

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Postbus 161
7400 AD Deventer
T +31 (0)570 666 222
goudappel@goudappel.nl

Den Haag
Casuariestraat 9a
2511 VB Den Haag

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Eindhoven
Emmasingel 15
5611 AZ Eindhoven

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Gemeente Texel

Verslag eerste workshop wegencategoriseringsplan

23 juli 2018

Datum 2 augustus 2018
Kenmerk 001897.TXL027
Eerste versie 25 juli 2018

Datum werksessie: maandag 23 juli 2018
Aanvang: 13:00 uur
Locatie: Gemeentehuis Texel
Aanwezig:

- [naam] iur & water, verkeer & vervoer)
- [naam] ieente Texel (beheer)
- Pauline [naam] exel (stagiaire omgevingsvisie)
- [naam] emeente Texel (economische zaken)
- [naam] itedenbouw en cultuurhistorie)
- [naam] udappel Coffeng
- [naam] jappel Coffeng

Afwezig:

- [naam] e Texel (duurzaamheid)
- [naam] : Texel (regievoerder bij GW)

1 Aanleiding en doel workshop

an deze bijeenkomst is. Eén van de speerpunten uit het Actieplan Mobiliteit (2016) is een veilige en logische inrichting van de wegen op Texel. De eerste stap om dit te realiseren is daarbij het opstellen van een wegencategoriseringsplan. Goudappel Coffeng stelt dit plan op en zal het projectproces begeleiden en voorzitten. Het doel van deze eerste bijeenkomst is het ophalen van informatie vanuit de verschillende betrokkenen binnen de gemeente Texel. Wat zijn de wensen en belangen per beleidsveld en wat zijn de consequenties van het categoriseren van de wegen op Texel? Pas na afstemming binnen en met de gemeente Texel zal een conceptcategorisering richting bewoners, ondernemers en andere externe betrokkenen worden gepresenteerd.

2 Achtergrond wegcategorisering en situaties op Texel

Wacht toe wat het belang van een wegcategorisering is. Het Duurzaam Veilig-principe wordt landelijk toegepast. Duurzaam Veilig streeft naar een veilig en herkenbaar wegennet waarbij functie, gebruik en inrichting van de weg in overeenstemming dienen te zijn. Duurzaam veilig onderscheidt drie wegfuncties: de stroomfunctie, de gebiedsontsluitingsfunctie en de erftoegangsfunctie. Door een eenduidige categorisering en inrichting van wegen kan van weggebruikers gedrag worden verwacht, passend bij het type weg. De weg moet voor zich spreken.

3 Afwegingskader voor de wegcategorisering

Vervolgens is de vraag welke doelen en belangen er zijn. In de basis moet worden gestreefd naar een uniforme wegcategorisering conform de principes van Duurzaam Veilig. Er zijn echter meer belangen dan alleen verkeer. Denk daarbij bijvoorbeeld aan economische vitaliteit, toerisme of duurzaamheid. De vraag van Goudappel Coffeng tijdens deze bijeenkomst is vooral: welke beleidsvelden zijn op Texel van belang? Welke aspecten spelen nog meer mee?

Beleidsvelden

De afweging van een bepaald aspect is, maar dat het een grote invloedsfactor is bij de categorisering van wegen. Uiteindelijk zullen de baten moeten opwegen tegen de kosten van een veranderende bevolkingssamenstelling nog mist in de lijst. Er komen steeds meer ouderen en die hebben hun beperkingen. Hoe wordt hier bij het categoriseren van wegen rekening mee gehouden? Dat hangt ervan af of ze deelnemen aan het snelverkeer of aan het langzaam verkeer. Zowel de auto als de fiets neemt een belangrijke positie in op Texel. Het fietsverkeer is momenteel goed gefaciliteerd doordat tussen elke kern vrijliggende fietspaden liggen die ook zeker blijven behouden. Daarnaast zijn er plannen om de fietsvoorzieningen op het eiland nog verder te verbeteren. Dit is belangrijk, omdat Texel zijn status als fietseiland nummer 1 in Nederland wil behouden en versterken. Er wordt vastgesteld dat toerisme een erg belangrijk beleidsveld is en dat ook specifiek gekeken moet worden naar de verkeersaan-trekkende werking van de toeristische trekpleisters. Verder worden cultuurhistorie, landschappelijke inpassing en natuur genoemd. Het landschap op Texel moet zo weinig mogelijk worden verstoord met nog meer asfalt.

Huidige situatie

Momenteel is in veel gevallen het knelpunt dat de maximumsnelheid op de meeste wegen 80 km/h bedraagt, maar dat de wegbreedte beperkt is. De geldende maximum snelheid komt daarbij niet overeen met de inrichting van de weg.

Een goed voorbeeld daarvan is de Postweg. Om ruimte bieden aan vrachtverkeer en landbouwverkeer zijn op Texel daarom veel betongrasstroken naast wegen gelegd. Een belangrijke vraag is: welke aspecten dienen we te beschouwen bij de afweging? Dient elke kern bijvoorbeeld ontsloten te worden met een gebiedsontsluitingsweg? Zijn er belangrijke hoofd fietsroutes waarbij vrijliggende fietsvoorzieningen van belang zijn?

Aandachtspunt daarbij is dat een keuze voor bijvoorbeeld bereikbaarheid zowel financieel als ruimtelijk consequenties heeft.

ersdeelnemers, mensen met een scootmobiel bijvoorbeeld. Wat is hun positie ten opzichte van het noemt de leefbaarheid in de dorpen als belangrijk aspect. De vraag daarbij is welke reistijdwinst het verhogen van de maximumsnelheid van 60 km/h naar 80 km/h oplevert. De afweging is of het in dat opzicht de investering waard raagt of handhaving in dit stadium al een rol speelt. Nee, nu nog niet. Dit kan pas als functie en inrichting van de weg in overeenstemming zijn, dit moet logisch zijn naar de weggebruiker. Doordat dit nu vaak niet zo is, worden op bepaalde locaties geen politiecontroles uitgevoerd. De meeste wegen op Texel hebben een maximumsnelheid van 80 km/h, terwijl er groot verschil in weginrichting is.

Dient elke kern te worden verbonden met een gebiedsontsluitingsweg?

van Den Burg naar Oudeschild (Schilderweg) vind ik wel omdat de weg nu niet breed genoeg is voor vrachtverkeer. Het hoofdbedrijventerrein van Texel is gevestigd in Oudeschild. Los van of het wel of niet uitvoerbaar is ben ik voor een verbreding om het vrachtverkeer te faciliteren en om de veiligheid te vergroten. Ook voor Den Burg naar De Cocksdorp is het is een kwestie van ratio versus gevoel, maar uiteindelijk gaat het naar De Cocksdorp misschien om 30 seconden reistijdwinst.

60 + variant (1)

In beginsel is op erftoegangswegen sprake van menging van snel en langzaam verkeer en gelijkwaardige onderlinge kruispunten. Gezien de belangrijke positie van de fiets op Texel, kan worden gedacht aan een 60 + variant. Dit is een erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 60 km/h, maar met een vrijliggende fietsvoorziening. Op bepaalde wegen kan daarnaast worden gekozen om wel voorrangskruispunten toe te passen. Het beste voorbeeld hiervan is de Postweg tussen Den Burg en De Cocksdorp. Op deze route rijden veel campers en auto's met caravans. Passeren van 2 brede voertuigen is lastig omdat de wegbreedte beperkt is. Dit levert in combinatie met de drukke vertering op, waar ook de bus (Texelhopper) hinder van ondervindt. In het hoogseizoen, van april t/m oktober, rijden hier minimaal 8.000 motorvoertuigen per etmaal.

Postweg naar 60 + of volwaardige GOW?

Don is voorstander van de 60 + variant, vanwege de landschappelijke opruiming (minder bebording) en daarnaast omdat op de Postweg veel erven en ook het vliegveld aansluit gebiedsontsluitingsweg, vanwege de eerdergenoemde problemen (te smal profiel, intensiteiten in het hoogseizoen, brede voertuigen).

el van een GOW is dat het noordelijk deel de maximale reistijd op het onderliggend wegennet als richtlijn kunt stellen om te bepalen of een GOW nodig is. Je gemeente ook in de wegencategorisering de Texelse waarden en de toeristische meerwaarde wil laten terugkomen door 'onthaasting' uit te stralen. Iedereen is welkom op Texel, maar duurzame vervoerswijzen is waar we bezoekers naar toe stelt dat als de Postweg als GOW wordt ingericht, er meer sturing in het verkeer mogelijk is naar de hoofdwegenstructuur.

60 + variant (2)

Het toepassen van maatwerk (60+) lijkt voornamelijk het meest voor de hand liggend om het beste van beide te combineren. Ik vind dat het toepassen van 60 ook consequent moet zijn in uitstraling (voorrang). Op de route van Den Burg naar De Cocksdorp is de doorgaande verkeersstroom echter wel zeer dominant t.o.v. sommige zijwegen ('fietspaden'). Over de routes Den-Burg-Oosterend, Den Burg-Den Hoorn en Den Burg-Oudeschild moet nog aanvullend worden gediscussieerd. Dit zijn belangrijke wegen, maar ze hebben niet dezelfde status als de Pontweg. Enerzijds is er wel de wens om het profiel te verbreden zodat er meer verkeersruimte ontstaat, maar anderzijds komt meer verharding niet ten goede aan de landschappelijke en ruimtelijke kwaliteit van Texel.

Fietsvoorzieningen

De vrijliggende fietspaden die er nu al liggen zijn van groot belang. Het uitgangspunt is dat bestaande fietsvoorzieningen niet worden afgebroken. Het algemene beeld is dat langs de ontsluitingswegen tussen de kernen fietspaden in de voorrang zijn, wat nu ook al vaak het geval is. Het toevoegen van nieuwe vrijliggende fietspaden is een optie (discussie). Een mogelijke locatie hiervoor is de Oorsprongweg. De Oorsprongweg wordt echter weinig gebruikt door gemotoriseerd verkeer.

Polderwegen

Polderwegen met lange rechtstanden komen veel voor op Texel. Vooral de Texelaars zelf weten deze wegen te vinden als sluiproute. De Hoofdweg is een voorbeeld hiervan. Texelaars rijden hier (veel) te snel, terwijl de polderblindheid groot is. De Hoofdweg is ook nog eens breder (ca. 6 meter) dan de Postweg (ca. 5 meter). Iedereen is het erover eens dat alle overige wegen die de kernen niet direct ontsluiten sowieso afgewaardeerd kunnen worden tot erftoegangswegen.

Afwaarderen/afstoten van wegen

Minder bebording is een belangrijk voordeel van afwaarderen van bestaande wegen. Als op een groot deel van de bestaande 80 km-wegen de maximumsnelheid wordt verlaagd naar 60 km/h, kan ook de bebording grotendeels worden opgeruimd. Is in de bebording ook een Texelse variant of de categorie 60- wegen bestaat buiten de bebouwde kom? Deze vraag wordt gesteld in het kader van mogelijk onderhoud afstoten. De Laanweg wordt als voorbeeld genoemd.

4 Samenvattend

- Een duidelijke afweging op basis van de verschillende beleidsvelden
- Karakteristiek van het eiland is belangrijk, onthaasten en de natuurwaarde
- Extra asfalt op Texel zoveel mogelijk beperken
- Een duidelijke onderverdeling op basis van het gebruik van de weg (verkeersintensiteiten)
- De fiets is belangrijk op Texel en het verwijderen van vrijliggende fietspaden is geen optie (ook bij 60 km/h erftoegangswegen moet scheiding van verkeer mogelijk blijven)
- De bereikbaarheid van de grotere dorpen en de noordkant van het eiland is belangrijk.
- De Pontweg is op dit moment ingericht als gebiedsontsluitingsweg 80 km/h en deze categorisering staat niet ter discussie.
- Een subcategorie 60+ voor Texel op de hoofdontsluitingsroutes een reële optie. Het gaat daarbij om een weg met een maximum snelheid van 60 km/h met fietsers op een vrijliggende structuur en de hoofdroute in de voorrang.
- Voor de hoofdroute Postweg worden twee situaties inzichtelijk gemaakt:
 - Situatie met gebiedsontsluitingsweg 80 km/h
 - Situatie met erftoegangsweg+ (60 km/h, fietsers vrijliggend en de hoofdroute in de voorrang
 - . De effecten van 80 km/h en 60 km/h op de route naar het noorden worden daarbij in kaart gebracht, ook in relatie met de huidige (reële reistijden) in de vakantieperiodes
- Alle ondergeschikte kunnen sowieso worden afgewaardeerd naar 60 km/u erftoegangsweg
- Eenduidigheid is belangrijk naar weggebruiker toe, uitzonderingen scheppen verwarring. Streven naar een eenduidig 'Texels' beeld.



5 Vervolgacties

Goudappel Coffeng gaat verder met de inventarisatie, het afwegingskader en conceptcategorisering ter bespreking in de volgende workshop in september. De gemeente levert nog de nodige basisinformatie aan.

6 Benodigde basisinformatie

Gemeente Texel → Goudappel Coffeng

- Meest recente verkeerscijfers- en tellingen
- Meest recente snelhedenkaart
- Cijfers vrachtverkeer als deze beschikbaar zijn
 - Optioneel aanvullende analyse of tellingen om beargumentering te versterken

Goudappel Coffeng → Gemeente Texel

- Impressies van wegprofielen
 - 60 + variant