



Zienswijze: verander op pg. 39 de tekst 'Het herinrichting van een veilige infrastructuur' in: 'Het herinrichten van een veilige infrastructuur volgens landelijke richtlijnen van CROW.'

### **Volg de CROW-richtlijnen, die zijn er niet voor Jan Doedel**

Toelichting:

Op pg. 39 spreekt het Mobiliteitsprogramma over 'Herinrichting van een veilige infrastructuur'. Dat klinkt mooi, maar nergens wordt duidelijk waaraan de gemeente die veiligheid van de infrastructuur toetst. Wie bepaalt wat veilig is, aan welke criteria moet de weginrichting voldoen om die veilig te noemen?

In Nederland zijn er instanties die op basis van praktijkervaring, onderzoek en analyse wél dergelijke criteria opstelt, dat zijn de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, het Fietsberaad, CROW en het Kennisnetwerk Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Bij rechtszaken rond aansprakelijkheid van wegbeheerders voor verkeersongevallen verwijst de rechter ook naar de door deze organisaties opgestelde criteria.

In de aan de gemeenteraad voorgelegde conceptversie van het Mobiliteitsprogramma stond een verwijzing naar die criteria expliciet opgenomen. Er stond 'Het herinrichten van infrastructuur volgens landelijke richtlijnen van CROW'. Door het weglaten van die verwijzing steekt de gemeente Texel de kop in het zand; volg gewoon die richtlijnen.

Of de gemeente moet aangeven op welke andere manier ze de veiligheid wil waarborgen en welke criteria ze daarvoor wil gebruiken. In de huidige versie van het Mobiliteitsprogramma gebeurt dat niet.

### **Fietsparkeren in de dorpen**

Zienswijze: goede voorstellen op pg. 41 en pg. 66 over fietsparkeren.

Toelichting:

We zijn positief over de passage: 'Waar mogelijk parkeerplaatsen verwijderen ten gunste van onder andere fietsparkeren en meer groen in de dorpscentra' en op pg. 66 het pleidooi voor overdekte fietsparkeerplaatsen. Goede fietsparkeervoorzieningen bevorderen het gebruik van de fiets.

Zienswijze: Voeg toe op pg. 43 de knelpunten: Randweg (tussen Californiëweg en Ploeglanderweg) en Gerritslanderdijkje, Grensweg en Tempelierweg.

### **Jan Ayeslag, strandslag Paal 17 en andere knelpunten**

Toelichting:

Het is positief dat de gemeente op pg. 43 uit oogpunt van fietsveiligheid prioriteit geeft aan de Jan Ayeweg (we nemen aan dat hier de Jan Ayeslag wordt bedoeld), de weg naar strandslag Paal 17 en andere routes waar fietsers en wandelaars in het nauw komen.

Aanvullend zijn er andere knelpunten:

- Randweg tussen Californiëweg en Ploeglanderweg: de kruising bij de Californiëweg is verwarrend (zo moeten fietsers die rechtdoor gaan moeten plotseling voorrang verlenen) en bij de kruising Ploeglanderweg moeten auto's en fietsers elkaar kruisen.
- Gerritslanderdijkje, Grensweg, Tempelierweg – deze wegen in het toeristische concentratiegebied zijn enorm druk, en tegelijk smal en daarom al deels ingericht als 30 km/u weg. Maak hier verplichte fietsstroken zodat fietsers meer ruimte krijgen.

Zienswijze: schrap op pg. 43 in de passage over veilige fietsoversteken de 80 km/u-wegen en verwijst naar de risicofactoren van het Kennisnetwerk SPV.

### **Fietsers veilig oversteken: verlaag de snelheid**

Toelichting:

Het mobiliteitsprogramma noemt op pg. 43 het belang van veilige fietsoversteken, maar het maakt niet duidelijk aan welke criteria wordt getoetst of een fietsoversteek veilig is of niet.

Zo wordt te gemakkelijk gerept over 'veilige fietsoversteken bij 80km/u-wegen'.

Voor de oversteekplaatsen van autowegen heeft het Kennisnetwerk SPV risico-indicatoren opgesteld. Resultaat: bij 80 km/u wegen geen oversteken en erfaansluitingen, bij 60 km/u wegen drempels of plateaus om de autosnelheid bij de oversteek te verlagen.

Deze aanbevelingen stemmen ook overeen met de ongevallencijfers in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid van de gemeente Texel. Op pg. 34 is te lezen dat er op 80 km/u wegen 2x zoveel slachtoffers en gewonden (samen 217) zijn dan op 60 km/u-wegen (samen 112). Ruim de helft van die gewonden is fietser! Het Mobiliteitsprogramma stelt zelf op pg. 63: 'Met name fietsoversteek locaties vormen een verhoogd risico'.

Veilige fietsoversteken op 80 km/u wegen zijn er niet, ze zijn altijd onveilig en risicovol. Het enige dat die risico's vermindert is de snelheid maximeren op 60 km/u.

Zienswijze: we ondersteunen de voorstellen op pg. 45 en pg. 67-68 voor het fietsvriendelijker maken van Texel.

### **Texel aantrekkelijk fietseiland**

Toelichting:

De uitwerking van het fietsvriendelijker maken van Texel op pg. 45 en p. 67-68 is positief en onderschrijven we van harte.

### **Wegencategorisering slaat de plank mis**

Zienswijze: hou bij de wegencategorisering op pg. 56 vast aan 60 km/u voor de wegen tussen de dorpen.

#### **Toelichting:**

De nieuwe wegencategorisering op pg. 56 is uit oogpunt van verkeersveiligheid een regelrecht affront gezien het omzetten van Erftoegangswegen 60 km/u naar Gebiedsontsluitingswegen 80 km/u.

De wegencategorisering is niet een vrijblijvend willekeurig kaartje: deze is leidend voor het beleid, bepaalt de wijze van inrichting van de weg en de herkenbaarheid voor de verkeersdeelnemers, en bepaalt dus in hoge mate hoe de weg wordt gebruikt.

Er staat dat er nader onderzoek nodig is voordat de snelheid wordt verhoogd, maar daarmee bewandelt de gemeente de omgekeerde weg. Mocht snelheidsverhoging gewenst zijn, dan is de logische volgorde dat er eerst onderzoek plaatsvindt, en pas op basis daarvan wordt overgegaan tot aanpassing van de wegencategorisering. Met deze kaart ligt nu vast dat alle wegen tussen de dorpen 80 km/u worden.

We zijn nagegaan welke criteria diverse onderzoeken en richtlijnen hanteren voor wegen buiten de bebouwde kom. Die geven aan dat GOW 80-wegen een minimale verharding moeten hebben van 7,25 m - 7,5 m (SWOV-rapport D-2013-2, Afweegkader GOW-CROW, september 2025). Het Afweegkader stelt verder dat bij wegen van 6 m – 7.5 m een snelheid van 60 km/u passend is.

De genoemde verbindingswegen voldoen niet aan die criteria. Ze hebben een breedte die varieert tussen 5,80 m en 6 m.

Genoemde onderzoeken en richtlijnen schrijven ook een obstakelvrije zone (afstand van de weg tot bomen, fietspad, enzovoorts) van 4,5 m voor. Zeker, er zijn in den lande wegen die daaraan niet voldoen, maar het Mobiliteitsprogramma wil nu bestaande 60 km/u-wegen 'upgraden' naar 80 km/u, en dan ligt het voor de hand wel aan de huidige inzichten te voldoen.

Ten overvloede verwijzen we ook naar de argumenten die indertijd doorslaggevend waren om maximum snelheid op de verbindingswegen 60 km/u te maken. '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 op de Oosterenderweg (9), Waalderweg (6), Hoornderweg (2), Westerweg (3), Schorrenweg (3), Hoofdweg (8), Schilderweg (3) ongevallen met auto's plaatsgevonden.' (Oplegnotitie wegencategoriseringsplan Texel 2019 pg. 4)

De oplegnotitie noemt ook eventuele tijdswinst voor het rijden naar Den Burg. Vanuit Oosterend is dat 54 seconden, vanuit Den Hoorn 60 seconden en vanuit Oudeschild 23 seconden. Ten aanzien van de hulpdiensten geeft de politie in dat document aan dat 'het op Texel gaat om dermate korte afstanden, dat een verschil van 20 km/h niet echt het verschil zal maken.'

We verwijzen ook naar de brief die het Luchtvaart- en Oorlogsmuseum Texel, het Paracentrum Texel, Tessel Air, Flying Focus, Vliegtuigonderhoudsbedrijf Texel en Texel Airport in februari 2020 naar de gemeente hebben gestuurd, in de tijd dat de Postweg nog 80km/u was. Zij schrijven: 'De huidige verkeerssituatie is onveilig. De activiteiten op het veld trekken de aandacht van passerende toeristen, waardoor de aandacht niet altijd gefocust is op het verkeer. Ook zijn er relatief veel overstekende fietsers en voetgangers die het vliegveld bezoeken om de activiteiten op het veld te bekijken. Dit kan leiden tot gevaarlijke situaties.' En verder: 'Zowel de directie als de gebruikers van het veld willen er bij uw raad voor pleiten om de Postweg in te richten als 60 km/u weg. Het instellen van een maximum van 60 km/u vergroot de verkeersveiligheid in het algemeen en in het bijzonder ter hoogte van het vliegveld.'

Een apart aandachtspunt betreft landbouwverkeer. Moet die gebruik maken van GOW 80 vanwege het ontbreken van een parallelweg, dan moeten er volgens de huidige richtlijnen passeerhavens of inhaalstroken zijn. Kan dat niet, dan voldoet de weg niet aan de minimale veiligheidseisen. Op erftoegangswegen is landbouwverkeer wél toegestaan.

Zienswijze: het wegcategoriseringsplan op pg. 56 en de maatregelen op hoofdlijnen p. 63 pleiten voor een maximum snelheid van 30 km/u in de dorpen en pg. 41 en p. 66 voor het autoluw maken van de winkelcentra. We juichen deze beide maatregelen toe.

### **In de dorpen 30 km/u en autoluw positief**

Toelichting:

De dorpen op Texel zijn levendig en druk, vrijwel het jaar rond. De aantrekkelijkheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid wordt enorm bevorderd door de toegestane snelheid naar 30 km/u te verlagen. Verder spelen de ondernemers in de winkelcentra spelen in op de behoefte van de Texelaar en de toerist aan gebruik van de openbare ruimte met de uitstalling van producten, met markten en terrassen. Autoverkeer past daar niet bij.

Zienswijze: het wegcategoriseringsplan en pg. 58 stelt dat de wegen in het bos 30 km/u of 60 km/u zijn. Categoriseer de wegen in het bos als 30 km/u-wegen.

### **Hou de snelheid op wegen in het bos op 30 km/u**

Toelichting:

De huidige toegestane snelheid op de wegen in het bos is 30 km/u. Die snelheid hoort ook bij de natuurwaarde van het bos en het gebruik ervan vooral door fiets- en wandelverkeer. Het ontbreekt ook aan argumentatie om de toegestane snelheid te verhogen. Het genoemde overleg met bewoners

is in deze situatie een gotspe: de natuurwaarden en recreatieve functie van het bos moeten bepalend zijn.

### **Fietsnetwerk Texel versterken**

Zienswijze: vul op pg. 59 het Fietsnetwerk aan met de hieronder genoemde ontbrekende schakels en verbeteringen.

Toelichting:

We zijn positief over de op pg. 59 voorgestelde maatregelen, en doen aanvullende voorstellen

In het noorden van Texel schiet de fietsinfrastructuur tekort. We pleiten voor vrij liggende fietspaden langs:

- Oorsprongweg vanaf de Postweg tot aan Hoofdweg (ontsluiting Midden-Eierland)
- Slufterweg vanaf de Zanddijk tot aan Hoofdweg (een van de drukste wegen op Texel vanwege bezoek aan de Slufter)
- De Hoofdweg (nu ronduit fietsgevaarlijk)

Andere ontbrekende schakels in het fietsnetwerk zijn

- Laagwaalderweg vanaf iets voorbij de Veenselangweg tot aan de Polderweg
- Watermolenweg tussen de Stolpweg en de Hoornderweg
- Jan Ayeslag
- In Oudeschild langs het Bolwerk tot aan De Barentszstraat

Het programma noemt op pg. 68 wegen zonder verkeersfunctie aanpassen ten behoeve van het fietsnetwerk. We juichen dit toe en stellen concreet de volgende wegen voor:

- Laanweg – aantrekkelijke route vakantieparken-Den Burg
- Smitsweg – aantrekkelijke route Den Burg-Westerslag
- Oudeweg – aantrekkelijke route Bollenkamer en Bonte Belevenis
- Stengweg tussen de Langeveldtstraat en De Volharding - voorkomt sluipverkeer door De Cocksdorp

Zienswijze: de op pg. 49 en p. 70 voorgestelde verbeteringen van de fietsinfrastructuur onderschrijven we van harte.

### **Fietsvriendelijke infrastructuur**

Toelichting:

Fietsinfrastructuur is veiliger en meer aantrekkelijk om te gebruiken door het voorkomen van obstakels (paaltjes), door vergevingsgezinde bermen en door het toepassen van de CROW-richtlijnen,

bijvoorbeeld voor het uitbochten van fietspaden bij kruisingen (vloeiend in plaats van haaks). Tot onze tevredenheid zijn deze maatregelen ook in het Mobiliteitsprogramma opgenomen.

Daarbij vragen we wel aandacht voor de veranderingen in het fietsaanbod sinds de genoemde richtlijnen zijn opgesteld. De afgelopen jaren is sprake van een ware revolutie in dat fietsaanbod, variërend van elektrische fietsen, fatbikes en zo meer, gebruiksvriendelijke fietskarren voor kinderen, honden en bagage en het gebruik van elektrische bakfietsen. En die revolutie is nog lang niet ten einde. Wil Texel zich blijven afficheren als fietseiland (we waren in 2023 de snelste stijger als fietsvriendelijke gemeente) dan zullen we ook met de infrastructuur op de moderne fiets moeten inspelen.

Zienswijze: vul het Mobiliteitsprogramma aan met het voorstel om de landelijke wegen op de Hoge Berg autoluw te maken door alleen bestemmingsverkeer toe te laten.

### **Bijzonder landschap**

Toelichting:

Het meest bijzondere landschap op Texel is de Hoge Berg, de stuwwal waar Texel zijn bestaan aan heeft te danken. Het gebied heeft met zijn tuunwallen, schapenhouderij (inclusief verkoop aan de deur), en Het Doolhof ook een bijzondere recreatieve waarde.

De wegen op de Hoge Berg zijn – logischerwijze – smal, en het zou de toeristische waarde van het gebied aanmerkelijk versterken wanneer doorgaand autoverkeer wordt buitengesloten. Voor de auto zijn er geschikte ontsluitingswegen genoeg.