

Amendement

Raad	29-05-2019
8 Goed wonen, goede bereikbaarheid	
Portefeuillehouder	E.P. Kooiman
Zaaknummer	1413818

Bijlagen

Vragen aan het college, schets voorgesteld ontwerp en [foto huidige situatie](#)

Alternatief ontwerp Emmalaan: een verkeerskundig onderzoek waard

In het voorstel voor de inrichting van de Emmalaan is sprake van een aantal uitgangspunten en keuzes, die bij ons al vanaf de eerste schets vragen oproepen. Dat was ook de directe aanleiding om een amendement in te dienen met als titel 'Op een later moment beslissen over de definitieve (Infrastructurele) inrichting gebied Emmalaan' bij de vaststelling van het Bestemmingsplan Den Burg Zuid. De gedachte was: ontwikkelingen in dat gebied (OCT, Sporthal) mogen niet stagneren, maar we willen nog wel spreken over uitgangspunten en ontwerp van de Emmalaan.

Toelichting

Het college stelt in haar advies aan de raad o.a. dit:

'Binnen de bestaande kaders is een optimale inrichting ontworpen die met behoud van voldoende doorstroming zorgt voor meer veiligheid van de deelnemers aan het verkeer, met name (jeugdige) voetgangers en fietsers.'

Onze zorgen hebben juist betrekking op **verkeersveiligheid**. [De vragen die wij op 23 april aan het college](#) hebben gesteld gaan over de keuzes die gemaakt zijn, en de redenen daarvoor, in het oorspronkelijke ontwerp.

Het gaat dan over het **waarom** van **met name** de volgende keuzes - in een gebied dat waar zowel zwaar verkeer, snelverkeer als kwetsbare weggebruikers gebruik van moeten maken:

- 4 toe-uitgangen van het scholen-gebied OSG/OCT die direct uitkomen **op** de Emmalaan (*i.p.v. daarvoor de achterzijde van de scholen te kiezen*)
- Fietssuggestiestroken (*i.p.v. afgescheiden fietspaden*)
- de aanwezigheid van een kleine 30 parkeerplaatsen langs de Emmalaan (tussen scholen en weg; *waarom daar?*)
- de verhoogde stenen middenberm (*waardoor uitwijken nooit mogelijk is*)

Wij hebben natuurlijk geen bestek-tekening gemaakt, dat laten we aan de deskundigen over, maar we hebben als 'kaderstellers' (en 'ervaringsdeskundigen') wel nagedacht over uitgangspunten die wij graag zouden zien als drager van de herinrichting van de Emmalaan, wetend dat er erg veel traag verkeer is (vanwege o.a. de scholen en in de leeftijd van 4 tot 80 jaar) op een ringweg die tevens van scootmobiel tot vrachtauto moet 'vervoeren'.

Wij vinden de volgende uitgangspunten belangrijk:

- om de verkeersveiligheid zo groot mogelijk te maken, komen alle toe- en uitgangen van het OCT en de OSG uit op de *autovrije* weg (aan de achterkant, tussen scholen en sportvelden).
- in het in te richten gedeelte Emmalaan is sprake van **gescheiden** verkeersstromen voor voetgangers, fietsers en auto's. Dus: Fiets- en voetpaden aan beiden kanten van de weg, alsmede een groenstrook ([zie bijlage](#)). Hiertussen *geen enkele kruising/oversteekplaats*.
- tussen rotonde Elemert en het gebied ter hoogte van de Haffelderweg **geen parkeerplaatsen** (behalve dan eventueel op de IJsbaan).
- vanaf rotonde Elemert tot rotonde Pontweg: fiets- en voetpaden aan *beide* zijden van de weg, daar waar mogelijk.
- voor auto's één ingang Parkeerterrein sporthal (te weten: de huidige ingang schietbaan) en twee ingangen Parkeerterrein Gemeentehuis (Tostilaan en gebied t.o. Haffelderweg).
- aan rotonde Elemert een vijfde poot t.b.v. fietsers en voetgangers (geen auto's) en deze laten uitkomen op de huidige weg tussen DEUCE en P-terrein.

- *Optioneel:* [een tweede rotonde 'Gemeentehuis'](#) ter plaatse van de huidige toegang tot het Parkeerterrein (en ter hoogte van de Haffelderweg) - daarmee kunnen dan met name de kruisingen in het huidige zeer onoverzichtelijke gebied veiliger en overzichtelijker worden gemaakt voor fietsers en voetgangers (zowel Texelaar als toerist).

In theorie zou de bestaande asfalt-weg Emmalaan tussen rotonde Elemert en gebied/rotonde haffelderweg/Emmalaan grotendeels gehandhaafd kunnen worden. Indien dat niet past aan vereisten qua uitstraling bijvoorbeeld, zou het aanbrengen van een nieuw laagje rood asfalt met stenen patroon een alternatief kunnen zijn voor verwijderen en bestrating. (Maar: dit is een esthetische kwestie die los staat van bovenstaande uitgangspunten, die mogelijk wel financiële voordelen zou kunnen opleveren).

Spreekt uit:

dat het weliswaar vervelend is dat er nu een vertraging optreedt in de realisatie van de herinrichting van de Emmalaan, maar dat dit een **onvermijdelijke** en noodzakelijke is. Los van het feit dat dit al veel eerder op de agenda van de raad had kunnen staan, vinden wij het essentieel dat zowel het oorspronkelijke ontwerp als het alternatieve ontwerp langs de lat van **verkeersveiligheid** worden gelegd, nu het nog kan.

Besluit

1. ~~het ontwerp voor de herinrichting van de Emmalaan zoals weergegeven in bijlage 1 vast te stellen.~~ nu nog geen besluit te nemen over het ontwerp van de herinrichting van de Emmalaan.
2. het college te vragen op korte termijn (voor eind juni) een externe verkeersdeskundige (die niet eerder betrokken is geweest bij vroegere of lopende infrastructurele projecten van de gemeente Texel) te laten kijken (QuickScan) naar (de uitgangspunten van) het oorspronkelijke ontwerp Emmalaan en het alternatieve ontwerp (in twee varianten: met en zonder een tweede rotonde 'Gemeentehuis'). Elke variant wordt beoordeeld op de mate van verkeersveiligheid (voor alle verkeersdeelnemers) en een schatting van de kosten.
3. dat de bevindingen (het resultaat van hetgeen beschreven is in punt 2) van de externe deskundige worden gepresenteerd *aan* en besproken *met* de raad **en** het college, in een informele setting, ter voorbereiding op openbare besluitvorming.
4. de kosten van dit onderzoek te dekken uit het Onderzoeksbudget van de gemeenteraad 2019.

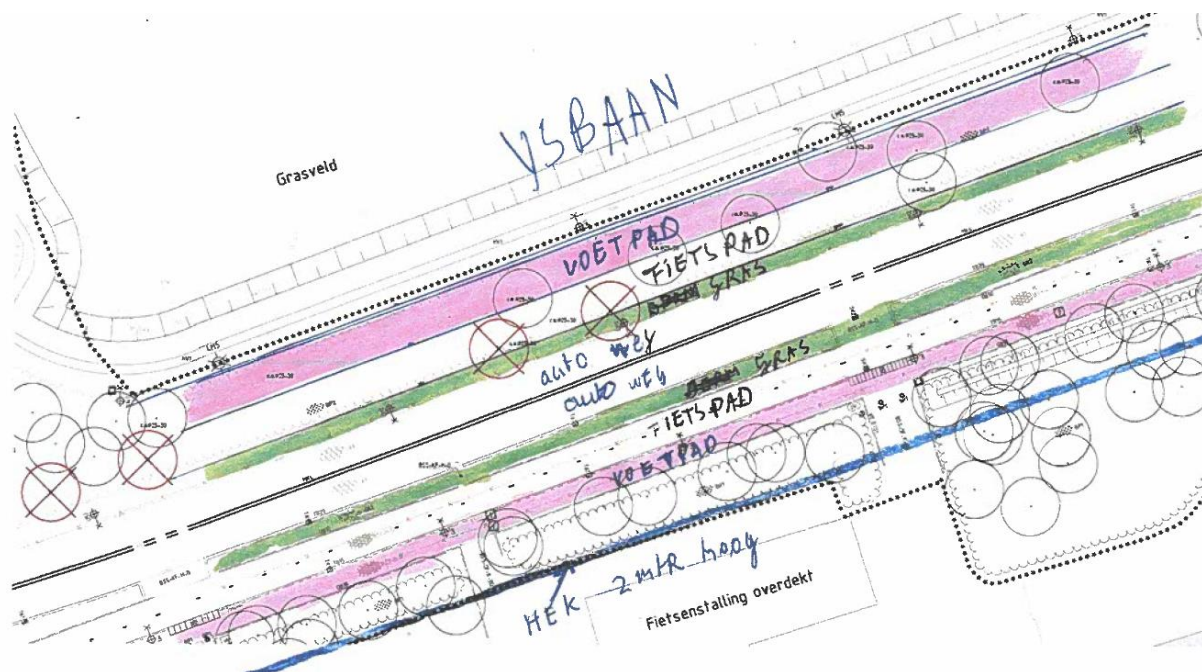
☒ Aangenomen	☐ Verworpen	☐ Aangehouden	☐ Ingetrokken
Stemverhouding Voor 15 : Texels Belang, VVD, PvdA, GroenLinks, CDA, D66 en Texel 2010 Tegen 0 :			

Bijlage 1: Vragen d.d. 23 april van de VVD en de PvdA inzake herinrichting Emmalaan

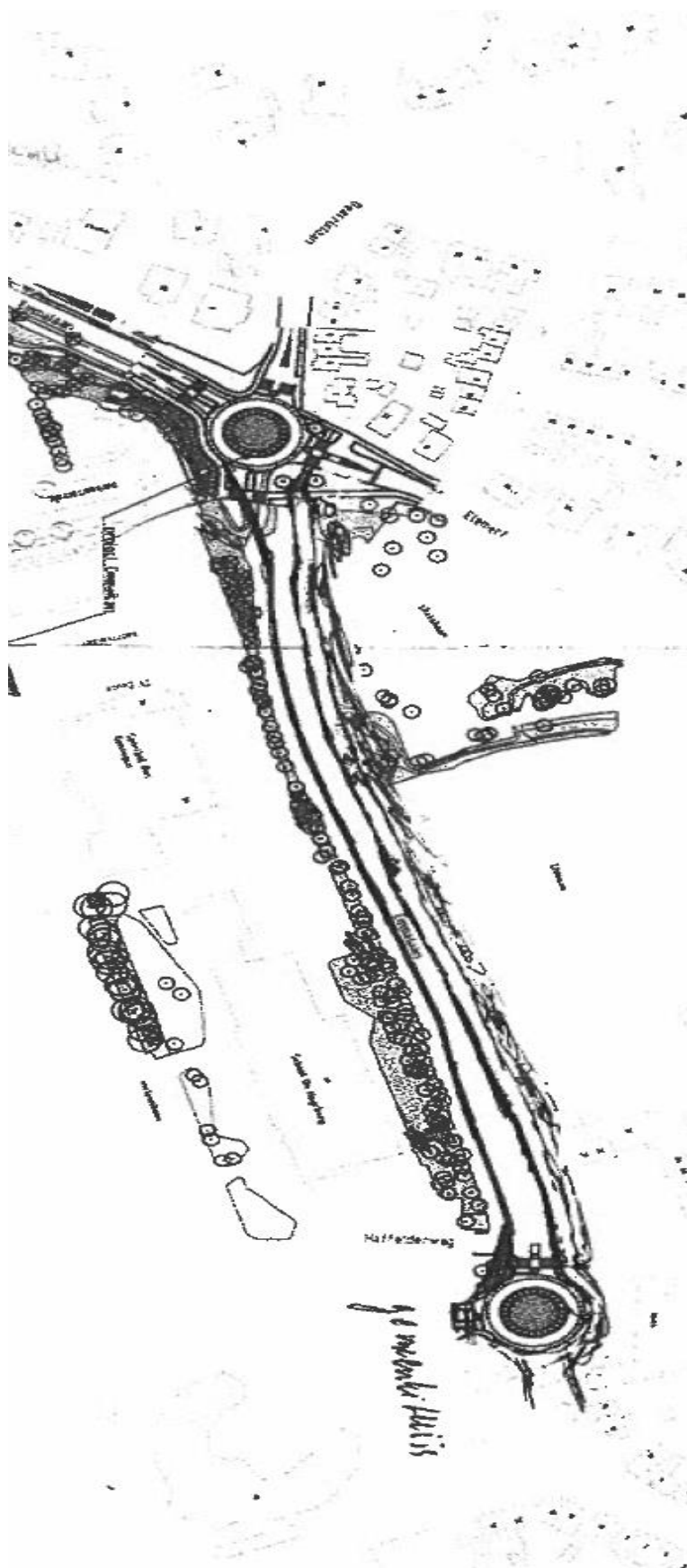
Dit zijn de vragen van de VVD en de PvdA (die dus gaan over het huidige plan, waarvan de aanleg zou starten):

1. Het voorliggende plan heeft zeker 4 toe-uitgangen vanuit het gebied OSG/OCT naar de Emmalaan; wat is daar het nut van c.q. de gedachte achter? Wat waren de argumenten om te kiezen voor ontsluiting van de scholen aan de Emmalaan (drukke ringweg) i.p.v. aan de achterkant?
2. Het voorliggende plan kent fietssuggestie-stroken i.p.v. gescheiden fietspaden. Kunt u uitleggen waarom u daarvoor gekozen heeft (mede gezien vanuit de verkeersveiligheid)?
3. Er liggen parkeerplaatsen langs de rijbaan aan Emmalaan (o.a. parallel aan het te realiseren OCT en de OSG). Waarom heeft u daar P-plaatsen gepland? (en: kunt u hierbij ook aandacht geven aan het aspect verkeersveiligheid en verkeers-overzichtelijkheid? Vanuit een toe- of uitgang kom je als fietser/voetganger uit op de baan met P-plaatsen met daar aan vast direct de Emmalaan)
4. En waarom heeft u niet gekozen voor parkeerplaatsen op (een deel van) de IJsbaan?
5. Is een 5e poot aan de rotonde overwogen (welke dan verkeer geleidt naar de weg die tussen DEUCE en het nu bestaande P-terrein loopt (de weg naar de oude Sporthal, ook), zodat de bestaande uitrit daar -die in het nieuwe plan dus vlak naast de rotonde komt- overbodig is.
6. Wat is het nut en de noodzaak van de verhoogde stenen middenberm (ook hiervoor geldt: o.a. vanuit het perspectief van de verkeersveiligheid; uitwijken is zo bijv. niet mogelijk en de weg is aan weerszijden van de middenberm slechts 3m30, inclusief dus een fietssuggestie-strook).
7. Vanaf de Emmalaan is het in het voorliggende ontwerp mogelijk om vanaf de Emmalaan de P-plaatsen tussen OCT en tennisbanen te bereiken. Waarom is dat nodig?
8. Het gebied gemeentehuis/Haffelderweg is al jaren 'a pain in the ass'. Waarom is gekozen voor uw oplossing i.p.v. bijvoorbeeld een rotonde zoals u aanlegt ter hoogte van Elemert/Notaris?
9. Wij hebben altijd begrepen dat er voor hulpdiensten 3,5 meter wegbreedte noodzakelijk is (hetgeen vooral voor een rondweg extra belangrijk is). Hoe is de vlotte doorgang geborgd van hulpdiensten bij o.a. de delen waar u de verhoogde middenberm heeft geprojecteerd?
10. Moeten voor de aanleg van het huidige ontwerp leidingen verplaatst worden? (die liggen/zouden liggen in de groenstrook die nu tussen Emmalaan en fietspad in gepositioneerd is?)
11. Er staat een uitrit getekend tussen de percelen van SBB en de notaris. Vraag: is de weg die daar loopt (tussen Emmalaan en Molenstraat) een openbare weg of een particuliere weg (van SBB)?
12. Is aan te geven welke kaders vooraf door u zijn meegegeven aan de ontwerpers van het voorliggende plan? (zoals: ontsluiting scholen (via Emmalaan), P-plaatsen (langs de Emmalaan), fietsers (fietssuggestie-stroken i.p.v. gescheiden fietspaden), een middenberm et cetera)

Bijlage 2: Schets van de indeling van weg



Bijlage 3: Een tweede rotonde



Bijlage 4: een luchtfoto van het gebied

