

## Beheerplan Wegen Texel 2024 - 2028



Gemeentewerken

7 september 2023

Status: B&W



## Inhoudsopgave

Inhoudsopgave .....	3
Voorwoord .....	4
1 Inleiding .....	5
2. Terugblik 2019-2023 .....	6
3. Uitgangspunten.....	7
4. Het areaal wegen .....	8
5. Kwaliteit van de wegen.....	9
6. Financiële consequenties .....	10
7. Geplande reconstructies en rehabilitaties .....	12
8. Actuele ontwikkelingen .....	13
9. Randvoorwaarden en onzekerheden.....	17
Bijlage 1 Geplande reconstructies / rehabilitaties buiten bebouwde kom.....	18
Bijlage 2 Geplande reconstructies / rehabilitaties binnen bebouwde kom .....	23
Bijlage 3 Overzichten Rehabilitaties en Reconstructies 2024 - 2028 .....	24
Bijlage 1 Overzicht wegen SBB, HHNK en provincie NH.....	18

## Voorwoord

Wegen zijn een belangrijke factor voor de bereikbaarheid binnen de gemeente, maar wegen zorgen ook voor de toegang tot de omliggende gebieden. Het doel van de gemeente is om de wegen goed begaanbaar, schoon en veilig te houden. Wegen zijn van belang: immers ze moeten ons brengen waar we moeten zijn (wonen, werken, school, sport enzovoorts). Daarnaast is het ook het visitekaartje van ons eiland.

De gemeente Texel beheert een flink areaal wegen; bijna 2.500.000 vierkante meter verharding in allerlei soorten. Wegen, straten, pleinen, fietspaden en een mountainbikenetwerk.

In het Beheerplan Wegen wordt een totaaloverzicht gegeven van de verwachte onderhoudskosten voor de komende vijf jaren. Dat betekent dat we ook de komende jaren fors moeten blijven investeren in de openbare ruimte en dat vergt een flinke financiële inspanning. Maar dat doen we voor de eigen inwoners, de toeristen en, zoals gezegd, voor de economie op het eiland.

Cees Hooijschuur  
Wethouder



Groeneplaats

# 1 Inleiding

Het wegbeheer van de gemeente Texel vindt plaats op planmatige wijze. Vijfjaarlijks wordt het wegenbestand integraal visueel geïnspecteerd. Op basis hiervan wordt een raming gemaakt van de verwachte kosten voor het in goede staat houden van de gemeentelijke infrastructuur. Het huidige beheerplan loopt tot en met 2023 en moet dus worden geactualiseerd. Dit beheerplan dient daartoe.

In 2022 is aan Unihorn opdracht verleend om een inventarisatie te maken van de gemeentelijke wegen. Op basis hiervan is een nieuw beheerplan voor de periode 2024-2028 gemaakt. Daartoe is de inventarisatie van Unihorn uitgewerkt en aangepast aan de systematiek en uitgangspunten die Texel al sinds jaar en dag hanteert. Die keuzes worden in dit plan waar nodig verantwoord.

Het reguliere wegbeheer is een belangrijk onderdeel van onderhoud aan de gemeentelijke infrastructuur. Maar niet het enige. Voor rehabilitaties en reconstructies van wegen wordt aan de gemeenteraad een afzonderlijk krediet gevraagd. Deze investeringen vallen buiten het reguliere beheer. Ter wille van de volledigheid is het beheerplan aangevuld met een overzicht van deze werkzaamheden.

In dit beheerplan wordt eerst kort teruggeblikt op de periode 2019-2023. Daarna wordt aandacht gegeven aan de systematiek die Unihorn heeft gehanteerd bij het inventariseren van het wegbestand en de uitgangspunten die daarbij gelden. Hier wordt ook verantwoord hoe en waarom wordt afgeweken van de systematiek in dit beheerplan. Vervolgens wordt een overzicht gegeven van het areaal waarover de gemeente het beheer voert. Dan wordt een overzicht gegeven van de huidige kwaliteit, waarbij weer op basis van de eigen kennis en ervaring een aantal kanttekeningen wordt geplaatst. De inventarisatie leidt uiteindelijk tot een overzicht van de geraamde kosten voor het reguliere wegonderhoud in de komende vijf jaren. Daarna volgt zoals gezegd een overzicht van de thans geplande reconstructies en rehabilitaties. Tenslotte wordt aandacht gegeven aan een aantal maatschappelijke en gemeentelijke ontwikkelingen en de mogelijke gevolgen voor het wegbeheer. Wij sluiten het beheerplan af met mogelijk risico's en randvoorwaarden.

## 2. Terugblik 2019-2023

De afgelopen vijf jaar zijn tamelijk uitdagend geweest. Uitdagend omdat de gemeente Texel het beheer van wegen en andere infrastructuur heeft overgenomen van Staatsbosbeheer en het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier. Dit heeft een zeer aanzienlijke hoeveelheid werk opgeleverd, waarvan de resultaten inmiddels ook zichtbaar zijn. Zie bijlage 1.

Uitdagend ook omdat een belangrijk deel van de beheerperiode in het teken stond van de coronapandemie die voor iedereen consequenties had en het werk niet overzichtelijker maakte.

Uitdagend tenslotte omdat de dynamiek in de markt en de schaarste aan personeel bij zowel opdrachtnemers als ook bij de gemeente zelf de nodige complicaties opleverde. Die schaarste heeft geleid tot hogere dan geraamde kosten, waarop wij de afgelopen jaren ook hebben moeten anticiperen door tussentijds extra budget bij de raad te vragen. Ook de komende jaren zal die dynamiek nog wel even in de markt blijven. Toch is er in de afgelopen jaren een grote hoeveelheid werk verzet.

Er is groot onderhoud gepleegd aan onder meer een aantal wegen rondom Oosterend en Den Hoorn, waaronder de Oosterenderweg, Oostkaap, Stolpweg en de Watermolenweg. Daarnaast is een flink aantal projecten uitgevoerd. De Postweg/Nieuwlanderweg is compleet vernieuwd, de Tjakkerstraat, Lieuwstraat en het Schilderend zijn opnieuw ingericht, Hogereind heeft een betere en mooie entree gekregen en Oost is opgepakt. Zie bijlage 2a en 2b.

Ook aan de aanleg van bermverharding is veel aandacht besteed. Zie bijlage 3



Vernieuwde Lieuwstraat

### 3. Uitgangspunten

De infrastructuur op Texel moet voldoen aan wettelijke uitgangspunten zoals vastgelegd in wet- en regelgeving en de op basis daarvan vastgestelde richtlijnen. Voor het wegbeheer zijn die richtlijnen vastgelegd in de CROW-publicatie 147, uitgave 2019. Bij het maken van de planning is deze systematiek als uitgangspunt gehanteerd.

Voor het ramen van de kosten is uitgegaan van de GWW (grond- weg- en waterbouw) kostenboeken van Reed Business Information. Zij zijn geïndexeerd naar de laatste ramingen van januari 2023.

Het beheerplan gaat uit van planmatig onderhoud op basis van de bestaande situatie. Het in goede staat houden van het huidige bestand is het uitgangspunt. In de praktijk zal op een aantal plekken meer gedaan (moeten) worden dan alleen onderhoud. Bijvoorbeeld als van het geplande onderhoud gebruik gemaakt wordt om een verkeerssituatie te verbeteren. Als dit het geval is zullen de meerkosten moeten worden gecijferd en hiervoor afzonderlijke middelen door de raad beschikbaar worden gesteld. Hetzelfde geldt voor werkzaamheden aan de weg die een direct gevolg zijn van andere activiteiten zoals bijvoorbeeld de aanleg van een riool. Bij de voorbereiding van dat werk worden dan ook de meerkosten van het wegonderhoud meegenomen.

Op dit moment wordt gewerkt aan verschillende beleidskaders die van invloed kunnen zijn op de wijze waarop in de komende jaren uitvoering zal worden gegeven aan beheer en onderhoud van de gemeentelijke infrastructuur. Denk aan klimaatadaptatie en het mobiliteitsplan dat nu in voorbereiding is. Het is zeker niet denkbeeldig dat de beleidsdoelen uit deze plannen ingrijpende gevolgen kunnen hebben voor de wijze waarop uitvoering wordt gegeven aan het wegonderhoud.

Zolang deze kaders niet zijn vastgesteld kunnen zij niet als basis voor het onderhoud worden gehanteerd. Met het vaststellen van deze kaders zal ook inzichtelijk moeten worden gemaakt welke financiële consequenties zij hebben voor het wegbeheer.

Om deze reden ligt in het begin van de periode 2024-2028 de prioriteit op die werkzaamheden die uit veiligheidsoogpunt noodzakelijk zijn.

Tenslotte nog een laatste kanttekening; dit plan gaat alleen over wegbeheer. Geen aandacht wordt gegeven aan openbare verlichting en straatmeubilair. Hiervoor zijn en worden afzonderlijke beheerplannen opgesteld.



't Hof in uitvoering

## Beheerplan Wegen 2024 - 2028

## 4. Het areaal wegen

De gemeente Texel heeft in totaal 2.462.788 m<sup>2</sup> verhardingen in beheer. Ter vergelijking, in 2019 bedroeg het areaal nog 1.991.000 m<sup>2</sup>. Een toename van circa twintig procent in de afgelopen vier jaar. De belangrijkste reden voor de uitbreiding is de overname van het beheer van de verhardingen van Staatsbosbeheer (SBB) en het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK). Daarnaast heeft ook de nieuwbouw in De Tuunen geleid tot de aanleg van meer verharding.

Van het areaal is 1.494.701 m<sup>2</sup> asfaltverharding, 790.202 m<sup>2</sup> elementenverharding en 177.885 m<sup>2</sup> cementbetonverharding. Het bestaande areaal is onder te verdelen in onderdeeltypes zoals hoofdrijbanen, fietspaden, voetpaden en trottoirs, parkeervakken en overige. Onder 'overige' vallen onder meer in- en uitritten en rabatstroken.

Tabel 1 Oppervlakten verhardingen naar onderdeeltype

Onderdeeltype	% areaal	Oppervlakte gesommeerd (m <sup>2</sup> )
Rijbaan lokale weg	69	1.709.977
Rijbaan autoweg	0	2.025
Inrit	3	65.722
Parkeervak	5	122.967
Fietspad	14	336.616
Voetpad	9	213.959
Voetpad op trap	0	2.454
OV-baan	0	2.182
Voetgangersgebied	0	4.809
Woonerf	0	2.077
<b>Totaal</b>		<b>2.462.788</b>

Zoals uit de tabel hierboven blijkt bestaat 69% van het areaal uit lokale wegen, 14 % uit fietspaden en 9 % voetpaden. De overige acht procent betreft parkeerplaatsen, inritten en overige verhardingen.

In de beheersystematiek worden zeven wegtypen onderscheiden. Deze zijn als volgt gedefinieerd.

Tabel 2 Wegtypen en gebruiksfuncties

Wegtype	Benaming	Gebruiksfunctie
1	Hoofdwegennet	Stadsautosnelweg Autoweg
2	Zwaar belaste weg	Stadsautosnelweg Provinciale weg
3	Gemiddeld belaste weg	Waterschapsweg (druk) Stadsontsluitingsweg Busbaan Industrieweg
4	Licht belaste weg	Waterschapsweg (rustig) Buurtontsluitingsweg Parallelweg Landbouwweg
5	Weg in woongebied	Woonstraat Woonerf Parkeerterrein Wijkstraat
6	Weg in verblijfsgebied	Winkelerf Plein Voetpaden
7	Fietspaden	(vrijliggend) Fietspad



## 5. Kwaliteit van de wegen

Het in de komende periode uit te voeren onderhoud en de daarmee samenhangende kosten worden voornamelijk bepaald door de huidige kwaliteit van de verhardingen. Allereerst wordt het kwaliteitsbeeld gegeven dat direct is afgeleid van de globale visuele inspectie en de richtlijnen. Deze kwaliteit is uitgedrukt in de afzonderlijke schades, die bij de inspectie zijn beoordeeld. Deze technische kwaliteit is vervolgens omgezet naar vijf kwaliteitsbeoordelingen (zeer slecht, slecht, matig, redelijk tot goed). Dit geeft het volgende overzichtsbeeld.

Tabel 3 Raming onderhoudskosten 2024-2027 Unihorn

Verhardingstype	Alle onderdeeltypes		
	Voldoende	Matig	Onvoldoende
Oppervlakte (m <sup>2</sup> )	1.786.284	258.596	380.022
Percentages (%)	74	11	16

Verder uitgesplitst naar verhardingstype komt uit de inventarisatie van Unihorn het in onderstaande tabel opgenomen beeld naar voren. Uit het overzicht blijkt wel dat de intensiteit waarmee de gemeentelijke infrastructuur wordt gebruikt, hoog is. Uiteraard is dit een directe consequentie van de grote aantallen bezoekers aan ons eiland.

Tabel 4 Kwaliteit van de verhardingen in percentages

Verhardingstype	Asfalt			Elementen			Cementbeton		
	Voldoende	Matig	Onvoldoende	Voldoende	Matig	Onvoldoende	Voldoende	Matig	Onvoldoende
Oppervlakte (m <sup>2</sup> )	1.008.966	206.343	243.135	606.601	52.253	129.734	170.717	-	7.153
Percentages (%)	69	14	17	77	7	16	96	-	4

Kanttekening daarbij is wel dat voor het bepalen van de plannings en budgetten de wegvakken waarvan bekend is dat deze op de planning voor het uitvoeren van onderhoud staan, niet zijn opgenomen in de planning en budgettering. Dit gepland onderhoud is inmiddels van een onderhoudsbudget voorzien en heeft geen invloed meer op de planning van het onderhoud in volgende jaren.

Bovendien is in de inventarisatie ook een groot aantal relatief kleine wegoppervlakken als onvoldoende aangemerkt. Deze wegvakken worden op Texel uit het budget "klein onderhoud" bekostigd en snel aangepakt. Hierna bij het becijferen van de budgetten komen wij daarop terug.

Uit de inventarisatie blijkt dat 12 % van de asfalt- en elementenverharding in zeer slechte staat is. Volgens de door de adviseur gehanteerde CROW-systematiek zouden die wegen binnen twee jaar moeten worden aangepakt. Dit zal als richtlijn worden gehanteerd maar daarbij moet wel worden opgemerkt dat naast kwaliteit van de weg ook andere aspecten een rol spelen bij het plannen van wegwerkzaamheden. Ook daarover hierna meer.

## 6. Financiële consequenties

Zoals hiervoor al aangegeven maakt Unihorn bij de inventarisatie gebruik van de CROW-systematiek. Bij de planning van de onderhoudskosten kent deze systematiek het uitgangspunt dat wegvakken die als ‘onvoldoende’ worden aangemerkt binnen twee jaar worden verbeterd. Dit levert onderstaand beeld op.

Tabel 5 Raming onderhoudskosten 2024-2027 Unihorn

Jaar	Asfalt	Elementen	Cementbeton	Totaal
2024	2.466.629	3.514.368	121.229	6.102.226
2025	1.858.429	493.413	1.769	2.353.610
2026	53.621	-	-	53.621
2027	853.368	1.429.929	-	2.283.297
<b>Totaal 2024-2027</b>	<b>5.232.047</b>	<b>5.437.710</b>	<b>122.998</b>	<b>10.792.755</b>
<b>Gemiddeld per jaar</b>	<b>1.308.012</b>	<b>1.359.428</b>	<b>30.750</b>	<b>2.698.189</b>

Unihorn hanteert een beheerperiode van vier jaar, waarin naar verwachting circa 10,8 miljoen euro nodig is voor planmatig beheer en onderhoud, ofwel 2,7 miljoen euro per jaar. Deze bedragen liggen substantieel hoger dan de bedragen waarmee in het vorige beheerplan is gerekend. Daarvoor is een aantal goede redenen. Ten eerste natuurlijk de areaaluitbreiding.

Ook is op het terrein van de grond- weg en waterbouw sprake van grote schaarste in de markt, wat de prijs van werkzaamheden opdrijft. Kanttekening daarbij is dat ook in het afgelopen jaar de begrote middelen al ontoereikend waren om de werkzaamheden uit te kunnen voeren. In 2022 is het onderhoudsbudget aanzienlijk opgeplust.

Goed nieuws is wel dat de gemeente de afgelopen jaren met succes een beroep heeft gedaan op subsidies van rijk en provincie.

Om een aantal redenen wordt afgeweken van de werkwijze die Unihorn hanteert voor het bepalen van de onderhoudsbudgetten. Ten eerste is de inventarisatie gebaseerd op waarnemingen uit 2022. Het beheerplan treedt in werking vanaf 2024. Een deel van de wegvakken die Unihorn als ‘onvoldoende’ heeft aangemerkt is inmiddels al op kwaliteit gebracht.

Ten tweede de karakteristiek van Texel. Een aantal wegen op Texel wordt met een grote intensiteit bereden, waardoor de slijtage hoog is. Die wegen worden met een hogere prioriteit aangepakt. Bij wegen die een veel lagere verkeersintensiteit kennen kan een andere norm worden gehanteerd. Die fijnmazigheid kent de CROW-systematiek niet; dat is het handwerk dat wijzelf moeten invoegen.

Er is ook een praktische reden om de systematiek niet volledig te volgen. De afgelopen jaren heeft het de gemeente veel moeite gekost om het werk intern goed voor te bereiden en tijdig aanbesteed te krijgen, gezien de druk op de markt. Uit het overzicht blijkt dat Unihorn het leeuwendeel van de benodigde middelen heeft geraamd voor 2024

en 2025. De vraag is of dat realistisch is. Zoals hierboven al benadrukt is er grote schaarste in de markt. Het is dan ook onzeker of de gestelde doelen wel bereikt kunnen worden. In de afgelopen jaren zijn projecten regelmatig uit de planning gelopen omdat de aannemers door personeelsverloop en andere oorzaken onvoldoende capaciteit hadden om hun afspraken na te komen. Hetzelfde geldt overigens voor onze eigen organisatie. Om die reden wordt geadviseerd om de planning niet alleen afhankelijk te maken van de kwaliteit van het betreffende wegvak maar ook van de intensiteit waarmee dat wegvak wordt bereden<sup>1</sup>. Bijkomend voordeel hiervan is dat de inzet van middelen meer gelijkmatig over de beheerperiode wordt verspreid.

Dat laatste is bovendien niet nodig omdat veel wegvakken die Unihorn als onvoldoende beoordeelt relatief kleine oppervlakken betreft. De reparaties die daarvoor nodig zijn worden op Texel snel opgepakt en bekostigd uit het budget 'klein onderhoud'. Tenslotte kent de CROW-systematiek een beheerperiode van vier jaar. Op Texel is het gebruikelijk om voor de beheerplannen een termijn van vijf jaar te hanteren. De budgetten zijn hierop herberekend.

Met bovenstaande kanttekeningen is de inventarisatie van Unihorn herberekend. Dat leidt tot onderstaand kostenoverzicht. Het jaar 2023 dient als referentie.

Tabel 6 Raming onderhoudskosten 2024-2028 gecorrigeerd voor Texel

Jaar	2023	2024	2025	2026	2027	2028
ITEM						
Vorbereiding en toezicht	€ 165.000	€ 195.000	€ 195.000	€ 195.000	€ 195.000	€ 195.000
Klein onderhoud	€ 171.000	€ 195.000	€ 195.000	€ 195.000	€ 195.000	€ 195.000
Groot onderhoud	€ 1.300.000	€ 1.300.000	€ 1.300.000	€ 1.300.000	€ 1.300.000	€ 1.300.000
Bermveiligheid	€ 27.000	€ 27.000	€ 27.000	€ 27.000	€ 27.000	€ 27.000
Bermverharding	€ 132.000	€ 132.000	€ 132.000	€ 132.000	€ 132.000	€ 132.000
Totaal	€ 1.795.000	€ 1.849.000	€ 1.849.000	€ 1.849.000	€ 1.849.000	€ 1.849.000
Totaal 2024-2028						€ 9.245.000

In het overzicht is rekening gehouden met de kosten van klein onderhoud. Klein onderhoud moet worden uitgevoerd indien de schade ernstig is, maar over een zeer gering oppervlak voorkomt.

<sup>1</sup> Voorbeelden van dergelijke wegen zijn de Kadijksweg, Mokweg en de Maaikeduinweg. Uiteraard zullen wel waar nodig maatregelen worden getroffen om de verkeersdeelnemers te wijzen op de kwaliteit van de weg.

## 7. Geplande reconstructies en rehabilitaties

Voor reconstructies en rehabilitaties worden afzonderlijke investeringsvoorstellen gedaan. Zij vallen in principe buiten het beheermatige onderhoud. Rehabilitaties zijn werkzaamheden waarbij niet alleen het wegdek maar ook de daaronder gelegen fundering wordt aangepakt. Bij reconstructies wordt naast de uitvoering van werkzaamheden ook de inrichting van de weg gewijzigd.

Zowel in het landelijk gebied als binnen de bebouwde kommen staat voor de komende jaren een aantal grotere werkzaamheden gepland. De belangrijkste daarvan zijn:

In het buitengebied:

- Pontweg tussen Akenbuurt en komgrens De Koog
- Hoofdweg
- Redoute
- Zaandammerdijk

In de dorpskernen:

- De Ruyterstraat (Oudeschild)
- Duinroosstraat (De Koog)
- Kamperfoelieweg (De Koog)
- Wilhelminalaan (Den Burg)

In de bijlagen 4 en 5 is van de rehabilitatie en reconstructies een overzicht gegeven. Dit is het beeld zoals dat in september 2023 bestaat. Uiteraard kan de planning om allerlei op dit moment nog niet voorzienbare redenen nog wijzigen.



Pontweg tussen Rozendijk en Gerritslanderdijkje

## 8. Bermverharding

Het investeren in bermverharding is in de komende jaren ook weer een belangrijk item. In verband met bermveiligheid wordt hierop volop geïnvesteerd. In 2024 - 2028 worden onder meer de volgende wegen voorzien van bermverharding:

- Jan Ayeweg
- Oudedijkje
- Rommelpot naar Loodsmansduin

Op bijlage 7 is op de tekening de bestaande bermverharding en de nieuwe aangegeven.



Bermverharding Oosterenderweg

Beheerplan Wegen 2024 - 2028



Fietspad Rozendijk



Fietspad Schilderweg

## 9. Fietspaden

Met de overname en lopende reconstructie van de fietspaden van Staatsbosbeheer maken we op Texel een sprong in de kwaliteit van onze fietspaden. Vooral met het doel om een aantrekkelijk fietseiland te blijven, en de bezoekers zo veel mogelijk uit de auto en op de fiets te krijgen.

Door de kwaliteitsslag in de fietspaden in het gebied van Staatsbosbeheer is er ook meer aandacht voor de andere fietspaden op het eiland. Deze zijn grotendeels al in beheer bij de gemeente. Belangrijkste uitzondering zijn de fietspaden langs het provinciale deel van de Pontweg. De toplaag van deze fietspaden is voor grote gedeelten al jaren in slechte staat. Eind 2023 wordt door de aannemer van de Provincie de gehele toplaag opnieuw aangebracht. Dat zal het comfort op de fiets hier sterk verbeteren.

Voor de andere fietspaden staan we zelf aan de lat. Bij een deel van deze fietspaden is groot onderhoud nodig, en voor een klein deel is verbreding en daarmee reconstructie noodzakelijk. Voor 2024 staat planvorming voor het fietspad langs de Rozendijk tussen de Grensweg en de Pontweg op de planning. Deze verbindingroute naar het bos is nu te smal voor 2 richtingsverkeer. Verder staat het fietspad langs de Schilderweg op de planning voor groot onderhoud en waar mogelijk ook verbreding.

Binnen de bebouwde kom, is er in het beheer en bij herinrichting ook aandacht voor de fietser. In 30 km-gebieden, nu nog de erftoegangswegen, wordt de rijbaan gedeeld, en zijn fietsers en voetgangers eigenlijk de hoofdgebruikers van de openbare weg. Op andere wegen wordt gewerkt met fietsstroken. Deze fietsstroken worden al jaren aangelegd, maar de adviesbreedte is inmiddels toegenomen van 1.20 meter naar 1.80 meter.

In de mobiliteitsvisie van 2024 hopen we verder in te gaan op het streven om inwoners en bezoekers uit de auto en op de fiets te krijgen. Het kan zijn dat naar aanleiding van de mobiliteitsvisie nog aanvullende voorstellen worden gemaakt.

Op bijlage 8 zijn alle fietspaden op Texel aangegeven .

## 10. Actuele ontwikkelingen

Een aantal ontwikkelingen is op Texel nog niet volledig uitgekristalliseerd, maar nu kan al wel worden geconcludeerd dat zij waarschijnlijk op het beheerplan invloed zullen hebben de komende jaren. Dit betreft voor het wegonderhoud zijn onder meer:

- Klimaat- en duurzaamheidsmaatregelen kunnen gevolgen hebben voor het wegbeheer en de inrichting. Eventuele noodzakelijke aanvullende budgetten moeten binnen die kaders worden geregeld.
- Er is een Mobiliteitsvisie in voorbereiding dat consequenties kan hebben voor een deel van de beheertaken. Ook hier zullen de financiële gevolgen bij het invullen van de acties voortvloeiend uit de Mobiliteitsvisie inzichtelijk moeten worden gemaakt.
- Nieuwe uitleg (Tuunen II en III, De Cocksdorp, Oudeschild, Den Hoorn, Oosterend).
- Herinrichting parkeerterreinen bij diverse strandlagen.



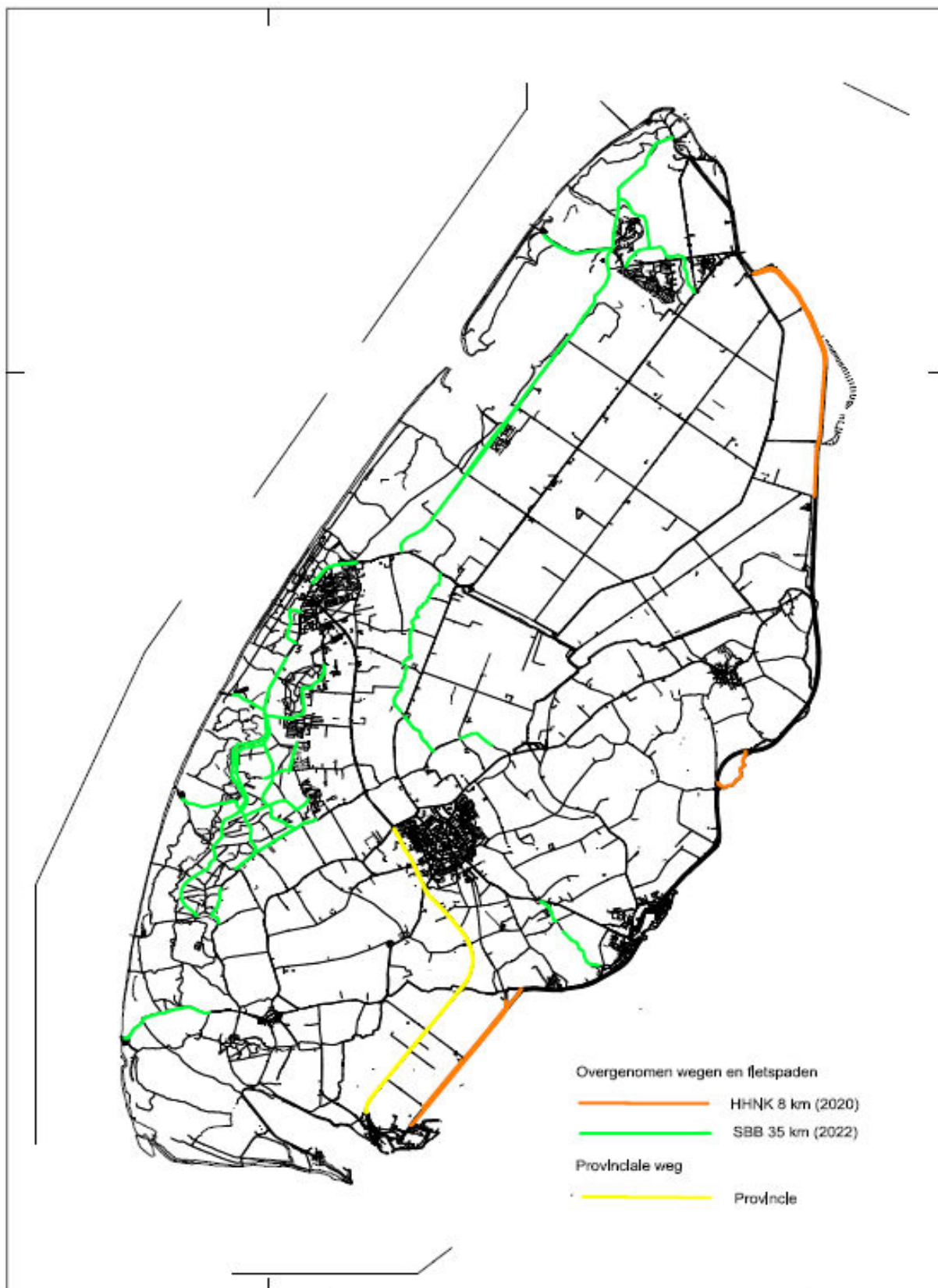
## 11. Randvoorwaarden en onzekerheden

Een beheerplan, het woord zegt het al, heeft tot doel om planmatig te beheren. Meer dan ooit is dat in de huidige tijd een uitdaging. Hebben wij voldoende capaciteit in huis om de werkzaamheden te begeleiden, kunnen de opdrachtnemers het werk wel aan, wat zijn de uitkomsten van de participatie en kunnen wij daar voldoende op bouwen zijn zo wat vragen die nu meer dan ooit spelen in de voorbereiding. Ook de stikstofperikelen hebben gevolgen voor de uitvoering van het werk. Onduidelijk is wanneer een vergunning nodig is en of en zo ja, onder welke voorwaarden die wordt verleend. En wat zijn dan de financiële consequenties.

Al deze aspecten, daar is op de langere termijn weinig zinnigs op te zeggen. Jaarlijks in de begrotingsvoorbereiding zal hierop ingespeeld moeten worden en worden bezien wat realistisch en mogelijk is.

Beheerplan Wegen 2024 - 2028

**Bijlage 1    Overzicht overgenomen wegen SBB en HHNK**

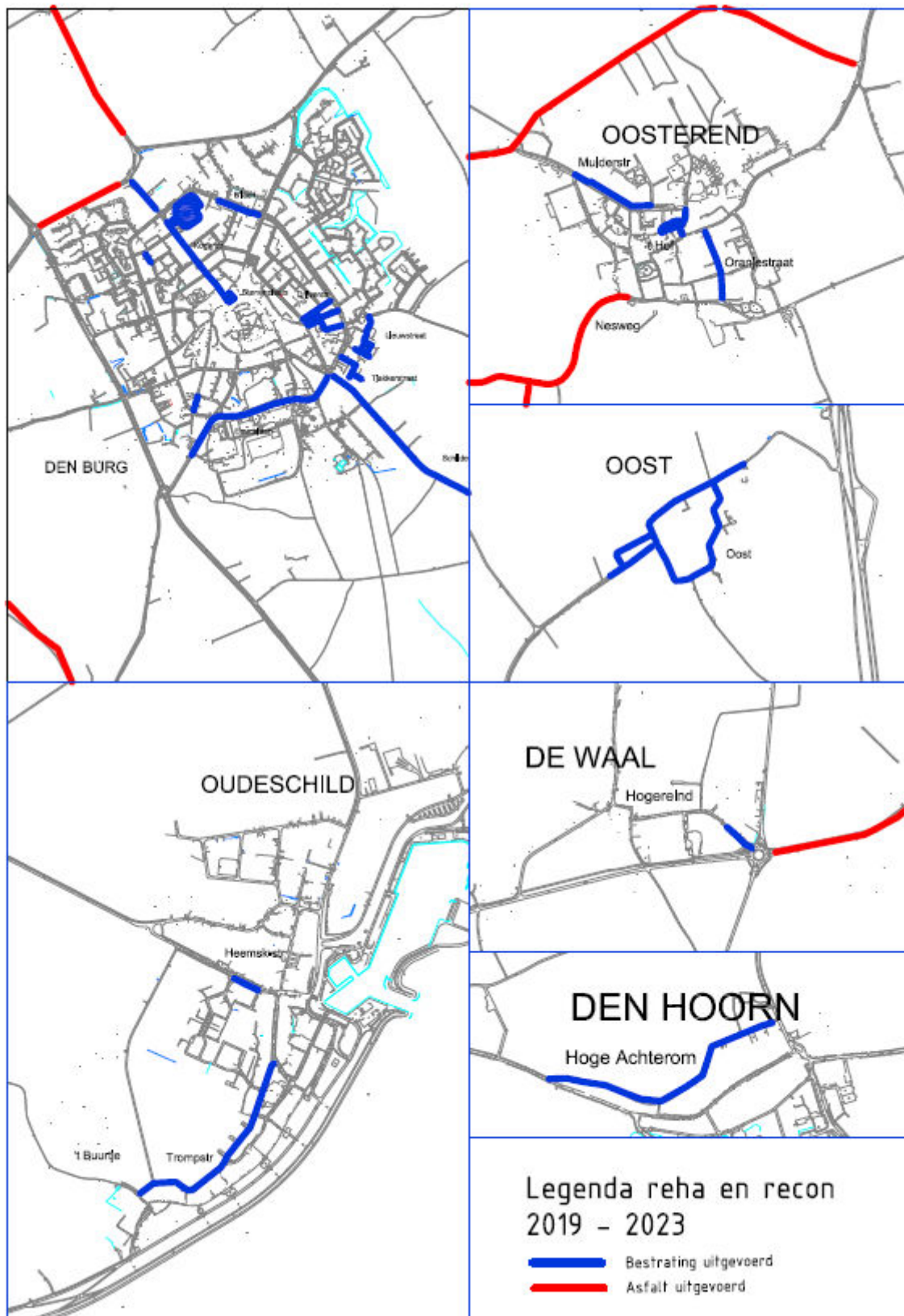


**Bijlage 2a - Uitgevoerde werken 2019 - 2023 buitengebied**

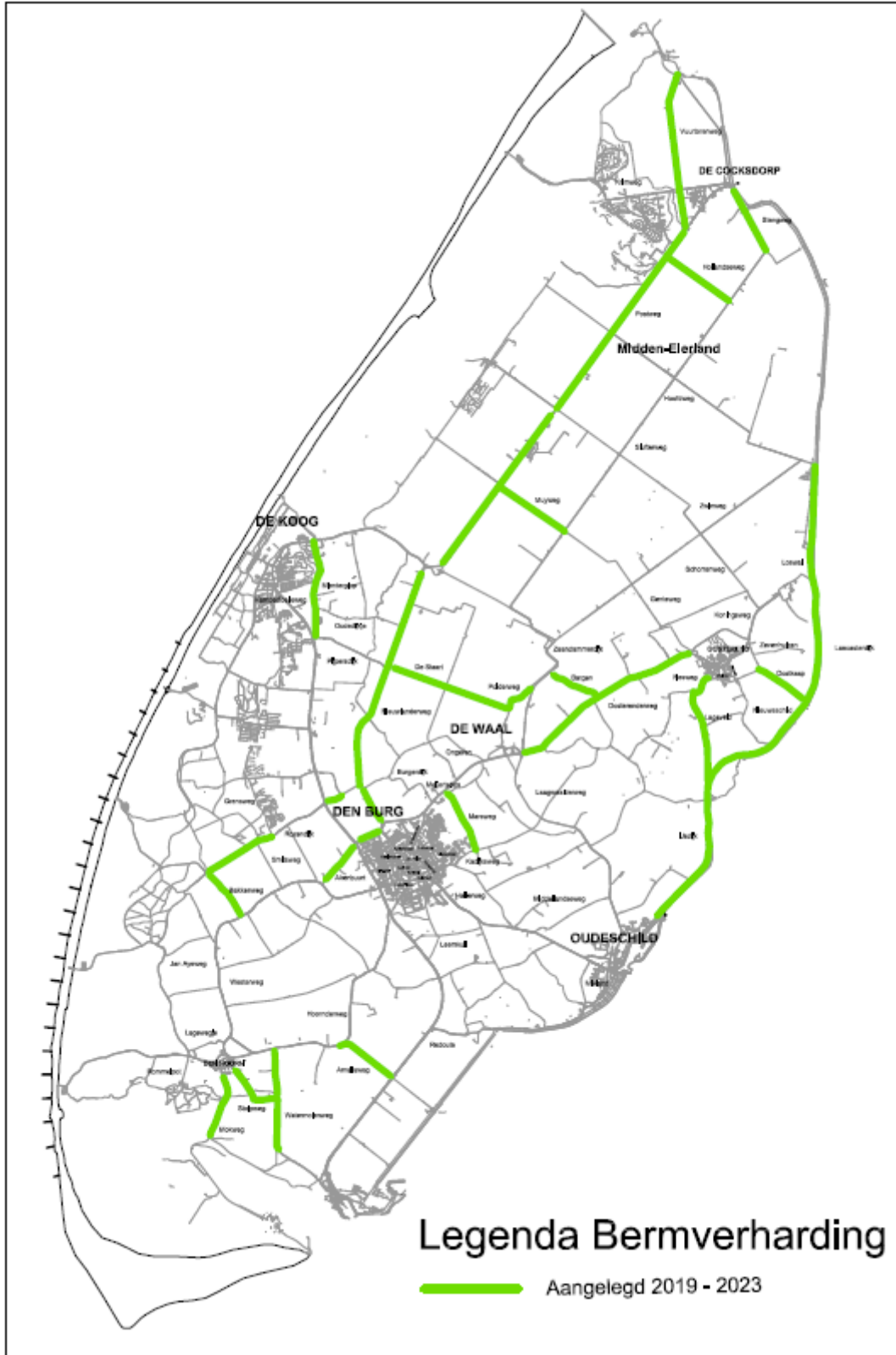


Beheerplan Wegen 2024 - 2028

Bijlage 2b - Uitgevoerde werken 2019 - 2023 dorpskernen

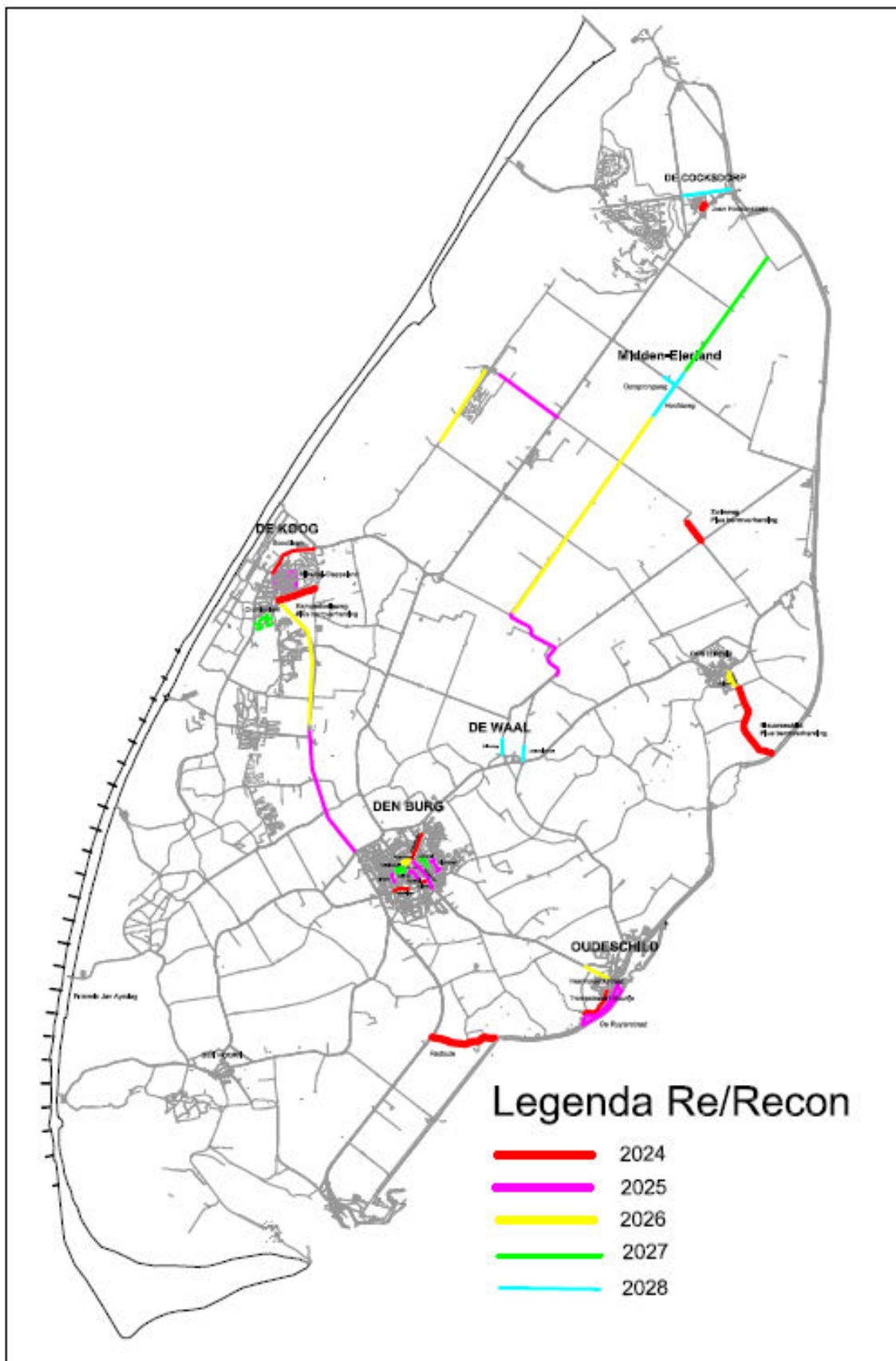


**Bijlage 3 Aangelegde bermverharding 2019 - 2023**

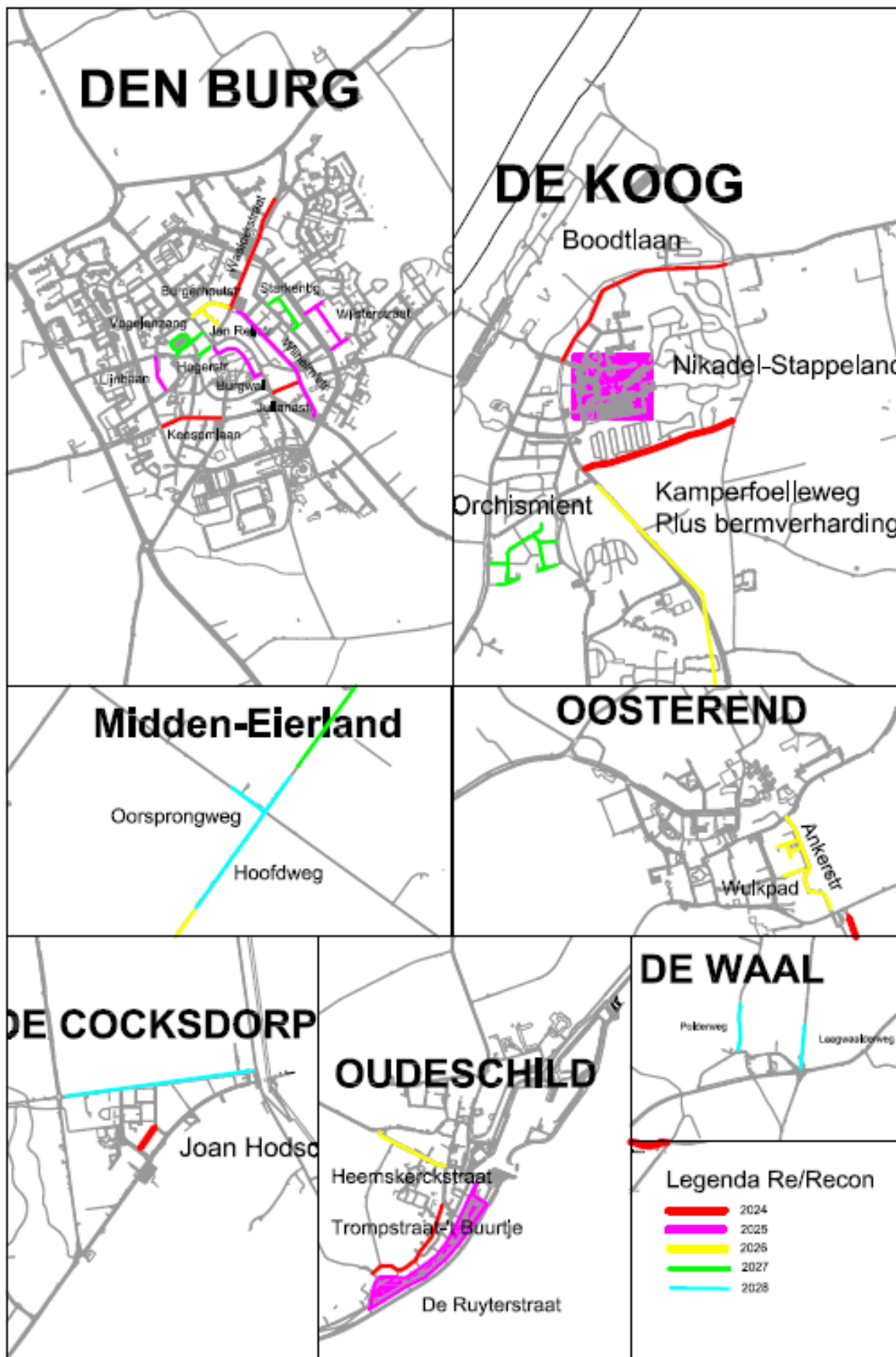


Beheerplan Wegen 2024 - 2028

**Bijlage 4 Geplande reconstructies / rehabilitaties buiten bebouwde kom**



**Bijlage 5 Geplande reconstructies / rehabilitaties binnen bebouwde kom**



## Beheerplan Wegen 2024 - 2028

## Bijlage 6 Overzichten Rehabilitaties en Reconstructies 2024 - 2028

## Rehabilitaties

Nr.	Wegnaam	Bermverharding	Jaar
1	Kamperfoelieweg	Ja	2024
2	Nieuweschild	Ja	2024
3	Zwinweg	Ja	2024
3	Kadijksweg		2025
4	Pontweg		2025/26
5	Westergeest		2028
6	Zaandammerdijk	Ja	2025
7	Zanddijk		2027
8	Kerkstraat - Oosterend		2028
9	Oudedijkje		2028
10	Wintergroen		2026
11	Slufterweg - west		2027

## Reconstructies

Nr.	Wegnaam	Aandacht	Jaar
1	Kantoorstraat	Voetgangersgebied	2024
2	Redoute	60 km weg - vrachtverkeer	2024
3	Hoofdweg	60 km weg - fietsers	2026/27
4	Beatrixlaan	Afwaardering naar 30 km weg	2028
5	Binnenburg	Voetgangersgebied	2026
6	Burgerhoutstraat	30 km weg	2025
7	Burgwal	Voetgangersgebied	2026
8	De Houtmanstraat	30 km weg	2026
9	Duinroosstraat	30 km weg	2026
10	Jonkerstraat	30 km weg	2027
11	Kotterstraat	30 km weg	2028
12	Noordwester	30 km weg	2028
13	Parnassiastraat	30 km weg	2027
14	Ploeglanderweg	30 km weg - fietsers	2025
15	Ruijslaan	30 km weg - fietsers	2027
16	Schoonoordsingel	30 km weg	2027
17	Strijbosstraat	30 km weg	2026
18	Wilhelminalaan	30 km weg	2025
19	Naalrand	30 km weg	2028
20	Kamerstraat	30 km weg	2028
21	Klimpstraat	30 km weg	2028



**Bijlage 7 Overzicht bermverharding: bestaand en nieuw**



Beheerplan Wegen 2024 - 2028

Bijlage 8 Overzicht bestaande fietspaden op Texel



# Raadsbesluit

## Beheerplan Wegen Texel 2024 - 2028

### 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

De raad van de gemeente Texel:

gelezen het advies van burgemeester en wethouders;

gehoord de raadscommissie;

### Gelet op

- Gemeentewet en Wegenwet



### Overwegende

- In het kader van de Wegenwet heeft de gemeente de zorgplicht om als een goed beheerder haar wegen in goede staat van onderhoud te houden.

### Besluit

1. het Beheerplan Wegen Texel 2024 vast te stellen en de financiële consequenties integraal af te wegen tijdens de behandeling van de Programmabegroting 2024.

### Ondertekening

Vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 18-10-2023,	
De griffier,	De voorzitter,
	
	Zaaknummer 3378336

### Bijlagen

1. Beheerplan Wegen Texel 2024 - 2028
---------------------------------------