

Strategisch Plan Verkeersveiligheid

Gemeente Texel



Titel rapport

Strategisch Plan Verkeersveiligheid | Texel

Kenmerk

016680.20241213.R01.05

Datum publicatie

28 mei 2025

Projectteam Goudappel

C. Koopmans, L. Vlot

Projectteam opdrachtgever

D. Boot, H. Bijkerk, P. van Sijp

Status

Definitief

© Copyright Goudappel BV 28-5-25

1. Inleiding

2

2. De verschillende beleidsthema's

4

2.1	Risicothema 1. Veilige Infrastructuur	5
2.2	Risicothema 2. Heterogeniteit in het verkeer	6
2.3	Risicothema 3. Technologische ontwikkelingen	7
2.4	Risicothema 4. Kwetsbare verkeersdeelnemers	9
2.5	Risicothema 5. Onervaren verkeersdeelnemers	11
2.6	Risicothema 6. Rijden onder invloed	12
2.7	Risicothema 7. Snelheid in het verkeer	13
2.8	Risicothema 8. Afleiding in het verkeer	14
2.9	Risicothema 9. Verkeersovertreders	16

3. De risicoanalyse

18

3.1	Stap 1. Hoe is de bevolking op Texel samengesteld?	19
3.2	Stap 2. Beoordelen kwaliteit van de infrastructuur van wegen en fietspaden	21
3.3	Stap 3. Beoordelen van verkeerssnelheden	30
3.4	Stap 4. Hoeveel bestuurders rijden onder invloed?	32
3.5	Stap 5. Ongevals cijfers binnen de gemeente	33
3.6	Stap 6. Prioriteren van de risico's	38

4. 4. Maatregelen

45

4.1	Engineering – Fysieke maatregelen weginrichting	48
4.2	Education – Educatie en handhaving	52
4.3	Enforcement – handhaving	55

5. Uitvoering en vervolg

58

Bijlage 1

Bijlage 2

1



1. Inleiding

De verkeersveiligheid op Texel staat onder druk door veranderende omstandigheden in het verkeer. Het eiland ontvangt jaarlijks grote aantallen bezoekers, waardoor de verkeersintensiteit fluctueert en specifieke uitdagingen ontstaan. Tegelijkertijd verandert het verkeer zelf: fietspaden worden drukker, afleiding door smartphones neemt toe en technologische ontwikkelingen vragen om een flexibele aanpak. Hoewel in het verleden al veel maatregelen zijn genomen, zoals het toepassen van Duurzaam Veilige weginrichting, is het noodzakelijk om de verkeersveiligheid opnieuw strategisch te benaderen.

Het [Startakkoord Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030](#) (SPV 2030) biedt hiervoor een nieuw kader. Deze landelijke aanpak, ondertekend door het Rijk, provincies (IPO) en gemeenten (VNG), legt de nadruk op een risicogestuurde benadering. Hierbij worden niet alleen ongevalscijfers meegenomen, maar ook potentiële risico's geïdentificeerd en aangepakt. Voor Texel betekent dit dat de focus ligt op factoren waar de gemeente directe invloed op heeft, zoals infrastructuur, handhaving en verkeerseducatie. Tegelijkertijd is het belangrijk om in te spelen op technologische ontwikkelingen en deze in de plannen mee te nemen.

Een belangrijk doel van dit SPV is het verkrijgen van cofinanciering uit de landelijke [investeringsimpulsgelden](#). Door een uitvoeringsagenda op te stellen met concrete maatregelen en risicolocaties, voldoet Texel aan de voorwaarden om deze subsidie aan te vragen. Dit biedt de mogelijkheid om extra middelen te mobiliseren en de verkeersveiligheid op het eiland structureel te verbeteren.

Leeswijzer

Hoofdstuk 2 gaat in op de negen gedefinieerde beleidsthema's in relatie met de verkeersveiligheid. Hoofdstuk 3 beschrijft vervolgens de risicoanalyse en de prioritering. Hoofdstuk 4 gaat tot slot in op de maatregelen. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de uitvoering en het gevolg van dit SPV. In deze rapportage zijn kaarten gemaakt door Goudappel waarbij gebruik is gemaakt van de ondergrond kaarten van Open Streetmap.



2. De verschillende beleidsthema's

Het SPV 2030 geeft met de ambitie van nul verkeersslachtoffers richting aan beleid en concretiseert de gedeelde toekomstvisie in negen beleidsthema's. Ze zijn tot stand gekomen vanuit een gezamenlijke en brede verkenning van alle risico's voor verkeersveiligheid.

De 9 beleidsthema's omvatten per thema de belangrijkste risico's voor verkeerveiligheid:

- Veilige infrastructuur
- Heterogeniteit in het verkeer
- Technologische ontwikkelingen
- Kwetsbare verkeersdeelnemers
- Onervaren verkeersdeelnemers
- Rijden onder invloed
- Snelheid in het verkeer
- Afleiding in het verkeer
- Verkeersovertreders

De eerste drie thema's kijken naar risico's vanuit het verkeerssysteem en het voertuig en zijn generiek van aard. Deze vormen de basis voor effectief beleid. Thema's 4 en 5 hebben betrekking op specifieke risicogroepen (jongeren, ouderen) en modaliteiten (tweewielers, voetgangers). De laatste vier hebben te maken met de risico's vanuit de individuele verkeersdeelnemer en zijn gedrag.

De thema's bevatten in principe alle mogelijke risico's voor verkeersongevallen en bieden dus handvatten voor het verhogen van de veiligheid. Specifieke risicogroepen (jongeren, ouderen), modaliteiten ((gemotoriseerde) tweewielers), of categorieën (vrachtverkeer) komen in meerdere thema's terug. Deze komen herkenbaar terug in de oplossingsrichtingen per thema. Er is oog voor de samenhangende aanpak die nodig is voor de maatregelen op het gebied van infrastructuur, educatie en handhaving. Dit wordt bij de thema's benoemd. Specifieke maatregelen komen vervolgens terug in landelijke en regionale uitvoeringsagenda's.

Op basis van dit beeld zijn per thema concrete (lange termijn) resultaten geformuleerd. Deze resultaten gebruiken Rijk en regio's om concrete maatregelen op te stellen in de uitvoeringsagenda's. De agenda's krijgen een duidelijke planning en zijn expliciet over waar verantwoordelijkheden zijn belegd en welke (maatschappelijke) partijen betrokken worden.

2.1 Risicothema 1. Veilige Infrastructuur

Een veilige inrichting van wegen en fietspaden is een voorwaarde voor een veilige afwikkeling van het verkeer. Een veilig ingerichte weg kan ongevallen voorkomen en de letselernst van eventuele ongevallen beperken. Dit sluit aan bij de veiligheidsvisie Duurzaam Veilig.

Wegbeheerders (Rijk, provincies, waterschappen en gemeenten) zijn verantwoordelijk voor de bestaande en nieuwe infrastructuur. Zij moeten risicovolle elementen in bestaande infrastructuur aanpakken en zorgen dat nieuwe infrastructuur zo veilig mogelijk wordt.

Als hulpmiddel voor het veilig inrichten van wegen zijn er de zogeheten CROW-richtlijnen. Daardoor zijn de functie, vorm en gebruik van wegen meer op elkaar afgestemd. Toch zijn er veel wegvarianten ontstaan waarbij de functie en gebruik niet altijd eenduidig zijn ('grijze wegen'). Ontwikkelingen, zoals de toenemende drukte in stedelijke gebieden en het toenemende fietsgebruik, zorgen bovendien voor nieuwe uitdagingen bij het veilig inrichten van infrastructuur.



Risico's voor verkeersveiligheid

Een gericht verbeterplan begint bij inzicht in risico's. Zicht op de huidige staat van de infrastructuur en de meest risicovolle elementen vraagt om een goede analyse en proactief beheer van het wegennet. Een dergelijke aanpak, gebaseerd op het saneren van risico's, is nog geen gemeengoed onder wegbeheerders. De ontwikkeling en implementatie daarvan is een ingrijpende operatie die meestal niet direct vruchten afwerpt. Substantiële resultaten voor de verkeersveiligheid worden vaak pas op de lange termijn zichtbaar.

Het gewenste resultaat is dat alle wegbeheerders volledig inzicht hebben in risicolocaties op hun eigen wegennet en weten welke maatregelen daar effectief zijn. Het is bekend dat er op meerdere wegtypen nog winst te behalen valt:

- veilige inrichting van fietsinfrastructuur;
- veilige en geloofwaardige inrichting van 30 km/ uur-gebieden en 60 km/uur-wegen;
- veilige en geloofwaardige inrichting van 50 km/ uur-wegen, onder andere door het scheiden van verkeersstromen: bijvoorbeeld door het aanleggen van vrijliggende fietspaden;
- veilige inrichting van 80 km/uur-wegen: onder andere door het verbeteren van de bermen, aanbrengen van fysieke rijrichtingscheiding en het verminderen van het aantal erfaansluitingen;

2.2 Risicothema 2. Heterogeniteit in het verkeer

In een dichtbevolkt land als Nederland maken veel mensen gebruik van dezelfde infrastructuur. In thema 1 (Veilige wegen) is de gezamenlijke ambitie voor de veilige inrichting van deze infrastructuur al uitgesproken. Maar het toegenomen gebruik van de infrastructuur zorgt voor aanvullende uitdagingen.

Met name in stedelijke gebieden is de ruimte beperkt en is het druk op de weg, het fietspad en het voetpad. Deze drukte neemt de komende jaren verder toe door verdere verstedelijking en groeiende mobiliteit en zorgt voor meer potentiële ontmoetingen en conflicten tussen weggebruikers. Tegelijkertijd moeten nieuwe vervoerswijzen en bestaande (steeds verder ontwikkelende) vervoerswijzen allemaal van dezelfde verkeersruimte gebruik maken. Ook buiten de stad ontstaan risicovolle situaties wanneer bijvoorbeeld landbouwverkeer en vrachtverkeer van dezelfde infrastructuur gebruik moeten maken als fietsers.



De verschillen in snelheid, massa en omvang van vervoersmiddelen zijn groot. Dat werpt de vraag op welke modaliteiten, afmetingen, snelheidsregimes, mate van bescherming en plaats op de weg veilig samengaan of gescheiden moeten worden en welke regels hiervoor nodig zijn. Bovendien zorgen nieuwe vervoersmiddelen voor nieuwe uitdagingen. De e-bike, elektrische bromfiets, elektrische loopfiets en de speed-pedelec zorgen ervoor dat de verkeersdeelnemer steeds beter een passende mobiliteitsvorm kan kiezen, maar de uniformiteit onder de verkeersdeelnemers afneemt. Dit terwijl uniformiteit juist veel voordelen biedt voor de verkeersveiligheid. Dit thema gaat in op deze problematiek.

Risico's voor verkeersveiligheid

Het streven is om zo veel als mogelijk volgens generieke principes te werken, waarbij Duurzaam Veilig het uitgangspunt is. Denk bijvoorbeeld aan het scheiden van verkeersstromen en homogeniteit van snelheden. Vanwege grote regionale verschillen is er behoefte aan maatwerk. Daarbij blijft het gemeenschappelijke uitgangspunt om de meest kwetsbare verkeersdeelnemer zo goed als mogelijk te beschermen.

Verbetering van de verkeersveiligheid op dit thema te begint bij een volledig beeld van de risico's en waar deze op het (lokale) wegennet optreden. Een eerste risico-inventarisatie is voor rijkswegen, provinciale wegen en een klein deel van de gemeentelijke wegen uitgevoerd. Dit is echter gedaan op basis van verschillende methodieken en nog niet landelijk dekkend. Op basis van risicoanalyses kunnen alle wegbeheerders, als ze die nog niet hebben, een netwerkvisie ontwikkelen. Daarin staan keuzes over het uit elkaar halen van stromen en verblijven, welke voertuigcategorie op welke weg welkom is en waar welke snelheden gehanteerd worden. In de netwerkvisies kunnen wegbeheerders ook rekening houden met de routing en fasering van het verkeer: het scheiden van verkeersstromen in tijd.

2.3 Risicothema 3. Technologische ontwikkelingen

In de komende tien jaar zal er naar verwachting veel veranderen op het gebied van mobiliteit. Informatie en data speelt in toenemende mate een rol in het verkeerssysteem. Weggebruikers zijn nagenoeg continu verbonden met hun omgeving - en geautomatiseerde systemen zorgen ervoor dat voertuigen steeds meer taken van de bestuurder kunnen overnemen. Door ICT wordt de auto onderdeel van het hele verkeerssysteem. Door deze ontwikkelingen verandert de komende jaren de rol van de bestuurder, het voertuig en de weg in het verkeerssysteem. Daardoor verandert ook de onderlinge interactie: de bestuurder zal – vooral in de overgangsperiode – goed moeten weten welke taak er nog van hem verwacht wordt.

In de looptijd van dit strategisch plan zullen we op snelwegen wellicht al (deels) zelfrijdende auto's zien maar deze zullen nog niet op grote schaal in het wegbeeld voorkomen. Wel zullen voertuigen in de periode tot 2030 steeds meer taken kunnen overnemen en ondersteunen dankzij de aanwezigheid van geautomatiseerde systemen en diensten. Zo kunnen noodhulpsystemen, zoals noodrem- of noodstuursystemen, ongevallen op het laatste moment helpen voorkomen. Ook kunnen rijtaakondersteunende systemen en diensten de gebruiker assisteren of (in de nabije toekomst) zijn rijtaak op sommige momenten (tijdelijk) overnemen.

Voertuigen hebben daarnaast in toenemende mate toegang tot informatie over snelheidslimieten, andere weggebruikers en hun omgeving. Denk hierbij ook aan situationele omstandigheden zoals weersomstandigheden, incidenten, gladheid enzoverder. De verwachting is dat voertuigen die data op steeds meer manieren kunnen binnenkrijgen of zelf verzamelen. Hiervoor zijn verschillende mogelijkheden: door slimme wegenkaarten of bordendetectie, door aangesloten te zijn op de infrastructuur of andere voertuigen en/of door gezamenlijk te rijden.

Niet alleen de voertuigen veranderen, ook de wijze van verkeersmanagement en handhaving verandert. De toenemende connectiviteit maakt het mogelijk om verkeersdeelnemers op steeds slimmere manieren te informeren en te sturen in hun keuzes. Bovendien kunnen met behulp van telefoondata en slimme camera's de reizen en gedragingen van verkeersdeelnemers beter in kaart worden gebracht.

Risico's voor verkeersveiligheid

Bij innovatieve technologie zijn kansen en risico's twee kanten van dezelfde medaille. Rijtaakondersteunende techniek kan bijvoorbeeld ouderen langer mobiel houden. Ook kunnen innovaties het verkeer veiliger maken door functies van de bestuurder over te nemen en zo risicovol gedrag onmogelijk te maken, ongevallen te voorkomen en letsel te beperken. Naast een potentiële verbetering brengen technologische ontwikkelingen ook



mogelijk nieuwe risico's met zich mee. Deze komen voort uit de interactie tussen de (imperfecte) bestuurder en de (imperfecte) systemen. Omdat de systemen steeds verder worden verbeterd, is de verwachting dat deze risico's op de lange termijn afnemen. De komende decennia worden echter gekenmerkt als overgangperiode waarin conventionele en 'slimme' voertuigen in oude systemen door elkaar gebruikt worden en nog niet altijd veilig met elkaar kunnen samenwerken. Ontwikkelingen die daarbij een rol spelen:

Geautomatiseerde systemen worden steeds beter, maar zijn nu nog niet in staat de rijtaak volledig over te nemen. Daarom blijft het belangrijk dat de bestuurder weet wat er nog van hem wordt verwacht, zodat hij in staat is om op tijd in te grijpen.

De interactie tussen (semi-)geautomatiseerde voertuigen en niet-geautomatiseerde vervoerwijzen zoals lopen en fietsen kan tot meer risicovolle situaties leiden. AI is nog onvoldoende duidelijk in hoeverre voetgangers en tweewielers hun gedrag aanpassen op geautomatiseerde voertuigen. De kennis die iemand heeft en hoe vaak hij de veiligheidssystemen gebruikt, zijn belangrijke factoren die bepalen hoezeer deze systemen de veiligheid vergroten.

Ook de interactie tussen voertuigen onderling en tussen voertuig en infrastructuur zijn van invloed op de verkeersveiligheid. Dit vraagt in de toekomst om aanpassingen van het verkeerssysteem.

2.4 Risicothema 4. Kwetsbare verkeersdeelnemers

Als een verkeersdeelnemer kwetsbaarder is dan anderen in het verkeer, brengt dit risico's met zich mee die effect hebben op de kans op en de ernst van ongevallen. Het begrip 'kwetsbaarheid' is klassiek bedoeld om de 'onbeschermden' verkeersdeelnemers te beschrijven. De definitie van 'kwetsbare verkeersdeelnemers' in dit plan volgt de recent door de Europese Commissie voorgestelde EU-definitie¹⁸: voetgangers (in het verkeer), fietsers en bestuurders van een gemotoriseerd voertuig op twee wielen zoals motorrijders, bestuurders van brom- en snorfietsen en scootmobielen. Hieronder vallen uiteraard ook bestuurders van nieuwe modaliteiten als e-bikes en speed-pedelecs. Deze zijn allen kwetsbaar als verkeersdeelnemer.

Naast de formele definitie wordt kwetsbaarheid in de maatschappij breder geïnterpreteerd om te beschrijven dat sommige groepen een hoger risico lopen (de 'kwetsbare groepen'). Binnen verkeersveiligheid gaat het dan om kwetsbaarheid in het verkeer door:

- Taakonbekwaamheid, medische aandoeningen en functiebeperkingen. Dit komt met name voor bij ouderen.
- Broosheid van de oudere of het kind waardoor de ernst van een eventueel ongeval groter kan uitpakken.

Risico's voor verkeersveiligheid

Onbeschermden modaliteiten (ongeacht de gebruiker) en kwetsbare groepen kennen een verhoogd ongevalsrisico in het verkeer. Kwetsbare verkeersdeelnemers hebben niet de bescherming van een voertuig om zich heen en lopen daardoor een verhoogd risico. Ook het in balans houden van hun voertuig verhoogt het ongevalsrisico van deze verkeersdeelnemers. Omdat zij met hogere snelheid rijden geldt voor gemotoriseerde tweewielers een (nog) hoger risico dan voor fietsers.

De maat voor de onveiligheid in het verkeer is het aantal verkeersongevallen en/of het aantal slachtoffers dat daarbij valt. Om het aantal ongevallen van verschillende groepen onderling te kunnen vergelijken, wordt dit gerelateerd aan de mobiliteit, dat wil zeggen het aantal slachtoffers per afgelegde afstand.

Het risico om als auto-inzittende te overlijden in het verkeer is relatief beperkt vergeleken met andere vervoersmodaliteiten en daalt in Nederland sinds de jaren zeventig. Het zijn de onbeschermden verkeersdeelnemers (voetgangers, fietsers en gemotoriseerde tweewielers) die aantoonbaar een veel hoger risico per gereden kilometer lopen. Het absolute aantal verkeersdoden is bij deze modaliteiten dan ook hoger dan bij de meeste andere vervoerswijzen.



Specifieke aandacht is wenselijk voor ouderen. Ouderen (75+) gebruiken relatief vaak de fiets als vervoermiddel en bijna driekwart van de fietsdoden (73%) en bijna de helft (46%) van de door het ziekenhuis geregistreerde ernstig gewonde fietsers is 60 jaar of ouder. De verwachte toename door het meer en verder fietsen (vooral met e-bikes) door ouderen vraagt om aanvullende maatregelen.

Ook gebruiken veel ouderen een scootmobiel of een invalidervoertuig om mobiel te blijven wanneer andere modaliteiten niet langer tot de mogelijkheden behoren. Met de toenemende vergrijzing neemt het gebruik van scootmobielen toe. Het aantal verkeersdoden onder scootmobielrijders neemt ook toe.

Voor de groep jonge kinderen (0- 4 jaar) geldt dat zij kwetsbaarder zijn voor hoofdletsel bij een ongeval. Dit komt o.a. door de grootte van hun hoofd ten opzichte van de rest van het lichaam. Dit geldt als belangrijk aandachtspunt bij het vervoeren van kinderen op de fiets, in de bakfiets en in de auto en op het moment dat kinderen (zelfstandig) gaan fietsen.

2.5 Risicothema 5. Onervaren verkeersdeelnemers

Jongeren en andere onervaren verkeersdeelnemers zijn een belangrijke risicogroep. Helaas blijkt het huidige beleid tot nu toe niet erg effectief om gevaarlijk gedrag voortkomend uit onervarenheid terug te dringen. Onervarenheid is een zeer brede term en omvat ook onwetendheid of onbekendheid wanneer dit leidt tot verkeerde (risicovolle) keuzes of beslissingen. Voor dit thema worden twee definities van Onervarenheid gehanteerd:

- onvoldoende taakbekwaamheid, waaronder hogere orde vaardigheden zoals risicoherkenning en situatiegebonden taakbekwaamheid;
- gebrek aan vaardigheden door onervarenheid met nieuwe modaliteiten of situaties.

Risico's voor verkeersveiligheid

Risico's die onervaren verkeersdeelnemers lopen, hebben meerdere oorzaken. Hun hogere risico komt allereerst door onvoldoende taakbekwaamheid en vaardigheden. Met name de hogere orde vaardigheden (risicoherkenning, afstemming (kalibratie) tussen taakbekwaamheid en taakeisen) zijn hierin van groot belang. Ook kan er sprake zijn van risicozoekend gedrag door een hang naar spanning en nieuwe ervaringen. Bij jongeren is hun impulscontrole nog niet volledig ontwikkeld. Vooral jonge mannen zijn vanaf de puberteit gevoelig voor de invloed van leeftijdgenoten, vooral van andere jonge mannen. Dit zorgt in het verkeer voor een verhoogd ongevalsrisico, bijvoorbeeld in situaties waarin zij passagiers vervoeren.

Jonge automobilisten zijn naar verhouding vaker betrokken bij een dodelijk ongeval dan oudere, meer ervaren, automobilisten. Per afgelegde kilometer is het ongevalsrisico van de groep tot dertig jaar vijf keer hoger dan van automobilisten tussen de dertig en zestig jaar. De onervarenheid is vooral in de beginfase van het zelfstandig rijden relevant en daalt daarna snel als mensen meer auto gaan rijden.

Ook kinderen kennen een verhoogd ongevalsrisico, met name rond de leeftijd dat ze voor het eerst zelfstandig naar school fietsen. De risico's die deze kinderen lopen, worden veroorzaakt door onervarenheid op de weg of onbekendheid met de omgeving. Fietsers van 6-14 jaar zijn daarom relatief vaak bij ernstige ongevallen betrokken. Ze lopen extra risico's door beperkte bescherming en doordat hun blootstelling aan risico's relatief groot is door het hoge aantal jongere fietsers. Ongevallen zijn veelal enkelvoudig.

In absolute aantallen ligt het grootste veiligheidsprobleem bij kinderen in de groep fietsers van 10-14 jaar. Dit komt vooral doordat ze op die leeftijd vaker zelfstandig als fietser aan het verkeer deelnemen. Voor alle verkeersdeelnemers doet onervarenheid zich opnieuw voor als ze een nieuwe modaliteit kiezen. Bijvoorbeeld bij het eerste gebruik van een e-bike of een scootmobiel. Of als ze voor het eerst gebruik maken van rijtaakondersteunende systemen in hun voertuig. De verwachting is dat voor het eerst gebruikmaken van zulke systemen aanvankelijk leidt tot een verhoogd ongevalsrisico, maar exacte cijfers ontbreken.



2.6 Risicothema 6. Rijden onder invloed

In dit thema wordt ingegaan op psychoactieve middelen die veilig deelnemen aan het verkeer beïnvloeden:

1. alcohol
2. drugs

Alcohol is een legaal genotsmiddel waarvoor heldere sociale en juridische normen zijn vastgesteld voor deelname aan het verkeer. De huidige normen zijn gebaseerd op EU-richtlijn 2001/115/EC. Voor drugs is op 1 juli 2017 de wet 'Drugs in het verkeer' ingevoerd. De wetwijziging heeft ertoe geleid dat voor 10 soorten drugs duidelijke normen (grenswaarden) voor deelname aan het verkeer zijn opgenomen. Ook is geregeld dat de speekseltester kan worden ingezet om het gebruik van deze soorten drugs makkelijker te detecteren.

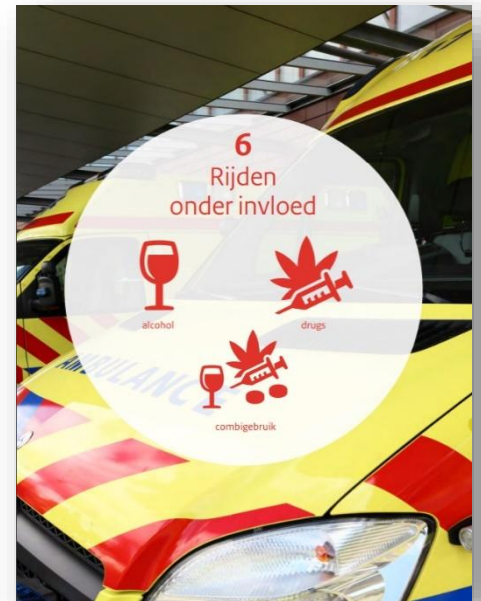
Alcohol

Rijden onder invloed van alcohol vergroot de kans op een ongeval aanzienlijk. Er is veel onderzoek gedaan naar de risico's van rijden onder invloed van alcohol. Zo gaan automatische processen bij ervaren bestuurders achteruit vanaf een bloedalcoholgehalte van 0,3‰ (promille). Bij 0,5‰ vermindert ook de alertheid en de voertuigcontrole van de bestuurder. Beginnende bestuurders worden al bij lagere waarden beïnvloed in hun rijvaardigheid door alcohol. Het alcoholgebruik in het verkeer is de afgelopen decennia flink gedaald. Zo was tijdens weekendnachten in 2002 nog 4,1% van de bestuurders onder invloed van alcohol. In 2017 was dat 1,4%. Toch vielen in 2015 naar schatting zo'n 75 tot 140 verkeersdoden als gevolg van alcohol. Met name een combinatie van alcohol met drugs leidt tot een extreem veel hoger risico op ernstige verkeersongevallen dan alcohol-of drugsgebruik afzonderlijk.

Drugs

Uit een ziekenhuisstudie blijkt dat naar schatting ongeveer 1 op de 10 ernstig gewonden in het verkeer onder invloed was van psychoactieve stoffen. 4,9% gebruikte 'alleen' drugs, 1% geneesmiddelen en 4,8% een combinatie hiervan). Uit een ander onderzoek bleek dat 3,4% van de Nederlandse bestuurders sporen van drugs of medicijnen in het lichaam had. In 2017 zijn cannabis, xtc, cocaïne en amfetamine de meest gebruikte drugs. Maar er komen steeds nieuwe drugs in omloop waarover kennis ontbreekt.

Een bijkomend probleem is dat sommige drugs ook als medicijn worden voorgeschreven en medicijnen kunnen ook als drugs worden gebruikt (denk aan morfine, Ritalin, cannabisolie, etc.). Daarnaast vallen onder categorie III-medicijnen slaap- en kalmeringsmiddelen als diazepam en valium. Apothekers informeren gebruikers over de invloed van medicijnen op de rijvaardigheid en ook stickers op de verpakking geven aan dat met deze categorie je niet geacht wordt te gaan rijden. Als het geen categorie III-medicijnen betreft hebben deze geen negatief effect op de rijvaardigheid mits volgens voorschrift gebruikt.



2.7 Risicothema 7. Snelheid in het verkeer

Harder rijden dan geoorloofd of veilig is, gebeurt zowel bewust als onbewust. In dit thema ligt de focus op motorvoertuigen waarvoor een maximumsnelheid geldt en op het gedrag ten opzichte van deze limiet. Voor niet-gemotoriseerd verkeer (voetgangers, fietsers, e-bikes) geldt geen maximumsnelheid. Snelheidsverschillen tussen modaliteiten (bijvoorbeeld tussen e-bike en fiets) dragen ook bij aan risico's, maar worden in het thema

'Heterogeniteit in het verkeer' besproken.

Risico's voor verkeersveiligheid

Het causale verband tussen snelheid en het risico op een ongeval of de ernst van de afloop daarvan, is uitgebreid wetenschappelijk aangetoond. In zijn algemeenheid geldt: stijgt de gemiddelde snelheid op een weg, dan leidt dit automatisch tot een grotere kans op ongevallen met een grotere kans op een ernstige afloop. Daarbij valt de risicodefinitie van bewezen risico's concreet uiteen in:

- spreiding in snelheid: grote verschillen in snelheid tussen verkeersdeelnemers zijn risicovoller en vergroten de kans op ongevallen;
- absolute snelheid: hoe hoger de snelheid in een bepaalde inrichting, hoe risicovoller en des te groter de kans op een (ernstig) ongeval.

Om hoge snelheden veilig te faciliteren, gelden er naarmate de snelheidslimiet stijgt strengere inrichtingseisen voor wegen. Om mensen te verleiden tot veilige snelheden is een geloofwaardige inrichting van de weg die past bij de limiet belangrijk. Wat bij snelheid meespeelt is dat verkeersdeelnemers zich niet altijd bewust zijn van de snelheid die ze rijden en het gevaar dat dit gedrag veroorzaakt. Dit komt mede omdat voertuigen in de afgelopen decennia stiller, sneller en comfortabeler zijn geworden. Dit kan ertoe leiden dat mensen vaker dan vroeger te hard rijden. Het komt ook voor dat de veilige snelheid lager is dan de maximumsnelheid. Bijvoorbeeld door slecht weer, drukte of door onduidelijkheid in het ontwerp van de weg. Als weggebruikers hun snelheid hier niet op afstemmen, ontstaan vaker risicovolle situaties.



2.8 Risicothema 8. Afleiding in het verkeer

In de maatschappij volgen technologische ontwikkelingen elkaar snel op. Er is een groeiende afhankelijkheid van technologische hulpmiddelen en sociale media. Het gevaar van afleiding ligt daarmee steeds op de loer. Tegelijkertijd legt de 24-uursmaatschappij een toenemende druk op onze levens. Een continue noodzaak om bereikbaar en online te zijn, drukke banen, tweeverdienende jonge gezinnen, vervoerders en bezorgdiensten die steeds meer bezorgingen in steeds minder tijd doen. Het zijn slechts enkele voorbeelden die ertoe kunnen leiden dat mensen gehaast, vermoeid en minder alert zijn. Deze ontwikkelingen komen bij elkaar in dit thema.

Risico's voor verkeersveiligheid

Afleiding

Nieuwe technologie biedt kansen, maar ook potentiële verkeersveiligheidsrisico's: afleiding speelt een belangrijke rol in het verkeer. De vormen van afleiding veranderen ook. Dit kan bijdragen aan een hoger ongevalsrisico. Het voornaamste risico ontstaat door visuele afleiding. Als je ogen niet gericht zijn op de weg en het verkeer, is de bestuurder het meest afgeleid van de rijtaak. Daarna volgen als belangrijkste risico's:

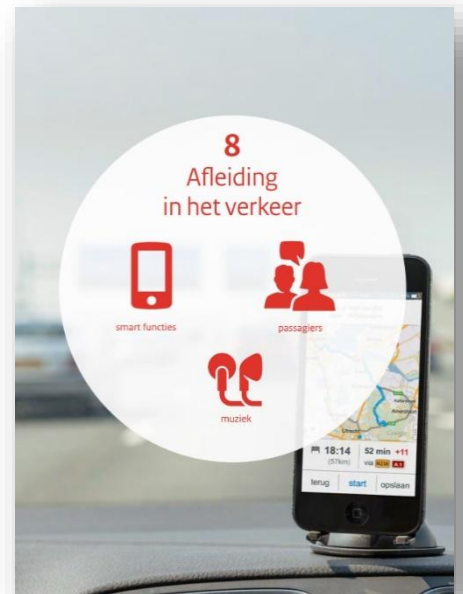
- cognitieve afleiding: praten met passagiers, handsfree bellen;
- auditieve afleiding: muziek luisteren;
- manuele afleiding: eten en drinken, telefoon vasthouden.

Vaak gaat het om een combinatie van deze vormen. Recente gegevens over (het effect op verkeersveiligheid van) afleiding ontbreken. Maar uit Amerikaans onderzoek blijkt dat in 68% van de ongevallen de bestuurder direct voorafgaand aan het ongeval was afgeleid. Hierin werd geen onderscheid gemaakt in het type afleiding. Europese automobilisten besteden 10% van de rijtijd aan afleidende activiteiten. Onder vrachtwagenchauffeurs is dit gedrag nog nadrukkelijker aanwezig: zij blijken bijna 20% van de rijtijd bezig te zijn met afleidende handelingen. Ook hier speelt afleiding in de ongevalscijfers daarom naar verwachting een rol. SWOV schat het aantal verkeersdoden door afleiding dan ook tussen enkele tientallen tot ruim honderd.

Binnen het onderzoek van SWOV wordt afleiding breed geïnterpreteerd en kan dit voortkomen uit:

- gedrag verkeersdeelnemer: appen, bellen, bedienen navigatiesysteem, eten;
- gedrag van anderen: zoals (groeps)druk bijrijders, kinderen op de achterbank.
- andere externe prikkels: bijvoorbeeld reclame langs de weg, file op andere rijbaan.

Het gebruik van mobiele telefoons is een van de meest voorkomende vormen van afleiding: 65% van de Nederlanders geeft aan zijn of haar telefoon wel eens te gebruiken tijdens verkeersdeelname. Ondanks dat 75% ook aangeeft zijn eigen gedrag gevaarlijk te vinden



neemt het gebruik niet af. Alleen bewustwording van de risico's lijkt dus niet voldoende om het gedrag te veranderen.

Vermoeidheid

Verminderde alertheid en concentratieproblemen vergroten het ongevalsrisico en treden ook op door (chronische) vermoeidheid. Het is een moeilijk meetbare oorzaak maar volgens conservatieve schattingen in buitenlands onderzoek is in 10-15% van de ongevallen sprake van vermoeidheid van de bestuurder. Hiervoor zijn meerdere oorzaken, waaronder:

- verstoring van dag- nachtritme
- slaapstoornissen
- te lang doorrijden
- onderbelasting (monotone rijtaak)

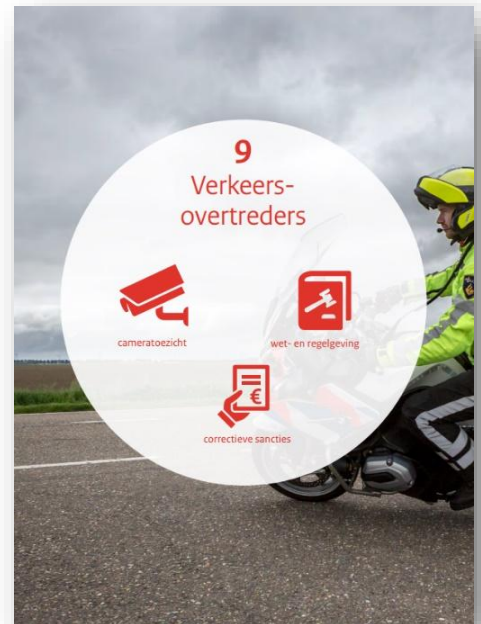
2.9 Risicothema 9. Verkeersovertreders

Een deel van de verkeersdeelnemers begaat (systematisch) verkeersovertredingen. Vaak redeneren zij, al dan niet bewust, vanuit de eigen situatie en veiligheidsperceptie zonder oog te hebben voor medeverkeersdeelnemers. Dit thema gaat over gevaarlijk gedrag en het begaan van specifieke verkeersovertredingen. Denk hierbij onder meer aan de huidige landelijke verkeersprioriteiten van de teams Verkeer: verkeersveelplegers, rijden onder invloed van alcohol en drugs, rood lichtnegatie, afleiding en snelheidsovertredingen. In de thema's 6 tot en met 8 wordt dieper ingegaan op rijden onder invloed, snelheid in het verkeer en afleiding in het verkeer.

Risico's voor verkeersveiligheid

De Wegenverkeerswet van 1994 inclusief de onderliggende regelgeving waaronder het Reglement Verkeersregels en verkeerstekens is bedoeld om de verkeersveiligheid te bevorderen. Naleving van de regels moet gevaarlijk gedrag van verkeersdeelnemers voorkomen. Dit maakt hun gedrag voorspelbaarder en veiliger.

Overtreding van de verkeersregels verhoogt de kans op een ongeval. Voor een aantal specifieke verkeersovertredingen is een wetenschappelijke link gelegd met verkeersveiligheid. Dit geldt met name voor snelheid en middelengebruik (thema 6 en 7). Verder blijkt uit recent onderzoek dat het relatieve risico op een dodelijk ongeval 14 maal zo hoog is als bestuurders een rood verkeerslicht negeren. Ook te weinig afstand houden (bumperkleven) zorgt voor meer risico. Het is de meest voorkomende oorzaak bij kop-staart en kettingbotsingen. De risico's gelden niet alleen voor verkeersdeelnemers die de regels eenmalig overtreden, maar des te sterker voor veelplegers. Voertuigen waarmee meerdere overtredingen zijn begaan, zijn vaker betrokken bij verkeersongevallend en voertuigen waarvoor de kentekenhouder geen of weinig boetes kreeg. Dit blijkt uit onderzoek van SWOV.



3



3. De risicoanalyse

Het 'Startakkoord Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030' stelt dat elke gemeente en provincie een risicoanalyse moet uitvoeren om de belangrijkste verkeersveiligheidsrisico's in het lokale verkeerssysteem te identificeren. Deze risicoanalyse helpt wegbeheerders inzicht te krijgen in welke wegkenmerken, verkeerssituaties en gedragingen van verkeersdeelnemers een potentieel gevaar vormen. Op basis van deze inzichten kunnen gerichte maatregelen worden genomen om onveilige situaties te voorkomen.

Voor Texel is de risicoanalyse uitgevoerd volgens het Stappenplan Risicoanalyse, ontwikkeld door het Kennisnetwerk SPV. Dit plan biedt een praktische leidraad om verkeersveiligheidsrisico's systematisch in kaart te brengen en is specifiek toegepast op de situatie van Texel.

Focus van de risicoanalyse

De risicoanalyse richt zich op drie belangrijke Safety Performance Indicators (SPI's):

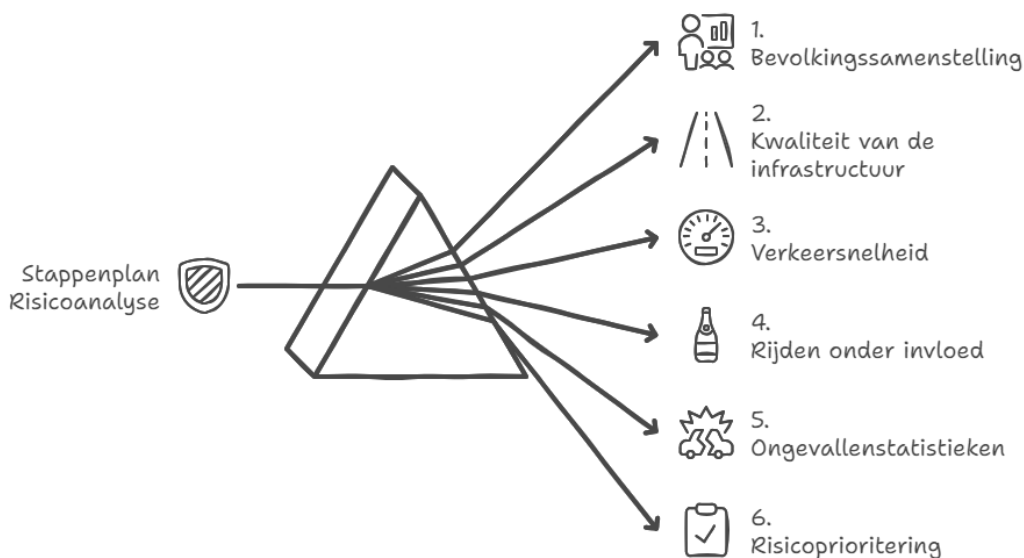
De kwaliteit van de infrastructuur: Hoe goed voldoet het wegennet aan de principes van Duurzaam Veilig?

- Rijsnelheden: In hoeverre overschrijden weggebruikers de toegestane snelheden?
- Rijden onder invloed: Hoe groot is het risico van alcohol- of drugsgebruik in het verkeer?

Naast deze SPI's is ook gekeken naar de geregistreerde verkeersongevallen, zodat risicolocaties worden geïdentificeerd en prioriteiten kunnen worden gesteld.

De zes stappen van het Stappenplan Risicoanalyse

Om te komen tot de risicoanalyse worden de volgende 6 stappen geanalyseerd.



Onderbouwing van verkeersveiligheidsmaatregelen

De risicoanalyse biedt niet alleen inzicht in landelijke trends, zoals de risico's voor kwetsbare verkeersdeelnemers (ouderen, kinderen) en rijden onder invloed, maar geeft ook Texel-specifieke inzichten. Dit maakt het mogelijk om knelpunten in de infrastructuur inzichtelijk te maken die uniek zijn voor de lokale situatie.

Dankzij de risicoanalyse kunnen maatregelen gericht worden op de meest urgente locaties en situaties. Dit helpt de gemeente om middelen efficiënt in te zetten en prioriteiten te stellen in lijn met de ambities van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid.

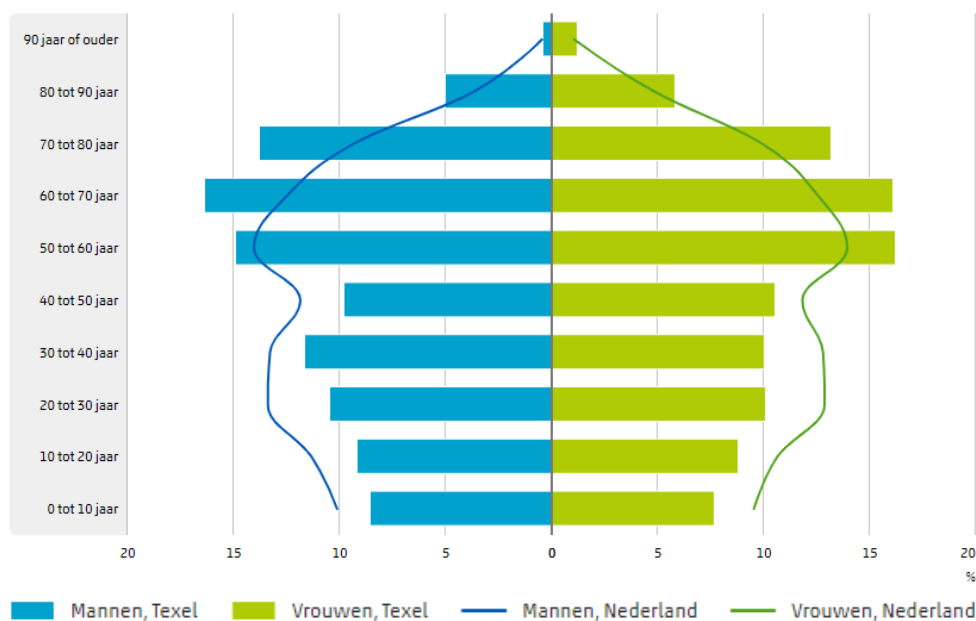
3.1 Stap 1. Hoe is de bevolking op Texel samengesteld?

Voor de verkeersveiligheid ligt de nadruk op twee groepen verkeersdeelnemers: kwetsbare verkeersdeelnemers en onervaren verkeersdeelnemers. Voor deze risicoanalyse is gekeken naar het aandeel kinderen van 0 tot 18 jaar, jongeren van 18 tot 25 jaar en ouderen van 70 jaar en ouder. In tabel 3.1 is hiervan een overzicht weergegeven samen met de relatie van het gemiddelde landelijke aandeel. Een totaaloverzicht van de bevolkingsopbouw per leeftijdscategorie is weergegeven in figuur 3.1.

Kwetsbare verkeersdeelnemers	Aandeel gemeente Texel	Aandeel Nederland
Kinderen 0-18 jaar	16,4 %	19,6 %
Jongeren 18-25 jaar	7,3 %	10,3 %
Ouderen > 70 jaar	19,9 %	14,8 %

Tabel 3.1: aandeel inwoners per leeftijdscategorie (bron: CBS (2024))

Leeftijdsopbouw, Texel, 2024

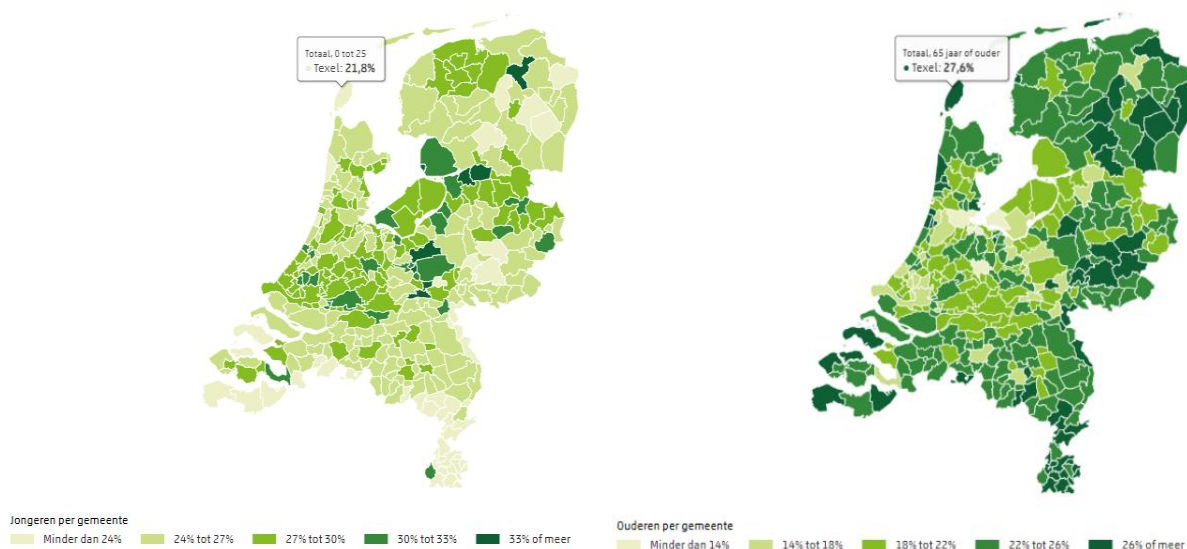


Figuur 3.1: overzicht bevolkingsopbouw gemeente Texel (Bron CBS 2024)

Het aandeel kinderen en jongeren is lager dan het landelijk gemiddelde. Het aandeel ouderen (>70) ligt met 19,9% binnen de gemeente Texel flink hoger dan het aandeel ouderen op basis van het landelijk gemiddelde van 14,8%. Door de verdere vergrijzing en het feit dat ouderen langer mobiel blijven is het aandeel ouderen een belangrijk aandachtspunt bij de uitwerking van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Figuur 3.2 geeft een vergelijking van het aandeel jongeren (0-25) en ouderen (65+) met gemeenten in de rest van Nederland.

Jongeren per gemeente, 2024

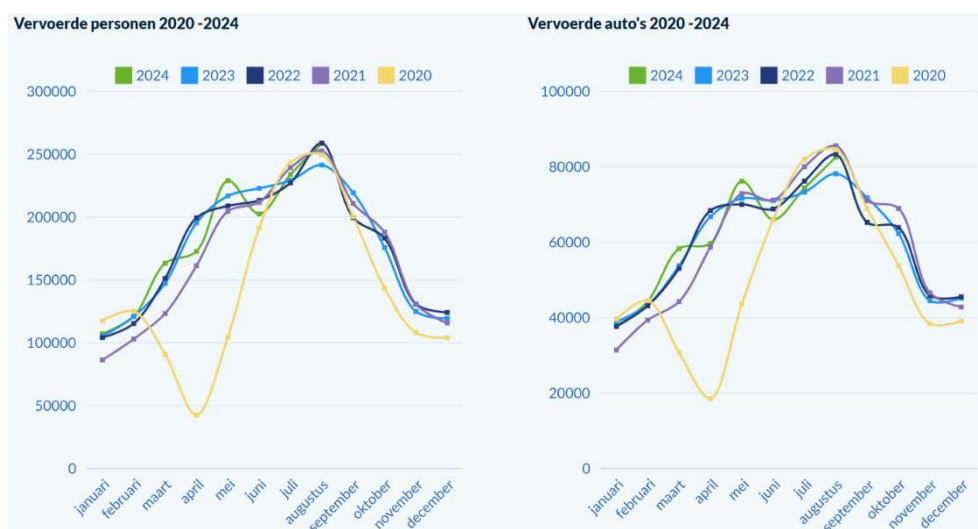
Ouderen per gemeente, 2024



Figuur 3.2 aandeel jongeren en ouderen per gemeente in Nederland (Bron CBS 2024)

Bezoekers Texel

Texel is een populaire vakantiebestemming. In 2023 bezochten circa 1 miljoen bezoekers het eiland. Dit is een grote en belangrijke groep die ook gebruik maakt van de infrastructuur. Van de bezoekers is bekend dat deze gemiddeld relatief ouder zijn. Uit cijfers van het VVV Texel blijkt dat de gemiddelde leeftijd van bezoekers van Texel 50 jaar was in 2021. In vergelijking met de gemiddelde leeftijd van inwoners van Texel (46 jaar) en Nederland (43 jaar) is dit hoog. Verder ligt de druk van het aantal bezoekers met name in de periode tussen april en oktober, zie figuur 3.3. Er zijn in totaal 45.000 slaapplekken op het eiland. Deze wil de gemeente niet verder uitbreiden. Het aantal mensen op Texel kan in het hoogseizoen toenemen met een factor 3 ten opzichte van het aantal inwoners.



Figuur 3.3: aantal vervoersbewegingen van TESO per maand 2020-2024 (Bron: TESO 2024)

3.2 Stap 2. Beoordelen kwaliteit van de infrastructuur van wegen en fietspaden

De verkeersveiligheid op Texel wordt sterk beïnvloed door de kenmerken van wegen en fietspaden. Voor deze risicoanalyse zijn de belangrijkste kenmerken geïnventariseerd, met specifieke aandacht voor wegtypes, wegbeheer en gebruiksfuncties.

Netwerken en belangrijke routes

Voor de beoordeling van de huidige weginfrastructuur is een aantal zaken van belang. Zo is inzicht in de verschillende wegtypes van belang, is het belangrijk wie de wegbeheerder is en hoe de weginfrastructuur eruitziet. Belangrijk daarbij is dat de inrichting past bij de functie en dat de inrichting voldoende veilig is.

Wegbeheer

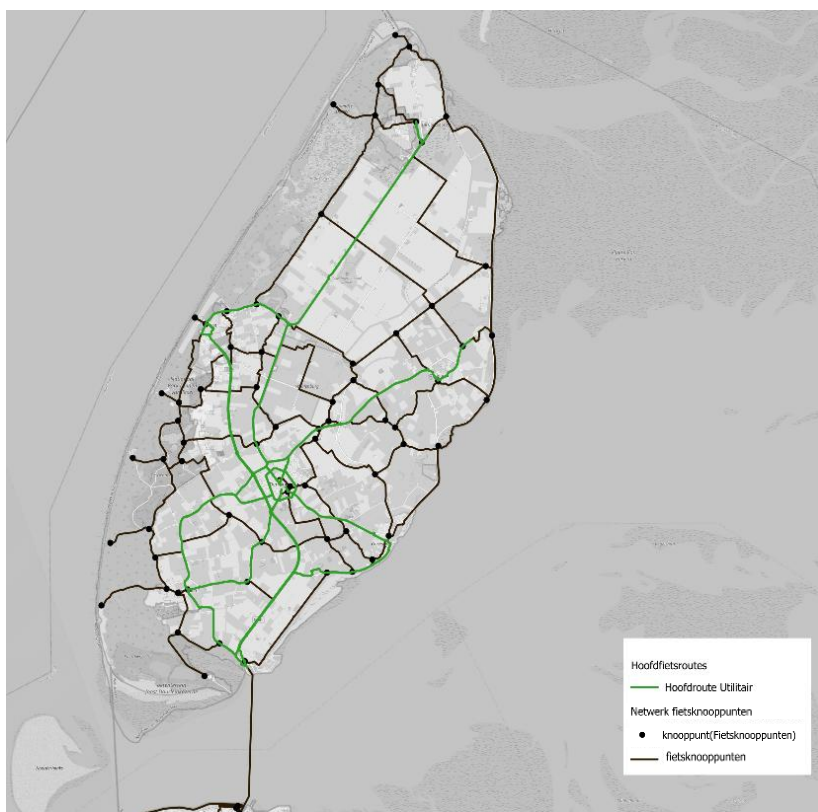
Verreweg het grootste deel van de wegen op het eiland is in beheer van de gemeente Texel. Enkel de Pontweg (N501) tussen de veerpont en Den Burg is in het beheer van de provincie Noord-Holland. De gemeente Texel verzorgt voor het Provinciale Deel van de Pontweg de gladheidsbestrijding.

Wegencategorisering binnen Texel

In 2019 heeft de gemeente Texel een wegcategoriseringsplan opgesteld, waarbij er rekening is gehouden met de lokale 'Texelse situatie'. Voor dit Strategisch Plan Verkeersveiligheid is gekeken naar de huidige weginrichting zoals die is op moment van schrijven (2025). In het Mobiliteitsprogramma 2035 is het bestaande wegcategoriseringsplan uit 2019 herzien op basis van de nieuwste inzichten. Het wegcategoriseringsplan voor 2035 is opgenomen in bijlage 1.

Belangrijke fietsroutes

De belangrijkste fietsroutes binnen de gemeente Texel zijn weergegeven in onderstaande figuur. De belangrijke utilitaire fietsroutes betreffen met name de routes vanuit de omliggende dorpen naar Den Burg en de Koog. Deze fietsroutes vormen het hoofd-fietsnetwerk en zijn geheel solitair. Daarnaast is er sprake van een zeer intensief gebruik van het recreatieve fietsnetwerk. De noord-zuid route langs de binnenrand van het duin en door de bossen van De Dennen geldt als een van de mooiste en meest populaire recreatieve fietsroutes op het eiland. Het is van belang om bij de recreatieve routes scherp op het netvlies te hebben omdat deze routes veelal worden gebruikt door fietsers die lokaal niet altijd even bekend zijn. Dit netwerk bestaat uit het knooppuntennetwerk.



Figuur 3.4: overzicht van de belangrijkste fietsroutes

Het aangegeven netwerk in figuur 3.4 is niet uitputtend. Belangrijk is dat fietsers zich op een veilige wijze door het verkeer kunnen bewegen en dat er ook voldoende ruimte voor langzaam verkeer beschikbaar is.

Landbouwverkeer

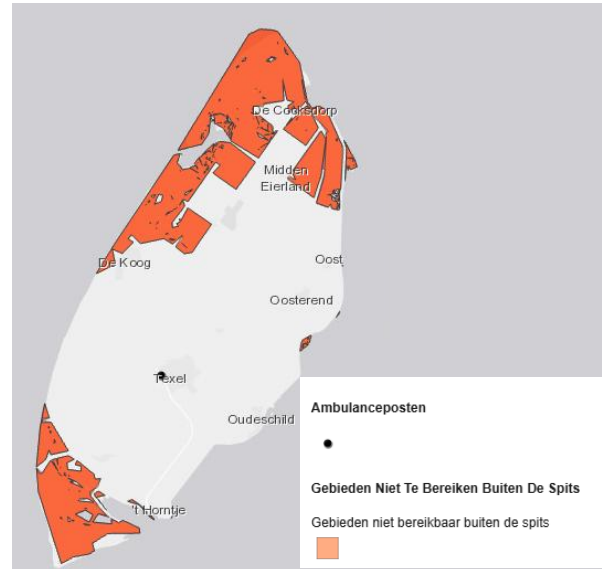
In het Ruimtelijk MobiliteitsPlan (RMP) van de provincie Noord-Holland is vastgesteld dat landbouwvoertuigen in principe gebruik maken van het onderliggende wegennet. Alleen wanneer er een parallelstructuur langs provinciale wegen beschikbaar is, mogen landbouwvoertuigen daarvan gebruikmaken; op de provinciale wegen zelf is in beginsel landbouwverkeer niet welkom. Dit beleid is ingegeven door het feit dat provinciale wegen in de grote delen van de provincie druk bereden worden en landbouwverkeer daar tot aanzienlijke vertragingen kan leiden.

Op Texel ligt de situatie echter anders. De beschikbare ruimte is beperkt, percelen liggen doorgaans dichter bij elkaar en de verkeersintensiteiten op de provinciale wegen (N-wegen) zijn lager dan elders in Noord-Holland. Het verplicht omrijden van landbouwvoertuigen volgens de richtlijnen van het RMP zou in de Texelse context leiden tot onnodige extra kilometers, wat onwenselijk is.

Aanrijtijden hulpdiensten

In Nederland geldt een maximale aanrijtijd van 15 minuten voor hulpdiensten. Figuur 3.5 toont welke gebieden op Texel, zowel tijdens als buiten de spits, niet binnen deze tijd bereikbaar zijn vanaf de ambulancepost in Den Burg. Sinds 2023 is er ook een tweede ambulancepost gevestigd aan de Nieuwlanderweg. Voor de gegevens in figuur 3.5 is gebruikgemaakt van de ambulanceposten zoals geregistreerd door het RIVM (stand van zaken januari 2017).

De ambulancepost in Den Burg maakt deel uit van een multifunctioneel centrum waar ook de politie en brandweer zijn gehuisvest. Hoewel niet het hele eiland binnen 15 minuten bereikbaar is, vallen alle kernen wél binnen deze aanrijtijd. Zie figuur 3.5 hiernaast voor een overzicht.



Figuur 3.5: Aanrijtijden ambulance (Bron RU Groningen 2024)

Beoordeling van de weginfrastructuur

In deze paragraaf is de infrastructuur voor de verschillende wegtypes op hoofdlijnen beoordeeld. Daarbij zijn per wegtype onderstaande vragen geformuleerd.

Gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom 80 km/uur (GOW-80)

1. Is de obstakelvrije afstand minimaal 5 meter of is er een geleiderail?
2. Is er een moeilijk of niet-overrijdbare middenbermscheiding bij oversteekpunten?
3. Heeft de weg vrijliggende fietspaden?

Gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom 50 km/uur* (GOW-50)

1. Zijn de kruispunten ingericht als rotonde (voorkeur) of verkeersregelinstallatie (VRI)?
2. Heeft de weg vrijliggende fietspaden?
3. Zijn op de belangrijke oversteeklocaties voorzieningen aanwezig?

Erftoegangsweg buiten de bebouwde kom 60 km/uur (ETW-60)

1. Houdt men zich aan het snelheidsregime
2. Ligt er een plateau op de kruisingen?
3. Zijn er snelheidsremmers op lange rechtstanden?
4. Is er sprake van uitzonderlijke risico's op massaverschillen?
5. klopt de markering?

Erftoegangsweg binnen de bebouwde kom 30 km/uur (ETW-30)

1. Bestaat het wegdek uit een andere verharding dan asfalt?
2. Liggen er snelheidsremmers op lange rechtstanden?

**Pontweg binnen de bebouwde kom heeft een GOW50 profiel maar er geldt een 60km/uur regime*

3.2.1 Gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom

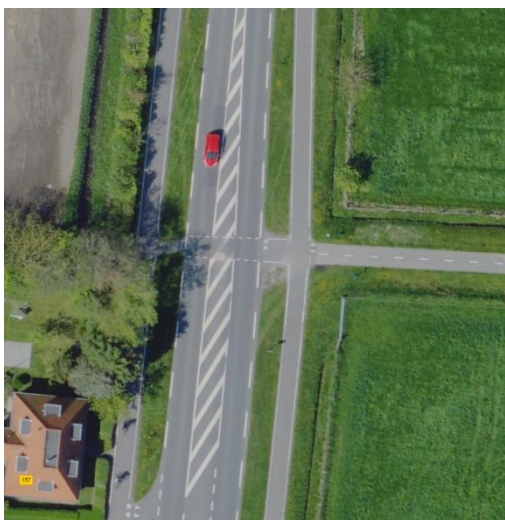
1. Is de obstakelvrije afstand minimaal 5 meter of is er een geleiderail?

Texel kent één verbinding tussen Het Horntje en de Koog waar buiten de bebouwde kom 80km/uur mag worden gereden. Langs deze gehele route zijn, naast straatmeubilair, geen obstakels waargenomen binnen 5 meter van waar de verharding van de Pontweg (N501) stopt. Enkel straatmeubilair als borden, lichtmasten en hectometerpaaltjes bevinden zich binnen 5 meter van de weg.

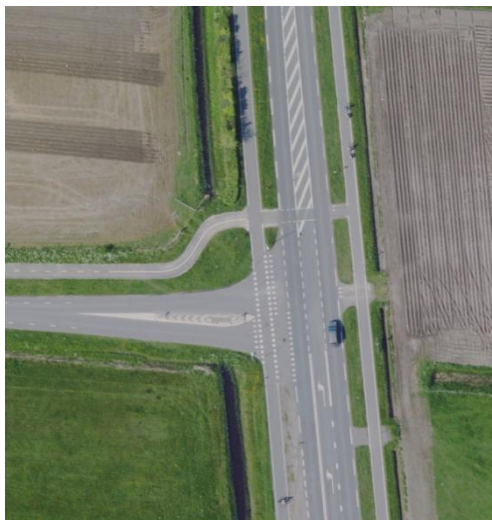
2. Is er een moeilijk of niet-overrijdbare middenbermscheiding bij oversteekpunten?

Op de N501 is geen sprake van een moeilijk-overrijdbare middenbermscheiding. Bij drie kruisingen is er sprake van een middensteunpunt in de vorm van een verdrijvingsvlak. Deze zijn echter niet ingericht als eiland, zie figuur 3.6 – 3.7. De locaties betreffen de volgende kruisingen:

- Pelikaanweg – Pontweg
- Californiëweg – Pontweg
- Westerweg – Pontweg



Figuur 3.6: Pelikaanweg - Pontweg



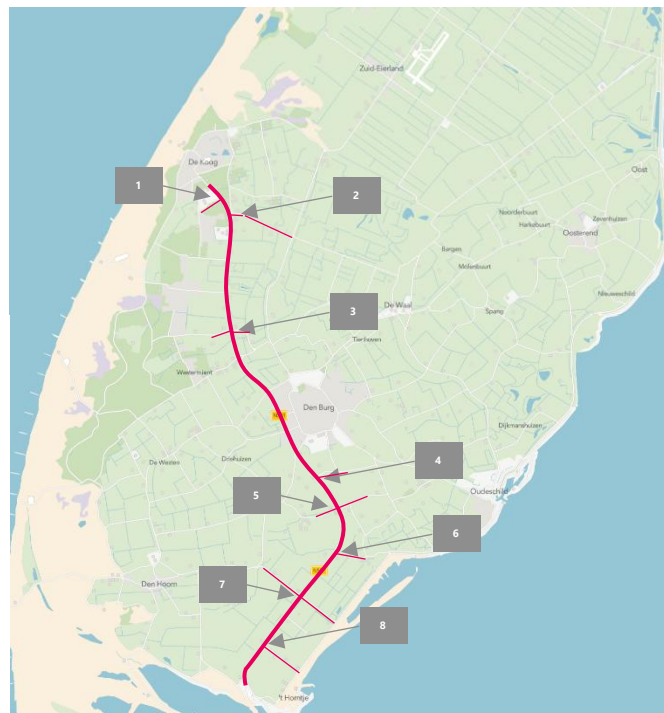
Figuur 3.7: Californiëweg - Pontweg



Figuur 3.8: Westerweg - Pontweg

Ook zijn er oversteekvoorzieningen over de N501 (Pontweg) waarbij er geen voorzieningen zijn getroffen voor de fietser. Dit zijn de onderstaande kruispunten, zie ook figuur 3.9:

1. Schumakersweg – Pontweg
2. Pijpersdijk – Pontweg
3. Kogerweg – Pontweg
4. Leemkuil – Pontweg
5. Zuidhaffel – Pontweg
6. Redoute – Pontweg
(uitvoering gepland in Q1 2025)
7. Amaliaweg – Pontweg
8. Van der Sterweg – Pontweg



Figuur 3.9: kruisende fietsoversteken Pontweg

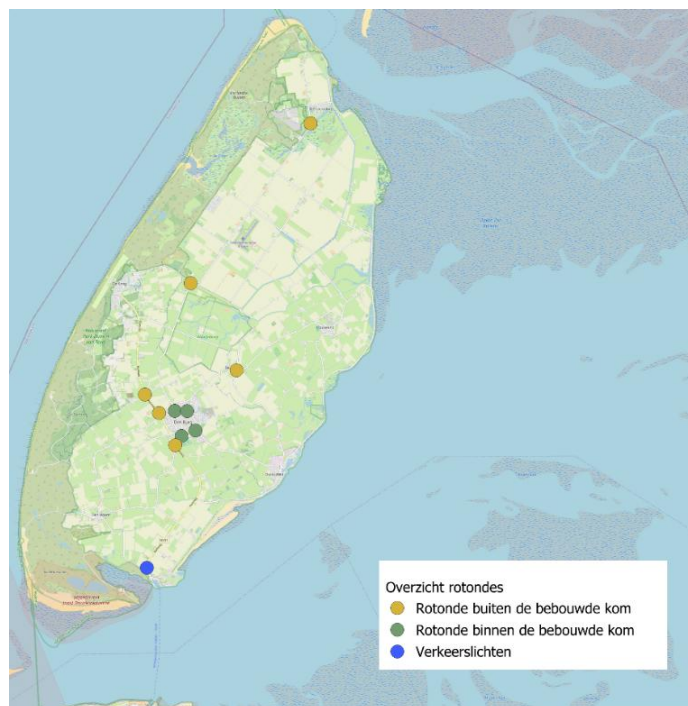
3. Heeft de weg vrijliggende fietspaden?

Langs de gehele route langs de Pontweg zijn aan beide zijden vrijliggende fietspaden aanwezig van circa 3 meter breed en is voor het grootste deel voorzien van kantmarkering. Enkel tussen Akenbuurt en De Koog ontbreekt de kantmarkering op de fietspaden. De fietspaden zijn uitgevoerd in asfalt.

3.2.2 Gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom

1. Zijn de kruispunten ingericht als rotonde (voorkeur) of verkeersregelinstallatie (VRI)?

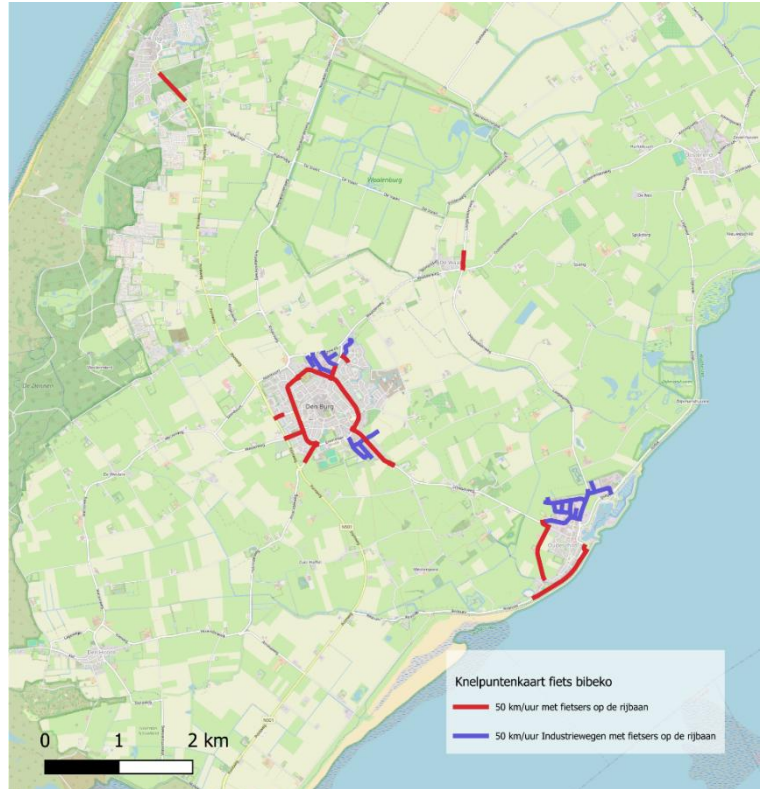
Op Texel is één kruispunt aanwezig dat wordt geregeld met verkeerslichten, deze is vooral bedoeld om het verkeer dat via de veerboot het eiland opkomt te doseren. Alle overige kruispunten zijn geregeld met een rotonde of voorrangssituatie. Een overzicht van alle Kruispunten is opgenomen in figuur 3.10. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen de rotondes binnen-en buiten de bebouwde kom. Op Texel is daarnaast een tracé dat is ingericht als een Gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom, maar qua snelheidsregime hier niet op aansluit. Dit betreft de Pontweg tussen de rotonde Akenbuurt-Pontweg en de rotonde Emmalaan-Pontweg. Dit deel is 60km/uur. Dit komt door de doorgaande en ontsluitende functie van de route, waarbij 60km/uur een geloofwaardigere snelheid is.



Figuur 3.10: kruispunten ingericht als rotonde of VRI binnen de gemeente

2. Heeft de weg vrijliggende fietspaden?

Figuur 3.11 toont alle 50 km/uur-trajecten binnen de gemeente Texel waar geen vrijliggende fietsvoorzieningen aanwezig zijn. Op veel van deze wegen met een gebiedsontsluitende functie, waaronder de 'binnenring' van Den Burg, delen fietsers de rijbaan met gemotoriseerd verkeer. Door het grote massaverschil en de snelheidslimiet van 50 km/uur is het risico op ongevallen op deze wegen aanzienlijk, vooral bij hogere verkeersintensiteiten van zowel auto's als fietsen. Ook op industriewegen is de snelheidslimiet 50 km/uur. Op deze wegen rijdt doorgaans vooral (zwaar) bestemmingsverkeer. Doordat de wegen veelal geen doorgaand karakter hebben en daarom minder gebruikt wordt door fietsverkeer is het risico op deze type wegen lager dan op de ringstructuur van Den Burg bijvoorbeeld.



Figuur 3.11: 50km/uur tracés zonder vrijliggende fietsinfrastructuur

3. Zijn op de belangrijke oversteeklocaties voorzieningen aanwezig?

Onderstaand is een overzicht van wegen weergegeven waarbij oversteeklocaties zijn ingericht waarbij geen rekening is gehouden met oversteekvoorziening voor voetgangers. Denk hierbij aan een midden eiland, kannaliseerstroken of zebrapad. Zie daarnaast figuur 3.12-3.14.

- Bolwerk (7x thv voetgangerspad over de dijk)
- Emmalaan t.h.v. bushalte: Den Burg, VVV Texel
- Schilderend thv nr.123



Figuur 3.12: Bolwerk (7x thv voetgangerspad over de dijk)

Figuur 3.13: Emmalaan t.h.v. bushalte: Den Burg, VVV Texel

Figuur 3.14: Schilderend thv nmr. 123

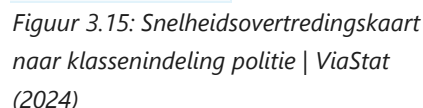
1. Houdt men zich aan het snelheidsregime

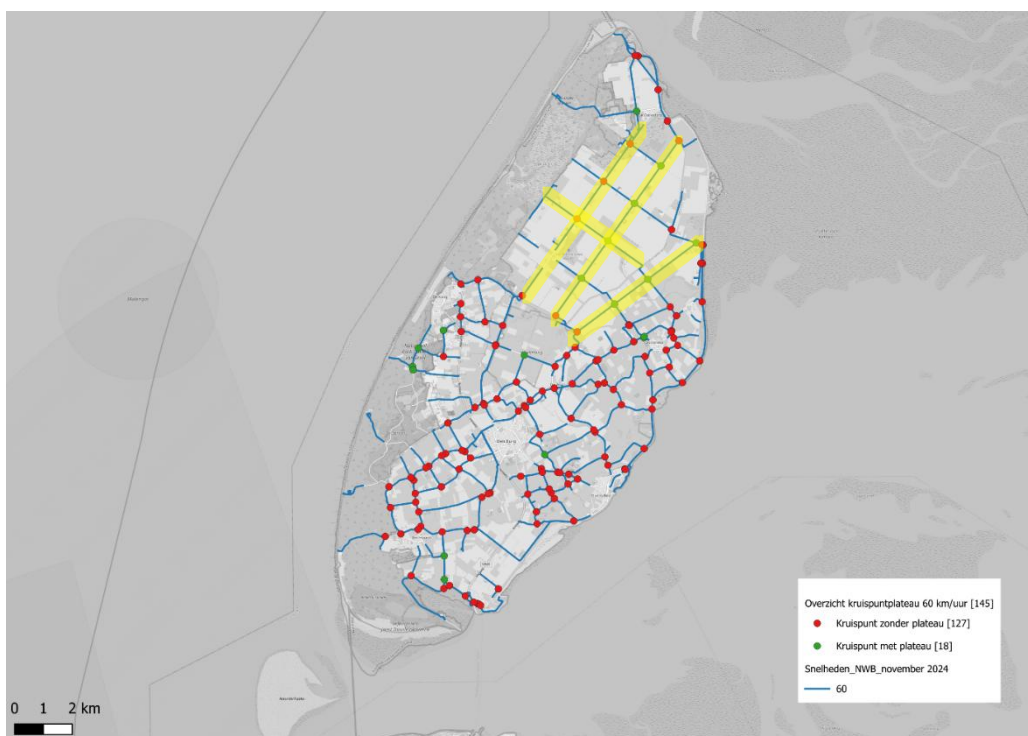
Op figuur 3.15 is te zien dat snelheidsovertredingen in de hele gemeente voor komen. Dit heeft vaak te maken met de juiste balans tussen de weginrichting en een geloofwaardige snelheidslimiet. Daardoor zijn niet al deze locaties zonder meer geschikt voor snelheidshandhaving. Enkele routes vallen op omdat er op grote delen sprake is van zware overtredingen. Dit houdt in dat voor een groot deel van de weg significant harder wordt gereden dan is toegestaan. Oorzaken van deze overtredingen zijn o.a. de lange rechtstanden en het ontbreken van snelheid remmende maatregelen.

- Nieuwlanderweg
- Postweg
- Hoofdweg
- Lancasterdijk
- IJsdijk
- Oosterenderweg
- Laagwaalderweg
- Waalderweg

Op Texel liggen veel 60 km/uur-wegen buiten de bebouwde kom. Volgens de CROW-inrichtingsprincipes worden kruispunten op deze wegen idealiter uitgevoerd met een kruispuntplateau. Op de afbeelding op de volgende pagina is te zien dat van de 145 kruispunten slechts 18 (groen) zijn voorzien van een plateau, terwijl 127 kruispunten (rood) hier nog niet van zijn voorzien. Een uniforme inrichting met kruispuntplateaus verhoogt de herkenbaarheid voor weggebruikers en verbetert de veiligheid van overstekende fietsers.

Texel kent diverse lange rechtstanden. Bij het ontwerpen van wegen wordt doorgaans de vuistregel gehanteerd om rechtstanden langer dan 4.000 meter zo veel mogelijk te voorkomen. Een lange rechtstand leidt namelijk tot ongewenst gedrag, zoals hardrijden, ook raken bestuurders eerder afgeleid. Op Texel zijn 4 rechtstanden langer dan 4.000 meter. Dit zijn de Postweg, Hoofdweg, Schorrenweg en de Slufterweg, geel gearceerd in Figuur 3.16. Op geen van deze wegen zijn (naast plateaus op kruisingen) snelheidsremmende maatregelen getroffen.





Figuur 3.16: Overzicht van ETW60-ETW60 kruisingen, met of zonder plateau (2024)

3. Klopt de markering?

Op diverse erftoegangswegen buiten de bebouwde kom is nog sprake van verouderde asmarkering. Daarnaast zijn er wegen waar de kantmarkering onjuist is aangebracht, wat bij fietsers de indruk kan wekken dat het om een fietssuggestiestrook gaat. Dit kan leiden tot gevaarlijke verkeerssituaties.

3.2.4 Erftoegangsweg binnen de bebouwde kom

1. Bestaat het wegdek uit een andere verharding dan asfalt?

Op Texel liggen diverse erftoegangswegen met een snelheidslimiet van 30 km/uur. Deze wegen hebben overwegend een wegdek van klinkers, wat aansluit bij de inrichtingseisen voor 30 km/uur-gebieden. Wegen met een snelheidslimiet van 30 km/uur en een wegdek van asfaltbeton voldoen in principe niet aan deze eisen. Mochten wegen in de toekomst worden afgewaardeerd naar 30km/uur of toe zijn aan groot onderhoud, is het van belang dat ook deze wegen worden ingericht conform de inrichtingseisen van het CROW. In de onderstaande tabel staan de wegen op Texel vermeld die een wegdek van asfaltbeton hebben en een snelheidsregime van 30 km/uur. In tabel 3.2 zijn de wegen opgenomen die zijn ingericht met asfaltbeton.

2. Liggen er snelheidsremmers op lange rechtstanden?

Op wegen met een wegdek van asfaltbeton en een snelheidslimiet van 30 km/uur worden snelheidsremmers, zoals drempels of versmallingen, toegepast om de snelheid van voertuigen te beperken en de verkeersveiligheid te vergroten. Tabel 3.2 geeft een overzicht van deze wegen op Texel, waarbij is aangegeven of er snelheidsremmers aanwezig zijn.

Straatnaam	Locatie	Snelheidsremmers
Langeveldstraat	De Cocksdorp	Ja
Oosterweg	Oost	Ja
Boodtlaan	De Koog	Ja
Kamperfoelieweg	De Koog	Nee
Randweg	Nationaal park duiden van Texel	Nee
Westerslag	Nationaal park duiden van Texel	Nee
Nattevlakweg	Nationaal park duiden van Texel	Nee
Jan Ayeslag	Nationaal park duiden van Texel	Nee
Witteweg	Den Hoorn	Ja
Rommelpot	Den Hoorn	Nee
Hoge achterom	Den Hoorn	Nee
Dageraad	Het Horntje	Nee
Noorder Haaks	Het Horntje	Nee
De Rede	Het Horntje	Ja
Barentszstraat	Oudeschild	Ja
Heemskerckstraat	Oudeschild	Ja
Haven	Oudeschild	Nee
Laagwaalderweg	Oudeschild	Nee
IJsdiik	Oudeschild	Nee

Tabel 3.2: Overzicht van 30km/uur wegen ingericht met asfaltbeton met of zonder snelheidsremmer

3.2.5 Beoordeling van de fietsinfrastructuur

Binnen en buiten de bebouwde kom zijn langs bijna alle belangrijke routes reeds vrijliggende fietsvoorzieningen aanwezig. Door de vele bezoekers in het hoogseizoen is het op populaire tracés zoals het Fietspad langs de Prins Hendrik Zanddijk of de fietspaden door de duinen druk. Bij het beoordelen van de fietsinfrastructuur wordt gelet op de verharding, vergevingsgezindheid met daarbij extra aandacht op twee soorten fietsnetwerken, dit is het hoofdfietsnetwerk en knooppuntennetwerk. Deze netwerken hebben een eigen functie en inrichting. Zie figuur 3.4.

Het hoofdfietsnetwerk

Het hoofdfietsnetwerk voor de fiets is bedoeld om belangrijke voorzieningen met elkaar te verbinden. Alle dorpskernen zijn met een directe verbinding verbonden met Den Burg. Het hoofdfietsnetwerk buiten de bebouwde kom bestaat volledig uit vrijliggende fietspaden. Uitzonderingen hierop zijn de Vuurtorenweg en een deel van de Redoute, waar geen fietspad direct naast de weg ligt. Langs o.a. de Pontweg liggen fietspaden aan beide zijden van de weg, elk met een breedte van 3 meter. Binnen de bebouwde kom is het netwerk niet overal voorzien van vrijliggende fietspaden en mengt fietsverkeer zich met het overige verkeer. In Den Burg gebeurt dit op wegen waar de maximumsnelheid 50 km/uur is.

Het Knooppuntennetwerk

In Nederland ligt een knooppuntennetwerk met zo'n 9500 knooppunten en biedt recreatieve fietsers flexibele routes die de natuur, bezienswaardigheden en dorpen/steden met elkaar verbindt. Op Texel liggen 58 knooppunten die met elkaar verbonden zijn. Het netwerk is fijnmazig en verbindt vele recreatieve voorzieningen. Niet het gehele knooppuntennetwerk is voorzien van vrij liggende fietspaden. Doordat de snelheidslimieten in het buitengebied (met

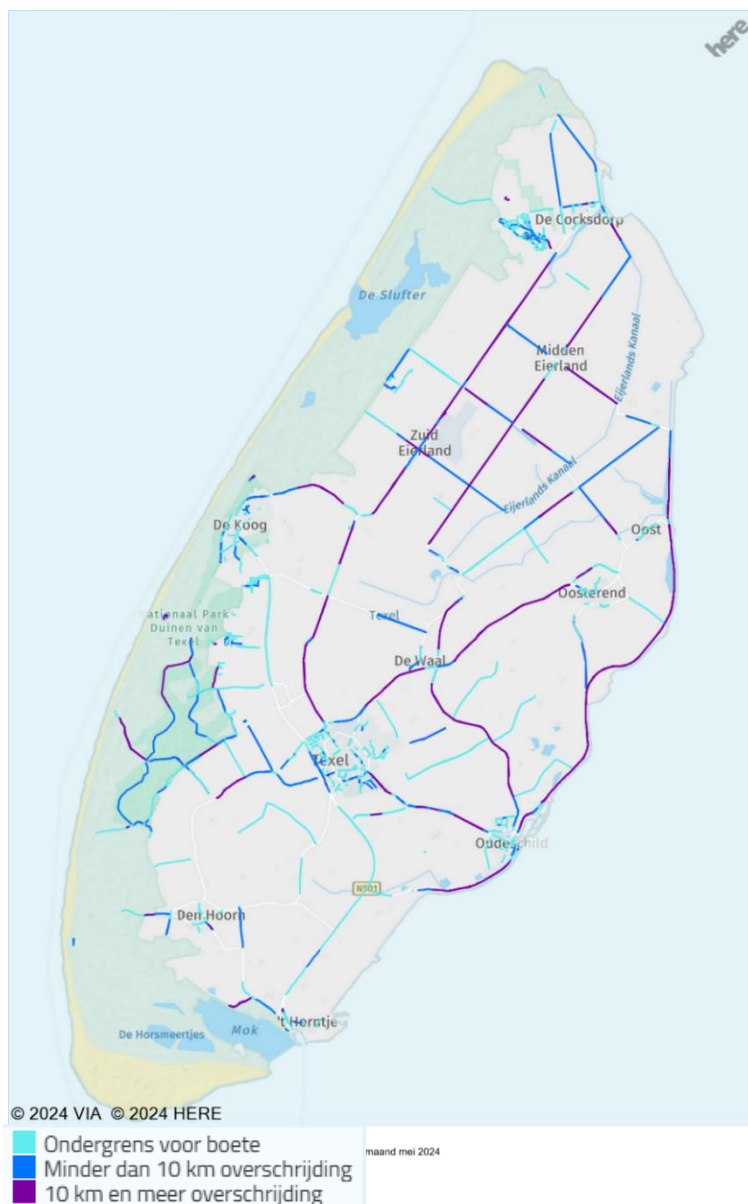
name op ETW60 wegen) regelmatig worden overschreden is het van belang extra oog te hebben voor de routes van het knooppuntnetwerk. Echter is het risico dat door de scheiding van verkeer, door de aanleg van solitaire fietsvoorziening, het gemotoriseerde verkeer (nog) harder gaat rijden.

3.3 Stap 3. Beoordelen van verkeerssnelheden

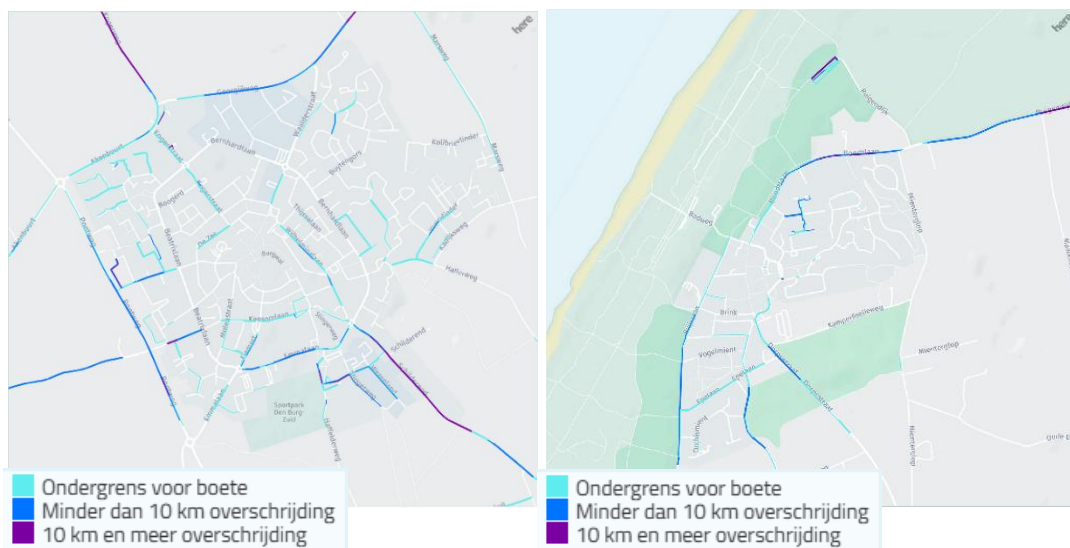
Snelheid is een belangrijke risico-indicator voor de verkeersveiligheid. Er is bij het beoordelen van de verkeerssnelheden gebruik gemaakt van snelheidsindicaties op basis van floating car data (bron [ViaStat](#)).

Bij de analyse van de risico's ligt de nadruk met name op de locaties waar sprake is van menging van verkeer en daardoor sprake is van grotere risico's voor de kwetsbare verkeersdeelnemers. Dit geldt voor zowel de wegen binnen als buiten de bebouwde kom. Figuur 3.17 geeft een overzicht van de locaties waar de meest risicovolle situaties ontstaan door te hoge rijsnelheden.

Het valt op dat op vooral de verbindingswegen tussen dorpen en op lange rechtstanden in het noorden van de gemeente veel snelheidsoverschrijdingen zijn hoger dan 10 km/uur. In dorpskernen lijken de snelheidslimieten die worden overschreden enigszins mee te vallen.



Figuur 3.17: Snelheidsovertredingskaart Texel naar klassenindeling politie, mei 2024 (bron: ViaStat 2024)



Figuur 3.18: snelheidsovertredingskaart Den Burg (L) en De Koog (r) naar klassenindeling politie, mei 2024 (bron: ViaStat 2024)

In Den Burg liggen de rijsnelheden over het algemeen rond de ondergrens van de boete, zie figuur 3.18. Dit houdt in dat de snelheden net boven de limiet liggen. Op wegen rond Den Burg is sprake van overschrijdingen tot maximaal 10 km/uur. Dit geldt vooral op wegen zoals de Pontweg, Georgieweg en de Emmalaan. Wegen met een overschrijding van 10 km/uur en meer zijn voornamelijk de toegangswegen naar Den Burg zoals Schilderend en de Kogerweg. In De Koog liggen de snelheden over het algemeen lager, ook hier is te zien dat de snelheden op toegangswegen hoger ligt, maar door de relatief geringe snelheidsovertreding niet direct een risico vormen.



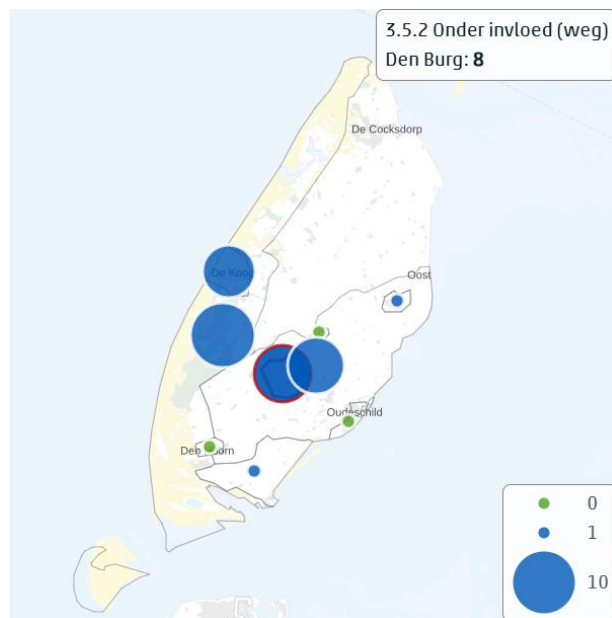
Figuur 3.19: snelheidsovertredingskaart Oude Schild (L) Oosterend (r) naar klassenindeling politie, mei 2024 (bron: ViaStat 2024)

Voor Oudeschild geldt dat de snelheden ook hoger liggen op de verbindingswegen, zie figuur 3.19. Binnen de kern liggen de geregistreerde snelheden lager. Wat opvalt is dat de snelheden op de Bolwerk pas afnemen ter hoogte van de Barentzstraat terwijl de komgrens

(50km/uur) ter hoogte van de Ruyterstraat ligt. In Oosterend liggen de snelheden op de ondergrens voor een boete. Enkel de Koningsweg wordt 10km/uur en harder gereden. Op dit tracé ligt geen vrijliggend fietspad.

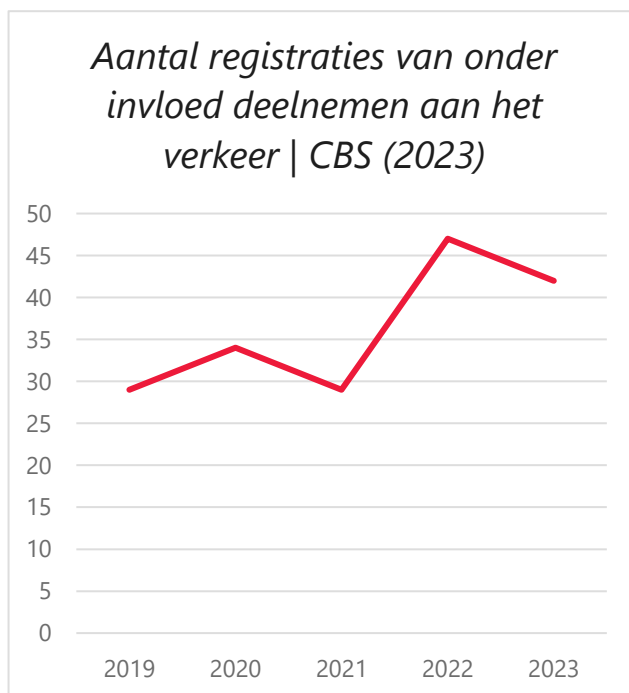
3.4 Stap 4. Hoeveel bestuurders rijden onder invloed?

Alcohol-, drugs- en in sommige gevallen medicijngebruik is een belangrijk risico voor de verkeersveiligheid. Onderzoek naar hoeveel bestuurders die onder invloed op de weg zitten, is belangrijk. Er zijn landelijk (nog) geen bruikbare cijfers beschikbaar die kunnen worden uitgesplitst naar gemeenten. De enige data die op dit moment beschikbaar is, is het aantal registraties van de politie. Dit is niet een 1:1 vertaling van het rijden onder invloed. Het heeft ook te maken met het controlebeleid en prioritering van de handhavingswerkzaamheden van de politie. In figuur 3.20 en in tabel 3.3 zijn het aantal registraties van rijden onder invloed op verschillende administratieve niveaus weergegeven. De cijfers zijn afkomstig van het dataportaal van de politie en het CBS (data.politie.nl).



Figuur 3.20: aantal registraties van onder invloed deelnemen aan het verkeer (bron: CBS 2023)

	2019	2020	2021	2022	2023
GEMEENTE					
Texel	29	34	29	47	42
GEMEENTEDEEL					
Het oude land duingebied	23	31	27	41	35
Het nieuwe land	6	3	2	6	7
WIJK/BUURT					
Verspreide huizen de Koog en het Duingebied	5	4	7	5	7
De Koog	5	4	0	8	10
Den Hoorn	0	0	1	0	0
Verspreide huizen De Kuil, Hoornder Nieuwland	0	0	1	2	1
Verspreide huizen op het oude land	7	11	6	12	8
Den Burg	6	10	10	12	8
Oudeschild	0	2	2	0	0
De Waal	0	0	0	1	0
Oosterend	0	0	0	1	1
Het nieuwe land	6	3	2	6	7



Tabel 3.3: overzicht van aantal registraties van onder invloed deelnemen aan het verkeer (bron: CBS 2023)

3.5 Stap 5. Ongevalscijfers binnen de gemeente

Onderdeel van deze risicoanalyse zijn ook de ongevalscijfers, nog steeds een onmisbare informatiebron. Net als in stap 1 ligt de nadruk hierbij op kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers binnen de gemeente. Bij de analyse ligt de nadruk dan ook op deze groepen.

Totaal aantal ongevallen

Voor de analyse is gelet op ongevallen waarbij slachtoffers te betreuren zijn. Het gaat hierbij om gewonden en dodelijke slachtoffers.

Ongevallen met dodelijke afloop

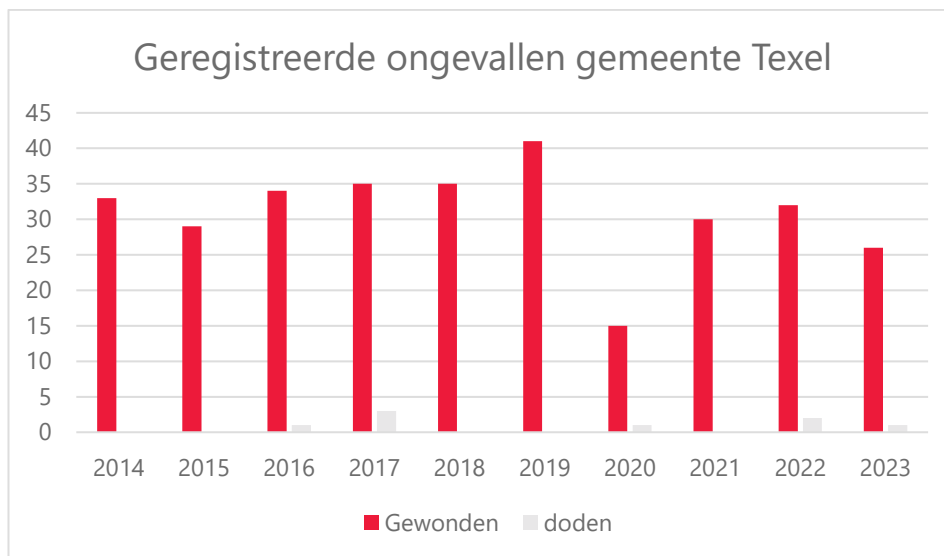
Tussen 2014 en 2023 zijn 8 dodelijke slachtoffers in het verkeer geregistreerd door de politie.

Ongevallen met gewonden

Het aantal gewonden is tijdens de Coronapandemie tussen 2020-2022 vooral in het jaar 2020 flink afgenomen. Daarna is het aantal gewonden per jaar weer toegenomen tot het niveau van circa 30 per jaar. In tabel 3.4 en figuur 3.21 is een overzicht opgenomen van het aantal geregistreerde ongevallen en slachtoffers per jaar.

Jaartal	Ongevallen	Gewonden	Dodelijke slachtoffers
2014	132	33	0
2015	148	29	0
2016	166	34	1
2017	189	35	3
2018	144	35	0
2019	170	41	0
2020	114	15	1
2021	133	30	0
2022	159	32	2
2023	149	26	1

Tabel 3.4: ongevallencijfers binnen gemeente Texel (bron: ViaStat 2014-2023)



Figuur 3.21: overzicht van het aantal gewonden en dodelijke slachtoffers (bron: ViaStat 2014-2023)

Niet geregistreerde ongevallen

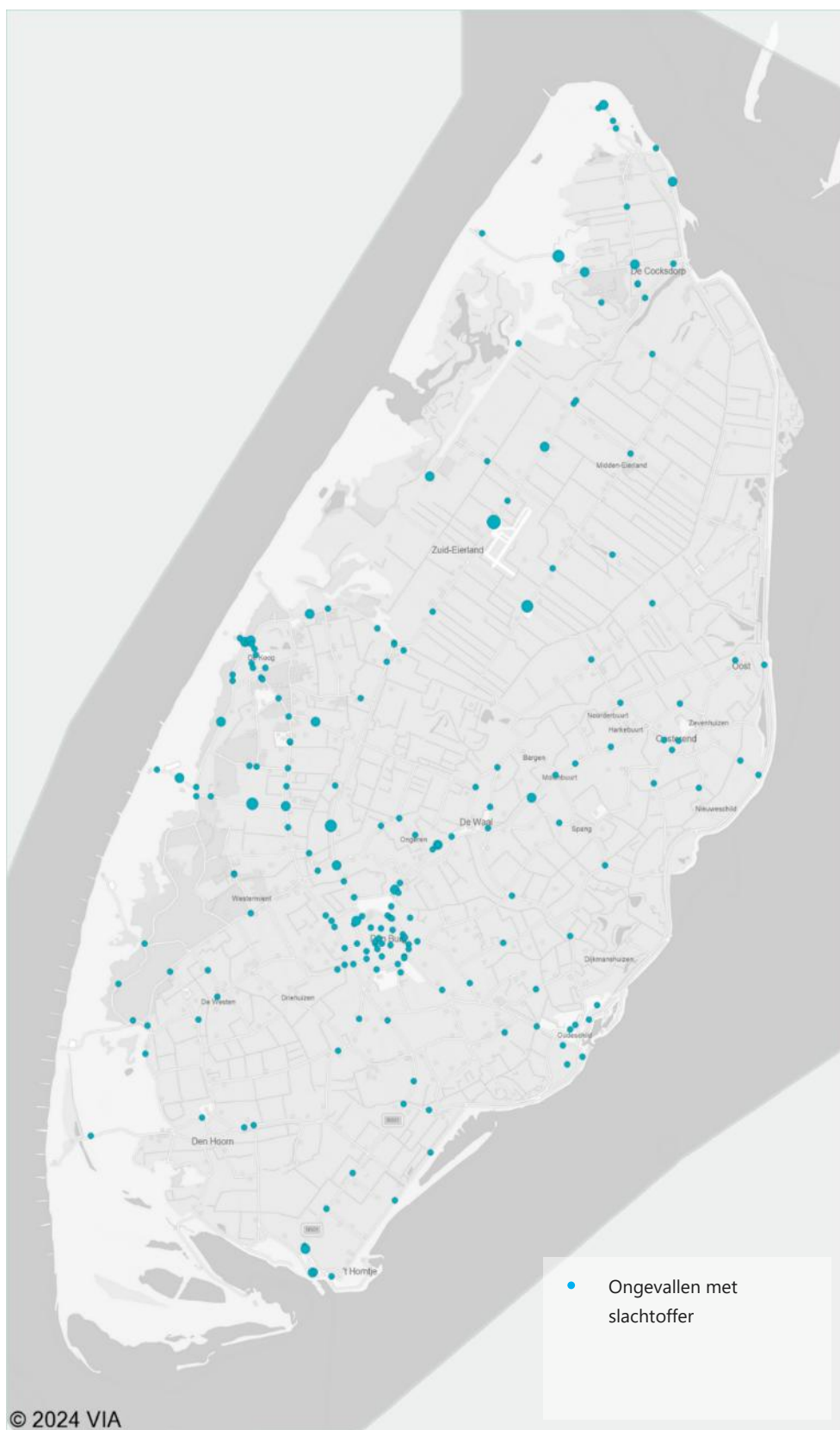
Niet alle ongevallen worden door de politie geregistreerd. Als een fietser ten val komt en daarvoor zelfstandig naar de spoedeisende hulp gaat, komt het vaak voor dat deze ongevallen niet worden geregistreerd als 'verkeersongeval'. Hierdoor geven de cijfers, zoals in deze paragraaf weergegeven, niet altijd het volledige beeld weer.

Locaties van de geregistreerde ongevallen in ViaStat

In tabel 3.5 zijn de ongevallen weergegeven per regime. Opvallend is dat de meeste ongevallen in de periode 2014-2023 hebben plaatsgevonden op 80 en 60 km/uur wegen. De afgelopen periode zijn er op Texel diverse buitenwegen afgewaardeerd naar 60 km/uur waardoor de cijfers niet geheel representatief zijn voor de bestaande situatie. In figuur 3.22 zijn de locaties van de ongevallen weergegeven.

Regime	ongeval	slachtoffers	gewonden	doden
15 km/h (stapvoets)	6	4	4	0
30 km/h	111	41	40	1
50 km/h	164	52	50	2
60 km/h	172	57	55	2
80 km/h	287	110	107	3
Niet geregistreerd	254	54	54	0

Tabel 3.5: overzicht van het aantal gewonden en dodelijke slachtoffers | CBS



Figuur 3.22: overzicht van het aantal verkeersslachtoffers | CBS (2014-2023)

Kwetsbare verkeersdeelnemers

De kwetsbare verkeersdeelnemers zijn kinderen in de leeftijdscategorie 0 tot 15 jaar en ouderen in de leeftijdscategorie 70+. Uit de gegevens van ViaStat voor de periode 2014-2023 blijkt dat van het totaal aantal ongevallen waarbij een persoon gewond is geraakt, er 32 jonger waren dan 15 jaar. In deze leeftijdscategorie zijn geen dodelijke verkeersslachtoffers te betreuren. Voor de ouderen van 70+ geldt dat er bij 62 ongevallen die zijn voltrokken, er sprake was van een gewonde in deze leeftijdscategorie. 4 mensen in deze leeftijdscategorie kwamen om het leven in het verkeer, zie figuur 3.6. Het aantal ongevallen met ouderen (70+) is daarbij relatief hoog en verdient bij de verdere uitwerking aandacht.

Leeftijd	Gewonden	Doden	Percentage gewond	Percentage overleden
0 t/m 11 jaar	12	0	3,9	0,0
12 t/m 15 jaar	20	0	6,5	0,0
16 t/m 17 jaar	10	0	3,2	0,0
18 t/m 24 jaar	37	2	11,9	25,0
25 t/m 39 jaar	36	1	11,6	12,5
40 t/m 49 jaar	23	0	7,4	0,0
50 t/m 59 jaar	57	0	18,4	0,0
60 t/m 69 jaar	49	1	15,8	12,5
70 en ouder	62	4	20,0	50,0
Niet ingevuld	0	0	0,0	0,0
Onbekend	4	0	1,3	0,0
Totaal	310	8	100	100

Tabel 3.6: overzicht van het aantal gewonden en dodelijke slachtoffers (2014-2023)

Onervaren verkeersdeelnemers

De onervaren verkeersdeelnemers zijn jongeren in de leeftijdscategorie 18 tot 24 jaar. Het betreft jongeren die vaak net hun rijbewijs hebben behaald en nog weinig ervaring hebben opgedaan in het verkeer. In de periode vanaf 1 januari 2014 tot december 2023 zijn er 37 personen uit deze leeftijdscategorie betrokken bij een ongeval waarbij er letsel als gevolg was. Daarvan was er in één geval sprake van een ongeval met een personenauto. Omdat de ongevalscijfers met letselschade of dodelijke afloop relatief laag is, is uit de cijfers geen oververtegenwoordiging te herleiden. Wel is het in het kader van de specifieke doelgroepenbenadering wel belangrijk om de focus te houden op deze risicogroepen.

Ongevallen naar vervoerswijze

In tabel 3.7 is het aantal gewonden en doden onder verschillende vervoersmiddelen in de gemeente Texel tijdens de periode 2014 t/m 2023 weergegeven. Voor 204 gewonden was er sprake van een kwetsbaar vervoermiddel. Vijf keer is een persoon om het leven gekomen, die gebuikt maakt van een (e)fiets of bromfiets+. In figuur 3.23 zijn de ongevallen op de kaart weergegeven.

3.6 Stap 6. Prioriteren van de risico's

Om de verkeersveiligheid binnen de gemeente Texel structureel te verbeteren, is het van belang om de geïdentificeerde risico's te prioriteren. Hierbij richten we ons op de locaties waar de grootste veiligheidswinst te behalen is. De prioritering is uitgevoerd aan de hand van objectieve criteria, gekoppeld aan de beleidsmatige thema's van het SPV 2030. In deze paragraaf is een beoordeling van de risico's gemaakt op wegvakniveau en specifiek voor de oversteeklocaties. Daarnaast is op netwerkniveau rekening gehouden met de wegcategorisering uit het Mobiliteitsprogramma 2035. In de wegcategorisering categoriseren we (op Texel) wegen in twee categorieën, dit zijn de gebiedsontsluitingswegen (GOW) en erftoegangswegen (ETW). GOW wegen zijn bedoeld om (grotere)verkeer(ssstromen) vlot en over een lange(re) afstand veilig en in de voorrang af te wikkelen. Binnen de bebouwde kom zijn GOW wegen 50 of 30 km/uur. Buiten de bebouwde kom zijn GOW wegen ingericht als 80 km/uur wegen. Fietzers zijn op deze wegen altijd gescheiden van auto (m.u.v. GOW30 wegen).

ETW wegen zijn bedoeld om bewoond gebied (of erven) te ontsluiten, intensiteiten en snelheden zijn op deze wegen (relatief) laag. ETW wegen zijn binnen de bebouwde kom 30 km/uur en gelijkwaardig ingericht ook is verkeer gemengd. Buiten de bebouwde kom zijn ETW type 2 wegen 60 km/uur en gelijkwaardig ingericht en gemengd. ETW type 1 wegen liggen wel in de voorrang en op deze wegen hebben fietsers een eigen fietspad.

De wegcategorisering is opgenomen in bijlage 1.

3.6.1 Risicothema 1: Verkeersveilige infrastructuur

Voor de prioritering van de risico's op wegvakniveau is rekening gehouden met de volgende criteria:

Functie en gebruik: Past het gebruik van de weg bij de functie en is er sprake van scheiding van fietsverkeer bij 80 km/h, 50 km/h en drukke 60 km/h wegen?

Fietsverkeer: Is er sprake van een hoofdroute voor het fietsverkeer?

Kwetsbare verkeersdeelnemers: Is er sprake van een belangrijke route voor kwetsbare verkeersdeelnemers (schoolkinderen en ouderen)?

Snelheid: Is er sprake van een relevante overschrijding van de maximumsnelheid?

Massaverschillen: Is er sprake van relatief veel landbouwverkeer of vrachtverkeer in combinatie met fietsverkeer op de rijbaan?

Inrichting: Is de weg reeds ingericht conform de principes van Duurzaam Veilig?

Een overzicht van de risicolocaties is opgenomen in figuur 3.24, waar de locaties ook zijn weergegeven op een kaart.

Toelichting risicoscores

De risicoscores in tabel 3.8 zijn gebaseerd op een combinatie van factoren, met bijzondere aandacht voor snelheidsovertredingen en de prioritaire rol van de route. De scores zijn als volgt ingedeeld:

- **Zeer hoog risico:** Locaties met prioritaire routes, hoge snelheidsovertredingen en een groot aandeel kwetsbare verkeersdeelnemers zonder adequate veiligheidsmaatregelen.
- **Hoog risico:** Risico's door snelheidsovertredingen of infrastructuurproblemen, maar minder acuut of minder frequent dan risicoscore 'zeer hoog risico'.
- **Matig risico:** Locaties met incidentele of lokale risico's die minder urgent zijn, maar waar verbetering wenselijk is.

Omschrijving risico	Specifieke aandachtspunten	Relevante thema's	Risicoscore	Toelichting risicoscore
1.1 50 km/uur binnen de bebouwde kom zonder solitaire fietsvoorziening	Fietzers en gemotoriseerd verkeer delen de rijbaan op 50 km/uur-wegen. Met wegen die een functie hebben om 'Hoge' verkeersintensiteiten af te wikkelen.	1. Veilige infrastructuur 2. Heterogeniteit in het verkeer 4. Kwetsbare verkeersdeelnemers 5. Onervaren verkeersdeelnemers 7. Snelheid in het verkeer	zeer hoog risico	Grote massaverschillen tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer op wegen met een afwikkelfunctie, gecombineerd met een limiet van 50 km/uur, verhoogt het risico op conflicten aanzienlijk.
1.2 Snelheid op ETW60 wegen zonder solitaire fietsvoorziening buiten de bebouwde kom	Zware snelheidsovertreding(en) op ETW60-weg(en) zonder vrijliggende fietsvoorzieningen.	1. Veilige infrastructuur 2. Kwetsbare verkeersdeelnemers 7. Snelheid in het verkeer 9. Verkeersovertreders	zeer hoog risico	Hoge snelheden (>80 km/uur gemeten) in combinatie met fietsers op de rijbaan in een agrarisch gebied verhoogt de kans op ernstige ongevallen.
1.3 Snelheid op ETW60 wegen mét solitaire fietsvoorziening buiten de bebouwde kom	Zware snelheidsovertredingen op ETW60-wegen mét vrijliggende fietsvoorzieningen. Zonder adequate snelheid remmende maatregelen.	1. Veilige infrastructuur 7. Snelheid in verkeer 9. Verkeersovertreders	Matig risico	Hoge snelheden (>80 km/uur gemeten) waarbij geen sprake is van adequate snelheid remmende maatregelen
1.4 Markering buitenwegen	Asmarkering wordt in beginsel niet toegepast op ETW60	1. Veilige infrastructuur 7. Snelheid in het verkeer	Matig risico	De aanwezigheid van inconsistente markeringen leidt tot onduidelijkheid voor weggebruikers.
1.5 Weginrichting 30km/uur wegen binnen de bebouwde kom	30km/uur wegen binnen de bebouwde kom zijn uitgevoerd in asfaltbeton. De wegen zijn niet ingericht conform de richtlijnen, o.a. door het ontbreken van snelheid remmende maatregelen en de aanwezigheid van gesloten verharding.	1. Veilige infrastructuur 2. Heterogeniteit in het verkeer 7. Snelheid in het verkeer	Matig risico	30 km/uur-wegen uitgevoerd in asfaltbeton bieden onvoldoende snelheidsremming en herkenbaarheid. Klinkers zijn noodzakelijk om de zone geloofwaardig en verkeersveilig te maken.
1.6 Inrichting ETW60-ETW60 kruispunten buiten bebouwde kom	ETW60-ETW60 kruispunten zonder kruispuntplateau, verhoogd risico voor verkeersonveiligheid bij fietsers bij het oversteken. Voorrangsregels op ETW60 wegen zijn daarnaast niet uniform.	1. Veilige infrastructuur 4. Kwetsbare verkeersdeelnemers 7. Snelheid in verkeer	Hoog risico	Kruispunten zonder plateaus en wisselende voorrangsregels leiden tot hogere snelheden en onduidelijkheid bij kruisend verkeer, wat de kans op ernstige ongevallen vergroot, met name bij landbouw- en vrachtverkeer.

Tabel 3.8: overzicht van risico's + risicoscore

Criteria beoordeling risico's op oversteeklocaties

Om de prioritaire oversteeklocaties voor fietsers te bepalen uit het document, kijken we naar de risicofactoren die zijn benoemd in de analyse:

Binnen de bebouwde kom:

Locaties waar fietsers de rijbaan delen met gemotoriseerd verkeer (bijvoorbeeld in Den Burg op de Bernhardlaan, Emmalaan en Schilderend). Deze straten hebben een hoge intensiteit aan gemotoriseerd verkeer en relatief veel kwetsbare verkeersdeelnemers zoals ouderen.

Buiten de bebouwde kom:

Kruisingen op de Pontweg (zoals de Kogerweg en Zuidhaffel), waar fietsers oversteken zonder voorzieningen zoals middeneilanden of duidelijke scheiding tussen verkeersstromen. Deze wegen hebben hoge snelheden en massaverschillen tussen fietsers en auto's.

Algemene criteria:

Oversteeklocaties die deel uitmaken van het hoofdnetwerk voor fietsers.

Locaties met veel kwetsbare verkeersdeelnemers (ouderen en schoolkinderen).

Locaties waar snelheidsoverschrijdingen significant zijn.

Voor de prioritering van de risicovolle oversteeklocaties is rekening gehouden met de volgende criteria:

Functie en gebruik: Hoeveel verkeer rijdt er ter hoogte van de oversteeklocaties?

Fietsverkeer: Is er sprake van een hoofdroute voor het fietsverkeer?

Kwetsbare verkeersdeelnemers: Is er sprake van een belangrijke oversteeklocatie voor kwetsbare verkeersdeelnemers (schoolkinderen en ouderen)?

Snelheid: Is er sprake van een relevante overschrijding van de maximumsnelheid?

Massaverschillen: Is er sprake van relatief veel landbouwverkeer of vrachtverkeer ter hoogte van de oversteeklocatie?

Inrichting: Zijn er reeds voorzieningen aanwezig (bijvoorbeeld getrappt oversteken) of snelheidsremmende maatregelen?

Een overzicht van de risico's en specifieke aandachtspunten + de risicoscores zijn opgenomen in tabel 3.9. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de specifieke locaties. In hoofdstuk 5 wordt uiteengezet welke maatregelen er worden aanbevolen.

Omschrijving risico	Specifieke aandachtspunten	Relevante thema's	Risicoscore	Toelichting risicoscore
1.7 Fiets- oversteeklocaties buiten de bebouwde kom over ETW-1 en GOW wegen	Ontbreken van voorzieningen zoals middeneiland	1. Veilige infrastructuur 2. Heterogeniteit in het verkeer 4. Kwetsbare verkeersdeelnemers 7. Snelheid in het verkeer	Hoog risico	Er is op de Pontweg sprake van hoge snelheden (80km/uur), grote massaverschillen en kwetsbare verkeersdeelnemers
1.8 Fiets- oversteeklocaties op 50 km/uur kruisende wegen	Ontbreken van een oversteek voor actief verkeer volgens de richtlijnen van het CROW	1. Veilige infrastructuur 4. Kwetsbare verkeersdeelnemers 7. Snelheid in het verkeer	Hoog risico	Op 50 km/uur wegen is sprake van grote massaverschillen en kwetsbare verkeersdeelnemers

Tabel 3.9: overzicht van risico's + risicoscore

3.6.2 Risicothema 2: Heterogeniteit in het verkeer

Uit de risicoanalyse blijkt dat de daadwerkelijk gereden snelheden op buitenwegen op Texel hoger liggen dan de maximale limiet. Texel heeft een zeer uitgebreid vrij liggend fietsnetwerk. Echter zijn er nog diverse wegen waar deze solitaire voorzieningen ontbreken. De combinatie van hoge rijsnelheden en fietsers op dezelfde rijbaan kunnen leiden tot (zeer) gevaarlijke situaties. Voornamelijk in de avond-en winterperiode wanneer het (erg) donker kan worden op het eiland. Dit heeft te maken met het [beleid](#) om zo min mogelijk lichthinder te veroorzaken oftewel het beschermen van de duisternis op Texel als omgevingskwaliteit en daarmee hangt samen het beleid om openbare verlichting in het buitengebied tot een minimum te faciliteren.

Hoe hoger het massaverschil. Hoe hoger de kans op een ernstig ongeval. Op Texel liggen de risico's in het buitengebied voornamelijk op buitenwegen zonder solitaire voorzieningen op wegen die veel worden gebruikt door landbouwverkeer of wegen die onderdeel uitmaken van het fietsknooppuntennetwerk.

3.6.3 Risicothema 3: Technologische ontwikkelingen

Met de introductie van Intelligent Speed Assistance (ISA) in nieuwe voertuigen vanaf 2024 wordt het steeds belangrijker dat snelheidslimieten nauwkeurig in digitale systemen zijn opgenomen. ISA helpt bestuurders namelijk om de snelheidslimieten te respecteren en kan in de toekomst zelfs dwingender worden ingezet. ISA is software in auto's die op de hoogte is van de snelheidslimieten en dit ook communiceert naar de bestuurder. Voor Texel is het daarom essentieel om snelheidsregimes up-to-date te houden in landelijke databases zoals het Nationaal Wegenbestand (NWB) waaruit het ISA systeem informatie haalt. Dit ondersteunt niet alleen de werking van systemen zoals ISA, maar draagt ook bij aan een veilige en naleefbare verkeerssituatie op het eiland.

Daarnaast speelt duidelijke en correcte belijning/markering op het wegdek een belangrijke rol in de toepassing van technologische innovaties. Veel moderne voertuigen maken gebruik van rijhulpsystemen zoals Lane Keeping Assist (LKA), die afhankelijk zijn van goed zichtbare wegmarkeringen. Voor de gemeente Texel is het daarom van belang om de belijning regelmatig te controleren/onderhouden en waar nodig te vernieuwen/aan te passen. Dit voorkomt niet alleen verwarring bij weggebruikers, maar zorgt er ook voor dat voertuigsystemen optimaal functioneren en bijdragen aan de verkeersveiligheid.

3.6.4 Risicothema 4: Kwetsbare verkeersdeelnemers

Op basis van de ongevalscijfers en bevolkingsopbouw is binnen de gemeente Texel met name een verhoogd risico te zien in verkeersdeelnemers van 70 jaar en ouder die zich per (elektrische) fiets verplaatsen. Enerzijds blijkt dit uit de ongevalscijfers en anderzijds uit de bevolkingsopbouw waar deze leeftijdsgroep sterker vertegenwoordigd is dan gemiddeld in Nederland. Bij de uitwerking van maatregelen is het dan ook belangrijk om rekening te houden met deze steeds groter wordende groep. Ook omdat deze groep door de elektrische fietsen langer mobiel blijft en aan het verkeer blijft deelnemen. Specifiek voor de kinderen en onervaren bestuurders komt binnen de gemeente Texel geen groter risico naar voren dan het landelijk gemiddelde. Belangrijk is echter wel om de focus

op deze groep te houden en met name op het gebied van verkeerseducatie en gedragsbeïnvloeding sterk in te zetten op de kinderen en jongeren.

3.6.5 Risicothema 5: Onervaren verkeersdeelnemers

Veelal jongeren vallen onder de risicogroep 'onervaren verkeersdeelnemers'. Dit zijn jongeren die voor het eerst aan het verkeer deelnemen en het betreft jongeren in de leeftijd tussen 18-25 jaar die net hun rijbewijs hebben behaald. Op Texel zijn deze groepen niet groot te noemen in verhouding tot de rest van de inwoners. Het is desondanks van belang om deze groep vroeg te instrueren over de regels in het verkeer. Hiervoor is het van belang om als gemeente een verkeerseducatieplan op te stellen. In dit plan staat hoe de gemeente voor de middellange termijn omgaat met het informeren van jongeren/onervaren verkeersdeelnemers.

3.6.6 Risicothema 6: Rijden onder invloed

Rijden onder invloed is een generiek risico dat overal in Nederland speelt. Dit risico richt zich vooral op mannen, in de categorie 35-49 jaar. Zowel beginnende als ervaren bestuurders rijden het vaakst met alcohol op na een bezoek aan een café, bar, restaurant of disco. Het aandeel ongevallen met letsel met alcohol is naar schatting relatief hoog in Noord-Nederland, met een aandeel van circa 5-6%. Belangrijk is echter wel om in de volle breedte in te zetten op het terugdringen van het rijden onder invloed. Enerzijds door voorlichting en anderzijds ook door gerichte handhaving.

3.6.7 Risicothema 7: Snelheid in het verkeer

Uit de analyses blijkt dat op een groot deel van het weggennet van Texel te snel wordt gereden. Daarbij zijn met name de locaties waar sprake is van veel menging van verkeer risicovol. Door in te zetten op meer snelheidsremmende maatregelen (als deze nog niet aanwezig zijn) en/of het afwaarderen van de wegen naar een lagere maximumsnelheid, kan het risico worden ingeperkt.

Ook met handhaving kan gericht winst worden geboekt. Het is echter niet mogelijk om op alle wegvakken te handhaven. Naar verwachting zorgen technologische ontwikkelingen in de toekomst ook voor het beperken van de snelheidsoverschrijdingen. Hierdoor kan het in nieuwe 'slimme' voertuigen bijvoorbeeld niet meer mogelijk zijn om de maximumsnelheid te overschrijden. Dit is echter een ontwikkeling die nog wel enkele jaren op zich laten wachten, zeker wanneer het breed geïmplementeerd wordt. Hier hebben we als gemeente weinig invloed op.

Meer wegen terug naar 30 km/h

Landelijk is er discussie en zijn er nieuwe ontwikkelingen over het invoeren van 30 km/uur op meer wegen binnen de bebouwde kom. Zeker op wegen waar sprake is van veel uitwisseling van verkeer en veel oversteekbewegingen kan het verlagen van de maximumsnelheid een positief effect hebben op de verkeersveiligheid. Wel is het belangrijk dat een lagere maximumsnelheid ook daadwerkelijk wordt afgedwongen door de inrichting van de weg. Het enkel aanpassen van de snelheid is niet afdoende.

3.6.8 Risicothema 8: Afleiding in het verkeer

Afleiding in het verkeer komt steeds meer voor, onder meer omdat het smartphonegebruik in de laatste jaren sterk is toegenomen. Maar ook vermoeidheid valt onder afleiding en mensen kunnen afgeleid worden door wat ze in de naaste omgeving zien, zoals reclames langs de weg, evenementen of kunstvoorwerpen. Bij de aanpak van dit risicothema sluiten we graag aan bij de landelijke aanpak en betreft het hier met name educatie en handhaving.

3.6.9 Risicothema 9: Verkeersovertreders

Het thema verkeersovertreders is zeer moeilijk te duiden op gemeentelijk niveau. Uit de beschikbare data is niet te herleiden of voor Texel sprake is van een afwijkende situatie ten opzichte van het landelijk gemiddelde.

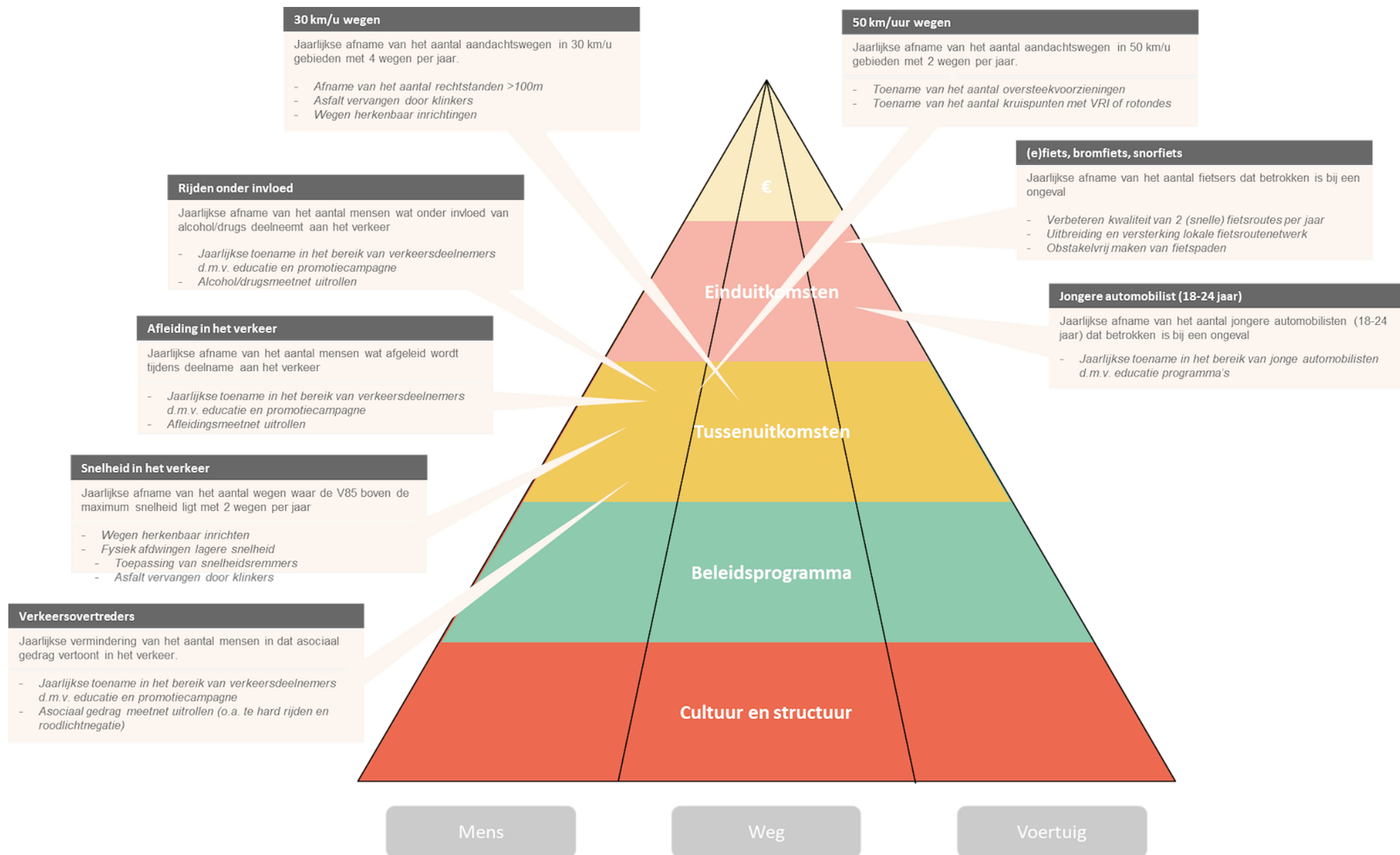


4. Maatregelen

In de vorige hoofdstukken zijn de risicothema's van de gemeente Texel benoemd. Het aanpakken van deze risicothema's is het meest effectief om de verkeersveiligheid te verbeteren. Bij voorkeur, en in lijn met de aanbeveling vanuit het SPV, via een integrale aanpak op de drie E's: Engineering (infrastructuur en technische ontwikkelingen), Education (educatie, voorlichting en campagnes), en Enforcement (handhaving). Voordat maatregelen worden gedefinieerd, is het zinvol om doelstellingen te formuleren voor de aanpak van de risicothema's, voor de 3 E's, en zo veel mogelijk in onderlinge samenhang. Daarnaast is een uniforme weginrichting van belang. Door wegen op een eenduidige manier in te richten wordt verkeersgedrag voorspelbaarder. Dit is een belangrijke factor om verkeersongevallen te beperken. De uitwerking van deze uniforme inrichting is te lezen in de wegcategorisering die staat opgenomen in het Mobiliteitsprogramma 2035 van Texel. De wegcategoriseringskaart is opgenomen in bijlage 1.

Doelstellingen om tot een verlaging van risico's per thema te komen, kunnen op meerdere niveaus worden gedefinieerd. *Strategisch*, bijvoorbeeld in termen van beoogde reductiepercentages slachtoffers per thema (doelgroep, wegtype, vervoerswijze). *Tactisch*, bijvoorbeeld via het maken van een wegcategoriseringsplan, het categorie-gewijs verbeteren van de weginrichting, de kwaliteit en bereik van educatie en afstemming van handavingsplannen. En *operationeel*, in termen van keuze van specifieke infrastructurele en educatie maatregelen en handavingsinzet. De invulling van deze doelstellingen en de bijhorende ambities dienen in overleg met de betreffende wegbeheerder plaats te vinden (provincie of gemeente). Voor het benoemen van ambities zijn inhoudelijke argumenten (de resultaten van risicoanalyses) een goed vertrekpunt. Vandaaruit kan de wegbeheerder realistische doelen benoemen binnen de eigen uitvoeringspraktijk en lokale context (maatschappelijk, organisatorisch en bestuurlijk).

Deze doelstellingen worden weergegeven via de structuur van de beleidspiramide verkeersveiligheid. De onderstaande afbeelding geeft daar een weergave van. Elke doelstelling is gekoppeld aan een van de lagen van de verkeersveiligheidspiramide en de drie pijlers (mens, weg en voertuig). Van de bovenste lagen, gerelateerd aan de reductie van slachtoffers, naar de lagen eronder, specifieke subdoelstellingen per thema die bijdragen aan de vermindering van het risico én de reductie van slachtoffers. Vanuit de gedachte achter de piramide die stelt dat impact op lagere niveaus uiteindelijk zorgt voor impact op de hogere niveaus van de piramide.



4.1 Engineering – Fysieke maatregelen weginrichting

Uit de analyse blijkt dat met name de 30-, 50- en 60 km/uur-wegen in de gemeente Texel als risicothema naar voren komen. Voor de cofinanciering vanuit de investeringsimpuls van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 is het mogelijk om aanspraak te maken op een rijksbijdrage van 50% voor het aanpakken van risicowegen. Deze investeringsimpuls is opgedeeld in drie tranches. Tranche 1 en 2 zijn inmiddels verstreken. Voor tranche 3 is op het moment van schrijven nog geen informatie beschikbaar over de maatregelen waarvoor subsidie kan worden aangevraagd. Verwacht wordt dat de maatregelen waarvoor subsidie kan worden aangevraagd overeen komt met de kaders uit tranche 2. Risicolocaties zijn per maatregel in tabel 4.1 opgenomen, in figuur 4.1 zijn alle risicolocaties weergegeven. In hoofdstuk 5 (tabel 5.1) zijn type maatregelen voor de risicolocaties opgenomen.

Nr.	Maatregel	Toelichting	Risicolocatie
1.1	Verbeteren en/of volledig herinrichten/afwaarderen van 50 km/uur aandachtswegen	Risicolocaties zijn bepaald op basis van de volgende criteria: • Prioritaire route in het netwerk • GOW50 weg binnen de bebouwde kom • Fietser op de rijbaan • Routes met relatief hoge fietsintensiteiten • Risicolocatie met hoge fietsintensiteiten krijgen hogere prioritering bij uitvoering	Bernhardlaan Beatrixlaan Schilderend Emmalaan Keesomlaan Gasthuisstraat Waalderstraat Dorpsstraat Laagwaalderweg Mieland
1.2	Verbeteren en/of volledig herinrichten/afwaarderen van 60 km/uur aandachtswegen zonder solitaire fietsvoorziening	Risicolocaties zijn bepaald op basis van de volgende criteria: • Wegen waar harder dan 10 km/uur boven de limiet wordt gereden • Wegen onderdeel van (hoofd/recreatieve) fietsroute • Wegen met een langere rechtstand dan 4.000 meter	Laagwaalderweg Hoofdweg Koningsweg Zwinweg Schorrenweg Slufterweg Oorsprongweg
1.3	Verbeteren en/of volledig herinrichten/afwaarderen van 60 km/uur aandachtswegen mét solitaire fietsvoorziening	Risicolocaties zijn bepaald op basis van de volgende criteria: • Wegen waar harder dan 10 km/uur boven de limiet wordt gereden • Relatief lange rechtstanden zonder snelheidsremmers	Postweg Lancasterdijk IJsdiijk Oosterenderweg Laagwaalderweg Waalderweg Nieuwlanderweg Molwerk
1.4	Toepassen correcte markering en Juiste NDW snelheden	Risicolocaties zijn bepaald op basis van de volgende criteria: • Asmarkering op ETW-60 wegen	Schilderweg (markering) Jan Ayeslag (markering) Molwerk (markering) Kadijksweg (NDW)

Nr.	Maatregel	Toelichting	Risicolocatie
1.5	Verbeteren en/of volledig herinrichten van 30 km/uur wegen in asfaltbeton	• Correcte kantbelijning op ETW-60 type 1 wegen • Consistentie tussen fysieke borden en digitale snelheidsdata	De Rede (NDW) Zuid Haffel (NDW) Zaandammerdijk (NDW) Lancasterdijk (NDW) Mienterglop (NDW) Schansweg (NDW)
		Risicolocaties zijn bepaald op basis van de volgende criteria: • 30km/uur wegen • Ingericht met asfaltbeton • Risicolocaties met snelheidsoverschrijding krijgen hogere prioritering bij uitvoering	Langeveldstraat Oosterweg Boodtlaan Kamperfoelieweg Randweg Westerslag Nattevlakweg Jan Ayeslag Witteweg Rommelpot Hoge achterom Dageraad Noorder Haaks De Rede Barentszstraat Heemskerckstraat Haven Laagwaalderweg IJsdijk
1.6	Inrichten ETW60-ETW60 kruispunten met kruispuntplateau en uniforme voorrangsregels	Risicolocaties zijn bepaald op basis van de volgende criteria: • ETW60-type 1 kruising heeft voorrang op ETW60-type 2 weg • ETW60-type 2 wegen die kruisen zijn gelijkwaardig en uitgevoerd met kruispunt plateau Binnen het totaal van ETW-kruispunten zonder plateau's is onderscheid gemaakt in urgentie. De kruispunten met de hoogste urgentie worden gecategoriseerd op basis van waar (hoofd/knooppunt)fietsroutes de ETW-60 type 1 wegen kruisen. Kruispunten waar de snelheden (op basis van ViaStat data van mei 2024) hoog liggen en er geen vrijliggende fietsvoorzieningen zijn worden gecategoriseerd als urgent. Overige kruispunten zijn niet gecategoriseerd, dit wil niet zeggen dat er geen actie geboden is, maar omwille van de omvang van het aantal kruispunten is deze categorisering gemaakt. Per locatie is een goede afweging geboden met de omgeving en belanghebbenden.	Voorrangssituatie: Hollandseweg-Hoofdweg Oorsprongweg-Hoofdweg Slufterweg-Hoofdweg Muyweg-Hoofdweg Molweg-Watermolenweg Watermolenweg- Watermolenweg Watermolenweg-Stolpweg Kruispuntplateau hoge urgentie: Watermolenweg-Molwerk Westerweg-Hemmerkooi Westerweg-Bakkenweg Westerweg-Driehuizen Westerweg-Akenbuurt Hoornderweg-Driehuizen Kogerweg-Nieuwlanderweg Waalderweg-Tienhoven Oosterenderweg- Spangerweg Oosterenderweg- Molenbuurt Oosterweg-Zwinweg Nieuwlanderweg-Oude Dijkje

Nr.	Maatregel	Toelichting	Risicolocatie
			Ruigendijk-Maikeduinweg Postweg-Limietweg Postweg-Muyweg Postweg- Slufterweg Postweg-Oorsprongweg Postweg-Hollandseweg Zie bijlage 2 voor alle overige locaties
1.7	Herinrichten fiets-oversteeklocaties buiten de bebouwde kom met middeneiland	Risicolocaties zijn bepaald op basis van de volgende criteria: • Oversteeklocaties over 80 km/uur wegen • Ontbreken van middeneiland bij oversteek	Schumakersweg – Pontweg, Pijpersdijk – Pontweg, Pelikaanweg – Pontweg, Californiëweg – Pontweg Kogerweg – Pontweg, Westerweg – Pontweg Leemkuil – Pontweg, Zuidhaffel – Pontweg, Redoute – Pontweg, Amaliaweg – Pontweg, Van der Sterweg – Pontweg
1.8	Herinrichten fiets-oversteeklocaties binnen de bebouwde kom.	Risicolocaties zijn bepaald op basis van de volgende criteria: • Oversteeklocaties over 50km/uur wegen • Fietsoversteek is onderdeel van (aftakking) hoofdfietsroute	Bolwerk (7x thv voetgangerspad over de dijk) Schilderend thv nr.123 Emmalaan t.h.v. bushalte: Den Burg, VVV Texel

Tabel 4.1: overzicht generieke maatregelen infrastructuur

Kosten

Voor de kosten wordt verwezen naar de [Kostenkengetallen menukaart regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen](#). Hierin staan alle kosten opgenomen die kunnen worden gemaakt ter verbetering van de verkeersveiligheid i.r.t. het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Op moment van schrijven zijn de meest recente kosten nog niet bekend. En daarom niet opgenomen in deze rapportage.



Figuur 4.1: overzicht maatregelen SPV

4.2 Education – Educatie en handhaving

Voor het opstellen van effectieve verkeerseducatie maatregelen heeft de focus op een specifieke doelgroep de voorkeur. Aansluitend bij de risicothema's richten we ons met educatie daarom vooral op jongere en oudere fietsers en jonge automobilisten. Daarnaast is er aandacht voor de grote stromen bezoekers van het eiland. Binnen die doelgroepen komen thema's als afleiding en rijden onder invloed zoveel mogelijk terug. Omdat deze thema's ook buiten deze doelgroepen kunnen spelen, adviseren we tevens aan te sluiten bij landelijke/provinciale campagnes. Deze campagnes worden vaak ondersteund en begeleid door de lokale afdeling van Veilig Verkeer Nederland (VVN). Texel heeft op moment van schrijven geen lokale afdeling van VVN meer. Een belangrijke pré is dan ook om vanuit de gemeente te investeren in een actieve lokale VVN afdeling.

Maatregelen

Het advies voor aanvullende maatregelen is in de tabel 4.2 terug te vinden. De wijze waarop dit advies tot stand is gekomen wordt in het vervolg van deze tekst beschreven.

Risicothema	Mogelijke projecten
30-50km/uur wegen	Het risico op 30 km/uur en 50 km/uur wegen heeft met name te maken met het grote aandeel fietsers en e-bikers dat van dit type wegen gebruik maakt. Zorg ervoor dat deze doelgroepen via specifieke educatieprogramma's goed bereikt worden. Besteed daarbij met name ook aandacht aan gedrag op kruispunten, vooral het gedrag ten opzichte van zwaar verkeer (dode hoek ongevallen) verdient aandacht. In aanvulling hierop kan het zinvol zijn om campagnes uit te voeren gericht op het snelheidsgedrag van automobilisten. Dit kan in de vorm van een wijkgerichte aanpak. De rijsnelheid in de buurt van scholen verdient speciale aandacht (veilige schoolomgeving, veilige schoolroutes e.d.). Er zijn specifieke programma's voor het veilig inrichten van de schoolomgeving en het inzetten van verkeerseducatie, zoals VVN veilige schoolomgeving het Fietsexamen, Cycling4School, Verkeerslokaal, Veilig op weg! Blijf uit de dode hoek, of School op Seef. Meer educatieve programma's gericht op een veilige schoolomgeving, educatie of schoolroutes zijn te vinden in de Toolkit Permanente Verkeerseducatie van het CROW.
Ouderen (e-bike)/ Oudere e-fietser	Mensen worden in deze levensfase geconfronteerd met lichamelijke en cognitieve gebreken, die van invloed kunnen zijn op het functioneren in het verkeer. Voor de algehele gesteldheid is het van belang dat ouderen aan het verkeer deel blijven nemen. De (e-)fiets is dan een laagdrempelige optie. Ouderen kunnen veilig blijven fietsen zolang zij de benodigde kennis en vaardigheden bezitten, én vooral zich bewust zijn van hun lichamelijke en geestelijke beperkingen, en hun gedrag daarop afstemmen. Een geschikte aanpak is die van het meerjarenprogramma Doortrappen, opgezet door het ministerie van Infrastructuur en

Risicothema	Mogelijke projecten
	Waterstaat. Doortrappen ondersteunt provincies en gemeenten om hun oudere, fietsende inwoners bewust en zeker te maken. Doortrappen bestaat uit een landelijk netwerk met vertakkingen in provincies en gemeenten, waardoor gemakkelijk aansluiting is te vinden. Texel is onderdeel van dit netwerk, echter zijn er al enige tijd geen initiatieven genomen. Naast doortrappen kan de gemeente initiatieven inzetten om de verkeersveiligheid onder ouderen te verbeteren door scootmobieltrainingen, rijvaardigheidstrainingen of het 'Bijtanken & Oppoetsen' van kennis bij inwoners van de gemeente.
Jongere automobilisten (18-24)	Jonge, beginnende bestuurders vormen een groter risico voor de verkeersveiligheid. De risico's hangen samen met persoonlijke motieven, doelen en leefstijl. Denk hierbij aan de mate waarin jongeren geneigd zijn toe te geven aan groepsdruk, de behoefte aan spanning en sensatie, hun houding ten opzichte van het gebruik van alcohol en drugs, de bereidheid om risico's te nemen en hun vermogen om impulsen onder controle te houden. Deze doelgroep kan effectief worden bereikt via scholen of uitgaanslocaties. De gemeente kan verschillende campagnes of lespakketten inzetten om jongeren positief te beïnvloeden. Voorbeelden van interventies die bewustwording van de gevaren in het verkeer stimuleren, zijn: Voortgezette Rijopleiding Jongeren: een training om rijvaardigheid en verkeersinzicht te verbeteren. E-bike Simulator: laat jongeren ervaren welke risico's het rijden op een elektrische fiets met zich meebrengt. Crashtest: een demonstratie van de impact van verkeersongevallen. Drive Xperience: een praktijk dag voor jonge autorijders van het VO of MBO. Blikveld: een project voor middelbare scholen dat jongeren bewust maakt van de kwetsbaarheid van beginnende bestuurders in het verkeer. Het thema rijden onder invloed is eveneens zeer relevant voor deze groep. Er zijn interventies die specifiek gericht zijn op het voorkomen hiervan, vaak georganiseerd tijdens evenementen. Het aanbod is divers, maar enkele geschikte voorbeelden zijn: Witte Waas van TeamAlert: een interactieve interventie die jongeren laat ervaren wat de gevolgen zijn van rijden onder invloed. 3D Tripping Car van Responsible Young Drivers: een simulatie die inzicht geeft in de gevaren van rijden onder invloed van alcohol of drugs. Deze initiatieven bieden een laagdrempelige en effectieve manier om het verkeersbewustzijn onder jonge bestuurders te vergroten en bij te dragen aan een veiligere verkeersdeelnemers.
Rijden onder invloed	Rijden onder invloed van alcohol en drugs komen aan de orde in de programma's voor de hiervoor genoemde doelgroepen, met name gericht op jongeren. Daarnaast verdient het aanbeveling aan te sluiten bij landelijke en provinciale campagnes over dit thema. Alleen aandacht besteden aan rijden onder invloed tijdens feesten of het uitgaan is

Risicothema	Mogelijke projecten
Snelheid in het verkeer	onvoldoende. Het thema moet regelmatig onder de aandacht worden gebracht van de diverse doelgroepen op verschillende locaties. Zie 30/50 km/uur wegen en Jongere automobilisten
Afleiding in het verkeer	Ook voor afleiding in het verkeer geldt, dat het aan de orde komt in de hiervoor besproken programma's voor jongeren. Andere mogelijke programma's: • Go Safe zonder afleiding • Wheelie Pop (VVN) • 3D Afleiding Bike (Responsible Young Drivers) Ook in de educatieprogramma's voor oudere (e-)fietsers zou afleiding nadrukkelijk aandacht moeten krijgen. Daarnaast verdient het ook hier aanbeveling aan te sluiten bij landelijke en provinciale campagnes over afleiding in het verkeer (denk aan de MONO campagne). Specifiek zou aandacht uit moeten gaan naar de doelgroep rijbewijsbezitters en daarbinnen met name het zakelijke verkeer.
Verkeersovertreders	Voor de aanpak van verkeersovertreders kan worden aangesloten bij de landelijke aanpak van bestuurders die opvallen door ernstige overtredingen in het kader van de zogenaamde Vorderingsprocedure. Deze procedure wordt uitgevoerd door het CBR en als onderdeel daarvan kunnen bestuurders worden verwezen naar educatieve maatregelen, zoals de Educatieve Maatregel Gedrag (EMG). Zie: https://www.cbr.nl/nl/veelgestelde-vragen/vorderingsprocedure.htm Specifiek voor de bestuurders van brom- en snorfietsen kan gebruik gemaakt worden van het programma Brom Effe Normaal (BEN). Dit richt zich op brom- en snorfietsers die negatief zijn opgevalen in het verkeer. Het programma wordt uitgevoerd door HALT als onderdeel van een HALT afdoening.

Tabel 4.2: overzicht generieke maatregelen op het gebied van educatie en gedragsbeïnvloeding

Kostenindicatie voor enkele voorbeeldprogramma's

Op basis van de indicatie op de website van de [CROW Toolkit Verkeerseducatie](#) is een schatting gegeven van de kosten van enkele educatieprojecten:

- Verkeerslokaal: €34,00 per abonnement per deelnemende klas per schooljaar.
Lokale verkeersquiz met 20 vragen en praktijk fietslessen op aanvraag (maatwerk)
- Drive Xperience: € 5.350 voor praktijkdag met 36 deelnemers
- Witte Waas: € 2.750 per keer incl. BTW
- 3D Tripping Car: € 2.000 per keer excl. BTW

4.3 Enforcement – handhaving

Een deel van de ongevallen wordt veroorzaakt door verkeersovertredingen zoals een overschrijding van de maximum snelheid of fietsen zonder licht. Naar schatting 25% van het aantal verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden heeft te maken met snelheidsovertredingen en 12-23% van de verkeersdoden met alcoholovertredingen. Het is dan ook erg belangrijk om in te (blijven) zetten op handhaving en dit verder uit te breiden.

Wat doen we nu?

Handhaving ligt op dit moment als taak bij de politie. Op dit moment wordt door de gemeente Texel periodiek overleg gevoerd met de politie om de aandachtslocaties en aandachtspunten door te nemen. Daarbij worden de zaken 'in het werk' meegenomen. Op dit moment is de handhaving binnen de gemeente Texel echter relatief beperkt in verband met de beschikbare capaciteit. Naast de handhaving door de politie op dit moment binnen de gemeente gewerkt met snelheidsdisplay's. Op locaties waar klachten binnen komen en op locaties waaruit in-car data blijkt dat de rijsnelheden mogelijk te hoog liggen, worden periodiek snelheidsdisplay's opgehangen. Uiteraard is dit geen 'harde' handhaving maar zorgt dit wel voor bewustzijn bij de weggebruikers. Ook loopt er op moment van schrijven een actie van de politie waarbij frequente verkeersovertreders een brief thuis krijgen dat zij bij de politie bekend zijn. De politie werkt in deze gevallen met een zero tolerance beleid, waarbij ze het risico lopen op een 130 WVV verordening.

Waar liggen kansen

Er liggen genoeg kansen om de handhaving verder uit te breiden. Alles heeft echter te maken met de beschikbaarheid capaciteit, technische middelen en de bijbehorende financiën. De belangrijkste kansen zijn hierna samengevat.

Gerichte inzet van handhaving

Voorgesteld wordt om gericht te handhaven op de zaken die zorgen voor de grootste risico's op het gebied van verkeersveiligheid. Het gaat hierbij om:

- Rijden onder invloed (zowel alcohol als drugs)
- Afleiding in het verkeer (zowel in de auto als op de fiets)
- Overschrijding van de snelheden op risicovolle locaties (vaak in relatie met kwetsbare verkeersdeelnemers)
- Controle op fietsverlichting
- Controle op de helmplicht en snelheden van bromfietsen

Gebruik maken van technische hulpmiddelen

Onlangs zijn door de landelijke overheid extra mobiele flitskasten aangeschaft die inzetbaar zijn langs provinciale en gemeentelijke wegen. Dit kan ook voor de gemeente Texel kansen bieden om periodiek te handhaven op aandachtslocaties. Daarnaast blijven we als gemeente de technologische ontwikkelingen volgen die mogelijk kunnen helpen bij de handhaving.

Mogelijke inzet van BOA's

De gemeente Texel is voornemens om te kijken of het takenpakket van de BOA's verder kan worden uitgebreid waarbij het ook mogelijk is om te handhaven op lichte

verkeersovertredingen zoals het niet voeren van fietsverlichting of telefoongebruik tijdens het fietsen. Dit zijn al belangrijke overtredingen waardoor een deel van de verkeersongevallen wordt veroorzaakt. Door deze handhaving bij de gemeentelijke BOA's onder te brengen kan de politie worden ontlast en tijd besteden aan de overige zaken die handhaving verdienen. Ook wanneer bevoegdheden van BOA's worden uitgebreid zijn financiële middelen nodig uren in de te zetten voor de verkeershandhaving. Daar is op dit moment binnen de gemeente Texel niet in voorzien.

Positief gedrag belonen

In voorgaande alinea's is ingegaan op de 'harde' handhaving voor overtreders. Dit blijft ook nodig, zeker voor de hardnekkige overtreders. Een andere benadering die ook positief kan bijdragen is het belonen van goed gedrag. Dit is iets wat met name werkt op kleine schaal in relatie met bijvoorbeeld een gezamenlijk doel. Een voorbeeld hiervan kan zijn om op wegen binnen een bepaalde wijk het gedrag van automobilisten positief te belonen wanneer ze zich aan de maximumsnelheid houden. Zo zouden ze bijvoorbeeld samen kunnen 'sparen' voor een nieuw speeltoestel in de woonwijk. Met een dergelijk initiatief gaat e.e.a. leven in de wijk en ontstaat mogelijk een stuk gezamenlijke bewustwording en verantwoordelijkheid. Een ander voorbeeld van het belonen van positief gedrag is bijvoorbeeld het stimuleren van het fietsgebruik voor schoolgaande kinderen. Auto's rond de basisscholen leveren veel overlast op en ook een potentieel veiligheidsrisico. Door kinderen en ouders te stimuleren gebruik te maken van de fiets zorgt het voor minder auto's rond de school en leren kinderen ook meteen actief deelnemen aan het verkeer. Dit komt hun verkeersinzicht ten goede waardoor ook weer de verkeersveiligheid (op termijn) toeneemt.

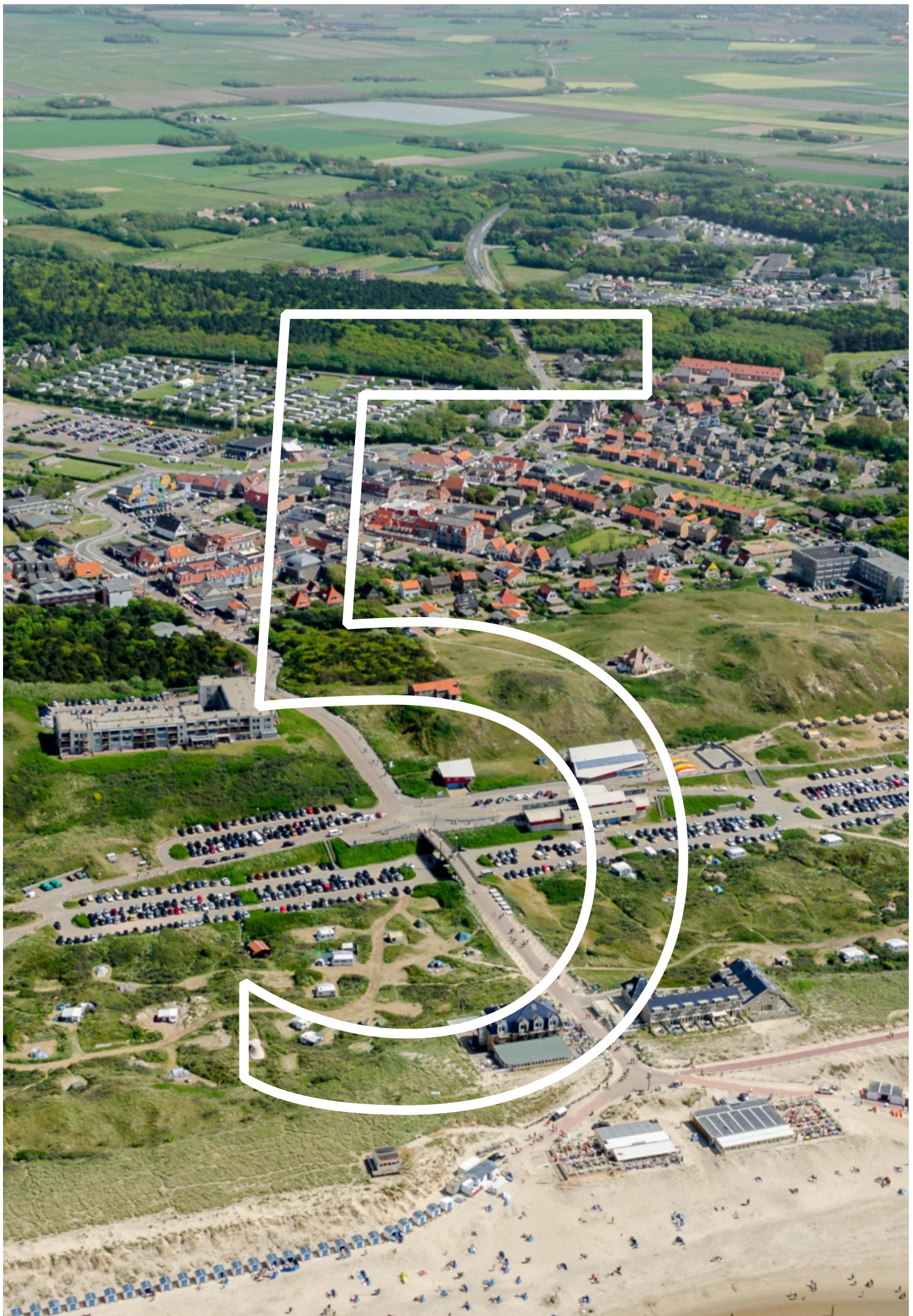
Alles valt of staat met bewustwording en prioritering

Handhaving in verkeer is de uiteindelijke verantwoordelijkheid van de Driehoek: het samenspel tussen burgemeester, Openbaar Ministerie en politie. Met de burgemeester als voorzitter van de lokale Driehoek zal het overleg worden aangegaan ten aanzien van het aspect handhaving in verkeer. Het is een belangrijk aspect in de aanpak van de verkeersonveiligheid. Daarnaast zal ook het ambtelijk overleg met politie en de gemeentelijke handhavers worden voortgezet en mogelijk geïntensiveerd.

Concreet is er nog geen doel ten aanzien van de beoogde inzet/uitbreiding van handhavingsuren. Het is een wens om uiteindelijk ook voldoende prioriteit te kunnen geven aan de handhaving. Dit is nog een punt van nader overleg met de Driehoek en zal mogelijk ook politiek bestuurlijke keuzes vragen. Alles valt of staat met de beschikbaarheid van (financiële)middelen.

Concrete stappen om het aspect handhaving verder te intensiveren

- Overleg met de Burgemeester (als voorzitter van de Driehoek)
- Voortzetten ambtelijk overleg met politie en eigen handhavers (waar nodig intensiveren)
- Inzetten op gerichtere handhaving (mede door eigen handhavers)
- Gebruik maken van technische hulpmiddelen (Pilot)
- Positief gedrag belonen, mogelijke pilot (geen harde handhaving)



5. Uitvoering en vervolg

De komende jaren gaat de gemeente Texel aan de slag met het aanpakken van de risicothema's. Voor de uitvoering van het SPV is het noodzakelijk de volgende activiteiten te verrichten:

Uitwerken naar concreet uitvoeringsprogramma

Voortbordurend op de uitvoeringsagenda en met inachtneming van de maatregelpakketten dient een (meer)jaarlijks uitvoeringsprogramma te worden opgesteld. Het uitvoeringsprogramma wordt mede beïnvloed door beschikbare budgetten, subsidies, externe stakeholders en onderhoudsregimes. Het uitvoeringsprogramma dient aantoonbaar te maken hoe en in welke mate invulling wordt gegeven aan de doelstellingen uit de uitvoeringsagenda. Hiervoor dient een programma-organisatie worden samengesteld met een vast team onder aanvoering van een programmamanager en is er budget nodig voor de uitvoering hiervan. Verder dient de mogelijkheid voor samenwerking met diverse partners binnen de verschillende aspecten van de 3 E's dienen zo concreet mogelijk te worden benoemd.

Om het uitvoeringsprogramma vorm te geven kan gebruik worden gemaakt van de stappen in de factsheet '[Stappenplan-uitvoeringsprogramma](#)' van het kennisnetwerk SPV.

Inbedding in andere beleidsplannen (koppelkansen)

De gemeentelijke risicoanalyse zal ook als input gelden voor de Omgevingsvisie en het Mobiliteitsprogramma. Het is belangrijk om de hoofdlijnen uit deze risicoanalyse (o.a. de risicothema's) in te bedden in dit beleid. Zo krijgt verkeersveiligheid een betere plek in de grotere mobiliteits- en ruimtelijke context binnen een gemeente en kunnen koppelkansen beter worden gesignaleerd en benut.

Opzetten monitoring

Belangrijk onderdeel van het SPV is het monitoren van de resultaten. Doordat de doelstellingen in de uitvoeringsagenda zijn geformuleerd passend bij de verkeersveiligheidsmonitor biedt dit instrument al een handvat om op een hoog abstractieniveau de inspanning jaarlijks te monitoren. Het instrument biedt echter onvoldoende detaillering om alle inspanning te monitoren. Per activiteit uit het uitvoeringsprogramma dient afzonderlijk te worden bepaald hoe de resultaten worden gemonitord. Dit moet vooraf worden opgenomen in de programma-organisatie.

Update risicoanalyse

Periodiek (bijv. 1x in de 4 jaar) dient er een update te worden gedaan van de risicoanalyse. Dit is noodzakelijk om te bepalen of de nu gesignaleerde risico's nog aan de orde zijn en de investeringen in verkeersveiligheid nog worden ingezet daar waar ze het meest effectieve resultaat leveren.

Koppelkansen

Koppelkansen ontstaan door geplande werkzaamheden uit het '[Beheerplan Wegen Texel 2024-2028](#)' te combineren met risicolocaties. Daarnaast bieden andere beheerplannen, zoals rioolvervanging en groenbeheer, mogelijkheden voor integrale aanpak. In tabel 5.1 worden risicolocaties gekoppeld aan geplande onderhoudswerkzaamheden. Waar afstemming met externe partijen, zoals kabel- en leidingbedrijven, vereist is, kan dit de uitvoerbaarheid beïnvloeden.

Afweging

Hoewel de risicoanalyse zorgvuldig is uitgevoerd, is het belangrijk om te overwegen in hoeverre de voorgestelde maatregelen aansluiten bij de belangen van de omgeving en rekening houden met de lokale context.

Maatregel	Risicolocatie	Koppel met gepland onderhoud?	Type Onderhoud	Risico
1.1 Verbeteren en/of volledig herinrichten/afwaarderen van 50 km/uur aandachtswegen				
Afwaarderen naar GOW30	Bernhardlaan	Nee		Zeer hoog
Afwaarderen naar GOW30	Beatrixlaan	2028	Geplande reconstructie	Zeer hoog
Afwaarderen naar GOW30	Schilderend	Nee		Zeer hoog
Afwaarderen naar GOW30	Emmalaan	Nee		Zeer hoog
Afwaarderen naar GOW30	Keesomlaan	2028	HWA	Zeer hoog
Afwaarderen naar GOW30	Gasthuislaan	Nee		Zeer hoog
Afwaarderen naar GOW30	Waalderstraat	2025	HWA	Zeer hoog
Afwaarderen naar GOW30	Dorpsstraat	Nee		Zeer hoog
Afwaarderen naar GOW30	Laagwaalderweg (bibeko De Waal)	2028		Zeer hoog
Afwaarderen naar GOW30	Mieland	Nee		Zeer hoog
1.2 Verbeteren en/of volledig herinrichten/afwaarderen van 60 km/uur aandachtswegen zonder solitaire fietsvoorziening				
Toepassen snelheid remmende maatregelen	Laagwaalderweg	Nee		Zeer hoog
Toepassen snelheid remmende maatregelen	Hoofdweg	2024/2028	vrijverval & drukriolering	Zeer hoog
Toepassen snelheid remmende maatregelen	Koningsweg	Nee		Zeer hoog
Toepassen snelheid remmende maatregelen	Zwinweg	Nee		Zeer hoog
Toepassen snelheid remmende maatregelen	Schorrenweg	2024	Persriool	Zeer hoog
Toepassen snelheid remmende maatregelen	Slufterweg	2027		Zeer hoog
Toepassen snelheid remmende maatregelen	Oorsprongweg	2024/2028	vrijverval & drukriolering	Zeer hoog
1.3 Verbeteren en/of volledig herinrichten/afwaarderen van 60 km/uur aandachtswegen mét solitaire fietsvoorziening				
Toepassen snelheid remmende maatregelen (d.m.v. bijv. kruispuntplateau's)	Postweg	Nee		Matig risico
Toepassen snelheid remmende maatregelen (d.m.v. bijv. kruispuntplateau's)	Lancasterdijk	Nee		Matig risico
Toepassen snelheid remmende maatregelen (d.m.v. bijv. kruispuntplateau's)	IJsdijk	Nee		Matig risico
Toepassen snelheid remmende maatregelen (d.m.v. bijv. kruispuntplateau's)	Oosterenderweg	Nee		Matig risico
Toepassen snelheid remmende maatregelen (d.m.v. bijv. kruispuntplateau's)	Laagwaalderweg	Nee		Matig risico

Maatregel	Risicolocatie	Koppel met gepland onderhoud?	Type Onderhoud	Risico
Toepassen snelheid remmende maatregelen (d.m.v. bijv. kruispuntplateau's)	Waalderweg	Nee		Matig risico
Toepassen snelheid remmende maatregelen (d.m.v. bijv. kruispuntplateau's)	Nieuwlanderweg	Nee		Matig risico
Toepassen snelheid remmende maatregelen (d.m.v. bijv. kruispuntplateau's)	Molwerk	Nee		Matig risico
1.4 Toepassen correcte markering en Juiste NDW snelheden				
Verwijderen asmarkering	Schilderweg (markering)	Nee		Matig risico
Verwijderen asmarkering	Jan Ayeslag (markering)	2025/2026		Matig risico
Verwijderen asmarkering	Molwerk (markering)	Nee		Matig risico
Wegvak aanpassen snelheid 80km/uur naar 60 km/uur in NDW	Kadijksweg (NDW)	Nog niet bekend		Matig risico
Wegvak aanpassen snelheid 80km/uur naar 60 km/uur in NDW	De Rede (NDW)	Nee		Matig risico
Wegvak aanpassen snelheid 80km/uur naar 60 km/uur in NDW	Zuid haffel (NDW)	Nee		Matig risico
Wegvak aanpassen snelheid 80km/uur naar 60 km/uur in NDW	Zaandammerdijk (NDW)	2025		Matig risico
Wegvak aanpassen snelheid 80km/uur naar 60 km/uur in NDW	Lancasterdijk (NDW)	Nee		Matig risico
Wegvak aanpassen snelheid 80km/uur naar 60 km/uur in NDW	Mienterglop (NDW)	2025		Matig risico
Wegvak aanpassen snelheid 80km/uur naar 60 km/uur in NDW	Schansweg (NDW)	2025		Matig risico
1.5 Verbeteren en/of volledig herinrichten van 30 km/uur wegen in asfaltbeton (zonder snelheidsremmers)				
Optimum: toepassen klinkerverharding	Langeveldstraat	2028		Matig risico
Optimum: toepassen klinkerverharding	Oosterweg	Nee		Matig risico
Optimum: toepassen klinkerverharding	Boodtlaan	2024	druk- & vrijvervalriool	Matig risico
Optimum: toepassen klinkerverharding	Kamperfoelieweg	2024		Matig risico
Optimum: toepassen klinkerverharding	Randweg	Nee		Matig risico
Optimum: toepassen klinkerverharding	Westerslag	Nog niet bekend		Matig risico
Optimum: toepassen klinkerverharding	Nattevlakweg	Nee		Matig risico
Optimum: toepassen klinkerverharding	Jan Ayeslag	Nog niet bekend		Matig risico
Optimum: toepassen klinkerverharding	Witteweg	Nee		Matig risico
Optimum: toepassen klinkerverharding	Rommelpot	Nog niet bekend		Matig risico
Optimum: toepassen klinkerverharding	Hoge achterom	Nog niet bekend		Matig risico
Optimum: toepassen klinkerverharding	Dageraad	Nee		Matig risico
Optimum: toepassen klinkerverharding	Noorder Haaks	Nee		Matig risico
Optimum: toepassen klinkerverharding	De Rede	Nee		Matig risico
Optimum: toepassen klinkerverharding	Barentszstraat	Nee		Matig risico
Optimum: toepassen klinkerverharding	Heemskerckstraat	2026	HWA	Matig risico
Optimum: toepassen klinkerverharding	Haven	Nee		Matig risico
Optimum: toepassen klinkerverharding	Laagwaalderweg	Nee		Matig risico
Optimum: toepassen klinkerverharding	IJsdiijk	Nee		Matig risico

Maatregel	Risicolocatie	Koppel met gepland onderhoud?	Type Onderhoud	Risico
1.6 Inrichten ETW60-ETW60 kruispunten met kruispuntplateau en uniforme voorrangregels				
Voorrangssituatie gelijkwaardig maken	Hollandseweg-Hoofdweg	Nee		Hoog risico
Voorrangssituatie gelijkwaardig maken	Oorsprongweg-Hoofdweg	Nee		Hoog risico
Voorrangssituatie gelijkwaardig maken	Slufterweg-Hoofdweg	2027		Hoog risico
Voorrangssituatie gelijkwaardig maken	Muyweg-Hoofdweg	Nee		Hoog risico
Voorrangssituatie gelijkwaardig maken	Molweg-Watermolenweg	Nee		Hoog risico
Voorrangssituatie gelijkwaardig maken	Watermolenweg-Watermolenweg	Nee		Hoog risico
Voorrangssituatie gelijkwaardig maken	Watermolenweg-Stolpweg	Nee		Hoog risico
Herinrichten met kruispuntplateau	Watermolenweg-Molwerk	Nee		Hoog risico
Herinrichten met kruispuntplateau	Westerweg-Hemmerkooi	Nee		Hoog risico
Herinrichten met kruispuntplateau	Westerweg-Bakkenweg	Nee		Hoog risico
Herinrichten met kruispuntplateau	Westerweg-Driehuizen	Nee		Hoog risico
Herinrichten met kruispuntplateau	Westerweg-Akenbuurt	Nee		Hoog risico
Herinrichten met kruispuntplateau	Hoornderweg-Driehuizen	Nee		Hoog risico
Herinrichten met kruispuntplateau	Kogerweg-Nieuwlanderweg	Nog niet bekend		Hoog risico
Herinrichten met kruispuntplateau	Waalderweg-Tienhoven	Nee		Hoog risico
Herinrichten met kruispuntplateau	Oosterenderweg-Spangerweg	Nee		Hoog risico
Herinrichten met kruispuntplateau	Oosterenderweg-Molenbuurt	Nee		Hoog risico
Herinrichten met kruispuntplateau	Oosterweg-Zwinweg	Nee		Hoog risico
Herinrichten met kruispuntplateau	Nieuwlanderweg-Oude Dijkje	Nee		Hoog risico
Herinrichten met kruispuntplateau	Ruigendijk-Maikeduinweg	Nee		Hoog risico
Herinrichten met kruispuntplateau	Postweg-Limietweg	2026		Hoog risico
Herinrichten met kruispuntplateau	Postweg-Muyweg	Nee		Hoog risico
Herinrichten met kruispuntplateau	Postweg-Slufterweg	2027		Hoog risico
Herinrichten met kruispuntplateau	Postweg-Oorsprongweg	Nee		Hoog risico
Herinrichten met kruispuntplateau	Postweg-Hollandseweg	Nee		Hoog risico
1.7 Herinrichten fiets-oversteeklocaties buiten de bebouwde kom met middeneiland				
Fietsoversteek voorzien van middeneiland	Schumakersweg – Pontweg,	2025/2026		Hoog risico
Fietsoversteek voorzien van middeneiland	Pijpersdijk – Pontweg,	2025/2026		Hoog risico
Fietsoversteek voorzien van middeneiland	Pelikaanweg – Pontweg	2025/2026		Hoog risico
Fietsoversteek voorzien van middeneiland	Californieweg – Pontweg	2025/2026		Hoog risico
Fietsoversteek voorzien van middeneiland	Kogerweg – Pontweg,	2025/2026		Hoog risico
Fietsoversteek voorzien van middeneiland	Westerweg – Pontweg	2025/2026		Hoog risico
Fietsoversteek voorzien van middeneiland	Redoute-Pontweg	2025/2026		Hoog risico
Fietsoversteek voorzien van middeneiland	Leemkuil – Pontweg,	Nee		Hoog risico
Fietsoversteek voorzien van middeneiland	Zuidhaffel – Pontweg,	Nee		Hoog risico
Fietsoversteek voorzien van middeneiland	Amaliaweg – Pontweg,	Nee		Hoog risico
Fietsoversteek voorzien van middeneiland	Van der Sterweg – Pontweg	Nee		Hoog risico
1.8 Herinrichten (fiets)-oversteeklocaties binnen de bebouwde kom.				
Oversteeklocatie fietser/voetganger faciliteren	Bolwerk (7x thv voetgangerspad over de dijk)	Nee		Hoog risico
Oversteeklocatie fietser/voetganger faciliteren	Schilderend thv nr.123	Nee		Hoog risico
Oversteeklocatie fietser/voetganger faciliteren	Emmalaan t.h.v. bushalte: Den Burg, VVV Texel	Nee		Hoog risico

Tabel 5.1: overzicht van de koppelkansen tussen risicolocaties en gepland onderhoud

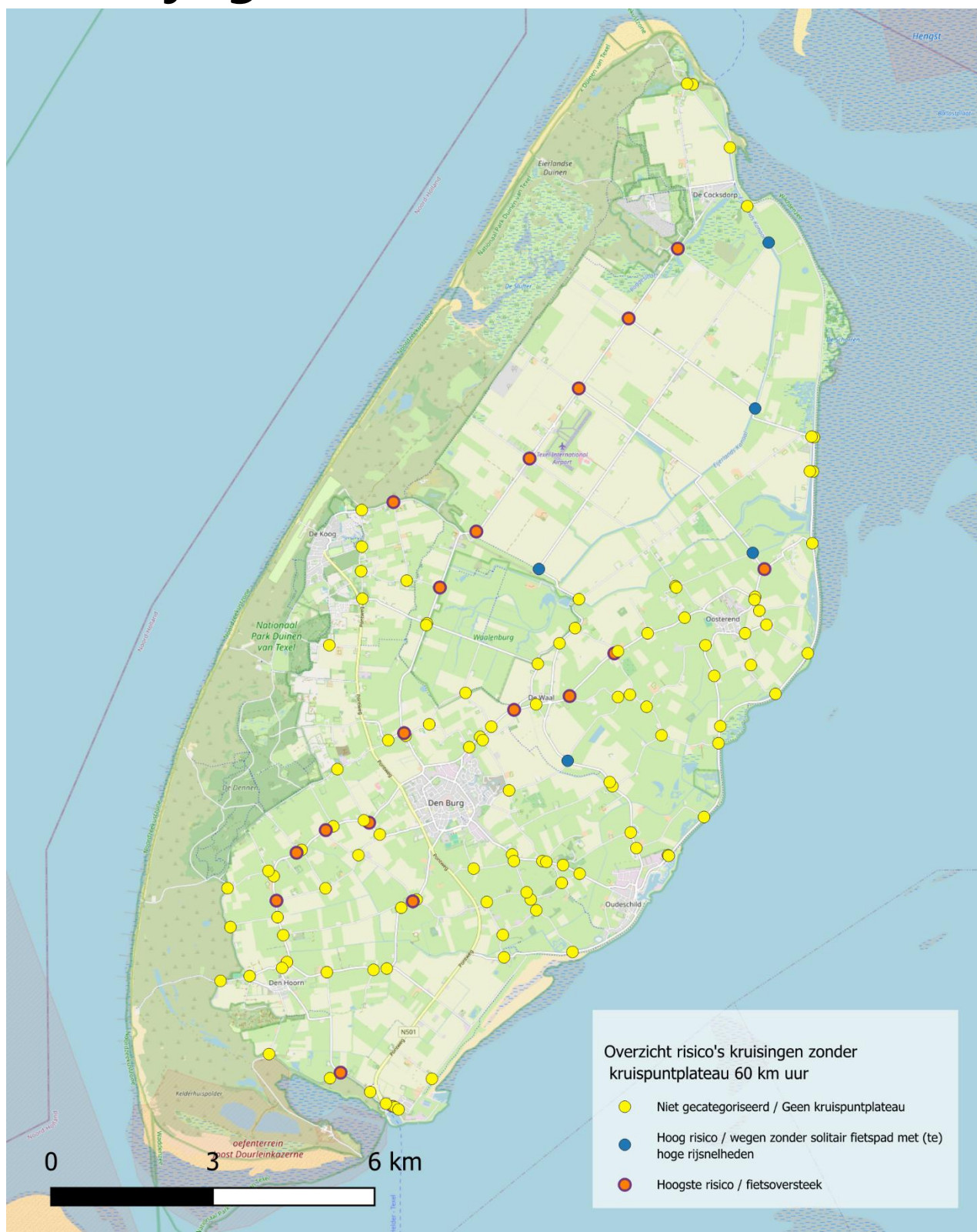
B

Bijlage 1



Wegencategoriseringsplan 2035 | Gemeente Texel

Bijlage 2



Overzicht van kruisingen ETW6-ETW60 zonder kruispuntplateau buiten de bebouwde kom. Prioriteit is gemaakt op basis van fietsoversteeken onderdeel van fietsroutes en wegen zonder solitaire fietsvoorziening en hoge rijsnelheden.



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32