

Wegencategoriseringsplan Texel 2019



Nota inspraakreacties

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	3
2	Samenvatting / algemene lijn.....	4
3	Voorgestelde wijzigingen in conceptplan.....	5
4	Inspiraak.....	7
	Inspiraaker 1 1843220	7
	Inspiraaker 2 1851478	8
	Inspiraaker 3 1851485	9
	Inspiraaker 4 1853241	10
	Inspiraaker 5 1853177	11
	Inspiraaker 6 1851543	12
	Inspiraaker 7 1853114	13
	Inspiraaker 8 1853788	14
	Inspiraaker 9 1853673	15
	Inspiraaker 10 1853668	16
	Inspiraaker 11 1853560	17
	Inspiraaker 12 1853531	18
	Inspiraaker 13 1853259	19
	Inspiraaker 14 1950751	20

1 Inleiding

De huidige categorisering van het Texelse wegennet dateert uit 1999. In het wegcategoriseringsplan wordt de functie van de weg en in het verlengde daarvan de inrichting en de maximum snelheid van de weg vastgesteld. 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 om het wegcategoriseringsplan te actualiseren zodat beide plannen de basis kunnen vormen voor de maatregelen die de komende jaren uitgevoerd zullen gaan worden.

Het concept wegcategoriseringsplan Texel 2019 is in overleg met de stakeholders op het eiland opgesteld. Op verzoek van de planningscommissie van augustus 2019 heeft het concept wegcategoriseringsplan Texel 2019 vanaf 2 september 2019 gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Ingezetenen, belanghebbenden en organisaties zijn in de gelegenheid gesteld gedurende deze periode op het plan te reageren.

Dit heeft 14 inspraakreacties opgeleverd. Alle reacties zijn beoordeeld, waarbij is nagegaan óf en hóe het plan bijgesteld moet worden.

Deze reactienota is het eindresultaat van een brede interactieve voorbereiding met het maatschappelijk middenveld, zowel voorafgaand aan het opstellen van het concept wegcategoriseringsplan met de stakeholders alsmede tijdens de ter inzage legging van het concept. De reactienota inclusief de voorgestelde wijzigingen als gevolg van de brede inspraak worden vastgesteld door het college. Vervolgens wordt het definitieve wegcategoriseringsplan Texel 2019 ter besluitvorming aan de gemeenteraad aangeboden.

2 Samenvatting / algemene lijn

In totaal zijn er 14 inspraakreacties ingediend. Veel van deze reacties gaan over de categorie (en daarmee de maximum snelheid) van de wegen zowel binnen als buiten de kom. Op Texel is sprake van twee soorten (categorieën) wegen:

Soort weg	Binnen bebouwde kom	Buiten bebouwde kom
Erftoegangsweg	30 km/u	60 km/u
Gebiedsontsluitingsweg	50 km/u	80 km/u

Aan deze verschillende categorieën worden verschillende eisen onder andere qua breedte gesteld. Over een gebiedsontsluitingsweg gaat in het algemeen meer verkeer, heeft een andere inrichting en is breder dan een erftoegangsweg. Een grote meerderheid van de insprekers is van mening dat het niet wenselijk is om de wegen in het karakteristieke Texelse landschap te gaan verbreden a la Pontweg. Het verbreden van de wegen heeft een dermate groot impact op het landschappelijke beeld dat de meerderheid dat niet wenselijk vindt. De enige wegen die -gelet op de hoeveelheid verkeer- naast de Pontweg in aanmerking komen voor de categorie gebiedsontsluitingsweg zijn de Nieuwlanderweg en de Postweg.

Gelet op de impact voor het landschap wordt voorgesteld de Postweg niet te categoriseren als gebiedsontsluitingsweg maar als erftoegangsweg, waarbij de breedte van de weg ingepast wordt in het landschap. Indicatief komt het op neer dat de huidige breedte inclusief de graskeien de nieuwe breedte van de asfaltweg wordt waarbij een maximum snelheid van 60 km/u gehanteerd zal worden. Voor de Nieuwlanderweg geldt dat deze sinds jaar en dag al de benodigde breedte voor een gebiedsontsluitingsweg heeft. De impact op het landschap om deze te categoriseren als gebiedsontsluitingsweg is hier kleiner als bij de Postweg. Gelet hierop wordt voorgesteld de Nieuwlanderweg te categoriseren als gebiedsontsluitingsweg waar 80 km/u gereden mag worden. Een meerderheid van de insprekers geeft aan voorstander van deze oplossing te zijn. De reistijd tussen De Cocksdorp en Den Burg/'t Horntje zal als gevolg hiervan toenemen met circa 1 minuut.

Daarnaast is het grootste deel van de insprekers voorstander om in de dorpen een snelheid van 30 km/u te hanteren. Dit komt de eenduidigheid ten goede en heeft ook een positieve uitwerking op fietsverkeer. Op de meeste wegen binnen de bebouwde kom is de maximum snelheid al 30 km/u. Binnen de bebouwde kom is er echter wel onderscheid in wegen. Zo zijn er echte woonstraten en straten met een meer 'doorstromende' functie.

Wat betekent dat concreet?

Ten opzichte van de huidige situatie betekent dit:

1. Pontweg en Nieuwlanderweg geen wijziging, blijft gebiedsontsluitingsweg waar de maximum snelheid 80 km/u bedraagt;
2. Alle overige wegen buiten de bebouwde kom zullen gecategoriseerd worden als erftoegangsweg. Bij werkzaamheden aan de wegen (renovatie/revitalisatie) van de wegen zal dit het uitgangspunt voor de inrichting zijn. De maximum snelheid op deze wegen zal 60 km/u bedragen.
3. Binnen de bebouwde kom zal de maximum snelheid waar dat kan teruggebracht worden naar 30 km/u. De meeste wegen binnen de kom voldoen hier al aan. Er is echter wel onderscheid in wegen, sommige zijn echte woonstraten, andere hebben een meer 'doorstromend' karakter. Als aanpassingen worden gedaan door inhoudelijke redenen (bijvoorbeeld aanpassing in riolering) aan deze wegen (waar de maximum snelheid nu 50 km/u is), wordt bekeken of 30 km per uur inrichting op die plaatsen kan. Mocht dit niet haalbaar zijn dan zal de snelheid op 50 km/u gehandhaafd blijven. Net ingerichte 50km per uur wegen worden daarin niet meegenomen (zoals de Bernardlaan). Het betreft de volgende wegen:
 - Den Burg: Bernhardlaan, Beatrixlaan, Emmalaan, Schilderend, Waalderstraat, Gasthuisstraat en Keesomlaan.
 - Oudeschild: Bolwerk, Schilderweg, Mieland, IJsdijk en De Vang.
 - De Koog: Pontweg en Dorpstraat.
 - De Cocksdorp: Postweg binnen bebouwde kom Zuid-Eierland.

3 Voorgestelde wijzigingen in conceptplan

De inspraakreacties geven aanleiding tot het aanpassen van het concept wegencategoriseringsplan op de volgende onderdelen:

1. Binnen de bebouwde kom zal de maximum snelheid waar dat kan teruggebracht worden naar 30 km/u. De meeste wegen binnen de kom voldoen hier al aan. Er is echter wel onderscheid in wegen, sommige zijn echte woonstraten, andere hebben een meer 'doorstromend' karakter. Als aanpassingen worden gedaan door inhoudelijke redenen (bijvoorbeeld aanpassing in riolering) aan deze wegen (waar de maximum snelheid nu 50 km/u is), wordt bekeken of 30 km per uur inrichting op die plaatsen kan. Mocht dit niet haalbaar zijn dan zal de snelheid op 50 km/u gehandhaafd blijven. Net ingerichte 50km per uur wegen worden daarin niet meegenomen (zoals de Bernardlaan).
2. Figuur 3.1 wordt aangepast waarbij de huidige maximum snelheid in de Kogerstraat niet 50 maar 30 km/u is;
3. De wegen in het buitengebied zullen (behoudens de Pontweg en de Nieuwlanderweg) gecategoriseerd worden als erftoegangsweg waarbij de maximum snelheid 60 km/u bedraagt.

4 Inspraak

Inspreker 1 1843220

Inspraak

1. Voorkeur voor variant 1;
2. Het is goed dat de CROW richtlijnen niet dogmatisch worden opgevolgd en een Texelse invulling krijgen;
3. Het tabelletje waarmee beoogd wordt aan te tonen dat het om verwaarloosbare verschillen in de reistijd gaat tussen 60 en 80km/u haalt niet weg dat het uiterst relevante verschillen zijn voor alle vervoer waar elke minuut telt (zoals brandweer, ambulance, politie, openbaar vervoer en personeel van die diensten dat zich met spoed naar hun basisstation moet begeven (denk ook aan KNRM, extra boot TESO);
4. Het terugbrengen van de maximum snelheid tot 60km/u op alle andere wegen dan Pontweg, Nieuwlanderweg en Postweg is een maatregel met te verstrekende gevolgen niet alleen voor bovengenoemde diensten maar ook voor t bedrijfsleven dat zich beroepshalve verplaatst;
5. Er zou een onevenredig grote handavingsinspanning nodig zijn om toerist en Texelaar te binden aan 60km/u. Het is niet realistisch ervan uit te gaan dat een dergelijke inspanning kan worden geleverd;
6. 60 km/u is eveneens niet realistisch op de wegen tussen de dorpen die als voorrangsweg worden opgewaardeerd: dat is alleen maar een uitnodiging om juist harder dan 60km/u te rijden;
7. Voorkeur voor 80km/u op de verbindingswegen van/naar Den Burg en de dorpen zonder aanpassingen in de wegbreedte (op zijn best graskeien). Overige wegen 60km/u zonder aanpassingen (op zijn best graskeien);
8. De kostenraming van €930.000,= voor variant 1 lijkt weinig realistisch (typefout?);
9. Inspreker vraagt zich af hoe de planning van de investeringen zich verhoudt tot de kosten van periodiek onderhoud. Vraag me af of er naast financiering uit OZB en/of parkeervignet en/of toeristenbelasting niet ook moet worden gekeken naar bezuinigingsopties: is er geld vrij te maken in de gemeentelijke uitgaven door zaken niet te doen, uit te stellen of goedkoper uit te voeren? Welke financiering kan er vanuit de provincie worden geleverd?

Reactie

1. Voor kennisgeving aangenomen.
2. Voor kennisgeving aangenomen.
3. Zoals aangegeven in de oplegnotitie geldt voor hulpdiensten dat zij (indien zij toestemming krijgen) ontheffing hebben voor het overtreden van de maximum snelheid.
4. De reistijd neemt als gevolg van de voorgestelde wijziging met maximaal 1 minuut toe. Zie voor meer toelichting paragraaf 1.3 van de oplegnotitie.
5. Voor kennisgeving aangenomen.
6. De wegen zullen ook ingericht worden als 60 km weg, dat is nu niet het geval. Bij een inrichting als 60 km weg wordt het logisch om daar maximaal 60 km per uur te rijden.
7. Gelet op de te geringe breedte t.o.v. de CROW normen is dit geen veilige optie.
8. Er is geen sprake van een typefout.
9. In het kader van de begroting wordt ook gekeken naar de mogelijkheden van bezuinigen. Per project zal bepaald worden of en zo ja welke bijdrage de provincie kan leveren.

Standpunt

De inspraakreactie geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het plan.

Inspreker 2 1851478

Inspraak

1. Blij dat de kernwaarden een serieuze rol gespeeld hebben bij het opstellen van het Wegencategoriseringsplan Texel 2019;
2. Blij dat de CROW richtlijnen niet dogmatisch toegepast worden maar een Texelse maatwerkvertaling hebben gekregen;
3. Tegenstander van de varianten 2, 3 en 4;
4. Het is een 'fact of life' dat zich bij de Cocksdorp een recreatiegebied heeft ontwikkeld. Daarom begrip voor dat de Postweg en Nieuwlanderweg een upgrade nodig hebben. Stichting Kernwaarden Texel heeft als eis hierbij dat bij de uitwerking van de upgrade sprake is van een maximale landschappelijke inpassing. Hierbij wordt bedoeld op: zo min mogelijk strepen, kleuren, borden, palen en ander verkeersmeubilair en zo smal mogelijke profielen.

Reactie

1. Voor kennisgeving aangenomen;
2. Voor kennisgeving aangenomen;
3. Voor kennisgeving aangenomen;
4. Bij de uitwerking zal aansluiting gezocht worden bij hetgeen opgenomen is in het Beeldkwaliteitsplan. Uitgangspunt is een goede landschappelijke inpassing van beide wegen.

Standpunt

De inspraakreactie geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het plan.

Inspreker 3 1851485

Inspiraak

1. Houd rekening met stikstof en CO2 uitstoot, laat Texel een voorbeeld zijn;
2. Pontweg, Postweg en Oosterenderweg 80 km/u, rest overal 60 km/u;
3. Binnen de kom overal 30 km/u;
4. Probeer autogebruik door particulieren terug te dringen;
5. Parkeerplaatsen aan de rand van het dorp, dorpskernen autovrij;
6. Richt de wegen ook overeenkomstig de categorie in;
7. In het plan wordt voorgesteld de Kogerstraat als inrikker te zien, dit is onwenselijk;

Reactie

1. Texel zal zeker rekening houden met wetgeving van bovenaf en hierop anticiperen;
2. Zie hetgeen hierover opgenomen is in hoofdstuk 2;
3. Plan zal hierop worden aangepast;
4. Dat is één van de uitgangspunten van het Mobiliteitsplan;
5. Vormt geen onderdeel van het wegcategoriseringsplan;
6. De richtlijnen voor de inrichting van wegen zullen de basis vormen om de inrichting en snelheid met elkaar in overeenstemming te brengen;
7. Het college heeft besloten in afwijking van hetgeen opgenomen is in het wegcategoriseringsplan de Kogerstraat als erftoegangsweg te categoriseren waar de maximum snelheid 30 km/u zal zijn.

Standpunt

De inspraakreactie geeft aanleiding tot de volgende aanpassingen:

1. Binnen de bebouwde kom zal de maximum snelheid waar dat kan teruggebracht worden naar 30 km/u. De meeste wegen binnen de kom voldoen hier al aan. Er is echter wel onderscheid in wegen, sommige zijn echte woonstraten, andere hebben een meer 'doorstromend' karakter. Als aanpassingen worden gedaan door inhoudelijke redenen (bijvoorbeeld aanpassing in riolering) aan deze wegen (waar de maximum snelheid nu 50 km/u is), wordt bekeken of 30 km per uur inrichting op die plaatsen kan. Mocht dit niet haalbaar zijn dan zal de snelheid op 50 km/u gehandhaafd blijven. Net ingerichte 50km per uur wegen worden daarin niet meegenomen (zoals de Bernardlaan).

Inspreker 4 1853241

Inspiraak

1. Verzoek om in het wegcategoriseringsplan de Kogerstraat op te nemen als erftoegangsweg en niet in de oplegnotitie;
2. Verzoek om te onderbouwen waarom het college dit in verband met de veiligheid voorstelt;
3. Onbegrijpelijk dat Kogerstraat als 'inrikker' staat aangegeven;
4. Verzoek om de Kogerstraat als erftoegangsweg te categoriseren;
5. In figuur 3.1 (huidige wegcategorie en snelheid) staat de Kogerstraat aangegeven als 50 km weg, dit is niet juist en moet aangepast worden;
6. Figuur 5.1 (wensbeeld Duurzaam Veilig) staat de Kogerstraat als 50km weg, dit moet 30 km zijn;
7. Er is geen afstemming tussen het wegcategoriseringsplan en het verkeerscirculatieplan;

Reactie

1. Het college heeft besloten om in afwijking van het advies van Goudappel de Kogerstraat op te nemen als erftoegangsweg. Het rapport omvat echter het advies van het bureau. Het bureau is onafhankelijk, het college kan niet verlangen dat het bureau haar advies aanpast. Het college kan wel besluiten het advies niet te volgen en de Kogerstraat als erftoegangsweg te categoriseren. Dat heeft het college ook besloten;
2. Het college acht het -mede gelet op de breedte van de weg en de hoeveelheid fietsers- niet verantwoord de weg te categoriseren als gebiedsontsluitingsweg waar een snelheid van 50 km/u gereden mag worden;
3. In het rapport is het advies van het bureau opgenomen, het college kan hiervan afwijken en gaat dat in het geval van de Kogerstraat ook doen;
4. Het college heeft dit al besloten;
5. In de figuur is de huidige maximum snelheid van de Kogerstraat niet juist opgenomen, dit zal worden aangepast;
6. Het betreft hier het advies van het bureau, het college heeft besloten hiervan af te wijken en de maximum snelheid van 30 km/u in de Kogerstraat in te stellen behorende bij een erftoegangsweg;
7. Dit is niet juist, het wegcategoriseringsplan vormt de basis voor de inrichting van wegen.

Standpunt

De inspraakreactie geeft aanleiding tot de volgende aanpassingen:

1. Figuur 3.1 wordt aangepast waarbij de huidige maximum snelheid in de Kogerstraat niet 50 maar 30 km/u is.

Inspreker 5 1853177

Inspraak

1. Verzoek om de inrichting van de Kogerstraat aan te laten sluiten op de categorie erftoegangsweg;
2. Gelet op het feit dat de Kogerstraat geen ontsluitingsfunctie heeft verzoek om de Kogerstraat te categoriseren als erftoegangsweg;
3. Gelet op de vele uitritten is het niet logisch de Kogerstraat te categoriseren als gebiedsontsluitingsweg.

Reactie

1. De richtlijnen voor de inrichting van wegen zullen de basis vormen om de inrichting en snelheid met elkaar in overeenstemming te brengen;
2. Het college heeft besloten de Kogerstraat te categoriseren als erftoegangsweg;
3. Het college heeft besloten de Kogerstraat te categoriseren als erftoegangsweg.

Standpunt

De inspraakreactie geeft aanleiding tot de volgende aanpassing:

1. De Kogerstraat zal -in verband met de veiligheid- in afwijking van hetgeen door het bureau geadviseerd wordt gecategoriseerd worden als erftoegangsweg waar de maximum snelheid 30 km/u zal bedragen.

Inspreker 6 1851543

Inspraak

1. Inspreker is voorstander van 60 km/u in het buitengebied omdat:
 - a. Het qua tijdswinst niet veel uitmaakt;
 - b. Het een positief effect heeft op de stikstof uitstoot;
 - c. De inrichting van de weg een vriendelijker uitzicht geeft;
 - d. Het zorgt voor duidelijkheid;
 - e. Het scheelt veel geld om dat de wegen niet verbreed hoeven te worden;
 - f. Het voorkomt veel verkeersletsel.

Reactie

1. Het plan zal hierop grotendeels worden aangepast, zie ook hetgeen in hoofdstuk 2 vermeld is.

Standpunt

De inspraakreactie geeft aanleiding tot de volgende aanpassingen:

1. De wegen in het buitengebied zullen (behoudens de Pontweg en de Nieuwlanderweg) gecategoriseerd worden als erftoegangsweg waarbij de maximum snelheid 60 km/u bedraagt.

Inspreker 7 1853114

Inspraak

1. De verlaagde maximum snelheid draagt -indien er niet gehandhaafd wordt- niet bij aan de verkeersveiligheid;
2. De doorstroming van het verkeer wordt minder bij een maximum snelheid van 60 km/u;
3. Bij een maximum snelheid van 60 km/u wordt het onderlinge snelheidsverschil tussen landbouwvoertuigen en auto's te klein wat gevaarlijke situaties op kan leveren;
4. Auto's worden steeds breder, de wegen moeten daarom ook breder worden;
5. Smalle wegen leiden mede in verband met slechte verlichting tot onveilige situaties;
6. Aangeraden wordt het budget in te zetten voor de aanpak van gevaarlijke verkeerssituaties, dat levert een grotere bijdrage dan de nu voorgestelde papier tijger;
7. Gelet op de discussie rond de stikstofaanpak wordt voorgesteld de snelheid nu nog niet omlaag te brengen maar dit als maatregel te doen in het kader van de stikstofaanpak zodat er op Texel ruimte ontstaat voor bijvoorbeeld woningbouw.

Reactie

1. De richtlijnen voor de inrichting van wegen zullen de basis vormen om de inrichting en snelheid met elkaar in overeenstemming te brengen. Van de politiecapaciteit mag de gemeente 10% prioriteren. Eén van deze prioriteiten is verkeersveiligheid;
2. Zie hierover hetgeen vermeld is in paragraaf 1.3 en 1.4 van de oplegnotitie;
3. Landbouwvoertuigen mogen mits ze voldoen aan voorwaarden maximaal 40 km/u rijden waardoor het onderlinge snelheidsverschil voldoende is om voertuigen in te halen;
4. De richtlijnen houden rekening met de steeds breder wordende voertuigen;
5. De richtlijnen voor de inrichting van wegen zullen de basis vormen om de inrichting en snelheid met elkaar in overeenstemming te brengen;
6. In de overleggroep verkeerszaken Texel worden verkeersonveilige situaties besproken en worden maatregelen bepaald;
7. Indien het verlagen van de snelheid bij kan dragen om (stikstof) ruimte te creëren zal dit zeker meegenomen worden bij de discussie rond de stikstofaanpak op Texel.

Standpunt

De inspraakreactie geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het plan.

Inspreker 8 1853788

Inspiraak

1. Spreekt de voorkeur uit voor variant 1 min en ook de Postweg-Nieuwlanderweg te categoriseren als erftoegangsweg met een maximum snelheid van 60km/u omdat:
 - a. De verlaagde snelheid past bij de kernwaarde rust en ruimte;
 - b. Het past bij de kernwaarde landschappelijke kwaliteit, een minder brede weg tast het landschap minder aan;
 - c. Het voordelen heeft in het kader van de stikstofdiscussie. Door het verlagen van de snelheid en daarmee de uitstoot (stikstof) kan er misschien ruimte vrijkomen voor agrarische bedrijven;
 - d. Een lagere snelheid zorgt voor een betere doorstroming van het verkeer;
2. Heeft de voorkeur om de maximum snelheid in de dorpen op maximaal 30 km/u vast te stellen. Het komt de duidelijkheid ten goede en heeft een positief effect op de veiligheid van fietsers.

Reactie

1. De Postweg zal gecategoriseerd worden als erftoegangsweg waar de maximum snelheid 60 km/u zal bedragen;
2. Het plan zal op dit punt worden aangepast.

Standpunt

De inspraakreactie geeft aanleiding tot de volgende aanpassingen:

1. De wegen in het buitengebied zullen (behoudens de Pontweg en de Nieuwlanderweg) gecategoriseerd worden als erftoegangsweg waarbij de maximum snelheid 60 km/u bedraagt;
2. Binnen de bebouwde kom zal de maximum snelheid waar dat kan teruggebracht worden naar 30 km/u. De meeste wegen binnen de kom voldoen hier al aan. Er is echter wel onderscheid in wegen, sommige zijn echte woonstraten, andere hebben een meer 'doorstromend' karakter. Als aanpassingen worden gedaan door inhoudelijke redenen (bijvoorbeeld aanpassing in riolering) aan deze wegen (waar de maximum snelheid nu 50 km/u is), wordt bekeken of 30 km per uur inrichting op die plaatsen kan. Mocht dit niet haalbaar zijn dan zal de snelheid op 50 km/u gehandhaafd blijven. Net ingerichte 50km per uur wegen worden daarin niet meegenomen (zoals de Bernardlaan).

Inspreker 9 1853673

Inspiraak

1. Door verlagen maximum snelheden zal het meer tijd nemen voordat TESO de boot gereed heeft in geval van een calamiteit;
2. Verzoek om toe te staan dat tussen 22:00 en 06:00 TESO medewerkers de maximum snelheid mogen overschrijden.

Reactie

1. De politie geeft aan dat het op Texel om dermate korte afstanden gaat, dat een verschil van 20 km/h niet echt het verschil zal maken. Zie ook hetgeen is opgenomen in paragraaf 1.3 van de oplegnotitie;
2. Zoals in de oplegnotitie is aangegeven zullen de medewerkers van TESO zich gewoon aan de maximum snelheid en andere verkeersregels moeten houden. Hier is dus geen afwijkend beleid voor. In voorkomend geval is het aan de politiefunctionaris (en niet aan de gemeente) om te beoordelen of er proces-verbaal wordt opgemaakt of niet. Dat zal voornamelijk afhangen van een eventuele gevaarzetting die door de overtreding ontstond of niet.

Standpunt

De inspraakreactie geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het plan.

Inspreker 10 1853668

Inspraak

1. Door de voorgestelde verkeersmaatregelen zal de aanrijtijd van de vrijwilligers (die verspreid over het eiland wonen) langer worden;
2. De KNRM benadrukt haar vrijwilligers zich aan de geldende regels en wetten te houden teneinde aansprakelijkheid te voorkomen.

Reactie

1. De politie geeft aan dat het op Texel om dermate korte afstanden gaat, dat de voorgestelde lagere maximum snelheid niet het verschil zal maken;
2. Zoals in de oplegnotitie is aangegeven zullen de vrijwilligers van de KNRM zich gewoon 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. Dat zal voornamelijk afhangen van een eventuele gevaarzetting die door de overtreding ontstond of niet.

Standpunt

De inspraakreactie geeft geen aanleiding tot aanpassen van het plan.

Inspreker 11 1853560

Inspraak

1. Door het verlagen van de maximum snelheid worden de opkomsttijden van de brandweer groter, de consequenties hiervan zijn op dit moment niet goed in te schatten.

Reactie

1. De politie geeft aan dat het op Texel om dermate korte afstanden gaat, dat een verschil van 20 km/h niet echt het verschil zal maken.

Standpunt

De inspraakreactie geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het plan.

Inspreker 12 1853531

Inspiraak

1. Verzoek om wegcategoriseringsplan, oplegnotitie en verkeerscirculatieplan op elkaar af te stemmen;
2. Verzoek om binnen de bebouwde kom de maximum snelheid op 30 km/u in te stellen in die straten waar geen vrijliggend fietspad aanwezig is;
3. Kogerstraat zou een erftoegangsweg moeten worden, geen gebiedsontsluitingsweg;
4. Verzoek om fietspad op het Bolwerk door te trekken tot aan de haven;
5. Verzoek aanpassing entree van Oudeschild vanaf Laagwaalderweg.

Reactie

1. Voor kennisgeving aangenomen;
2. Het plan zal hierop worden aangepast;
3. Het college heeft al besloten het Kogerstraat als erftoegangsweg te categoriseren;
4. Maakt geen onderdeel uit van het wegcategoriseringsplan;
5. Maakt geen onderdeel uit van het wegcategoriseringsplan;

Standpunt

De inspraakreactie geeft aanleiding tot het aanpassen van het plan:

1. Binnen de bebouwde kom zal de maximum snelheid waar dat kan teruggebracht worden naar 30 km/u. De meeste wegen binnen de kom voldoen hier al aan. Er is echter wel onderscheid in wegen, sommige zijn echte woonstraten, andere hebben een meer 'doorstromend' karakter. Als aanpassingen worden gedaan door inhoudelijke redenen (bijvoorbeeld aanpassing in riolering) aan deze wegen (waar de maximum snelheid nu 50 km/u is), wordt bekeken of 30 km per uur inrichting op die plaatsen kan. Mocht dit niet haalbaar zijn dan zal de snelheid op 50 km/u gehandhaafd blijven. Net ingerichte 50km per uur wegen worden daarin niet meegenomen (zoals de Bernardlaan).
2. De Kogerstraat zal worden gecategoriseerd als erftoegangsweg waar de maximumsnelheid 30 km/u zal bedragen.

Inspreker 13 1853259

Inspraak

1. Verzoek om de snelheid op de wegen binnen de kom te verlagen naar maximaal 30 km/u;
2. Verzoek om bij het aanpassen van fietspaden rekening te houden met de kernwaarden;
3. Verzoek om de snelheid op de Pontweg tussen rotonde Akenbuurt en Rozendijk terug te brengen naar maximaal 60 km/u;
4. Verzoek om de maximum snelheid in het buitengebied terug te brengen naar 60 km/u.

Reactie

1. Het plan zal hierop worden aangepast;
2. De kernwaarden worden meegenomen bij het aanpassen van de fietspaden;
3. Het genoemde gedeelte ligt buiten het bebouwde kom gebied van Den Burg, gelet hierop ligt het niet in de rede de maximum snelheid terug te brengen;
4. Het plan zal hierop worden aangepast.

Standpunt

De inspraakreactie geeft aanleiding tot het aanpassen van het plan op de volgende punten:

1. Binnen de bebouwde kom zal de maximum snelheid waar dat kan teruggebracht worden naar 30 km/u. De meeste wegen binnen de kom voldoen hier al aan. Er is echter wel onderscheid in wegen, sommige zijn echte woonstraten, andere hebben een meer 'doorstromend' karakter. Als aanpassingen worden gedaan door inhoudelijke redenen (bijvoorbeeld aanpassing in riolering) aan deze wegen (waar de maximum snelheid nu 50 km/u is), wordt bekeken of 30 km per uur inrichting op die plaatsen kan. Mocht dit niet haalbaar zijn dan zal de snelheid op 50 km/u gehandhaafd blijven. Net ingerichte 50km per uur wegen worden daarin niet meegenomen (zoals de Bernardlaan).
2. De wegen in het buitengebied zullen (behoudens de Pontweg en de Nieuwlanderweg) gecategoriseerd worden als erftoegangsweg waarbij de maximum snelheid 60 km/u bedraagt.

Inspreker 14 1950751

Inspiraak

1. Verzoek om de Postweg zo te categoriseren dat de huidige wegbreedte (inclusief graskeien) in stand blijft, de weg niet verbreden;
2. Verzoek om de maximum snelheid op de Postweg vanaf Zuid-Eierland tot de Slufterweg terug te brengen tot 50 km/u;
3. Verzoek om de maximum snelheid op de overige stukken van de Postweg terug te brengen naar 70 km/u.

Reactie

1. De Postweg zal gecategoriseerd worden als erftoegangsweg waar de maximum snelheid 60 km/u zal bedragen. Indicatief komt het erop neer dat de breedte van een vernieuwde Postweg niet breder zal worden dan de huidige weg inclusief graskeien;
2. De wegen binnen de bebouwde kom zullen gecategoriseerd worden als erftoegangsweg waar de maximumsnelheid 30 km/u zal bedragen. Op de gedeelten van de Postweg buiten de bebouwde kom zal de snelheid teruggebracht worden naar maximaal 60 km/u;
3. Een snelheid van 70 km/u is niet gebruikelijk, de gemeente wil zich wat betreft de snelheid graag houden aan de standaarden. In Nederland wordt buiten de bebouwde kom 60 of 80 km aangehouden, op Texel zullen we deze lijn volgen.

Standpunt

De inspraakreactie geeft aanleiding tot het aanpassen van het plan op de volgende punten:

1. De Postweg zal gecategoriseerd worden als erftoegangsweg (waarbij de huidige breedte van de Postweg (incl. graskeien) bij een reconstructie het uitgangspunt zal vormen);
2. De maximum snelheid op de Postweg zal teruggebracht worden naar 60 km/u;
3. De wegen in het buitengebied zullen (behoudens de Pontweg en de Nieuwlanderweg) gecategoriseerd worden als erftoegangsweg waarbij de maximum snelheid 60 km/u bedraagt.

Ondertekening

Vastgesteld in de openbare vergadering van 26-02-2020,

De griffier,

De voorzitter,