

Oplegnotitie Wegencategoriseringsplan Texel 2019

Veilige wegen voor iedere gebruiker

Datum: mei 2019
Versie: definitief

Inhoudsopgave

Inleiding	3
1 Duurzaam Veilig	4
1.1 Inleiding.....	4
1.2 Richtlijn of wettelijk kader ?	4
1.3 Vrijwilligers KNRM, brandweer, huisartsen en medewerkers TESO.....	5
1.4 Tijdswinst 80 km/u vs 60 km/u	5
1.5 Kogerstraat	6
2 Verschillende mogelijkheden	7
2.1 Uitgangspunten / doelstellingen	7
2.2 Uitwerking varianten	7
2.2.1 Variant 1: 80 km/u waar het moet, overige wegen 60 km/u.....	7
2.2.2 Variant 2: Naar de dorpen 80 km/u, overige wegen 60 km/u.....	8
2.2.3 Variant 3: Zoveel mogelijk 80 km/u op Texel	9
2.2.4 Variant 4: Alles laten zoals het is.....	9
2.3 Hoe te bekostigen ?	9
2.4 Nadere uitwerking	10
Bijlage 0: Legenda bij kaarten	11
Bijlage 1: Overzicht maatregelen 60 km/u	12
Bijlage 2: Naar de dorpen 80 km/u	13
Bijlage 3: Zoveel mogelijk 80 km/u op Texel	14

Inleiding

De huidige categorisering van het Texelse wegennet dateert uit 1999. In de bijna twintig jaar daarna hebben grote ontwikkelingen plaatsgevonden op het gebied van mobiliteit en is de verkeersintensiteit sterk toegenomen. Vorig jaar is het wegenbeheerplan vastgesteld. Het is nu een goed moment op het wegencategoriseringsplan te actualiseren zodat beide plannen de basis kunnen vormen voor de maatregelen die de komende jaren uitgevoerd zullen gaan worden.

Begin dit jaar is het concept plan afgerond. Het voorstel wat daarin gedaan werd kwam op het volgende neer.

- Gelet op de hoeveelheid verkeer hebben de Pontweg, Nieuwlanderweg en Postweg een (doorgaande) verbindingsfunctie (een zogenaamde gebiedsontsluitingsweg);
- Voorgesteld werd deze wegen conform deze functie in te richten (verbreden Nieuwlanderweg en Postweg);
- Alle andere wegen in het buitengebied hebben een lagere verkeersintensiteit;
- Gelet op de impact van het landschap, kosten en duurzaamheid werd voorgesteld deze wegen niet te verbreden maar de snelheid terug te brengen naar 60 km/u.

Het plan is in februari door de commissie aangehouden om het voorstel nogmaals met het maatschappelijk middenveld te bespreken. Met name het terugbrengen van de snelheid op bepaalde wegen in het buitengebied riep vragen op.

Het wegencategoriseringsplan zal direct na de zomerperiode, gelijktijdig met het verkeerscirculatieplan en de notitie Den Burg Centrum autoluw opnieuw aan de raad ter besluitvorming worden aangeboden.

Deze notitie is opgesteld om als input te dienen voor de gesprekken met het maatschappelijk middenveld alsmede voor de technische avond voor raads- en commissieleden.

1 Duurzaam Veilig

1.1 Inleiding

In Nederland is afgesproken de wegen conform het principe van Duurzaam Veilig in te richten. Hiervoor is een convenant Duurzaam Veilig Verkeer ondertekend door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, het Interprovinciaal Overleg (IPO), de Samenwerkende Kaderwetgebieden Verkeer en Vervoer (SKVV), de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) en de Unie van Waterschappen (UvW). Daarmee hebben vrijwel alle wegbeheerders in Nederland zich verbonden met deze afspraken. Doel van deze afspraken is om de wegen voor alle weggebruikers, zowel fietser als automobilist veiliger te maken. Dit houdt onder andere in dat de weg zó wordt ingericht dat ernstige ongevallen worden voorkomen en waar tóch een ongeval plaatsvindt de ernst van de afloop beperkt blijft. Daarnaast worden de wegen zo ingericht dat het voor de weggebruiker duidelijk is wat er verwacht wordt. De systematiek van Duurzaam Veilig blijft in ontwikkeling, de laatste herijking heeft in 2018 plaatsgevonden. Veilige wegen op Texel om de kans op ongevallen te verminderen vormt de basis voor het nieuwe wegencategoriseringsplan.

De afgelopen decennia is er veel veranderd, er is een sterke toename van de verkeersintensiteit waaronder vrachtauto's. Veel van de wegen in het buitengebied van Texel zijn aangelegd ten tijde van de ruilverkaveling. De weginrichting is gedateerd, met name die van de verbindingswegen. De auto's zijn sindsdien breder geworden. Het verschil in breedte tussen een middenklasser van toen en nu bedraagt circa 0,35 meter. Als twee auto's elkaar passeren is er op de weg dus 0,7 meter meer ruimte nodig. In veel gevallen zijn de inrichting en het wegprofiel van de Texelse wegen niet geschikt voor de huidige maximumsnelheid van 80 km/uur. Zo hebben er in de periode 2014 t/m 2017 onder andere ongelukken op de Oosterenderweg (9), Waalderweg (6), Hoornderweg (2), Westerweg (3), Schorrenweg (3), Hoofdweg (8), Schilderweg (3) ongevallen met auto's plaatsgevonden.

Alleen de Pontweg voldoet op dit moment aan de gestelde uitgangspunten (Duurzaam Veilig) van 80 km/uur.

1.2 Richtlijn of wettelijk kader ?

Is Duurzaam Veilig nu wettelijk verplicht of niet? De CROW vermeldt hierover het volgende op haar site.

1. Wat is de juridische status van de CROW-richtlijnen?

In principe zijn de richtlijnen van CROW niet bindend. Op het moment dat in regelgeving of beleidsnota's wordt verwezen naar de CROW-publicaties, zijn ze bindend. Er bestaat jurisprudentie waarbij in de uitspraak wordt verwezen naar CROW-publicaties. Kern van deze uitspraken is dat wegbeheerders mogen afwijken van de richtlijnen, maar dat hiervoor wel een goede motivering en afweging van belangen nodig is.

2. Kan een wegbeheerder aansprakelijk gesteld worden voor eventuele ongevallen?

CROW-publicatie 264 'Handboek verkeerswetgeving' geeft een overzicht van wet- en regelgeving die van belang is voor wegbeheerders. Er is een apart hoofdstuk gewijd aan beheer van de weg, waarin ook aansprakelijkheid aan bod komt. Er wordt onderscheid gemaakt tussen twee vormen van aansprakelijkheid: risicoaansprakelijkheid en schuldaansprakelijkheid. Beide zijn gekoppeld aan artikelen van het Burgerlijk Wetboek.

De meest relevante vorm, risicoaansprakelijkheid, geldt op grond van artikel 6:174 van het Burgerlijk Wetboek. Hierbij gaat het om de toestand van de weg zelf. De bezitter (in dit geval de wegbeheerder) van een opstal (de weg) kan aansprakelijk worden gesteld wanneer de weg gevaarlijker is dan redelijkerwijs mag worden verwacht en de weggebruiker dit gevaar niet kende. De wegbeheerder zelf (bezitter) blijft verantwoordelijk voor de veiligheid en de kwaliteit van de weg.

Schuldaansprakelijkheid is een 'onrechtmatige daad' op basis van artikel 6:162 van het Burgerlijk Wetboek.

De cruciale vraag is wat een wegbeheerder moet doen om aan de zorgplicht voor een veiligheid en kwalitatief goede weg te voldoen. CROW-richtlijnen kunnen hiervoor goede handvatten bieden.

Hieruit kan geconcludeerd worden dat Duurzaam Veilig niet wettelijk verplicht is, maar de richtlijn is ook niet vrijblijvend. Instituten als het CROW doen veel onderzoek. Rechter nemen dat doorgaans mee in hun toetsing.

Een meer juridische uitleg hierover.

Indien een bestuursorgaan een richtlijn niet als eigen regeling voor de uitoefening van een hem toekomende bestuursbevoegdheid heeft aanvaard, bestaat er een zekere juridische binding aan de richtlijn. Veel richtlijnen zijn het resultaat van zorgvuldig onderzoek en daardoor gebaseerd op deugdelijke argumenten. Dergelijke richtlijnen die zijn opgesteld ter bevordering van een eenvormige uitvoering van wetgeving en de richtlijnen die (technische) standaarden bevatten, zijn te beschouwen als een advies, als respectievelijk beleidsadvies (beleidsmatige richtlijnen) en een deskundigenadvies (deskundigenrichtlijnen). Een bestuursorgaan kan bij de uitoefening van zijn bevoegdheid niet zonder meer voorbijgaan aan dergelijke richtlijnen. Hoewel bestuursorganen niet aan richtlijnen zijn gebonden en in principe een andere koers kunnen varen dan die welke in een richtlijn is verwoord, hebben richtlijnen -in het bijzonder beleidsmatige- en deskundigenrichtlijnen- wel degelijk een juridische betekenis. De betekenis van richtlijnen is zwakker dan die van beleidsregels; richtlijnen spelen indirect, via de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, een rol bij de uitoefening van een discretionaire bestuursbevoegdheid. Een bestuursorgaan zal met het oog op een zorgvuldige en deugdelijke (voorbereiding van de) besluitvorming en een deugdelijke en draagkrachtige motivering aandacht moeten besteden aan deze richtlijnen.

1.3 Vrijwilligers KNRM, brandweer, huisartsen en medewerkers TESO

Er zijn vragen/opmerkingen gekomen vanuit bepaalde groepen dat het onwenselijk is om de snelheid naar beneden bij te stellen in verband met bereikbaarheid. In voorkomende gevallen rijden mensen van bepaalde groepen (o.a. vrijwilligers brandweer/KNRM en medewerkers TESO) in hun burgerauto sneller dan wettelijk is toegestaan. Op zo'n moment bestaat de kans dat de politie de overtreding signaleert en beboet.

De politie geeft hierover het volgende aan.

Alle vrijwilligers zijn gewoon burgers die zich aan de maximum snelheid en andere verkeersregels moeten houden. Hier is dus geen afwijkend beleid voor. In voorkomend geval is het aan de politiefunctionaris om te beoordelen of er proces-verbaal wordt opgemaakt of niet en dat zal voornamelijk afhangen van een eventuele gevaarstelling die door de overtreding ontstond of niet. Los van bovenstaande gaat het op Texel om dermate korte afstanden, dat een verschil van 20 km/h niet echt het verschil zal maken.

1.4 Tijdswinst 80 km/u vs 60 km/u

Hoeveel tijd scheelt het eigenlijk als je maar 60 km/u op Texel mag rijden? In variant 1 wordt voorgesteld om op veel wegen in buitengebied de maximum snelheid terug te brengen. Het blijkt dat de toename in reistijd door de korte afstanden op Texel beperkt is. Hieronder een overzicht van reistijd tussen een aantal plaatsen in de huidige situatie en indien de maatregelen behorende bij variant 1 uitgevoerd zijn.

Van - Naar	Huidige situatie	Variant 1	Vershil
Oosterend - Den Burg	4:36	5:30	54 seconden
Den Hoorn - Den Burg	3:00	4:00	60 seconden
Oudeschild - Den Burg	1:49	2:12	23 seconden

In de tabel is ervan uitgegaan dat indien de maximum snelheid 80 km/u is dit ook de gemiddelde snelheid is die gereden wordt. In de praktijk is dat natuurlijk niet zo en zal het gemiddelde lager liggen. Het verschil in seconden zal in de praktijk dus lager zijn. Daarnaast zal bij een maximum snelheid van 60 km/u de gemiddelde

snelheid over een bepaald tracé dicht bij het maximum zitten in vergelijking met 80 km/u. Het verschil zal hierdoor in de praktijk nog minder zijn dan in de tabel is opgenomen.

Er is geen onderscheid in reistijd tussen De Cocksdorp - Den Burg omdat in Variant 1 de snelheid ook 80 km/u blijft. Hetzelfde geldt voor De Koog - Den Burg, deze blijft ook 80. Idem voor Den Burg - 't Horntje, ook de Pontweg blijft 80 km/u. Deze opties zijn gelet hierop niet in de tabel opgenomen.

1.5 Kogerstraat

Het college heeft In afwijking van het advies van Goudappel Coffeng (zoals opgenomen in het wegencategoriseringsplan) besloten in verband met de verkeersveiligheid de Kogerstraat te categoriseren als erftoegangsweg en de maximum te verlagen van 50 naar 30 kilometer per uur.

2 Verschillende mogelijkheden

2.1 Uitgangspunten / doelstellingen

Bij het opstellen van scenario's zijn twee hoofdzaken van belang. Enerzijds is dat de veiligheid van de Texelse weggebruikers en anderzijds de specifieke Texelse situatie. Afhankelijk van een afweging tussen beide zaken zijn een drietal scenario's opgesteld.

Het spreekt voor zich dat een veilig wegennet voor elke weggebruiker het uitgangspunt is. Het moet voor iedereen veilig zijn om zich over Texel te bewegen zowel met de auto als de fiets. Om dit te bewerkstelligen zijn er in Nederland richtlijnen voor de inrichting van wegen; Duurzaam Veilig (zie vorige hoofdstuk).

Texel heeft een karakteristiek landschap, dat willen we graag behouden. Bij allerlei ontwikkelingen vormen de Texelse kernwaarden een belangrijk uitgangspunt waar rekening mee gehouden wordt. Zo zijn de rust en ruimte, de rijkdom aan natuur en cultuurlandschappen, de Texelse identiteit en het eilandkarakter belangrijke uitgangspunten voor het behoud van het karakteristieke Texel.

Wij zetten het kleinschalig karakter van Texel voorop. Texel is geen snelweg, bovendien sluit dit aan op het beheer en kostenplaatje van de door de raad vastgestelde beheerplannen.

Naast deze twee belangrijke aspecten zijn ook andere onderwerpen meegenomen bij het opstellen van de varianten. Deze zijn onder andere:

- Goede bereikbaarheid dorpen voor alle weggebruikers
- Goede bereikbaarheid nood- en hulpdiensten
- Beheer en onderhoud
- Kosten
- Duurzaamheid
- Toerisme

Al deze onderwerpen zijn nader uitgewerkt in het rapport 'Wegencategoriseringsplan Texel 2019'.

2.2 Uitwerking varianten

Uitgangspunt bij alle varianten is een sobere uitvoering van de maatregelen. Indien een weg de categorie gebiedsontsluitingsweg krijgt (is een verbindingsweg met een belangrijke doorgaande functie waar veel verkeer over rijdt) is bij alle varianten uitgegaan van de bijbehorende minimale eisen. Dit om de wegen beter te laten aansluiten bij de specifieke Texelse (landschappelijke) situatie. Hierdoor zullen deze wegen ten opzichte van de Pontweg (deze is als gebiedsontsluitingsweg ingericht) circa 1 meter minder breed worden.

Tevens wordt bij alle scenario's als uitgangspunt gehanteerd dat de Nieuwlanderweg en de Postweg opgewaardeerd worden tot gebiedsontsluitingsweg. Deze maatregelen en bijbehorende kosten vormen geen onderdeel van deze notitie / de uitgewerkte varianten.

2.2.1 Variant 1: 80 km/u waar het moet, overige wegen 60 km/u

Belangrijk uitgangspunt bij dit scenario is dat alleen die wegen waar het -gelet op de hoeveelheid verkeer- opgewaardeerd worden tot gebiedsontsluitingsweg waar 80 km/u gereden mag worden. Alle wegen opwaarderen tot 'Pontweg'-inrichting is niet wenselijk. De uitstraling, beleving en ruimtegebruik hebben grote impact op het unieke Texelse landschap. Gelet op het grote aantal auto's dat gebruik maakt van de Nieuwlanderweg-Postweg en het feit dat deze wegen met name gebruikt worden als doorgaande verbinding naar De Cocksdorp wordt voorgesteld deze wegen te categoriseren als belangrijke verbindingsweg waar 80 km/uur gereden mag worden. De overige wegen in het buitengebied worden ten opzichte van deze wegen veel minder intensief gebruikt. Voorgesteld deze wegen niet te verbreden zodat de impact op het Texelse

landschap zo minimaal mogelijk is. De maximum snelheid op deze wegen zal teruggebracht worden naar 60 km/uur, waardoor de wegen niet verbreed hoeven te worden. De doorgaande wegen tussen de dorpen zullen wel als voorrangsweg uitgevoerd worden waardoor een goede bereikbaarheid gewaarborgd is.

Concreet komt het erop neer dat de:

- Pontweg, Postweg en Nieuwlanderweg gebiedsontsluitingswegen worden waar 80 km/u gereden mag worden;
- De Postweg en de Nieuwlanderweg zullen verbreed worden;
- De Hoofdweg en andere verbindingswegen tussen de dorpen worden erftoegangswegen waar 60 km/u gereden mag worden.

Om dit te realiseren zijn de volgende maatregelen noodzakelijk:

- 60 km borden in frame, andere zijde 30, 50, 80 km bord, weerskanten van de weg;
- Gebieden met een zone-aanduiding op de weg aangeven;
- Kantbelijning op de Hoofdweg;
- Op de verbindingswegen kantbelijning;
- Beperkte toepassing drempels op verbindingswegen;
- Kruispunten Hoofdweg uitgevoerd met een plateau vanwege verkeersveiligheid;
- Beperkte toepassing verhoogde kruispuntsplateaus op met name Schorrenweg en dijkwegen.

De kosten die deze variant met zich meebrengt bedragen circa € 930.000,--. In bijlage 1 is een kaartje met de maatregelen opgenomen.

In deze variant is zo goed mogelijk een balans proberen te vinden tussen enerzijds veiligheid en anderzijds andere voor Texel belangrijke onderwerpen zoals: landschap, kernwaarden, duurzaamheid, toerisme etc.

2.2.2 Variant 2: Naar de dorpen 80 km/u, overige wegen 60 km/u

Verskil met variant 1 is dat alle dorpen bereikbaar worden met een gebiedsontsluitingsweg waar 80 km/u gereden mag worden.

Concreet komt het erop neer dat de

- Verbindingswegen tussen de dorpen worden gebiedsontsluitingswegen waar 80 km/u gereden mag worden. Hiervoor is het noodzakelijk om een aantal wegen met 1,5 meter te verbreden.
- Dit zijn de Oosterenderweg, Schilderweg, Hoornderweg en Laagwaalderweg.
- Het is niet nodig om de Waalderweg en Kleiweg te verbreden, deze hebben al de juiste breedte.
- De Zaandammerdijk en Hoofdweg zullen uitgevoerd worden als erftoegangsweg waar 60 km/u gereden mag worden.

In deze variant is de keuze gemaakt één weg naar Den Hoorn (de Hoornderweg) te verbreden en niet de Westerweg.

Om dit te realiseren zijn de volgende maatregelen noodzakelijk.

- Verbreden Oosterenderweg, Schilderweg, Hoornderweg en Laagwaalderweg.
- 60 km borden in frame, andere zijde 30, 50, 80 km bord, weerskanten van de weg.
- Kantbelijning op de Hoofdweg en kruispunten uitgevoerd als plateau om veiligheidsredenen.
- Beperkte toepassing verhoogde kruispuntsplateaus op met name Schorrenweg en dijkwegen.

De kosten die deze variant met zich meebrengt bedragen circa €18.500.000,--. In bijlage 2 is een kaartje met de maatregelen opgenomen.

Ten opzichte van variant 1 scoort deze variant minder op de volgende punten:

1. Texelse kernwaarden;
2. Impact op Texelse landschap;
3. Duurzaamheid;
4. Kosten.

2.2.3 Variant 3: Zoveel mogelijk 80 km/u op Texel

Uitgangspunt bij deze variant dat zoveel mogelijk wegen opgewaardeerd worden tot gebiedsontsluitingsweg zodat op zoveel mogelijk wegen op Texel 80 km/u gereden mag worden.

Concreet komt het erop neer dat de

- Hoofdweg wordt 80 Min - is 6 m, geen wegverbreding, wel vrijliggend fietspad;
- Verbindingswegen tussen de dorpen worden 80 Min wegen, verbreden met 1,5 m;
- Dit zijn de Oosterenderweg, Schilderweg en de Hoornderweg;
- N.B. Waalderweg en Kleiweg zijn al 6 m. Geen verbreding;
- Plus andere wegen die 80 worden: Westerweg, Hoofdweg plus Zaandammerdijk, Ruigendijk en de Redoute.
- Alle andere wegen op Texel zullen ingericht worden als erftoegangsweg waar 60 km/u gereden mag worden.

Sobere uitvoering - Maatregelen:

- 60 km borden in frame, andere zijde 30, 50, 80 km bord, weerskanten vd weg;
- Dubbele asstreep en kantbelijning op de Hoofdweg, Waalderweg en Kleiweg koudplast;
- Entree zijwegen Hoofdweg uitgevoerd met een drempel vanwege verkeersveiligheid;
- Beperkte toepassing verhoogde kruispuntsplateaus op met name Schorrenweg en dijkwegen.

De kosten die deze variant met zich meebrengt bedragen circa € 40.000.000,--. In bijlage 3 is een kaartje met de maatregelen opgenomen.

Ten opzichte van variant 1 scoort deze variant minder op de volgende punten:

1. Texelse kernwaarden;
2. Impact op Texelse landschap;
3. Duurzaamheid;
4. Toerisme;
5. Kosten.

2.2.4 Variant 4: Alles laten zoals het is

Uitgangspunt bij deze variant is dat de wegen op Texel niet aangepast zullen worden en alles bij het oude gelaten wordt. In deze variant wordt niet voldaan aan de uitgangspunten van Duurzaam Veilig. De snelheid wordt niet aangepast, wegen worden niet verbreed.

Consequentie hiervan is dat indien zich ongelukken voordoen de gemeente aansprakelijk gesteld kan worden voor de gevolgen hiervan. Een bestuursorgaan kan -zoals eerder vermeld is- bij de uitoefening van zijn bevoegdheid immers niet zonder meer voorbijgaan aan dergelijke richtlijnen. Mede gelet op hetgeen opgenomen is in de gedragscode openbaar bestuur lijkt deze variant niet voor de hand te liggen.

2.3 Hoe te bekostigen ?

Tussen de verschillende varianten zit veel verschil in de benodigde maatregelen en de hiermee gepaard gaande kosten. De kosten van de varianten variëren tussen de € 900.000,-- en € 40.000.000,--.

Om inzicht te krijgen in de jaarlijkse lasten en hoe deze bekostigd kunnen worden is het volgende van belang. De gemeente kan op drie manier de inkomsten verhogen: OZB, toeristenbelasting en parkeertarief. Om inzicht te krijgen in de financiële gevolgen kan grofweg worden uitgegaan van de volgende getallen.

- | | |
|---------------------------------|--|
| 1. OZB verhogen: | 23,2 % verhoging voor elke 10 milj. investering |
| 2. Parkeervignet verhogen: | € 3,02 verhoging voor elke 10 milj. investering. |
| 3. Toeristenbelasting verhogen: | € 0,13 verhoging voor elke 10 milj. investering. |

2.4 Nadere uitwerking

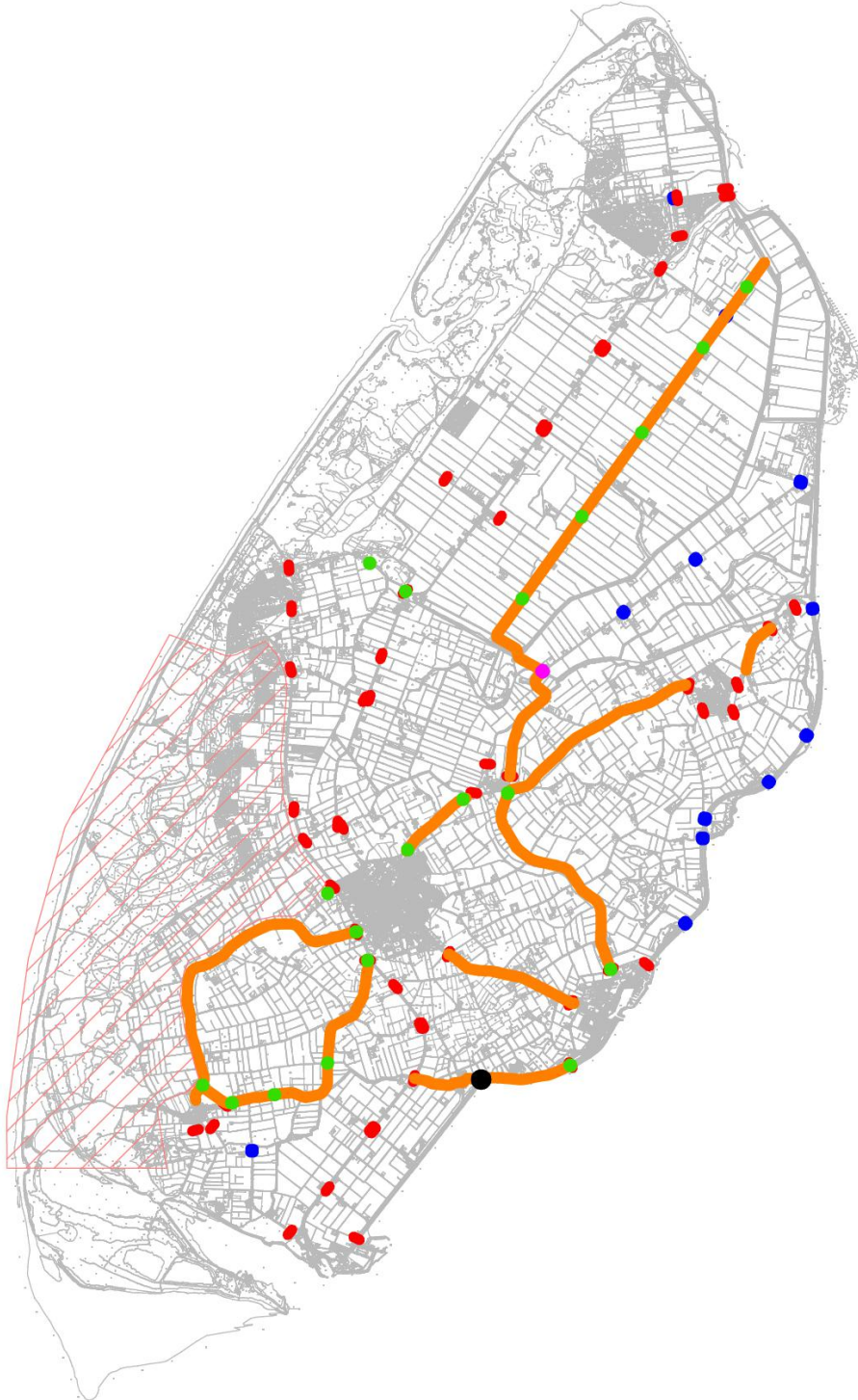
De drie varianten zijn uitgewerkt. Elke variant heeft zijn eigen voor- en nadelen. Op basis van hetgeen in deze notitie is opgenomen en de uitkomsten van de gesprekken met de verschillende partijen op Texel zal het college de raad adviseren een bepaalde variant nader uit te werken. Het besluit hierover zal direct na de zomerperiode 2019 plaatsvinden.

Bijlage 0: Legenda bij kaarten

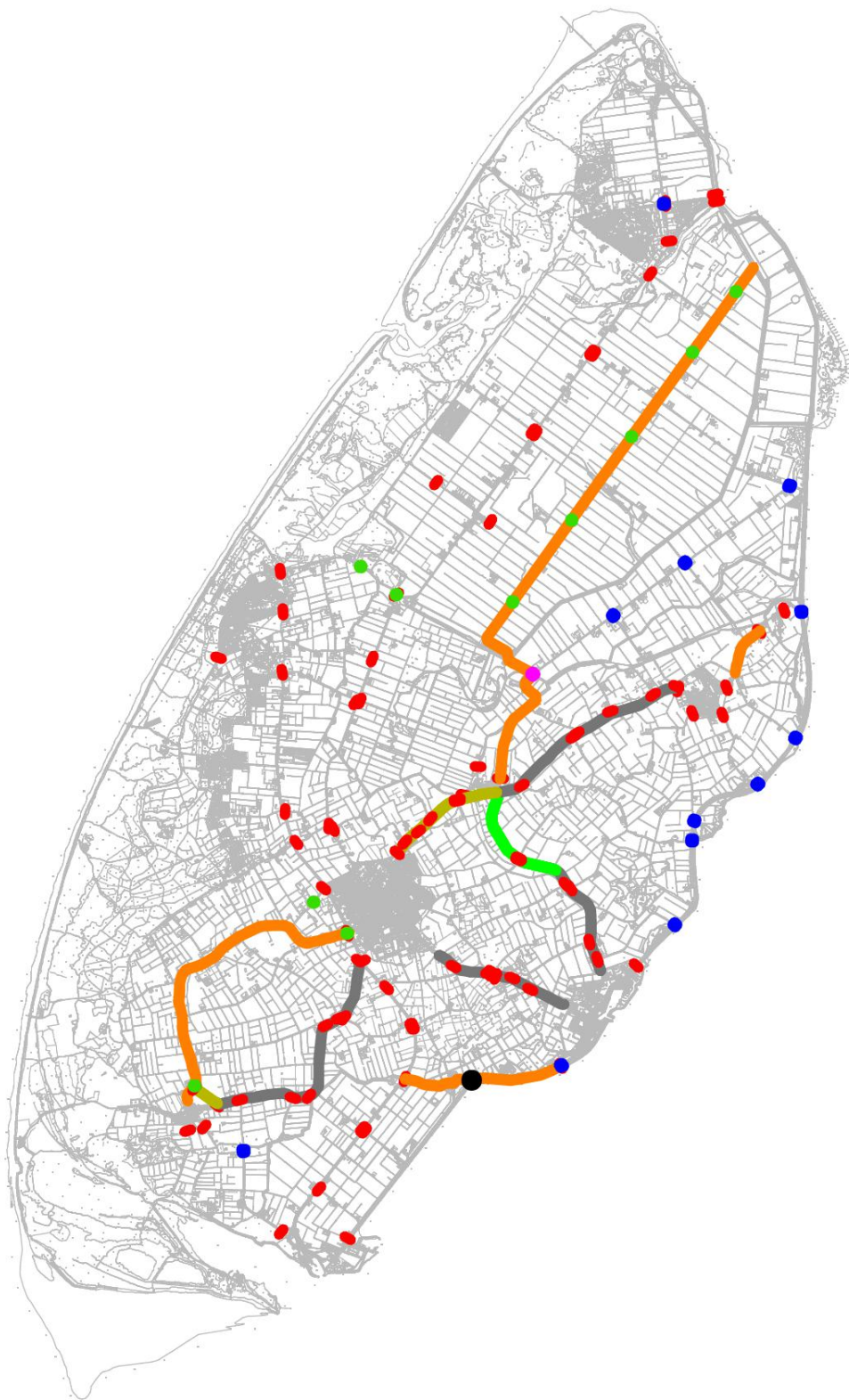
	Plaatsen van dubbele borden
	Aanbrengen van drempel
	Aanbrengen van plateau
	Aanbrengen van nep plateau
	60 km/uur kant belijning
	80 km/uur geen verbreding
	80 km/uur verbreding
	Extra fietspad aanbrengen

Bijlage 1: Overzicht maatregelen 60 km/u

Variant 1 - huidig voorstel



Bijlage 2: Naar de dorpen 80 km/u



Bijlage 3: Zoveel mogelijk 80 km/u op Texel

