

Gemeente Texel

Wegencategoriseringsplan

Gemeente Texel 2019



Omdat we ons verplaatsen

Vastgesteld in de gemeenteraad
van 26 februari 2020

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Gemeente Texel

Wegencategoriseringsplan

Gemeente Texel

Datum	5 november 2018
Kenmerk	001897.20190109.R1.05
Eerste versie	12 oktober 2018

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Gemeente Texel
Titel rapport	Wegencategoriseringsplan Gemeente Texel
Kenmerk	001897.20190109.R1.05
Datum publicatie	5 november 2018
Projectteam Goudappel Coffeng	De heren R.M.J. Meinen en R. Sloots

1	Inleiding	6
1.1	Ontwikkeling van mobiliteit	6
1.2	Onderzoeksopzet	6
1.3	Doelstellingen	7
1.4	Leeswijzer	7
2	Besluitvorming	8
2.1	Besluit gemeenteraad	8
2.2	Amendement PvdA	11
3	Categorisering voor een herkenbaar wegennet	12
3.1	Duurzaam Veilig	12
3.2	Wegencategorisering	13
3.2.1	Stroomwegen	13
3.2.2	Gebiedsontsluitingswegen	14
3.2.3	Erftoegangswegen	14
3.3	Huidige verkeersbeleid	15
3.3.1	Mobiliteitsplan Texel	15
3.3.2	Fietsnetwerk	15
4	Huidige categorisering en gebruik	17
4.1	Huidige categorisering	17
4.1.1	Buiten de bebouwde kom	18
4.1.2	Binnen de bebouwde kom	18
4.2	Autoverkeer	19
4.3	Openbaar vervoer	20
4.4	Fietsverkeer	20
4.5	Landbouwverkeer en nood- en hulpdiensten	21
5	Doelstelling(en) & afwegingskader	22
5.1	Hoofddoelstelling	23
5.2	Doelstellingen en belangen per beleidsveld	23
5.2.1	Verkeer & vervoer	23
5.2.2	Fietsverkeer	23
5.2.3	Openbaar vervoer	23
5.2.4	Nood- en hulpdiensten	24
5.2.5	Natuur & water	24
5.2.6	Beheer en onderhoud (Gemeentewerken)	24
5.2.7	Economische zaken	24
5.2.8	Stedenbouw & Cultuurhistorie	24
5.2.9	Duurzaamheid	24
5.2.10	Toerisme	25
5.2.11	Financiën	25
5.2.12	Verkeersveiligheid	25

5.3	Afwegingskader	26
5.4	Duurzaam Veilig in aangepaste vorm	26
5.4.1	Gebiedsontsluitingsweg 80 km/h (aangepast aan Texelse situatie)	27
5.4.2	Verbindingswegen tussen de dorpen 60 km/h	27
5.4.3	Erftoegangsweg 60 km/h	27
6	Wegencategorisering 2018	28
6.1	Wensbeeld conform Duurzaam Veilig	28
6.2	Maatwerklocaties	31
6.2.1	Emmalaan Den Burg	31
6.2.2	De Staart	32
6.2.3	Laagwaalderweg – Zaandammerdijk – Hoofdweg	32
6.2.4	Haven Oudeschild	33
6.2.5	Natuurgebieden en bos	33
6.2.6	Maatwerklocaties op kaart	34
6.3	Definitieve wegcategorisering	35
Bijlage 1	Nota Inspraak	37

1

Inleiding

1.1 Ontwikkeling van mobiliteit

De huidige categorisering van het Texelse wegennet dateert uit 1999. In de bijna twintig jaar daarna hebben grote ontwikkelingen plaatsgevonden op het gebied van mobiliteit. Daarnaast vinden in de komende jaren verdere maatschappelijke, ruimtelijke en economische veranderingen plaats die niet onopgemerkt zullen blijven. Ten aanzien van de mobiliteit op Texel hebben twee zaken in de afgelopen jaren een grote rol gespeeld: een toename van het autoverkeer door seizoensverbreding en een toename van het aantal fietsers, waaronder met name e-bikes. Deze factoren vormen gezamenlijk de aanleiding voor de voorliggende actualisatie van het wegencategoriseringsplan.

In 2015 is het beleidsdeel van het Mobiliteitsplan Texel en in 2016 is het Actieplan Mobiliteit Texel vastgesteld door de gemeenteraad. Gezamenlijk vormen ze het Mobiliteitsplan Texel. Eén van de doelen uit het Mobiliteitsplan is een veilige en logische inrichting van de wegen. Om hier invulling aan te geven is de eerste stap het opstellen van een categoriseringsplan voor alle wegen op Texel. De in de jaren '90 van de vorige eeuw ontwikkelde en inmiddels landelijk toegepaste verkeersvisie Duurzaam Veilig is daarbij het uitgangspunt. Het doel van deze visie is maximale verkeersveiligheid voor iedereen, met een slachtoffervrij verkeerssysteem als ultieme ambitie.

1.2 Onderzoeksopzet

Dit categoriseringsplan is opgesteld in samenwerking met beleidsmedewerkers van de gemeente Texel van diverse beleidsterreinen, verschillende Texelse stakeholders en andere belanghebbenden. Op die manier is optimaal gebruik gemaakt van de lokale en historische kennis op het eiland. Bij het opstellen van dit wegencategoriseringsplan zijn de volgende werkstappen doorlopen:

- Stap 1: Inventariseren beschikbare informatie en uitgangspunten;
- Stap 2: Workshop 1 met diverse beleidsvelden;
- Stap 3: Verwerking naar algemene doelstellingen voor het categoriseringsplan;

- Stap 4: Workshop 2 met diverse beleidsvelden;
- Stap 5: Opstellen eerste concept categoriseringsplan;
- Stap 6: Bespreken met het projectteam;
- Stap 7: Werksessies met belanghebbenden;
- Stap 8: Opstellen tweede concept categoriseringsplan;
- Stap 9: Bespreken met het projectteam;
- Stap 10: Categoriseringsplan definitief aanleveren.

Met deze werkwijze is getracht een zo breed mogelijk gedragen plan te realiseren.

1.3 Doelstellingen

Dit categoriseringsplan heeft de volgende doelstellingen:

1. Het realiseren van een verkeersveilige wegencategorisering;
2. Het realiseren van een herkenbare wegencategorisering;
3. Het realiseren van een duurzame wegencategorisering.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is de besluitvorming opgenomen. Daarna worden in hoofdstuk 3 het Duurzaam Veilig-principe en het belang van een goede wegencategorisering beschreven. Vervolgens worden in hoofdstuk 4 de bestaande categorisering en het huidige gebruik van de wegen toegelicht. In hoofdstuk 5 zijn de belangen en doelstellingen per beleidskader opgenomen en wordt een afwegingskader beschreven. Tot slot wordt in hoofdstuk 6 de wegencategorisering 2018 weergegeven.

2 Besluitvorming

2.1 Besluit gemeenteraad

Wegencategoriseringsplan Texel

Stemming over de amendementen:

D66 en VVD: **Veilig 80 naar de dorpen** - **VERWORPEN** (met 6 stemmen voor van de VVD, het CDA en D66 en 9 tegen)

PvdA: **Ook 60 kilometer per uur op de Nieuwlanderweg** - **AANGENOMEN** (met 9 stemmen voor van de PvdA, GroenLinks, het CDA, Texel 2010, raadslid Koot en raadslid Hoogerheide en 6 tegen)

CDA **Rondweg Den Burg blijft 50 kilometer per uur** - **VERWORPEN** (met 7 stemmen voor van de VVD, het CDA, D66 en Texel 2010 en 8 tegen)

BESLUIT:

Het geamendeerde voorstel 'Wegencategoriseringsplan Texel' is **AANGENOMEN** (met 9 stemmen voor van Texels Belang, de PvdA, GroenLinks en de heer Zegeer en 6 tegen)

B&W	14-01-2020
Raadscommissie	4/5-02-2020
Gemeenteraad	26-02-2020
Portefeuillehouder	H. Huisman

Wegencategoriseringsplan Texel 2019

betreft het vaststellen van het wegcategoriseringsplan Texel.

Doelenboom

Programma	8	Goed wonen, goede bereikbaarheid
Maatschappelijk doel	8.1	Gemeentelijke infrastructuur beheren en mobiliteit reguleren
Beleidsdoel	8.1.1	Infrastructuur beheren en aanpassen
Operationeel doel	8.1.1.18	Civiele kunstwerken onderhouden

De raad van de gemeente Texel:

gelezen het advies van burgemeester en wethouders;

gehoord de raadscommissie;

Overwegende

- Dat het vigerende wegcategoriseringsplan dateert uit 1999;
- Dat er sindsdien op het gebied van mobiliteit veel veranderd is;
- Dat recent de beheerplannen voor het Texelse wegennet zijn vastgesteld;

Besluit

1. De oplegnotitie behorende bij het wegcategoriseringsplan Texel 2019 voor kennisgeving aan te nemen;
2. De nota inspraak wegcategoriseringsplan vast te stellen;
3. Het wegcategoriseringsplan Texel 2019 vast te stellen waarbij:
 - a. binnen de bebouwde kom de maximum snelheid in principe wordt teruggebracht naar 30 km/u. Voor de gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom zal bekeken worden welke maatregelen genomen moeten worden om de maximum snelheid aan te passen naar 30 km/u. Mocht dit niet haalbaar zijn dan zal de snelheid op 50 km/u gehandhaafd blijven;
 - b. de Pontweg en Nieuwlanderweg worden gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg (80km/u);
 - c. de wegen buiten de bebouwde kom (behoudens Pontweg en Nieuwlanderweg) worden gecategoriseerd als erftoegangsweg (60 km/u);
 - d. De Kogerstraat wordt gecategoriseerd als erftoegangsweg (30 km/u);

- e. de maximum snelheid van de Kogerstraat zoals weergegeven in figuur 3.1 zal worden aangepast naar 30 km/u.

Ondertekening

Vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 26-02-2020,	
De griffier,	De voorzitter,
<i>Zaaknummer 1674189</i>	

Bijlagen

1.	Oplegnotitie wegencategoriseringsplan Texel 2019
2.	Wegencategoriseringsplan Texel 2019
3.	Nota inspraak wegencategoriseringsplan

In de bijlage bij deze rapportage is de Nota Inspraak opgenomen.

2.2 Amendement PvdA

Amendement bij het Wegencategoriseringsplan

Ook 60km/u op de Nieuwlanderweg

Raad	26-02-2020
8 Goed wonen, goede bereikbaarheid	
Portefeuillehouder	H. Huisman
Zaaknummer	1674189

Toelichting

Op de Kogerweg mag straks maximaal 60km/uur worden gereden. Net als op de Postweg.

Het is niet logisch de tussenliggende weg, de Nieuwlanderweg, vervolgens wél in te richten als 80km/u weg.

Dat is onduidelijk voor de weggebruiker. Inrichten als 80km weg is ook nog eens 1 tot 2 miljoen duurder, geld dat je uitspaart door de weg als 60 km weg in te richten.

Dat leidt tot het volgende amendement:

Besluit

Beslispunt 3 als volgt aan te passen:

3. Het wegcategoriseringsplan Texel 2019 vast te stellen waarbij:

- a) binnen de bebouwde kom de maximum snelheid in principe wordt teruggebracht naar 30 km/u. Voor de gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom zal bekeken worden welke maatregelen genomen moeten worden om de maximum snelheid aan te passen naar 30 km/u. Mocht dit niet haalbaar zijn dan zal de snelheid op 50 km/u gehandhaafd blijven;
- b) de Pontweg ~~en Nieuwlanderweg~~ worden gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg (80km/u);
- c) **de Nieuwlanderweg wordt gecategoriseerd als erftoegangsweg (60 km/u);**
- d) de wegen buiten de bebouwde kom (behoudens de Pontweg ~~en Nieuwlanderweg~~) worden gecategoriseerd als erftoegangsweg (60 km/u);
- e) De Kogerstraat wordt gecategoriseerd als erftoegangsweg (30 km/u);
- f) de maximum snelheid van de Kogerstraat zoals weergegeven in figuur 3.1 zal worden aangepast naar 30 km/u.

3

Categorisering voor een herkenbaar wegnnet

3.1 Duurzaam Veilig

Duurzaam Veilig is een visie die vanaf begin jaren '90 door verschillende Nederlandse overheden is ontwikkeld om tot een veiliger en herkenbaarder wegnnet te komen. De visie Duurzaam Veilig neemt de mens als 'maat der dingen'. Dit wil zeggen dat de mens kwetsbaar is, fouten maakt en zich bewust niet altijd aan regels houdt. De verkeersomgeving moet daarom zo worden vormgegeven dat ongevallen moeten worden voorkomen. Mocht er toch een ongeval plaatsvinden, dan moet de ernst van de afloop beperkt worden gehouden.

Duurzaam Veilig gaat uit van vijf wetenschappelijk onderbouwde principes¹:

- Functionaliteit van wegen;
- Homogeniteit in snelheid, richting en massa;
- Herkenbaarheid van de vormgeving van de weg;
- Vergevingsgezindheid van omgeving en weggebruikers;
- Statusonderkenning door de verkeersdeelnemer.

Duurzaam Veilig is recent voor de tweede keer geactualiseerd. De eerste actualisatie vond plaats in 2005. De tweede actualisatie beslaat de periode 2018-2030 en is een herijking van de visie die in de jaren '90 werd ontwikkeld en vervolgens op grote schaal werd geïmplementeerd in Nederland. De derde versie van Duurzaam Veilig heeft de volgende vernieuwingen:

- De verkeersveiligheidsprincipes zijn deels nieuw, deels vernieuwd en bieden – onder voorwaarden – ook ruimte voor maatwerkoplossingen;
- Drie van de vijf principes zijn ontwerpprincipes:
 - (1) **Functionaliteit** van wegen;
 - (2) **(Bio)mechanica**: afstemming van snelheid, richting, massa, afmetingen en bescherming van verkeersdeelnemers;

¹ Bron: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV)

(3) Psychologica: afstemming van verkeersomgeving en competenties van verkeersdeelnemers;

- De andere twee principes zijn organisatieprincipes:

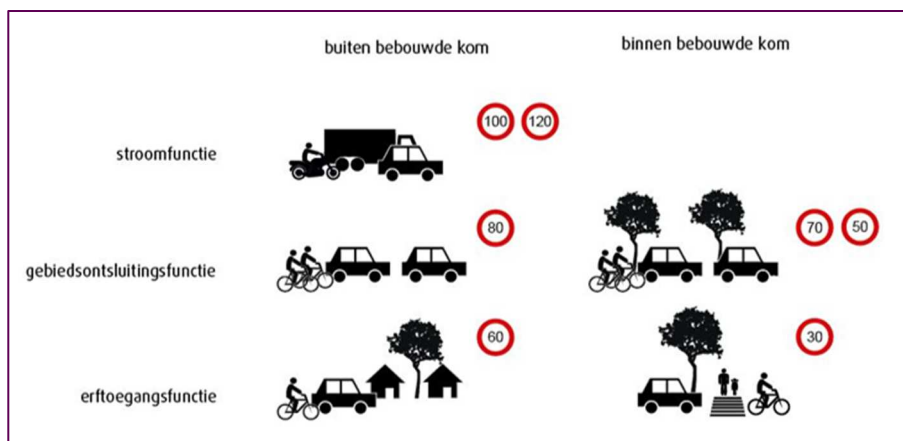
(4) Effectief belegde verantwoordelijkheid;

(5) Leren en innoveren in het verkeerssysteem.

- Bij de ontwerpprincipes vormen de kwetsbare vervoerswijzen (vooral voetgangers en fietsers) en de competenties van oudere verkeersdeelnemers explicieter de norm;
- Duurzaam Veilig 3 heeft meer aandacht voor fietsongevallen zonder betrokkenheid van gemotoriseerd verkeer;
- Verantwoordelijkheid krijgt meer nadruk als het gaat om de rol en mogelijkheden van betrokken actoren bij het realiseren van een inherent veilig verkeer;
- Duurzaam Veilig 3 bepleit diepgaande analyse van alle dodelijke ongevallen in het wegverkeer om lessen te kunnen trekken uit wat er nog misgaat;
- Duurzaam Veilig 3 werkt proactief en risicogestuurd door naast ongevallen ook risicofactoren als veiligheidsindicator in te zetten en te beïnvloeden.

3.2 Wegencategorisering

Een aspect dat al vanaf de eerste versie leidend is in Duurzaam Veilig, is een eenduidige wegcategorisering. In Duurzaam Veilig worden drie wegcategorieën onderscheiden, elk met een eigen functie; stroomwegen (SW), gebiedsontsluitingswegen (GOW) en erftoegangswegen (ETW). De Duurzaam Veilig-wegcategorieën zijn in figuur 3.1 schematisch weergegeven.



Figuur 3.1: Schematische weergave wegcategorieën Duurzaam Veilig.

3.2.1 Stroomwegen

Een stroomweg is een weg waarover gemotoriseerd verkeer zo veel mogelijk ononderbroken kan doorstromen. Het gaat daarbij om relatief grote hoeveelheden verkeer met een hoge gemiddelde snelheid. De maximumsnelheid op een regionale stroomweg is 100 km/h, op een nationale stroomweg is dit 130 km/h.

Stroomwegen hebben een primaire verkeersfunctie en kennen (enkele uitzonderingen daargelaten) geen gelijkvloerse kruispunten. Op Texel bevinden zich geen wegen met een stroomfunctie.

3.2.2 Gebiedsontsluitingswegen

Een gebiedsontsluitingsweg is een weg die bedoeld is om landelijk of stedelijk gebied te ontsluiten. De wegvakken hebben daarbij een stroomfunctie. De gelijkvloerse kruispunten maken verkeersuitwisseling met dezelfde of een lagere wegcategorie mogelijk. De gebiedsontsluitingsweg kent drie mogelijke maximumsnelheden: 80 km/h buiten de bebouwde kom en 70 km/h of 50 km/h binnen de bebouwde kom. Langzaam verkeer wordt gescheiden van de hoofdrijbaan door middel van fietsstroken, vrijliggende fietspaden, parallelle fietspaden of erftoegangswegen.



Figuur 3.2: Voorbeeld gebiedsontsluitingsweg.

3.2.3 Erftoegangswegen

Erftoegangswegen hebben als doel om, zoals de naam al zegt, erven en percelen veilig toegankelijk te maken. Langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer worden op erftoegangswegen gemengd zonder rijrichtingscheiding. Er komen echter uitzonderingen voor met gescheiden fietspaden. Binnen de bebouwde kom is de maximumsnelheid 30 km/h, buiten de bebouwde kom is dit 60 km/h.



Figuur 3.3: Voorbeeld erftoegangsweg.

3.3 Huidige verkeersbeleid

3.3.1 Mobiliteitsplan Texel

Zoals reeds beschreven in de inleiding, is het huidige mobiliteitsbeleid van de gemeente Texel opgenomen in het Mobiliteitsplan Texel. In dit plan wordt het belang van toerisme voor het eiland benadrukt. Tegelijkertijd wordt gesteld dat de eilandbewoners geen overlast van de verkeerstoename in de drukste periode van het jaar mogen ondervinden. Vooruitkijkend naar 2025 wordt rekening gehouden met een aantal maatschappelijke- en mobiliteitstrends. Het gaat om de volgende ontwikkelingen zoals beschreven in het Mobiliteitsplan Texel:

- Het autogebruik in Nederland blijft tot het jaar 2020 toenemen door de toename van het aantal huishoudens en maatschappelijke veranderingen. Ouderen blijven langer gezond, zijn welvarender en streven naar onafhankelijkheid en comfort. Het zogenaamde ‘spitsuurgezin’ combineert veel taken en kiest daarom steeds meer voor de auto;
- De bevolkingssamenstelling verandert, het aantal ouderen (met eigen vervoer, reislustig en actief) neemt toe;
- Het openbaar vervoer op het platteland staat onder druk;
- Het aantal naar Texel vervoerde auto’s en personen zal flink (blijven) toenemen.

Verder worden in het beleidskader de Texelse kernwaarden en de Texelprincipes genoemd. Dit zijn principes die zijn gericht op de Texelse eigenheid, het landschap, bereikbaarheid, duurzaamheid, veiligheid, leefbaarheid en beleving. De gemeente heeft als ambitie om deze kernwaarden en principes terug te laten komen in alles wat ze doet en daarmee ook in het wegcategoriseringsplan. De uitgangspunten die in de Mobiliteitsvisie Texel 2015-2025 zijn opgenomen, zijn in samenspraak met een brede maatschappelijke vertegenwoordiging omgezet naar maatregelen die noodzakelijk zijn om de vastgestelde doelen te realiseren. Dit alles is vastgelegd in het Actieplan Mobiliteit Texel.

3.3.2 Fietsnetwerk

In 2016 hebben vrijwilligers van de Fietzersbond alle knelpunten in het hoofdfietsnetwerk in Noord-Holland in kaart gebracht. De resultaten hiervan zijn verwoord in het onderzoeksrapport **Knelpunten in het hoofdfietsnetwerk in Noord-Holland**. In het rapport is te lezen: “De uiteindelijke knelpuntenkaart bevat 309 knelpunten. Het gaat daarbij om wegvakken, kruispunten, ontbrekende schakels en ov-locaties met een te lage stallingscapaciteit. Om de knelpunten op te lossen, zal een verbeterslag moeten worden gemaakt op een of meerdere hoofdaspecten, te weten: verkeersveiligheid, bereikbaarheid, comfort en/of vervoerswaarde”.

Uit de inventarisatie van de Fietzersbond is een drietal knelpunten op Texel naar voren gekomen:

- Onveilige fietsoversteek N501 (Pontweg) – Amaliaweg;
- Onveilige fietsoversteek N501 (Pontweg) – Californiëweg;

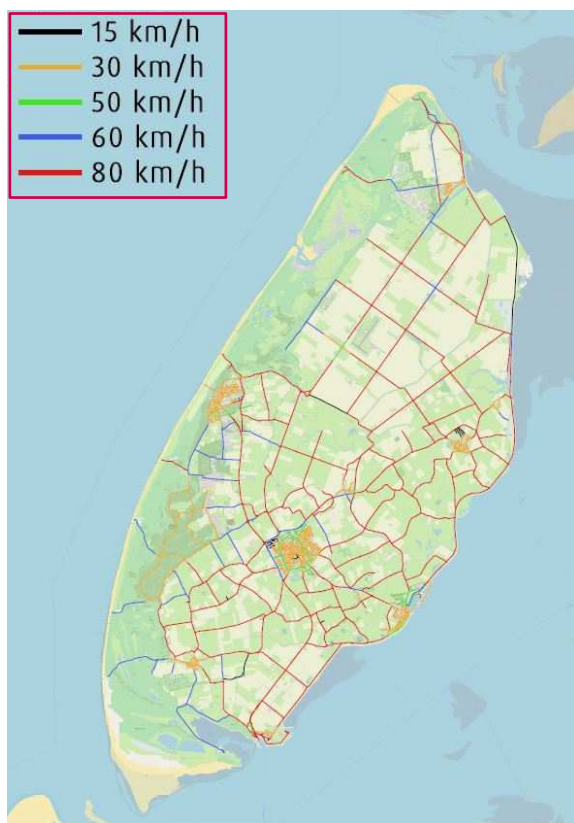
- Hoge fiets- en auto-intensiteiten Ruijslaan in de zomerperiode in combinatie met fietsers op de rijbaan.

4

Huidige categorisering en gebruik

4.1 Huidige categorisering

De huidige categorisering van het Texelse wegennet dateert uit 1999. In de jaren daarna is een aantal wegen gemoderniseerd en heringericht. Echter, op het merendeel van de wegen zijn functie, gebruik en inrichting niet (meer) in overeenstemming met elkaar. In figuur 4.1 zijn de huidige maximumsnelheden weergegeven, zoals in 1999 vastgesteld door de gemeenteraad.



Figuur 4.1: Overzicht huidige maximumsnelheden.

Volgens de huidige categorisering is het merendeel van de wegen buiten de bebouwde kom momenteel erftoegangsweg. Op erftoegangswegen geldt volgens Duurzaam Veilig een maximumsnelheid van 60 km/h. Figuur 4.1 toont echter aan dat op de meeste wegen nu een maximumsnelheid van 80 km/h geldt.

4.1.1 Buiten de bebouwde kom

Alle wegen buiten de bebouwde kom zijn momenteel gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg of erftoegangsweg, waarvan het merendeel een maximumsnelheid van 80 km/h heeft. Er zijn binnen deze maximumsnelheid op Texel echter grote verschillen in weginrichting en in kruispuntvormen. In veel gevallen zijn de inrichting en het wegprofiel niet geschikt voor een maximumsnelheid van 80 km/h. Vaak is het profiel van de weg te smal en ontstaan passeerproblemen als brede voertuigen elkaar tegemoetkomen. In figuur 4.2 zijn twee voorbeelden van een dergelijke situatie weergegeven.



Figuur 4.2: De Postweg (links) en de Hollandseweg.

De Postweg is een voorbeeld van een weg waar door het aanleggen van betongrassroken is geprobeerd de passeerbaarheid te vergroten en de berm te beschermen tegen uitwijkend verkeer. De Postweg is een belangrijke noord-zuidroute die veel wordt gebruikt door campers en auto's met caravans. Ook vrachtverkeer maakt veel gebruik van deze weg.

De N501 (Pontweg) is momenteel de enige gebiedsontsluitingsweg op Texel die is ingericht conform de eisen van Duurzaam Veilig. Op de hoofdroutes tussen de kernen zijn snelverkeer en langzaam verkeer van elkaar gescheiden door middel van vrijliggende fietspaden. Uitgangspunt bij dit categoriseringsplan is dat bestaande fietspaden niet verdwijnen.

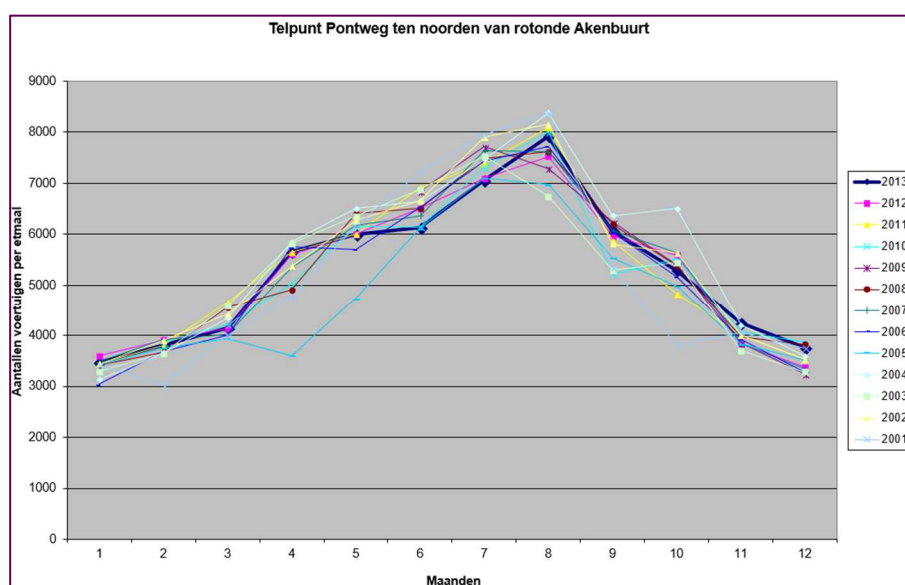
4.1.2 Binnen de bebouwde kom

Binnen de bebouwde kom zijn de meeste wegen aangeduid als erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 km/h. Op deze wegen is sprake van menging van snelverkeer

en langzaam verkeer. Alleen door de kernen van Oudeschild en Den Burg lopen gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 50 km/h.

4.2 Autoverkeer

Om een beeld te krijgen van het huidige gebruik van de Texelse wegen, zijn de verkeerstellingen die in de afgelopen periode door de gemeente zijn uitgevoerd gebruikt. Uit de tellingen blijkt dat in de afgelopen jaren de Pontweg en de Postweg steeds de drukst bereden wegen zijn. Op het meetpunt op de Pontweg, ten noorden van de rotonde met de Akenbuurt, passeren in de drukste maanden van het jaar gemiddeld rond de 8.000 motorvoertuigen per etmaal. Het gaat hierbij om piekaantallen die in de zomerperiode worden geregistreerd. In figuur 4.3 is te zien dat over de periode 2001-2013 steeds een intensiteitspiek wordt bereikt in juli of augustus.



Figuur 4.3: Gemiddelde etmaalintensiteiten per maand op de Pontweg, ten noorden van rotonde Akenbuurt, over de periode 2001-2013.

Postweg

De Postweg is de belangrijkste noord-zuidverbinding van het eiland en is net als de Pontweg het drukst in de zomer. De Postweg ontsluit De Cocksdorp en de nabijgelegen recreatieparken en campings, waardoor de route veel wordt gebruikt door recreatieverkeer. De gemiddelde intensiteit ligt hier in de drukste periode van het jaar rond de 7.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit leidt, in combinatie met het smalle wegprofiel, in de zomerperiode regelmatig tot passeerproblemen.

Overige wegen

Op de overige wegen is sprake van lagere verkeersintensiteiten, variërend van een paar honderd tot 4.000 à 5.000 motorvoertuigen per etmaal.

4.3 Openbaar vervoer

Texel heeft één buslijn die volgens een vaste dienstregeling rijdt. Buslijn 28 rijdt gedurende een dag twee keer per uur tussen de veerhaven, Den Burg en De Koog. Voor overige bestemmingen op het eiland zijn er de kleinere Texelhoppers. In onderstaande afbeelding is de lijnvoering op Texel weergegeven.



Figuur 4.4: Lijnennetkaart Texel.

Het afwaarderen van wegen over langere afstand kan een negatieve invloed hebben op de rijtijden van het openbaar vervoer. Op Texel is daarom met name het voornemen om een groot deel van de bestaande wegen buiten de bebouwde kom af te waarderen een aandachtspunt voor het openbaar vervoer.

4.4 Fietsverkeer

Texel is fietseiland nummer 1 in Nederland en wil deze positie niet alleen behouden, maar nog verder versterken. Dat Texel een fietseiland is, is terug te zien in de resultaten van de gemeentelijke fietstellingen. Net als bij het autoverkeer, zijn de Pontweg en de Postweg eveneens de drukste routes voor het fietsverkeer. In de periode van januari tot

en met augustus 2018 werden tot 5.000 fietsers per etmaal geregistreerd op de beide routes.

Texel beschikt over een uitgebreid vrijliggend fietspadennetwerk. Langs de wegen tussen de kernen liggen momenteel al vrijliggende fietsvoorzieningen. Daarnaast zijn er plannen voor het verbeteren en verder uitbreiden van deze structuur. Ook wordt ingespeeld op de toekomst door nieuwe voorzieningen voor elektrisch fietsen te realiseren.

4.5 Landbouwverkeer en nood- en hulpdiensten

Landbouw en veeteelt spelen een belangrijke rol in de Texelse economie. Nagenoeg alle wegen op Texel zijn toegankelijk voor landbouwverkeer. Er zijn echter geen specifieke routes voor landbouwverkeer aangewezen.

Voor de nood- en hulpdiensten is bereikbaarheid van groot belang om binnen de acceptabele aanrijtijd ter plaatse te zijn bij een ongeval of incident. De brandweer heeft twee posten op Texel, één langs de Pontweg in Den Burg en één langs de Postweg in De Cocksdorp. De ambulance heeft één post, eveneens langs de Pontweg in Den Burg. Wanneer tegelijk met het afwaarderen van wegen fysieke maatregelen zoals verkeerdrempels of plateaus worden toegepast, kan dit een negatieve invloed hebben op de aanrijtijden van de nood- en hulpdiensten.

Doelstelling(en) & afwegingskader

Om tot een weloverwogen indeling van het wegennet te komen, moet een afwegingskader worden opgesteld. Dit afwegingskader dient als onderbouwing voor de toekenning van wegen aan een categorie. Tijdens de eerste werksessie met de gemeente Texel is vastgesteld welke belangen er vanuit de afzonderlijke beleidsvelden zijn. Tijdens de eerste werksessie waren de volgende beleidsvelden aanwezig:

- Verkeer & vervoer;
- Natuur & water;
- Beheer & onderhoud (gemeentewerken);
- Economische zaken;
- Stedenbouw & cultuurhistorie;
- Duurzaamheid.

Deze beleidsvelden zijn aangevuld met onderstaande zaken. Deze zaken vormen niet allemaal een eigen beleidsveld, maar zijn wel van belang bij de te maken afwegingen:

- Toerisme;
- Financiën;
- Fietsverkeer;
- Openbaar vervoer;
- Nood- en hulpdiensten;
- Verkeersveiligheid.

In dit hoofdstuk worden de individuele belangen en de wensen die daaruit voortkomen nader toegelicht. Daarna wordt het afwegingskader beschreven waarmee tot de wegcategorisering is gekomen en tot slot wordt gekeken naar locaties waar Duurzaam Veilig in een aangepaste vorm beter aansluit bij de situatie.

5.1 Hoofddoelstelling

De hoofddoelstelling van de gemeente Texel is verwoord in het Mobiliteitsplan: Een veilige en logische inrichting van de wegen. Duurzaam Veilig is de leidende landelijke richtlijn bij de categorisering van wegen. Meer specifiek kan als doelstelling worden gesteld:

Het streven naar een uniforme wegencategorisering conform Duurzaam Veilig, om tot een veilig en herkenbaar Texels wegennet te komen.

5.2 Doelstellingen en belangen per beleidsveld

Elk beleidsveld of onderwerp heeft haar eigen belangen en doelstellingen die in het ideale wensbeeld allemaal naar voren komen. In deze paragraaf zijn deze belangen en doelstellingen per beleidsveld beschreven.

5.2.1 Verkeer & vervoer

Vanuit het oogpunt van verkeer & vervoer is een goede bereikbaarheid van elke kern van groot belang. In de kernen op Texel bevinden zich horecagelegenheden, overnachtingsplaatsen, winkels, musea en andere publiekstrekkers. Deze moeten goed en vlot bereikbaar zijn voor bewoners, toeristen en bevoorradingsverkeer. Voor elke vervoerswijze geldt dat de reistijd zo kort mogelijk moet zijn naar de belangrijkste kernen. Dit betekent dat ook De Cocksdorp en omgeving, vanwege de hoge verkeersintensiteiten, bij voorkeur worden ontsloten door middel van een volwaardige gebiedsontsluitingsweg, vergelijkbaar met de Pontweg.

5.2.2 Fietsverkeer

De fietser neemt een belangrijke positie in op Texel. De gemeente wil het eiland profileren als fietseiland nummer 1 in Nederland en stimuleert het fietsgebruik. Dit past ook in de duurzaamheidsdoelstelling. Stimulering vindt plaats door het verbeteren en onderhouden van bestaande voorzieningen en tegelijkertijd het aanleggen van nieuwe fietspaden. De bereikbaarheid van elke kern via een vrijliggende fietsvoorziening is een voorwaarde die vanuit dit oogpunt aan het categoriseringsplan wordt gesteld. Omdat fietsers onder de kwetsbare verkeersdeelnemers vallen, is ook verkeersveiligheid een belangrijk aandachtspunt.

5.2.3 Openbaar vervoer

Goede bereikbaarheid en een optimale doorstroming zijn belangrijk voor het openbaar vervoer om te kunnen voldoen aan de dienstregeling. Het afwaarderen van wegen over langere afstand kan een negatieve invloed hebben op de rijtijden van de bus.

5.2.4 Nood- en hulpdiensten

Voor de nood- en hulpdiensten heeft bereikbaarheid de hoogste prioriteit. Zonder oponthoud en binnen de acceptabele aanrijtijd bij een ongeval of incident kunnen zijn is een voorwaarde. Het afwaarderen van wegen en het daarbij toepassen van fysieke verkeersmaatregelen kan een negatieve invloed hebben op de aanrijtijden.

5.2.5 Natuur & water

Vanuit het beleidsveld natuur & water heeft het behouden van het unieke Texelse landschap de hoogste prioriteit. Wegen vormen daarin een verstoring en zorgen voor barrières. Ook fysieke bewegwijzering veroorzaakt landschappelijke vervuiling en moet zo veel mogelijk worden beperkt. Op het gebied van mobiliteit is het van belang om duurzame vervoerswijzen zoals fietsen en het openbaar vervoer te stimuleren. Bestaande wegen zullen bij voorkeur zoveel mogelijk worden afgewaardeerd.

5.2.6 Beheer en onderhoud (Gemeentewerken)

De afdeling Gemeentewerken is verantwoordelijk voor het onderhoud van wegen en bermen. Aspecten als wegbreedte en materiaalkeuze zijn daarbij van belang. Als een wegprofiel niet geschikt is voor het type verkeer dat er rijdt, zal schade aan het wegdek of aan de bermen ontstaan door uitwijkend (zwaar) verkeer. Vrachtverkeer, landbouwverkeer en vooral een duurzame materiaalkeuze zijn belangrijke aandachtspunten. Hier dient vooral in het ontwerp van wegen rekening mee gehouden te worden.

5.2.7 Economische zaken

Economische zaken behartigt de belangen van ondernemers op Texel. Dat geldt zowel voor de ondernemers in de toeristische sector als de ondernemers op het industrieterrein van Oudeschild. De reistijden op Texel zijn bij voorkeur zo kort mogelijk en de kernen moeten snel en comfortabel bereikbaar zijn met elke vervoerswijze. Het verbreden en opwaarderen van een aantal wegen is vanuit dit oogpunt daarom wenselijk om de doorstroming te optimaliseren.

5.2.8 Stedenbouw & Cultuurhistorie

Net als het beleidsveld natuur & water wordt er vanuit stedenbouw & cultuurhistorie waarde gehecht aan het diverse Texelse landschap. Het aanleggen of verbreden van wegen is daarom in beginsel niet wenselijk. Ook de historische kernen van de dorpen moeten hun waarde behouden. In dat opzicht is bijvoorbeeld materiaalkeuze een belangrijk aandachtspunt.

5.2.9 Duurzaamheid

In het beleidsveld Duurzaamheid zijn raakvlakken te vinden met natuur & water en stedenbouw & cultuurhistorie. Het landschap intact laten heeft de hoogste prioriteit. Het afwaarderen van wegen krijgt daarom voorrang boven het opwaarderen en verbreden van wegen. Het stimuleren van duurzame vervoerswijzen is belangrijk. Dit betekent dat bestaande fietsvoorzieningen moeten blijven behouden en dat er bij het categoriseren van wegen er aandacht moet zijn voor de positie van de fietser.

5.3 Afwegingskader

In de voorgaande paragraaf is vastgesteld dat er vanuit elk beleidsveld verschillende belangen en doelstellingen zijn. Omdat sommige belangen met elkaar conflicteren, kan niet aan elke wens worden voldaan en zal op sommige punten het ene belang prioriteit krijgen boven het andere belang. De ondergeschikte belangen kunnen worden vertaald naar aandachtspunten waarmee bij de categorisering van wegen rekening wordt gehouden. De belangrijkste eis is al eerder genoemd:

- **Het Texelse wegennet wordt gecategoriseerd conform Duurzaam Veilig.**

Tijdens de twee werksessies met de gemeente Texel werd duidelijk dat er intern eensgezindheid is over een aantal zaken: de karakteristiek van Texel moet blijven behouden, de fietser neemt een belangrijke positie in op het eiland en een goede bereikbaarheid van de kernen en de noordzijde van het eiland is zeer belangrijk. Tegelijkertijd is vastgesteld dat in bepaalde situaties keuzes moeten worden gemaakt, maar dat daarbij wel zoveel mogelijk rekening wordt gehouden met overige wensen. Gezamenlijk is tot de volgende conclusies gekomen:

- In beginsel kan de maximumsnelheid op veel wegen terug gebracht worden naar 60 km/h;
- Bestaande fietsvoorzieningen worden niet verwijderd;
- De kernen moeten onderling goed bereikbaar zijn voor alle vervoerswijzen;
- De Cocksdorp en omgeving moeten bereikbaar blijven met minimaal een 80 km/h-verbinding;
- De materiaalkeuze is duurzaam met het oog op beheer en onderhoud;
- Wildgroei aan bebording wordt zoveel mogelijk tegengegaan;
- Het maatregelenpakket (op korte termijn) moeten binnen het beschikbare budget uitgevoerd kunnen worden;
- Verkeersveiligheid krijgt te allen tijde prioriteit.

5.4 Duurzaam Veilig in aangepaste vorm

Op basis van bovenstaande uitgangspunten wordt duidelijk dat niet overal kan worden volstaan met de standaard Duurzaam Veilig categorieën. Het uitgebreide fietsnetwerk en de grote aanwezigheid van toeristen die gebruik maken van de fiets, zorgen ervoor dat maatwerk geboden moet worden. Dit geldt met name op locaties waar de wens bestaat om bestaande fietsvoorzieningen te handhaven, ook langs wegen die in principe afgewaardeerd worden naar 60 km/h. Daarom is voorgesteld om naast de standaard Duurzaam Veilig wegcategorieën ook nog een aantal subcategorieën binnen de gebiedsontsluitingsweg en erftoegangsweg buiten de bebouwde kom te maken. Het betreft de volgende categorieën:

- Gebiedsontsluitingsweg 80 km/h (aangepast aan Texelse situatie);
- Verbindingswegen tussen de dorpen 60 km/h;
- Erftoegangsweg 60 km/h.

Conform raadsbesluit worden -behoudens de Pontweg- de wegen in het buitengebied 60 km/u

5.4.1 Gebiedsontsluitingsweg 80 km/h (aangepast aan Texelse situatie)

Conform Duurzaam Veilig heeft een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom een snelheidsregime van 80 km/h. Een dergelijke weg ligt in de voorrang en kent allerlei ontwerpeisen, zowel op kruispunten als op wegbreedtes en bermbreedtes etc. Op plaatsen waar niet voldaan kan worden aan deze ontwerpeisen wordt de aan de Texelse situatie aangepaste gebiedsontsluitingsweg 80 km/h geïntroduceerd. Dit betekent dat in de praktijk sprake zal zijn van een weg die qua inrichting en uitstraling vergelijkbaar is met de Pontweg, maar wel een minder breed (circa 1 meter smaller) wegprofiel heeft. De wens bij deze categorie is om zoveel mogelijk aan te sluiten bij het standaard profiel, maar maatwerk te verrichten op plekken waar dit niet haalbaar is. Redenen om te kiezen voor een aangepast gebiedsontsluitingsweg-profiel kunnen ruimtelijke beperkingen of financiële haalbaarheid zijn.

5.4.2 Verbindingswegen tussen de dorpen 60 km/h

Voor deze categorie geldt dat een manier is gezocht om het huidige Texelse fietspadennetwerk in te passen in de wegencategorisering conform Duurzaam Veilig. Op de verbindingswegen tussen de dorpen wordt een maximumsnelheid van 60 km/h ingesteld, maar het belangrijkste verschil met een standaard 60 km/h-weg is dat op deze wegen de voorrang geregeld is. Zijwegen zijn ondergeschikt aan de doorgaande, verbindende route. Dit vanwege het belang van een goede ontsluiting van de dorpen. Deze categorie wordt dan ook enkel ingezet op locaties waar ook een bepaalde mate van ontsluitend verkeer op rijdt. Het gaat dan om de verbindingswegen tussen de dorpen. Een ander verschil met een standaard erftoegangsweg 60 km/h is de aanwezigheid van vrijliggende fietsvoorzieningen. Uitgangspunt bij de categorisering is dat alle kernen via of een 80 km/h-weg of via een verbindingsweg tussen de dorpen 60 km/u worden ontsloten.

5.4.3 Erftoegangsweg 60 km/h

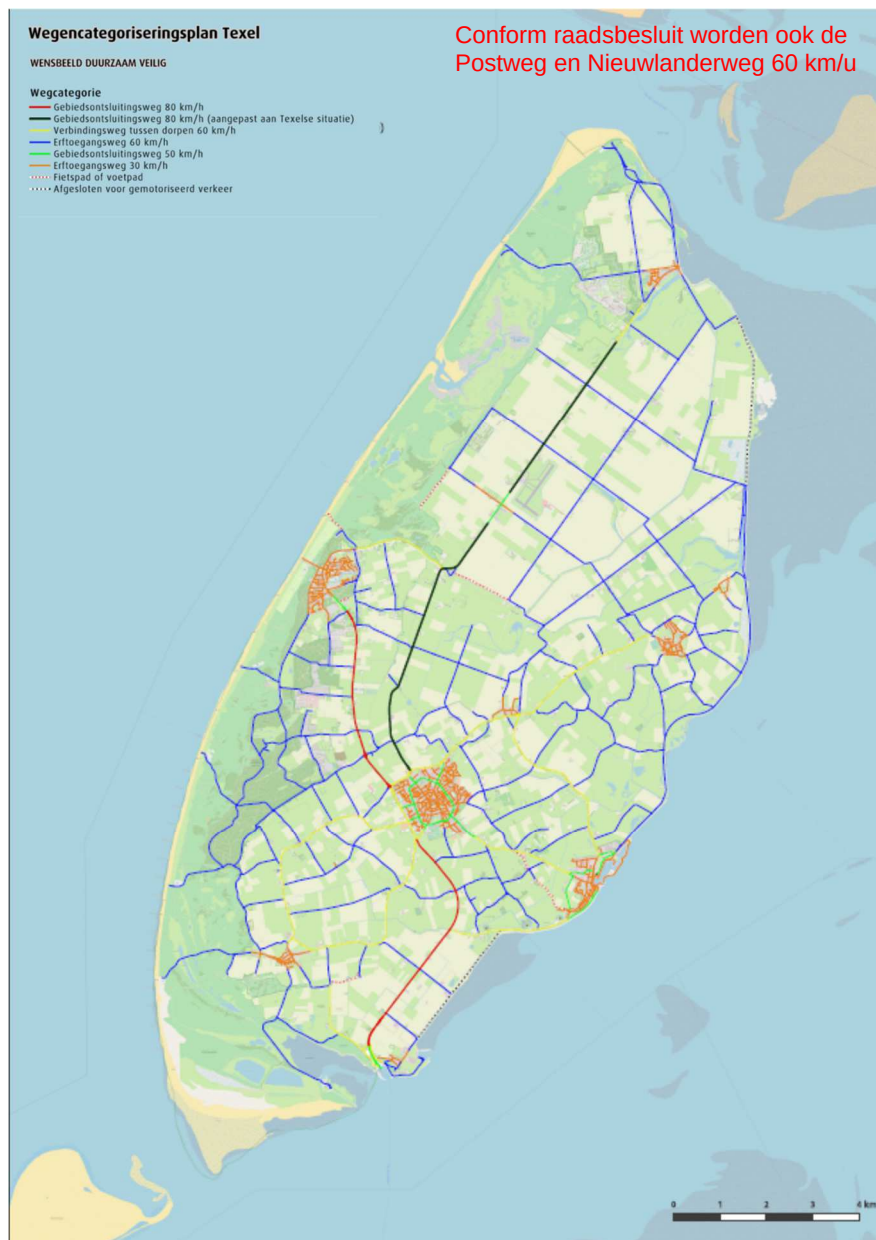
Tot slot blijft een categorie erftoegangswegen over, waarbij de wens wel is om de bestaande 80 km/h terug te brengen naar 60 km/h. Bij een standaard 60 km/h profiel worden fietsers op de rijbaan afgewikkeld. Echter, daar waar in de bestaande situatie al vrijliggende fietspaden liggen, wordt dit behouden en kunnen fietsers op het fietspad blijven fietsen. Er mag echter ook op de weg gefietst worden. Het vrijliggende fietspad wordt daarmee een onverplicht vrijliggend fietspad. Kruisingen met andere erftoegangswegen worden in principe gelijkwaardig afgewikkeld.

Wegencategorisering 2018

In dit hoofdstuk wordt de toekomstige wegcategorisering toegelicht. Als eerste komt in paragraaf 5.1 het wensbeeld conform Duurzaam Veilig aan bod. Vervolgens wordt in paragraaf 5.2 ingegaan op enkele uitzonderingen op de richtlijn en tot slot is in paragraaf 5.3 de definitieve wegcategorisering opgenomen.

6.1 Wensbeeld conform Duurzaam Veilig

In het vorige hoofdstuk is de specifieke Texelse maatwerkstructuur beschreven. De drie subcategorieën gebiedsontsluitingsweg 80 km/h (aangepast aan Texelse situatie), verbindingswegen tussen de dorpen 60 km/h en erftoegangsweg 60 km/h worden als onderdeel van de maatwerkstructuur toegevoegd aan de bestaande Duurzaam Veilig-categorieën. Hierdoor ontstaat een conceptcategorisering, zoals weergegeven in figuur 6.1.



Figuur 6.1: Wensbeeld conform Duurzaam Veilig.

De grootste verandering ten opzichte van de bestaande categorisering vindt plaats op wegen buiten de bebouwde kom. Vrijwel alle wegen in het buitengebied worden hier afgewaardeerd naar een erftoegangsweg 60 km/h, waar de maximumsnelheid in de huidige situatie in veel gevallen nog 80 km/h is. Enkel de Pontweg en Nieuwlanderweg - Postweg blijven een snelheidsregime van 80 km/h behouden. Ook deze worden 60 km/u

De wegen die worden afgewaardeerd naar erftoegangsweg 60 km/h, maar reeds een vrijliggend fietspad hebben, zijn in beginsel gecategoriseerd als erftoegangsweg 60 km/h. Enkel de ontsluitende wegen richting de kernen krijgen een 'verbindingsweg tussen de dorpen 60 km/h' wegcategorie mee. Hiermee ontstaat er qua voorrang nog wel hiërarchie tussen de wegen maar wordt de snelheid wel omlaag gebracht van 80 km/h naar 60 km/h.

Conform raadsbesluit worden de
Nieuwlanderweg en de Postweg 60 km/u

Nieuwlanderweg - Postweg

Een van de grootste discussiepunten is de Nieuwlanderweg - Postweg. In het hoogseizoen leiden de verkeersdrukte en het smalle wegprofiel hier tot vertraging, passeerproblemen en bermschade. Het belang van de Postweg voor de bereikbaarheid van De Cocksdorp en omgeving heeft er echter toe geleid dat er binnen de gemeente Texel een voorkeur is uitgesproken voor behoud van de 80 km/h-verbinding. Dit zou betekenen dat de weg opnieuw moet worden ingericht conform Duurzaam Veilig, inclusief kruispunten. Omdat dit ruimtelijk gezien niet mogelijk lijkt, is gekomen tot de categorie gebiedsontsluitingsweg 80 km/h (aangepast aan Texelse situatie). Hierbij is de maximum snelheid nog steeds 80 km/h en blijven zowel het autoverkeer als het langzaam verkeer in de voorrang op zijwegen maar zal her en der wel maatwerk moeten worden toegepast in de profilering. Het standaard 80 km/h profiel is uitgangspunt en op plaatsen waar dit niet mogelijk is, zal afgeweken moeten worden.

Kogerstraat Den Burg Conform raadsbesluit wordt de Kogerstraat een
erftoegangsweg waar maximaal 30 km/u is toegestaan.



Figuur 6.2: De Kogerstraat in Den Burg.

De Kogerstraat is momenteel gecategoriseerd als erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. Afgelopen jaar is er al eens gestart met de herinrichting maar die is vervolgens weer stop gezet. Er ontstond onduidelijkheid over de toekomstige functie van deze weg. Het bestaande gebruik past echter niet bij de functie. Om dit voor elkaar te krijgen zal er rigoreus geknipt moeten worden, wat niet wenselijk is. Een fysieke knip zal enkel leiden tot een verplaatsing van de verkeersstroom naar de Gasthuisstraat en de

Waalderstraat. Gezien het huidige gebruik van de Kogerstraat is dit gewoon een belangrijke inrikker van Den Burg. Daarom is het ook logisch om de weg te categoriseren als gebiedsontsluitingsweg 50 km/h. Hiermee krijgt de Kogerstraat een duidelijkere uitstraling als inrikker tussen de Akenbuurtseweg en de ring van Den Burg en kunnen ook duidelijke keuzes gemaakt worden bij de herinrichting.

6.2 Maatwerklocaties

Er zijn meerdere factoren die kunnen bepalen dat een uitzondering moet worden gemaakt op het wensbeeld zoals beschreven in paragraaf 5.1. In sommige gevallen speelt de omgeving een rol. Een voorbeeld hiervan is een gebiedsontsluitingsweg waarlangs woningen, winkels of scholen zijn gevestigd, waardoor veel parkeer- en oversteekbewegingen plaatsvinden. Een ander voorbeeld is een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom met erfaansluitingen van boerderijen waardoor menging van verkeerssoorten plaatsvindt. In dit soort gevallen is maatwerk de meest voor de hand liggende oplossing.

Ook op Texel komt een aantal van deze situaties voor. De volgende locaties komen in aanmerking voor een maatwerkoplossing:

- Emmalaan in Den Burg;
- De Staart;
- Laagwaalderweg – Zaandammerweg - Hoofdweg
- Haven Oudeschild;
- Natuurgebieden en bos.

6.2.1 Emmalaan Den Burg

Binnen de gehele bebouwde kom zal de snelheid daar waar mogelijk worden teruggebracht naar 30 km/u

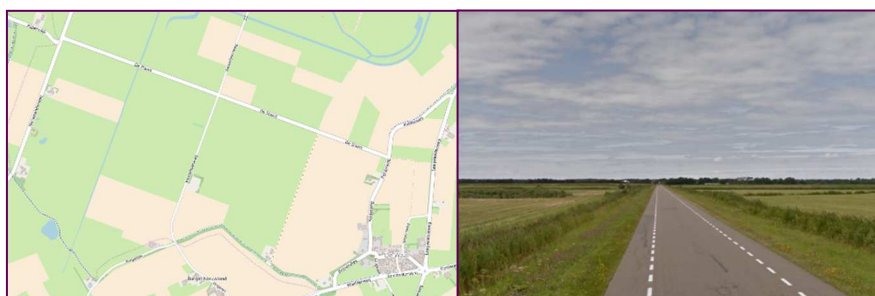


Figuur 6.3: De Emmalaan in Den Burg.

De Emmalaan is gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 50 km/h, net als de gehele overige ring van Den Burg. In het plan Den Burg – Zuid wordt onder meer een nieuwe schoollocatie ontwikkeld. Naast de bestaande OSG worden alle 5 basisscholen gebundeld in een nieuw gebouw. Het is ter hoogte van de toekomstige schoolzone wenselijk om de maximumsnelheid te verlagen van 50 km/h naar 30 km/h. Dit vanwege de te verwachten oversteek- en

parkeerbewegingen, de grote aantallen fietsers en voetgangers en kwetsbaarheid van de verkeersdeelnemers. Ter hoogte van de schoolzone zal de Emmalaan anders worden ingericht en ter hoogte van de school een 30 km/h regime krijgen.

6.2.2 De Staart



Figuur 6.4: De Staart.

De Staart wordt afgewaardeerd naar erftoegangsweg 60 km/h. De weg loopt door natuurgebied Waalenburg, een belangrijk rustgebied voor weidevogels. Om de natuur niet te veel te verstoren, is in de voorbereiding van het plan Waalenburg besloten, ter hoogte van het uitzichtpunt De Staart de maximumsnelheid terug te brengen naar 30 km/h. Dit komt ten goede aan de natuurwaarde van het gebied. Deze keuze past niet in de Duurzaam Veilig filosofie maar valt door de eerder door de gemeente Texel genomen keuze wel in de categorie maatwerk.

6.2.3 Laagwaalderweg – Zaandammerdijk – Hoofdweg

De route Laagwaalderweg – Zaandammerdijk – Hoofdweg verbindt De Waal met het noordelijk deel van Texel, waarbij de Hoofdweg grotendeels parallel loopt aan de Postweg. Deze route wordt met name door Texelaars gebruikt als alternatief voor de Postweg in drukke periodes met veel toeristen. Daarbij worden vaak hoge snelheden gehaald. De voorkeur binnen de gemeente Texel is dan ook het omlaag brengen van de maximum snelheid naar 60 km/h op deze route, met behoud van de bestaande voorrangssituatie. Vanuit de categorisering (wensbeeld) zou deze route in principe de categorie erftoegangsweg 60 km/h krijgen. Gevolg van deze keuze is wel dat alle kruisingen gelijkwaardig worden terwijl juist de voorkeur uitgaat naar de bestaande voorrangssituatie. Daarmee valt de route Laagwaalderweg – Zaandammerdijk – Hoofdweg, als maatwerklocatie, in de categorie ‘verbindingsweg tussen de dorpen 60 km/h’. Er ligt langs dit tracé echter niet overal vrijliggende fietspaden. Langs de Hoofdweg zijn er op een deel geen fietsvoorzieningen aanwezig. Gezien de lengte van het tracé is het realiseren van vrijliggende fietspaden kostbaar. Als alternatieve fietsvoorziening wordt daarom geadviseerd om fietsstroken aan te brengen in een afwijkende kleur.

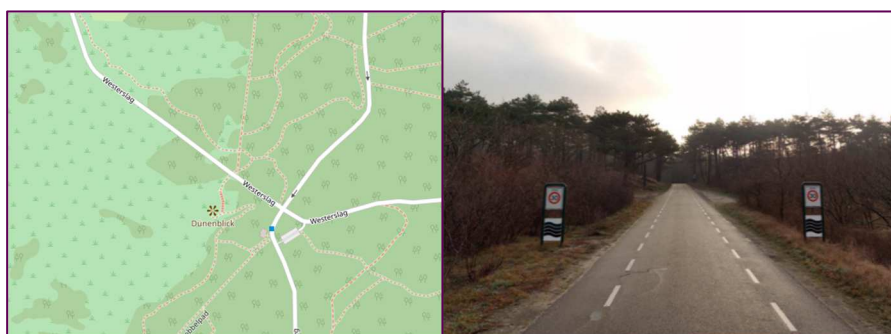
6.2.4 Haven Oudeschild



Figuur 6.5: Aansluiting IJsdijk – Haven – Laagwaalderweg in Oudeschild.

De aansluiting IJsdijk-Haven-Laagwaalderweg vormen twee dicht op elkaar gelegen T-aansluitingen op een dijklichaam. Met de reconstructie van de Laagwaalderweg tussen de IJsdijk en de Van Heemskerckstraat is al een verbetering doorgevoerd aan de uitstraling van het kruispunt. Het advies om de verkeersveiligheid echt te verbeteren op dit kruispunt bestond echter uit de afsluiting van de IJsdijk op de Laagwaalderweg. Hierdoor ontstaat een vereenvoudiging van het kruispunt. Het is dan slechts nog één T-aansluiting. Het verkeer achter de dijk kan dan gebruik maken van De Vang. Deze zal dan moeten worden opgewaardeerd. In een eerder stadium is hier door Goudappel Coffeng reeds onderzoek naar gedaan (*Inrichtingsplan Laagwaalderweg en Barentszstraat*). Het wegencategoriseringsplan gaat uit van dit eindbeeld.

6.2.5 Natuurgebieden en bos



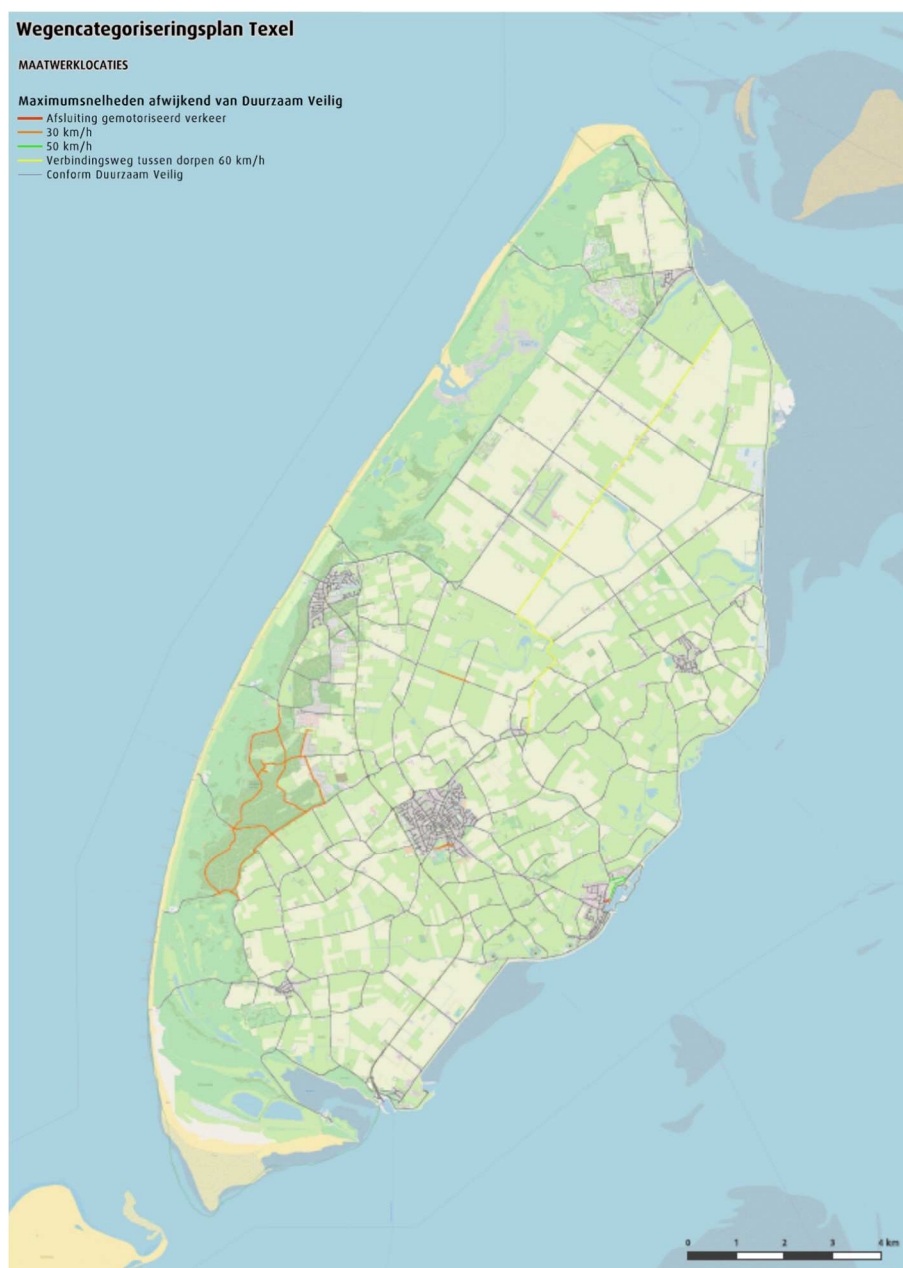
Figuur 6.6: De Westerslag.

In de duin- en bosgebieden aan de zuidwestzijde van Texel is in het verleden op een aantal wegen de maximumsnelheid verlaagd naar 30 km/h. Het gaat hierbij om wegen die door een natuurgebied lopen en in het wensbeeld eigenlijk gecategoriseerd zijn als erfgoedweg 60 km/h. Volgens de Duurzaam Veilig-richtlijn komt een maximumsnelheid van 30 km/h alleen voor binnen de bebouwde kom. Stiltegebieden in het buitengebied komen ook in aanmerking voor een maximumsnelheid van 30 km/h. Vanwege de vele fiets- en wandelpaden in dit gebied en om de natuurwaarde te

vergoten, is ervoor gekozen om de bestaande maximumsnelheid van het gemotoriseerd verkeer hier te handhaven.

6.2.6 Maatwerklocaties op kaart

Alle afzonderlijke locaties, zoals beschreven in paragrafen 5.2.1 tot en met 5.2.5, zijn weergegeven in de kaart in figuur 6.7.



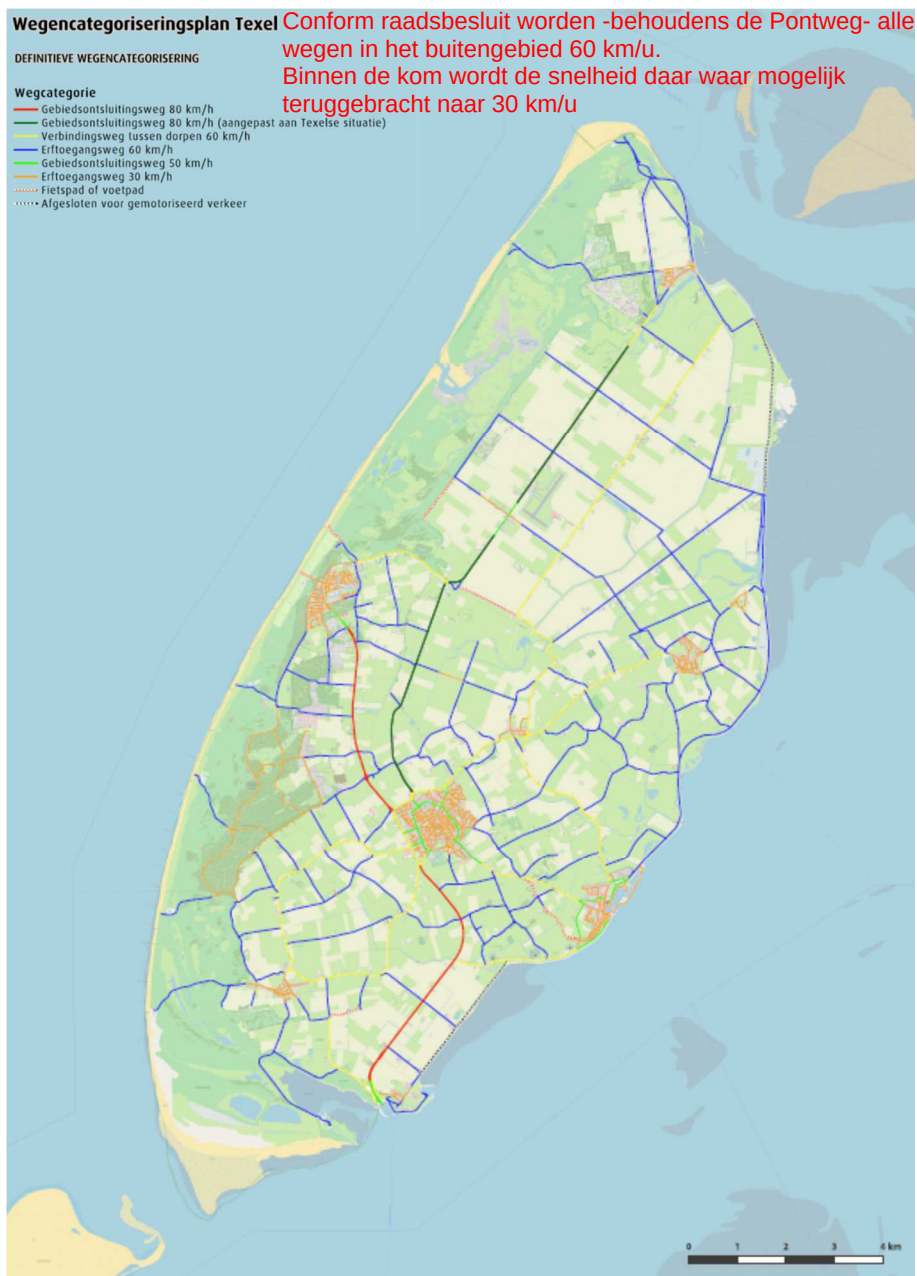
Figuur 6.7: Verschillende maatwerklocaties.

6.3 Definitieve wegcategorisering

In paragraaf 5.1 is het eerste wensbeeld conform Duurzaam Veilig weergegeven. Hierin zijn een aantal wegcategorieën toegevoegd vanwege de specifieke Texelse situatie waarbij er reeds een uitgebreid fietsnetwerk beschikbaar is en deze behouden moeten blijven, ongeacht of een weg afgewaardeerd wordt naar een erftoegangsweg buiten bebouwde kom (60 km/h).

Op basis van deze eerste categorisering zijn er nog een aantal locatie specifieke aanpassingen doorgevoerd. Enerzijds omdat dit reeds eerder door de gemeente Texel zelf is besloten en anderzijds omdat er inhoudelijke argumenten voor zijn.

Het wensbeeld + de maatwerklocaties vormen tezamen de definitieve wegcategorisering en is weergegeven in figuur 6.8.



Figuur 6.8: Definitieve wegcategorisering.

Bijlage 1

Nota Inspraak

Wegencategoriseringsplan Texel 2019 inspraakreacties



Nota inspraakreacties

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	3
2	Samenvatting / algemene lijn.....	4
3	Voorgestelde wijzigingen in conceptplan.....	5
4	Inspiraak.....	7
	Inspreker 1 1843220	7
	Inspreker 2 1851478	8
	Inspreker 3 1851485	9
	Inspreker 4 1853241	10
	Inspreker 5 1853177	11
	Inspreker 6 1851543	12
	Inspreker 7 1853114	13
	Inspreker 8 1853788	14
	Inspreker 9 1853673	15
	Inspreker 10 1853668	16
	Inspreker 11 1853560	17
	Inspreker 12 1853531	18
	Inspreker 13 1853259	19
	Inspreker 14 1950751	20

1 Inleiding

De huidige categorisering van het Texelse wegennet dateert uit 1999. In het wegencategoriseringsplan wordt de functie van de weg en in het verlengde daarvan de inrichting en de maximum snelheid van de weg vastgesteld. In de bijna twintig jaar daarna hebben grote ontwikkelingen plaatsgevonden op het gebied van mobiliteit en is de verkeersintensiteit sterk toegenomen. Vorig jaar is het wegenbeheerplan vastgesteld. Het is nu een goed moment om het wegencategoriseringsplan te actualiseren zodat beide plannen de basis kunnen vormen voor de maatregelen die de komende jaren uitgevoerd zullen gaan worden.

Het concept wegencategoriseringsplan Texel 2019 is in overleg met de stakeholders op het eiland opgesteld. Op verzoek van de planningscommissie van augustus 2019 heeft het concept wegencategoriseringsplan Texel 2019 vanaf 2 september 2019 gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Ingezetenen, belanghebbenden en organisaties zijn in de gelegenheid gesteld gedurende deze periode op het plan te reageren.

Dit heeft 14 inspraakreacties opgeleverd. Alle reacties zijn beoordeeld, waarbij is nagegaan óf en h   het plan bijgesteld moet worden.

Deze reactienota is het eindresultaat van een brede interactieve voorbereiding met het maatschappelijk middenveld, zowel voorafgaand aan het opstellen van het concept wegencategoriseringsplan met de stakeholders alsmede tijdens de ter inzage legging van het concept. De reactienota inclusief de voorgestelde wijzigingen als gevolg van de brede inspraak worden vastgesteld door het college. Vervolgens wordt het definitieve wegencategoriseringsplan Texel 2019 ter besluitvorming aan de gemeenteraad aangeboden.

2 Samenvatting / algemene lijn

In totaal zijn er 14 inspraakreacties ingediend. Veel van deze reacties gaan over de categorie (en daarmee de maximum snelheid) van de wegen zowel binnen als buiten de kom. Op Texel is sprake van twee soorten (categorieën) wegen:

Soort weg	Binnen bebouwde kom	Buiten bebouwde kom
Erftoegangsweg	30 km/u	60 km/u
Gebiedsontsluitingsweg	50 km/u	80 km/u

Aan deze verschillende categorieën worden verschillende eisen onder andere qua breedte gesteld. Over een gebiedsontsluitingsweg gaat in het algemeen meer verkeer, heeft een andere inrichting en is breder dan een erftoegangsweg. Een grote meerderheid van de insprekers is van mening dat het niet wenselijk is om de wegen in het karakteristieke Texelse landschap te gaan verbreden a la Pontweg. Het verbreden van de wegen heeft een dermate groot impact op het landschappelijke beeld dat de meerderheid dat niet wenselijk vindt. De enige wegen die -gelet op de hoeveelheid verkeer- naast de Pontweg in aanmerking komen voor de categorie gebiedsontsluitingsweg zijn de Nieuwlanderweg en de Postweg.

Gelet op de impact voor het landschap wordt voorgesteld de Postweg niet te categoriseren als gebiedsontsluitingsweg maar als erftoegangsweg, waarbij de breedte van de weg ingepast wordt in het landschap. Indicatief komt het op neer dat de huidige breedte inclusief de graskeien de nieuwe breedte van de asfaltweg wordt waarbij een maximum snelheid van 60 km/u gehanteerd zal worden. Voor de Nieuwlanderweg geldt dat deze sinds jaar en dag al de benodigde breedte voor een gebiedsontsluitingsweg heeft. De impact op het landschap om deze te categoriseren als gebiedsontsluitingsweg is hier kleiner als bij de Postweg. Gelet hierop wordt voorgesteld de Nieuwlanderweg te categoriseren als gebiedsontsluitingsweg waar 80 km/u gereden mag worden. Een meerderheid van de insprekers geeft aan voorstander van deze oplossing te zijn. De reistijd tussen De Cocksdorp en Den Burg/'t Horntje zal als gevolg hiervan toenemen met circa 1 minuut.

Daarnaast is het grootste deel van de insprekers voorstander om in de dorpen een snelheid van 30 km/u te hanteren. Dit komt de eenduidigheid ten goede en heeft ook een positieve uitwerking op fietsverkeer. Op de meeste wegen binnen de bebouwde kom is de maximum snelheid al 30 km/u. Binnen de bebouwde kom is er echter wel onderscheid in wegen. Zo zijn er echte woonstraten en straten met een meer 'doorstromende' functie.

Wat betekent dat concreet ?

Ten opzichte van de huidige situatie betekent dit:

1. Pontweg en Nieuwlanderweg geen wijziging, blijft gebiedsontsluitingsweg waar de maximum snelheid 80 km/u bedraagt;
2. Alle overige wegen buiten de bebouwde kom zullen gecategoriseerd worden als erftoegangsweg. Bij werkzaamheden aan de wegen (renovatie/revitalisatie) van de wegen zal dit het uitgangspunt voor de inrichting zijn. De maximum snelheid op deze wegen zal 60 km/u bedragen.
3. Binnen de bebouwde kom zal de maximum snelheid waar dat kan teruggebracht worden naar 30 km/u. De meeste wegen binnen de kom voldoen hier al aan. Er is echter wel onderscheid in wegen, sommige zijn echte woonstraten, andere hebben een meer 'doorstromend' karakter. Als aanpassingen worden gedaan door inhoudelijke redenen (bijvoorbeeld aanpassing in riolering) aan deze wegen (waar de maximum snelheid nu 50 km/u is), wordt bekeken of 30 km per uur inrichting op die plaatsen kan. Mocht dit niet haalbaar zijn dan zal de snelheid op 50 km/u gehandhaafd blijven. Net ingerichte 50km per uur wegen worden daarin niet meegenomen (zoals de Bernardlaan). Het betreft de volgende wegen:
 - Den Burg: Bernhardlaan, Beatrixlaan, Emmalaan, Schilderend, Waalderstraat, Gasthuisstraat en Keesomlaan.
 - Oudeschild: Bolwerk, Schilderweg, Mieland, IJsdijk en De Vang.
 - De Koog: Pontweg en Dorpstraat.
 - De Cocksdorp: Postweg binnen bebouwde kom Zuid-Eierland.

3 Voorgestelde wijzigingen in conceptplan

De inspraakreacties geven aanleiding tot het aanpassen van het concept wegencategoriseringsplan op de volgende onderdelen:

1. Binnen de bebouwde kom zal de maximum snelheid waar dat kan teruggebracht worden naar 30 km/u. De meeste wegen binnen de kom voldoen hier al aan. Er is echter wel onderscheid in wegen, sommige zijn echte woonstraten, andere hebben een meer 'doorstromend' karakter. Als aanpassingen worden gedaan door inhoudelijke redenen (bijvoorbeeld aanpassing in riolering) aan deze wegen (waar de maximum snelheid nu 50 km/u is), wordt bekeken of 30 km per uur inrichting op die plaatsen kan. Mocht dit niet haalbaar zijn dan zal de snelheid op 50 km/u gehandhaafd blijven. Net ingerichte 50km per uur wegen worden daarin niet meegenomen (zoals de Bernardlaan).
2. Figuur 3.1 wordt aangepast waarbij de huidige maximum snelheid in de Kogerstraat niet 50 maar 30 km/u is;
3. De wegen in het buitengebied zullen (behoudens de Pontweg en de Nieuwlanderweg) gecategoriseerd worden als erftoegangsweg waarbij de maximum snelheid 60 km/u bedraagt.

4 Inspraak

Inspreker 1 1843220

Inspraak

1. Voorkeur voor variant 1;
2. Het is goed dat de CROW richtlijnen niet dogmatisch worden opgevolgd en een Texelse invulling krijgen;
3. Het tabelletje waarmee beoogd wordt aan te tonen dat het om verwaarloosbare verschillen in de reistijd gaat tussen 60 en 80km/u haalt niet weg dat het uiterst relevante verschillen zijn voor alle vervoer waar elke minuut telt (zoals brandweer, ambulance, politie, openbaar vervoer en personeel van die diensten dat zich met spoed naar hun basisstation moet begeven (denk ook aan KNRM, extra boot TESO);
4. Het terugbrengen van de maximum snelheid tot 60km/u op alle andere wegen dan Pontweg, Nieuwlanderweg en Postweg is een maatregel met te verstrekende gevolgen niet alleen voor bovengenoemde diensten maar ook voor het bedrijfsleven dat zich beroepshalve verplaatst;
5. Er zou een onevenredig grote handhavingsinspanning nodig zijn om toerist en Texelaar te binden aan 60km/u. Het is niet realistisch ervan uit te gaan dat een dergelijke inspanning kan worden geleverd;
6. 60 km/u is eveneens niet realistisch op de wegen tussen de dorpen die als voorrangsweg worden opgewaardeerd: dat is alleen maar een uitnodiging om juist harder dan 60km/u te rijden;
7. Voorkeur voor 80km/u op de verbindingswegen van/naar Den Burg en de dorpen zonder aanpassingen in de wegbreedte (op zijn best graskeien). Overige wegen 60km/u zonder aanpassingen (op zijn best graskeien);
8. De kostenraming van €930.000,= voor variant 1 lijkt weinig realistisch (typfout?);
9. Inspreker vraagt zich af hoe de planning van de investeringen zich verhoudt tot de kosten van periodiek onderhoud. Vraag me af of er naast financiering uit OZB en/of parkeervignet en/of toeristenbelasting niet ook moet worden gekeken naar bezuinigingsopties: is er geld vrij te maken in de gemeentelijke uitgaven door zaken niet te doen, uit te stellen of goedkoper uit te voeren? Welke financiering kan er vanuit de provincie worden geleverd?

Reactie

1. Voor kennisgeving aangenomen.
2. Voor kennisgeving aangenomen.
3. Zoals aangegeven in de oplegnotitie geldt voor hulpdiensten dat zij (indien zij toestemming krijgen) ontheffing hebben voor het overtreden van de maximum snelheid.
4. De reistijd neemt als gevolg van de voorgestelde wijziging met maximaal 1 minuut toe. Zie voor meer toelichting paragraaf 1.3 van de oplegnotitie.
5. Voor kennisgeving aangenomen.
6. De wegen zullen ook ingericht worden als 60 km weg, dat is nu niet het geval. Bij een inrichting als 60 km weg wordt het logisch om daar maximaal 60 km per uur te rijden.
7. Gelet op de te geringe breedte t.o.v. de CROW normen is dit geen veilige optie.
8. Er is geen sprake van een typfout.
9. In het kader van de begroting wordt ook gekeken naar de mogelijkheden van bezuinigen. Per project zal bepaald worden of en zo ja welke bijdrage de provincie kan leveren.

Standpunt

De inspraakreactie geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het plan.

Inspreker 2 1851478

Inspiraak

1. Blij dat de kernwaarden een serieuze rol gespeeld hebben bij het opstellen van het Wegencategoriseringsplan Texel 2019;
2. Blij dat de CROW richtlijnen niet dogmatisch toegepast worden maar een Texelse maatwerkvertaling hebben gekregen;
3. Tegenstander van de varianten 2, 3 en 4;
4. Het is een 'fact of life' dat zich bij de Cocksdorp een recreatiegebied heeft ontwikkeld. Daarom begrip voor dat de Postweg en Nieuwlanderweg een upgrade nodig hebben. Stichting Kernwaarden Texel heeft als eis hierbij dat bij de uitwerking van de upgrade sprake is van een maximale landschappelijke inpassing. Hierbij wordt bedoeld op: zo min mogelijk strepen, kleuren, borden, palen en ander verkeersmeubilair en zo smal mogelijke profielen.

Reactie

1. Voor kennisgeving aangenomen;
2. Voor kennisgeving aangenomen;
3. Voor kennisgeving aangenomen;
4. Bij de uitwerking zal aansluiting gezocht worden bij hetgeen opgenomen is in het Beeldkwaliteitsplan. Uitgangspunt is een goede landschappelijke inpassing van beide wegen.

Standpunt

De inspraakreactie geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het plan.

Inspreker 3 1851485

Inspiraak

1. Houd rekening met stikstof en CO2 uitstoot, laat Texel een voorbeeld zijn;
2. Pontweg, Postweg en Oosterenderweg 80 km/u, rest overal 60 km/u;
3. Binnen de kom overal 30 km/u;
4. Probeer autogebruik door particulieren terug te dringen;
5. Parkeerplaatsen aan de rand van het dorp, dorpskernen autovrij;
6. Richt de wegen ook overeenkomstig de categorie in;
7. In het plan wordt voorgesteld de Kogerstraat als inrikker te zien, dit is onwenselijk;

Reactie

1. Texel zal zeker rekening houden met wetgeving van bovenaf en hierop anticiperen;
2. Zie hetgeen hierover opgenomen is in hoofdstuk 2;
3. Plan zal hierop worden aangepast;
4. Dat is één van de uitgangspunten van het Mobiliteitsplan;
5. Vormt geen onderdeel van het wegcategoriseringsplan;
6. De richtlijnen voor de inrichting van wegen zullen de basis vormen om de inrichting en snelheid met elkaar in overeenstemming te brengen;
7. Het college heeft besloten in afwijking van hetgeen opgenomen is in het wegcategoriseringsplan de Kogerstraat als erftoegangsweg te categoriseren waar de maximum snelheid 30 km/u zal zijn.

Standpunt

De inspraakreactie geeft aanleiding tot de volgende aanpassingen:

1. Binnen de bebouwde kom zal de maximum snelheid waar dat kan teruggebracht worden naar 30 km/u. De meeste wegen binnen de kom voldoen hier al aan. Er is echter wel onderscheid in wegen, sommige zijn echte woonstraten, andere hebben een meer 'doorstromend' karakter. Als aanpassingen worden gedaan door inhoudelijke redenen (bijvoorbeeld aanpassing in riolering) aan deze wegen (waar de maximum snelheid nu 50 km/u is), wordt bekeken of 30 km per uur inrichting op die plaatsen kan. Mocht dit niet haalbaar zijn dan zal de snelheid op 50 km/u gehandhaafd blijven. Net ingerichte 50km per uur wegen worden daarin niet meegenomen (zoals de Bernardlaan).

Inspreker 4 1853241

Inspiraak

1. Verzoek om in het wegcategoriseringsplan de Kogerstraat op te nemen als erftoegangsweg en niet in de oplegnotitie;
2. Verzoek om te onderbouwen waarom het college dit in verband met de veiligheid voorstelt;
3. Onbegrijpelijk dat Kogerstraat als 'inrikker' staat aangegeven;
4. Verzoek om de Kogerstraat als erftoegangsweg te categoriseren;
5. In figuur 3.1 (huidige wegcategorie en snelheid) staat de Kogerstraat aangegeven als 50 km weg, dit is niet juist en moet aangepast worden;
6. Figuur 5.1 (wensbeeld Duurzaam Veilig) staat de Kogerstraat als 50km weg, dit moet 30 km zijn;
7. Er is geen afstemming tussen het wegcategoriseringsplan en het verkeerscirculatieplan;

Reactie

1. Het college heeft besloten om in afwijking van het advies van Goudappel de Kogerstraat op te nemen als erftoegangsweg. Het rapport omvat echter het advies van het bureau. Het bureau is onafhankelijk, het college kan niet verlangen dat het bureau haar advies aanpast. Het college kan wel besluiten het advies niet te volgen en de Kogerstraat als erftoegangsweg te categoriseren. Dat heeft het college ook besloten;
2. Het college acht het -mede gelet op de breedte van de weg en de hoeveelheid fietsers- niet verantwoord de weg te categoriseren als gebiedsontsluitingsweg waar een snelheid van 50 km/u gereden mag worden;
3. In het rapport is het advies van het bureau opgenomen, het college kan hiervan afwijken en gaat dat in het geval van de Kogerstraat ook doen;
4. Het college heeft dit al besloten;
5. In de figuur is de huidige maximum snelheid van de Kogerstraat niet juist opgenomen, dit zal worden aangepast;
6. Het betreft hier het advies van het bureau, het college heeft besloten hiervan af te wijken en de maximum snelheid van 30 km/u in de Kogerstraat in te stellen behorende bij een erftoegangsweg;
7. Dit is niet juist, het wegcategoriseringsplan vormt de basis voor de inrichting van wegen.

Standpunt

De inspraakreactie geeft aanleiding tot de volgende aanpassingen:

1. Figuur 3.1 wordt aangepast waarbij de huidige maximum snelheid in de Kogerstraat niet 50 maar 30 km/u is.

Inspreker 5 1853177

Inspiraak

1. Verzoek om de inrichting van de Kogerstraat aan te laten sluiten op de categorie erftoegangsweg;
2. Gelet op het feit dat de Kogerstraat geen ontsluitingsfunctie heeft verzoek om de Kogerstraat te categoriseren als erftoegangsweg;
3. Gelet op de vele uitritten is het niet logisch de Kogerstraat te categoriseren als gebiedsontsluitingsweg.

Reactie

1. De richtlijnen voor de inrichting van wegen zullen de basis vormen om de inrichting en snelheid met elkaar in overeenstemming te brengen;
2. Het college heeft besloten de Kogerstraat te categoriseren als erftoegangsweg;
3. Het college heeft besloten de Kogerstraat te categoriseren als erftoegangsweg.

Standpunt

De inspraakreactie geeft aanleiding tot de volgende aanpassing:

1. De Kogerstraat zal -in verband met de veiligheid- in afwijking van hetgeen door het bureau geadviseerd wordt gecategoriseerd worden als erftoegangsweg waar de maximum snelheid 30 km/u zal bedragen.

Inspreker 6 1851543

Inspraak

1. Inspreker is voorstander van 60 km/u in het buitengebied omdat:
 - a. Het qua tijdswinst niet veel uitmaakt;
 - b. Het een positief effect heeft op de stikstof uitstoot;
 - c. De inrichting van de weg een vriendelijker uitzicht geeft;
 - d. Het zorgt voor duidelijkheid;
 - e. Het scheelt veel geld om dat de wegen niet verbreed hoeven te worden;
 - f. Het voorkomt veel verkeersletsel.

Reactie

1. Het plan zal hierop grotendeels worden aangepast, zie ook hetgeen in hoofdstuk 2 vermeld is.

Standpunt

De inspraakreactie geeft aanleiding tot de volgende aanpassingen:

1. De wegen in het buitengebied zullen (behoudens de Pontweg en de Nieuwlanderweg) gecategoriseerd worden als erftoegangsweg waarbij de maximum snelheid 60 km/u bedraagt.

Inspreker 7 1853114

Inspraak

1. De verlaagde maximum snelheid draagt -indien er niet gehandhaafd wordt- niet bij aan de verkeersveiligheid;
2. De doorstroming van het verkeer wordt minder bij een maximum snelheid van 60 km/u;
3. Bij een maximum snelheid van 60 km/u wordt het onderlinge snelheidsverschil tussen landbouwvoertuigen en auto's te klein wat gevaarlijke situaties op kan leveren;
4. Auto's worden steeds breder, de wegen moeten daarom ook breder worden;
5. Smalle wegen leiden mede in verband met slechte verlichting tot onveilige situaties;
6. Aangeraden wordt het budget in te zetten voor de aanpak van gevaarlijke verkeerssituaties, dat levert een grotere bijdrage dan de nu voorgestelde papier tijger;
7. Gelet op de discussie rond de stikstofaanpak wordt voorgesteld de snelheid nu nog niet omlaag te brengen maar dit als maatregel te doen in het kader van de stikstofaanpak zodat er op Texel ruimte ontstaat voor bijvoorbeeld woningbouw.

Reactie

1. De richtlijnen voor de inrichting van wegen zullen de basis vormen om de inrichting en snelheid met elkaar in overeenstemming te brengen. Van de politiecapaciteit mag de gemeente 10% prioriteren. Eén van deze prioriteiten is verkeersveiligheid;
2. Zie hierover hetgeen vermeld is in paragraaf 1.3 en 1.4 van de oplegnotitie;
3. Landbouwvoertuigen mogen mits ze voldoen aan voorwaarden maximaal 40 km/u rijden waardoor het onderlinge snelheidsverschil voldoende is om voertuigen in te halen;
4. De richtlijnen houden rekening met de steeds breder wordende voertuigen;
5. De richtlijnen voor de inrichting van wegen zullen de basis vormen om de inrichting en snelheid met elkaar in overeenstemming te brengen;
6. In de overleggroep verkeerszaken Texel worden verkeersonveilige situaties besproken en worden maatregelen bepaald;
7. Indien het verlagen van de snelheid bij kan dragen om (stikstof) ruimte te creëren zal dit zeker meegenomen worden bij de discussie rond de stikstofaanpak op Texel.

Standpunt

De inspraakreactie geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het plan.

Inspreker 8 1853788

Inspiraak

1. Spreekt de voorkeur uit voor variant 1 min en ook de Postweg-Nieuwlanderweg te categoriseren als erftoegangsweg met een maximum snelheid van 60km/u omdat:
 - a. De verlaagde snelheid past bij de kernwaarde rust en ruimte;
 - b. Het past bij de kernwaarde landschappelijke kwaliteit, een minder brede weg tast het landschap minder aan;
 - c. Het voordelen heeft in het kader van de stikstofdiscussie. Door het verlagen van de snelheid en daarmee de uitstoot (stikstof) kan er misschien ruimte vrijkomen voor agrarische bedrijven;
 - d. Een lagere snelheid zorgt voor een betere doorstroming van het verkeer;
2. Heeft de voorkeur om de maximum snelheid in de dorpen op maximaal 30 km/u vast te stellen. Het komt de duidelijkheid ten goede en heeft een positief effect op de veiligheid van fietsers.

Reactie

1. De Postweg zal gecategoriseerd worden als erftoegangsweg waar de maximum snelheid 60 km/u zal bedragen;
2. Het plan zal op dit punt worden aangepast.

Standpunt

De inspraakreactie geeft aanleiding tot de volgende aanpassingen:

1. De wegen in het buitengebied zullen (behoudens de Pontweg en de Nieuwlanderweg) gecategoriseerd worden als erftoegangsweg waarbij de maximum snelheid 60 km/u bedraagt;
2. Binnen de bebouwde kom zal de maximum snelheid waar dat kan teruggebracht worden naar 30 km/u. De meeste wegen binnen de kom voldoen hier al aan. Er is echter wel onderscheid in wegen, sommige zijn echte woonstraten, andere hebben een meer 'doorstromend' karakter. Als aanpassingen worden gedaan door inhoudelijke redenen (bijvoorbeeld aanpassing in riolering) aan deze wegen (waar de maximum snelheid nu 50 km/u is), wordt bekeken of 30 km per uur inrichting op die plaatsen kan. Mocht dit niet haalbaar zijn dan zal de snelheid op 50 km/u gehandhaafd blijven. Net ingerichte 50km per uur wegen worden daarin niet meegenomen (zoals de Bernardlaan).

Inspreker 9 1853673

Inspraak

1. Door verlagen maximum snelheden zal het meer tijd nemen voordat TESO de boot gereed heeft in geval van een calamiteit;
2. Verzoek om toe te staan dat tussen 22:00 en 06:00 TESO medewerkers de maximum snelheid mogen overschrijden.

Reactie

1. De politie geeft aan dat het op Texel om dermate korte afstanden gaat, dat een verschil van 20 km/h niet echt het verschil zal maken. Zie ook hetgeen is opgenomen in paragraaf 1.3 van de oplegnotitie;
2. Zoals in de oplegnotitie is aangegeven zullen de medewerkers van TESO zich gewoon aan de maximum snelheid en andere verkeersregels moeten houden. Hier is dus geen afwijkend beleid voor. In voorkomend geval is het aan de politiefunctionaris (en niet aan de gemeente) om te beoordelen of er proces-verbaal wordt opgemaakt of niet. Dat zal voornamelijk afhangen van een eventuele gevaarstelling die door de overtreding ontstond of niet.

Standpunt

De inspraakreactie geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het plan.

Inspreker 10 1853668

Inspiraak

1. Door de voorgestelde verkeersmaatregelen zal de aanrijtijd van de vrijwilligers (die verspreid over het eiland wonen) langer worden;
2. De KNRM benadrukt haar vrijwilligers zich aan de geldende regels en wetten te houden teneinde aansprakelijkheid te voorkomen.

Reactie

1. De politie geeft aan dat het op Texel om dermate korte afstanden gaat, dat de voorgestelde lagere maximum snelheid niet het verschil zal maken;
2. Zoals in de oplegnotitie is aangegeven zullen de vrijwilligers van de KNRM zich gewoon aan de maximum snelheid en andere verkeersregels moeten houden. Hier is dus geen afwijkend beleid voor. In voorkomend geval is het aan de politiefunctionaris om te beoordelen of er proces-verbaal wordt opgemaakt of niet. Dat zal voornamelijk afhangen van een eventuele gevaarzetting die door de overtreding ontstond of niet.

Standpunt

De inspraakreactie geeft geen aanleiding tot aanpassen van het plan.

Inspreker 11 1853560

Inspreek

1. Door het verlagen van de maximum snelheid worden de opkomsttijden van de brandweer groter, de consequenties hiervan zijn op dit moment niet goed in te schatten.

Reactie

1. De politie geeft aan dat het op Texel om dermate korte afstanden gaat, dat een verschil van 20 km/h niet echt het verschil zal maken.

Standpunt

De inspraakreactie geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het plan.

Inspreker 12 1853531

Inspiraak

1. Verzoek om wegcategoriseringsplan, oplegnotitie en verkeerscirculatieplan op elkaar af te stemmen;
2. Verzoek om binnen de bebouwde kom de maximum snelheid op 30 km/u in te stellen in die straten waar geen vrijliggend fietspad aanwezig is;
3. Kogerstraat zou een erftoegangsweg moeten worden, geen gebiedsontsluitingsweg;
4. Verzoek om fietspad op het Bolwerk door te trekken tot aan de haven;
5. Verzoek aanpassing entree van Oudeschild vanaf Laagwaalderweg.

Reactie

1. Voor kennisgeving aangenomen;
2. Het plan zal hierop worden aangepast;
3. Het college heeft al besloten het Kogerstraat als erftoegangsweg te categoriseren;
4. Maakt geen onderdeel uit van het wegcategoriseringsplan;
5. Maakt geen onderdeel uit van het wegcategoriseringsplan;

Standpunt

De inspraakreactie geeft aanleiding tot het aanpassen van het plan:

1. Binnen de bebouwde kom zal de maximum snelheid waar dat kan teruggebracht worden naar 30 km/u. De meeste wegen binnen de kom voldoen hier al aan. Er is echter wel onderscheid in wegen, sommige zijn echte woonstraten, andere hebben een meer 'doorstromend' karakter. Als aanpassingen worden gedaan door inhoudelijke redenen (bijvoorbeeld aanpassing in riolering) aan deze wegen (waar de maximum snelheid nu 50 km/u is), wordt bekeken of 30 km per uur inrichting op die plaatsen kan. Mocht dit niet haalbaar zijn dan zal de snelheid op 50 km/u gehandhaafd blijven. Net ingerichte 50km per uur wegen worden daarin niet meegenomen (zoals de Bernardlaan).
2. De Kogerstraat zal worden gecategoriseerd als erftoegangsweg waar de maximumsnelheid 30 km/u zal bedragen.

Inspreker 13 1853259

Inspiraak

1. Verzoek om de snelheid op de wegen binnen de kom te verlagen naar maximaal 30 km/u;
2. Verzoek om bij het aanpassen van fietspaden rekening te houden met de kernwaarden;
3. Verzoek om de snelheid op de Pontweg tussen rotonde Akenbuurt en Rozendijk terug te brengen naar maximaal 60 km/u;
4. Verzoek om de maximum snelheid in het buitengebied terug te brengen naar 60 km/u.

Reactie

1. Het plan zal hierop worden aangepast;
2. De kernwaarden worden meegenomen bij het aanpassen van de fietspaden;
3. Het genoemde gedeelte ligt buiten het bebouwde kom gebied van Den Burg, gelet hierop ligt het niet in de rede de maximum snelheid terug te brengen;
4. Het plan zal hierop worden aangepast.

Standpunt

De inspraakreactie geeft aanleiding tot het aanpassen van het plan op de volgende punten:

1. Binnen de bebouwde kom zal de maximum snelheid waar dat kan teruggebracht worden naar 30 km/u. De meeste wegen binnen de kom voldoen hier al aan. Er is echter wel onderscheid in wegen, sommige zijn echte woonstraten, andere hebben een meer 'doorstromend' karakter. Als aanpassingen worden gedaan door inhoudelijke redenen (bijvoorbeeld aanpassing in riolering) aan deze wegen (waar de maximum snelheid nu 50 km/u is), wordt bekeken of 30 km per uur inrichting op die plaatsen kan. Mocht dit niet haalbaar zijn dan zal de snelheid op 50 km/u gehandhaafd blijven. Net ingerichte 50km per uur wegen worden daarin niet meegenomen (zoals de Bernardlaan).
2. De wegen in het buitengebied zullen (behoudens de Pontweg en de Nieuwlanderweg) gecategoriseerd worden als erftoegangsweg waarbij de maximum snelheid 60 km/u bedraagt.

Inspreker 14 1950751

Inspiraak

1. Verzoek om de Postweg zo te categoriseren dat de huidige wegbreedte (inclusief graskeien) in stand blijft, de weg niet verbreden;
2. Verzoek om de maximum snelheid op de Postweg vanaf Zuid-Eierland tot de Slufterweg terug te brengen tot 50 km/u;
3. Verzoek om de maximum snelheid op de overige stukken van de Postweg terug te brengen naar 70 km/u.

Reactie

1. De Postweg zal gecategoriseerd worden als erftoegangsweg waar de maximum snelheid 60 km/u zal bedragen. Indicatief komt het erop neer dat de breedte van een vernieuwde Postweg niet breder zal worden dan de huidige weg inclusief graskeien;
2. De wegen binnen de bebouwde kom zullen gecategoriseerd worden als erftoegangsweg waar de maximumsnelheid 30 km/u zal bedragen. Op de gedeelten van de Postweg buiten de bebouwde kom zal de snelheid teruggebracht worden naar maximaal 60 km/u;
3. Een snelheid van 70 km/u is niet gebruikelijk, de gemeente wil zich wat betreft de snelheid graag houden aan de standaarden. In Nederland wordt buiten de bebouwde kom 60 of 80 km aangehouden, op Texel zullen we deze lijn volgen.

Standpunt

De inspraakreactie geeft aanleiding tot het aanpassen van het plan op de volgende punten:

1. De Postweg zal gecategoriseerd worden als erftoegangsweg (waarbij de huidige breedte van de Postweg (incl. graskeien) bij een reconstructie het uitgangspunt zal vormen);
2. De maximum snelheid op de Postweg zal teruggebracht worden naar 60 km/u;
3. De wegen in het buitengebied zullen (behoudens de Pontweg en de Nieuwlanderweg) gecategoriseerd worden als erftoegangsweg waarbij de maximum snelheid 60 km/u bedraagt.

Vestiging Leeuwarden
F. Haverschmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden
T (058) 253 44 46
F (058) 253 43 34

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl