

Gemeente Texel

Inrichtingsplan Laagwaalderweg en Barentszstraat

Oudeschild Texel

Omdat we ons verplaatsen

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Gemeente Texel

Inrichtingsplan Laagwaalderweg en Barentszstraat

Oudeschild Texel

Datum	14 april 2017
Kenmerk	TXL019/Mnr/0055.02
Eerste versie	

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Gemeente Texel
Titel rapport	Inrichtingsplan Laagwaalderweg en Barentszstraat Oudeschild Texel
Kenmerk	TXL019/Mnr/0055.02
Datum publicatie	14 april 2017
Projectteam opdrachtgever(s)	Martin Vroegop
Projectteam Goudappel Coffeng	Remco Meinen, Auke Plantinga en Roald Schmidt (Bureau Schmidt)

	Inhoud	Pagina
1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Leeswijzer	2
2	Verkeerskundige analyse en keuze voorkeursvariant	4
2.1	Huidige situatie	4
2.1.1	Barentszstraat	4
2.1.2	Laagwaalderweg	4
2.2	Verkeersanalyse Barentszstraat	5
2.3	Principe profielen Barentszstraat	6
2.4	Verkeersanalyse Laagwaalderweg	8
2.4.1	Fietzers op Laagwaalderweg	8
2.4.2	Ontbreken voorzieningen voor (mindervalide) voetgangers	9
2.4.3	Onoverzichtelijke kruising Laagwaalderweg - haven - IJsdijk	10
2.5	Principeprofielen Laagwaalderweg tussen Van Heems-kerckstraat en IJsdijk	11
3	Wensen omgeving	13
3.1	Hinder van vrachtverkeer	13
3.2	Voorkeursprofiel en materialisering Barentszstraat	14
3.3	Laagwaalderweg	15
3.3.1	Afsluiting IJsdijk	15
3.3.2	Keuze voor looproute	15
3.3.3	Voorkeursprofiel en materialisering Laagwaalderweg	16
3.4	De Vang	16
4	Ontwerp en kostenraming	17
4.1	Ontwerp	17
4.2	Kostenraming	18
Bijlage 1	Ontwerpen	1

1

Inleiding

1.1 Aanleiding

Vanaf half april 2017 tot en met half oktober wordt gewerkt aan de dijkversterking in Oudeschild. De bouwmethode voor een deel van de werkzaamheden (in sectie 7C) in Oudeschild is aangepast, omdat uit diverse vooronderzoeken een keermuur en een oude coupure zijn gevonden. Gevolg van deze bouwmethode is onder meer dat er gedurende de gehele zomerperiode gewerkt wordt aan de dijk in Oudeschild. Daarnaast zal, als gevolg van deze gewijzigde bouwmethode, gedurende een deel van deze periode de Laagwaalderweg afgesloten zijn voor verkeer en fungeert het als werkterrein voor de aannemer. Er zal zwaar materieel worden gebruikt (o.a. een Quattro Piler van circa 90 ton) om de damwanden in de dijk te drukken. Het is niet uit te sluiten dat een deel van de Laagwaalderweg tijdens de werkzaamheden kapot gaat en na de werkzaamheden hersteld dient te worden. Contractueel is de aannemer verplicht om de weg in de huidige toestand terug te brengen. Dit biedt echter ook mogelijkheden om een nieuwe en meer gewenste inrichting terug te brengen. Vanuit het dorp bestaat namelijk de wens om een voetpad langs deze weg te realiseren, zodat (mindervalide) voetgangers tussen de haven en het dorp niet langer op de weg lopen.

Voor de Barentszstraat geldt dat er op dit moment een trottoir aan de zuidzijde ligt van twee stoeptegels. Er zijn afspraken met het HHNK gemaakt, waarbij de voet van de dijk circa een meter opschuift. De gemeente heeft voor ogen om deze meter (drie tegels) toe te voegen aan het trottoir aan de zuidzijde. Gevolg hiervan is een verschuiving van de weg. De weg kan aan de noordzijde worden aangevuld met asfalt om deze verschuiving te realiseren, maar er bestaat ook hier een mogelijkheid om de Barentszstraat een andere uitstraling te geven. Vanuit waterveiligheid is er in ieder geval een erosiebestendige laag direct achter de dijk noodzakelijk. De Laagwaalderweg (tussen haven en Van Heemskerkstraat) en de Barentszstraat kunnen in dit kader beschouwd worden als kleine afzonderlijke inrichtingsvraagstukken, waarbij door de gewijzigde bouwmethode op korte termijn kansen liggen om zogenaamd 'werk met werk' te maken. Essentieel hierbij is wel dat deze inrichting toekomstbestendig is en past in een groter geheel. Daarom stellen we voor om het vraagstuk allereerst in een iets ruimer verband te beschouwen, namelijk de ontsluiting van de gehele Barentszstraat en

Laagwaalderweg tot aan de kruising met De Vang. Het onderzoeksgebied betreft het gebied zoals weergegeven in figuur 1.1.



Figuur 1.1: Locatie Laagwaalderweg en Barentszstraat

De gewijzigde bouwmethode biedt kansen om zowel de Barentszstraat en de Laagwaalderweg opnieuw in te richten, maar dat vraagt, gezien de planning van het HHNK en de aannemer, wel om een snelle uitwerking. De gemeente Texel heeft Goudappel Coffeng BV opdracht gegeven om het verkeersadvies en bijbehorende uitwerking uit te voeren. Deze opdracht is in samenwerking met Bureau Schmidt uitgevoerd, die het ontwerp en kostenraming heeft opgesteld.

1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt gestart met de inventarisatie waarin we enkele ontsluitingsvarianten zullen beschouwen. De verkeerskundige analyse en de effecten van de verschillende oplossingsrichtingen worden beschreven in hoofdstuk 3. Deze varianten zijn voorgelegd aan direct omwonenden, de dorpscommissie en de ondernemersvereniging en samen met hen is een voorkeursprofiel gekozen, evenals de voorkeur voor materialisering. Ook hierop wordt in hoofdstuk 3 ingegaan. Tot slot volgt in hoofdstuk 4 het ontwerp en bijbehorende kostenraming van de voorkeursvariant opgedeeld in vier delen (zie figuur 1.2), te weten:

- Barentszstraat;
- Laagwaalderweg tussen IJsdijk en Heemskerkstraat;
- Laagwaalderweg tussen komgrens en IJsdijk;
- een verbinding tussen IJsdijk en Laagwaalderweg (bijvoorbeeld opgewaardeerde De Vang).



Figuur 1.2: Verschillende deeltrajecten

2

Verkeerskundige analyse en keuze voorkeursvariant

Dit hoofdstuk gaat in op de verkeerskundige analyse van de ontsluiting van dit deel van Oudeschild. Tevens zijn er een aantal principeprofielen uitgewerkt en voorgelegd aan de bevolking van Oudeschild. Samen is een voorkeursoplossing gekozen die nader uitgewerkt is.

2.1 Huidige situatie

2.1.1 Barentszstraat

De Barentszstraat wordt aan de ene zijde begrensd door de dijk. Aan de dorpszijde staan woningen met tussen de rijbaan en perceelgrens een trottoir van twee stoeptegels breed. Dit is niet breed genoeg om te kunnen lopen maar een wandelwagen of rolstoel kan hier geen gebruik van maken. Ook bij tegemoetkomende voetgangers moet uitgeweken worden naar de rijbaan.

De Barentszstraat vormt een van de twee routes tussen Oudeschild en de Redoute-Pontweg-Veerhaven. Ter hoogte van de haven verdeelt het verkeer zich over de haven enerzijds en de Barentszstraat anderzijds. Beide wegen worden in twee richtingen gebruikt door zowel autoverkeer als vrachtverkeer.

De maximumsnelheid op de Barentszstraat bedraagt 30 km/h. De verkeersintensiteiten op de Barentszstraat lopen uiteen van circa 1.000 tot 1.500 motorvoertuigen per etmaal.

Het (vracht) verkeer op de Barentszstraat, de relatief korte afstand tussen de woningen en de rijbaan en de bouwkundige eigenschappen van de woningen zorgen ervoor dat er overlast door bewoners wordt ervaren. Deze overlast bestaat uit trillingen van met name vrachtverkeer en geluid.

2.1.2 Laagwaalderweg

De Laagwaalderweg vormt de weg tussen het centrum van Oudeschild en De Waal en heeft op diverse plaatsen erfaansluiting van bedrijven en een aantal woningen. Daarnaast zijn er kruisingen met de haven, Ijsdijk, Schilderweg, Vliegwielen en De Vang. Deze kruisingen zijn ingericht als voorrangskruising waarbij er op de Laagwaalderweg bij

de kruisingen haven, IJsdijk en Schilderweg voorsorteervakken aanwezig zijn. Op basis van tellingen is gebleken dat er dagelijks circa 2.000 à 2.500 motorvoertuigen gebruik maken van de Laagwaalderweg.

Het snelheidsregime op de Laagwaalderweg is 50 km/h. Ondanks dat er geen meetgegevens beschikbaar zijn, is de indruk dat er toch redelijk snel gereden wordt op de Laagwaalderweg. Ingeschat wordt dat de snelheid pas ter hoogte van de Schilderweg iets lager wordt.

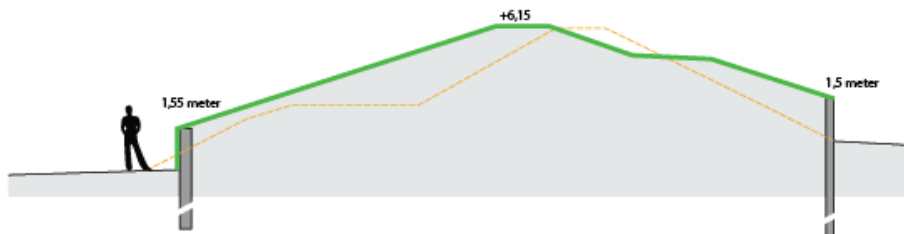
Fietsers vanaf De Waal fietsen op een in twee richtingen bereden vrijliggend fietspad tot aan het kruispunt met het Vliegwiél. Vanaf deze kruising moeten fietsers op de weg fietsen.

Op de Laagwaalderweg tussen de Van Heemskerckstraat en de IJsdijk wordt de weg ook veelvuldig gebruikt door voetgangers. Aangezien mindervaliden en mensen met kindwagens geen gebruik kunnen maken van de trap in het verlengde van de Van Heemskerckstraat, zijn zij genoodzaakt om via de Laagwaalderweg te lopen. Er zijn op dit deel van de haven en de Laagwaalderweg geen voorzieningen voor voetgangers aanwezig, waardoor ze op de rijbaan lopen. Dit staat echter op gespannen voet met de aanwezigheid van gemotoriseerd verkeer en zorgt voor onveilige situaties. Het aantal geregistreerde ongevallen is weliswaar beperkt, namelijk twee in de periode 2007-2017, maar deze locatie wordt vooral als onveilig ervaren (zogenaamde subjectieve onveiligheid).

Het kruispunt Laagwaalderweg - haven - IJsdijk wordt daarnaast ook als knelpunt ervaren door de weggebruikers. Door de vele richtingen en de verschillende verkeersstromen ontstaat een onoverzichtelijke situatie. Er bestaat al langer de wens om de inrichting van dit kruispunt te verbeteren.

2.2 Verkeersanalyse Barentszstraat

Het aanwezige trottoir langs de Barentszstraat is onvoldoende breed voor kindwagens en rolstoelen en passeren van tegemoetkomende voetgangers is ook niet mogelijk. Een verbreding van dit trottoir is daarmee wenselijk en komt in beeld doordat er een meter extra ruimte komt. Het damwandprofiel schuift 1 meter op ten opzichte van de bestaande kant wegverharding. Het profiel van de oude en nieuwe situatie is weer-gegeven in figuur 2.1.



Figuur 2.1: Bestaand dijkprofiel (gele lijn) en nieuw dijkprofiel (groene lijn)

De meter ruimte die ontstaat, wil de gemeente inzetten voor een verbreding van het trottoir. Hierbij ontstaat de keuze om het trottoir aan de zijde van de woningen te verbreden of het trottoir aan de zijde van de dijk aan te leggen.

Het aanleggen van een trottoir aan de zijde van de dijk heeft als belangrijk voordeel dat er tussen de rijbaan en de trap (in het verlengde van de Houtmanstraat) een trottoir aanwezig is. Dit heeft echter als nadeel dat de rijbaan direct aan percelen van de woningen komt te liggen. Hiermee komt de weg nog dichterbij de woningen te liggen, met de nadelige gevolgen voor geluid en trillingen.

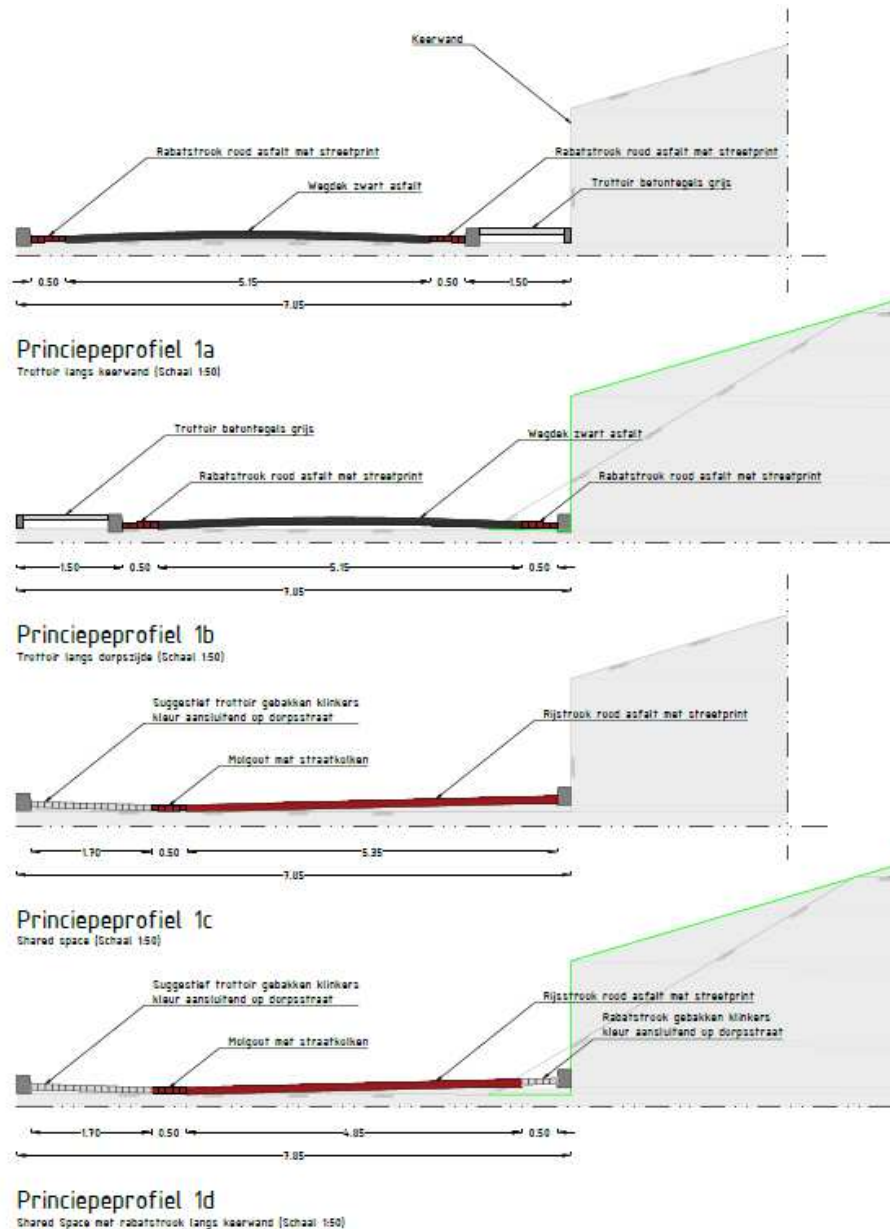
De andere mogelijkheid betreft een verbreding van het bestaande trottoir voor de woningen langs. Hierdoor moet de weg wel opschuiven richting de dijk en dient er rekening gehouden te worden met een opstakelvrije ruimte langs de dijk. De trap komt, net als in de huidige situatie direct op de rijbaan uit, wat op zichzelf niet de voorkeur heeft. In het ontwerp van de dijk zijn hier overigens wel maatregelen getroffen om het uitzicht te verbeteren. Voordeel van een voetpad aan de zijde van de woningen betreft de aansluiting op de Van Heemskerckstraat en de Laagwaalderweg en daarmee de volledige loopstructuur langs de Barentszstraat en Laagwaalderweg. Bij de Laagwaalderweg zal het voetpad namelijk ook langs de dorpszijde komen te liggen (zie volgende paragraaf). Tot slot komt de rijbaan ook een meter verder van de woningen te liggen wat goed is voor zowel geluid als trillingen.

Alles overziend lijkt een voetpad aan de dorpszijde verkeerskundig de beste oplossing.

2.3 Principe profielen Barentszstraat

Om enig gevoel te krijgen bij de ruimtelijke mogelijkheden, en om samen met de dorpscommissie, ondernemersvereniging en direct omwonenden tot een goede keuze voor een voorkeursoplossing te komen, zijn een aantal principeprofielen voor de Barentszstraat uitgewerkt. Ondanks dat in het vorige hoofdstuk al is beschreven dat een voetpad aan de dorpszijde de voorkeur geniet, is ook een variant uitgewerkt waarbij het trottoir aan de dijkzijde ligt. Dit om bewoners ook de ruimtelijke gevolgen van deze variant te kunnen laten tonen.

In figuur 2.2 zijn vier principeprofielen uitgewerkt voor de Barentszstraat.



Figuur 2.2: Principeprofielen Barentszstraat

Profielen 1a en 1b zijn beide wegprofielen met een trottoir terwijl profielen 1c en 1d wegprofielen betreffen die meer onder de noemer shared space vallen. Dit houdt in dat er een minder duidelijk onderscheid is tussen de verkeersruimte voor gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer. In vorenstaande profielen is er enkel onderscheid gemaakt in materiaal en kleur, maar niet door hoogteverschil zoals in profielen 1a en 1b wel het geval is. Vorenstaande wegprofielen zijn voorgelegd aan de dorpscommissie, onder-

nemersvereniging en direct omwonenden. In het volgende hoofdstuk wordt hier nader op ingegaan.

Vanuit verkeerskundig oogpunt zou wegprofiel 1d geadviseerd worden. Dit profiel heeft een soort natuurlijke schrikafstand door de rabatstrook langs de dijk en heeft daarnaast een uitstraling die bijdraagt aan een dorpse uitstraling. In dit profiel bestaat tevens de mogelijkheid om iets uit te wijken, mochten voertuigen elkaar niet goed kunnen passeren.

2.4 Verkeersanalyse Laagwaalderweg

Er zijn mogelijkheden om een deel van de reconstructie van de Laagwaalderweg samen te laten uitvoeren met de dijkversterking, waardoor zogenaamd werk met werk gemaakt kan worden. Dit betreft het deel tussen de Van Heemskerckstraat en de IJsdijk. In deze paragraaf wordt de Laagwaalderweg echter ruimer beschouwd, namelijk tot aan de komgrens, om zo ook een totaalbeeld te schetsen.

De Laagwaalderweg en de Barentszstraat zijn samen met de Schilderweg de belangrijkste verkeersdragers van Oudeschild. Deze wegen hebben daarmee een verkeersfunctie. Tegelijkertijd worden deze wegen gebruikt door toeristen en maken ze deel uit van het hart van Oudeschild.

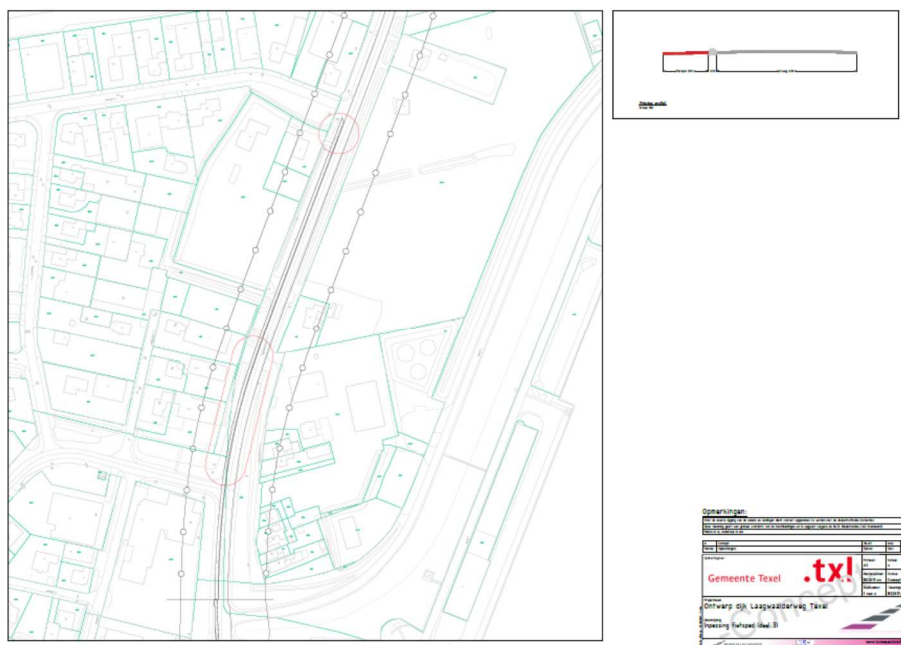
De Laagwaalderweg heeft op dit moment een uitstraling van een weg buiten de bebouwde kom met bijbehorend verkeersgedrag. De problematiek is op te delen in een aantal onderdelen, te weten:

- onveiligheid door fietsers op de rijbaan van de Laagwaalderweg en een hoge snelheid van het gemotoriseerde verkeer;
- onveilige situatie door de aanwezigheid van (mindervalide) voetgangers op de Laagwaalderweg tussen de Van Heemskerckstraat en de IJsdijk;
- Onoverzichtelijke kruising Laagwaalderweg - haven - IJsdijk.

In de volgende paragrafen worden de achtergronden en oplossingsmogelijkheden voor vorenstaande problemen beschreven.

2.4.1 Fietsers op Laagwaalderweg

Fietsers uit De Waal moeten op dit moment vanaf het kruispunt Laagwaalderweg - Vliegwiël op de weg fietsen terwijl de snelheid van het gemotoriseerde verkeer hier relatief hoog ligt. Tevens is het denkbaar dat het aandeel vrachtverkeer hier hoger is dan gemiddeld (doorkruist immers in een industrieterrein). De verkeersveiligheid voor fietsers staat hiermee onder druk. Idealiter wordt het vrijliggende fietspad verlengd tot in het dorp. In een eerste verkenning zijn de mogelijkheden hiertoe verkend, maar dit blijkt op meerdere plaatsen niet inpasbaar. De belangrijkste locaties in deeltraject 3 (zie figuur 1.2) zijn weergegeven in figuur 2.3.



Figuur 2.3: Belangrijkste knelpunten inpassing fietspad Laagwaalderweg (deeltraject 3)

Daarnaast is een vrijliggend fietspad tot in het dorp niet mogelijk omdat een deel van de Laagwaalderweg op een dijk ligt. Op een aantal plaatsen zou de aanleg van een vrijliggend fietspad zorgen voor een breder wegprofiel boven op de dijk, wat ook direct gevolgen heeft voor het totale dijkprofiel. Dit is enerzijds zeer kostbaar en daarnaast ruimtelijk niet inpasbaar. Een vrijliggend fietspad tot in het dorp behoort daarom niet tot de mogelijkheden.

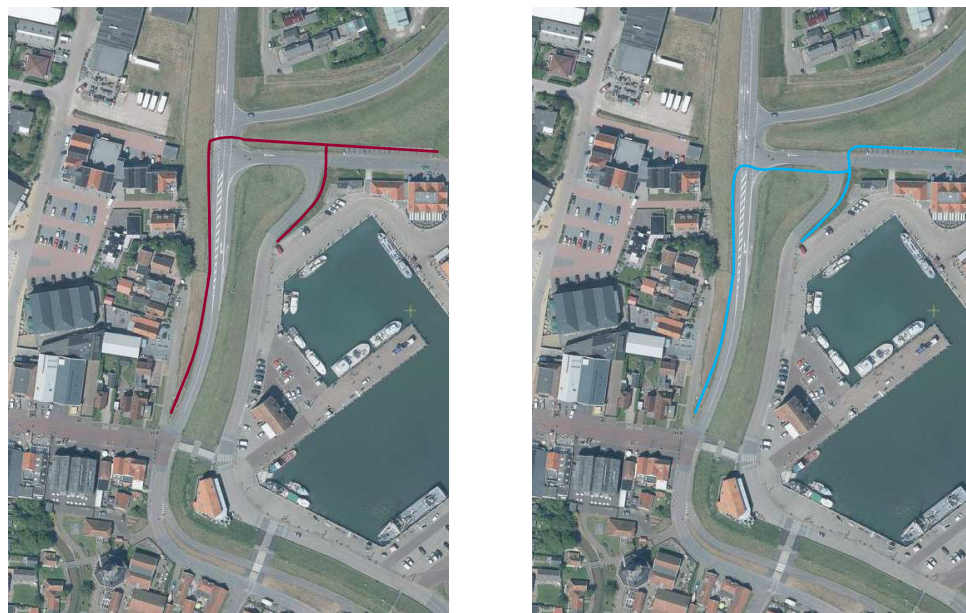
Een tweede denkrichting, die de verkeersveiligheid verbetert, betreft het omlaag brengen van de snelheid van het gemotoriseerde verkeer. Dit kan worden bereikt door het 30 km/h-gebied uit te breiden. Binnen een 30 km/h-gebied moeten kruispunten bij voorkeur gelijkwaardig zijn. De Laagwaalderweg maakt ook deel uit van een industrieterrein. Het beleid binnen de gemeente Texel is, dat op ontsluitende wegen op een industrieterrein 50 km/h geldt, met voorrangskruispunten. Een oplossing die tegemoetkomt aan beide wensen is het handhaven van het huidige 50 km/h-regime, maar tegelijkertijd de weg wel een uitstraling meegeven waarbij duidelijk wordt dat de weggebruiker binnen de bebouwde kom rijdt. Aan de uitstraling van de weg moet de weggebruiker dus zien dat er ander verkeersgedrag verwacht wordt. De kruispunten blijven daarmee wel voorrangskruispunten, zoals nu ook het geval is.

2.4.2 Ontbreken voorzieningen voor (mindervalide) voetgangers

Op dit moment ontbreken er voorzieningen voor (mindervalide) voetgangers langs de Laagwaalderweg tussen de haven en de Van Heemskerckstraat, alsmede langs de haven. In de reconstructie is daarom een trottoir voor voetgangers op beide trajecten uitgangspunt. In eerste instantie zijn hiervoor twee mogelijkheden, namelijk een voetpad aan de

zijde van de dijk, of een voetpad langs de dorpszijde van de Laagwaalderweg. Een voetpad aan de zijde van de dijk zorgt ervoor dat de weg richting het dorp dient te verschuiven, wat negatieve effecten heeft voor akoestiek. Bij een trottoir aan de dorpszijde verschuift de as van de weg niet en treden er geen veranderingen op. Daarnaast heeft een trottoir aan de dorpszijde ook voordelen voor de ondergrondse infrastructuur. Daarom is een trottoir aan de dorpszijde als uitgangspunt aangehouden.

Feitelijk zijn er twee mogelijkheden voor de voetgangersroute. Beide mogelijkheden zijn schematisch weergegeven in figuur 2.4.



Figuur 2.4: Mogelijke looproutes met trottoir aan de dorpszijde

Beide mogelijkheden kennen voor- en nadelen. De blauwe route (rechter figuur) heeft als belangrijk voordeel dat deze route het kortst is tussen haven en Laagwaalderweg. Tegelijkertijd zijn er in deze variant drie oversteken tegenover twee voor de rode variant (linker figuur). Bestemmingsplan-technisch lijkt de blauwe variant een langere doorlooptijd te kennen. Normaliter is dat geen enkel probleem, maar om het werk gelijktijdig met de dijkwerkzaamheden mee te kunnen nemen, spelen deze factoren nu wel een rol. Tot slot zijn beide routes tijdens een bewonersavond over dit onderwerp voorgelegd aan de dorpscommissie, ondernemersvereniging en direct omwonenden en zij hebben vrijwel unaniem gekozen voor de rode variant.

2.4.3 Onoverzichtelijke kruising Laagwaalderweg - haven - Ijsdijk

De huidige weginrichting op het kruispunt Laagwaalderweg - haven - Ijsdijk wordt op dit moment als onoverzichtelijk ervaren. Enerzijds vanwege de opstelstroken en anderzijds

vanwege de vele richtingen, die op een relatief korte afstand van elkaar liggen. Om dit te verbeteren worden twee voorstellen gedaan, te weten:

- vereenvoudigen kruispunten;
- afsluiten IJsdijk op Laagwaalderweg.

Vereenvoudigen kruispunt

Een eenvoudige methode om het kruispunt te vereenvoudigen is het weghalen van de voorsorteervakken op het kruispunt. Gezien de verkeersintensiteit op de Laagwaalderweg zijn voorsorteervakken absoluut niet noodzakelijk voor de verkeersafwikkeling.

Afsluiten IJsdijk op Laagwaalderweg

Een tweede en verreweg de beste oplossing is door het opheffen van één van beide aansluitingen, of de haven of de IJsdijk. De haven is geen reële optie omdat hier een deel van de haven van Oudeschild op wordt ontsloten en hiervoor geen goede alternatieven beschikbaar zijn. De IJsdijk afsluiten van de Laagwaalderweg is daarentegen prima mogelijk, aangezien De Vang een goed alternatief vormt voor de verbinding IJsdijk met de Laagwaalderweg. Door deze gewijzigde routing zal enkel het CIV een andere en iets langere route moeten rijden. Ingeschat wordt dat deze verkeersstroom dermate klein is, dat deze nadelen niet opwegen tegen de voordelen hiervan.

Gekoppeld aan het afsluiten van de IJsdijk wordt wel voorgesteld om De Vang op te waarderen qua inrichting. Op dit moment liggen hier klinkers terwijl een asfaltverharding beter zou passen bij de toekomstige functie. Daarnaast zal het kruispunt Laagwaalderweg - De Vang herkenbaarder moeten worden ingericht. Dit biedt tegelijkertijd goede mogelijkheden om hier een duidelijke overgang te creëren tussen een wegprofiel dat past bij een weg buiten de bebouwde kom (richting De Waal) en een wegprofiel binnen de bebouwde kom (richting de dorpskern Oudeschild). Ook de overgang IJsdijk - De Vang dient herkenbaar als doorgaande route te worden ingericht, bijvoorbeeld middels belijning.

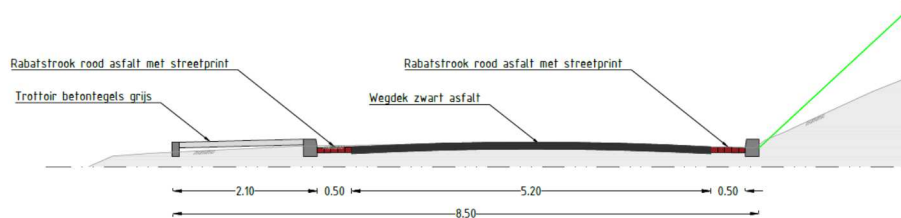
Als alternatief voor De Vang zou ook gedacht kunnen worden aan een geheel nieuwe verbinding tussen de IJsdijk en de Laagwaalderweg. Een dergelijke verbinding zou alleen in combinatie met andere plannen tot zijn recht komen. In alle andere gevallen functioneert de Vang prima.

2.5 Principeprofielen Laagwaalderweg tussen Van Heemskerckstraat en IJsdijk

Voor het deel Laagwaalderweg tussen Van Heemskerckstraat en IJsdijk zijn twee principeprofielen uitgewerkt. Beide zijn weergegeven in figuur 2.5.

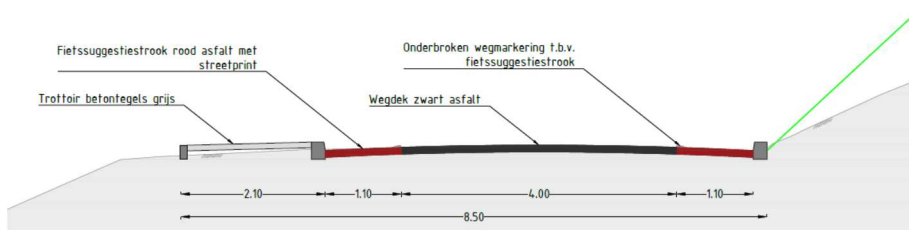
Principeprofiel 2a

Rabatstrook aan beide zijden (Schaal 1:50)



Principeprofiel 2b

fietsgesteegstrook aan beide zijden (Schaal 1:50)



Figuur 2.5: Principeprofielen Laagwaalderweg tussen Van Heemskerckstraat en IJsdijk

Beide profielen gaan uit van een trottoir aan de dorpszijde. Het verschil tussen beide profielen zit tussen de keuze voor een fietsstrook of een rabatstrook aan weerszijden van de weg.

Wensen omgeving

Op 21 maart 2017 is een bewonersavond georganiseerd in het dorpshuis in Oudeschild. De direct omwonenden van de Barentszstraat en de Laagwaalderweg (deel Van Heemskerckstraat - IJsdijk) zijn uitgenodigd, evenals de ondernemersvereniging en de dorpscommissie Oudeschild. Tot slot was de omgevingsmanager van het HHNK ook aanwezig. De opkomst tijdens deze avond was groot.

In een presentatie is de aanleiding en achtergrond van de bijeenkomst uiteengezet. Doel was vooral om de wensen en ideeën van de aanwezigen op te halen, om deze uiteindelijk te vertalen in een ontwerp. Naast deze inventarisatie is ook nadrukkelijk gevraagd welk wegprofiel de voorkeur heeft op de Barentszstraat en de Laagwaalderweg. Daarnaast is stilgestaan bij de materialisering. In dit hoofdstuk worden de reacties van de bewoners beschreven.

3.1 Hinder van vrachtverkeer

Los van alle plannen en voorstellen is heel duidelijk naar voren gekomen dat de bewoners langs de Laagwaalderweg en Barentszstraat hinder ervaren van het verkeer en dan vooral het vrachtverkeer. De hinder bestaat hierbij voornamelijk uit trillingen door oneffenheden in de huidige weg en geluidsoverlast. Er is meerdere malen gevraagd of er geen mogelijkheden zijn om een vrachtverbod in te stellen.

In reactie hierop is geantwoord dat er voor het vrachtverkeer eigenlijk vijf potentiële routes mogelijk zijn tussen Oudeschild en de veerhaven, te weten:

- Laagwaalderweg - Barentszstraat - Redoute - Pontweg;
- Laagwaalderweg - haven - Redoute - Pontweg;
- Schilderweg - Hogeberg - Pontweg;
- Schilderweg - via Den Burg - Pontweg;
- Laagwaalderweg - De Waal - Waalderweg - Akenbuurt - Pontweg.

Op de route via de Hogeberg is inmiddels al een vrachtverbod ingesteld waardoor deze route afvalt. Voor zowel de route via Laagwaalderweg - Barentszstraat als de route door Den Burg geldt dat langs de route woningen staan op relatief korte afstand van de weg.

Op beide routes wordt daardoor overlast ervaren. Om het vrachtverkeer allemaal via de haven te laten rijden is ook geen ideale situatie omdat hier, met name in het zomerseizoen veel toeristen rondslechteren. Daarnaast is deze route bij hoog water niet altijd bruikbaar. De enige geschikte route is de route via De Waal. Deze route is zeer geschikt omdat de wegen over het gehele tracé prima zijn ingericht voor vrachtverkeer en overal voldoende breedte kennen. De woningen die langs deze route staan, staan bovendien op grotere afstand van de weg. De overlast via deze route is dus minimaal. Belangrijk nadeel van deze route is dat het enkele kilometers omrijden is, waardoor deze route niet weinig gebruikt wordt.

Een vrachtverbod op de Laagwaalderweg - Barentszstraat resulteert in een toename op andere routes, naar verwachting via de haven of via Den Burg, in beide gevallen ook routes waar overlast ontstaat. Dan is er alleen sprake van een verplaatsing van het probleem.

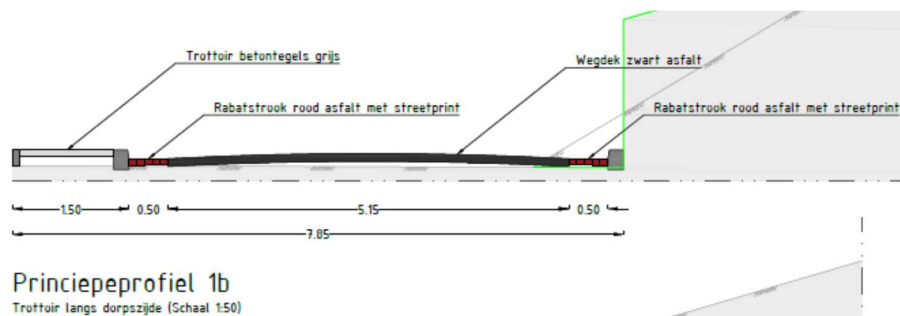
Om het probleem structureel op te lossen zou het vrachtverkeer via De Waal moeten rijden. Hier zijn echter maatregelen op meerdere plaatsen nodig en daarnaast zal er ook geregeld gehandhaafd moeten worden. Een dergelijke oplossing valt buiten de scope van dit onderzoek, maar het signaal is wel nadrukkelijk benoemd tijdens deze bijeenkomst.

3.2 Voorkeursprofiel en materialisering Barentszstraat

De wegprofielen zijn met de bewoners besproken. Het wegprofiel waarbij het trottoir aan de dijkzijde ligt en daarmee de weg direct grenst aan de percelen van de omwonenden werd afgewezen. Door de verschuiving van de weg is men bang dat er nog meer overlast zal ontstaan.

De shared space oplossingen (profielen 1c en 1d) werden door de aanwezigen niet positief ontvangen. Er bestaat vooral angst dat de verkeersruimte die voor de voetganger bestemd is, te vaak gebruikt wordt door gemotoriseerd verkeer en dan met name het vrachtverkeer. Door dit in potentie bredere profiel, is men bang dat de snelheid omhoog zal gaan, inclusief de bijbehorende hinder.

Zolang er vrachtverkeer op de Laagwaalderweg en Barentszstraat rijdt, is er daarom een sterke, vrijwel unanieme voorkeur uitgesproken voor profiel 1b.



Figuur 3.1: Voorkeursprofiel bewoners, dorpscommissie en ondernemersvereniging Oudeschild

Dit vertaalt zich ook door naar de materialisering. Er bestaat vrees dat er bij gebakken materiaal na verloop van tijd oneffenheden gaan ontstaan met hinder tot gevolg. Een geasfalteerde oplossing heeft daarmee de voorkeur. Streetprint is daarmee de juiste combinatie tussen enerzijds de dorps uitstraling en anderzijds het behoud van een vlakke ondergrond.

Een shared space oplossing of het gebruik van gebakken materiaal is voor de omgeving daarmee alleen bespreekbaar in combinatie met een vrachtverbod. Aangezien dit buiten de scope van dit onderzoek valt, is besloten om wegprofiel 1b in combinatie met een asfaltverharding met streetprint verder uit te werken voor de Barentszstraat.

3.3 Laagwaalderweg

3.3.1 Afsluiting IJsdijk

Allereerst is gevraagd hoe de bewoners aankijken tegen een eventuele afsluiting van de IJsdijk ter vereenvoudiging van het kruispunt Laagwaalderweg - haven - IJsdijk inclusief opwaardering van De Vang. Vrijwel unaniem werd dit als een goed idee ontvangen, waarbij wel nadrukkelijk benadrukt moet worden dat er geen belanghebbenden aanwezig waren van het noordelijke deel van de Laagwaalderweg en De Vang. Echter de dorpscommissie en de ondernemersvereniging waren ook voorstander van dit idee. Daarnaast is gevraagd of er voorkeur bestaat tussen een nieuwe weg of het opwaarderen van De Vang. Vooralsnog lijkt De Vang hier de beste oplossing. Een nieuwe weg zou alleen zinvol zijn, in combinatie met mogelijk andere plannen.

3.3.2 Keuze voor looproute

De aanwezigen is ook de keuze voorgelegd over de looproute voor de voetgangers, zoals weergegeven in figuur 2.4. De voorkeur ging hierbij uit naar de rode looproute omdat deze route één oversteeklocatie minder heeft. Daarnaast werd een oversteek bij de haven minder geschikt bevonden, omdat vrachtauto's hier op een helling stil moeten staan en daarmee moeilijker weg zouden kunnen rijden. Dit geldt voor vrachtverkeer vanaf de haven dat linksaf wil slaan richting de Laagwaalderweg. De rode looproute is daarom uitgangspunt voor het verder uitgewerkte ontwerp.

3.3.3 Voorkeursprofiel en materialisering Laagwaalderweg

Er is een voorkeur uitgesproken voor wegprofiel 2b. Belangrijkste reden hiervoor is dat in dit profiel een duidelijkere plek is voor fietsers. Qua materialisering is hier ook gekozen voor een asfaltverharding met streetprint om de look en feel van het dorpse karakter te benadrukken, en tegelijkertijd ook het (vracht) verkeer te verwerken dat aanwezig is op het industrieterrein. Dit profiel zou bij voorkeur helemaal doorgetrokken worden tot en met het kruispunt Laagwaalderweg - De Vang. Bij binnenkomst vanuit De Waal zien weggebruikers een duidelijke overgang naar een ander wegprofiel, waardoor de snelheid omlaag zal gaan, ten gunste van bijvoorbeeld de fietsers, die vanaf het Vliegwieltje op de weg fietsen.

3.4 De Vang

Voor het opwaarderen van De Vang is het dorpse karakter minder van belang. De huidige klinkerverharding ligt niet geheel vlak en zal door de toenemende intensiteit ook iets intensiever gebruikt worden. Daarom wordt voorgesteld om deze weg uit te voeren in asfalt.

4

Ontwerp en kostenraming

4.1 Ontwerp

Het ontwerp dat is opgesteld is uitgewerkt in vier deelgebieden. Deze deelgebieden zijn weergegeven in figuur 4.1. Deelgebieden 1 en 2 vormen de deelgebieden waarbij een combinatie mogelijk is met de werkzaamheden voor de dijkversterking. Voor deelgebieden 3 en 4 geldt dit niet, en zijn de kosten volledig voor rekening van de gemeente Texel. In de uitvoering bestaat daarmee ook de mogelijkheid om in eerste instantie deelgebieden 1 en 2 uit te werken en eventueel later deelgebieden 3 en 4.

De ontwerptekeningen en bijbehorende uitgewerkte wegprofielen zijn weergegeven in bijlage 1.

Mocht besloten worden om alles in één keer uit te voeren dan is de afsluiting van de IJsdijk in deelgebied 2 nog niet volledig uitgewerkt. Er zal dan een klein deel van de streetprint op deze kruising komen te vervallen.

De middengeleider op het kruispunt Laagwaalderweg - haven - IJsdijk is een overrijdbare middengeleider. Dit is nodig om vrachtverkeer alle draaibewegingen te kunnen laten maken. Als alternatief kan gekozen worden om deze middengeleider



helemaal te laten vervallen, maar hierdoor wordt de voetgangersoversteekplaats minder goed zichtbaar, en wordt de oversteeklengte voor voetganger groter.

4.2 Kostenraming

Voor de afzonderlijke deelgebieden zijn kostenramingen opgesteld. Deelgebied 1 en 2 zijn opgeteld want voor dit gebied vindt de verrekening plaats. Voor deelgebied 3 en 4 zijn de kosten volledig voor rekening van de gemeente Texel. Hierbij is het ook goed denkbaar dat deze uitwerking pas later gerealiseerd wordt. In ieder geval zal er voor het definitieve ontwerp op dit deel nog een informatieavond moeten worden georganiseerd met de bewoners en ondernemers van dit deel van de Laagwaalderweg en De Vang.

Uitgangspunt voor deelgebied 1 en 2 is dat er in ieder geval tot 2,20 meter uit de teen van de dijk een erosiebekleding zal moeten worden aangebracht vanuit dijkveiligheid. Dit betekent dat de kosten voor het opbreken en terugbrengen van de weg voor rekening zijn van het HHNK. Hierbij wordt overigens uitgegaan van normaal asfalt. Voor het resterende deel van de weg zijn de kosten voor de gemeente Texel. Hierbij moeten nog nadere afspraken gemaakt worden met het HHNK over de kosten van de deklaag. In de raming is uitgegaan van het minst gunstige scenario voor de gemeente Texel.

Voor de raming zijn onder meer de volgende aannames aangehouden:

- Raming is alleen bouwkosten
- Bestaande asfalt frezen en voorzien van 2 lagen asfalt
- Bestaande asfaltverharding 200 mm dik, en voor de helft teerhoudend;
- Asfalt prijzen rond €20,- opgehoogd vanwege overtocht, minder vrachten
- Meerprijs voor aanbrengen zwarte deklagen in deelgebied 1 en 2 samen €54.000,- (aangeleverd HHNK)
- Meerprijs aanbrengen asfalt in kleur in deelgebied 1 en 2 circa €13.000,- (aangeleverd HHNK)
- Meerprijs aanbrengen streetprint in deelgebied 1 en 2 samen €70.000,- (aangeleverd HHNK)
- Asfalt prijzen voor deelgebied 3 en 4 rond €20,- opgehoogd vanwege overtocht, minder vrachten
- Geen rekening gehouden met verleggen kabels en leidingen;
- 4% uitvoeringskosten;
- 6% algemene kosten;
- 2% winst en risico;
- 10% onvoorzien;
- Grond kwaliteit klasse industrie;

De geraamde kosten voor deelgebied 1 en 2 samen en 3 en 4 samen zijn weergegeven in tabel 4.1.

	Totale kosten	Fictief aandeel HHNK	Kosten gemeente Texel (exclusief BTW)	Kosten gemeente Texel (inclusief BTW)	Voorbereidingskrediet (exclusief BTW)
Deelgebied 1 en 2 (Barentszstraat en Laagwaalderweg (Van Heemskerckstraat - Ijsdijk)	€ 467.258,00	€ 158.797,00	€ 308.461,00	€ 373.237,81	€25.000
Deelgebied 3 en 4 (Laagwaalderweg tussen Ijsdijk en de Vang en de Vang zelf)	€ 542.908,00	n.v.t.	€ 542.908,00		

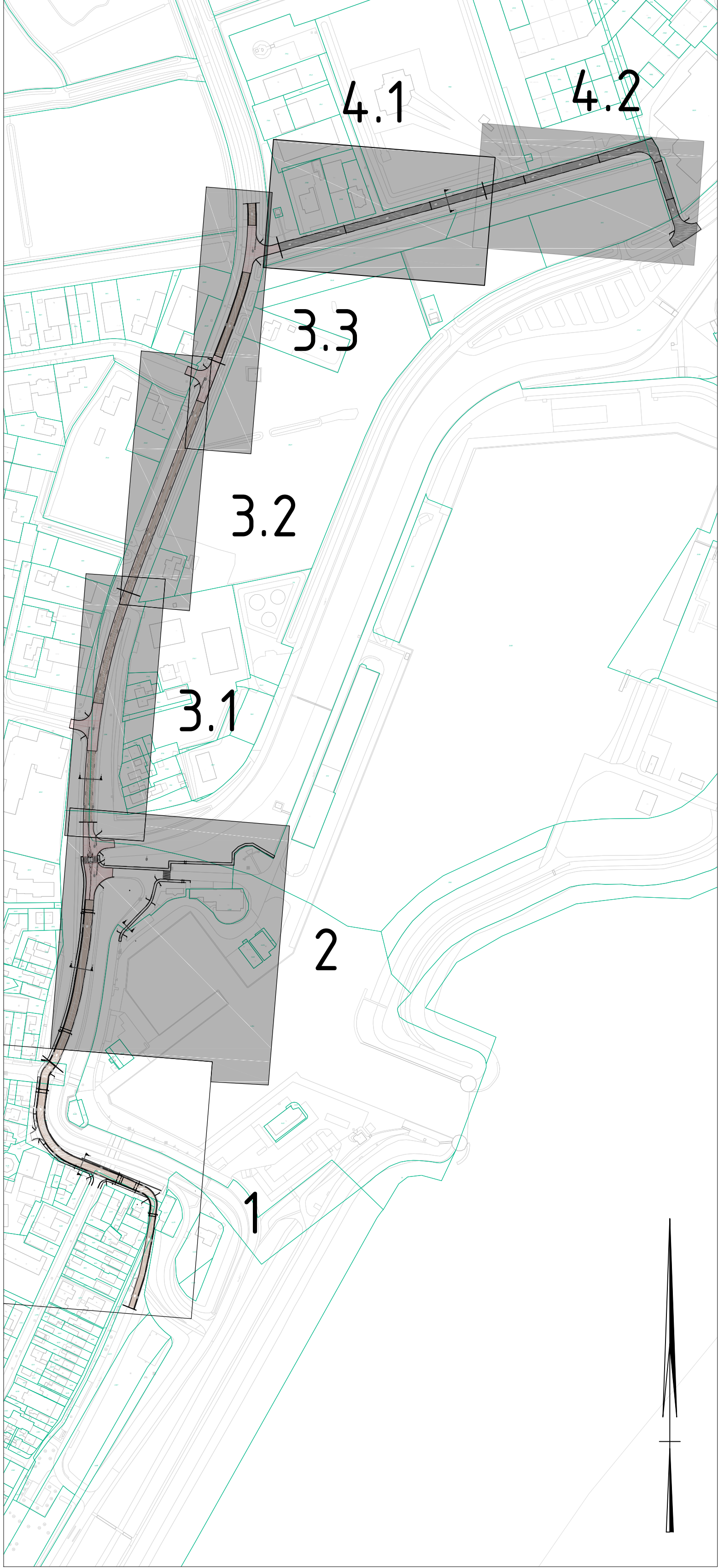
Figuur 4.1: kosten voor gemeente Texel voor reconstructie Oudeschild.

In tabel 4.1. zijn de kosten inzichtelijk gemaakt wat het totaal zou kosten en welke kosten hiervan binnen het project van het HHNK zouden moeten vallen. Hierbij is het belangrijk te weten dat dit een raming is ten behoeve van het aanvragen van budget. Definitieve afspraken over de uiteindelijke kosten moeten nog met het HHNK en de Combinatie Tessel worden afgestemd.

Tot slot is het zo dat de werkzaamheden via het HHNK zullen verlopen. Het HHNK kan geen btw verrekenen zoals de gemeente dat wel zou kunnen. Daarom moet voor de budgetaanvraag het bedrag worden aangevraagd inclusief de BTW.

Bijlage 1

Ontwerpen



Overzichtstekening
Schaal 1:2500

LEGENDA SITUATIETEKENING	
	Aanbrengen asfalt
	Aanbrengen asfalt met straatprint, bruin
	Aanbrengen asfalt met straatprint, roze
	Aanbrengen bt. 300x300x45, halfsteensverband, standaard grijs
	Aanbrengen bt. 300x300x60, halfsteensverband, standaard grijs
	Aanbrengen geleideband 70/200x250, grijs
	Aanbrengen trottoirband 180/200x250, grijs
	Aanbrengen opsluitband 100x200, grijs
	Aanbrengen markering, 1-1, dikte 0.10 m
	Aanbrengen haaiantanden

Opmerkingen:

Voor de exacte ligging van de kabels en leidingen dient contact opgenomen te worden met de desbetreffende instanties.
Deze tekening geeft een globaal overzicht van de hoofdtekening en is opgezet volgens de NEN 1000 Nederlandse CAD Standaard.
Tekenen in de materialen in een.

A	Concept	13-04-2017	ma	bio
Versie	Opmerkingen	Datum	Gel.	Gec.

Opdrachtgever:

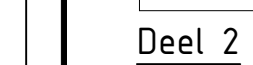
Gemeente Texel

Formaat: A0
Schaal: 1:200
Besteknummer: x
Status: Definitief
Bladnummer: 1 van 5
Tekeningnummer: BS2017-24-001

Projectnaam:
Ontwerp dijk Laagwaalderweg Texel

Beschrijving:
Deel 1

BUREAU SCHMIDT
Bureau Schmidt - Westergatweg 15 - 8911 DG Loozendaal - Alle rechten voorbehouden
www.bureau-schmidt.nl



	Aanbrengen asfalt
	Aanbrengen asfalt met streetprint, bruin
	Aanbrengen asfalt met streetprint, roze
	Aanbrengen bt, 300x300x45, halfsteensverband, standaard grijs
	Aanbrengen bt, 300x300x60, halfsteensverband, standaard grijs
	Aanbrengen geleideband 70/200x250, grijs
	Aanbrengen frotoforband 180/200x250, grijs
	Aanbrengen opsluitband 100x200, grijs
	Aanbrengen markering, 1-1, dikte 0.10 m
	Aanbrengen haaielanden

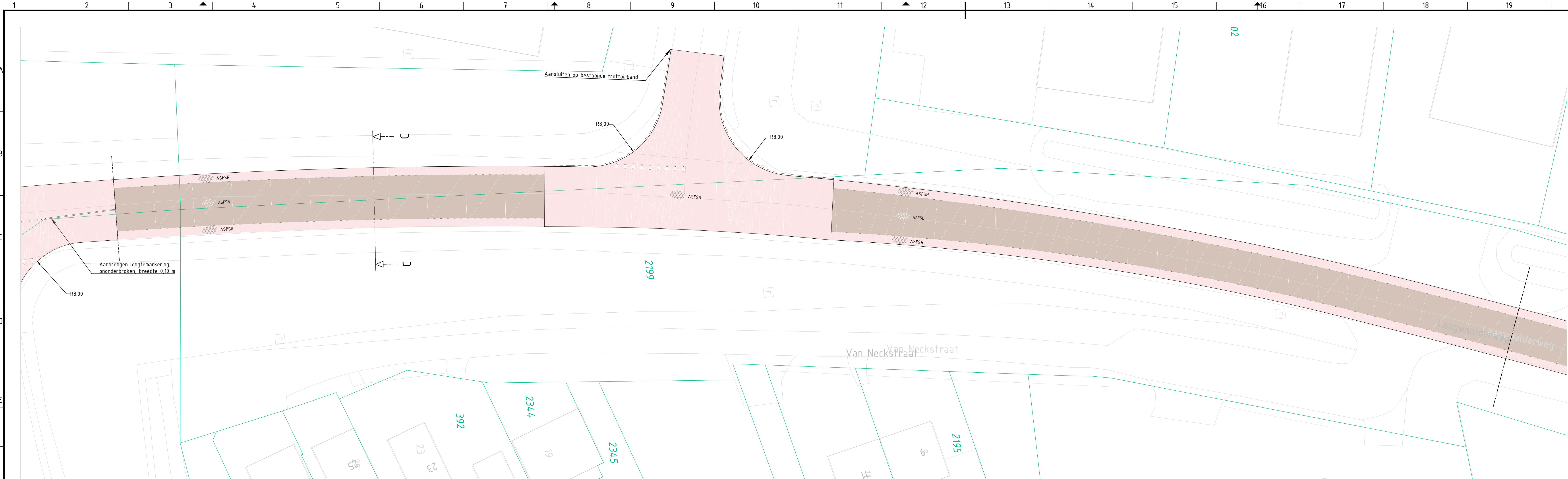
Deze tekening geeft een globaal overzicht van de hoofdleidingen en is opgezet volgens de NELS (Nederlandse CAD Standaard).
Maten in mm.

A	Concept	11-04-2017	mna	bbo
Verse	Opmerkingen:	Datum	Get:	Gecc

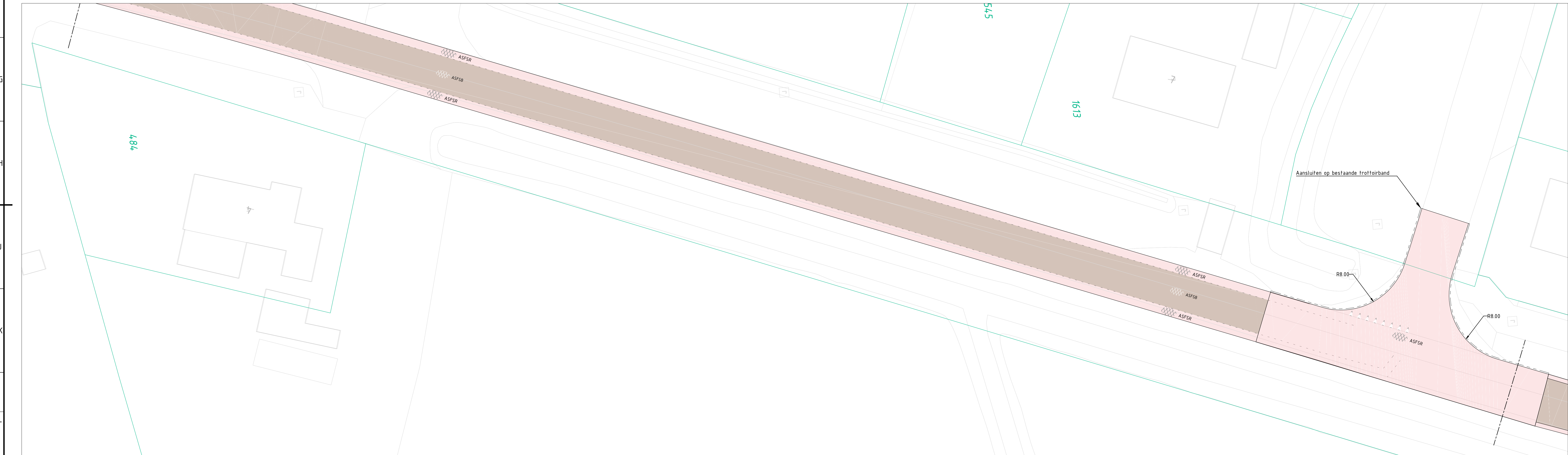
Opdrachtgever:

Formaat:	Schaal:
A0	1:200
Besteknummer:	Status:
x	Definitief
Bladnummer:	Tekeningnummer:
2 van 5	RS2017-24-00

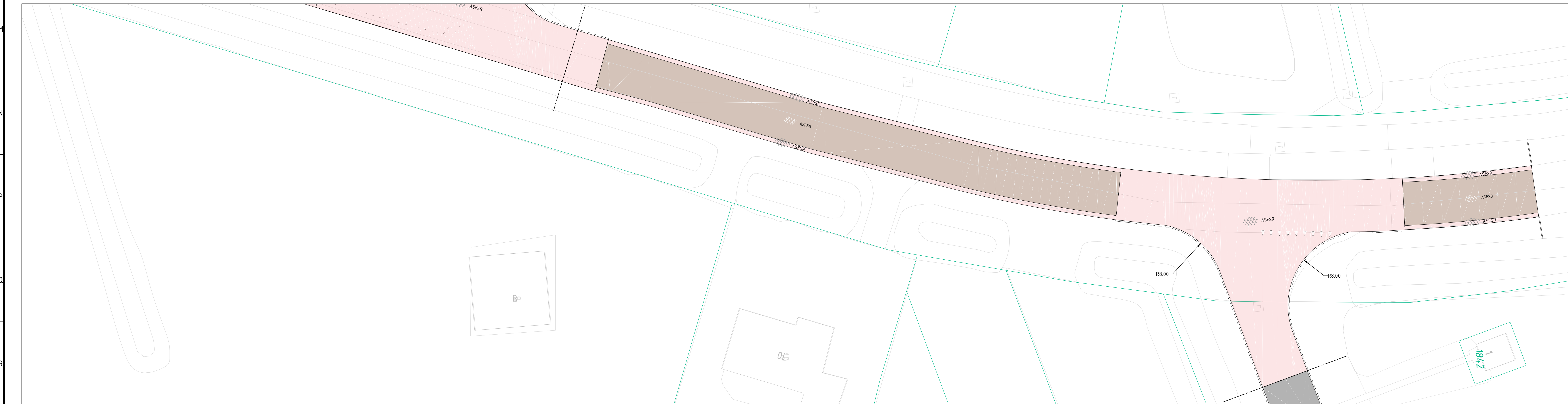
Omschrijving
Deel 2



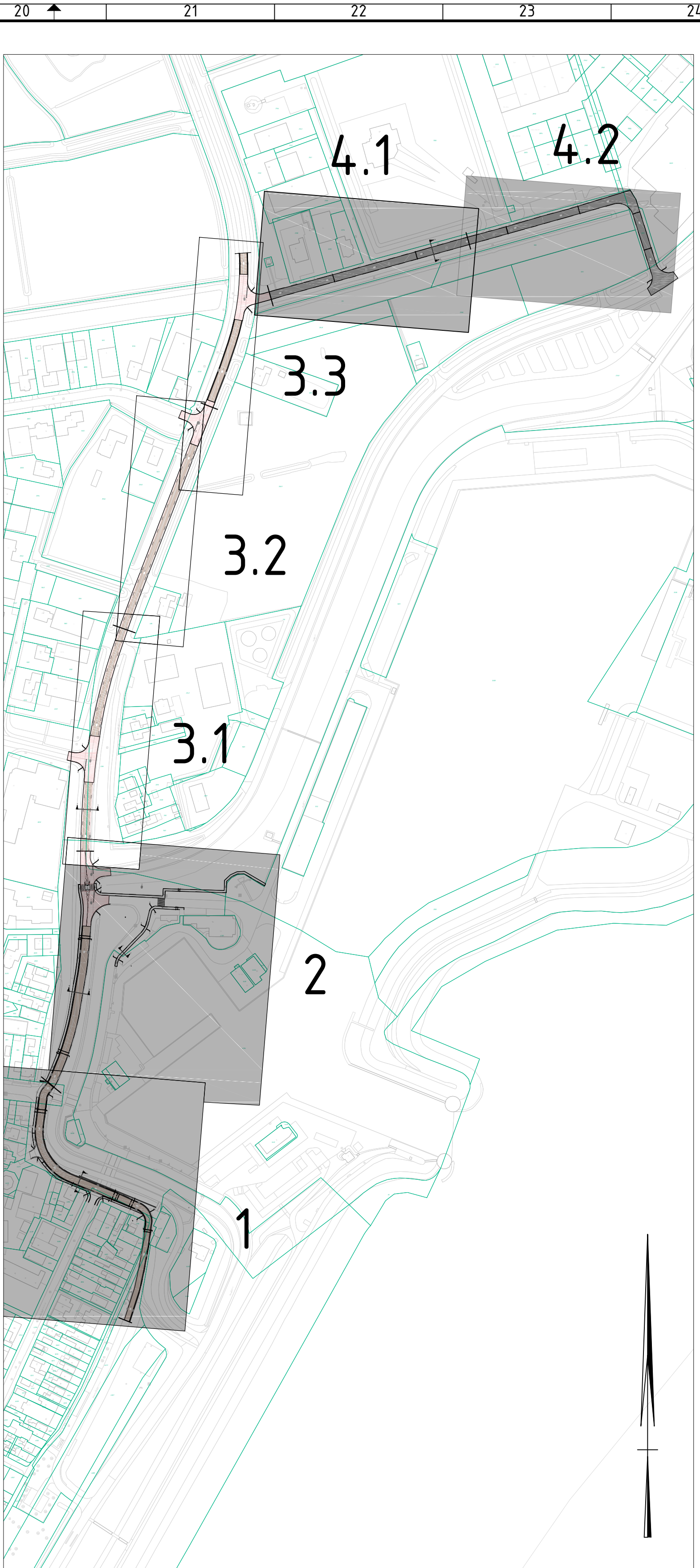
Deel 3.1



Deel 3.2



Deel 3.3



Overzichtstekening
Schaal 1:2500

LEGENDA SITUATIETEKENING

- Aanbrengen asfalt
- Aanbrengen asfalt met streepprint, bruin
- Aanbrengen asfalt met streepprint, roze
- Aanbrengen b1, 300x300x45, halfsteensverband, standaard grijs
- Aanbrengen b1, 300x300x40, halfsteensverband, standaard grijs
- Aanbrengen geleideband 70/200x250, grijs
- Aanbrengen trottoirband 180/200x250, grijs
- Aanbrengen opsluitband 100x200, grijs
- Aanbrengen markering, 1-1, dikte 0.10 m
- Aanbrengen haaiantanden

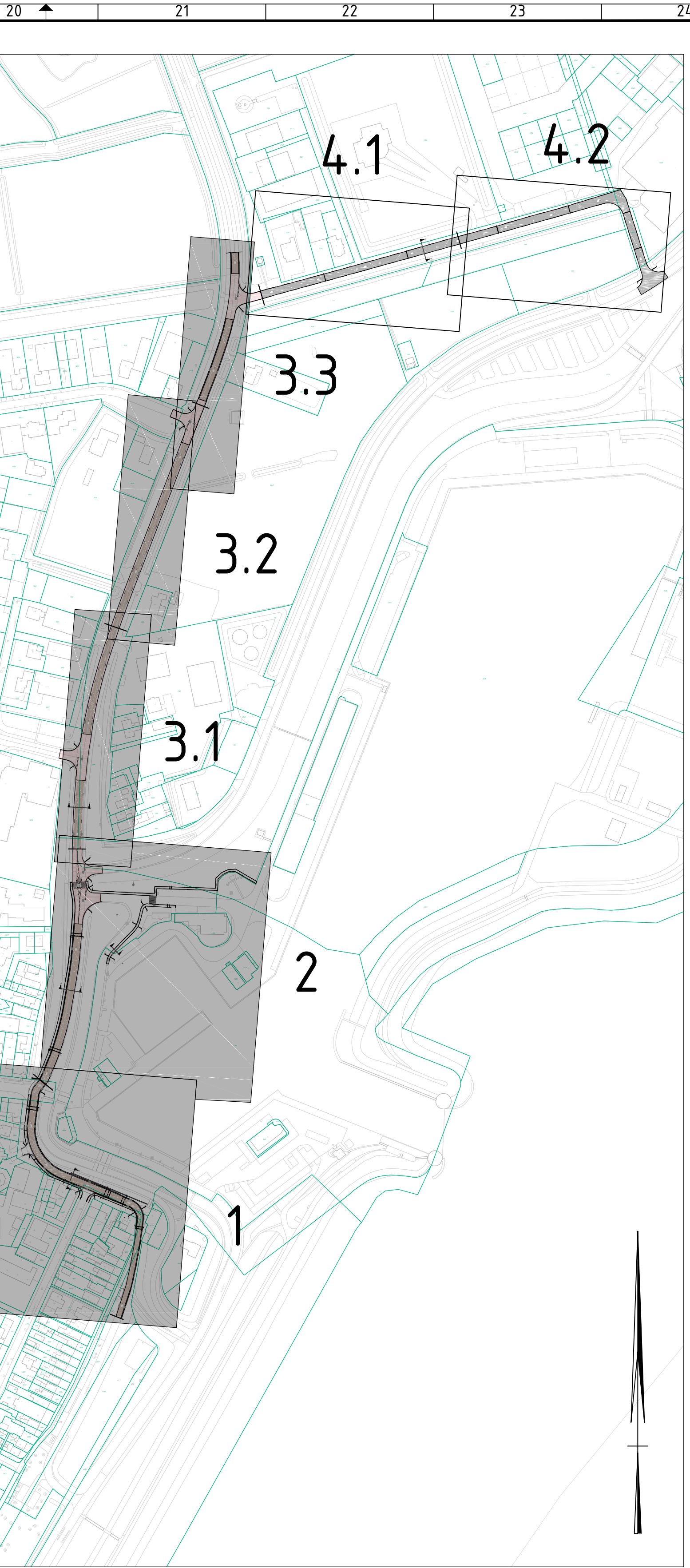
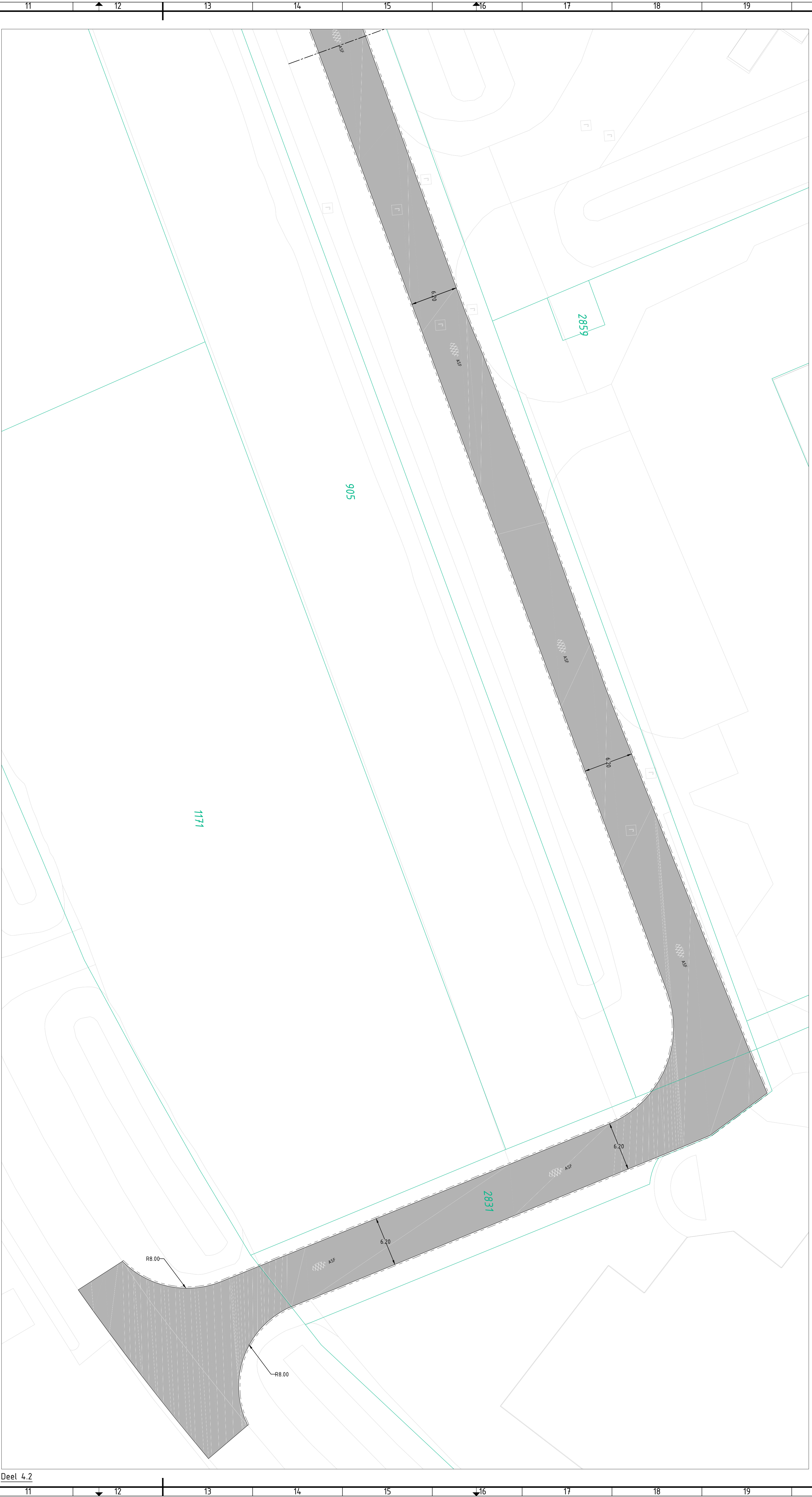
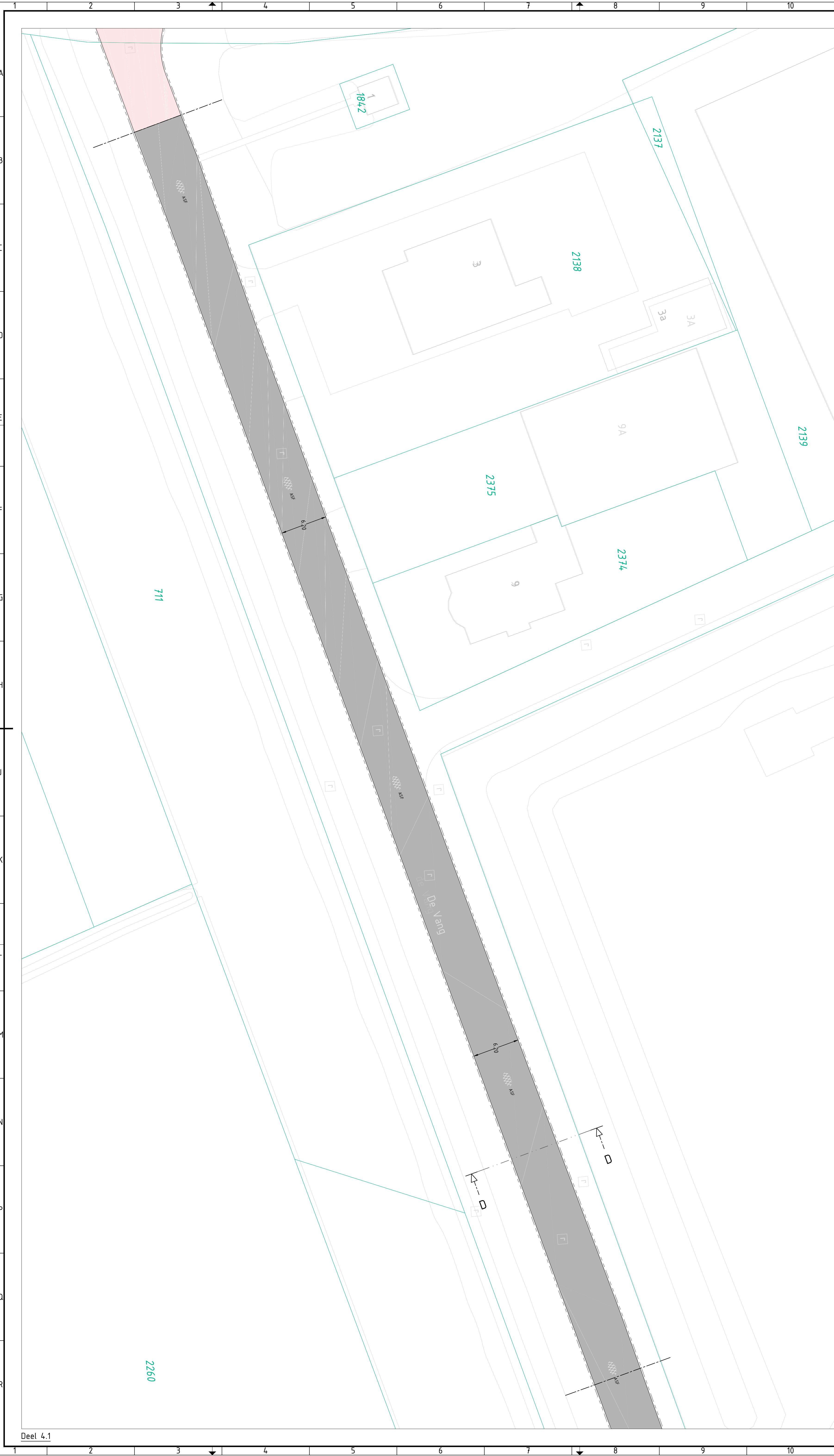
Opmerkingen:

Voor de exacte ligging van de kabels en leidingen dient contact opgenomen te worden met de desbetreffende instanties.
Deze tekening geeft een globaal overzicht van de hoofdleidingen en is opgezet volgens de NEN 5010 Nederlandse CAD Standaard.
Halen in de materialen in een.

A	Concept	13-04-2017	ma	ba
Versie	Opmerkingen:	Datum	Get.	Get.
Opdrachtgever:				
Formaat	A0	Schaal	1:200	
Besteknummer	x	Status	Definitief	
Bladnummer	3 van 5	Tekeningnummer	BS2017-24-001	

Projectnaam
Ontwerp dijk Laagwaalderweg Texel

Beschrijving
Deel 3



Overzichtstekening
Schaal 1:2500

LEGENDA SITUATIETEKENING

- Aanbrengen asfalt
- Aanbrengen asfalt met streepprint, bruin
- Aanbrengen asfalt met streepprint, roze
- Aanbrengen bt, 300x300x45, halfsteensverband, standaard grijs
- Aanbrengen geleideband 70/200x250, grijs
- Aanbrengen frachtband 180/200x250, grijs
- Aanbrengen opsluitband 100x200, grijs
- Aanbrengen markering, 1-1, dikte 0.10 m
- Aanbrengen haaiantanden

Opmerkingen:

Voor de exacte ligging van de kabels en leidingen dient contact opgenomen te worden met de desbetreffende instanties.
Deze tekening geeft een globaal overzicht van de hoofdleidingen en is opgezet volgens de NEN 5010 (Nederlandse CAD Standaard).
Tekenen in ro, materiaal in grijs.

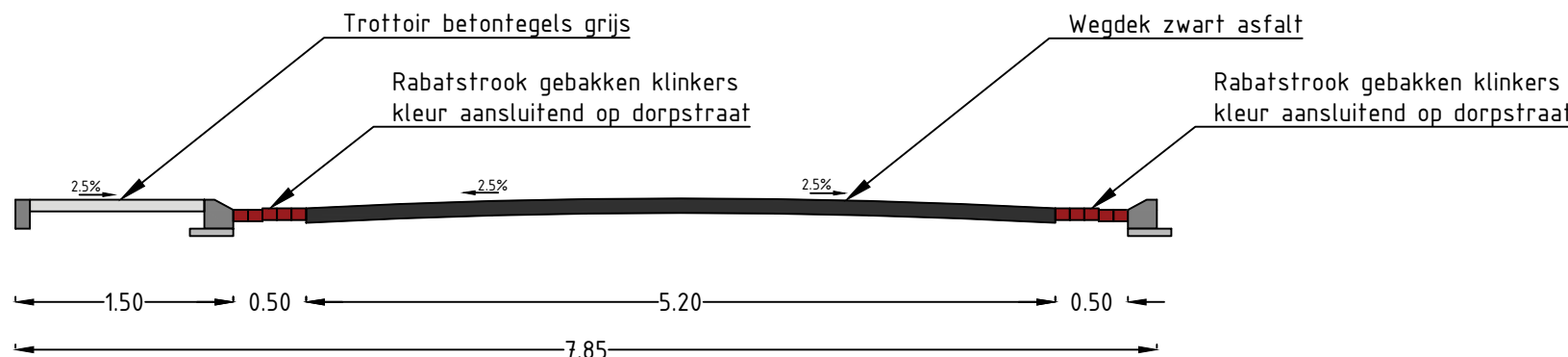
A	Concept	13-04-2017	mna	bio
Versie	Opmerkingen:	Datum	Get.	Gec.
Opdrachtgever:		Formaat	Schaal	
		A0	1:200	
Bestelnummer:		Status	Definitief	
Bladnummer:		Tekeningnummer:	BS2017-24-001	
4 van 5				

Projectnaam
Ontwerp dijk Laagwaardweg Texel

Beschrijving
Deel 4

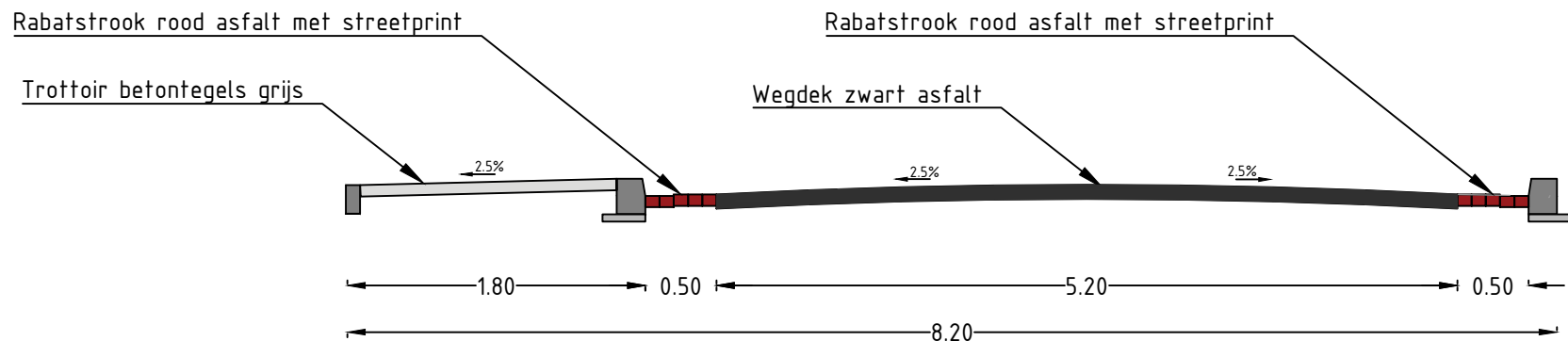
Principeprofiel A-A

Schaal 1:50



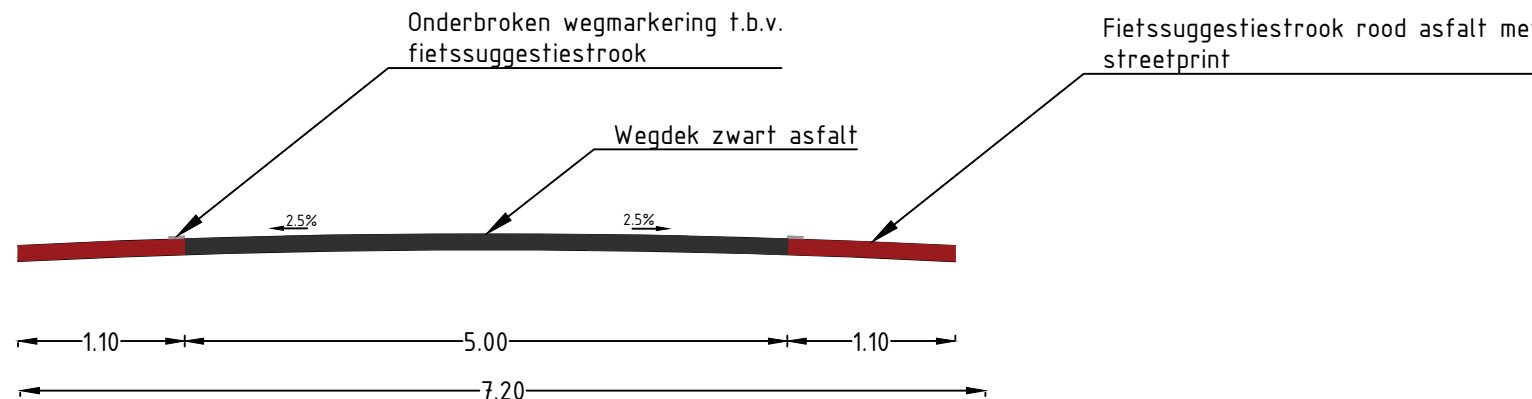
Principeprofiel B-B

Schaal 1:50



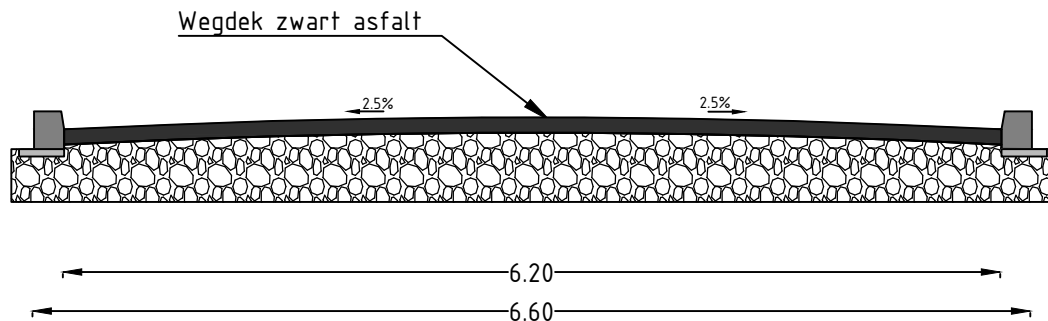
Principeprofiel C-C

Schaal 1:50



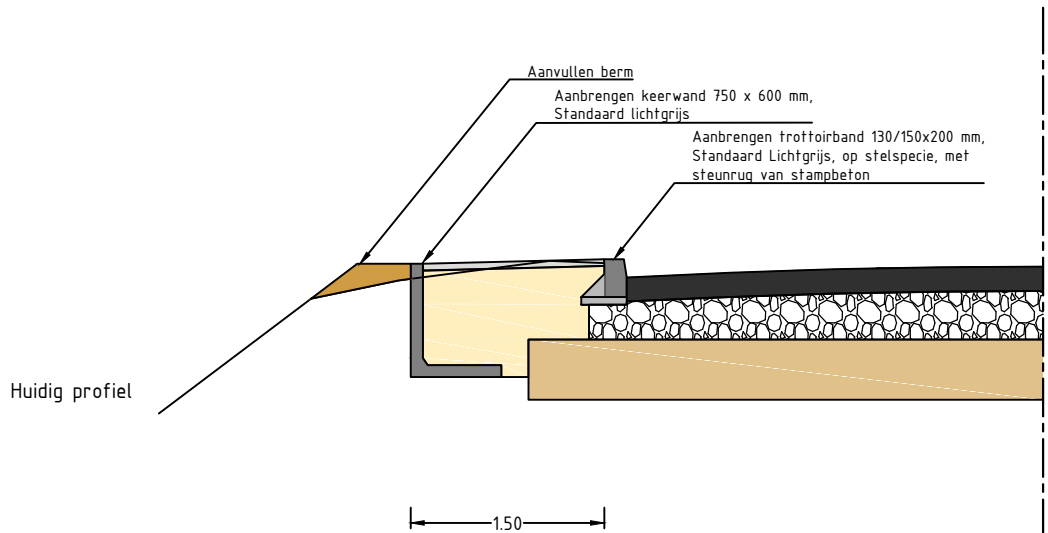
Principeprofiel D-D

Schaal 1:50



Principeprofiel E-E

Schaal 1:50



Opmerkingen:

Voor de exacte ligging van de kabels en leidingen dient contact opgenomen te worden met de desbetreffende instanties

Deze tekening geeft een globaal overzicht van de hoofdleidingen en is opgezet volgens de NLCS (Nederlandse CAD Standaard)

Maten in m, materiaal in mm

A	Concept	13-04-2017	mna	bbo
Versie:	Opmerkingen:	Datum:	Get.:	Gec.

Opdrachtgever:	Formaat:	Schaal:
	A2	1:50
	Besteknummer:	Status:
Projectnaam:	Bladnummer:	Tekeningnummer:
	5 van 5	BS2017-24-D01

Ontwerp dijk Laagwaalderweg Texel

Omschrijving:
Principeprofielen

Vestiging Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0570) 666 222
F +31 (0570) 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl

adviseurs
mobiliteit
Goudappel
Coffeng