



Gemeente Terschelling
T.a.v. Juridisch control
Postbus 14
8880 AA West-Terschelling

Betreft: zienswijze op ontwerpbesluit | weigering op verzoek onttrekking van openbaarheid fietspad op perceel K1028

19 februari 2025, Oosterend Terschelling

Beste college van burgemeester en wethouders,

Hierbij dienen wij onze zienswijze in tegen het ontwerpbesluit van de gemeente Terschelling inzake ons verzoek van het onttrekken van een stuk fietspad aan de openbaarheid (perceel K1028). In deze zienswijze gaan wij in op de volgende punten:

1. Onjuiste bevoegdheidsuitoefening en formele gebreken
2. Historie en juridische status van het fietspad
3. Verkeersveiligheid en maatschappelijke belangen
4. Belangenafweging en evenredigheid
5. Economische en ruimtelijke impact
6. Gevolgen voor toekomstige besluitvorming en precedentwerking

1. Onjuiste bevoegdheidsuitoefening en formele gebreken

Het ontwerpbesluit is op onjuiste wijze tot stand gekomen, aangezien het college van burgemeester en wethouders in eerste instantie een besluit heeft genomen, terwijl de bevoegdheid hiertoe volgens de Wegenwet expliciet bij de gemeenteraad ligt. Dit maakt het besluit van 27 augustus 2024 juridisch ongeldig en onrechtmatig.

Daarnaast vertoont de besluitvorming meerdere formele gebreken. Zo is de oorspronkelijke ingebrekestelling onjuist geïnterpreteerd, wat heeft geleid tot onnodige vertraging en juridische onzekerheid. Hoewel het huidige ontwerpbesluit deze fouten probeert te herstellen, gebeurt dit zonder de vereiste transparantie en zorgvuldigheid. Een diepgaande juridische analyse toont aan dat de gemeente Terschelling heeft nagelaten haar verantwoordelijkheid te nemen om een correct en rechtsgeldig besluitvormingsproces te waarborgen.

Wij betwijfelen bovendien ten zeerste of het college bij het opstellen van dit ontwerpbesluit niet in zijn eigen voordeel heeft gehandeld. Door beroep aan te tekenen bij de gedeputeerde staten en een procedure bij de rechtbank wegens niet-tijdig beslissen, hebben wij het college feitelijk moeten confronteren met zijn eigen fouten. De daaropvolgende vertraging en onzorgvuldige afhandeling wijzen op een gebrek aan objectiviteit en doen vermoeden dat het college eerder zijn eigen positie heeft willen herstellen dan een eerlijke en zorgvuldige afweging te maken. Dit

schaadt de rechtszekerheid en tast het vertrouwen in een onafhankelijke en rechtvaardige besluitvorming aan.

Jurisprudentie en de Wegenwet maken duidelijk dat een besluit van het college zonder instemming van de gemeenteraad geen rechtsgeldigheid heeft. Dit heeft verstrekende gevolgen voor de rechtszekerheid van alle betrokken partijen. Een besluit dat op onjuiste wijze tot stand is gekomen, kan eenvoudig in bezwaar en beroep worden vernietigd, wat opnieuw een extra juridische last op de gemeente legt.

De bevoegdheidsverdeling tussen college en gemeenteraad moet dan ook strikt worden nageleefd. De Wegenwet schrijft voor dat alleen de gemeenteraad kan beslissen over de onttrekking van een openbare weg aan de openbaarheid. Dit is geen formaliteit, maar een bewuste waarborg tegen willekeur en een garantie voor democratische controle bij ingrijpende infrastructurele beslissingen.

Bovendien vereist de rechtspraak dat bestuursorganen bij besluiten als deze een zorgvuldige voorbereiding en motivering hanteren. Alle betrokken belangen moeten volledig worden gewogen en besluiten mogen niet worden genomen op basis van onvolledige of onjuiste informatie. In dit geval ontbreekt een degelijke motivering en is er sprake van een onjuiste bevoegdheidsuitoefening, wat het besluit onrechtmatig maakt.

Wij verzoeken de gemeenteraad daarom met klem om het ontwerpbesluit te heroverwegen en de formele gebreken te corrigeren. Dit kan door het besluit van het college nietig te verklaren en een nieuw besluit te nemen op basis van een correcte juridische en bestuurlijke procedure. Daarnaast moet worden gewaarborgd dat toekomstige besluiten op een transparante en rechtsgeldige wijze worden genomen, zodat soortgelijke fouten in de toekomst worden voorkomen.

2. Historie realisatie van het fietspad op perceel K1028

Volgens de gemeente Terschelling zou er in 1989 een koopovereenkomst zijn geweest met de toenmalige eigenaar om de betreffende strook grond aan te kopen. Echter, er is nooit een akte van levering gepasseerd bij de notaris, waardoor de eigendom formeel bij de toenmalige eigenaar is gebleven. De gemeente Terschelling heeft ons aangegeven dat er voorafgaand aan het ontwerpbesluit een uitgebreid onderzoek heeft plaats gevonden in zowel het gemeentelijke archief als bij de notaris.

Uit het archief van de gemeente Terschelling blijkt dat er enkele documenten bestaan met betrekking tot contact en juridische stappen tussen de gemeente en de toenmalige eigenaar.

De telefonische notitie (17 september 1987)

Een eerste document betreft een telefonische notitie gedateerd op 17 september 1987. Hierin zou vermeld staan dat de toenmalige eigenaar op de hoogte is gebracht van de beoogde aanleg van het fietspad tussen Hoorn en Oosterend en bereid zou zijn geweest de grond te verkopen voor f 7,-- per m².

Wij hebben echter navraag gedaan bij de toenmalige eigenaar, die expliciet aangeeft nooit telefonisch contact te hebben gehad met een ambtenaar van de gemeente over de aanleg van een fietspad op zijn perceel. Dit roept grote twijfels op over de authenticiteit van deze telefonische notitie. Daarnaast is een dergelijke notitie op zichzelf al uiterst dubieus in een juridisch proces als dit. Een telefonische verklaring zonder verdere schriftelijke bevestiging of ondertekening door beide partijen kan onmogelijk als een rechtsgeldige toezegging worden beschouwd, zeker wanneer het gaat om grondtransacties en infrastructurele projecten.

Advies aan het college van B&W (17 oktober 1988)

Op 17 oktober 1988 is een advies aan het college van burgemeester en wethouders gestuurd, waarin staat dat de meeste grondaankopen voor de aanleg van het fietspad tussen Hoorn en Oosterend bij de notaris zijn afgehandeld. Echter, in ditzelfde advies wordt ook benoemd dat er nog lopende onderhandelingen waren met enkele eigenaren, waaronder de toenmalige eigenaar van perceel K1028. Dit is bijzonder, aangezien de telefonische notitie uit 1987 toch beweerde dat deze eigenaar reeds medewerking had toegezegd.

Wij hebben de toenmalige eigenaar specifiek gevraagd naar deze vermeende "onderhandelingen" met de gemeente Terschelling. Hij heeft nadrukkelijk verklaard dat er nooit enige onderhandeling over dit perceel heeft plaatsgevonden. Dit roept opnieuw ernstige twijfels op over de juistheid en betrouwbaarheid van de archiefstukken waarop de gemeente zich beroept.

De (concept) koopovereenkomst (17 november 1988)

Op 17 november 1988 ontving de gemeente Terschelling een (concept) koopovereenkomst tussen haarzelf en de toenmalige eigenaar. Echter, deze overeenkomst is nooit ondertekend door de burgemeester namens de gemeente als koper. Dit betekent dat er juridisch gezien nooit een rechtsgeldige koopovereenkomst tot stand is gekomen.

Bovendien hebben wij deze (concept) koopovereenkomst voorgelegd aan de toenmalige eigenaar, die heeft bevestigd dat hij dit document nooit heeft gezien, laat staan ondertekend. Dit roept de sterke verdenking op dat de gemeente Terschelling zich bewust was van de ontbrekende rechtsgeldigheid en daarom nooit heeft geprobeerd deze koopovereenkomst te laten passeren bij de notaris. Toch stelt de gemeente in haar ontwerpbesluit dat de koop destijds gesloten zou zijn en dat de gronden voor een bedrag van f 1015,-- aan de gemeente zouden zijn verkocht. Een ander opvallend punt in deze overeenkomst is dat er wordt vermeld dat de grond **niet** verpacht zou zijn. Dit blijkt echter in strijd met andere documenten uit het gemeentearchief.

De pachtvrijmaking en de notariële vastlegging

Uit een ander document in het archief blijkt dat de grond in werkelijkheid wél verpacht was. Dit blijkt uit het feit dat de gemeente Terschelling een bedrag van f 362,50 heeft uitbetaald aan de "pachter" als vergoeding voor de aanleg van het fietspad. Opmerkelijk genoeg is deze pachtvrijmaking wél notarieel vastgelegd in 1989.

Dit roept een cruciale vraag op: hoe kan de gemeente beweren dat er nooit een akte van levering bij de notaris is gepasseerd, terwijl er wél een notariële pachtvrijmaking

heeft plaatsgevonden? Deze inconsistentie ondermijnt de geloofwaardigheid van het gemeentelijk standpunt ernstig. Daarnaast is het opvallend dat deze notariële vastlegging van pachtvrijmaking niet is benoemd in het ontwerpbesluit.

Conclusie: twijfelachtige en mogelijk frauduleuze gang van zaken

Gezien de bovenstaande punten menen wij dat de gemeente zich baseert op uiterst twijfelachtige documenten en verklaringen. Zowel de telefonische notitie, de niet-ondertekende koopovereenkomst als de pachtvrijmaking roepen ernstige vragen op over de zorgvuldigheid en integriteit van de gemeente Terschelling.

De aanleg van het fietspad op ons perceel is naar onze mening dan ook een onrechtmatige daad van de gemeente Terschelling. De tegenstrijdigheden in de documentatie, de schijnbare manipulatie van feiten en de onduidelijke juridische status van de grondtransactie wijzen op ernstige nalatigheid en mogelijk zelfs op bewust misleidend handelen. Wij roepen de gemeenteraad dan ook op om deze onregelmatigheden uiterst serieus te nemen en nader onderzoek te doen.

3. Verkeersveiligheid en maatschappelijke belangen

Een van de voornaamste argumenten van de gemeente tegen de onttrekking van het fietspad aan de openbaarheid is verkeersveiligheid. Dit argument is echter niet onderbouwd met objectieve, onafhankelijke gegevens. De gemeente verwijst selectief naar ongevalstatistieken, zonder een bredere verkeerskundige analyse te presenteren. Bovendien ontbreken structurele meldingen van verkeersonveiligheid, wat erop wijst dat er geen acute problematiek is die de huidige situatie onhoudbaar maakt. Dit betekent echter niet dat er geen verbeteringen mogelijk of zelfs noodzakelijk zijn.

Wat opvalt, is dat het huidige ontwerpbesluit niet is gebaseerd op een onafhankelijk verkeerskundig rapport. Dit is een ernstig gebrek, aangezien een dergelijke analyse noodzakelijk is om de werkelijke impact op verkeersveiligheid te beoordelen. Zoals de gemeente zelf aangeeft, ligt het fietspad er al meer dan 30 jaar. In die periode zijn tal van verkeerskundige en ruimtelijke ontwikkelingen geweest die de verkeersveiligheidssituatie aanzienlijk hebben veranderd.

Indien het stuk fietspad op perceel K1028 aan de openbaarheid wordt onttrokken, zal het kruispunt van de Hoofdweg en het Buterpollepad hoogstwaarschijnlijk heringericht moeten worden. Dit biedt een kans om de verkeersveiligheid daadwerkelijk te verbeteren. Sinds de aanleg van het fietspad, ruim 30 jaar geleden, is de verkeersdruk in het gebied aanzienlijk veranderd. Dit heeft direct invloed op de veiligheid van fietsers, voetgangers en gemotoriseerd verkeer. De belangrijkste factoren die bijdragen aan deze veranderde verkeerssituatie zijn:

Toegenomen bedrijvigheid in de omgeving

Waar het gebied ten tijde van de aanleg van het fietspad voornamelijk een agrarische bestemming had met beperkt verkeer, is de situatie sindsdien aanzienlijk veranderd. De bedrijvigheid rondom het kruispunt is de afgelopen decennia toegenomen, wat heeft geleid tot meer verkeersbewegingen en een verhoogd risico op onveilige situaties.

Agrarische opslagplaatsen en houtzagerij

In de directe omgeving van het Buterpollepad bevinden zich drie agrarische opslaglocaties, zowel ten westen als ten oosten van het kruispunt. Daarnaast is het Buterpollepad de toegangsweg tot een houtzagerij in de polder. Dit betekent dat er frequent vrachtverkeer en landbouwvoertuigen gebruikmaken van de route. Deze voertuigen zijn groot, langzaam en hebben vaak een beperkte wendbaarheid en zicht, wat een verhoogd risico oplevert bij kruisingen met fietsers en voetgangers.

Pluktuin, imkerij en voedselgaard

De komst van een pluktuin, een imkerij en een voedselgaard heeft de aantrekkelijkheid van het gebied voor recreatief en educatief bezoek vergroot. Vooral in het hoogseizoen trekt dit veel extra bezoekers, waaronder gezinnen met kinderen en toeristen die per fiets of lopend het gebied verkennen. De aanwezigheid van langzaam verkeer in combinatie met landbouw- en vrachtverkeer op hetzelfde traject verhoogt het risico op conflicten en onveilige situaties.

Eendenkooi met rondleidingen

De eendenkooi in het gebied is publiek toegankelijk en wordt regelmatig gebruikt voor georganiseerde rondleidingen. Dit zorgt niet alleen voor extra bezoekers, maar ook voor geparkeerde auto's langs de weg en fietsers die zich naar de locatie begeven. De combinatie van stilstaande voertuigen, plotseling overstekende bezoekers en passerend gemotoriseerd verkeer vergroot de kans op ongelukken.

Gebruik van volkstuinen

Meerdere eilanders maken gebruik van de volkstuinen in het gebied. Dit leidt tot frequente verkeersbewegingen, zowel van fietsers als van auto's die materialen en gereedschap vervoeren. Vooral in het voorjaar en de zomermaanden neemt deze activiteit toe, wat extra druk legt op de verkeersstromen rondom het kruispunt.

Veranderd weggebruik en toegenomen verkeersdruk

Naast de uitbreiding van bedrijvigheid in het gebied heeft het weggebruik op Oost-Terschelling in het algemeen een sterke ontwikkeling doorgemaakt. Dit heeft directe gevolgen voor de verkeersveiligheid, met name op de Hoofdweg en het Buterpollepad.

Toename van (grotere) voertuigen

Waar dertig jaar geleden de meeste voertuigen op Terschelling relatief klein waren, is er een duidelijke trend zichtbaar van grotere en zwaardere auto's. SUV's en bedrijfswagens zijn gangbaarder geworden, wat betekent dat de wegen meer worden belast en het zicht voor bestuurders wordt beïnvloed. Ook het aantal trekkers en andere grote landbouwvoertuigen is toegenomen, wat vooral op smalle wegen en bij kruispunten kan zorgen voor gevaarlijke situaties.

Groei van elektrisch verkeer (fietsen en scootmobielen)

De opkomst van elektrische fietsen en scootmobielen heeft het verkeersbeeld drastisch veranderd. Waar fietsers vroeger afhankelijk waren van spierkracht en dus minder snel reden, zorgt de komst van elektrische fietsen ervoor dat snelheidsverschillen op het fietspad en bij oversteekplaatsen veel groter zijn geworden. Dit verhoogt het risico op botsingen en verwarrende situaties voor automobilisten die minder tijd hebben om in te schatten hoe snel een fietser nadert.

Toename van toeristisch verkeer

Oost-Terschelling is steeds populairder geworden als recreatiegebied. Zowel eilanders als toeristen trekken vaker "om Oost", wat betekent dat het aantal auto's, fietsen en wandelaars in de omgeving aanzienlijk is toegenomen. Vooral tijdens vakantieperiodes en in de zomermaanden neemt de druk op de infrastructuur sterk toe, waardoor het risico op onveilige verkeerssituaties toeneemt.

Onoverzichtelijke bochten en beperkt zicht

Een specifieke verkeerskundige uitdaging in het gebied is de aanwezigheid van bosschages en boomwallen langs de Hoofdweg. Deze zorgen ervoor dat het zicht op kruisingen, zoals die bij het Buterpollepad, beperkt is. Vooral in combinatie met hogere snelheden van (elektrische) fietsen en bredere voertuigen kan dit leiden tot gevaarlijke situaties waarin bestuurders en fietsers elkaar te laat opmerken.

De combinatie van toegenomen bedrijvigheid en veranderd weggebruik leidt tot een verhoogd risico op verkeersongevallen. Zonder een gedegen verkeerskundige analyse is het onduidelijk hoe de gemeente tot de conclusie is gekomen dat het handhaven van de huidige situatie de beste optie is voor verkeersveiligheid. De volgende risico's spelen een belangrijke rol:

Conflicten tussen langzaam en snel verkeer

De toename van fietsers, scootmobielen en voetgangers in een gebied waar ook vrachtwagens, tractoren en auto's rijden, zorgt voor een verhoogd risico op ongevallen. Zonder een duidelijke scheiding van verkeersstromen neemt de kans op aanrijdingen toe.

Onduidelijke verkeerssituatie bij het kruispunt

De verkeersdrukte rondom het kruispunt van de Hoofdweg en het Buterpollepad is in de loop der jaren aanzienlijk veranderd. Zonder een herinrichting en duidelijke markering blijven gevaarlijke situaties bestaan, zeker met de beperkte zichtbaarheid door begroeiing en de wisselende snelheden van verschillende verkeersdeelnemers.

Gebrek aan alternatieve routes

In het huidige verkeersplan ontbreekt een duidelijke visie op hoe de infrastructuur zich moet aanpassen aan de veranderende verkeersstromen. Een herinrichting van het kruispunt en mogelijk een betere routing van fietsverkeer zou kunnen bijdragen aan een veiliger situatie voor alle weggebruikers.

Conclusie

De gemeente baseert haar argumentatie op een verouderde verkeerssituatie en heeft nagelaten een grondige, onafhankelijke verkeerskundige analyse uit te voeren. Gezien de significante veranderingen in de verkeersdruk, het type weggebruikers en de bredere ruimtelijke ontwikkelingen, is een heroverweging van de huidige infrastructuur noodzakelijk. Het simpelweg handhaven van de bestaande situatie zonder verdere onderbouwing is niet verdedigbaar vanuit een verkeersveiligheidsperspectief.

Wij verzoeken de gemeente om een objectieve verkeerskundige analyse uit te laten voeren die rekening houdt met de huidige en toekomstige ontwikkelingen. Pas op

basis van een gedegen onderbouwing kan een verantwoord besluit worden genomen over de toekomst van het fietspad en de verkeersveiligheid in het gebied.

Een herinrichting van het kruispunt en een bredere verkeerskundige visie op Oost-Terschelling zouden effectiever bijdragen aan verkeersveiligheid dan een besluit dat onvoldoende onderbouwd is en voorbijgaat aan de werkelijke dynamiek van de situatie. Wij dringen er dan ook op aan dat er eerst een gedegen onafhankelijk onderzoek wordt uitgevoerd, alvorens definitieve besluiten worden genomen.

4. Belangenafweging en evenredigheid

In het ontwerpbesluit van de gemeente Terschelling wordt aangegeven dat eerdere gesprekken tussen de gemeente en ons niet tot een passende oplossing hebben geleid.

Hoewel de gemeente deze gesprekken als niet geslaagd beschouwt, willen wij benadrukken dat de voorgestelde oplossingen voor ons niet werkbaar waren. Als eigenaren van perceel K1028 hebben wij het recht om zelf te bepalen wat de toekomst van dit stukje grond zal zijn. Na de vruchteloze gesprekken zijn wij overgegaan tot het verzoek om het fietspad van het perceel te onttrekken, omdat dit volgens ons een passende oplossing biedt. Mocht dit niet de ideale oplossing zijn, dan staan wij uiteraard open om samen verder te kijken naar een wel constructieve oplossing voor dit stukje grond. Dat gesprekken uit het verleden niet geleid hebben tot een oplossing, vinden wij een zwak argument van de gemeente Terschelling. Er zijn meerdere mogelijke toekomstperspectieven voor dit stukje grond en het feit dat partijen het niet met elkaar eens zijn of verschillende belangen hebben, zou geen argument moeten zijn in dit ontwerpbesluit. Mocht de gemeente Terschelling dit argument toch blijven hanteren, dan beschouwen wij dit als een teken van zwakte, waarbij zij niet met gedegen argumenten een weigering weet te onderbouwen.

De gemeente stelt in haar ontwerpbesluit dat ons belang bij de onttrekking van het fietspad niet opweegt tegen het maatschappelijke belang. Dit argument wordt echter onvoldoende onderbouwd en houdt geen rekening met de bredere belangen die wij als perceeleigenaren hebben. Ons belang gaat verder dan alleen het uitbreiden van agrarisch areaal. Het betreft ook onze rechtmatige eigendomsuitoefening en de mogelijkheid om de grond optimaal te benutten. De gemeente heeft naar onze mening onvoldoende gewicht toegekend aan de impact van het eigendomsrecht in haar belangenafweging.

Daarnaast vinden wij dat de huidige belangenafweging van de gemeente Terschelling zich vooral lijkt te baseren op de financiële en organisatorische gevolgen voor de gemeente zelf. Wij begrijpen dat de gemeente te maken heeft met een beperkt budget en een onstabiele personele bezetting, maar dit mag de gemeenteraad niet beperken in haar beleidsruimte. De gemeente lijkt vooral vast te houden aan het argument dat er in het verleden op dit kruispunt geen ernstige verkeersincidenten hebben plaatsgevonden. Echter, het ontbreken van incidenten in het verleden biedt geen enkele garantie voor de toekomst. Moet er eerst een ernstig ongeluk gebeuren voordat de gemeente daadwerkelijk actie onderneemt?

5. Economische en ruimtelijke impact

Het behoud van het fietspad op deze locatie heeft aanzienlijke ruimtelijke en economische gevolgen, die door de gemeente onvoldoende in kaart zijn gebracht. De gemeente stelt dat de grond niet effectief agrarisch te gebruiken is, maar onderbouwt deze stelling niet met feitelijk onderzoek of concrete voorbeelden. Dit is een onvolledige en eenzijdige benadering, die geen recht doet aan de werkelijke potentie van de grond.

Onze plannen voor het perceel omvatten een duurzame en functionele invulling die bijdraagt aan zowel de agrarische ontwikkeling als de ruimtelijke kwaliteit van het gebied. Dit perceel kan bijvoorbeeld worden ingezet voor kleinschalige landbouw, natuurbeheer of een landschappelijke versterking die beter aansluit op de omliggende omgeving. Dit sluit tevens aan bij bredere doelstellingen op het gebied van duurzaamheid en ecologisch verantwoord grondgebruik. Het fietspad, zoals het nu ligt, beperkt deze mogelijkheden en belemmert een efficiënte inrichting van het terrein.

Daarnaast houdt de gemeente geen rekening met de mogelijkheden voor een herinrichting van de verkeerssituatie, die zowel de verkeersveiligheid als de ruimtelijke ordening kunnen verbeteren. Zoals eerder aangegeven, heeft de verkeersdruk in dit gebied de afgelopen jaren significant toegenomen door een combinatie van factoren, zoals de groei van (agrarische) bedrijvigheid, toename van het aantal bezoekers en de algemene ontwikkelingen in het weggebruik. Dit vraagt om een integrale aanpak waarin zowel verkeersveiligheid als ruimtelijke ordening in samenhang worden bekeken. Het simpelweg in stand houden van de bestaande situatie zonder dit aspect te onderzoeken, is niet toekomstgericht en houdt geen rekening met de veranderende dynamiek van het gebied.

Verder dient ook het economische aspect te worden meegenomen in de afweging. De gemeente lijkt zich voornamelijk te richten op haar eigen kosten en organisatorische lasten, zonder oog te hebben voor de economische impact op ons als perceeleigenaren. Een inefficiënt grondgebruik betekent voor ons beperkingen in gebruik en ontwikkeling, wat op de lange termijn negatieve economische gevolgen kan hebben. Wij zijn bereid te investeren in een oplossing die zowel onze belangen als de belangen van de gemeenschap dient, maar daarvoor is een open en constructieve houding van de gemeente vereist.

6. Gevolgen voor toekomstige besluitvorming en precedentwerking

Indien de gemeente haar huidige standpunt handhaaft, zet dit een problematisch precedent voor toekomstige gevallen waarin particulieren geconfronteerd worden met onduidelijke eigendoms- en gebruiksrechten van gronden. Dit ondermijnt niet alleen de rechtszekerheid, maar kan ook leiden tot meer conflicten en juridische procedures, wat voor alle betrokken partijen nadelige gevolgen heeft.

De manier waarop de gemeente omgaat met dit dossier kan als leidend voorbeeld dienen voor toekomstige kwesties met betrekking tot eigendomsrechten en openbare infrastructuur. Wanneer de gemeente blijft vasthouden aan een onbuigzaam standpunt zonder gedegen belangenafweging, schept dit een situatie waarin particuliere grondeigenaren structureel worden benadeeld. Dit kan resulteren in

langdurige juridische geschillen, wat niet alleen tijdrovend en kostbaar is, maar ook de verhouding tussen burgers en overheid onnodig op scherp zet.

Daarnaast heeft de gemeenteraad beleidsruimte om tot een weloverwogen en evenredig besluit te komen. Dit betekent dat er ruimte is voor een genuanceerde afweging tussen de belangen van de gemeente en die van ons als perceeleigenaren. De rechtelijke toetsing van het besluit zal zich onder andere richten op de evenredigheid en redelijkheid van de beslissing. Indien de gemeente geen deugdelijke onderbouwing levert voor haar standpunt en geen alternatieve scenario's serieus in overweging neemt, kan dit als willekeurig en onevenredig worden aangemerkt.

Ook dient de gemeente zich bewust te zijn van de bredere maatschappelijke implicaties van haar besluitvorming. Het vasthouden aan een statisch beleid zonder rekening te houden met veranderende omstandigheden en belangen, kan de bestuurscultuur van de gemeente schaden. Burgers en ondernemers moeten erop kunnen vertrouwen dat er sprake is van een eerlijke, evenwichtige en transparante afweging bij ruimtelijke en economische besluitvorming.

Wij dringen er dan ook op aan dat de gemeente haar verantwoordelijkheid serieus neemt en niet alleen kijkt naar het verleden, maar ook naar de toekomst. Een flexibele en oplossingsgerichte houding zou niet alleen bijdragen aan een duurzame oplossing in deze specifieke kwestie, maar ook een fundament leggen voor een transparant en rechtvaardig gemeentelijk beleid voor vergelijkbare gevallen in de toekomst.

Conclusie

Op basis van de aangevoerde argumenten en feiten concluderen wij dat het huidige ontwerpbesluit van de gemeente Terschelling onvoldoende is onderbouwd en geen recht doet aan de belangenafweging die nodig is voor een evenwichtige en toekomstgerichte besluitvorming. De gemeente beroept zich op algemene beleidskaders en stelt dat het maatschappelijke belang zwaarder weegt dan ons belang als perceeleigenaren, maar verzuimt dit standpunt te onderbouwen met objectieve verkeerskundige, economische of ruimtelijke analyses. Daarnaast worden essentiële ontwikkelingen in de verkeerssituatie, de groei van bedrijvigheid en veranderende gebruiksfuncties in het gebied onvoldoende meegenomen in de besluitvorming.

Een van de kernargumenten van de gemeente is de verkeersveiligheid. Dit argument wordt echter niet onderbouwd met objectieve gegevens of een onafhankelijk onderzoek. De verwijzing naar ongevalstatistieken is selectief en houdt geen rekening met bredere verkeerskundige analyses of toekomstige ontwikkelingen in het gebied. Wij hebben uitvoerig toegelicht dat er sprake is van een toenemende verkeersdruk als gevolg van de uitbreiding van agrarische activiteiten, recreatieve voorzieningen en een algemene toename van voertuigen op Oost-Terschelling. Dit betekent dat het vasthouden aan de huidige situatie een gemiste kans is om de verkeersveiligheid structureel te verbeteren. Indien de gemeente daadwerkelijk prioriteit geeft aan een veilige en duurzame infrastructuur, zou een gedetailleerde verkeersanalyse noodzakelijk zijn om tot een goed onderbouwde afweging te komen.

Daarnaast heeft de gemeente in haar besluit geen rekening gehouden met de economische en ruimtelijke gevolgen van het behoud van het fietspad op deze specifieke locatie. Ons eigendomsrecht en de mogelijkheid om de grond op een efficiënte en duurzame manier te benutten worden in het besluit onvoldoende gewogen. De gemeente stelt zonder onderbouwing dat de grond niet effectief agrarisch te gebruiken is, terwijl wij als eigenaren juist mogelijkheden zien om het perceel op een functionele manier in te zetten. Bovendien wordt er geen rekening gehouden met de mogelijkheid tot herinrichting van het gebied, waarbij zowel de verkeersveiligheid als de ruimtelijke kwaliteit verbeterd kunnen worden. Dit toont aan dat de gemeente vooral uitgaat van een behoudende benadering zonder serieus te kijken naar alternatieve oplossingen die in het belang zijn van alle betrokken partijen.

Verder brengt de gemeente naar voren dat eerdere gesprekken niet tot een resultaat hebben geleid en gebruikt dit als argument in haar besluitvorming. Wij vinden dit een zwakke onderbouwing, aangezien de voorgestelde oplossingen vanuit de gemeente voor ons als eigenaren niet werkbaar waren. Het feit dat eerdere gesprekken niet tot een overeenkomst hebben geleid, betekent niet dat er geen rechtmatige belangen aan onze kant zijn of dat ons verzoek niet serieus moet worden genomen. Bovendien heeft de gemeente beleidsruimte om tot een evenredig en redelijk besluit te komen en wordt het besluit, indien nodig, door de rechter getoetst op redelijkheid en proportionaliteit. De keuze om ons verzoek af te wijzen zonder een gedegen belangenafweging kan een juridisch kwetsbare positie creëren voor de gemeente, zeker als blijkt dat ons eigendomsrecht onvoldoende is meegewogen.

Daarnaast zet het vasthouden aan het huidige besluit een problematisch precedent voor toekomstige gevallen waarin particulieren geconfronteerd worden met onduidelijke eigendoms- en gebruiksrechten. Dit ondermijnt de rechtszekerheid en kan leiden tot meer conflicten en juridische procedures, wat niet in het belang is van de gemeente of haar inwoners. Het is in ieders belang dat de gemeente zorgvuldig omgaat met ruimtelijke vraagstukken en niet vasthoudt aan verouderde of onvoldoende onderbouwde beleidslijnen die geen rekening houden met veranderende omstandigheden.

Tot slot stellen wij de vraag of de gemeente daadwerkelijk bereid is om een toekomstgerichte en pragmatische oplossing te zoeken. Indien de verkeersveiligheid en het maatschappelijk belang werkelijk vooropstaan, zou een objectieve verkeersanalyse, een heroverweging van ruimtelijke ordening en een open dialoog met ons als perceeleigenaren de logische vervolgstappen moeten zijn. Wij zijn bereid om mee te denken over een oplossing die zowel onze belangen als die van de gemeenschap dient, maar verwachten daarbij een constructieve en onderbouwde houding van de gemeente.

Gezien de hierboven uiteengezette argumenten, verzoeken wij de gemeente om haar standpunt te heroverwegen en een weloverwogen besluit te nemen dat recht doet aan de feiten, de economische en ruimtelijke impact, de verkeersveiligheid en de belangen van ons als perceeleigenaren. Wij blijven openstaan voor verdere gesprekken en hopen dat de gemeente haar beleidsruimte benut om tot een evenwichtige en rechtvaardige oplossing te komen.

Groeten vanuit Oosterend, 
