit concept te geven. Op basis van deze reactie wordt het verslag definitief gemaakt. Hierna kan de Stichting Aldtsjerk Foarút dit – als zij dat willen – het initiatief op hun internetpagina plaatsen.

5. In het algemeen of achteraf gemaakte opmerkingen

1. Graag zou ik het volgende meegegeven voor de overleggen bij de provincie. Een stuks van de N361 tussen Dokkum en Metselawier is een af- en oprit bij de trailerhelling/parkeerplaats (zie de foto's hierna). Ter plaatse van deze af- en oprit is op de N361 een snelheid van 100 km/uur toegestaan. Een gelijke aansluiting voor Aldtsjerk Foarút zou mijn inziens dan ook prima kunnen.



2. In het verleden was de Fjildwei onderdeel van de Arriva-busvervoerroute. De bussen konden elkaar niet passeren. De chauffeurs hadden vooraf contact wie het eerst over de Fjildwei kon gaan. De andere moest dan wachten.
3. Het vervoeren van het zand komt er concreet op neer dat er iedere 3 minuten een vrachtwagen over de Fjildwei rijdt.
4. De verkeersbewegingen en de termijnen waar op voorhand over gesproken wordt, kunnen in de praktijk niet gecontroleerd en/of gehandhaafd worden.
5. BonoTraffics meet de Fjildwei op 5 meter breed, wij als bewoners meten op plekken de Fjildwei op 4,70 meter breed. Deze 30 cm zou volgens BonoTraffics geen verschil maken. Echter wanneer BonoTraffics aangeeft dat de Fjildwei mogelijk verbreed kan worden met rijplaten of graskeien, dan maakt 30 centimeter ineens wel verschil uit. Dit is niet consistent en niet aannemelijk.
6. BonoTraffics heeft aangegeven dat een nieuwe meting mogelijk is maar dat die naar verwachting niet tot een andere dan de huidige conclusie zal leiden. Dat is vooringenomen. De uitgangspunten die door de bewoners worden aangereikt zullen

een ander, reëler en onveiliger beeld geven van de verkeersveiligheid op de Fjildwei. In het verslag van de bijeenkomst staat dat van het grootste belang is dat de gemeente met een onderzoek kan onderbouwen dat afvoer van zand over de Fjildwei echt onveilig is. Het enige juiste onderzoek hiervoor, is een onderzoek dat gebaseerd is op de uitgangspunten van de bewoners van de Fjildwei.

7. Het door de bewoners van de Fjildwei aangedragen alternatief van een pijpleiding staat niet in het verslag. Dit zou voor Jelle Bijlsma in economisch opzicht niet aantrekkelijk zijn. Het is voor de indieners/inwoners niet inzichtelijk of dit inderdaad in economisch opzicht niet aantrekkelijk is. Ook ontstaat er dan een discussie in hoeverre financieel gewin van 1 bedrijf zich verhoudt tot verkeersveiligheid en aantasting van de leefomgeving van de indieners/inwoners langs de Fjildwei.
8. In het Handboek kwaliteit openbare ruimte staat dat een rijbaan in 2 richtingen 4,50-5,50 meter breed moet zijn. Rijdt er tevens een vrachtwagen op dan moet de rijbaan zelfs 6,00-7,00 meter breed zijn.