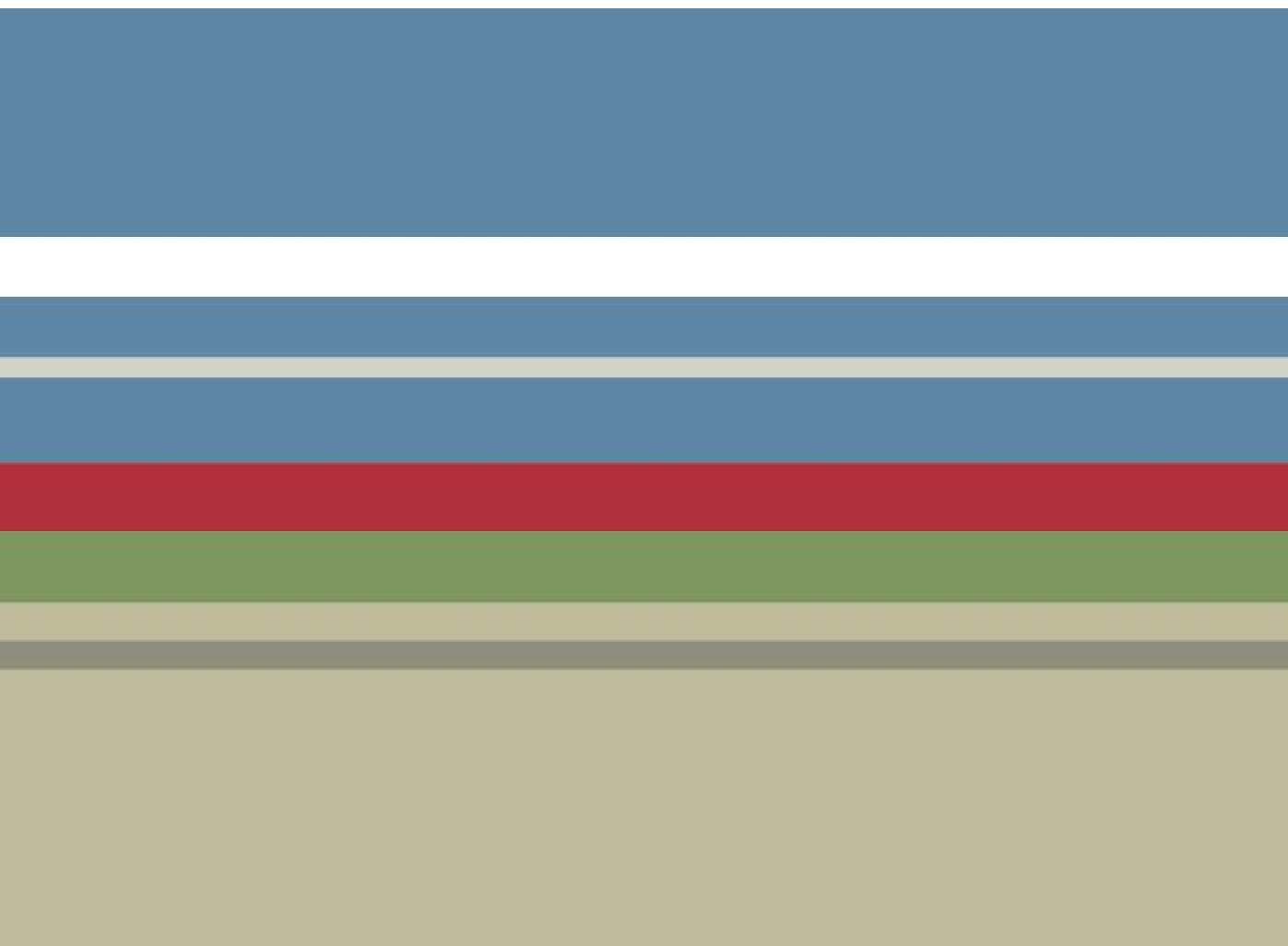


## Categoriseringsplan Texel



**Startnotitie**



# Inhoudsopgave

Voorwoord .....	5
<b>1. Wat willen we bereiken .....</b>	<b>7</b>
Paragraaf 1.1 Doelstelling .....	7
Paragraaf 1.2 Opdracht(geverschap).....	7
<b>2 Wat is de situatie .....</b>	<b>9</b>
Paragraaf 2.1 Aanleiding.....	9
Paragraaf 2.2 Huidige situatie .....	9
<b>3 Wat zijn de kaders .....</b>	<b>11</b>
Paragraaf 3.1 Trends en ontwikkelingen .....	11
Paragraaf 3.2 Keuzemodellen.....	11
Paragraaf 3.3 Omschrijving kaders.....	11
<b>4 Wat gaan we doen? .....</b>	<b>13</b>
Paragraaf 4.1 Waar gaat het over? .....	13
Paragraaf 4.2 Op te leveren product(en).....	14
Paragraaf 4.3 Relatie met andere projecten/trajecten.....	14
<b>5 Hoe doen we het .....</b>	<b>15</b>
Paragraaf 5.1 Geld.....	15
Paragraaf 5.2 Organisatie .....	15
Paragraaf 5.3 Kwaliteit .....	15
Paragraaf 5.4 Informatie .....	15
Paragraaf 5.5 Tijd .....	16
Paragraaf 5.6 Communicatie .....	16
Paragraaf 5.7 Succesfactoren .....	16
Paragraaf 5.8 Risico's en beheersmaatregelen .....	16





## Voorwoord

In deze startnotitie leest u over de aanpak, redenen, trends en ontwikkelingen, kaders, budget, betrokkenen en planning.

Als deze startnotitie overeen komt met de opdracht die u ons gegeven heeft, dan kunt u deze notitie vaststellen. Heeft u wijzigingen, dan worden deze verwerkt.

Door de startnotitie (met eventuele wijzigingen) vast te stellen, stemt u in met de kaders die bij de uitwerking van belang zijn.





# 1. Wat willen we bereiken

## 1.1 Doelstelling

Een categoriseringsplan gaat primair over verkeersveiligheid. Een categoriseringsplan is nadrukkelijk geen gebiedsvisie, maar geeft duidelijkheid over het weggebruik. Richting de weggebruiker wordt zo aan verwachtingsmanagement gedaan.

## 1.2 Opdracht(geverschap)

De gemeenteraad heeft hiervoor opdracht gegeven bij het vaststellen van het Actieplan Mobiliteit. Gedelegeerd opdrachtgever is de portefeuillehouder Wegen wethouder de heer F. Kingma.







## 2 Wat is de situatie

### 2.1 Aanleiding

Het huidige vigerende categorisering van de Texelse wegen is van 1999. De mobiliteit heeft in de afgelopen jaren een flinke ontwikkeling doorgemaakt. Twee zaken spelen daarin een grote rol wat de reden is voor deze actualisatie:

1. Toenemend autoverkeer
2. Grote toename van fietsers

### 2.2 Huidige situatie

Momenteel geldt het vigerende categorisering van de Texelse wegen uit 1999.



## 3 Wat zijn de kaders

### 3.1 Trends en ontwikkelingen

De onderlegger voor het Categoriseringsplan Texel is de door de gemeenteraad vastgestelde Mobiliteitsvisie 2015 - 2025. De in deze visie genoemde trends en ontwikkelingen zijn:

De mobiliteitsvisie beschrijft hoe we met verkeersmobiliteit op ons eiland willen omgaan in de periode 2015 - 2025. Daarbij is rekening gehouden met de verwachte ontwikkelingen voor de komende jaren:

1. 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.
2. de bevolkingssamenstelling verandert, het aantal ouderen (met eigen vervoer, reislustig en actief) neemt toe.
3. het openbaar vervoer op het platteland staat onder druk.
4. Nederland blijft een fietsland maar in het fietsverkeer valt geen groei te verwachten.
5. het aantal naar Texel vervoerde auto's en personen zal flink toenemen.
6. door de toename van het autogebruik zal de parkeerdruk stijgen.

Rekening houdend met deze trends en ontwikkelingen zal het categoriseringsplan worden opgesteld.

### 3.2 Keuzemodellen

Niet van toepassing

### 3.3 Omschrijving kaders

Het kader is de visie van de gemeente wat verwoord is in de Structuurvisie Texel op Koers en in de Mobiliteitsvisie:

#### Structuurvisie Texel op Koers

De dorpen, de openbare gebouwen en voorzieningen, de toeristische trekpleisters en de hoofdingangen van het Nationaal Park 'Duinen van Texel' zijn goed bereikbaar.

Er is een uitgebreid netwerk van goed onderhouden fietspaden. De historische dorpskernen zijn primair ingericht voor de voetganger en de fietser. Tevens is in Den Burg, De Koog en Oudeschild het centrum afgesloten voor gemotoriseerd verkeer.

#### De Texelse kernwaarden

Bij alles wat de gemeente doet, gaat ze uit van de Texelse kernkwaliteiten:

- rust en ruimte
- rijkdom aan natuur en cultuurlandschappen
- grote afwisseling in landschappen en landgebruiksvormen
- de Texelse identiteit
- het specifieke eilandkarakter
- nachtelijke duisternis
- de maritieme monumenten.

Daarnaast zijn er meer factoren die Texel tot een uniek eiland maken: de verbondenheid van de Texelaars met hun eiland en met elkaar, de eilandeconomie met zijn vele, gevarieerde, kleinschalige bedrijven, de gastvrijheid, hoge mate van dienstverlening en veiligheid.

Het resultaat van het project Planet Texel heeft geleid tot de 7 Texel Principes. Deze vormen de inspiratiebron voor nieuwe initiatieven, passend bij het fundament van de vastgestelde Texelse Kernwaarden. De Texelse kernwaarden zijn en blijven het toetsingskader voor alle ontwikkelingen op Texel.

**De Texelprincipes zijn:**

1. Vertrek vanuit natuur en landschap
2. Ga voor echt Texels en Texels eigen
3. Koester eenheid in diversiteit
4. Bloesem in het seizoen
5. Blijf juttten, pionieren en innoveren
6. Koppel schoonheid aan schoonheid
7. Ruim lekker op en haal oerkwaliteit weer boven

**Mobiliteitsvisie**

Uit voorgaande richtinggevende conclusies en uitgangspunten is voor Texel is de volgende Texelse mobiliteitsvisie opgesteld. Deze visie vormt de basis voor toekomstige maatregelen op het eiland:

Texel is het Waddeneiland waar wat te kiezen is. Goed bereikbaar voor iedereen, toerist en Texelaar, met welk type vervoer dan ook, dus ook met de auto. De Texelse kernwaarden rust en ruimte, rijkdom aan natuur en cultuurlandschappen, de Texelse identiteit en het specifieke eilandkarakter, bepalen de attractiviteit van het eiland. Daar bloeit het toerisme op en dat is waar Texel zijn populariteit aan ontleent. Die eigen identiteit van Texel moet zonder meer behouden blijven. Daarom moeten we investeren in duurzaamheid en kwaliteit. We moeten zorgen voor goed onderhouden fietspaden en aantrekkelijk openbaar vervoer. We laten de keuze vrij maar gaan inwoners en toeristen stimuleren om zoveel mogelijk gebruik te maken van milieuvriendelijke vervoerwijzen.

**Technisch kader**

Het technische kader zijn de richtlijnen van het CROW.

## 4 Wat gaan we doen?

### 4.1 Waar gaat het over?

Het betreft het actualiseren van de categorie-indeling van de wegen op Texel, plus een actieplan.

De verschillende stappen zijn nader uitgewerkt in onderstaande tabel.

Fase	Doel	Doelgroep	Fysiek project		Planning
			Naam	format	
<b>0. Check project</b>	<b>Project?</b>	<b>Organisatie</b>	Checklist	Checklist	april 2018
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Is dit een project?</li> <li>Moeten wij het doen?</li> </ul>				
<b>1. Initiatief</b>	<b>Idee</b>	<b>t/m Raad</b>	Startdocument	Kadernotitie	april 2018
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Heldere opdracht</li> <li>Wat is de probleemstelling?</li> </ul>			Startdocument	
<b>2. Definitie</b>	<b>Wat doen?</b>	<b>Organisatie</b>	Projectplan	Projectplan	mei 2018
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkenning haalbaarheid</li> <li>Wensen &amp; Eisen analyseren</li> </ul>				
<b>3. Ontwerp</b>	<b>Hoe doen?</b>				mei 2018
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rapportage over mogelijke oplossingen</li> </ul>		Voorlopig ontwerp Definitief ontwerp	Analyse & Veldonderzoek	
<b>4. Voorbereiding</b>	<b>Hoe maken?</b>				juli 2018
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Organiseren</li> </ul>		Bestek & Contract	Concept Beleidsplan	
<b>5. Uitvoering</b>	<b>Doen</b>		Toezicht & Oplevering Beheerplan	Definitief Beleidsplan	augustus 2018
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Schop in de grond</li> </ul>			Uitvoeringsplan en vervolgproducten	
<b>6. Evaluatie &amp; Overdracht</b>	<b>In stand houden</b>		Overdrachts- document Evaluatie	Overdrachts- document Evaluatie	september 2018

#### **4.2 Op te leveren product(en)**

1. Categoriseringsplan
2. Actieplan uitwerking categorisering

#### **4.3 Relatie met andere projecten/trajecten**

Beheerplan Wegen 2019 - 2023

## 5 Hoe doen we het

### 5.1 Geld

De gemeenteraad heeft voor de verdere uitwerking van het Actieplan Mobiliteit jaarlijks € 25.000,- ter beschikking gesteld. Hieruit wordt dit plan betaald.

### 5.2 Organisatie

Bij het opstellen van het categoriseringsplan is het van belang uitgangspunten uit andere beleidsnotities te betrekken. Daarom zal het projectteam tevens bestaan uit adviseurs van het Team Beleid.

Het projectteam ziet als volgt uit.

Projectleider: Christian Hamers/ regievoerder Inrichting en Beheer

Wegbeheerder: Bert Dennenberg

Beleidsmedewerker Openbare Ruimte: Don Boot

Beleidsmedewerker Ruimtelijke Ontwikkeling: Eveline Lindenbergh

Beleidsmedewerker Duurzaamheid: Pieter de Vries

Vanwege de specifieke verkeerskundige expertise en werkvoorbereidingscapaciteit (maken wegprofielen) die noodzakelijk is voor het opstellen van het plan, is Goudappel Coffeng ingehuurd. Dit mede omdat de werklast van de gemeentelijke organisatie al groot is.

Inschakeling belanghebbenden

Wij stellen voor om drie informatiesessies te houden met de volgende belanghebbenden:

- dorpscommissies;
- ondernemersverenigingen;
- TOP, JONT, VVV, TESO en De Krim.

In stap 3 gaat de projectgroep of een deel van de projectgroep met diverse belanghebbenden in gesprek. We geven een presentatie over de aanleiding en het hoe en waarom van een categorisering: waarom is het belangrijk dat je daar als gemeente over nadenkt en keuzes in maakt? Wij laten zien welke functies we binnen de gemeente willen onderscheiden en welke kenmerken daarbij horen. We geven aan waarom het belangrijk is om bepaalde wegen in meer of mindere mate een verkeers- of verblijfsfunctie te geven. Dit is essentieel voor de discussie: wat houdt duurzaam veilig in en wat betekent dit voor de burger?

Als aanzet laten we op kaart zien hoe de categorisering er binnen de bebouwde kom en op de plattelandswegen uit ziet. Ons voorstel is om -bewust- de wegen tussen de kernen niet in te kleuren. Vooral voor deze wegen willen we namelijk de mening van de verschillende belanghebbenden horen.

Wanneer de aanwezigen doordrongen zijn van het belang van categorisering, willen we hen de gelegenheid geven hun voorkeuren kenbaar te maken. Dit kunnen we bijvoorbeeld doen door een grote kaart af te drukken waarop met stickers is aangegeven welke functie zij voor bepaalde wegen voor ogen hebben. We komen hierbij met voorstellen, waarbij men een afweging op basis van argumenten kan maken. Daarnaast bieden we hen natuurlijk de ruimte om vragen te stellen en hun belangen en standpunten duidelijk te maken.

### 5.3 Kwaliteit

De kwaliteit is gewaarborgd door de inschakeling van een gespecialiseerd verkeerskundig bureau.

### 5.4 Informatie

Bestuurlijke informatie vindt plaats tijdens de reguliere portefeuille-overleggen.

Procesmatige en inhoudelijke informatie wordt overgedragen tijdens de BILA en de overleggen van de projectgroep.

## 5.5 Tijd

Zie hiervoor de tabel in paragraaf 4

## 5.6 Communicatie

### Criteria

	A (nauwelijks)	B. (beetje)	C (veel) <sup>1</sup>
<b>Bestuurlijk</b>			
1. Prioriteit coalitieprogramma		✓	
2. Reputatie: kansen/risico's (politiek/bestuurlijk/communicatief)		✓	
<b>Omgeving</b>			
3. Impact (publieke opinie, media-aandacht)		✓	
4. Participatie (wens vanuit bestuur of politiek)		✓	
<b>Inhoud</b>			
5. Complexiteit (samenhang met andere projecten, veel partijen, veel belangen)		✓	
<b>Eindoordeel / Conclusie</b>			

<sup>1</sup> Conclusie A: communicatie vindt plaats door de lijn; Conclusie B: communicatieve aanpak moet worden omschreven; Conclusie C: communicatieve aanpak op strategisch niveau m.b.t. factor C

### Omschrijving conclusie

Oké

## 5.7 Succesfactoren

Het succes van het categoriseringsplan hangt voor een groot deel af of de belanghebbenden er zich in herkennen.

Het Actieplan Uitwerking categorisering zal voor de gemeente behapbaar moeten zijn.

## 5.8 Risico's en beheersmaatregelen

- Uit de planning lopen. Beheermaatregel: extra tijd en aandacht geven.
- Verminderde interesse externen: Beheermaatregel: scherp blijven op de planning. Regelmatig een terugkoppeling geven.
- Investeringskosten zijn extreem hoog. Beheermaatregel: aanpassen plan of zoeken extra financiële dekking, bijvoorbeeld bij derden (provincie, Waddenfonds)
- Weinig of geen draagvlak plan door externen: Beheermaatregel: Extra uitleg. Plan aanpassen.
- Weinig of geen politiek draagvlak. Beheermaatregel: Extra uitleg. Aanpassen plan.