

Verbindt consequenties aan uitgangspunten

Samenvatting

We zijn zeer positief over de uitgangspunten in het Mobiliteitsprogramma. Om die uitgangspunten waar te maken is echter een expliciete visie nodig, een visie die keuzes maakt en prioriteiten stelt. Welke onderdelen van het wegennet zijn voor de auto, hoe zorgen we dat fietsers zich veilig kunnen verplaatsen, ook als er geen vrij liggend fietspad is? Zonder dergelijke keuzes dreigt het STOMP-uitgangspunt een papieren werkelijkheid te worden. In ons commentaar maken we met kaarten, voorbeelden en voorstellen duidelijk hoe zo'n visie eruit kan zien. Onze oproep: veranker zo'n visie in het Mobiliteitsprogramma en draag zo bij aan een leefbaar, veilig, toekomstbestendig en aantrekkelijk Texel.

Inleiding

De uitgangspunten van het Mobiliteitsprogramma kunnen we van harte onderschrijven. Het acroniem STOMP brengt dat prima tot uiting. We vinden het ook terug in woorden als veiligheid op nr. 1, gezonde mobiliteit als basis, onderscheid utilitaire en recreatieve routes, vormgeving infrastructuur moet gewenst gebruik bevorderen, robuust fietsnetwerk, fietsgebruik spreiden, en zo kunnen we nog vele andere passages aanhalen.

Tegelijkertijd geldt: uitgangspunten worden tastbaar wanneer ze consequenties hebben voor de bestaande situatie. Het Mobiliteitsprogramma kiest een duidelijke koers, die wij grofweg samenvatten als: de auto heeft zijn plek, maar eenmaal bij het verblijf op Texel geldt het ruim baan niet meer voor de auto, maar voor de fietsers, wandelaars en de leefbaarheid. Juist die keus maakt het Mobiliteitsprogramma vernieuwend en bij de tijd. Als gezegd, zo'n keuze heeft consequenties.

Op een aantal punten zien we dat het Mobiliteitsprogramma die consequenties ook onder ogen ziet. Als voorbeelden noemen we:

- Maximum snelheid in de dorpen naar 30 km/u (dient veiligheid, schone lucht en leefbaarheid).
- Pontweg-Noord naar 60 km/u (dient veiligheid en schone lucht).
- Bij oversteken autowegen snelheid remmende plateaus (dient de veiligheid).
- Fietspaden zonder hindernissen (paaltjes) en de bermen vergevingsgezind (dient veiligheid en fietscomfort).
- Meer fietsstraten (ETW 30km/u) (dient veiligheid en fietscomfort).

Over deze punten, en zo zijn er meer, zijn we heel positief.

Ons commentaar betreft zaken waar ons inziens wordt verzuimd consequenties te verbinden aan het nieuwe Mobiliteitsprogramma. De fraaie uitgangspunten zullen dan blijven wat ze zijn, maar in de praktijk verandert er te weinig. Hieronder werken we dit commentaar verder uit.

Direct valt op dat de utilitaire hoofdroutes van de auto samenvallen met de ETW type 1 60km/u. Het gaat hier om de verbinding tussen de dorpen/de veerboot. Onze inschatting is dat deze wegen het meest intensief worden gebruikt, en ze zijn daar nu ok al voor ingericht, daar hoeft voor het faciliteren van de auto weinig aan te veranderen.

Daarnaast hebben we in groen aangegeven toegangswegen tot de belangrijkste verblijfscentra (Loodsmansduin, complexen rond De Koog en de Krim) en daarnaast de toegang tot de belangrijkste recreatieve voorzieningen: strandlagen, Slufter, de vuurtoren, de IJsboerderij, de Mokbaai/Hors. Het gaat hier (met uitzondering van het bosgebied De Dennen) in vrijwel alle gevallen om ETW type 2 (60km/u)-wegen.

Het verschil tussen de wegencategorisering en het primair autonetwerk

Wat vooral opvalt is het verschil tussen onze kaart en die van de wegencategorisering. Op de laatste kaart zijn alle ETW type 2 (60 km/u) wegen gelijkwaardig, onze kaart maakt een duidelijk onderscheid tussen belangrijke recreatieve routes en autoluwe wegen.

Dat onderscheid heeft consequenties. Zorg dat op de door ons aangegeven recreatieve routes het autoverkeer goed gebruik kan maken van de bestaande infrastructuur. Daarbij gaat het niet zozeer om het bevorderen van de snelheid, de bestemming is verblijf of recreatie, dus hoezo een hoge snelheid, maar wel om goede berijdbaarheid (kwaliteit wegdek, stuifzand op de weg, wateroverlast), voldoende parkeergelegenheid, duidelijke bewegwijzering (met name ook via navigatieapps), geen conflicten met fietsers of wandelaars (geen automobilist wil een ongeluk).

Alle overige ETW type 2-wegen zijn alleen voor bestemmingsverkeer, en daarmee autoluw. De auto kan dus nog steeds overal komen (straks maken we daarop een uitzondering), maar we bevorderen dat het toeristische verkeer en de Texelse inwoners hun autogebruik bij verplaatsing tussen de dorpen en naar de recreatieve bestemmingen concentreren op de utilitaire hoofdroutes en de recreatieve routes. Die hoofd- en recreatieve routes vormen zo het primaire automobiliteitsnetwerk. Een visie op automobiliteit betekent keuzes maken waar we de automobiliteit willen concentreren, en dat missen we in het huidige Mobiliteitsprogramma.

Deze benadering sluit aan op landelijke en CROW-inzichten dat erftoegangswegen die worden gebruikt als sluipt- of doorrijroute de verkeersveiligheidsrisico's vergroten. Maatregelen als routeringsbeheer, inrijverboden en snelheidsverlaging zijn nodig om conflicten met fietsers te voorkomen.

Het aanwijzen van het primaire autonetwerk creëert ruimte op de overige ETW type 2-wegen, met name de landelijke weggetjes op het Oude Land. Dat is zowel aantrekkelijk voor de rust van diegenen die langs die wegen wonen, en maakt ze ook extra aantrekkelijk voor de fietsers en wandelaars. We hebben zo op Texel niet alleen vrij liggende fietspaden, maar ook rustige landelijke wegen om te genieten van het fietsen en wandelen in een mooie agrarische of cultuurhistorische omgeving.

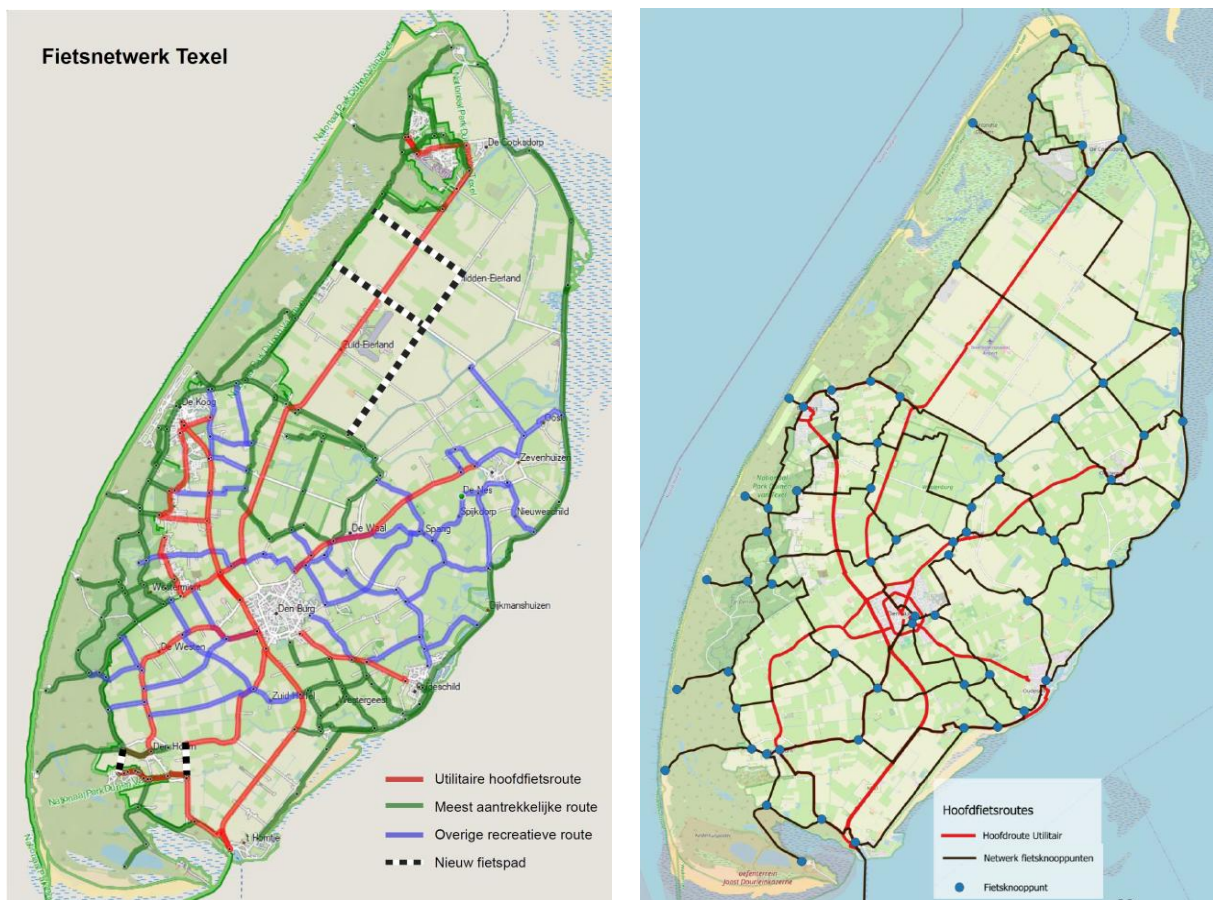
Het Mobiliteitsprogramma maakt op dit punt een bescheiden begin en schrijft: 'De functie van wegen zonder verkeersfunctie passen we aan ten behoeve van de fiets...'

Dit is tenminste een bescheiden begin, ons pleidooi voor een visie op mobiliteit draagt duidelijk verder, heeft een duidelijke onderliggende benadering en geeft een heldere structuur.

Fietsmobiliteit

Ook hier pleiten we voor het maken van keuzes. Waar willen we het fietsverkeer faciliteren en/of concentreren? Het Mobiliteitsprogramma hanteert het bestaande fietsnetwerk met hoofdroutes en het netwerk fietsknooppunten. We komen daarmee een heel eind, maar ook hier is differentiatie nodig. Toeristen en ook de Texelse inwoners gebruiken de fiets vooral om te genieten van de natuur, dat kan het beste op de fiets of wandelend. Met de fiets bereik je ook plekken waar de auto helemaal niet kan of mag komen, denk bijvoorbeeld aan stukken van de Zanddijk en de Wadkant van de Waddendijk.

Onderstaande kaart geeft die differentiatie weer. Rood zijn de utilitaire hoofd fietsroutes, groen de meest aantrekkelijke recreatieve routes en blauw de overige recreatieve routes. Zwart-wit geblokt zijn nieuwe fietspaden. Ernaast staat de fietsnetwerkkarta uit het Mobiliteitsprogramma.



De fietshoofdroutes gaan vanaf de boot naar de dorpen en de belangrijkste verblijfscentra, en geven daarnaast de snelste verbinding tussen de dorpen. Ze komen sterk overeen met de hoofd routes utilitair van de netwerkkarta in het Mobiliteitsprogramma. Onze toevoeging is een alternatieve route met de fiets vanuit Den Burg naar de boot, die gaat via de Hoornderweg en de Watermolenweg. Landschappelijk is deze route een stuk aantrekkelijker dan rijden langs een drukke autoweg. Voor deze route ontbreekt wel een fietspad langs de Watermolenweg tussen de Hoornderweg en de Stolpweg.

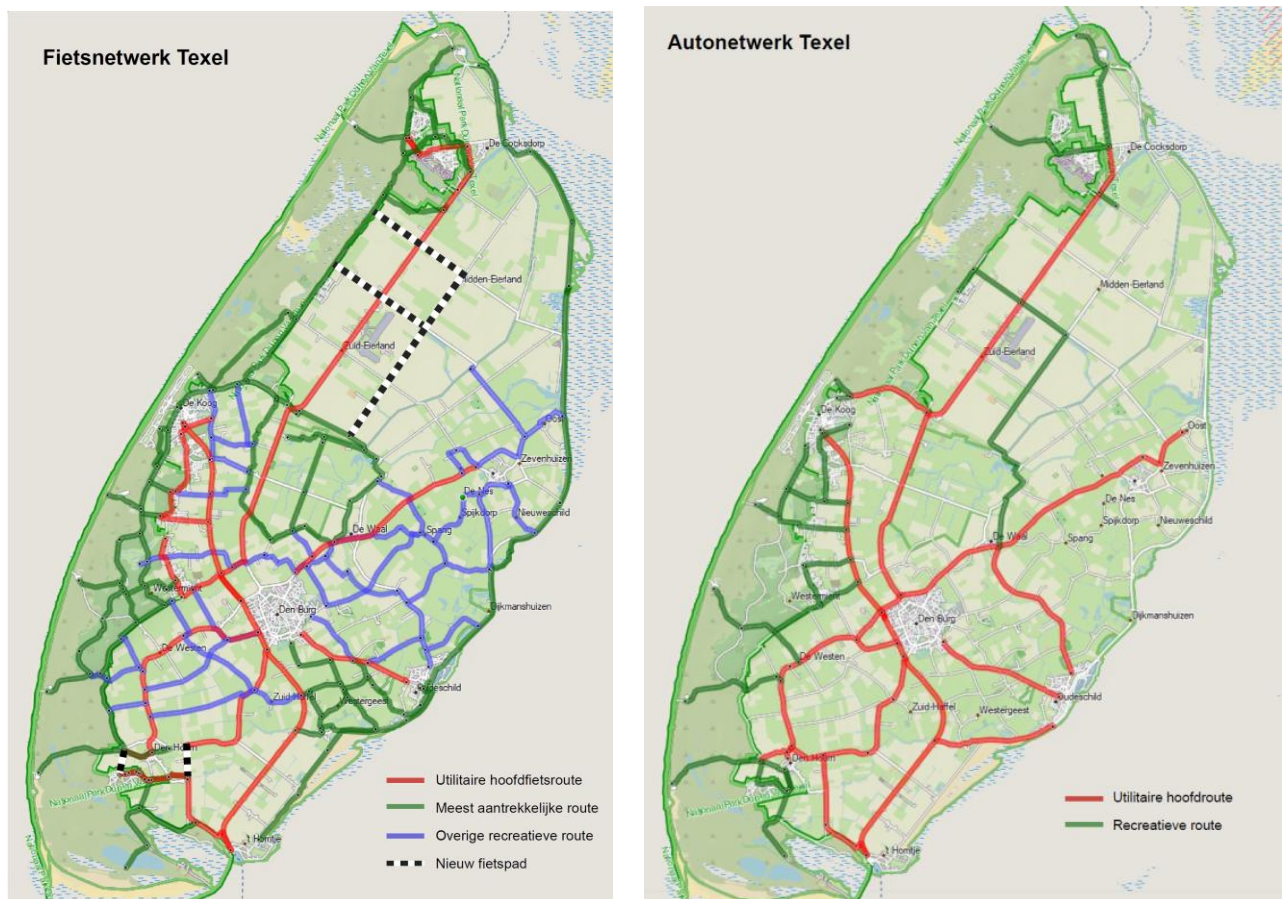
Onze kaart maakt bij het netwerk fietsknooppunten een onderscheid tussen meest aantrekkelijke recreatieve routes en overige recreatieve routes. De meest aantrekkelijke gaan langs de binnenduinrand, naar de strandopgangen, naar de Mokbaai, rond de Krim en zijn in De Dennen, de

Hoge Berg en in en rond het natuurgebied Waalenburg. Deze routes zijn primair het domein van de fiets, wat zorgt voor veiligheid, comfort en gemak. Onze inschatting is dat nu hier al het meest wordt gefietst, en op de vrij liggende paden is de infrastructuur goed.

Voor de overige recreatieve routes voegen we op het Oude Land enkele landelijke weggetjes toe. Los van hun landschappelijke aantrekkelijkheid is een belangrijk motief het bevorderen van spreiding van het fietsverkeer. Met name de route langs het binnenduin is tijdens hoogtijweken overvol. Eerdere tellingen bij de Slufter en de Randweg nabij Ecomare wijzen uit dat de fietsintensiteit zo groot is, dat de fietspaden minstens 5 m breed zouden moeten zijn om aan de CROW-normen te voldoen. Wij zijn daar niet voor: er is een grens tussen prettig fietsen in de natuur of je voortbewegen op een betonnen plak. Fietsers attenderen op alternatieve routes kan helpen om het fietsgebruik te spreiden en zo de intensiteit op genoemde routes te verminderen.

We onderschrijven van harte het voorstel in het Mobiliteitsprogramma om fietsintensiteiten te monitoren.

Al met al zijn de verschillen tussen onze fietsnetwerkaart en die in het Mobiliteitsprogramma niet groot, het wordt vooral interessant wanneer we onze Fietsnetwerkaart vergelijken met onze Autonetwerkaart.



Direct valt op dat sommige utilitaire hoofdroutes elkaar overlappen. Dat zijn de autowegen met erlangs een vrij liggend fietspad. Auto's en fietsers komen niet met elkaar in conflict. Dat gaat, los van de oversteken, dus goed.

Veel van de meest aantrekkelijke recreatieve fietsroutes hebben een vrij liggend fietspad. Dat geldt voor de meeste strandslagen, de Zanddijk, de Wadkant, natuurgebied Waalenburg, de Nederlanden en rond de Krim.

Extra maatregelen waar auto en fiets de weg delen

Op een aantal plaatsen moet de fiets die aantrekkelijke route delen met de auto, en daar zijn speciale maatregelen nodig. We werken die hier uit om duidelijk te maken dat het naast elkaar leggen van routes waar we het autogebruik willen concentreren en routes die heel aantrekkelijk zijn voor fietsers knelpunten aan het licht brengt. Uit veiligheidsrisico-analyses komt stevast naar voren dat daar waar snel- en langzaam rijdend verkeer gemengd zijn, de risico's het hoogst zijn.

Hieronder doen we suggesties om de veiligheidssituatie te verbeteren en het voor zowel de autogebruiker als de fietser aantrekkelijk te maken:

- Jan Ayeslag (Paal 12) en Strandslag 21 - Met name de Jan Ayeslag is onveilig. De weg is lang, kent vele bochten en gaat omhoog en omlaag, waardoor er nauwelijks zicht is op naderend verkeer. De beste oplossing is de aanleg van een vrij liggend fietspad. Second best is het aanbrengen van verplichte fietsstroken. Bij Strandslag 21 is de problematiek minder: de weg is kort en goed te overzien.
- Ruijslaan (Paal 17) - Deze weg voert zowel naar Ecomare als het strand en is daardoor extreem druk en heeft ook een risicofactor hoog. Inrichting als fietsstraat ligt hier voor de hand.
- Grensweg, Tempelierweg en Gerritslanderdijkje - Het betreft drie druk bereden routes naar en van vakantieverblijven, met als voordeel dat ze geen onderdeel zijn van een doorgaande route. Hier is het aanbrengen van verplichte fietsstroken de meest logische maatregel.
- Randweg tussen Californiëweg en Ploeglanderweg - Beide worden gebruikt als doorgaande verkeersroute, terwijl de Pontweg daarvoor is ingericht. De Randweg heeft in het SPV ook risicofactor hoog. Herinrichting zoals in het vervolg van de Randweg biedt de beste oplossing (1-richting en vrij liggend fietspad plus ruimte voor paarden en wandelaars). Over de Ploeglanderweg verderop meer.
- Rommelpot naar Loodsmansduin - Een druk bereden weg met ook brede campers en caravans. De beste oplossing is een vrij liggend fietspad.
- Molwerk en Mokweg - Beide zijn niet veilig vanwege onoverzichtelijke bochten en met name op de Mokweg te hard rijdend autoverkeer. Verlaging van de snelheid en het aanbrengen van verplichte fietsstroken zal de veiligheid verbeteren.
- De Dennen - De west-oost verbindingen naar de strandslagen zijn hierboven al besproken. We pleiten ervoor alle noord-zuid-verbindingen autoluw te maken. Dat geldt voor zowel de Ploeglanderweg, de Nattevlakweg en de Randweg. De Fietsersbond heeft verschillende alternatieven op een rij gezet om dit te bereiken, bijvoorbeeld door slim 1-richtingverkeer of het aanbrengen van knips waar de gewone auto niet verder mag. We onderschrijven de visie van Staatsbosbeheer om het autoparkeren in het bos terug te dringen. De wegcategoriseringkaart laat nu voor het bos de optie 60 km/u open, dat past hier niet, en moet 30 km/u zijn.
- Hoge Berg - De verschillende wegen worden nogal eens gebruikt als sluiproute, terwijl ze alleen bedoeld zijn voor bestemmingsverkeer. Voor Zuid Haffel, Waterweg, Westergeest, Doolhof en Schansweg door het kerngebied van de Hoge Berg is een inrijverbod uitgezonderd bestemmingsverkeer de beste passende maatregel.

Landelijke weggetjes: fietsaantrekkelijk en autoluw

De overige recreatieve fietsroutes op de binnenwegen van het Oude Land zijn vooral tussen de utilitaire autowegen te vinden. Ook hier moet de leidende filosofie zijn: auto's alleen voor bestemmingsverkeer. Ook dit willen we ter illustratie uitwerken, waarmee duidelijk wordt dat het vastleggen van het primaire autonetwerk consequenties heeft voor de overige wegen en zo bijdraagt aan het realiseren van het STOMP-uitgangspunt.

Zo past het niet om al deze wegen effectief te verbreden door het aanbrengen van grasbetontegels. Deze verbreding van de weg en de eenvoudiger passeerbaarheid heeft een aanzuigende werking op het autoverkeer onder het motto 'Daar is het gemakkelijk rijden'. Doe dat alleen op de wegen die behoren tot het primaire autonetwerk.

Een ander voorbeeld zijn binnenwegen die geen enkele bestemming hebben: er liggen geen woningen/boerderijen aan, hooguit toegang tot percelen voor landbouwvoertuigen. Dit zijn onder andere de Oudeweg, Laanweg, Smitsweg vanaf de Worsteltent, Kogerweg vanaf de Nieuwlanderweg tot de splitsing met de Rozendijk, Harkebuurt tot Genteweg, Fanneweg, Wagejot, Westerboerseweg, Stengweg voorbij de Langeveldtstraat. Deze wegen lenen zich er bij uitstek voor om ze alleen toegankelijk te maken voor fietsers en landbouwvoertuigen. Autoluwheid op de recreatieve fietswegen wordt zo bevorderd omdat deze wegen niet meer gebruikt kunnen worden als sluiproute.

Het Mobiliteitsprogramma noemt deze mogelijkheid ook, wij maken het hier concreet. We stellen voor te beginnen met Laanweg, Smitsweg, Stengweg voorbij de Langeveldtstraat en de Oudeweg. Met de Laanweg en Smitsweg ontstaat een voor fietsers aantrekkelijke route van de vakantieparken langs de Grensweg en van de Westerslag naar Den Burg. De Stengweg is onderdeel van de populaire fietsroute langs de Waddendijk. De Oudeweg levert een aantrekkelijke fietstoegang naar de Bollenkamer en de Bonte Belevenis.

Nogmaals, we presenteren hier een uitgewerkte visie op mobiliteit, want die is nodig om te zorgen dat het STOMP-uitgangspunt ook in de praktijk wordt uitgevoerd. Dat lukt niet met alleen het opsommen van de wegencategorisering en het bestaande fietsnetwerk. Onze visie illustreert wat mogelijke consequenties zijn, wat het maken van keuzes betekent, en biedt handvat bij het doen van investeringen.

Overige punten

Pontweg 80 km/u.

Het Mobiliteitsprogramma stelt dat het handhaven van 80 km/u op de Pontweg-Zuid nodig is vanwege de doorstroming. Wij kunnen dit voornemen niet combineren met de conclusies van het SPV, dat signaleert dat verreweg de meeste ongelukken gebeuren bij de oversteek van de 80 km/u wegen. Terecht wordt de Pontweg-Noord afgewaardeerd naar 60 km/u, uit oogpunt van fietsveiligheid moet dat ook gebeuren met Pontweg-Zuid. Oversteken als die bij Redoute en de Zuid Haffel worden veel gebruikt, terwijl dat over een 80 km/u weg eigenlijk helemaal niet mag. Wat betreft de doorstroming vanaf de boot: in maart was er met het afsluiten van de Pontweg-Zuid bij Redoute een interessant experiment gaande. De flessenhals door de omleiding via de Amaliaweg leidde tot files, maar uiteindelijk kwam iedereen keurig op zijn bestemming. Dan kan 60 km/u op de Pontweg voor de doorstroming echt geen probleem zijn.

Wegen in het bos houden op 30 km/u.

De nieuwe wegencategoringskaart 2035 geeft voor de wegen in het bos de optie van 60 of 30 km/u, te overleggen met de bewoners. Dat is in het bos niet aan de orde, 30 km/u hoort daar de maximum snelheid te zijn, zoals nu ook al het geval is.

Mienterglop 30 km/u.

Het mobiliteitsprogramma laat in het midden of het Mienterglop en de Kamperfoelieweg 60 km/u of 30 km/u moeten zijn. De gemeente dient zijn verantwoordelijkheid te nemen voor het veilig inrichten van wegen, en dat betekent op beide smalle wegen met veel aanliggende vakantieverblijven 30 km/u als maximum snelheid. Die snelheidsverlaging zal verder worden bevorderd door het aanbrengen van verplichte fietsstroken.

Nieuwe fietspaden, missing links

Het mobiliteitsprogramma noemt onderzoek naar de missing links in het fietsnetwerk. Dat is positief, en we doen hiervoor alvast enkele voorstellen. Graag verwijzen we ook naar een onderzoek van Fietsersbond, Bouwend Nederland en Sweco (Verkeersveiligheid Fietsroutes in Noord-Holland, februari 2025) over door fietsers veel gebruikte 50 km/u wegen. Van de geïnventariseerde 3,8 km op Texel is er bij 1,2 km ruimte voor aanleg van een vrij liggend fietspad.

Onze suggesties:

Polder Eierland

Op de fietsnetwerkkkaart is te zien dat het noordelijke deel van Texel vrijwel geen oost-west fietsverbindingen heeft, terwijl de Slufter een van de belangrijkste fietsbestemmingen is. Vandaar ons voorstel om langs de Slufterweg en de Oorsprongweg een vrij liggend fietspad aan te leggen tot de Hoofdweg. Fietsers richting de Wadkant gaan dan verder via het relatief rustiger deel van de Slufterweg en de Zwinweg, respectievelijk het rustige deel van de Oorsprongweg en de Stuifweg.

Aantrekkelijke fietsroutes naar het zuiden zijn er nu alleen via de Zanddijk of de Wadkant. De Postweg heeft een vrij liggend fietspad, maar is erg druk, de Hoofdweg is momenteel te gevaarlijk om langs te fietsen. Een fietspad langs het Eierlands Kanaal is een lang bestaande optie, we kiezen nu voor een vrij liggend fietspad langs de Hoofdweg, zodat ook de bewoners van Midden Eierland en het nieuwe Eilandhotel Texel veilig met de fiets de weg op kunnen.

Watermolenweg

Langs de Watermolenweg een fietspad tussen de Hoornderweg en de Stolpweg. Dit fietspad is nodig voor een aantrekkelijke alternatieve fietsroute van de veerboot naar Den Burg. Dat geldt zeker wanneer het fietspad langs de Pontweg als opstelplaats wordt gebruikt.

Rommelpot

Er is dringend behoefte aan een vrij liggend fietspad langs de Rommelpot vanaf Loodsmansduin. De weg wordt druk gebruikt door brede voertuigen (campers, auto's met caravans).

Er zijn nog meer missing links te noemen, hier volstaan we met bovengenoemde.