

Beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald?

De Emmalaan op Texel



De casus in het kort

In het Texelse Den Burg is de Emmalaan – een onderdeel van de rondweg om het dorp, waar fietsers tot voor kort een eigen, losliggend fietspad hadden – de afgelopen jaren op de schop gegaan om een *shared space* te creëren. Het idee: door automobilisten en fietsers de weg te laten delen, zullen ze wat meer naar elkaar omkijken. Bij bewoners hebben de aanpassingen tot veel boosheid geleid. Ze voelen zich niet meer veilig op de Emmalaan, en maken zich grote zorgen om de honderden kinderen die dagelijks van de weg gebruikmaken. De gemeente Texel hield vol dat de inrichting veilig was, en beriep zich op de expertise van de twee gerenommeerde adviesbureaus die bij de ontwikkeling betrokken zijn geweest.

Eind 2021 gaat de gemeenteraad – die eerder instemde met de herinrichting – overstag. De verantwoordelijke wethouder wordt met een motie van wantrouwen ten val gebracht, en nog geen jaar na de heropening van de weg werd unaniem besloten om de Emmalaan weer van losse fietspaden te voorzien. Terug bij af dus, maar wel veel kostbare tijd en veel gemeenschapsgeld verder. Bovendien heeft de affaire tot veel onderling wantrouwen geleid bij bestuurders, politici en burgers. Hoe heeft de ‘fietsgoot’ op de Emmalaan – een weginrichting met een lengte van zo’n driehonderd meter – de gemeoeders in de Texelse samenleving en politiek zo hoog op kunnen laten lopen?

‘Er was een vrijliggend fietspad, en in de bebouwde kom van Den Burg was dat een beetje een anomalie,’ legt Jakob Jan Brouwer uit. Hij was als teamleider van de afdeling Gemeentewerken zijdelings betrokken bij de aanleg van de nieuwe inrichting van de Emmalaan. ‘En er werd ook redelijk hard gereden,’ bijvoorbeeld omdat er sprake is van de ‘bootcultuur’, zoals Brouwer het noemt: ‘als je vijf minuten voordat de boot gaat vertrekt, dan kan je het nog net halen vanuit Den Burg. Maar dan moet je dus geen dertig rijden op de Emmalaan.’

In de oude situatie werd dit te hard rijden eigenlijk mogelijk gemaakt door het vrijliggende fietspad. In de nieuwe situatie is de fietser op de rijbaan gekomen met het idee dat de andere weggebruikers hun snelheid hierdoor zouden gaan beperken. Over een lengte van driehonderd meter zijn twee fietspadkleurige rijbanen aangelegd, beide zo breed dat er een vrachtwagen doorheen kan. Fietsers en automobilisten zijn op dit stuk gelijkwaardige weggebruikers, en inhalen is toegestaan. De rijbanen worden gescheiden met een verhoogde middenberm, om zo te voorkomen dat fietsers schuin de weg oversteken – in de oude situatie

leverde dit onveilige situaties op. Uitwijken is hierdoor moeilijker geworden. In Den Burg kwam de weginrichting al snel als de ‘fietsgoot’ bekend te staan.

Maar in onze ring is het een afwijking, en dat zorgt ervoor dat het gewoon heel veel weerstand oproept

De Emmalaan wijkt nu wederom af van de andere delen van de ring om Den Burg, legt Brouwer uit: ‘in de rest van het dorp heb je gewoon wegen met dubbele rijbaan en een fietsstrook. De fietsgoot wordt gezien als abnormaal, terwijl het in andere steden of dorpen misschien wel een heel normaal profiel is’, legt Brouwer uit. ‘Maar in onze ring is het een afwijking, en dat zorgt ervoor dat het gewoon heel veel weerstand oproept.’

GBIEDSONTWIKKELING DEN BURG ZUID

De herinrichting van de Emmalaan is onderdeel van de gebiedsontwikkeling Den Burg Zuid, licht Jakob Jan Brouwer toe. ‘Daar staat nu al de middelbare school voor heel Texel, daar is een nieuwe sporthal gebouwd en daar komt nog een gezondheidscentrum. En binnenkort wordt het Onderwijs Centrum Texel geopend: de vijf lagere scholen in Den Burg krijgen ook één gebouw. En dat is allemaal in dat gebied.’

Als onderdeel van de gebiedsontwikkeling Den Burg Zuid ligt de verantwoordelijkheid voor het herinrichten van de Emmalaan bij de afdeling Beleid van de gemeente Texel. De afdeling Gemeentewerken (waar Brouwer werkzaam is) is ook bij de Emmalaan betrokken, omdat die afdeling projecten in de openbare ruimte na voltooiing in beheer en onderhoud overneemt.

De eerste contouren van de nieuwe Emmalaan werden duidelijk in 2017. Aan het einde van dat jaar presenteert het toenmalige college het nieuwe bestemmingsplan voor Den Burg Zuid. Voor de herinrichting van de Emmalaan wordt verwezen naar een rapport van het verkeersadviesbureau Goudappel Coffeng. Dit bureau adviseert om een snelheidsregime van 30 km/u te introduceren (in tegenstelling tot de 50 km/u van voorheen) en om de rijbanen van elkaar te scheiden met een middenberm. Fietsers en auto’s delen de rijbaan. Toen het bestemmingsplan voor Den Burg Zuid aan de gemeenteraad werd voorgelegd, was Eric Hercules van de PvdA Pro Texel nog portefeuillehouder. Hij was wethouder in een coalitie met de VVD en Texel 2010.

VROEGE BEDENKINGEN

Al in een vroeg stadium werden door burgers, raadsleden en ambtenaren van de gemeente Texel bedenkingen geuit over de plannen voor de herinrichting van de Emmalaan. De afdeling Gemeentewerken wordt al in de ontwerpfase gevraagd

om mee te denken over het plan. ‘Want uiteindelijk moeten wij het in beheer overnemen’, licht Jakob Jan Brouwer toe.

Hij herinnert zich dat er meteen ‘wel wat gemopperd is’ door collega’s, onder andere over het feit dat fietsers door de middenberm niet zouden kunnen uitwijken. De betrokken verkeerskundige was erg stellig, herinnert Brouwer zich: zonder middenberm zou de situatie onveilig worden, aangezien fietsers dan kriskras over konden steken. ‘Op zich was dat ook logisch. En dat gebeurt wel vaker hoor, dat je vanuit de praktijk de vraag oproept: “is dat nou wel handig?”’

Ook in de samenleving stuitte het ontwerp al vrij snel op bezwaren. Het bestemmingsplan Den Burg Zuid wordt in de zomer van 2017 ter inzage openbaar gemaakt en inwoners en stakeholders krijgen de mogelijkheid om hun kijk op het plan te delen. Uiteindelijk worden negen zienswijzen op de gebiedsontwikkeling met de gemeente gedeeld. Eén van de notities springt eruit. Het betreft de inbreng van het Stedenbouwkundig Adviesbureau Texel. De auteur spreekt namens een groep van achttien ‘verontruste ouders’ die zich zorgen maakt over het plan voor de Emmalaan, zeker in het licht van de komst van het Onderwijs Centrum Texel:

‘Door de toevoeging van de basisscholen zal het aantal verkeersbewegingen toenemen. Aangezien er 600 leerlingen worden gebracht en gehaald. Dit alles op piekmomenten in de ochtend tussen en de [sic] middag. De auto’s en de fietsers moeten op dezelfde locatie zijn. [...] Het is nog niet duidelijk hoe een veilige situatie gecreëerd kan worden voor zo’n grote kwetsbare groep weggebruikers. Hoe wordt de veiligheid van deze kinderen gewaarborgd?’

En dat gebeurt wel vaker hoor, dat je vanuit de praktijk de vraag oproept: ‘is dat wel handig?’

De signalen bereiken ook de politiek. PvdA Pro Texel vraagt schriftelijk om opheldering over de status van het verkeersontwerp in het bestemmingsplan. Ook wil de partij weten of de raad nog betrokken gaat worden bij de verkeerskundige inrichting van het gebied. Het college geeft aan dat het ontwerp van Goudappel Coffeng ‘dient als grondslag voor het bestemmingsplan’ en dat het betrekking heeft op ‘verkeerskundige consequenties van de ontwikkeling van het gebied’. Daarbij geeft het college aan dat het ontwerp voor de Emmalaan een ‘schetsontwerp’ is. Aan de hand van inbreng van ‘verschillende partijen als Stichting Integratie Gehandicapten Texel, de dorpscommissie Den Burg en Veilig Verkeer Nederland zal het plan verder uitgewerkt worden, aldus het college.

Het college belooft het definitieve ontwerp begin 2018 ter besluitvorming voor te leggen aan de gemeenteraad. De raad vindt dit niet genoeg, en dient in december 2017 unaniem een amendement in op het bestemmingsplan Den Burg

Zuid, getiteld: *Op een later moment beslissen over de definitieve (Infrastructurele) inrichting gebied Emmalaan*. De raad probeert hiermee alsnog invloed af te dwingen op de herinrichting van de Emmalaan.

Hoe wordt de veiligheid van deze kinderen gewaarborgd?

In maart 2018 worden de plannen voor de infrastructurele herinrichting van Den Burg Zuid voor het laatst met wethouder Hercules als portefeuillehouder besproken. Onderwerp van gesprek is de budgettering, die door het college wordt geraamd op zo'n € 2,7 miljoen (grotendeels bestemd voor de Emmalaan). Bij het verzoek om krediet vrij te maken levert het college ook een nieuwe tekening aan van de geplande verkeerssituatie. Deze tekening heeft de status van een 'voorlopig ontwerp', en is een uitwerking van de eerdere schets. De wethouder geeft aan dat voor het plan al overleg is geweest met externe experts, Veilig Verkeer Nederland en de politie.

Tijdens de raadscommissie van maart 2018 wordt door Dries Veltkamp van PvdA Pro Texel (die overleed in de periode dat wij bezig waren met deze reportage) nogmaals de aandacht gevestigd op het raadsamendement dat vier maanden eerder werd aangenomen. De wethouder zegt toe om een 'kennissessie' te organiseren, 'waar beoordeeld kan worden of er andere uitgangspunten op het gebied van veiligheid e.d. nodig zijn'. Voor die tijd 'zal er geen steen verplaatst worden', staat in het verslag van de vergadering te lezen. Met veertien stemmen vóór en één stem tegen gaat de raad in de vergadering al wel akkoord met het beschikbaar maken van de benodigde financiële middelen.

WISSELING VAN DE WACHT

'Het was een plan van het oude college', legt Edo Kooiman uit. Na de gemeenteraadsverkiezingen van maart 2018 werd hij wethouder namens Texels Belang, in een coalitie met GroenLinks en de VVD. Kooiman kreeg de ontwikkeling van Den Burg Zuid en de Emmalaan in zijn schoot geworpen. 'Ik heb dat opgepakt, nooit wetende dat het zo'n hoofdpijndossier zou worden.'

In september 2018 wordt de herinrichting van de Emmalaan wederom in de raadscommissie en de raadsvergadering besproken, nu met Edo Kooiman als portefeuillehouder. Op tafel ligt een verzoek van het college om in te stemmen met een uitbreiding van het budget voor de infrastructurele herinrichting van Den Burg Zuid. Vanuit de provincie Noord-Holland is een subsidie van € 388.114 beschikbaar gekomen. De bedoeling is dat hiermee ook een ander deel van de Emmalaan – dat geen onderdeel is van de ring – opgeknapt wordt.

Eén van de voorwaarden voor deze subsidie is dat de aanbesteding voor het aanpassen van de Emmalaan al vóór 1 december 2018 – dus nog geen drie maanden nadat het verzoek bij de raad voorligt – rond is.

Het is wederom Veltkamp die aan de bel trekt. ‘Wij zijn zeer verontrust over dit agendapunt’, laat hij tijdens de raadscommissie weten. Doorn in het oog van Veltkamp is de termijn waarop het plan voor de Emmalaan klaar moet zijn: hij vraagt zich af of daarmee wel genoeg tijd over is voor de invloed die per amendement door de raad is afgedwongen. Toenmalig wethouder Kooiman wijst er in zijn beantwoording op dat de plannen inmiddels aan de gemeenteraad zijn voorgelegd tijdens een informatiebijeenkomst. Ook erkent hij dat er vanuit de raad behoefte bestaat om hier een vervolg aan te geven:

‘Dat zijn we nu ook aan het voorbereiden, alleen – ik moet u de illusie wel ontnemen – het uiteindelijke plan valt onder de bevoegdheid van het college. Want het is niet zo dat u straks vijftien verkeersdeskundigen bent, en dat u allemaal over een deel van het plan kunt beslissen, want dan wordt het een Poolse landdag en dan komt het nooit tot een einde. Het is niet zo dat u het hele plaatje kan veranderen, maar er kunnen wel op verzoek van de raad wat aanpassingen worden gedaan.’

Het is niet zo dat u het hele plaatje kan veranderen

Veltkamp vraagt zich af of het amendement dan een ‘wassen neus’ was. De wethouder geeft te kennen dat hij de inhoud van het amendement niet helemaal helder voor de geest heeft en belooft daar nog eens naar te kijken. Hij zegt toe dat hij hier op terugkomt.

In de gemeenteraadsvergadering die volgt op de commissievergadering neemt de raad het advies om de provinciale subsidie aan de begroting toe te voegen unaniem over. Wel geven naast raadslid Veltkamp verschillende andere raadsleden aan ontstemt te zijn over de manier waarop wordt omgegaan met de door de raad afgedwongen invloed op het infrastructurele ontwerp van de Emmalaan.

DE AANNEMER STAAT KLAAR

In april 2019 komt dit tot een confrontatie. Alkmaarse aannemer De Vries & Van de Wiel heeft materiaal naar Texel verplaatst om op 23 april aan de slag te gaan op de Emmalaan. Dit leidt tot schriftelijke vragen van PvdA Pro Texel en de VVD. De beantwoording is voor de fracties niet afdoende en uiteindelijk dienen ze een motie in met als titel *De raad moet alsnog besluiten over het Inrichtingsplan Emmalaan; pas dan starten met herinrichting*. In de toelichting verwijzen opstellers opnieuw naar het in 2017 aangenomen amendement.

Indien aangenomen zal de motie het college in een zeer lastig parket brengen. Dat is wat de burgemeester van Texel Michiel Uitdehaag en gemeentesecretaris Eva van der Bruggen in een raadsinformatiebrief te kennen geven die vóór de raadsvergadering van 17 april aan de raadsleden wordt gestuurd: ‘Een annulering van de lopende opdracht levert mogelijk een schadeclaim op van de kant van de aannemer. [...] Ook zal de gemeente in het geval van een annulering niet voldoen aan de subsidievoorwaarden van de provincie hetgeen een risico betekent voor de betaling van € 388.144 maximaal aan subsidie voor de herinrichting.’

Tijdens de raadsvergadering laat wethouder Kooiman weten dat er een verschil van inzicht bestaat over het type invloed dat sommige raadsleden op het ontwerp van de Emmalaan hoopten te hebben. In principe stelt de raad alleen de kaders, geeft hij aan, maar ‘bij wijze van uitzondering’ is hij bereid het ontwerp alsnog aan de raad voor te leggen. Zoals aangekondigd in de raadsinformatiebrief van de burgemeester en de secretaris blijft dit niet zonder gevolgen – de vertraging zal minimaal één maand zijn, en afhankelijk van de wensen van de raad mogelijk zelfs langer. De motie wordt teruggetrokken. Opstellers Veltkamp en Jur Schuiringa (VVD) besluiten de volgende raadsvergadering af te wachten.

EEN ALTERNATIEF PLAN

In de periode tussen de vergaderingen van april en mei gaan Veltkamp en Schuiringa zelf aan de slag met een alternatief plan voor de inrichting van de Emmalaan. ‘Wij hebben de kaarten hier op tafel tegen elkaar aangelegd, en gekeken “hoe werkt dat?”’, herinnert Jur Schuiringa zich. ‘Nou, en dat werkte volgens ons dus helemaal niet!’ Na wat passen en meten – ‘een vrachtauto is zo breed en een fietser is zo breed’ – kwamen Schuiringa en Veltkamp tot de conclusie dat de plannen voor problemen zouden gaan zorgen. Zeker met de grote aantallen kinderen die van de Emmalaan gebruik zouden gaan maken. ‘Dat is gewoon levensgevaarlijk.’

Wat volgens Schuiringa hielp, is dat hij een goed inzicht had in de verkeersbewegingen in en rondom Den Burg. ‘Dan kan je als verkeersdeskundige wel zeggen: “wij zien het als een veilige straat”, maar wij hadden als lokale gebruikers toch een ander gevoel.’ De bedenkingen bij het plan hebben vooral betrekking op de verhoogde middenberm (‘waardoor uitwijken nooit mogelijk is, aldus Schuiringa), het ontbreken van losse fietspaden en de dertig parkeerplaatsen langs de weg die aan het ontwerp zijn toegevoegd. Vreemd, voor een weginrichting ‘waar zowel zwaar verkeer, snelverkeer als kwetsbare weggebruikers van gebruik moeten maken’, aldus Schuiringa en Veltkamp in één van de door hun opgestelde raadsstukken.

In een amendement presenteren de heren kun alternatieve plan aan de raad en het college. In de door henzelf getekende schetsen heeft de Emmalaan weer twee losse fietspaden, gesitueerd aan weerszijde van de autorijbanen. Bovendien worden die rijbanen niet langer gescheiden met een middenberm, maar met een lange doorgetrokken streep. Verder zijn de langsparkeerplaatsen weggehaald, en is er een extra rotonde toegevoegd.

In mei 2019 hoopt wethouder Kooiman steun te krijgen om groen licht te kunnen geven aan aannemer De Vries & Van de Wiel, die eigenlijk een maand eerder al had moeten beginnen met het aanpassen van de Emmalaan. Tijdens de commissievergadering herhaalt hij de zorgen over de mogelijke extra kosten. Ook benadrukt hij dat het ontwerp volgens experts veilig is, en dat het is afgestemd met partijen als de politie, Veilig Verkeer Nederland en de stuurgroep van de OCT (het verbond van de vijf basisscholen die zich in de toekomst in één gebouw aan de Emmalaan gaan vestigen).

Dan kan je als verkeersdeskundige wel zeggen: ‘wij zien het als een veilige straat’, maar wij hadden als gebruikers toch een ander gevoel

Op basis van het amendement van Schuiringa en Veltkamp komt de gemeenteraad tot een andere beslissing. Ze vinden een onderzoek naar het alternatieve plan van Schuiringa en Veltkamp de moeite waard. Maar aangezien een geheel nieuw verkeersonderzoek niet op een dergelijk korte termijn mogelijk zou zijn, komt wethouder Kooiman in reactie daarop met het voorstel om een quickscan uit te laten voeren door een bureau dat tot dusverre niet bij de Emmalaan betrokken is geweest. Deze instantie kan dan het plan van het college en het alternatieve plan naast elkaar leggen, en tot een oordeel komen.

QUICKSCAN

Dat zorgde meteen voor een nieuwe uitdaging voor Kooiman. ‘Want vind maar eens een gerenommeerd bureau dat op korte termijn een quickscan wil uitvoeren.’ Uiteindelijk was verkeersadviesbureau Antea hiertoe bereid ‘omdat wij daar heel goede contacten mee hebben en heel fijn mee samenwerken’, aldus Kooiman. ‘En dan kan je zien dat ze op een gegeven moment ook iets extra’s voor je terugdoen.’ Kooiman is ervan overtuigd dat de relaties met Antea de uitkomsten van het onderzoek niet beïnvloed hebben. ‘Toen Antea de quickscan heeft gemaakt heb ik er echt bovenop gezeten. Ik weet nog dat ik heb gezegd: “dit wordt mijn Waterloo”. “Nou”, zei Antea, “dat zal toch niet, want dit is gewoon een veilige weg”. En het is zoals het is, want ik sta waarvoor ik sta.’

De werkzaamheden aan de Emmalaan worden uitgesteld, en Antea gaat aan de slag met het onderzoek. Het rapport is in oktober 2019 gereed, en wordt tij-

dens informatieavonden aan de raad toegelicht. Kooiman: ‘Ik heb Antea weer naar Texel laten komen en ik heb die twee plannen naast elkaar gelegd, en ik heb daar de raad ook in meegenomen: “joh, dit is het resultaat, maar het is uiteindelijk aan jullie hè, wat jullie willen. Ik beslis niet, maar dit is het advies van Antea, gaan jullie mee met het advies of niet?”’

Uiteindelijk moest er ook gewoon een klap op gegeven worden

Op basis van de twee plannen (van het college en van Schuiringa en Veltkamp) komt Antea een met een compromisvoorstel. Daarin blijft hoofdgedachte van het oorspronkelijke plan – de Emmalaan wordt een *shared space*, waar automobilisten en fietsers het wegdek delen – gehandhaafd. De parkeerplaatsen langs de weg uit het oorspronkelijke ontwerp zijn weg. ‘Het was gewoon het originele plan zonder het langsparkeren’, aldus Schuiringa. ‘Maar wij zeiden gewoon: “gescheiden verkeer is de meest veilige vorm die er is, en waar je nu mee bezig bent, daarmee breng je de zwakste partij – dus de fietser – in gevaar”.’

BESLUITVORMING

De raad is volledig vrij geweest om een keuze te maken, benadrukt Edo Kooiman. ‘Alleen wij zijn wel echt met feiten gekomen.’ [...] ‘Zo’n verkeersbureau kijkt niet naar het *gevoel* van veiligheid, maar zuiver naar de *feitelijke* veiligheid. Die worden afgerekend op het aantal verkeersongelukken dat ergens gebeurt. En die hebben toen gezegd: hetgeen wat u heeft getekend, is niet veiliger dan wat er nu is.’

‘Je moet altijd alle feiten op tafel leggen, en het feit dat een aannemer moet wachten: die aannemer wordt er niet goedkoper op en de materiaalkosten worden er niet lager van. En op het moment dat we een alternatieve weg gaan aanleggen en ik vergeet daarbij dan te melden dat er een mogelijkheid is dat de subsidie van de provincie gaat wegvallen, dan zou dat mij achteraf weer aangerekend kunnen worden. Dus ze moeten wel alles in overweging nemen bij het kiezen voor plan A of het kiezen voor plan B.’

‘Ik heb er geen verstand van, dus ik moet afgaan op adviezen van mensen die er wel verstand van hebben. Ik heb nog nooit zo’n duidelijk rapport gezien, je kon daar niet omheen. Het was allemaal Jip-en-Janneke-taal, goed te begrijpen. Er was geen speld tussen te krijgen. En de verkeerskundige van Antea zei ook: “Edo, je moet er ook wel voor gaan staan hè”. Nou, ik heb er altijd voor gestaan.’

In december 2019 werd het nieuwe ontwerp – op basis van de bevindingen van Antea – voorgelegd aan de gemeenteraad. D66-raadslid Astrid van de Wetering herinnert zich de stemming die in de aanloop naar die vergadering ontstond nog goed. ‘Het duurde en het duurde maar. Er vonden verschillende informatie-

avonden voor de raad plaats, en er begon een sfeer te hangen dat de kosten hoog opliepen. Uiteindelijk moest er ook gewoon een klap op gegeven worden.’

En dat gebeurde. Een ruime meerderheid van de gemeenteraad stemde in december 2019 in met het vernieuwde voorstel van het college. Het college had eindelijk een mandaat om de Emmalaan aan te passen. In de raad verleenden alleen de raadsleden Veltkamp, Schuiringa en Annie Hin (Texel 2010) geen steun.

DE EMMALAAN OP DE SCHOP

Begin 2020 vond er een personeelwisseling plaats bij de afdeling Beleid. De persoon die zich tot dan toe bezighield met het aanpassen van de Emmalaan werd vervangen door een nieuwe projectleider.¹ ‘Toen ik in maart 2020 bij de gemeente binnenkwam, was het ontwerp net door de raad aangenomen’, legt de nieuwe projectleider uit. ‘Ik ben begonnen met de uitvoering weer op poten zetten, en heb het contact met de aannemer opnieuw opgepakt. Uiteindelijk zijn we toen in augustus 2020 aan de slag gegaan.’

De projectleider kreeg al vrij snel door dat er het een en ander aan vooraf was gegaan. Zo begreep hij dat de aannemer een jaar eerder al op het punt stond om te beginnen, maar dat de gemeenteraad toen nog invloed op het ontwerp wilde. ‘Dat hele proces was net achter de rug, en ik dacht: “Oké, dat klinkt zorgvuldig”. Iedereen heeft het er wat gevonden en iedereen heeft er wat van gezegd. Dus ik had niet zoiets van: “dat ga ik opnieuw doen”.’

Maar voor de projectleider was er überhaupt geen reden voor scepsis. ‘Goudappel had een eerste ontwerp gemaakt. Dat is een landelijk gerenommeerd bureau. Toen heeft men Antea nog een toets laten doen. Ook dat is niet de eerste de beste die je ervoor kan vragen.’ Al met al vertrouwde de projectleider op de expertise van de twee externe bureaus. ‘Ik dacht: daar hebben de professionals goed over nagedacht.’

‘WAT ZE NU HEBBEN BEDACHT...’

Toen het wegvlak begin 2021 openging en men er gebruik van kon gaan maken, kwamen al snel de eerste reacties. En dat is niet vreemd, licht de projectleider toe. Als de gemeente iets verandert in de buitenruimte, dan is dat altijd even wennen. ‘Maar nu ging het wel heel ver.’ De lokale media stond er vol van en vooral op Facebook lieten honderden bewoners van Den Burg merken dat ze niet te spreken waren over de nieuwe inrichting.

¹ De naam, functie en contactgegevens van de medewerker zijn bij de Raad voor het Openbaar Bestuur bekend.



Een greep uit de reacties op een lokale Facebookpagina: ‘De Emmalaan is echt een verschrikking nu. Wat hebben ze dat totaal verprutst’; ‘Hoe kun je van een veilige weg zoiets gevaarlijks maken?’; ‘Afsluiten voor wegverkeer die weg, levensgevaarlijk’. En ook op de pagina van de *Texelse Courant* komt het publieke debat met weinig nuance op gang. Wederom een kleine greep: ‘Nu is het aftellen tot de eerste ongelukken gaan gebeuren. Wie heeft er zijn bingokaart al klaarliggen?’; ‘Wachten op de eerste klapper daar’; ‘Welke idioot heeft dit ooit bedacht?’; ‘Écht... hoe verzin je dat?’

Ik ben gewoon begonnen met de uitvoering weer op poten zetten, en heb het contact met de aannemer weer opgepakt

De projectleider kan zich de commotie nog goed herinneren. ‘Er hebben stukken in de krant gestaan, die waren zo op de man gespeeld, zo vilein, dat ging helemaal nergens meer over.’ En ook de reacties op het internet waren niet bepaald mals. ‘Als je persoonlijke gesprekken hebt met mensen, en je kan dingen uitleggen en toelichten en zij kunnen hun standpunten vertellen en toelichten, dan kan je tot best mooie gesprekken komen waarbij je het ofwel met elkaar eens wordt

of in ieder geval begrip hebt voor elkaar. Maar op het moment dat men het anoniem kan doen, bijvoorbeeld via Facebook, dan zeggen mensen dingen waarvan ik denk: “als je gewoon tegenover mij of wie dan ook had gestaan, dan had je dat nooit zo gezegd”.’

Ook wethouder Kooiman kreeg te maken met persoonlijke aanvallen. ‘Ik had het beeld van de bevolking tegen me. Zowel links als rechts werd de gemeente – lees: Edo Kooiman – verweten dat ‘ie een onveilige weg heeft aangelegd. Nou, dan sta je met 10-0 achter, en probeer daar maar weer eens 10-10 van te maken.’ Kooiman had het gevoel persoonlijk verantwoordelijk te worden gehouden, ‘terwijl het een besluit van de raad was. Het ging ook niet meer over de zaak Emmalaan, maar over de persoon Edo Kooiman. En wie je hoort zijn eigenlijk alleen de mensen die het er *niet* mee eens zijn. De mensen die het er wel mee eens zijn, die gaan zich niet mengen in die discussie. Dus je krijgt ook wel een vertekend beeld. En ik sta nog steeds achter het besluit dat destijds door de raad is genomen.’

EEN SNELLE RESPONSE

Het college trekt zich de kritiek van (een deel van) de inwoners van Den Burg aan. In april 2021, een paar weken na de heropening van de Emmalaan, ontvangt de gemeenteraad informatie over de stappen die genomen gaan worden om de verkeerssituatie veiliger te maken. Hiervoor wordt opnieuw een beroep gedaan op adviesbureau Antea. Het bureau maakt een analyse en adviseert over de te treffen maatregelen. In de raadsinformatiebrief valt te lezen: ‘De bedoeling van dit weggedeelte is dat automobilisten geen fietsers inhalen. In de praktijk blijkt dat sommige automobilisten toch proberen fietsers in te halen. Voor fietsers is dit geen wenselijke situatie.’

‘Geconstateerd is dat vooral bij bestuurders van relatief smalle voertuigen sneller de neiging bestaat om in te halen. Deze situatie kan fietsers doen besluiten enigszins naar rechts op te schuiven zodat de verleiding voor een automobilist om in te halen nog groter wordt.’

Antea stelt voor om aan weerszijde van de twee rijbanen doorgetrokken strepen aan te brengen. Dit om fietsers te verleiden om wat meer de ruimte te nemen. Eerder had het college al extra borden laten plaatsen om automobilisten beter bewust te maken van de maximale toegestane snelheid van 30 km/u.

De boosheid van de inwoners van Den Burg bereikt ook de gemeenteraad. Na de opening van de hernieuwde Emmalaan ‘brak de pleuris uit’, herinnert Jur Schuiringa zich. ‘Het woord “fietsgoot” was geboren.’ Samen met Dries Veltkamp ging Schuiringa door met het voeren van oppositie. Maar ook de andere raadsleden ‘werden weer volksvertegenwoordiger’, aldus het raadslid van de VVD. Eén van de gemeenteraadsleden die achteraf bedenkingen heeft over haar steun voor het ontwerp, is Astrid van de Wetering van D66. ‘Als je wat jonger bent heb je er

waarschijnlijk geen problemen mee. Maar moeders en kleine kinderen die daar fietsen, die ervaren het totaal anders. En hetzelfde geldt voor ouderen. Als er een grote vrachtwagen rijdt, dan voelt dat toch niet helemaal senang.’

Ook GroenLinks-raadslid Rikus Kieft begint zich te roeren. Hij nam pas in de tweede helft van 2020 zitting in de raad – ‘toen waren ze volop aan het werk aan de Emmalaan’ – en maakte de aanloop naar de aanpassingen niet mee. In mei 2021 dient hij namens zijn fractie een motie in over de Emmalaan, met als titel: *De Emmalaan veiliger voor fietsers*. De oproep van Kieft: leg direct gescheiden fietspaden aan.

Pas na een amendering van de coalitiepartijen Texels Belang, PvdA Pro Texel en de VVD getiteld *Beter ten halve gekeerd, dan ten hele gedwaald* wordt deze motie unaniem aangenomen. De oproep van de raad is om verkeersborden op de Emmalaan te plaatsen die aangeven dat het inhalen van tweewielers verboden is. Mocht dit niet tot veiligere situaties leiden, dan wil de raad dat gekeken gaat worden naar de mogelijkheid om toch losse fietspaden te realiseren.

Toen zijn we uitgekomen op een ludiek bord, dat een bepaald gedrag moest uitlokken

De betrokken projectleider kan zich de motie en de algehele sfeer in de gemeenteraad nog goed herinneren. Er werd door de raadsleden aangedrongen op het plaatsen van een bord waarmee aangegeven moest worden dat het inhalen van tweewielers op de Emmalaan niet is toegestaan. ‘Dan loop je gewoon vast, want dat bord bestaat niet in Nederland.’

Het leek de projectleider onverstandig om dan maar een van de bestaande, wettelijke borden aan te passen. In verband met de handhaafbaarheid vond ook de politie dit onwenselijk. ‘Toen zijn we uitgekomen op een ludiek bord, dat een bepaald gedrag moest uitlokken.’

HET PROTEST ZET DOOR

Ondanks de aanpassingen matigt de toon van de Texelaars die op Facebook hun beklag doen niet. Er lijkt eerder verharding op te treden: ‘Wat een droefoeters bij de gemeente, dit lost niks op’; ‘Volgens mij sporen ze niet op het gemeentehuis’; ‘Feit is dat fietsers nog steeds doelbewust aan gevaar blootgesteld worden’. Ook offline vinden protestacties plaats. Vooral Pieternel Geurtz en Sjakkeliene Klaassen – twee bekende Texelaars en *usual suspects* als het om protesten gaat – laten van zich horen. ‘De bekendheid hadden we toch al, dus dat was wel zo handig’, legt Klaassen uit. ‘Wij zagen: het klopt gewoon niet.’

Er volgden verschillende protestacties van de hand van Geurtz en Klaassen. Zo hingen ze spandoeken en protestborden op langs de Emmalaan. ‘Gewoon

om aan te geven: word wakker, dit kan gewoon niet, hoe lang gaat dit nog duren?' De twee maakten bovendien een verkeersbord na om automobilisten erop te wijzen dat ze achter de fietsers moeten blijven rijden. Voor Geurtz krijgen de protesten naar verloop van tijd ook een persoonlijke dimensie: ze valt van haar fiets als een vrachtwagen haar op de Emmalaan probeert in te halen. Het levert haar een blessure op, waarvoor ze in fysiotherapie moet. Tijdens een van de protestacties met Klaassen staat Geurtz met een mitella in het gemeentehuis.

Bezwaren komen er ook van de Fietsersbond. Charles van der Mark – zelf woonachtig in Schagen – is secretaris van de Fietsersbond Noordkop en reageert in het voorjaar van 2021 'onthutst' op de situatie. Aan de *Texelse Courant* vertelt hij: 'Dit is bloedlink, vooral voor die jonge en deels onervaren fietsers. Ik vind dit echt heel, heel slecht. Dit noem ik autootje pesten. Voor mij is het rijp om weg te halen. Maar dat zal wel niet gebeuren.' Niet lang daarna stuurt Van der Mark namens de Fietsersbond een nota naar de gemeente Texel. Met een verwijzing naar de normen van het CROW – kennisplatform voor overheden, adviesbureaus en aannemers op het gebied van infrastructuur – stelt Van der Mark vast 'dat het vrijliggende fietspad niet had moeten worden opgeheven'. De Emmalaan is namelijk een verkeersontsluitingsweg, die bovendien te intensief gebruikt wordt voor een inrichting met gemengd verkeer, aldus de bond.

EEN ONGELUK KOMT NOOIT ALLEEN

Mede in reactie op de commotie rondom de Emmalaan wordt in de zomer van 2021 de Texelse onderafdeling van de Fietsersbond heropgericht. Vanaf het na-jaar heeft deze afdeling zich intensief beziggehouden met de Emmalaan. Ireen Boekel wordt al snel één van de gezichten van de organisatie. Haar belangstelling voor de manier waarop de gemeente Texel de openbare ruimte inricht komt voor uit de periode dat haar eigen straat opgeknapt werd. 'De afgelopen jaren heb ik een aantal infrastructurele projecten gevolgd en dat begon met de Kogerstraat waar Boekel zelf woont.'

Bij de herinrichting van de Kogerstraat kwamen bewoners en de gemeente in conflict over de nieuwe functie van de weg en het infrastructurele ontwerp dat daarbij zou passen. De gemeente vond dat de straat een ontsluitende functie had, en dat er dus voldoende ruimte moest blijven voor verkeer. De bewoners hielden vast aan een eerder plan van de gemeenteraad waarin stond dat de Kogerstraat een erftoegangsweg zou moeten worden, zonder doorgaand verkeer.

'Wij voelden ons absoluut niet serieus genomen als burgers en bewoners en we werden weggezet als mensen die er geen kennis van hadden', licht Boekel toe. De partijen kwamen niet tot overeenstemming, weet ook Jakob Jan Brouwer van de gemeente Texel nog. 'Toen hebben de bestuurders in overleg met de bewoners

gezegd: “dan doen we alleen het riool, en dan leggen we alles precies zo terug zoals het was”, aldus Brouwer. ‘Dan verandert er niks.’

Voor Boekel hebben de eerdere ervaringen veel invloed gehad op de manier waarop ze naar de herinrichting van de Emmalaan is gaan kijken, licht ze toe: ‘Dan ga je kritischer kijken, en dan zie je daar gewoon dingen fout gaan. Ook daar lijkt het wel alsof de zin van de gemeente doorgedrukt moet worden. Dat is hoe het overkomt op bewoners.’

Ook voor de activistische Pieternel Geurtz en Sjakkeliene Klaassen was de Emmalaan niet het eerste dossier waar ze zich in vastbeten. ‘Mijn strijd is begonnen toen de gemeente aan de gang ging met de ijsbaan’, aldus Klaassen. Ze verwijst naar de groenvoorziening die pal naast de Emmalaan ligt, en waar een grasveld is ingericht om ’s winters – bij veel vorst – een schaatsbaan aan te kunnen leggen. Door de klimatologische omstandigheden is het al heel lang geleden dat schaatsen op die plek ook echt mogelijk was. Bij de gemeente leeft al langer het plan om de ijsbaan een nieuwe bestemming als parkeerplaats te geven. Zeker in de zomer kampt Den Burg met een tekort aan parkeerplaatsen, aldus de rede-natie van de gemeente.

Mijn strijd is begonnen toen de gemeente aan de gang ging met de ijsbaan

Voor Geurtz en Klaassen – die beiden vlakbij de ijsbaan wonen – was dit onacceptabel. ‘We konden het niet geloven.’ Liever zagen de twee dat de ijsbaan een groene bestemming krijgt. Ze doopten het grasveld om tot het Jac. P. Thijssepark en organiseerden zich in een stichting. Met verschillende protestacties wisten Geurtz en Klaassen hun organisatie op de kaart te krijgen, en het ledenaantal steeg de afgelopen jaren gestaag. Ook deden de twee hun eigen onderzoek naar het parkeerprobleem van Den Burg en ze kwamen tot de conclusie dat de parkeerplaatsen op de ijsbaan nergens voor nodig waren.

De ijsbaan had al jaren de aandacht van toenmalig PvdA-raadslid Remko van de Belt. Hij werd in oktober 2020 gevraagd om de plaats van GroenLinks-wethouder Jaap Vlaming in te nemen, wiens partij uit de coalitie stapte. Eén van de nieuwe afspraken die PvdA Pro Texel met de twee andere coalitiepartners maakte, is dat de herinrichting van de ijsbaan opnieuw werd bekeken. Afsproken werd dat de gemeenschap via een participatietraject mee mocht denken over de plannen.

NÓG EEN ONDERZOEK

Terug naar de Emmalaan. In reactie op de motie *De Emmalaan veiliger voor fietsers* schakelde de wethouder in de zomer van 2021 opnieuw Antea in. Nu niet alleen om de verkeersveiligheid te meten, maar ook om onderzoek te doen naar het *gevoel* van veiligheid, in het bijzonder van fietsers. Nog voor de resultaten bekend zijn, leidde het onderzoek tot wrevel tussen het college en de raad. De Groen-Links-fractie vroeg Kooiman in het najaar op verschillende momenten – zowel mondeling als schriftelijk – verantwoording af te leggen voor de keuze om Antea ook voor dit nieuwe onderzoek in te schakelen. Dat bureau heeft het ontwerp voor de Emmalaan twee jaar eerder immers nog goedgekeurd.

In zijn beantwoording – die pas in december volgt – komt Kooiman niet terug op de eerdere betrokkenheid van Antea. Hij wijst erop dat het oorspronkelijk ontwerp van Goudappel Coffeng is. 'Daarom kan het college zich niet vinden in de gevoelens van argwaan.' Een onbevredigend reactie, vindt Groen-Links-raadslid Kieft. 'Je moet zelfs de verdenking van belangenverstrengeling – ook al is dat er helemaal niet – vermijden. Ik denk dat Kooiman die vraag niet begrepen heeft. Dat type overwegingen was niet aan hem besteed.' Op 26 oktober 2021 werden de bevindingen van Antea tijdens een informatieavond aan de raad gepresenteerd. De conclusie is helder: hoewel de weg objectief gezien verkeersveilig is, ervaart 77% van de fietsers dat *niet zo*.

TOCH EEN FIETSSTRAAT?

Gezien de objectieve veiligheid stelt Antea voor om slechts beperkte aanpassingen aan de Emmalaan te doen. Het oude, ludieke bord moet worden vervangen door een duidelijker exemplaar. Verder zou de gemeente er goed aan doen om grote fietssymbolen op het wegdek plaatsen. Het college geeft aan dat ze invulling willen geven aan het advies door de 'fietsgoot' nu als 'officiële fietsstraat' in te richten. Dit stuit wederom op verzet, van de raad maar ook van de Fietsersbond.

De conclusie is helder: hoewel de weg gewoon verkeersveilig is, ervaart 77% van de fietsers dat niet zo

In de commissievergadering van 30 november 2021 spreekt Ireen Boekel namens de nieuwe Fietsersbond in over de Emmalaan. Met een verwijzing naar de CROW-normen voor fietsstraten stelt Boekel 'dat dit weggedeelte nooit als fietsstraat kan functioneren'. Daarvoor rijden er op de Emmalaan naar verhouding veel te veel auto's en bovendien is de Emmalaan een ontsluitingsweg die deel uitmaakt van de ringweg rondom Den Burg.

Volgens de betrokken projectleider ligt dit toch wat genuanceerder. Het inrichten van een fietsstraat op een rondweg is volgens hem ongebruikelijk, maar niet verboden. Je hoeft er bijvoorbeeld geen verkeersbesluit voor te nemen. Bovendien mogen automobilisten in een fietsstraat nog steeds fietsers inhalen. ‘En ja, eigenlijk moet je die borden ergens neerzetten waar de intensiteit aan fietsers en automobilisten in een andere verhouding is. Maar het mag wel.’

De projectleider erkent dat de Fietsersbond veel expertise in huis heeft. ‘Maar waar ik wel achter gekomen ben: vraag het aan tien specialisten, en ik zal niet zeggen dat je tien verschillende antwoorden krijgt, maar je krijgt wel vijf verschillende antwoorden. Uiteindelijk huur je een professioneel bedrijf in dat bepaalde adviezen geeft. Die ga je ook niet zomaar naast je neerleggen. En natuurlijk kijk je er kritisch naar en je hebt het er met elkaar over. Maar je gaat er toch wel wat mee doen.’

TERUG BIJ AF

De gemeenteraad is niet bereid mee te gaan in het plan van het college om de Emmalaan tot fietsstraat te maken. Met unanieme steun wordt een amendement ingediend waarin over het onderzoek van Antea het volgende wordt gezegd:

‘De resultaten bevestigden wat wij al wisten: het merendeel van de fietsers (77%) op dat stukje Emmalaan voelt zich niet veilig. En hoewel in de rapportage ook staat dat er verkeerstechnisch gezien geen sprake is van onveiligheid, vinden wij de beleving van de fietsers vele malen belangrijker. [...] Voor ons is duidelijk dat er maar één oplossingsrichting is, en dat is voor dat stuk weg: het fysiek scheiden van voetgangers, fietsen en gemotoriseerd vervoer.’

Hoe is dit mogelijk? Dat is slecht bestuur!

In de commissievergadering van 30 november 2021 geeft wethouder Kooiman aan bereid te zijn het amendement uit te voeren. Wel is hij voorzichtig over de termijn. Het realiseren van losse fietspaden voor de zomer van 2022 – zoals door de raad wordt voorgesteld – achten hij en het college niet reëel. Niet alleen kan de gemeente in de problemen komen wanneer de bestaande wet- en regelgeving (bijvoorbeeld voor aanbestedingen) niet wordt nageleefd, maar het college wil ook zorgvuldig te werk gaan om te voorkomen dat ook voor de nieuwe inrichting te weinig draagvlak zal zijn.

Tijdens daaropvolgende raadsvergadering is de sfeer gespannen. De raadsleden nemen uitgebreid de tijd om hun stemverklaring af te leggen en Kooiman krijgt de mogelijkheid om toe te lichten hoe hij – ondanks de verwachte moeilijkheden – invulling wil gaan geven aan het raadsamendement. De wethouder

weet tijdens de vergadering niet te overtuigen. Rikus Kieft (GroenLinks) dient een *Motie van verlegenheid* in, met de volgende toelichting:

‘Wanbestuur, zo noemde een inspreekster het hele gebeuren rond de herinrichting van de Emmalaan. Dat dwingt zowel raad als college tot zelfreflectie, vinden wij. Want zij heeft een punt. In ieder geval vanuit het perspectief van de Texelaar die niet bij alle discussies en besluiten aan tafel heeft gezeten: dan zie je alleen hoelang het duurde, hoeveel het heeft gekost en het resultaat geeft fietsers geen veilig gevoel. En dan denk je: “Hoe is dit mogelijk? Dat is slecht bestuur!”’

De motie van Kieft haalt geen meerderheid. Bij sommige raadsleden leeft het verlangen om een stap verder te gaan. William Witte van de partij Texels Belang dient een motie van wantrouwen in tegen de eigen wethouder. In de toelichting geeft Texels Belang aan dat ze de afgelopen tijd gereflecteerd heeft op het functioneren van Kooiman: ‘Hoe heeft deze wethouder nu eigenlijk gefunctioneerd, is de raad juist en veelvuldig geïnformeerd, is er continue goed overleg geweest met burgers, staat de wethouder dicht bij onze burgers en ga zo maar door.’

In de motie komt Texels Belang tot de slotsom dat de wethouder heeft verzaakt: ‘Ja, er is een onderzoek gedaan maar deze wethouder heeft absoluut geen “invoels-vermogen” met onze gemeenschap.’

Een meerderheid van de gemeenteraad steunt de motie van Texels Belang. Alleen VVD en PvdA Pro Texel – waarmee Texels Belang in de coalitie zit – steunen de motie *niet*. Saillant, ook omdat dit de twee fracties zijn geweest die al in een zeer vroeg stadium hun twijfels over de Emmalaan kenbaar hebben gemaakt. Jur Schuiringa (VVD) noemt de motie ‘een grof schandaal’. Hij is allesbehalve positief over wethouder Kooiman – ‘hij controleert niet, hij stuurt niet’ – maar hij vindt de timing, een paar maanden voor de verkiezingen, zeer ongepast. ‘Het is kinnesinde onderling. Daar mag je mensen niet voor gebruiken.’

Astrid van de Wetering (D66) stemde voor de motie, maar heeft daar achteraf bedenkingen over. ‘Er zijn al een hele hoop akkefietjes met deze wethouder geweest. De optelsom was dat ik het terecht vond, alleen het moment en de manier waarop vond ik helemaal niet terecht. Drie maanden voor de verkiezingen – kom op, wat flauw.’

LEEFWERELD EN SYSTEEMWERELD

Ook Rikus Kieft van GroenLinks stemde vóór de motie om Kooiman weg te sturen. Bij Kieft bestaat de indruk dat de wethouder niet in staat is geweest om voldoende tegendruk te bieden aan de technische expertise van de ambtenarij en externe adviseurs. De wethouder had beter als ‘schakel tussen de raad en de ambtenaren’ moeten fungeren, stelt hij.

Maar hoewel hij denkt dat een competentere wethouder het proces en het overleg met de raad veel actiever aangestuurd zou hebben, weet hij niet of zo’n

bestuurder ook echt tot een ander besluit zou zijn gekomen. ‘Zelfs al ben je als wethouder erg competent, je moet toch op experts kunnen vertrouwen.’ Wat dat betreft ligt de verantwoordelijkheid ook bij de ambtenaren, aldus Kieft. ‘Zij zijn niet in staat geweest om door het advies van het externe bureau heen te prikken, of hebben daar niet doorheen willen prikken.’

Zelfs al ben je als wethouder erg competent, je moet toch op experts kunnen vertrouwen

Ook de gemeenteraad had meer tegenwicht moeten bieden, vindt Kieft. Hij begrijpt dat van raadsleden geen verkeerskundige expertise verwacht kan worden. Maar, stelt Kieft, de raad zou ook zelf expertise in kunnen schakelen – ‘los van de ambtelijke diensten, via het kanaal van de griffie’ – waarmee het gebrek aan expertise in de raad zelf ondervangen kan worden. ‘Dat besef is te weinig ontwikkeld.’ Al met al vat Kieft de casus samen als een botsing tussen de systeemwereld van de experts, en de leefwereld van de inwoners. ‘Dat de beleving voor de aanleg geen enkele rol heeft gehad in de analyses en conclusies, daar heb ik me erg over verbaasd.’

Astrid van de Wetering vindt het lastig om te zeggen hoe de situatie met de Emmalaan voorkomen had kunnen worden: ‘Ik heb mezelf best wel achter m’n oren zitten krabben over hoe ik dit anders had kunnen doen, of dat ik dit van te voren beter had kunnen inschatten.’ Erg realistisch lijkt dat haar niet: ‘dan had ik dus alle bouwtechnische tekeningen moeten uitpluizen, en dan had ik een heel goed voorstellingsvermogen moeten hebben van hoe het eruit zou komen te zien en hoe mensen het zouden gaan ervaren.’ Dat kan je van een raadslid eigenlijk niet verwachten, vindt Van de Wetering: ‘Ik moet op een gegeven moment beslissingen nemen, en dat moet je niet zomaar op je gevoel doen.’ Als raadslid vertrouwde ze er dan ook op dat het college en de adviseurs van het college voldoende expertise in huis hadden. ‘Als ik daar niet meer vanuit kan gaan, dan kan je het hele systeem van een raad wel opdoeken want dan zal je bij elk voorstel dat voorligt tot in de details moeten gaan spitten.’

Het D66-raadslid is kritisch op de experts die betrokken zijn geweest bij de herinrichting. Er is te weinig maatwerk geleverd, vindt ze. ‘De belevingsfactor zou een grotere en belangrijkere rol moeten krijgen bij de inrichting van wegen. Uiteindelijk zijn het de gebruikers die het prettig moeten vinden.’ Jur Schuiringa komt tot een vergelijkbare analyse. Hij legt de bal vooral bij de betrokken bestuurders en ambtenaren. Zij hebben niet de ‘politieke neus’ gehad om de signalen uit de raad en de samenleving op te pakken. ‘De thermometer moet vaker in de samenleving gestoken worden.’ Concreet denkt Schuiringa dat de gemeente – zeker bij infrastructurele werken – vaker moet peilen hoe de bevolking er-

over denkt. 'Er moet iemand tussenin, die ook een beetje gevoel heeft voor de mensen.'

DE KENNISPOSITIE VAN BURGERS

Meestal worden burgers bij infrastructurele projecten niet echt meegenomen, en vaak ook te laat, merkt Ireen Boekel van de Fietsersbond. 'Wij kregen zoals bij de Kogerstraat te horen dat het niet meer anders kon, bijvoorbeeld omdat de subsidie al is aangevraagd en het werk al is aanbesteed.' En als er al mogelijkheden voor participatie zijn, dan is er slechts invloed op detailniveau: 'dan gaat het om een paaltje meer of minder'. Volgens Boekel is de houding te vaak: 'wij weten het, jullie weten het niet'. 'Er werd gezegd dat wij burgers waren met iets meer dan gemiddelde kennis. Nou, dan voel je je ontzettend in de kou gezet kan ik je vertellen. Bovendien heb je als burger ook te maken met een 'informatieachterstand', merkt Boekel – zelf heeft ze verschillende WOB-verzoeken gestart om informatie te achterhalen. 'Als je als burger geen goede informatie hebt, dan kun je niet zoveel.'

Ook Sjakkeliene Klaassen vindt dat de kennis en kunde die burgers zélf soms kunnen hebben onderschat wordt. 'De mensen die hier zitten [bij de gemeente, red.], die verdiepen zich er meer in dan de gemiddelde burger, denk ik. Maar vergeet niet dat er best heel veel mensen zijn die zich in bepaalde zaken ook heel erg verdiepen. En dat kan heel interessant zijn, om daar eens mee te praten.'

En nu kan elke bewoner de CROW-normen opzoeken

Jakob Jan Brouwer merkt dat burgers tegenwoordig beter geïnformeerd zijn dan ooit: 'Vijftig jaar geleden werd gewoon de straat opnieuw gedaan. Dan belde de gemeente een keer misschien aan van "wil je je auto of de fiets aan de kant zetten, want we gaan de straat doen". Dat was gewoon een gegeven, en daar werd niks achter gezocht. En nu kan elke bewoner de CROW-normen opzoeken.' En dat zijn gewoon richtlijnen, benadrukt Brouwer: 'die zijn niet juridisch bindend'. Al met al betekent het 'dat je als ambtenaar veel meer bij elkaar moet zien te brengen'. Tot een bepaalde hoogte is de inbreng van burgers 'inspirerend en verassend, maar als de complexiteit iets hoger wordt, wordt de kluwen gigantisch'.

Ook de projectleider die betrokken is bij de herinrichting van de Emmalaan merkt dat mensen steeds vaker met eigen inzichten op de proppen komen. Maar de omgang met mondige burgers hoort er gewoon bij, vindt hij. 'En natuurlijk, als we onder een streng regime zouden leven waar iedereen "ja" knikt, dan zou dat makkelijker zijn. Maar in Nederland is het gewoon onderdeel van het werk. En dat is in de basis ook gewoon een *leuk* onderdeel van het werk.' Hoe je het betrekken van burgers en andere belanghebbenden het beste doet, hangt ook af

van de situatie en het type project, ligt de projectleider toe. ‘Maar dat is iets waar heel veel gemeentes mee worstelen, hoe je participatie vormgeeft. Worstelen in positieve zin, trouwens. Niet dat we het niet willen, maar het gaat over de vraag hoe we dat het beste in kunnen richten.’

WANTROUWEN

Jakob Jan Brouwer ziet het vooral fout gaan doordat er bij bewoners weinig vertrouwen is. ‘En dan kom je soms bijna bij complottheorieën uit. Het idee ontstaat dat er iets achter zit, terwijl ze gewoon met mij aan tafel zitten en ik verantwoordelijk ben voor die uitvoering. Dus ze kunnen met mij of mijn collega’s het gesprek aangaan en dan kunnen we dat bestuurlijk voorleggen en dan is het goed. Maar het gevoel bestaat dat de lokale ambtenaar wordt gestuurd door complotten, “het moet van de provincie, of dit, of dat”.’

Op de een of de andere manier lukt het niet meer om een zinnig compromis te sluiten

Hoe meer je argumenteert, hoe meer men het idee krijgt dat er kwade wil is, aldus Brouwer: ‘De argumenten vóór je ontwerp en waarom het een goed idee is worden alleen maar verder uitgediept. En de oppositie gaat ook steeds radicalere tegenvoorstellen doen.’ Over de Emmalaan: ‘Wat de gemeenteraad nu zegt is “leg dan maar aan beide kanten een fietspad aan”. Terwijl dit heel lastig te realiseren is door de beperkte ruimte, legt Brouwer uit: ‘Op de een of de andere manier lukt het niet meer om, als je op een bepaald punt bent, een zinnig compromis te sluiten. Het gaat steeds meer van het midden af.’

Het loopt volgens Brouwer aan twee kanten mis: aan de ene kant ‘zouden wij vanuit de overheid eerder die participatie moeten zoeken, dat zou helpen.’ Aan de andere kant moet er ook begrip zijn van bewoners voor de situatie van de gemeente: ‘als je pas gaat mopperen als alles al is aanbesteed en er al begonnen is, dan zorgt dat voor verharding.’ Verder zou wat meer vertrouwen op zijn plaats zijn: ‘als bewoner zou je erop moeten kunnen vertrouwen dat die techneut, die overheid, die de straat voor mij aanlegt, dat die ook het algemeen belang voor ogen heeft en dat het wel goed komt.’

Terugkijkend op de aanpassingen van de Emmalaan, vat Brouwer samen: ‘Aan de ene kant is het zeg maar handwerk: vanuit de ontwerper had ook de realisatie kunnen zijn: “we ontwerpen hier iets wat anders is dan de huidige situatie, dus misschien zouden we dit eens moeten toetsen”. Het tweede wat je dan ziet is die verharding in de maatschappij met een stuk wantrouwen. Het kantelen van zo’n ontwerp is bijna niet meer mogelijk als je ergens voor hebt gekozen. En

het laatste is dat er zo veel informatie rondgaat dat je je daar eigenlijk voor moet afsluiten omdat je anders helemaal niets meer doet.'

Voor de meeste betrokkenen draait alles om communicatie. 'De *sale and aftersale*', noemt Jur Schuiringa van de VVD het. En ook Edo Kooiman denkt dat daar het perspectief ligt. Op Texel komt men vaak pas in opstand 'als het kalf verdronken is', aldus de voormalig wethouder. 'Daarom is communicatie zo belangrijk. Daar hamer ik altijd op.' Met de kennis van nu had hij belanghebbenden en burgers beter en eerder betrokken bij de ontwikkeling van de Emmalaan.

Volgens Ireen Boekel wordt het gedoe rondom de Emmalaan door burgers ervaren als het zoveelste bewijs 'dat er niet voldoende geluisterd wordt naar de burger'. Wat ze merkt, is dat affaires zoals deze het algehele vertrouwen in de overheid onder druk zetten. 'En dat is erg', want hoewel Boekel vindt dat er grote fouten zijn gemaakt, 'wordt er ook snel gechargeerd' en straalt het handelen bij dit soort voorvallen af op de gemeente als geheel. En dat is ook niet terecht, stelt ze.

EIND GOED AL GOED?

Ondanks de goede bedoelingen van Kooiman gaf de gemeenteraad eind 2021 een duidelijk signaal. Na het aftreden van Kooiman nam burgemeester Uitdehaag het dossier Emmalaan tijdelijk over. Kooiman heeft inmiddels een nieuwe partij opgericht en in maart 2022 verzekerde hij zich opnieuw van een zetel in de gemeenteraad.

Ik weet nu al: je gaat nooit iedereen honderd procent blij maken

Nu de raad heeft gevraagd om de losliggende fietspaden, is de projectleider weer druk in de weer. 'Het heeft onze prioriteit en we doen onze stinkende best.' De eerste stap is om een aantal schetsen te laten uitwerken door een verkeersbureau dat nog niet bij de Emmalaan betrokken is geweest. 'Om gewoon die schijn eraf te halen.' Bovendien is hij van plan belangengroepen vanaf het begin mee te nemen, om zo te voorkomen dat er pas achteraf weer veel discussie ontstaat. 'Ik weet nu al: je gaat nooit iedereen honderd procent blij maken, maar je kan er wel gewoon goede gesprekken over voeren en uitleggen waarom bepaalde dingen gekozen worden en bepaalde dingen niet.'

Voor de projectleider blijft de gevoelsdimensie een lastig aspect van de herinrichting. Als er straks losse fietspaden liggen, dan kan het zo zijn dat auto's toch weer harder gaan rijden, denkt hij. Bovendien zullen automobilisten en fietsers elkaar dan weer gaan moeten kruisen op de Emmalaan. De kans is aanwezig dat 'het gevoel van onveiligheid op een andere manier weer terugkomt.'

Ireen Boekel hoopt nu vanaf het begin af aan mee te kunnen praten over de inrichting. ‘Dat is voor het draagvlak heel erg belangrijk. De Fietsersbond wordt steeds meer gezien als serieuze gesprekspartner.’ Ook VVD-raadslid Schuiringa – die zich al vanaf het begin inzette voor losse fietspaden op de Emmalaan – hoopt meegenomen te gaan worden in het proces. ‘Ze weten dat dit plan van mij en Veltkamp komt, maar ik ben tot nu toe nog niet gevraagd om mee te denken over de uitvoering.’

Voor Sjakkeliene Klaassen en Pieterneel Geurtz heeft de inrichting van de ijsbaan – die zij inmiddels het Jac. P. Thijssesepark noemen – voor nu weer even de prioriteit. De afgelopen tijd hebben ze, net als vele andere Texelaars, hun ideeën kunnen insturen. Ook zijn ze in gesprek gegaan met het bureau dat het participatietraject heeft opgezet.

‘We zijn wel gehoord. Ik ben als omwonende gehoord, ik ben gehoord namens onze stichting. En ik ben gehoord namens de Partij van de Bomen. Ik ben drie keer gehoord. In die zin was het serieus’, licht Geurtz toe. Ze zijn enthousiast over deze manier van werken, maar of een dergelijk traject de grote problemen met de Emmalaan had kunnen voorkomen, betwijfelt Klaassen. ‘Dat lijkt tegenwoordig “hot” te zijn, om overal bureaus voor in te schakelen.’ Liever had ze gezien dat partijen zoals de Fietsersbond vanaf het begin af aan meegenomen waren. En het gaat vooral om ‘gezond verstand’, aldus Klaassen.

Verantwoording

De reportage *Beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald? De Emmalaan op Texel* is gebaseerd op archiefmateriaal en gesprekken met betrokkenen die in de winter van 2021 en het voorjaar van 2022 gevoerd zijn. Het geschrevene betreft de ontwikkelingen rondom de Emmalaan tot en met die periode. Alle sprekers hebben schriftelijk toestemming gegeven voor de publicatie van hun gegevens en citaten. Desgewenst is de mogelijkheid geboden om bijdrages te anonimiseren. Alle deelnemers hebben in het kader van hoor en wederhoor de kans gekregen om de reportage voor publicatie in volledigheid in te zien en op de inhoud te reageren. Sommige citaten zijn in het kader van de leesbaarheid ietwat aangepast. De inhoud is in alle gevallen hetzelfde gebleven.

Fotoverantwoording

Pagina 9

Copyright René Pop

Pagina 19

Het gemeentehuis van de gemeente Texel, gevestigd aan de Emmalaan
in Den Burg

Copyright Gemeente Texel