

Gemeente Texel

# Wegencategoriseringsplan

## Gemeente Texel 2019



*Omdat we ons verplaatsen*

adviseurs  
mobiliteit  
**Goudappel  
Coffeng**

Gemeente Texel

# Wegencategoriseringsplan

Gemeente Texel

Datum	09 januari 2019
Kenmerk	001897.20190109.R1.03
Eerste versie	12 oktober 2018

## Documentatiepagina

Oprachtgever(s)	Gemeente Texel
Titel rapport	Wegencategoriseringsplan Gemeente Texel 2019
Kenmerk	001897.20190109.R1.03
Datum publicatie	09 januari 2019
Projectteam Goudappel Coffeng	

Inhoud	Pagina	
<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>6</b>
1.1	Ontwikkeling van mobiliteit	6
1.2	Onderzoeksopzet	6
1.3	Doelstellingen	7
1.4	Leeswijzer	7
<b>2</b>	<b>Categorisering voor een herkenbaar wegennet</b>	<b>8</b>
2.1	Duurzaam Veilig	8
2.2	Wegencategorisering	9
2.2.1	Stroomwegen	9
2.2.2	Gebiedsontsluitingswegen	10
2.2.3	Erftoegangswegen	10
2.3	Huidige verkeersbeleid	11
2.3.1	Mobiliteitsplan Texel	11
2.3.2	Fietsnetwerk	11
<b>3</b>	<b>Huidige categorisering en gebruik</b>	<b>13</b>
3.1	Huidige categorisering	13
3.1.1	Buiten de bebouwde kom	14
3.1.2	Binnen de bebouwde kom	14
3.2	Autoverkeer	15
3.3	Openbaar vervoer	16
3.4	Fietsverkeer	16
3.5	Landbouwverkeer en nood- en hulpdiensten	17
<b>4</b>	<b>Doelstelling(en) &amp; afwegingskader</b>	<b>18</b>
4.1	Hoofddoelstelling	19
4.2	Doelstellingen en belangen per beleidsveld	19
4.2.1	Verkeer & vervoer	19
4.2.2	Fietsverkeer	19
4.2.3	Openbaar vervoer	19
4.2.4	Nood- en hulpdiensten	20
4.2.5	Natuur & water	20
4.2.6	Beheer en onderhoud (Gemeentewerken)	20
4.2.7	Economische zaken	20
4.2.8	Stedenbouw & Cultuurhistorie	20
4.2.9	Duurzaamheid	20
4.2.10	Toerisme	21
4.2.11	Financiën	21
4.2.12	Verkeersveiligheid	21
4.3	Afwegingskader	22
4.4	Duurzaam Veilig in aangepaste vorm	22
4.4.1	80 min wegen	23
4.4.2	60 vrijliggend fietspad	23

4.4.3	60 plus	23
<b>5</b>	<b>Wegencategorisering 2018</b>	<b>24</b>
5.1	Wensbeeld conform Duurzaam Veilig	24
5.2	Maatwerklocaties	27
5.2.1	Emmalaan Den Burg	27
5.2.2	De Staart	28
5.2.3	Laagwaalderweg – Zaandammerdijk – Hoofdweg	28
5.2.4	Haven Oudeschild	29
5.2.5	Natuurgebieden en bos	29
5.2.6	Maatwerklocaties op kaart	30
5.3	Definitieve wegcategorisering	31

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

# 2

## Categorisering voor een herkenbaar wegennet

### 2.1 Duurzaam Veilig

Duurzaam Veilig is een visie die vanaf begin jaren '90 door verschillende Nederlandse overheden is ontwikkeld om tot een veiliger en herkenbaarder wegennet 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 principes<sup>1</sup>:

- 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;

---

<sup>1</sup> Bron: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV)

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

- De andere twee principes zijn organisatieprincipes:

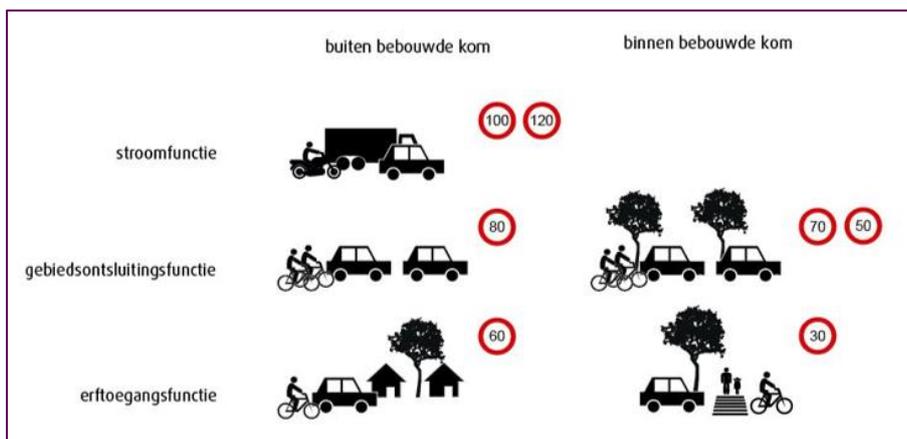
(4) **Effectief belegde verantwoordelijkheid**;

(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.

## 2.2 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 2.1 schematisch weergegeven.



Figuur 2.1: Schematische weergave wegcategorieën Duurzaam Veilig.

### 2.2.1 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.

### 2.2.2 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 2.2: Voorbeeld gebiedsontsluitingsweg.*

### 2.2.3 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 2.3: Voorbeeld erftoegangsweg.*

## 2.3 Huidige verkeersbeleid

### 2.3.1 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 wegencategoriseringsplan. 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.

### 2.3.2 Fietsnetwerk

In 2016 hebben vrijwilligers van de Fietsersbond 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 ovlocaties met een te lage stallingscapaciteit. Om de knelpunten op te lossen, zal een verbeteringsplan moeten worden gemaakt op een of meerdere hoofdaspecten, te weten: verkeersveiligheid, bereikbaarheid, comfort en/of vervoerswaarde".

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

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

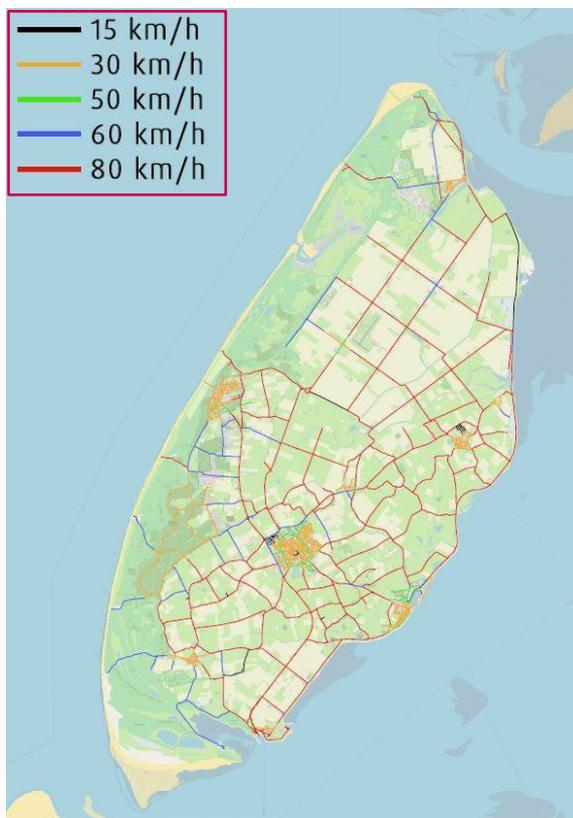
- Hoge fiets- en auto-intensiteiten Ruijslaan in de zomerperiode in combinatie met fietsers op de rijbaan.

# 3

## Huidige categorisering en gebruik

### 3.1 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 3.1 zijn de huidige maximumsnelheden weergegeven, zoals in 1999 vastgesteld door de gemeenteraad.



*Figuur 3.1: 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 3.1 toont echter aan dat op de meeste wegen nu een maximumsnelheid van 80 km/h geldt.

### 3.1.1 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 maximum snelheid 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 3.2 zijn twee voorbeelden van een dergelijke situatie weergegeven.



*Figuur 3.2: De Postweg (links) en de Hollandseweg.*

De Postweg is een voorbeeld van een weg waar door het aanleggen van betongrasstroken 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.

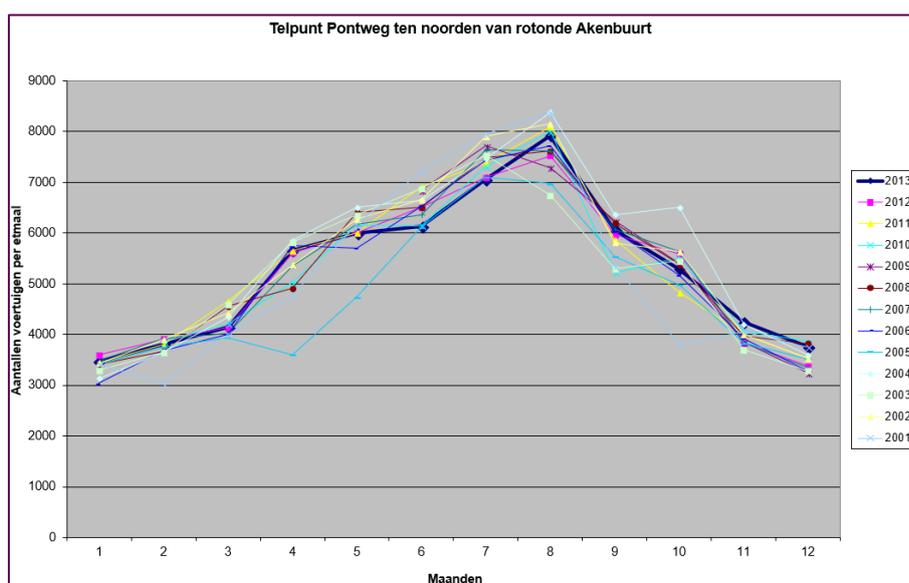
### 3.1.2 Binnen de bebouwde kom

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.

## 3.2 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 3.3 is te zien dat over de periode 2001-2013 steeds een intensiteitspiek wordt bereikt in juli of augustus.



Figuur 3.3: 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.

## 3.3 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 3.4: Lijnnetkaart 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.

## 3.4 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.

### 3.5 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.

# 4

## 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 wegencategorisering is gekomen en tot slot wordt gekeken naar locaties waar Duurzaam Veilig in een aangepaste vorm beter aansluit bij de situatie.

## 4.1 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 wegcategorisering conform Duurzaam Veilig, om tot een veilig en herkenbaar Texels wegennet te komen.**

## 4.2 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.

### 4.2.1 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.

### 4.2.2 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.

### 4.2.3 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.

#### **4.2.4 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.

#### **4.2.5 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.

#### **4.2.6 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.

#### **4.2.7 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.

#### **4.2.8 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.

#### **4.2.9 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.

#### 4.2.10 Toerisme

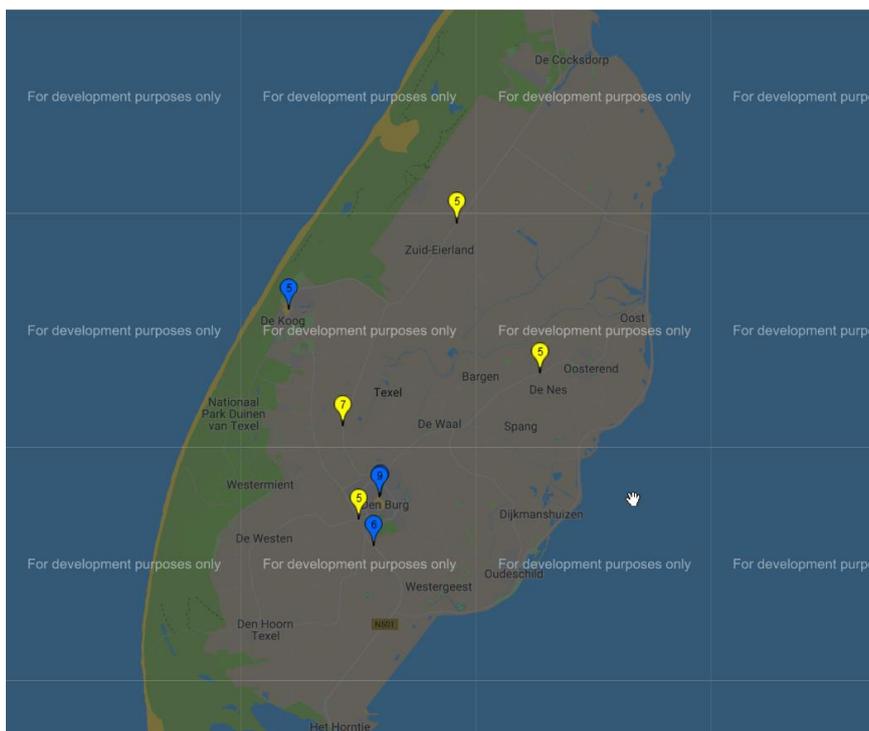
Vanuit het oogpunt van toerisme is een goede bereikbaarheid van de toeristische trekpleisters van groot belang. Dat geldt voor de stranden en natuurgebieden, maar ook voor de kernen. In de kernen bevinden zich horecagelegenheden, overnachtingsgelegenheden en andere publiekstrekkers. Deze moeten met elke vervoerswijze goed bereikbaar zijn. Naast goede wegen zijn goede fiets- en openbaar vervoervoorzieningen zeer belangrijk. Tegelijkertijd is behoud van het landschap van belang voor de toeristische waarde van Texel. Ook verkeersveiligheid is een belangrijk aandachtspunt, omdat veel toeristen zich verplaatsen op de fiets.

#### 4.2.11 Financiën

Met het op- of afwaarderen van een weg gaan kosten gepaard. Uiteindelijk zullen de keuzes financieel tegen het licht worden gehouden. Er zal moeten worden afgewogen of de maatregelen op korte termijn binnen het beschikbare budget vallen en of de maatregelen bijdragen aan het halen van de doelstellingen.

#### 4.2.12 Verkeersveiligheid

Het realiseren van een verkeersveilig en herkenbaar wegennet is de belangrijkste doelstelling van dit wegencategoriseringsplan. Uit de ongevals cijfers op Texel blijkt dat op een aantal locaties meerdere ongevallen hebben plaatsgevonden in de afgelopen jaren. Het gaat om locaties als weergegeven in figuur 4.1.



Figuur 4.1: Locaties met 5 ongevallen of meer in de periode 2012 t/m 2017.

### 4.3 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 maximum snelheid 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 Cocksdoorp 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.

### 4.4 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 erftoegangsweg buiten de bebouwde kom te maken. Het betreft de volgende categorieën:

- 80 km/h met vrijliggende fietsvoorziening en geregelde voorrang (80 Min);
- 60 km/h met vrijliggende fietsvoorziening en ongeregelde voorrang (60 Vrijliggend fietspad);

- 60 km/h met vrijliggende fietsvoorziening en geregelde voorrang (60 Plus).

#### 4.4.1 80 min wegen

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 80 min geïntroduceerd. 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 80 min profiel kunnen ruimtelijke beperkingen of financiële haalbaarheid zijn.

#### 4.4.2 60 vrijliggend fietspad

Dit betreft een wegcategorie waarbij de wens wel is om de bestaande 80 km/h terug te brengen naar 60 km/h maar waar in de huidige situatie al een bestaand vrijliggend fietspad ligt. Bij een standaard 60 km/h profiel worden fietsers op de rijbaan afgewikkeld. In de categorie 60 vrijliggend fietspad kan beiden. Er mag zowel op de weg als op het fietspad gefietst worden. Het vrijliggende fietspad wordt daarmee een onverplicht vrijliggend fietspad. Kruisingen met andere erftoegangswegen worden in principe gelijkwaardig afgewikkeld.

#### 4.4.3 60 plus

Voor de 60 plus wegen geldt min of meer hetzelfde als bij de categorie '60 vrijliggend fietspad'. Het belangrijkste verschil is dat op deze wegen de voorrang wel geregeld is. Deze categorie wordt dan ook enkel ingezet op locaties waar ook een bepaalde mate van ontsluitend verkeer op rijdt. Alle kernen worden of via een 80 km/h weg of een 60 plus weg ontsloten.

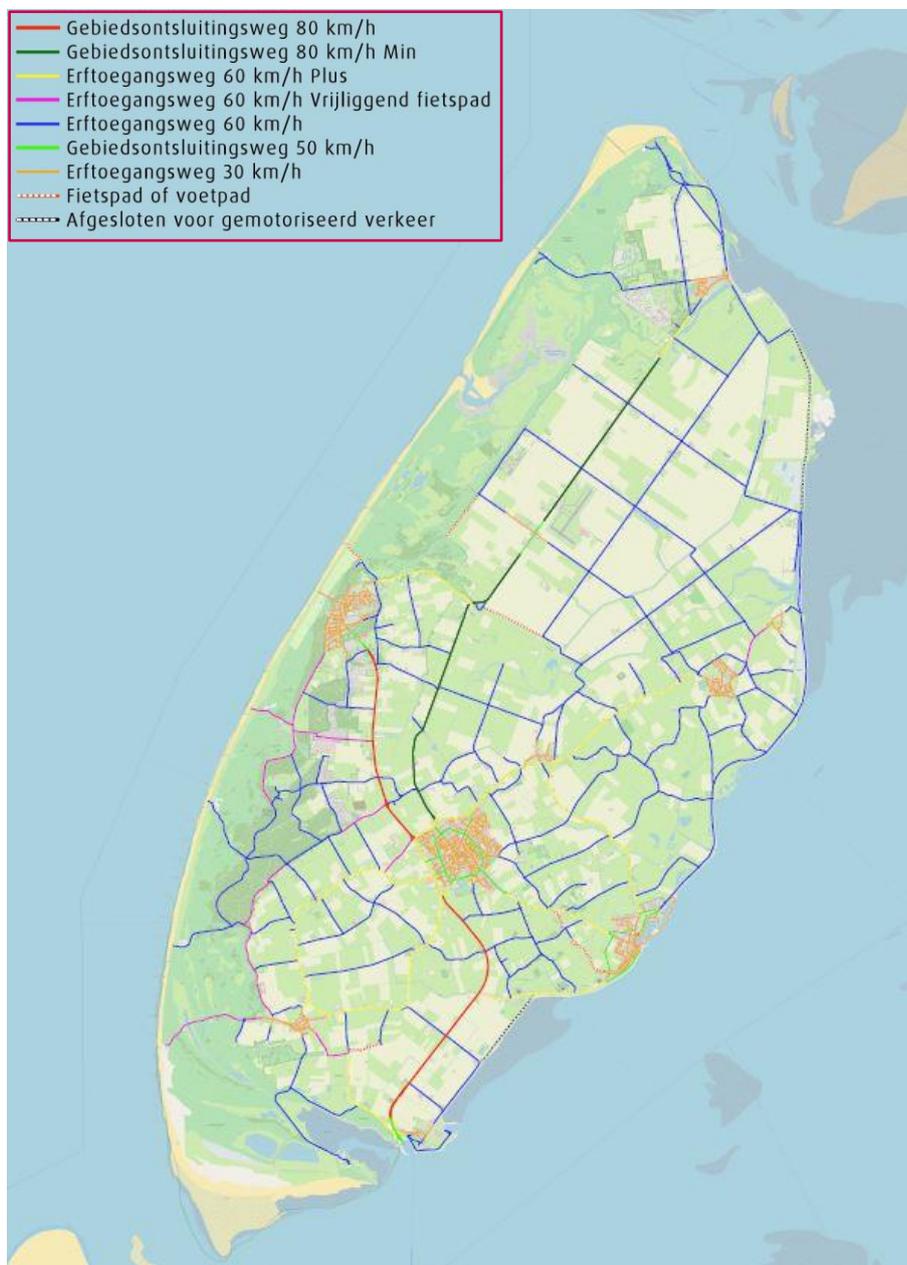
# 5

## 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.

### 5.1 Wensbeeld conform Duurzaam Veilig

In het vorige hoofdstuk is de specifieke Texelse maatwerkstructuur beschreven. De drie subcategorieën 80 Min, 60 Plus en 60 Vrijliggend Fietspad worden als onderdeel van de maatwerkstructuur toegevoegd aan de bestaande Duurzaam Veilig-categorieën. Hierdoor ontstaat een conceptcategorisering, zoals weergegeven in figuur 5.1.



Figuur 5.1: 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.

De wegen die worden afgewaardeerd naar erftoegangsweg 60 km/h, maar reeds een vrijliggend fietspad hebben, zijn in beginsel gecategoriseerd als 60 Vrijliggend Fietspad. Enkel de ontsluitende wegen richting de kernen krijgen een 60 plus 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.

### 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 80 Min-categorie. 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



*Figuur 5.2: 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 rigoures 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.

## 5.2 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 verkeersoorten 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.

### 5.2.1 Emmalaan Den Burg

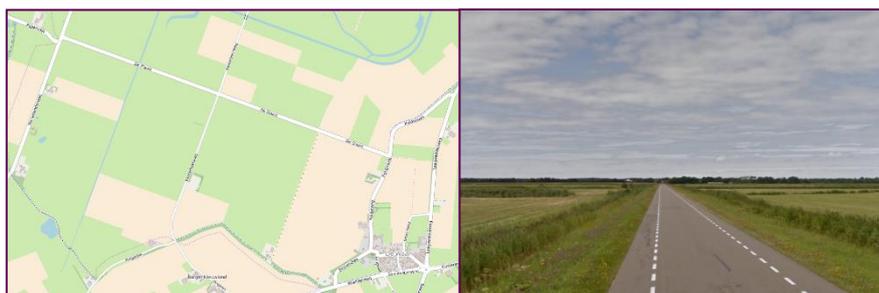


*Figuur 5.3: De Emmalaan in Den Burg.*

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.

### 5.2.2 De Staart



*Figuur 5.4: 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.

### 5.2.3 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 60 Plus. 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.

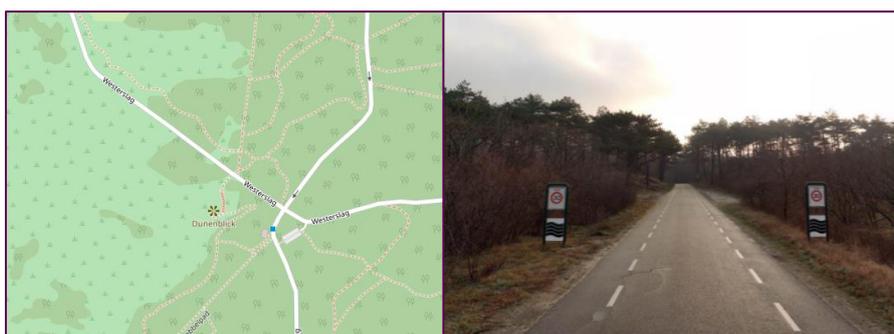
#### 5.2.4 Haven Oudeschild



*Figuur 5.5: 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.

#### 5.2.5 Natuurgebieden en bos



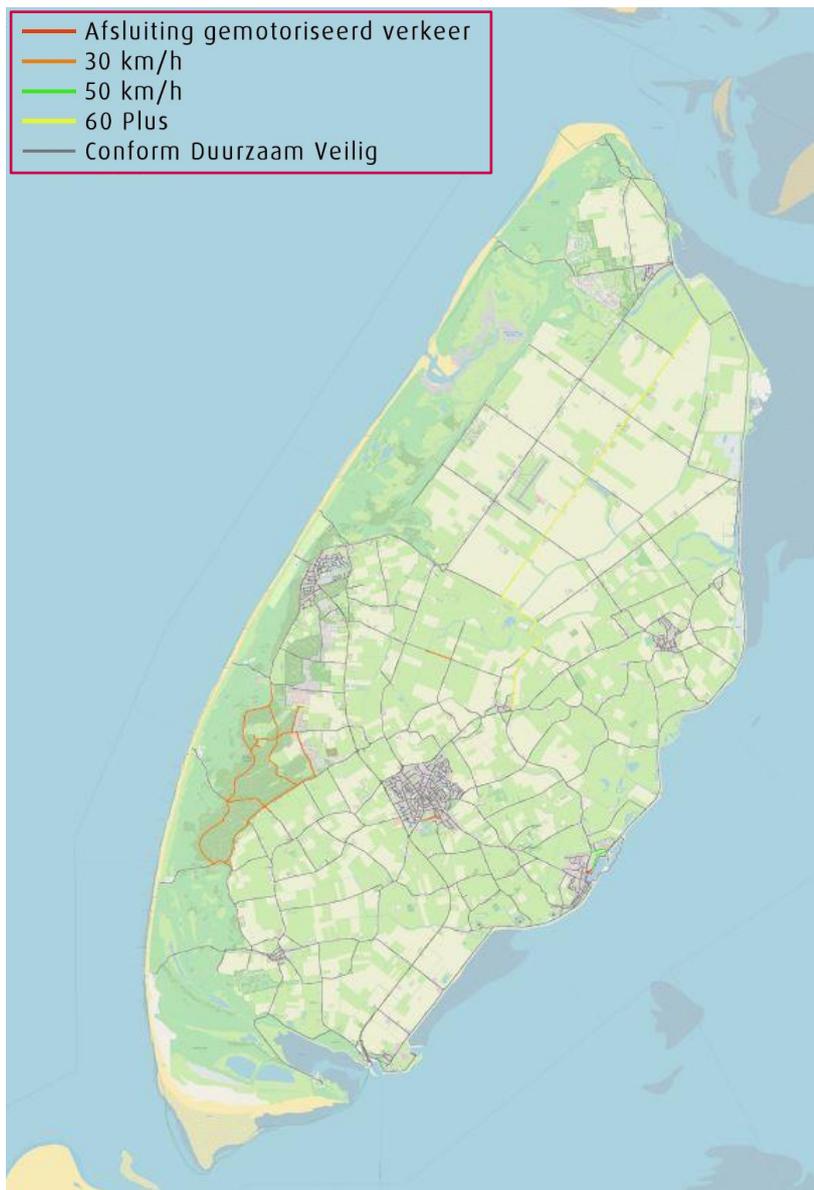
*Figuur 5.6: De Westerslag.*

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 maximum snelheid van 30 km/h alleen voor binnen de bebouwde kom. Stiltegebieden in het buitengebied komen ook in aanmerking voor een maximum snelheid 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 maximum snelheid van het gemotoriseerd verkeer hier te handhaven.

### 5.2.6 Maatwerklocaties op kaart

Alle afzonderlijke locaties, zoals beschreven in paragrafen 5.2.1 tot en met 5.2.4, zijn weergegeven in de kaart in figuur 5.7.



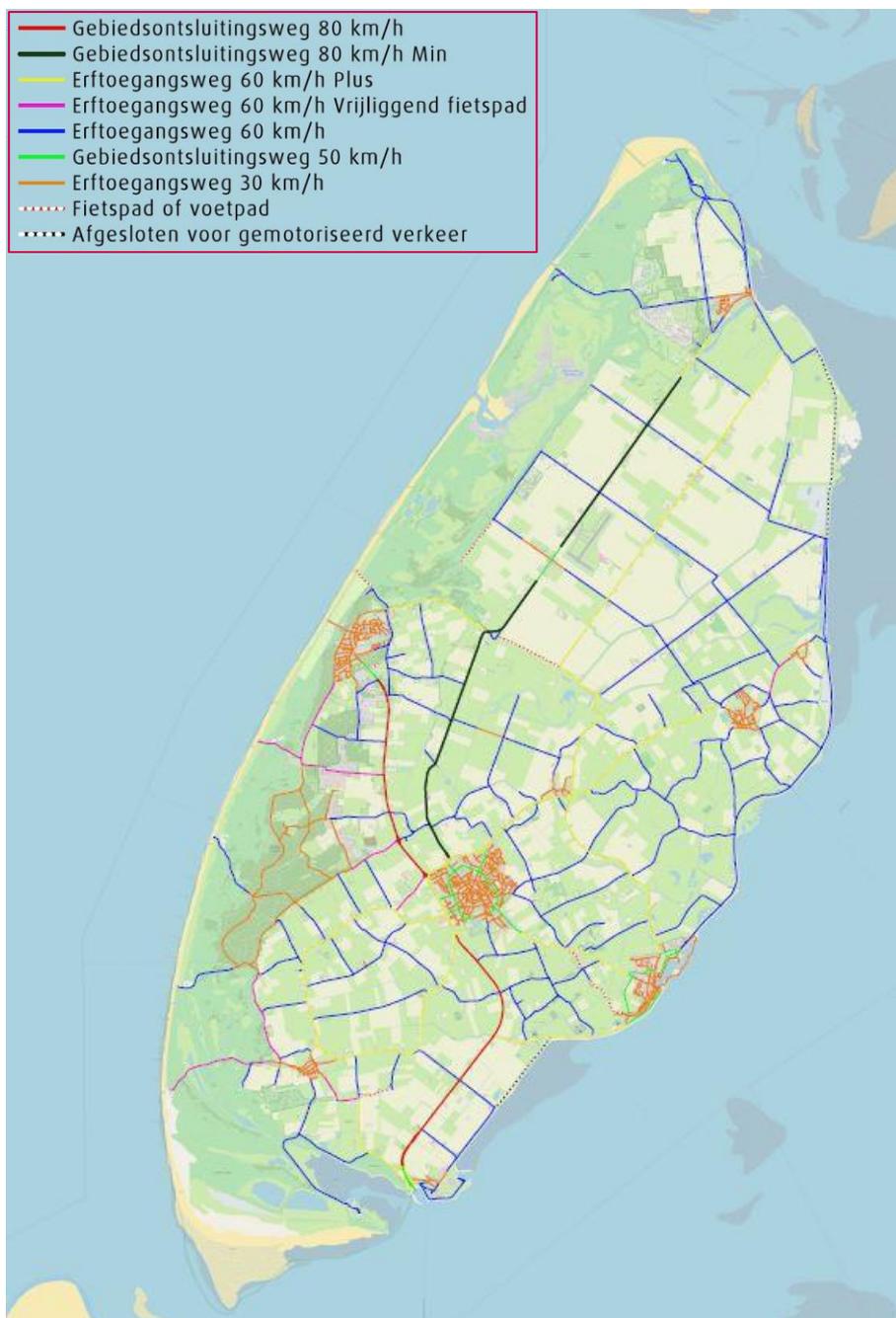
*Figuur 5.7: Verschillende maatwerklocaties.*

### 5.3 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 5.8.



*Figuur 5.8: Definitieve wegcategorisering.*

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

[www.goudappel.nl](http://www.goudappel.nl)  
[goudappel@goudappel.nl](mailto:goudappel@goudappel.nl)

adviseurs  
mobiliteit  
**Goudappel  
Coffeng**