Parkeer- en Verkeercirculatieplan

De Koog, Texel

projectnummer 0455900.100
concept revisie 00
14 april 2021

Understanding today.
Improving tomorrow.

Parkeer- en Verkeercirculatieplan

De Koog, Texel

projectnummer 0455900.100

concept revisie 00
14 april 2021

Auteurs
Michiel Evers
Jenno Kootstra

Opdrachtgever
Gemeente Texel
Emmalaan 15
1791 AT DEN BURG

datum vrijgave	beschrijving revisie 00	gecontroleerd	vrijgave
14 april 2021		Jenno Kootstra	Johan Fuite

Inhoudsopgave

		Blz.
1	**Inleiding**	**1**
1.1	Doel	1
1.2	Proces	1
1.3	Leeswijzer	2
1.4	Besluitvorming	2
2	**Huidige situatie**	**3**
2.1	Wegencategorisering	3
2.2	Verkeersintensiteiten	4
2.3	Parkeren	5
2.4	Parkeerverwijssysteem	6
2.5	Fietsroutes	7
2.6	Looproutes	8
2.7	Buslijn	9
3	**Ontwikkelingen De Koog**	**10**
3.1	Ontwikkeling woon- winkelruimte Nikadel	10
3.2	Uitbreiding Lidl	11
3.3	Bouw vakantiewoningen	11
3.4	Verandering maximumsnelheid	11
4	**Knelpuntenanalyse**	**12**
4.1	Parkeerverwijssysteem	12
4.2	Disbalans bezettingsgraad	13
4.3	Parkeerregulatie	14
4.4	Fietsers en voetgangerszone	15

4.5 Camperplaatsen 15
4.6 Functie en gebruik 16

5 Maatregelenpakket 17
5.1 Verwijzingen 17
5.2 Parkeerregulatie 18
5.3 Uitbreiding parkeercapaciteit autoverkeer 19
5.4 Uitwisselen parkeerplaatsen 22
5.5 Camperplaatsen & ruimte voor de touringcar 22
5.6 Aansluiting Nikadel 23
5.7 Wensbeeld fiets & voetganger 24
5.8 Verandering maximumsnelheid 25
5.9 Mienterglop 25

6 Conclusie 26
6.1 Maatregelen 26
6.1.1 QuickWins 26
6.1.2 Nadere uitwerking / onderzoek 27

Bijlage I | Verslag interactieve avond met stakeholders 28

Bijlage II | BABW-uitvoeringsvoorschriften 30 buiten de bebouwde kom 29

1 Inleiding

Op het gebied van mobiliteit en infrastructuur spelen in De Koog diverse ontwikkelingen en vraagstukken. De drukte op wegen in en rondom De Koog door autoverkeer neemt toe en de bezetting op de huidige parkeerplaatsen wordt als hoog ervaren, waardoor sprake is van zoekverkeer, parkeren in de woonstraten en parkeren op grote afstand van de gewenste locatie. Daarnaast staan onderwerpen als het aantrekkelijker en bereikbaarder maken van het centrum voor fietsers en voetgangers en de ontwikkelingen in De Koog al lang op de maatschappelijke agenda.

Elk van bovenstaande ontwikkelingen kan individueel bekeken en wellicht opgelost worden, maar kunnen niet los van elkaar worden gezien. De verkeerseffecten van de individuele vraagstukken hebben immers niet alleen gevolgen voor de directe omgeving, maar werken door binnen het gehele verkeersnetwerk van De Koog. Dit parkeer- en verkeerscirculatieplan voorziet in een integrale aanpak hiervan.

1.1 Doel

Het parkeer- en verkeerscirculatieplan biedt een integraal maatregelenpakket die voorziet in de verbetering van de verkeerscirculatie, verdeling van de parkeerdruk, stimuleren fietsgebruik en versterken van de leefbaarheid in De Koog. Het plan brengt de kansen in beeld en biedt tevens richting aan toekomstige plannen en verdere onderzoeken.

1.2 Proces

Er is begonnen met het in kaart brengen van de huidige situatie omtrent het parkeren en verkeer in De Koog, inclusief relevante ontwikkelingen. Hiervoor heeft op 23 januari 2020 een expertoverleg plaatsgevonden met diverse medewerkers van de gemeente Texel. Bij het in kaart brengen van de huidige situatie en aanstaande ontwikkelingen zijn diverse knelpunten in beeld gebracht middels een knelpuntenanalyse.

Om deze knelpunten op te lossen en invulling te geven aan de wensbeelden is een maatregelenpakket samengesteld. De wensbeelden en het maatregelenpakket zijn in samenwerking met de gemeente en de stakeholders tot stand gekomen tijdens een interactieve avondsessie op 27 februari 2020. De stakeholders betreffen de Dorpscommissie De Koog, Ondernemersvereniging De Koog, TOP, VVV, De Krim, Landal, Veilig Verkeer Nederland, SIGT, Fietsverhuur Van der Linde, Texelvakanties en Vereniging van Strandexploitanten Texel.

Tijdens deze avondsessie is door de stakeholders aangeven welke knelpunten zij in de huidige situatie ervaren en wat hun wensbeelden zijn met betrekking tot verkeer en parkeren in De Koog. Ook is extra input opgehaald ten behoeve van de inventarisatie en aanstaande ontwikkelingen. Het verslag van de interactieve avondsessie is opgenomen in Bijlage I | Verslag interactieve avond met stakeholders.

Na het opstellen en verder uitwerken van het maatregelenpakket zijn de resultaten op 8 januari 2021 via een onlinepresentatie teruggekoppeld aan de stakeholders. De stakeholders hebben per mail hun eventuele reacties en aanvullingen hierop teruggegeven. Deze zijn verwerkt en hebben bijgedragen aan het maatregelenpakket.

De inventarisatie van de huidige situatie, de relevante ontwikkelingen en het maatregelenpakket zijn uitgewerkt in dit parkeer- en verkeerscirculatieplan. Binnen dit plan zijn kansen in beeld gebracht om het parkeren en verkeren binnen De Koog te verbeteren.

1.3 Leeswijzer

De huidige situatie omtrent parkeren en verkeer in De Koog wordt in hoofdstuk 2 in kaart gebracht. Relevante ontwikkelingen zijn beschreven in hoofdstuk 3. Op basis van voorgaande is een knelpuntenanalyse uitgevoerd, de geconstateerde knelpunten komen in hoofdstuk 4 aan bod. In hoofdstuk 5 is het integrale maatregelenpakket opgenomen, welke voorziet in de verbetering van de verkeerscirculatie, parkeerdruk, fietsgebruik en leefbaarheid in De Koog. In hoofdstuk 6 volgt de conclusie, waarin het totaalbeeld is weergegeven en zijn de maatregelen gecategoriseerd.

1.4 Besluitvorming

2 Huidige situatie

De huidige parkeer- en verkeerssituatie in De Koog is in kaart gebracht. Per thema is een overzichtskaart opgesteld met daarbij een bondige tekstuele toelichting.

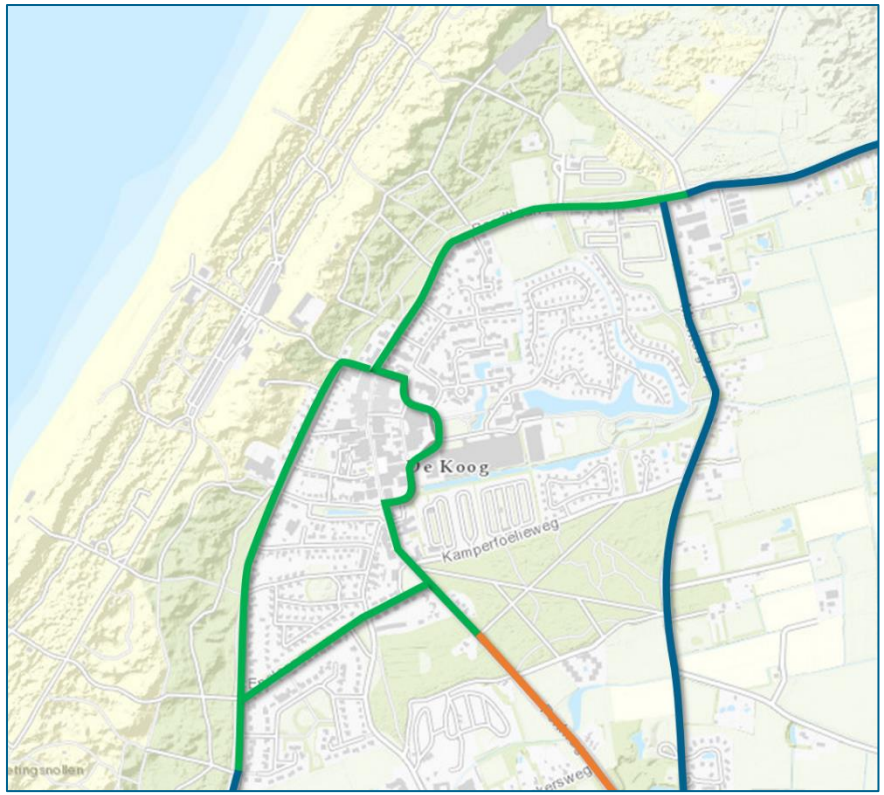
2.1 Wegencategorisering

De wegen in en rond het centrum van De Koog zijn gecategoriseerd aan de hand van de richtlijnen van Duurzaam Veilig. Er zijn in De Koog drie verschillende wegtypes te onderscheiden, namelijk:

- Gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom 50 km/u;
- Erftoegangsweg buiten de bebouwde kom 60 km /u;
- Erftoegangsweg binnen de bebouwde kom 30 km/u.

Gebiedsontsluitingswegen hebben als functie het verkeer uit een bepaald gebied te verzamelen en te ontsluiten naar stroomwegen (autowegen en snelwegen). Erftoegangswegen hebben als functie de erven in een gebied te ontsluiten en verkeer te geleiden naar gebiedsontsluitingswegen. De functie en het gebruik van de wegen moeten op elkaar zijn afgestemd.

De huidige wegencategorisering vormt het uitgangspunt voor het parkeer- en verkeerscirculatieplan. De toegangswegen, bestaande uit de Ruijslaan en de Boodtlaan, en De Mienterglop zijn gecategoriseerd als erftoegangswegen buiten de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 60 km/u. De Dorpsstraat is gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom met een snelheid van 50 km/u. De overige wegen binnen De Koog zijn vastgesteld als erftoegangswegen met een maximumsnelheid van 30 km/u.



Gebiedsontsluitingsweg
Bibeko 50 km/u

Gebiedsontsluitingsweg
Bubeko 60 km/u

Erftoegangsweg
Bibeko 30 km/u

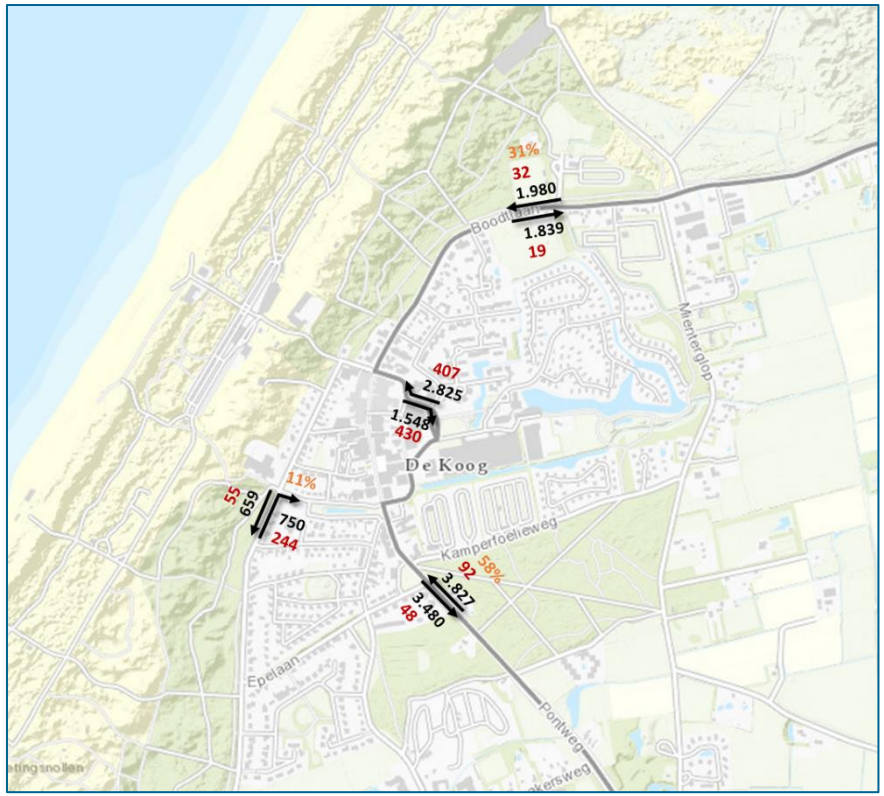
2.2 Verkeersintensiteiten

In de periode van 5 tot en met 11 augustus 2018 is (door Antea Group) een verkeerstelling gehouden op de toegangswegen van De Koog. Gedurende zeven dagen is 24 uur per dag het aantal voertuigen waargenomen. De tellingen zijn uitgesplitst in gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer. Op een gemiddelde weekdag rijden circa 6.557 motorvoertuigen De Koog in.

De Koog telt drie toegangswegen die door gemotoriseerd verkeer gebruikt worden om het centrum te bereiken. Daarnaast geldt de Nikadel als belangrijkste verbindingsroute door De Koog. Alle wegen binnen het centrum van De Koog zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg binnen de bebouwde kom (paragraaf 2.1).

De verkeersintensiteiten uit 2018 geven een duidelijk beeld van de meest voorkomende routes van het gemotoriseerde verkeer. Ruim 58% van het inrijdende verkeer maakt gebruik van Pontweg en de Dorpsstraat. De Boodtlaan volgt met 31% als belangrijkste toegangsweg voor verkeer vanuit De Cocksdorp richting De Koog. De Ruijslaan is een relatief rustige toegangsweg en omvat 11% van het dagelijks inrijdende verkeer.

Voor de Nikadel geldt dat het aantal motorvoertuigen relatief hoog ligt. Circa 4.400 motorvoertuigen maken dagelijks gebruik van de Nikadel tussen het parkeerterrein en de Boodtlaan. De intensiteiten tussen de Dorpsstraat en het parkeerterrein Nikadel ligt nog hoger op circa 7.300 motorvoertuigen per etmaal. De hoge intensiteiten kunnen verklaard worden door de geografische ligging van de parkeerterreinen ten opzichte van de toegangswegen.



Verkeerstelling Antea Group
5 tot en met 11 augustus 2019 | ma-zo 24u per dag

20% **Voertuigbewegingen**
Percentage/ aandeel → De Koog

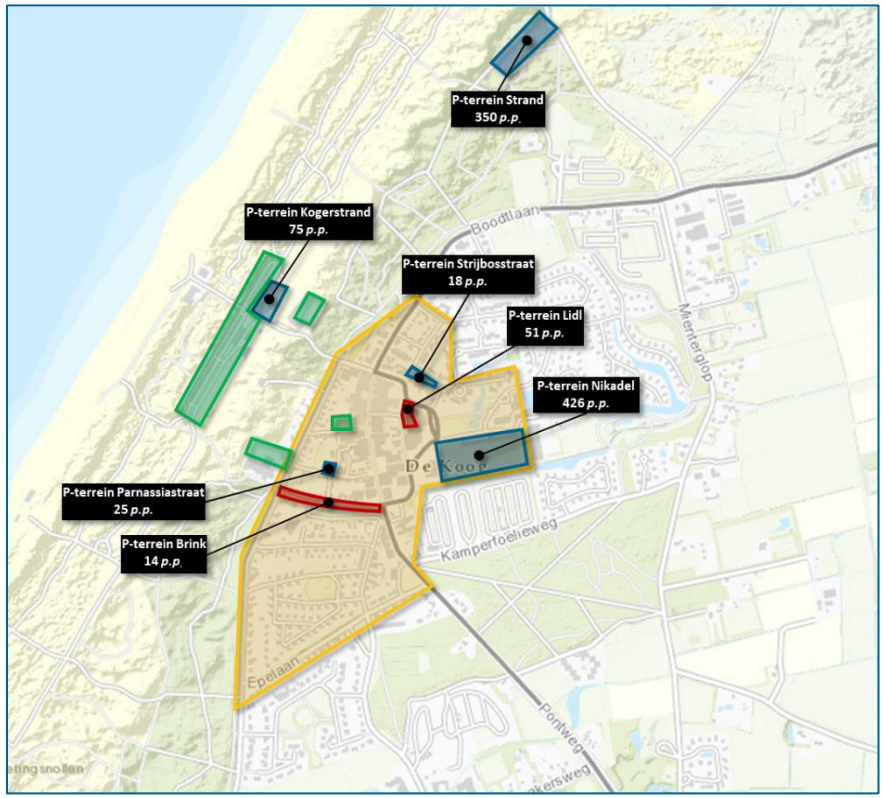
374 **Voertuigbewegingen**
Absolute aantallen

374 **Fietsbewegingen**
Absolute aantallen

2.3 Parkeren

De Koog beschikt over meerdere parkeergelegenheden. De parkeergelegenheden zijn verdeeld in openbare en privé-parkeerterreinen. De privéterreinen maken onderdeel uit van verblijfs- of recreatielocaties. De privétreinen staan niet onder toezicht van de gemeente, maar genereren wel dagelijks vervoersstromen van en naar het parkeerterrein. Om deze reden zijn ook de privéterreinen inzichtelijk gemaakt. Een groot deel van het centrum en de omliggende parkeergelegenheden vallen in de parkeerzone waar betaald parkeren is ingesteld. Voor de openbare parkeergelegenheden in deze parkeerzone geldt dat voertuigen moeten zijn voorzien van een Texel(e-)vignet, parkeerkaartje of een parkeervergunning.

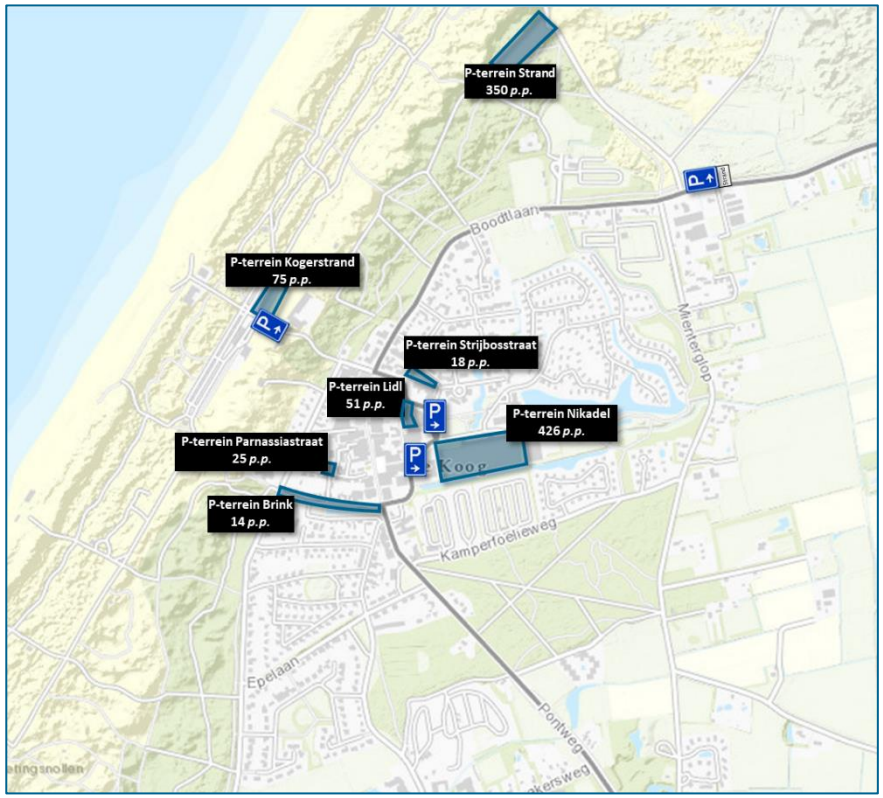
Twee locaties in het centrum zijn voorzien van een parkeerzone met een maximale parkeerduur van twee uur. Bezoekers dienen op de Brink en parkeerterrein Lidl hun blauwe kaart te gebruiken in combinatie met een Texel(e-)vignet. Voor bewoners geldt dat zij kunnen parkeren zonder maximale parkeerduur, mits zij een parkeervergunning hebben. De overige straten in en rond het centrum zijn niet voorzien van een maximale parkeerduur.



2.4 Parkeerverwijssysteem

De huidige parkeerverwijzing is in kaart gebracht om meer inzicht te krijgen in de logica achter het huidige verwijzingssysteem en de daarbij horende gewenste rijroutes. De vindbaarheid en toegankelijkheid van parkeerterreinen hangt samen met de parkeerverwijzing van en naar de parkeerterreinen. In en rond De Koog wordt gebruik gemaakt van parkeerverwijsborden. Binnen De Koog is geen parkeerroute ingesteld. Enkel het belangrijkste parkeerterrein, de Nikadel, wordt aangeduid door middel van bebording ter hoogte van de aansluiting met het parkeerterrein.

Bezoekers vanuit de Cocksdorp worden op de kruising Boodtlaan met de Nikadel niet verwezen naar een parkeerterrein.



P-terrein ... ... p.p. **Beschrijving parkeerterrein**
Inclusief beschikbare plaatsen

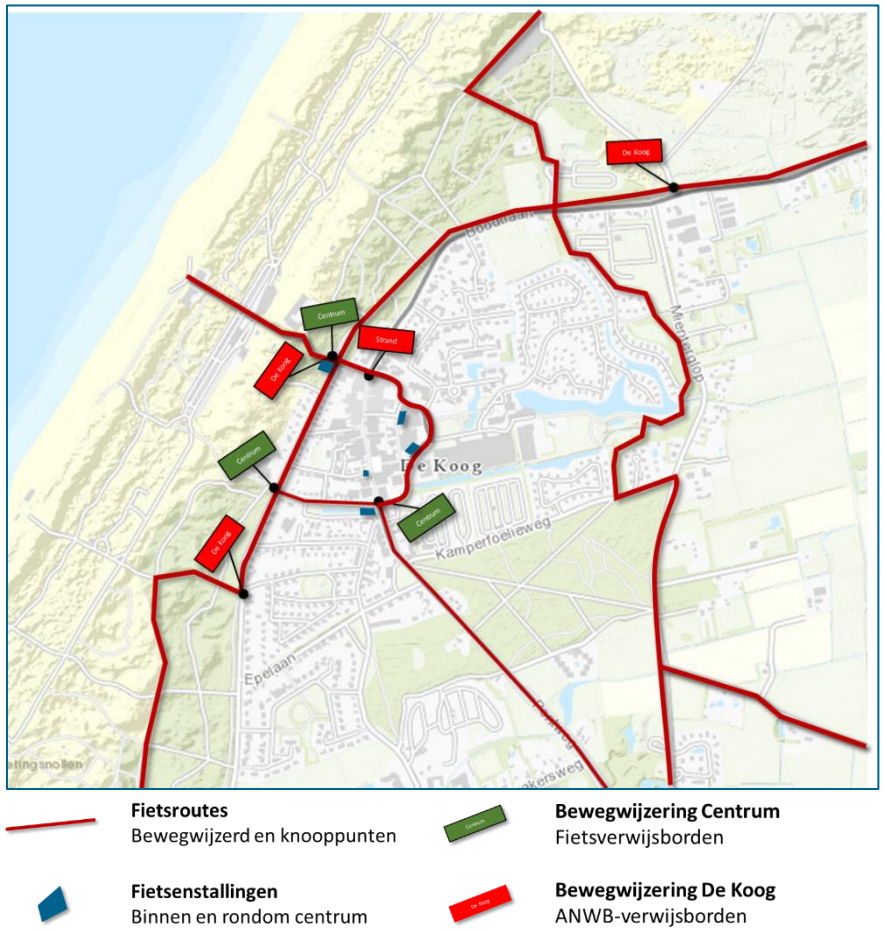
Parkeerverwijzing

2.5 Fietsroutes

Texel is een eiland met veel recreatieve bezoekers. Hiervan reist een groot deel met de (elektrische) fiets. De fietsroutes van en naar het centrum van De Koog maken onderdeel uit van de recreatieve knooppuntenroutes. Deze routes worden niet verwezen doormiddel van de ANWB-fietsbewegwijzering, maar enkel met knooppuntenbebording.

De fietsroute vanuit Den Burg en de Veerhaven naar De Koog is daarbij een belangrijke aanrijroute voor het centrum. Vanaf de Pontweg fietsen bezoekers via de Dorpstraat richting het centrum. Vanuit de Cocksdorp geldt de Boodtlaan als belangrijkste aanrijroute van het centrum. Ook de Ruijslaan wordt veel gebruikt door (recreatief) fietsverkeer.

Op vijf locaties in en rond het centrum zijn fietsenstallingen voorzien, te weten aan de Brink, bij de Jumbo, bij de Lidl, aan de Badweg en de Parnassiastraat. De fietsenstallingen zijn relatief klein, omvatten niet alle invalshoeken van het centrum en kunnen kwalitatief worden verbeterd.

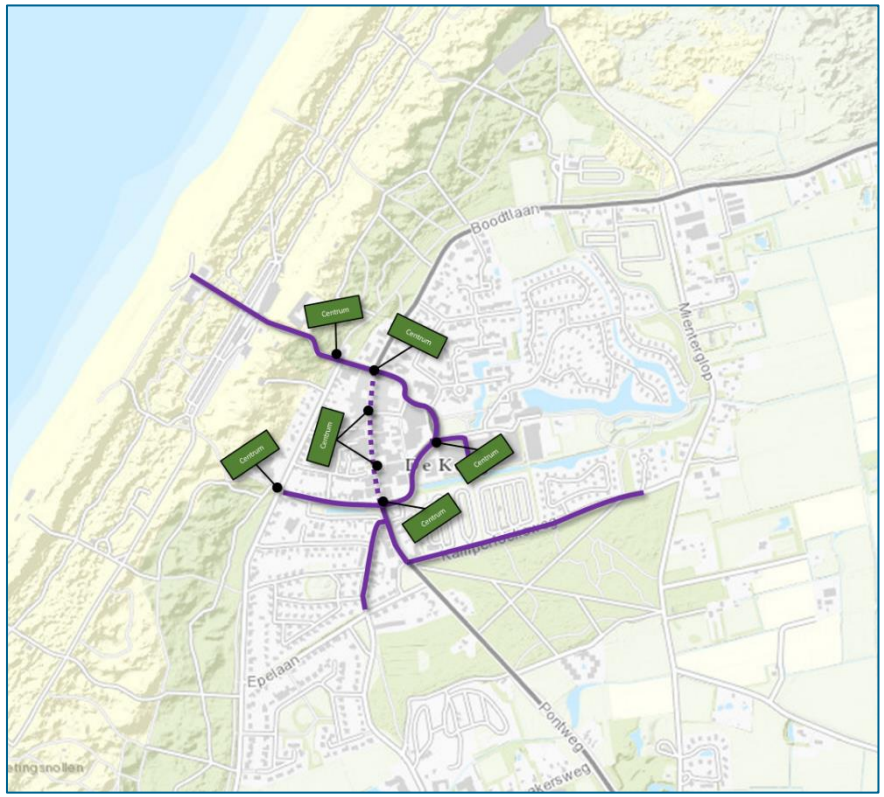


2.6 Looproutes

Naast het gebruik van de (elektrische) fiets wordt ook veel gewandeld op het eiland. De functionele wandelroutes zijn aangegeven met bebording. Voor De Koog geldt dat er wordt verwezen naar omliggende functies en het centrum. De looproutes zijn vooral gericht op de verbinding tussen het strand, het centrum en de vervoersmogelijkheden zoals parkeerterrein Nikadel en de taxi-opstapplaats.

Voor recreatieve wandelroutes geldt dat deze zijn aangegeven met kleurrijke palen en/of bebording.

Vanuit de vakantieparken is eveneens een looproute aanwezig richting het centrum en het strand. Deze routes zijn niet aangegeven met bebording maar zijn op basis van kennis en ervaring goed te benoemen.



Looproutes

Winkelstraat

Bewegwijzering
looproutes

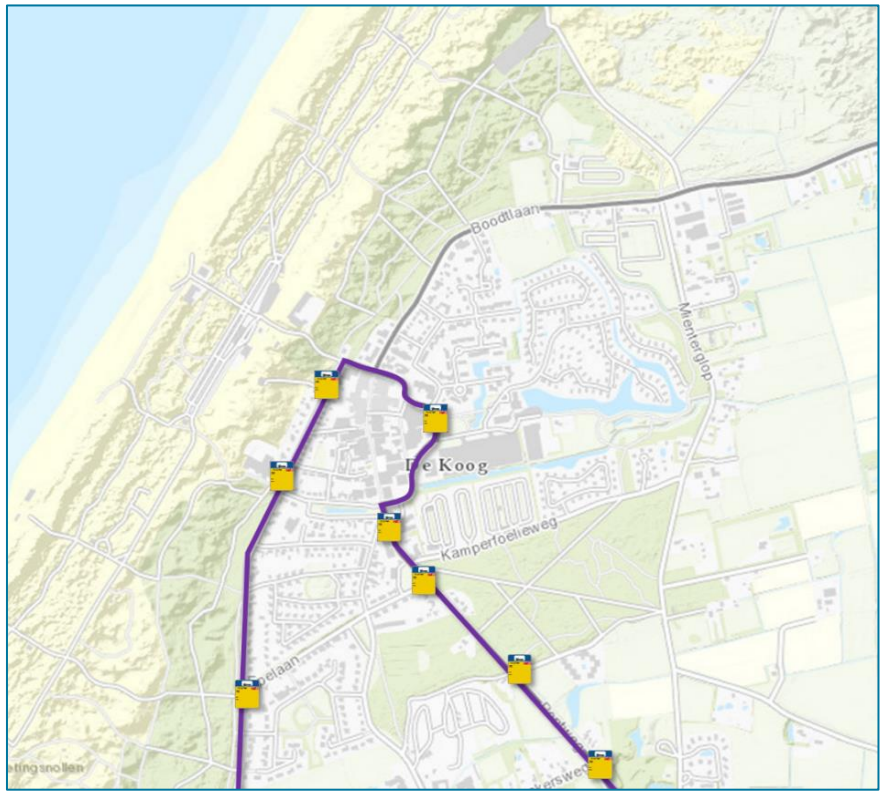
2.7 Buslijn

Het centrum van De Koog wordt aangedaan door één buslijn, De Koog Nikadel – Veerhaven. De bus rijdt via de Dorpsstraat naar de Nikadel en vervolgt zijn weg via de Nikadel en de Badweg naar de Ruijslaan. Via de Ruijslaan wordt De Koog verlaten en keert de bus terug richting de Veerhaven. Binnen De Koog zijn 8 bushaltes waar bezoekers kunnen uitstappen, waarvan 4 direct rond het centrum gelegen.

Daarnaast wordt het centrum van De Koog aangedaan door de Texelhopper. De Texelhopper-busjes brengen reizigers van en naar het grote aantal opstapplaatsen, welke strategisch verspreid zijn over het eiland. De Texelhopper heeft geen vaste rijtijden en dient vooraf gereserveerd te worden.

Bij festiviteiten of calamiteiten rijdt buslijn 28 een verkorte route. De verkorte route loopt vanaf de Dorpsstraat, via de Epelaan naar de Ruijslaan. Indien de verkorte route wordt gereden vervallen de volgende bushaltes:

- Dorpsstraat;
- Nikadel;
- Badweg;
- Brink.



Buslijn 28
Veerhaven - De Koog

Haltelocatie buslijn 28
Veerhaven - De Koog

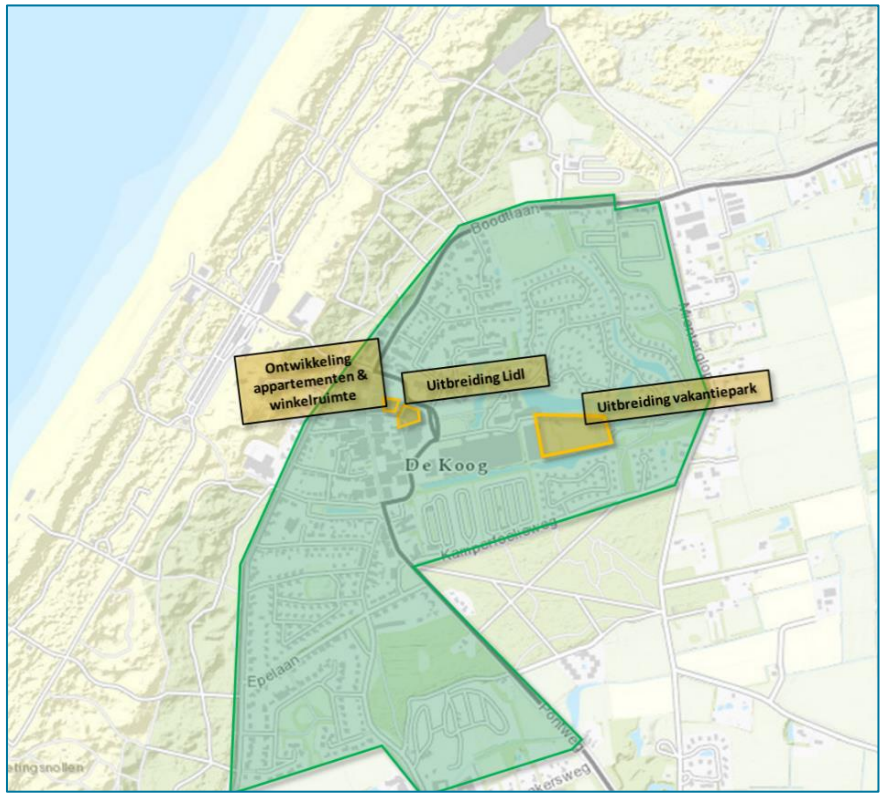
3 Ontwikkelingen De Koog

In het centrum van De Koog vinden de komende jaren ontwikkelingen plaats die invloed hebben op het parkeren en verkeer in en rondom het centrum. Enkele ontwikkelingen hiervan zijn:

- Ontwikkeling woon- en winkelruimte Nikadel;
- Uitbreiding Lidl;
- Bouw nieuwe vakantiewoningen;
- Verandering maximumsnelheid

3.1 Ontwikkeling woon- winkelruimte Nikadel

In het centrum van De Koog wordt ter hoogte van de parkeerplaats bij de Lidl de woon- en winkelruimte uitgebreid. Op het braakliggende terrein ter hoogte van huisnummer 36 worden 32 appartementen gerealiseerd. Onder de appartementen zal winkelruimte worden toegevoegd. De ontwikkeling is vergund zonder aansluiting met parkeernormen. Dit wil zeggen dat er geen parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd. De bewoners van de appartementen en de werknemers en bezoekers van de winkelruimte dienen te parkeren op bestaande parkeerlocaties in de directe omgeving. Dit heeft als gevolg dat de parkeervraag op deze parkeergelegenheden structureel toeneemt.



Ontwikkeling appartementen en winkelruimte
Bouw winkelruimte met daarboven appartementen

Uitbreiding Lidl
Vergroten winkeloppervlakte

Uitbreiding vakantiepark
Bouwen nieuwe vakantiewoningen

Verandering maximumsnelheid
30 km/u binnen de bebouwde kom

3.2 Uitbreiding Lidl

De Lidl in het centrum van De Koog heeft plannen om de winkel verder uit te breiden. De uitbreiding vindt plaats aan de westkant van de winkel. De extra vierkante meters aan winkeloppervlakte gaan ten koste van een deel van het parkeerterrein. Ook hier is geen aansluiting gezocht bij geldende parkeernormen. De ontwikkeling maakt dat de parkeercapaciteit op het parkeerterrein verder onder druk komt te staan.

3.3 Bouw vakantiewoningen

In de komende jaren zal het aantal vakantiehuizen, bed and breakfast's, hotels, campings en vakantieparken in en rond De Koog naar aller waarschijnlijkheid verder toenemen. Het toenemende aantal bedden leidt tot een stijgend aantal toeristen dat zich naar De Koog begeeft. Dit betekent dat ook het aantal vervoersbewegingen en de parkeerbehoefte in de komende jaren verder zal toenemen. Om voldoende ruimte te bieden aan de toeristen is een uitbreiding van de parkeercapaciteit op eigen terrein en in de openbare ruimte noodzakelijk.

3.4 Verandering maximumsnelheid

De gemeente streeft erna om op alle wegen binnen de bebouwde kom een maximumsnelheid van 30 km/u in te stellen. De maximumsnelheid moet echter passen bij de inrichting van de weg. Dit betekent dat wanneer een weg aan onderhoud toe is de inrichting wordt aangepast en de snelheid wordt verlaagd naar 30 km/u. Het proces om alle wegen binnen de bebouwde kom terug te brengen naar 30 km/u gaat dus enige tijd duren.

4 Knelpuntenanalyse

De inventarisatie van de huidige situatie geeft inzicht in de ontbrekende schakels binnen het parkeer- en verkeerscirculatieplan. In dit hoofdstuk worden de knelpunten benoemd.

4.1 Parkeerverwijssysteem

Uit de inventarisatie blijkt dat de parkeerverwijzingen naar het centrum van De Koog onvolledig en onduidelijk zijn. De parkeerverwijzingen worden enkel weergeven ter hoogte van parkeerterrein Nikadel. De gewenste rijroutes moeten kenbaar worden gemaakt door ontbrekende bebording toe te voegen en eenduidigheid te creëren bij bestaande bebording. De parkeerverwijzing kan worden uitgevoerd als statische bebording.

De Koog kent twee verschillende bezoekers, bezoekers voor het centrum en bezoekers voor het strand. Er dient onderscheid gemaakt te worden in de parkeerverwijzing naar het strand en de parkeerverwijzing van het centrum.

Voor het parkeren in het centrum wordt verwezen naar parkeerterrein Nikadel. Het parkeerterrein ligt in het oosten van De Koog en is zowel uit van de noordkant als de zuidkant bereikbaar door één parkeerroute. Verkeer vanuit De Cocksdorp wordt verwezen naar parkeerterrein Nikadel via de Boodtlaan en de Nikadel. Bezoekers uit Den Burg worden in verwezen via de Dorpsstraat en de Nikadel.

Voor parkeren bij het strand geldt dat er twee parkeerterreinen beschikbaar zijn. Het parkeerterrein bij paal 20 en het terrein bij paal 21. Zowel op de Badweg als de Boodtlaan dient parkeerverwijzing naar deze parkeerterreinen te worden aangebracht.

Er moet een duidelijk verband bestaan tussen de parkeerterreinen en de functie. Hierdoor kunnen de twee bezoekersstromen waar mogelijk worden gesplitst.



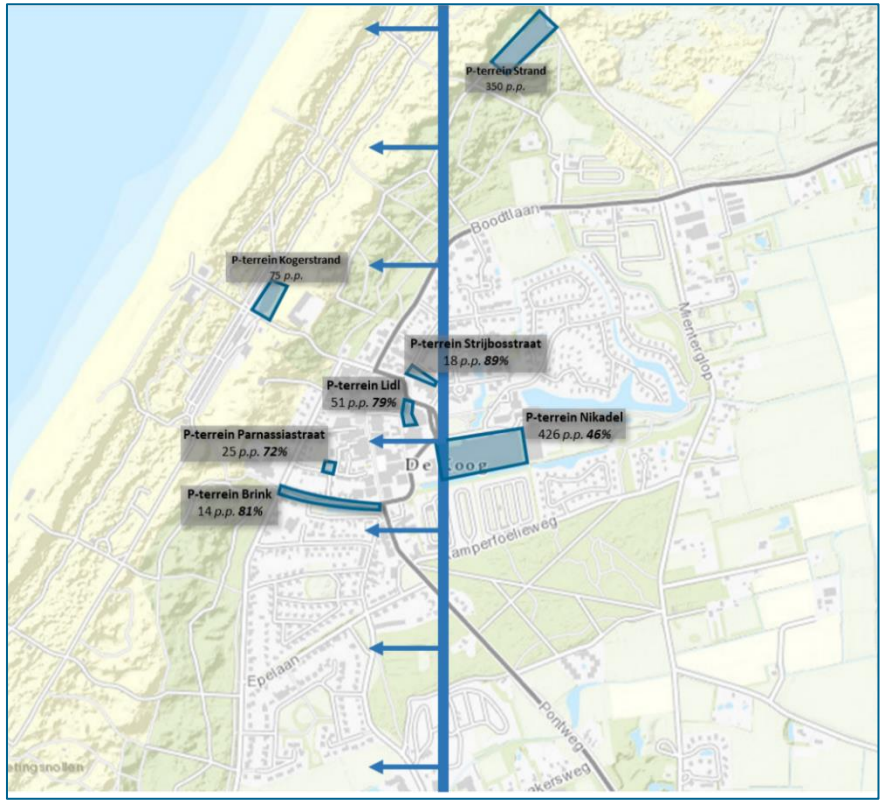
4.2 Disbalans bezettingsgraad

Antea Group heeft in de periode van 5 tot en met 11 augustus 2019 een parkeeronderzoek uitgevoerd voor de parkeergelegenheden in en rond het centrum van De Koog. Hierbij lag de focus op het centrum en zijn de parkeerterreinen bij de strandslagen buiten beschouwing gelaten. Voor alle parkeergelegenheden is vastgesteld wat de gemiddelde bezettingsgraad bedraagt tijdens de dag (per uur gemeten tussen 7:00 en 21:00 uur).

Bij een bezettingsgraad lager dan 80% zijn er voldoende parkeerplaatsen beschikbaar. Zodra de bezettingsgraad boven de 80% ligt, ontstaat er verkeersoverlast in de directe omgeving van de parkeervoorziening door zoekverkeer. Dit geldt zeker als de parkeervoorzieningen over een breder gebied verspreid liggen. Daar waar de parkeervoorzieningen meer geconcentreerd liggen (grote parkeerterreinen) geldt dat zich bij 85 tot 90% bezettingsgraad verkeersoverlast voordoet[1].

Uit het onderzoek blijkt dat er binnen het centrum nog géén structureel te kort aan parkeerplaatsen bestaat, maar dat er wel sprake is van een disbalans. Het parkeerterrein Nikadel aan de oostzijde van het centrum heeft een gemiddelde bezettingsgraad van 46%. De parkeergelegen aan de westkant hebben een gemiddelde bezettingsgraad tussen de 72% en 89%. Het parkeerterrein bij paal 20 heeft een bezettingsgraad tussen de 90 en 100%. Als gevolg van de disbalans dienen bezoekers van het strand te parkeren op de Nikadel, gevolg is dat zij meer dan twee kilometer dienen te lopen voor zij op hun bestemming aankomen.

Daarbij dient te worden aangegeven dat de bezettingsgraad in de piekmomenten op alle parkeergelegenheden stijgt tot boven de 90%. Dit toont aan dat de maximale parkeercapaciteit in de piekmomenten bijna is bereikt.

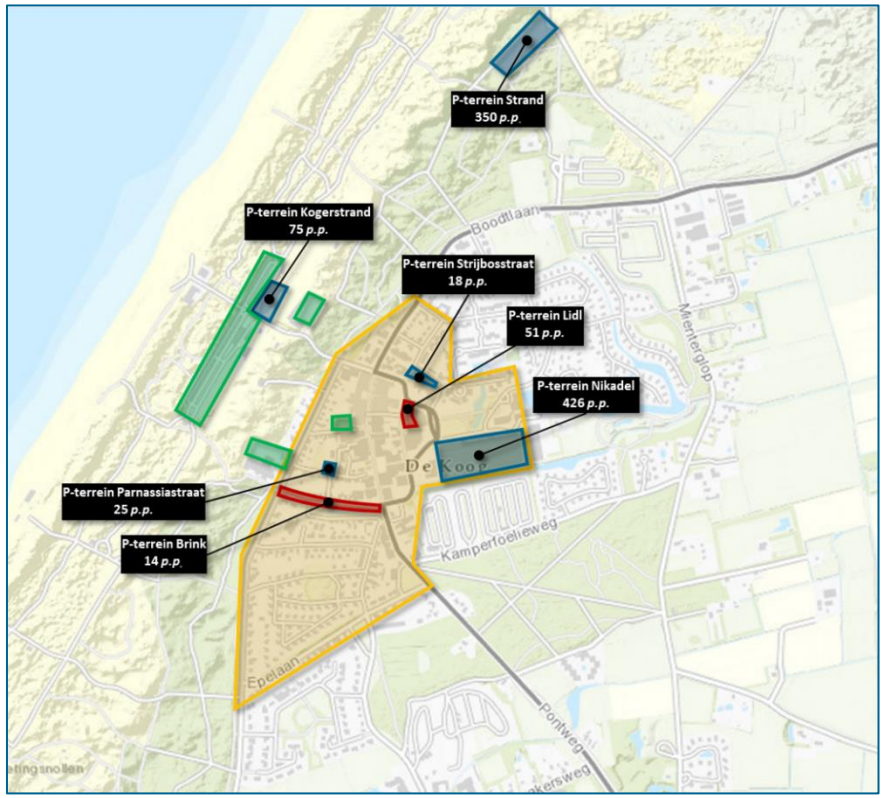


[1] (Bron: CROW-publicatie 311 | Handboek parkeren)

4.3 Parkeerregulatie

De gemeente heeft in het verleden een parkeerzone ingesteld met betaald parkeren. Binnen deze zone vallen de woonstraten in en rond het centrum en het parkeerterrein Nikadel. Bezoekers van het centrum kunnen een Texel(e)vignet aanschaffen voor één dag, een week, een maand of het hele jaar. Indien zij in het bezit zijn van een Texelvignet mogen zij overal parkeren. Als gevolg hiervan parkeren bezoekers niet alleen op de parkeerterreinen, maar ook in de woonstraten rondom het centrum. Hierdoor stijgt de parkeerdruk in de woonstraten.

Daarnaast zijn er twee parkeerzones ingesteld waar een maximale parkeerduur geldt van twee uur. Op De Brink en op het parkeerterrein bij de Lidl geldt voor bezoekers een maximale parkeerduur van twee uur. Vergunninghouders kunnen ongelimiteerd parkeren in deze zone. Parkeerplaatsen bestemd voor bezoekers van de supermarkten worden in beslag genomen door bezoekers van het centrum en bewoners die gedurende de hele dag daar parkeren.



Parkeerterrein
Openbaar

Parkeerzone
Betaald parkeren

Parkeerterrein
Privé

Parkeerzone
Maximaal twee uur

P-terrein ...
... p.p.

Beschrijving parkeerterrein
Inclusief beschikbare plaatsen

4.4 Fietsers en voetgangerszone

Het is voor fietsers op de meeste dagen van de week toegestaan om door de voetgangerszone in het centrum van De Koog te fietsen. Echter leidt dit tot ongewenste en gevaarlijke situaties met de aanwezige voetgangers. Hiermee komt de aantrekkelijkheid van het verblijven voor voetgangers onder druk te staan. Ook de ondernemers ervaren het fietsen door de drukke winkelstraat als negatief en zien dit graag veranderd worden.

De Koog is een dorp met zeer veel recreatieve bezoekers. Hiervan reist een groot deel met de (elektrische) fiets. De fietsroutes van en naar het centrum van De Koog maken onderdeel uit van de recreatieve knooppuntenroutes. Op vijf locaties in en rond het centrum zijn fietsenstallingen voorzien, te weten aan de Brink, bij de Jumbo, bij de Lidl, aan de Badweg en de Parnassiastraat. De fietsenstallingen zijn echter relatief klein, omvatten niet alle invalshoeken van het centrum en zijn kwalitatief te verbeteren.

Het toenemende aantal elektrische fietsen leidt ertoe dat ook de vraag naar oplaadpunten toeneemt. In De Koog is het aantal laadpalen voor elektrische fietsen echter nog beperkt.

4.5 Camperplaatsen

Vanuit de ondernemers, het dorpsbelang en andere instellingen is aangegeven dat het aantal campers in De Koog de laatste jaren sterk is toegenomen. Daarbij komt dat ook de afmeting van de campers in de afgelopen jaren sterk is gegroeid. Door het ontbreken van speciale camperplaatsen plaatsen de bezoekers hun camper vaak op parkeerterrein Nikadel. De krappe inrichting van het parkeerterrein en de grote van de campers leidt ertoe dat de campers standaard meerdere parkeerplaatsen innemen. Door de geparkeerde campers komt de parkeercapaciteit van parkeerterrein Nikadel verder onder druk te staan.

4.6 Functie en gebruik

De Nikadel is gecategoriseerd als een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom met een maximale snelheid van 30 km/u. Erftoegangswegen hebben als functie de erven in een gebied te ontsluiten en verkeer te geleiden naar gebiedsontsluitingswegen. De functie en het gebruik van de wegen moeten op elkaar zijn afgestemd. Door de ligging van De Koog geldt de Nikadel echter als een doorgaande weg en als toegangsweg voor het strand en parkeerterrein Nikadel.

Voor een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom geldt een maximale etmaalintensiteit van 4.500 motorvoertuigen. De etmaalintensiteit van de Nikadel bedraagt ter hoogte van de Lidl circa 4.300 motorvoertuigen. Ter hoogte van de aansluiting met de Dorpsstraat bedraagt de etmaalintensiteit ruim 7.300 motorvoertuigen. De functie en het gebruik zijn op deze locatie niet op elkaar afgestemd, gemotoriseerd verkeer is te dominant.

De hoge intensiteiten maken daarbij dat de oversteekbaarheid van de Nikadel onvoldoende is. Voetgangers komend van het centrum en gaand richting het parkeerterrein en vice versa steken de Nikadel over ter hoogte van de voetgangersoversteekplaats. De voetgangersoversteek plaats geeft voetgangers voorrang op het kruisende autoverkeer. Dit heeft als nadeel dat de hoge intensiteiten voetgangers en gemotoriseerd verkeer leiden tot opstoppingen. De opstoppingen hebben negatieve gevolgen voor het busverkeer, waardoor niet altijd tijdig het rondje Texel gereden kan worden. Daarnaast leiden de lange wachttijden voor autoverkeer dat het autoverkeer niet altijd voorrang verleent aan de voetgangers.

5 Maatregelenpakket

De knelpuntenanalyse heeft inzicht gegeven in de ontbrekende schakels van het parkeer- en verkeerscirculatieplan. In dit hoofdstuk worden de ontbrekende schakels omgezet naar een maatregelenpakket om het parkeer- en verkeerscirculatie in De Koog te optimaliseren.

5.1 Verwijzingen

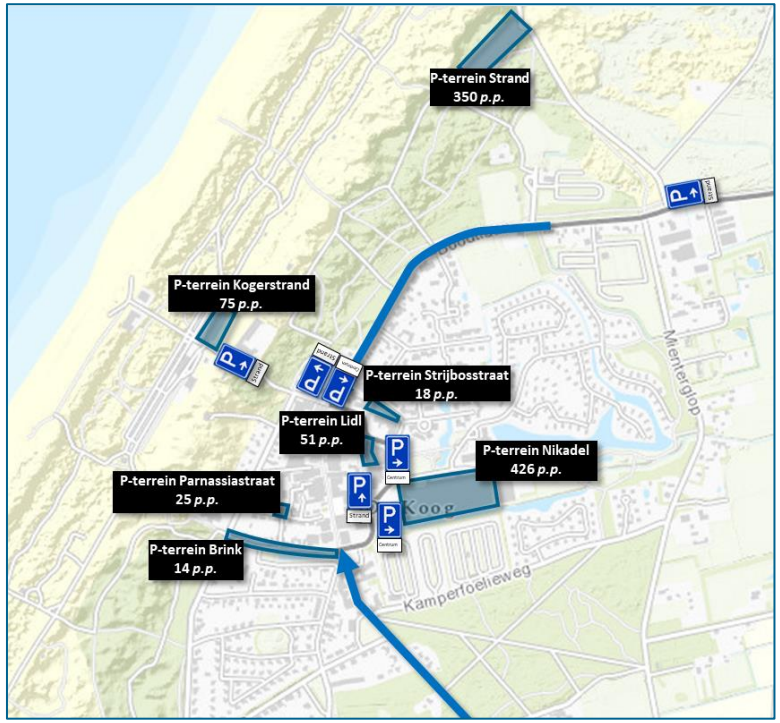
Uit de inventarisatie blijkt dat de parkeerverwijzingen naar het centrum van De Koog onvolledig en onduidelijk zijn. De parkeerverwijzingen worden enkel weergeven ter hoogte van parkeerterrein Nikadel. De gewenste rijroutes moeten kenbaar worden gemaakt door ontbrekende bebording toe te voegen en eenduidigheid te creëren bij bestaande bebording. De parkeerverwijzing kan worden uitgevoerd als statische bebording.

De Koog kent twee verschillende bezoekers, bezoekers voor het centrum en bezoekers voor het strand. Er dient onderscheid gemaakt te worden in de parkeerverwijzing naar het strand en de parkeerverwijzing van het centrum.

Voor het parkeren in het centrum wordt verwezen naar parkeerterrein Nikadel. Het parkeerterrein ligt in het oosten van De Koog en is zowel uit van de noordkant als de zuidkant bereikbaar door één parkeerroute. Verkeer vanuit De Cocksdorp wordt verwezen naar parkeerterrein Nikadel via de Boodtlaan en de Nikadel. Bezoekers uit Den Burg worden in verwezen via de Dorpsstraat en de Nikadel.

Voor parkeren bij het strand geldt dat er twee parkeerterreinen beschikbaar zijn. Het parkeerterrein bij paal 20 en het terrein bij paal 21. Zowel op de Badweg als de Boodtlaan dient parkeerverwijzing naar deze parkeerterreinen te worden aangebracht.

Maatregel 1
Optimaliseren parkeerverwijssysteem (bebordingsplan optimaliseren en p-routes sluitend maken). Zichtbaarheid en relatie van parkeerterreinen met het centrum of het strand verbeteren (naamgeving op p-borden aanpassen



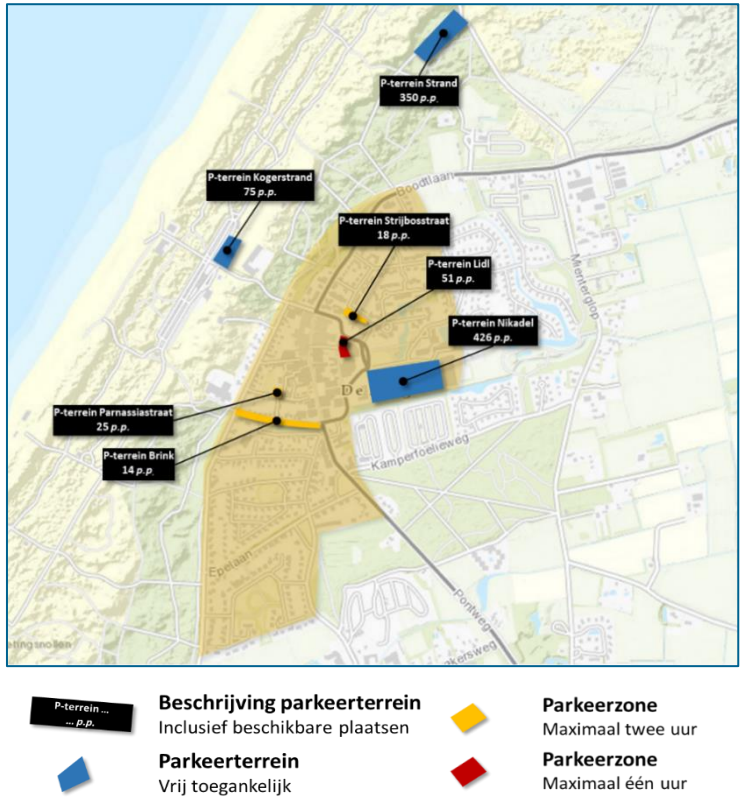
5.2 Parkeerregulatie

De parkeerdruk in de woonstraten die dicht bij het centrum zijn gelegen is erg hoog. De woonstraten worden naast de bewoners ook gebruikt door bezoekers van het centrum en het strand. Om de parkeerdruk te verlichten is het voornemen om op de parkeerplaatsen in de woonstraten een maximale parkeerduur van twee uur in te voeren tussen 09:00-17:00. Een parkeerduur van twee uur voorkomt dat de woonstraten worden bezet door bezoekers van het centrum of het strand.

Bezoekers van De Koog kunnen maximaal twee uur parkeren in de woonstraten rond het centrum. Bewoners en vergunninghouders hebben geen maximale parkeerduur. Het instellen van een maximale parkeerduur van twee uur in de woonstraten leidt tot een afname van de bezettingsgraad, doordat bezoekers aan het centrum doorgaans zullen kiezen voor een parkeerterrein zonder maximale parkeerduur. Dit biedt vergunninghouders meer ruimte om te parkeren in de woonstraten in plaats van op de parkeerterreinen bij de supermarkten.

Op het parkeerterrein Lidl is de parkeerdruk eveneens erg hoog. In de huidige situatie geldt op dit parkeerterrein al een maximale parkeerduur van twee uur. Om de bezoekers van de supermarkten (Lidl en Jumbo) te faciliteren wordt voorgesteld op het parkeerterrein Lidl de parkeerduur terug te brengen tot één uur in de periode van 09:00-17:00, na 16:00 kan eenieder tot de volgende dag 10:00 uur gebruik maken van de parkeerplaats. De parkeerduur van één uur is conform het besluit voor parkeerterrein AH in Den burg. Een parkeerduur van één uur is lang genoeg om boodschappen te doen te kunnen doen bij de aangelegen supermarkten, maar voorkomt dat de parkeerterreinen worden bezet door bezoekers van het centrum. Ook vergunninghouders dienen van de parkeerterreinen te worden geweerd. De maatregelen dienen ervoor om de bezettingsgraad en de doorlooptijd te verlagen, zodat de bezoekers van de supermarkten op dit parkeerterrein eenvoudiger een parkeerplaats kunnen vinden.

Maatregel 2
Invoeren maximale parkeerduur van twee uur in de woonstraten tussen 09:00-17:00 (conform binnenring Den Burg) en de parkeerduur op parkeerterrein Lidl terugbrengen naar één uur.



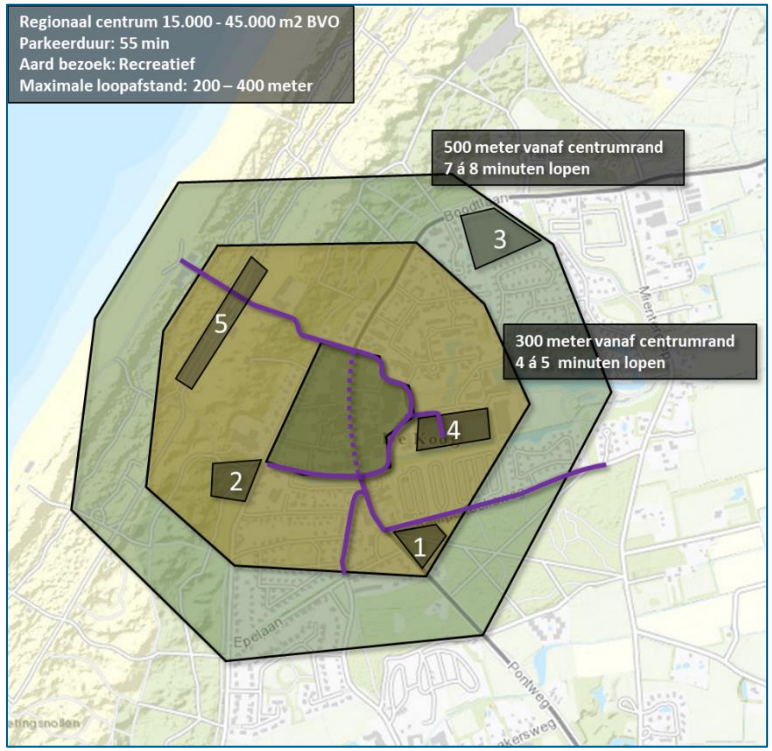
5.3 Uitbreiding parkeercapaciteit autoverkeer

Uit het parkeeronderzoek van Antea Group blijkt dat er een disbalans ontstaat in de bezettingsgraad van de parkeergelegenheden. De parkeergelegenheden in het westen kampen met een hoge bezettingsgraad en een tekort aan parkeerruimte, terwijl de parkeergelegen in het oosten voldoende rest capaciteit hebben. Echter, ook deze parkeergelegenheden tonen een zeer hoge bezettingsgraad in de piekmomenten. Naar verwachting zal de komende jaren het aantal gemotoriseerde voertuigen dat naar Texel komt blijven stijgen. Het stijgende aantal voertuigen zorgt voor een toename van de parkeervraag en een te kort aan parkeercapaciteit.

Om het parkeertekort in De Koog op te vangen is gekeken naar mogelijke (her)ontwikkelingen van parkeerterreinen. Voor De Koog geldt dat naast het centrum ook het strand een aantrekkende werking heeft waar veel autoverkeer op af komt. Voor de mogelijke (her)ontwikkeling van de parkeerterreinen is uitgegaan van de maximale loopafstand van 300 tot 500 meter (4 tot 8 minuten lopen) vanaf de centrumrand en/of het strand.

Vijf locaties zijn beoordeeld op geschiktheid voor het realiseren van extra parkeerplaatsen. Locatie drie valt buiten de maximale loopafstand van 500 meter en valt om deze reden af. Voor andere locaties (1 en 2) geldt dat zij afvallen omdat zij gelegen zijn in NNN-gebieden of omdat een bestemmingsplanprocedure opgestart dient te worden. Parkeerterreinen Nikadel (4) en Camping Kogerstrand (5) zijn locaties waar uitbreiding van de parkeercapaciteit nader onderzocht dient te worden. Deze locaties maken het op termijn mogelijk om extra parkeercapaciteit te realiseren. Alternatieve keuze kan zijn om geen extra parkeerplaatsen te realiseren op deze plaatsen. Dit sluit aan bij de wens van om bezoekers van Texel te verleiden tot het gebruik maken van meer duurzame vormen van vervoer.

Maatregel 3
Onderzoeken mogelijkheid uitbreiding parkeercapaciteit parkeerterrein Nikadel en Kogerstrand.



Nikadel (4)

Parkeerterrein Nikadel biedt in de huidige situatie plaats aan 443 auto's en 10 bussen. Het parkeerterrein is gelegen direct naast het centrum en is hierdoor een goede uitvalbasis voor winkelend publiek. De parkeervakken op het parkeerterrein zijn relatief smal, circa 2 meter waar de richtlijnen 2,5 meter voorschrijven. Gevolg van de smalle vakken is dat het in- en uitrijden van de parkeervakken als lastig wordt ervaren. Daarbij komt dat de auto's van tegenwoordig steeds langer en breder worden. Als gevolg hiervan nemen auto's steeds vaker een deel van een twee parkeerplek in beslag. Om het comfort van het parkeerterrein te verhogen is het wenselijk dat de parkeervakken opnieuw worden aangebracht volgens de geldende richtlijnen van 2,5 meter breedte. Het verbreden van de vakken gaat ten koste van circa 50 parkeervakken.

In de huidige situatie is de gemiddelde bezettingsgraad van het parkeerterrein circa 46%. De bezettingsgraad loopt op piekmomenten echter op tot boven de 90%. Dit houdt in dat het parkeerterrein gevoelsmatig vol is en de restcapaciteit zeer beperkt is. Naar verwachting zal de komende jaren het aantal gemotoriseerde voertuigen dat naar Texel komt blijven stijgen. Hierdoor stijgt ook de parkeervraag op parkeerterrein Nikadel. Daarnaast vinden er enkele nieuwbouw ontwikkelingen plaats in en rond het centrum van De Koog. Door de ontwikkelingen stijgt de parkeervraag nog verder. Een uitbreiding van het parkeerterrein Nikadel lijkt wenselijk.

Het terrein is bestemd als 'Verkeer- parkeerterrein'. Het bestemmingsplan maakt uitbreiden op deze locatie mogelijk. Een mogelijke (her)ontwikkeling kan vorm worden gegeven door het parkeerterrein half verdiept aan te leggen en (deels) te voorzien van een extra parkeerdek. Hiermee wordt de parkeercapaciteit vergroot en wordt ingespeeld op de stijgende parkeervraag.

Maatregel 4
Herinrichten/-ontwikkeling parkeerterrein Nikadel.







Camping Kogerstrand (5)

Het parkeerterrein van camping Kogerstrand komt volledig ten behoeve van de camping. Daarnaast is een openbaar parkeerterrein gelegen met circa 80 parkeerplaatsen. Beide parkeerterreinen tonen in de zomerperiode een zeer hoge bezettingsgraad. Als gevolg hiervan moeten bezoekers van de camping, het strand en de strandpaviljoens hun auto elders parkeren. De parkeervraag is dusdanig groot dat een uitbreiding van de parkeergelegenheid wenselijk is. Voorgesteld wordt om de mogelijkheden te onderzoeken voor het uitbreiden van de parkeergelegenheid. Een mogelijke oplossing is om een parkeergarage te bouwen in de duinen. De parkeergarage biedt naast extra parkeercapaciteit ook de mogelijkheid om te worden ingezet als waterkering. Door de duin terug te plaatsen over de parkeergarage wordt het landschap niet verstoord. Voorbeeld hiervan is de parkeergarage in Katwijk.

Het bouwen van een parkeergarage kan niet zonder meer plaatsvinden, hiervoor zijn onderzoeken naar haalbaarheid noodzakelijk. De huidige locaties van de parkeerterreinen maken geen onderdeel uit van Natura 2000 gebieden en zijn ook niet gecategoriseerd als stikstofgevoelige gebieden. Echter, de omliggende duinen zijn wel gecategoriseerd als Natura 2000 en stikstofgevoelige gebieden. Ook het geldende bestemmingsplan maakt de bouw van een parkeergarage niet mogelijk, hiervoor dient het bestemmingsplan te worden gewijzigd.

Maatregel 5
Onderzoeken haalbaarheid parkeergarage Badweg







5.4 Uitwisselen parkeerplaatsen

Een andere optie voor het creëren van meer parkeergelegenheid ter hoogte van paal 20 is het uitwisselen van parkeerplaatsen. De strandslag bij paal 20 ervaart een hoge parkeervraag. Camping Kogerstrand trekt veel bezoekers aan die allen hun auto willen parkeren bij de ingang van de camping. Als gevolg hiervan staat het privéparkeerterrein van Kogerstrand gedurende de zomermaanden helemaal vol. De circa 80 openbare parkeerplaatsen die aanwezig zijn voor bezoekers van de strandpaviljoens of het strand worden vaak gebruikt door bezoekers van de camping. Met als gevolg dat toeristen die het strand of de strandpaviljoens willen bezoeken moeten parkeren op parkeerterrein Nikadel. Dit is circa 2 kilometer lopen, wat als onwenselijk wordt ervaren.

Om de parkeerdruk op deze locatie te verlagen heeft camping Kogerstrand voorgesteld om parkeerplaatsen bij paal 21 te reserveren voor bezoekers van de camping. Op dat parkeerterrein is voldoende restcapaciteit om de parkeerdruk bij paal 20 te verlichten. De maatregel zou inhouden dat in de zomermaanden circa 40 parkeerplaatsen worden gereserveerd bij paal 21 voor Kogerstrand. Deze parkeerplaatsen worden dan ter hoogte van paal 20 beschikbaar gesteld aan bezoekers van het strand en de strandtenten.

Maatregel 6
Uitruilen parkeerplekken camping Kogerstrand naar parkeerterrein paal 21.

5.5 Camperplaatsen & ruimte voor de touringcar

Het aantal campers op Texel lijkt de afgelopen jaren te zijn toegenomen. In of rond De Koog is echter geen speciale parkeerplaats voor de campers. Als gevolg hiervan parkeren de campers op parkeerterrein Nikadel. De huidige inrichting van het parkeerterrein maakt dat de campers meerdere parkeerplaatsen bezet houden veilig te kunnen parkeren.

Vanuit de ondernemers en dorpsvereniging is aangegeven dat zij graag een speciale parkeerplaats voor campers gerealiseerd zien worden op het achterste gedeelte van het parkeerterrein Nikadel. Gemeente Texel kan kiezen voor het faciliteren van camperplaatsen, waarbij de camperplaatsen worden aangelegd door middel van extra brede en grote parkeervakken waar campers enkel overdag mogen parkeren.
Een andere optie voor Gemeente Texel is het weren van campers binnen de bebouwde kom. De afmetingen van de campers passen niet binnen de huidige infrastructuur en de parkeerfaciliteiten. Het weren van campers houdt in dat campers enkel op de daarvoor bestemde plaatsen mogen komen, maar niet welkom zijn in dorpskernen.

Het aantal touringcars dat op parkeerterrein Nikadel parkeert is zeer laag, gemiddeld twee per dag. Voorgesteld wordt om een Kiss&Ride te maken voor de touringcars, zodat toeristen nog altijd kunnen in- en uitstappen in De Koog. De touringcars dienen na het afzetten van bezoekers elders te worden geparkeerd.

Maatregel 7
Aanleg camperplekken op parkeerterrein Nikadel of weren van campers binnen de bebouwde kom.

Maatregel 8
Aanleggen Kiss&Ride voor touringcars op parkeerterrein Nikadel.

5.6 Aansluiting Nikadel

Uit de knelpuntenanalyse blijkt dat de aansluiting van het parkeerterrein Nikadel wordt ervaren als het grootste knelpunt. Het gemotoriseerde verkeer uit de richting Den Burg rijdt veelal richting het parkeerterrein Nikadel. Om het parkeerterrein te bereiken moeten zij voorbij de voetgangersoversteekplaats tussen het parkeerterrein en het centrum. Dit levert knelpunten op bij zowel de doorstroming als bij de verkeersveiligheid. Het is wenselijk om de aansluiting anders te regelen, waardoor het autoverkeer en de voetgangers elkaar niet of verminderd met elkaar conflicteren.

Het scheiden van de verkeersstromen kan op meerdere manieren plaatsvinden. De eerste oplossing is om de inrit van het parkeerterrein te verschuiven ten zuiden van de voetgangersoversteekplaats. Hierdoor conflicteert de grote stroom gemotoriseerd verkeer niet meer met de voetgangers. De voetgangers conflicteren hierbij nog wel met het doorgaande gemotoriseerde verkeer. Mogelijkheid hierbij is om eenrichtingsverkeer in te stellen, waardoor de in- en uitrijdende stromen uit elkaar worden gehaald.

Een tweede oplossing is om de doorgaande weg dusdanig te verleggen dat hij rond het parkeerterrein loopt. Voetgangers komen hierdoor niet meer in conflict met het gemotoriseerde verkeer. Er kan voor worden gekozen om de bus wel rechtdoor te laten rijden, waardoor deze geen vertraging oploopt. Een negatief gevolg is dat het doorgaande autoverkeer een grote afstand dienen om te rijden. Hierbij dient te worden opgemerkt dat de ruimte rondom het parkeerterrein beperkt is en de watergang gedempt dient te worden om deze oplossing mogelijk te maken.

Maatregel 9
Aanleggen (extra) inrit parkeerterrein Nikadel zodat opstopping voor de zebra wordt verminderd.



5.7 Wensbeeld fiets & voetganger

Het centrum van De Koog wordt aangedaan door meerdere recreatieve fiets- en wandelroutes en is hierdoor goed bereikbaar voor fietsers en voetgangers. Uit de knelpuntenanalyse bleek echter dat met name het stallen van fietsen in en rond het centrum knelpunten oplevert. Om het fietsparkeren in de drukke zomerperiode goed te faciliteren wordt het uitbreiden van fietsparkeren in of rond de directe omgeving van het centrum geadviseerd. Door fietsen zo aantrekkelijk mogelijk te maken kan het autoverkeer worden teruggedrongen.
Als leidraad wordt genomen dat de fietsenstalling maximaal 150 meter gelegen mag zijn van het centrum en dat hij visueel goed zichtbaar moet zijn. Het fietsparkeren moet worden uitgebreid aan zowel de noordkant, als het zuiden en westen van het centrum. De fietsenstallingen dienen te worden uitgerust met enkele oplaadpunten voor elektrische fietsen.

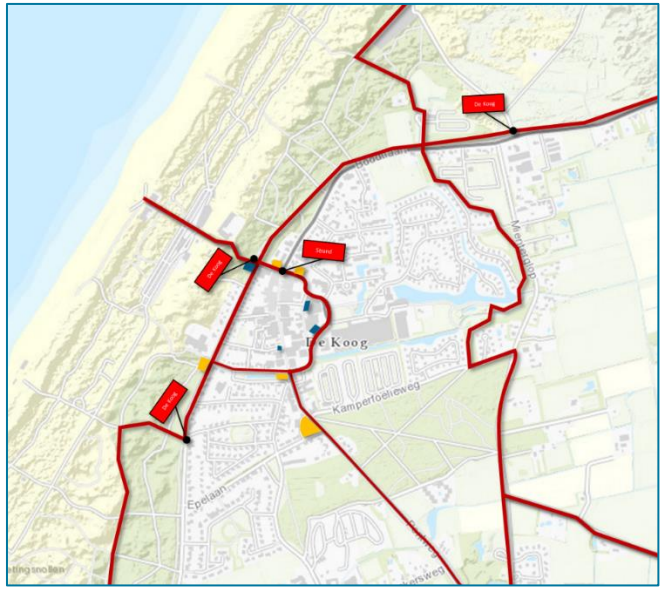
Aanbevolen wordt om een onderzoek uit te (laten) voeren om geschikte locaties voor fietsenstallingen in beeld te brengen. In dit onderzoek moet duidelijk worden gemaakt welke locaties beschikbaar zijn, welke aspecten rekening mee gehouden dienen te worden (Natura2000, bestemmingsplannen, etc.) en welke locaties kansrijk zijn. In het onderzoek moet tevens worden opgenomen waar de stallingen aan moeten voldoen om ze zo aantrekkelijk mogelijk te maken voor fietsers

In de zomer van 2020 is gekozen om de groenstrook aan de Nikadel, ten noorden van de Lidl, in te richten als tijdelijke fietsenstalling. Onderzocht dient te worden of deze locatie geschikt is voor een structurele fietsenstalling. Het aanbieden van een structurele fietsenstalling brengt verschillende inrichtingsprincipes met zich mee.

Om het verblijven in het centrum verder te verbeteren worden venstertijden ingesteld voor het bevoorradende verkeer. Gelet op de boottijden worden venstertijden ingesteld van 07.00 tot 11.30 uur en van 18.00 tot 21.00 uur, met uitzondering van de koopavond).

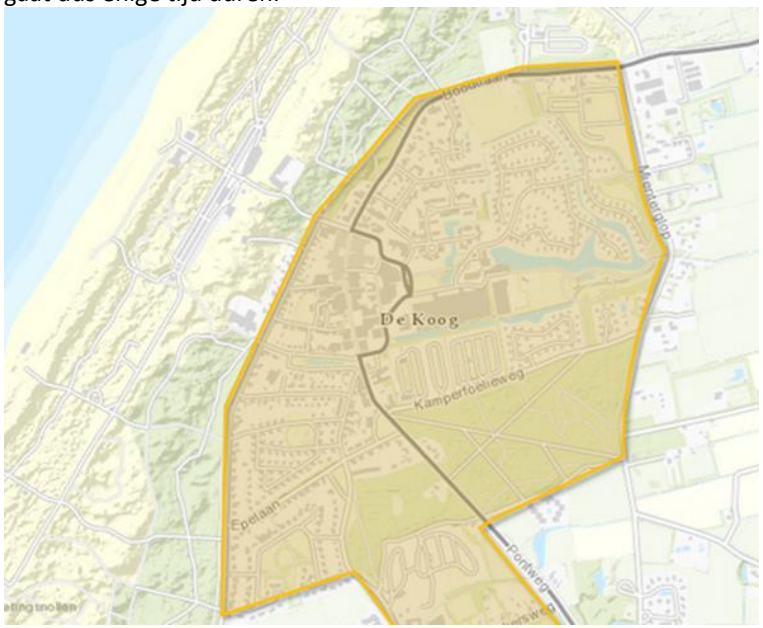
Als uitgangspunt geldt dat de looproutes veilig en direct zijn met oog voor een groene uitstraling. Daarbij is het logisch om in de voetgangerszone binnen het centrum geen fietsers toe te laten, zodat het verblijven voor voetgangers in het centrum een stuk comfortabeler wordt en conflictsituaties met fietsers vermeden worden. Hierop dient niet alleen de bebording aangepast te worden, maar dienen ook de overgangen naar de voetgangerszone duidelijk herkenbaar te zijn.

Maatregel 10
Onderzoek naar mogelijkheden extra fietsenstallingen.
Maatregel 11
Instelling fietsverbod in centrum (winkelstraten).
Maatregel 12
Instellen venstertijden voor bevoorradend verkeer.



5.8 Verandering maximumsnelheid

In de huidige situatie zijn er twee type wegen gecategoriseerd binnen de bebouwde kom van De Koog; gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 50 km/u en erftoegangswegen met een maximumsnelheid van 30 km/u. De gemeente streeft erna om op termijn op alle wegen binnen de bebouwde kom een maximumsnelheid van 30 km/u in te stellen. De maximumsnelheid moet echter passen bij de inrichting van de weg. Dit betekent dat wanneer een weg aan onderhoud toe is de inrichting wordt aangepast en de snelheid wordt verlaagd naar 30 km/u. Het proces om alle wegen binnen de bebouwde kom (gele vlak) terug te brengen naar 30 km/u gaat dus enige tijd duren.



5.9 Mienterglop

In de huidige situatie is de Mienterglop ingericht als erftoegangsweg buiten de bebouwde kom met een daarbij horende snelheid van 60 km/u. De Mienterglop is echter erg smal en de inrichting past niet bij het wegbeeld dat weggebruikers mogen verwachten bij een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom en een maximumsnelheid van 60 km/u. De omgeving biedt echter geen ruimte om de weg in te richten als een 60 weg. De wens is om de Mienterglop over de gehele lengte af te waarderen naar een snelheid van 30 km/u. Een aandachtspunt bij het afwaarderen van de weg is dat de inrichting past bij de snelheid van 30 km/u.

Erftoegangswegen met een snelheid van 30 km/u komen over het algemeen vaak voor binnen de bebouwde kom. De Mienterglop is in de huidige situatie gelegen buiten de bebouwde kom, waardoor een snelheid van 30 km/u niet aansluit bij de verwachting van weggebruikers. De wens is om de Mienterglop binnen de bebouwde kom te plaatsen, zodat een maximumsnelheid van 30 km/u aansluit bij de categorisering van de weg.

Conform het BABW Uitvoeringsvoorschriften mag de Mieterglop ook buiten de bebouwde kom blijven liggen, er gelden dan wel enkele voorwaarden t.a.v. de inrichting van weg. De geldende regels zijn in Bijlage II | BABW-uitvoeringsvoorschriften 30 buiten de bebouwde kom **o**pgenomen.

Maatregel 13
De snelheid op de Mienterglop terugbrengen naar 30 km/u en de weg conform inrichten.

6 Conclusie

De nauwkeurige inventarisatie van de huidige situatie rondom parkeren en verkeerstromen in en rondom De Koog heeft inzicht gegeven in de opgaven om de verkeersregulering te optimaliseren en parkeren beter te verdelen over de beschikbare parkeervoorzieningen. Dit inzicht heeft bovendien helder gemaakt welke verkeersproblematiek er in de huidige verkeerssituatie speelt, waarbij naast bereikbaarheid ook leefbaarheid als raakvlak is meegenomen.

6.1 Maatregelen

De benodigde maatregelen om de huidige situatie te optimaliseren en van daaruit bij te dragen aan de 4 mobiliteits- en leefbaarheidsdoelstellingen [2], van de gemeente Texel. Het uitvoeren van de maatregelen draagt bij aan het verbeteren van de parkeer- en verkeerssituatie binnen De Koog en zijn onder te verdelen in 3 categorieën. Deze 3 categorieën (hieronder weergegeven) laat zien hoe op kortetermijnwinst valt te behalen en op welke wijze toekomstige plannen hieraan bij gaan dragen.

- **QuickWins**
  Gemakkelijk door te voeren maatregel die met een geringe inspanning gerealiseerd kunnen worden.

- **Nadere uitwerking/ onderzoek**
  Uit te vaardigen regels en/ of toe te passen gedragsmaatregelen om het gewenste gedrag van weggebruikers te beïnvloeden.

[2] Autogebruik binnen de ring doen afnemen; Parkeerdruk verdelen; (Vracht-) vervoer goed geleiden; Fietsgebruik doen toenemen.

6.1.1 QuickWins

- **Maatregel 1**
  Optimaliseren parkeerverwijssystem (bebordingsplan optimaliseren en p-routes sluitend maken). Zichtbaarheid en relatie van parkeerterreinen met het centrum of het strand verbeteren (naamgeving op p-borden aanpassen

- **Maatregel 2**
  Invoeren maximale parkeerduur van twee uur in de woonstraten tussen 09:00-17:00 (conform binnenring Den Burg) en de parkeerduur op parkeerterrein Lidl terugbrengen naar één uur.

- **Maatregel 6**
  Uitruilen parkeerplekken camping Kogerstrand naar parkeerterrein paal 21.

- **Maatregel 11**
  Instelling fietsverbod in centrum (winkelstraten).

- **Maatregel 12**
  Instellen venstertijden voor bevoorradend verkeer.

6.1.2 Nadere uitwerking/ onderzoek

Om in detail aan te kunnen geven wat de mogelijkheden van bepaalde maatregelen zijn is een nadere uitwerking /onderzoek noodzakelijk. Voorgesteld wordt om eerst te bepalen of er draagvlak is voor de betreffende maatregel. Vervolgens kan een nadere uitwerking inclusief nader onderzoek plaatsvinden. Tevens bestaat de mogelijkheid om maatregelen te combineren (bijvoorbeeld 3, 4, 8 en 9).

- **Maatregel 3**
  Onderzoeken mogelijkheid uitbreiding parkeercapaciteit parkeerterrein Nikadel en Kogerstrand.

- **Maatregel 4**
  Herinrichten/-ontwikkeling parkeerterrein Nikadel.

- **Maatregel 5**
  Onderzoeken haalbaarheid parkeergarage Badweg.

- **Maatregel 7**
  Aanleg camperplekken op parkeerterrein Nikadel of weren van campers binnen de bebouwde kom.

- **Maatregel 8**
  Aanleggen Kiss&Ride voor touringcars op parkeerterrein Nikadel.

- **Maatregel 9**
  Aanleggen (extra) inrit parkeerterrein Nikadel zodat opstopping voor de zebra wordt verminderd.

- **Maatregel 10**
  Onderzoek naar mogelijkheden extra fietsenstallingen.

- **Maatregel 13**
  De snelheid op de Mienterglop terugbrengen naar 30 km/u en de weg conform inrichten.

Bijlage I | Verslag interactieve avond met stakeholders

Verslag

Vergadering	Parkeer- en verkeerscirculatieplan De Koog	Datum	27 februari 2020
Locatie	Gemeentehuis	Tijd	19.00 – 21:00 uur
Deelnemers	Dorpscommissie De Koog, Ondernemersvereniging De Koog, TOP, VVV, De Krim, Landal, Veiligverkeer Nederland, SIGT, Fietsverhuur Van der Linde, Texelvakanties, Vereniging van Strandexploitanten Texel, AnteaGroup, Gemeente		

Agenda

1. Opening en inleiding door Don Boot
2. Toelichting AnteaGroup
3. Plenaire discussie
4. Samenvatting en afsluiting

Input

Onderwerp		Knelpunt	Mogelijke oplossing
Parkeren	Nikadel	Juiste aantal parkeerplaatsen 426 of 326?	Opnieuw tellen.
	Nikadel - busparkeerplaatsen	Hoe frequent worden de busparkeerplaatsen gebruikt?	Gebruik uitzoeken. Van een deel reguliere parkeervakken maken. Passagiers alleen in en uitlaten stappen daarna parkeren op parkeerplaats bij Paal 21.
	Nikadel	De plaatsen zijn te smal	Korte termijnoplossing: Stenen met witte verf omdraaien en de vakken opnieuw indelen.
	Nikadel	Te weinig parkeerplaatsen	De stukken groen inrichten voor parkeren. Onderzoeken of het mogelijk is de parkeerplaats half te verdiepen en landschappelijk inpassen. Extra parkeerplaatsen leveren ook extra verkeersdruk op. Een deel van de auto's rijdt toch al door het dorp. Extra parkeerplaatsen realiseren aan de Ruijslaan, Kamperfoelieweg, Boodtlaan. Hoe staat Staatsbosbeheer hier in?
	Tankstation	Rond sluitingstijd van de supermarkt is er sprake van extra parkeerlast op privé terrein van het tankstation	
	Kogerstrand	In het hoogseizoen heeft de camping 100	De Krim heeft een voorstel bij de gemeente neergelegd.

Onderwerp		Knelpunt	Mogelijke oplossing
		parkeerplaatsen te weinig. De auto's worden in de woonstraten geparkeerd. Dit levert ontevredenheid bij gasten en bewoners op.	Voorstel om in het hoogseizoen een deel van de parkeerplaats van paal 21 te bestemmen voor De Krim. Huidige parkeerterrein Kogerstrand (onder de brug) extra laag erop (halfverdiept ?). Zomers voor de auto's en 's winters voor bijvoorbeeld caravans en strandhuisjes. Een waterkerende parkeerplaats in de duinen maken zoals bij Katwijk.
	Strandslagen; Paal 19, 19 ½ en 20	Hiervoor kan gebruik gemaakt worden van de "openbare" parkeerplaats bij Kogerstrand. (Kogerstrand pacht dit stuk). Of de Nikadel – De afstand van Nikadel naar het strand is te groot	Een waterkerende parkeerplaats in de duinen maken zoals bij Katwijk. Op de Ruijslaan enkel "Kiss en ride" aanleggen. 1 persoon loopt dan een langer stuk. De andere passagiers gaan alvast naar het strand. Shuttle naar de strandslagen.
	Westelijk deel	Er zijn te weinig parkeerplaatsen aan de westkant van de Koog.	Een waterkerende parkeerplaats in de duinen maken zoals bij Katwijk. Parkeerplaatsen in het bos aan de Ruijslaan maken.
	Juliana	In principe is er voor elk appartement een P-plaats. Extra auto's en aanhangers kunnen niet op eigen terrein en worden verwezen naar de Nikadel	
	B&B's	De woonwijken zijn niet ingericht op extra parkeerplaatsen	In woonwijken betaald parkeren en bewoners parkeren invoeren.
	Orchismient	2e woningen worden vergroot, dit levert meer auto's per accommodatie op.	
	Gastgedrag	Gasten verblijven korter en maken in de periode veel verkeersbewegingen.	
	Woonhuizen zonder eigen parkeerplaats	Er zijn in het dorp 117 woningen zonder eigen parkeerplaats. Er zijn voor de benodigde huizen in totaal 1235 parkeerplaatsen nodig.	
	Campers	Alleen op reguliere campings overnachten en niet in de natuur. Staatsbosbeheer en politie gaan strenger handhaven.	
	's Avond en 's nachts	Er is overdag parkeeronderzoek gehouden. Overdag zijn de auto's onderweg. Waar staan ze 's avonds en 's nachts?	In woonwijken betaald parkeren en bewoners parkeren invoeren.

Onderwerp		Knelpunt	Mogelijke oplossing
	Lidl	Het plein is nu al te klein en verliest door verbouw van de Lidl straks nog plaatsen. Er worden aan het plein 22 nieuwe woningen gebouwd zonder eigen parkeerplaats.	
	Mindervaliden parkeerplaatsen	4% van de vakken moet bestemd zijn voor minder validen. Breedte van de vakken. Letten op instapmogelijkheden naast en achter de auto.	
	Algemeen	E-vignet	Laat dit vignet een jaar geldig zijn vanaf de aanschafdatum.
Fietsparkeren	Hele dorpskern	Fietsgebruikers zijn minder bereid om een stukje te lopen. Fietsen worden groter, breder, luxer	Extra plaatsen creëren, bijvoorbeeld in het bos aan de Ruijslaan. (hoe staat Staatsbosbeheer hier tegenover?) Bewaakt parkeren met oplaadservice aanbieden. Bijvoorbeeld in samenwerking met De Bolder. Extra plaatsen maken bij Zonnehof. Vanuit het dorp zijn er ideeën . Overleg inplannen tussen Dorpscommissie, Don Boot en Ilse Boerdijk. Zorg voor duidelijke verwijzing naar de fietsparkeerplaatsen.
Fietsen	Dorpsstraat	Fietsen in de winkelstraat	Borden plaatsen met: Winkels open, fietsers lopen. Dit idee wordt door Planet Texel, OV en DC breed gedragen.
Doorstroming verkeer	Jumbo / Tankstation - fietsverhuur	Het zebrapad ligt over de doorgaande route van De Koog. Dit levert filevorming op.	Scheiden van verkeersstromen eventueel het groentje tussen tankstation en Jumbo hiervoor gebruiken. Strandverkeer via Mienterglop geleiden? Verkeersstroom Dorpsstraat proberen te reduceren bijvoorbeeld via een andere route. Voetgangerstunnel realiseren? Onderzoeken: Mienterglop als route naar het centrum via Boodtlaan naar het dorp? Levert extra verkeerdruk aan de andere kant van het dorp. Boodtlaan is hier niet op ingericht.
Doorstroming verkeer	Algemeen	Parkeerverwijssysteem is onduidelijk	Extra borden plaatsen + de looptijd naar het centrum aangeven. Zorgen voor actuele gegevens in de navigatiesystemen. Verkeer remmende maatregelen in de Dorpsstraat. Alle wegen in het dorp 30 km maken. Verleggen ingang naar Parkeerplaats met DC, betrokken ondernemers en

Onderwerp		Knelpunt	Mogelijke oplossing
			omwonenden bespreken. Extra oversteekplaatsen vermijden.
Openbaar vervoer		's Avonds is er geen openbaar vervoer	
Hoogseizoen		Ook buiten de 8 weken is er sprake van verkeersdruk.	Centraal parkeren – Een soort "skibus" realiseren. Gratis OV (kost veel geld, is voor gezinnen en ouderen niet ideaal)
Toeristische bedden		2/3 van de bedden zijn in en rondom De Koog gerealiseerd.	Gast en bewoners tevreden stellen door goede oplossingen/alternatieven aan te bieden.
Jumbo en Lidl		Uitbreidingsplannen	Verplaatsen naar de karting? Dit is particulier bezit. Het is onderzocht, maar er is geen opening voor medewerking.
Laden en lossen	Dorpsstraat	Te veel gemotoriseerd verkeer in de Dorpsstraat	Zo veel mogelijk aan de achterkant van de panden lossen. Is dit niet mogelijk dan met palletwagens de spullen leveren. Alleen op bepaalde tijden inrijden toestaan. Stopcontacten plaatsen voor koelwagens in Parnassiatraat en Nikadel – Lidl
Kamperfoelieweg	Komborden	Hier wordt verkeersdruk ervaren	Komborden verplaatsen zodat hier max.30 km gereden mag worden.
Bushalte	De Zwaluw	Dit levert filevorming op	Bushalte laten vervallen of de halte deels in het bos maken.

Conclusie

Algemene conclusie er moet iets aan de parkeer problematiek gebeuren. Zowel op korte- als lange termijn.

- Onderzoeken of er draagvlak is voor een "bypass" via het Mieneterglop.
- Verkeersdruk uit de "Nikadelbocht" halen door verkeer naar parkeerplaats Nikadel eerder te laten afslaan.
- Afspraak maken tussen Don Boot, Ilse Boerdijk en Dorpscommissie.

Na het overleg besproken

- 2e bijeenkomst inplannen zodat er een gedragen plan met commitment van bewoners en ondernemers naar het college gaat.
- Jenno geeft voor de P-Nikadel de tip dat als er een risicoanalyse is gemaakt, de gemeente mogelijk geld van de provincie kan ontvangen, voor het aanpassen van de P-plaats.
- Onderzoeken naar subsidies duurzaam rijden, bijvoorbeeld via shuttle busjes.

Nagekomen input.

VST - Koen Witte.

Aanvullend op de avond van gister heb ik er nog even over na zitten denken en met een aantal strandondernemers gesproken om de visie te delen.

Waar we al snel tot de conclusie komen dat het parkeerprobleem van de koog ontstaat door het kruisverkeer tussen strandbezoekers en dorp bezoekers. De Nikadel is daarbij als aorta door het dorp erg overbelast.

Om De Koog de badplaats te maken zoals de gemeente dit voor ogen heeft zou je kunnen stellen dat er een onderscheid gemaakt kan worden tussen het aantal badgasten wat we trekken en het aantal dorpsbezoekers.

De Parkeergelegenheid welke nu gebruikt is voor de strandbezoekers telt een luttele 75 plaatsen (onderaan de badweg), welke maar wat graag door Camping Kogerstrand in gebruik genomen gaat worden. Dit komt er op neer dat we met 8 strandexploitanten en ca 150 strandhuisjes deze plekken moeten verdelen, andere mogelijkheden zijn de drukbevonden woonwijken aan de westkant van De Koog. Na een korte inventarisatie kom ik met de strandpaviljoens al snel op een restaurant capaciteit van 1.100 stoelen.

Als we kunnen stellen dat er bij Paal 21 voldoende capaciteit is om zowel camping bezoekers als badgasten te ontvangen heb ik dit paviljoen en capaciteit niet mee genomen, wat ons rest tot probleem tussen P20 en surfschool foamball.

Door een parkeergarage te creëren tussen de Buuteriggel en Paal 19,5 kunnen we HHNK ondersteunen door een waterkering te bouwen op een plek waar hij erg van belang is gezien de achterliggen de camping. We zorgen voor een ingang van Paal 20 en een ingang vanaf Paal 19,5. Zo kan het verkeer van het noorden via de badweg naar de ‘’strandparkeerplek’’ gestuurd worden en de bezoeker vanaf het zuiden kan voor het dorp al via het bos richting de strandparkeerplek geleid worden. Zo ontlasten we de drukte op de Nikadel en enorm veel woonstraten in het dorp waar nu badgasten parkeren. Haal de boulevard van Coeghen tijdelijk weg en leg deze terug over de parkeerplaats. Verleng deze boulevard is stijl door met De Brink en de badweg zodat de fietsenstallingen bij Opduin en bij de badweg mooi aansluiten aan het wandelpad naar het strand.

Namens de strandexploitanten is parkeren bij het strand een enorm groot probleem in De Koog. Namens mijzelf als ondernemer wil ik graag meedenken in uitwerkingen of financieringen van een dergelijke parkeergarage. We kunnen Kogerstrand meer ruimte bieden bij Badweg door de strandbezoekers echt naar het strand te brengen.

Er zou ook voor gekozen kunnen worden om de ruijslaan vanaf opduin tot de badweg 2 richtingsverkeer te maken en de fietsers onderdeel uit te laten maken van de weg, zoals ook op de brink is gedaan. Wellicht zorgt dit voor rustiger rijdend verkeer en kan je de aan en afvoer van mensen uit het zuiden die naar het strand willen via die weg sturen, dan splits je dorpsbezoekers en strandgasten al af ter hoogte van de pelikaan. Dit zorgt voor rust in het dorp, badgasten die vanaf het noorden komen gaan via Boodtlaan het dorp in en uit, zo hoef je de parkeergarage maar met 1 aanvoer/afvoer te bouwen welke dan logischerwijs het beste bij Paal 20 is. met uitgangen voor bezoekers in de boulevard.

Dorpscommissie – Ruurd Eijzinga

Nav verkeersavond over de koog

Wij willen u nog hartelijk danken voor het initiatief om betrokkenen uit te nodigen om mee te discussiëren over de verkeerssituatie in De Koog.

Wat wij misten in het hele verhaal was een getalsmatige onderbouwing volgens de normen van CROW. In de nota parkeernormen uit 2015 staat:” Bij het bepalen van de parkeereis mag de parkeerbalans worden opgesteld conform de voorgeschreven methode van CROW.”

Tijdens de avond kwam ook ter sprake dat er aan de westkant van De Koog nauwelijks parkeerplaatsen zijn. Navraag bij onze commissieleden leverde op dat in het verleden besloten is dat de parkeerplaats op de Nikadel ook bestemd is voor de bezoekers van het strand. Wij zouden graag zien dat dit ook meegenomen wordt in de berekening van de parkeerbehoefte. (4 strandpaviljoens + algemene bezoekers van het strand)

Een van de dingen die ons opviel was dat de heer Groothuis kwam met het voorstel om een deel van de publieke parkeerplaats bij paal 21 af te sluiten in het seizoen en daar genummerde parkeerplaatsen voor zijn campingbezoekers te maken.

Aansluitend daarop willen wij u voorstellen om voor **bewoners** van De Koog ook genummerde parkeerplaatsen te maken op een afgesloten deel van de parkeerplaats Nikadel want het kan toch niet zo zijn dat bewoners een kampeerplaats moeten huren om een plek voor hun auto te hebben.

Bijlage II | BABW-uitvoeringsvoorschriften 30 buiten de bebouwde kom

Bord A1 (30 km/h binnen en buiten de bebouwde kom en 60 km/h buiten de bebouwde kom) mag op wegvakken slechts worden toegepast indien wordt voldaan aan de volgende eisen:

- iedere weg in het betrokken gebied heeft voornamelijk een verblijfsfunctie;
- om te voorkomen dat de verblijfsfunctie wordt aangetast door een relatief hoge intensiteit van het gemotoriseerde verkeer, is de weg met zijn omgeving waar nodig aangepast;
- met het oog op snelheidsbeperking en attentieverhoging is extra aandacht besteed aan potentieel gevaarlijke punten, zoals:
    - a. plaatsen waar voetgangers, in het bijzonder schoolkinderen en bejaarden, plegen over te steken;
    - b. kruispunten met een hoofdroute voor fietsers en eventueel bromfietsers;
    - c. kruispunten waar de voorrang door middel van borden geregeld is;
- de overgangen naar een andere maximumsnelheid zijn door de constructie duidelijk herkenbaar;
- indien de overgang naar een hogere maximumsnelheid binnen 20 meter van een kruisende weg ligt, dan is de voorrang geregeld door middel van verkeerstekens of een in- en uitritconstructie, tenzij de kruisende weg geschikt is om in het betrokken gebied opgenomen te worden.

Copyright © 2020
Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.

Over Antea Group

Antea Group is het thuis van 1500 trotse ingenieurs en adviseurs. Samen bouwen wij elke dag aan een veilige, gezonde en toekomstbestendige leefomgeving. Je vindt bij ons de allerbeste vakspecialisten van Nederland, maar ook innovatieve oplossingen op het gebied van data, sensoring en IT. Hiermee dragen wij bij aan de ontwikkeling van infra, woonwijken of waterwerken. Maar ook aan vraagstukken rondom klimaatadaptatie, energietransitie en de vervangingsopgave. Van onderzoek tot ontwerp, van realisatie tot beheer: voor elke opgave brengen wij de juiste kennis aan tafel. Wij denken kritisch mee en altijd vanuit de mindset om samen voor het beste resultaat te gaan. Op deze manier anticiperen wij op de vragen van vandaag en de oplossingen voor morgen. Al bijna 70 jaar.

Contactgegevens

Tolhuisweg 57
8443 DV HEERENVEEN
Postbus 24
8440 AA HEERENVEEN

www.anteagroup.nl