

Wegencategoriseringsplan Vragen PvdA:

1. Vorig jaar heeft de raad de wegenbeheerplannen vastgesteld, inclusief bijbehorende budgetten. Kunt u inzichtelijk maken of het voorliggende voorstel positieve, dan wel negatieve effecten heeft op deze budgetten?
De budgetten voor wegenbeheer zijn in het licht van Duurzaam Veilig opnieuw bekeken en zijn verwerkt in de genoemde varianten. Het voorstel van het college om te kiezen voor variant 1 past binnen het budget van het wegenbeheerplan (behoudens onvoorziene zaken).
2. Vorig jaar heeft de raad ook gesproken over de vervanging van Postweg en Nieuwlanderweg. Kunt u deze (verwachte) kosten in een overzicht presenteren met de hier voorliggende voorstellen voor inrichting van deze wegen?

Om bij de inrichting van zowel de Postweg als de Nieuwlanderweg als '80 km/u weg' te voldoen aan de Duurzaam Veilig richtlijnen spelen verschillende zaken:

- **Om te voldoen aan de richtlijnen zal het traject moeten worden verbreed, wat ten koste gaat van agrarische grond. Agrarische grond opofferen is onwenselijk. Daarnaast is het nog maar de vraag of grondeigenaren bereid zijn medewerking te verlenen.**
- **Daar waar verbreding niet mogelijk is, zou dit kunnen worden ondervangen door geleiderails. Dit heeft echter andere nadelen zoals hogere beheerkosten (denk aan gecompliceerde maaierwerkzaamheden) en minder passend in het open landschap.**
- **Er zal een forse operatie noodzakelijk zijn om de aanwezige kabels en leidingen om te leggen. Liander heeft al aangegeven dat dit zal leiden tot een vertraging van minimaal 40 weken.**

Extra kosten

Voor de Nieuwlanderweg is onderzocht wat het verschil in kosten is tussen 60 km/u en 80km/u, deze bedragen circa 2 miljoen euro. De Postweg inrichten naar 80 km/u is nog gecompliceerder. Dat maakt het lastig om daarop een goede berekening los te laten. Een eerste grove indicatie is dat dit tenminste € 2.500.000 meer zal kosten. Dit bedrag kan echter ook veel hoger uitkomen.

3. Tussen de verbindingswegen naar de dorpen liggen veel kleine weggetjes. Vaak zo smal dat 50 km per uur in de praktijk al teveel is. In het voorstel worden deze ook 60 km per uur. Is overwogen deze nog verder in snelheid af te waarderen?
In de systematiek van Duurzaam Veilig zijn er voor de wegen in het buitengebied twee mogelijkheden: 60 of 80 km/u. Het is niet gebruikelijk om hier van af te wijken.
4. Als alles op het eiland 60 km per uur wordt, betekent dit dat alle kruisingen dan gelijkwaardig worden, of blijven er bepaalde wegen voorrangswegen?
In principe zijn de kruisingen bij erftoegangswegen (de wegen waar 60 km/u gereden mag worden) gelijkwaardig. Er kan echter voor gekozen worden om bijvoorbeeld de wegen tussen de dorpen als voorrangsweg te bestemmen zodat de doorstroming (en daarmee de bereikbaarheid van de dorpen) verbeterd wordt. Dit wordt ook zo voorgesteld in het voorliggende plan.
5. Het feit dat de Pontweg geschikt is voor 80 km per uur, betekent niet dat dit ook moet. Is overwogen om voor de duidelijkheid alles op het eiland 60 km per uur te maken? Zo nee, waarom niet?
Gelet op de inrichting en functie van de weg is het niet logisch om de maximum snelheid op de Pontweg te verlagen tot 60 km/u.

6. In eerdere voorstellen is gesproken over het aanbrengen van fietsstroken op diverse kleinere wegen op Texel. Als positieve bijvangst bij het verlagen van de snelheid. Is daar in het huidige voorstel ook nog sprake van? En zo ja, is dit opgenomen in de kosten van beheer en onderhoud?
Het wegcategoriseringsplan vormt de basis voor de inrichting van wegen en fietspaden. Na besluitvorming in de raad zal een verdere uitwerking (projectmatig per weg(gedeelte)) volgens het vastgestelde wegcategoriseringsplan plaatsvinden. Het aanbrengen van fietsstroken op kleinere wegen is nu niet opgenomen in de beheerplannen.
7. Niet alleen het autoverkeer neemt toe, ook het fietsverkeer. In het wegcategoriseringsplan staan drie door de fietsbond gesignaleerde knelpunten. Twee daarvan betreffen oversteken van de Pontweg. Dit is lastig vanwege het drukke autoverkeer en het gevolg is dat fietsers tegen de rijrichting op het fietspad rijden. In het voorstel zijn daar geen oplossingen voor opgenomen. Waarom niet?
Het wegcategoriseringsplan vormt de basis voor de inrichting van wegen en fietspaden. Na besluitvorming in de raad volgt een nadere uitwerking (projectmatig per weg(gedeelte)) waarbij dit soort knelpunten worden meegenomen.
8. Een oplossing kan zijn de fietspaden langs de Pontweg tussen De Koog en Den Burg op te waarden naar tweerichtingsverkeer. Is dit een oplossing die bij u de revue is gepasseerd en: wat zou daarvoor nodig zijn?
Zie antwoord onder 7.