

Veilig naar 80 km/u op Texelse verbindingswegen tussen dorpen

Adviesrapport

Gemeente Texel

18 september 2026

Project	Veilig naar 80 km/u op Texelse verbindingswegen tussen dorpen
Opdrachtgever	Gemeente Texel
Document	Adviesrapport
Status	Definitief
Datum	18 september 2026
Referentie	152353/26-013.996
Classificatie W+B	Projectgerelateerd
Projectcode	152353
Projectleider	C.L. Danckaerts MSc
Projectdirecteur	Dr.ir. A.S. van Beinum
Auteur(s)	C.L. Danckaerts MSc, O.H. van der Ploeg BSc, ir. J. Verspuij
Gecontroleerd door	Ir. J. Verspuij
Goedgekeurd door	C.L. Danckaerts MSc
Paraaf	

Adres

Witteveen+Bos Raadgevende ingenieurs B.V. | Deventer
Hoogoorddreef 15
Postbus 233
1100 AE Amsterdam
+31 (0)20 312 55 55
www.witteveenbos.com
KvK 38020751

Het kwaliteitsmanagementsysteem van Witteveen+Bos is gecertificeerd op basis van ISO 9001.

© Witteveen+Bos

Niets uit dit document mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt in enige vorm zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Witteveen+Bos, noch mag het zonder dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd, behoudens schriftelijk anders overeengekomen. Tekst- en datamining van (delen van) dit document, evenals enige verwerking of reproductie ervan door middel van kunstmatige intelligentie technologieën is uitdrukkelijk niet toegestaan, behoudens schriftelijk anders overeengekomen. Dit document (of delen ervan) mag niet worden verveelvoudigd en/of anderszins worden gebruikt op enigerlei wijze voor het trainen van kunstmatige intelligentie technologieën, behoudens schriftelijk anders overeengekomen. Witteveen+Bos aanvaardt geen aansprakelijkheid voor enigerlei schade die voortvloeit uit of verband houdt met het wijzigen van de inhoud van het door Witteveen+Bos geleverde document.

INHOUDSOPGAVE

SAMENVATTING 5

1 INLEIDING 6

1.1 Aanleiding 6
1.2 De vraag van de gemeenteraad 6
1.3 Onderzoeksgebied 6
1.4 Onze visie op het vraagstuk 8
1.5 Leeswijzer 8

2 VAN LANDELIJKE CONTEXT NAAR TEXELS AFWEEGKADER 9

2.1 Drie wegcategorieën: functie, inrichting en snelheid 9
2.2 De gebiedsontsluitingsweg: 80 of 60 km/u? 11
2.3 Doorslaggevende kenmerken en verschillen 12
2.4 De landelijke 80/60-discussie 14
2.5 Wetenschappelijk onderzoek naar geloofwaardige snelheden 16
2.6 Waarom de keuze op Texel niet zwart-wit is 16
2.7 Het Texels afweegkader 18

3 DE TEXELSE WEGEN: VAN METING NAAR OORDEEL 20

3.1 Hoe we elke weg hebben beoordeeld 20
3.2 Wat de metingen laten zien 21
3.3 De toets aan de voorwaarden 24
3.4 Netwerkeffecten en landbouwverkeer 25
3.5 Twee risicovolle punten nader bekeken 27
3.6 Het oordeel per weg 27

4 MAATREGELEN EN KOSTEN 33

4.1 Afscherming van het fietspad en aangepaste belijning 33
4.2 Verbreding rijbaan 35

4.3 Aanpak gevaarlijke kruispunten en oversteekplaatsen 35
4.4 Zachte maatregelen: gedrag, zichtbaarheid en communicatie 36
4.5 Maatregelen en kosten per weg 38
4.6 Beheer en onderhoud 39
4.7 Wat er verder nodig is voordat er gebouwd kan worden 39

5 JURIDISCHE ONDERBOUWING VAN HET BESLUIT 41

5.1 Opbouw en motivering van het verkeersbesluit 41
5.2 Afwijken van CROW en ERBI 42
5.3 Juridische houdbaarheid en handhaafbaarheid bij deze afwijkingen 43

6 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN 45

6.1 Hoofdconclusie 45
6.2 Samenvatting per weg 46
6.3 Aanbevelingen en vervolgstappen 47

Laatste pagina 48

Bijlage(n) Aantal pagina's

I Afweegkaders per wegvak 12
II Maatregelen en kosten per wegvak 4
III Gebruikte bronnen 1
IV Begrippenlijst 2

SAMENVATTING

De gemeenteraad van Texel wil weten of en zo ja hoe de maximumsnelheid op elf verbindingswegen tussen de dorpen op een verkeersveilige, juridisch houdbare en uitvoerbare manier terug kan naar 80 km/u. In 2023 zijn deze wegen van 80 naar 60 km/u gegaan, zonder dat de inrichting van de wegen wezenlijk is aangepast. Het antwoord is genuanceerd. Op geen van de elf wegen kan de snelheid zonder meer omhoog: geen enkele weg voldoet aan het volledige profiel dat de landelijke richtlijn voor een weg met 80 km/u voorschrijft. Op alle wegen ligt het fietspad te dicht op de rijbaan, en op tien van de elf is de rijbaan te smal. Tegelijk laten de metingen zien dat op tien van de elf wegen nu al veel harder wordt gereden dan de geldende 60 km/u, op sommige wegen zelfs rond de 80 km/u. Een limiet die niet bij het wegbeeld past, wordt slecht nageleefd; dat is niet alleen een handhavingsprobleem maar ook een veiligheidsrisico.

Om de vraag te kunnen beantwoorden of het verdedigbaar is om - ondanks afwijkingen van landelijke richtlijnen - een hogere toegestane snelheid te accepteren, hebben wij een Texels afweegkader ontwikkeld. Dit kader gaat uit van een harde ondergrens ten aanzien van rijbaanbreedte (6,20 m) en zoomt in op maatgevende wegkenmerken en omstandigheden om te bepalen in hoeverre een afwijking van landelijke maatvoering tot aan deze ondergrens verdedigbaar is. De bepalende omstandigheden zijn:
- een geringe hoeveelheid verkeer, waardoor een bestuurder zelden een tegenligger tegenkomt;
- lange rechtstanden met voldoende stopzicht, waardoor een tegenligger al van ver zichtbaar is;
- een open en overzichtelijke omgeving, zonder onverwachte krappe bochten.

Waar een van die omstandigheden ontbreekt, weegt de afwijking zwaarder en zijn wij terughoudender. De ondergrens van 6,20 meter is smaller dan de landelijke standaardmaat van CROW (7,50 meter) en dan de 7,00 meter uit de provinciale richtlijn.

Het Texelse afweegkader leidt tot vier categorieën:
- **groen, 80 km/u handhaven (1 weg):** de Pontweg is al ingericht als weg met 80 km/u en heeft met 7,00 meter de breedste rijbaan van de elf. De snelheidslimiet kan blijven. Wij bevelen wel met nadruk aan het fietspad ook daar af te schermen, omdat het met 3,30 meter binnen de obstakelvrije zone ligt die bij 80 km/u hoort;
- **geel, 80 km/u met maatregelen (2 wegen):** op de Nieuwlanderweg en de Waalderweg/Oosterenderweg past de gereden snelheid al bij 80 km/u en is de afwijking van het minimaal profiel beperkt. Met afscherming, aangepaste belijning, een bescheiden verbreding en een veilige inrichting van de oversteken kan de snelheidslimiet omhoog.;
- **oranje, op termijn 80 km/u (4 wegen):** op de Postweg (zuid en noord), de Laagwaalderweg en de Ruigendijk is meer nodig, door de drukte, een fors te smalle rijbaan of te weinig zicht. Totdat die ingrepen zijn uitgevoerd, is 60 km/u hier de veiligste en meest geloofwaardige limiet;
- **rood, 60 km/u handhaven (4 wegen):** de Schilderweg, Redoute, Hoornderweg en Westerweg zijn te smal en te bochtig of hebben te weinig zicht. Ook met forse maatregelen is 80 km/u hier niet verantwoord.

De maatregelen voor de zeven wegen die naar 80 km/u kunnen of dat op termijn zouden kunnen, kosten samen ongeveer 18,8 miljoen euro aan investeringskosten, exclusief omzetbelasting. Dat bedrag kan worden gefaseerd: circa 2,0 miljoen euro voor de groene weg (fase 1), circa 7,2 miljoen euro voor de gele wegen (fase 2) en circa 9,6 miljoen euro voor de oranje wegen (fase 3). De kosteninschatting is opgesteld door onze kostendeskundige en is exclusief de zachte maatregelen. **Onze kernboodschap:** verkeersveiligheid eerst, snelheid daarna. Voer nergens 80 km/u in zonder maatregelen, scherm op alle wegen het fietspad af, verbreed waar nodig naar ten minste 6,20 meter en leg per weg vast waarom de afwijking van de landelijke richtlijn verantwoord is. Begin bij de groene en gele wegen; behandel de oranje wegen als fase 3, afhankelijk van budget en prioriteit.

1

INLEIDING

1.1 Aanleiding

In heel Nederland speelt op dit moment de vraag welke maximumsnelheid past op wegen buiten de bebouwde kom: 80 of 60 km/u. Ook op Texel speelt die vraag nadrukkelijk. Naar aanleiding van twee aangenomen moties heeft de gemeenteraad Witteveen+Bos gevraagd te onderzoeken of de snelheid, en zo ja hoe, op een aantal verbindingswegen tussen de dorpen weer op een verkeersveilig verantwoorde manier naar 80 km/u kan. De aanleiding is concreet. Op een aantal gemeentelijke wegen is de maximumsnelheid in 2023 verlaagd van 80 naar 60 km/u. Tegelijk veranderde de 'categorie' van de weg: van gebiedsontsluitingsweg naar erftoegangsweg. Een gebiedsontsluitingsweg (GOW) is een doorgaande weg die dorpen met elkaar verbindt en vooral bedoeld is om verkeer vlot te laten doorstromen. Een erftoegangsweg (ETW) is een weg die vooral bedoeld is om woningen en bedrijven te bereiken, met een lagere snelheid en meer menging van verkeer. De weg zelf is bij die omzetting echter nauwelijks aangepast: alleen de belijning is op een aantal plekken gewijzigd. Grotere aanpassingen volgen pas bij groot onderhoud. De gemeenteraad ziet graag de mogelijkheid om de verbindingswegen met een vrijliggend fietspad weer als doorgaande gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 80 km/u op te nemen in het Mobiliteitsprogramma Texel 2035.

1.2 De vraag van de gemeenteraad

De centrale vraag is of en zo ja hoe de maximumsnelheid op de verbindingswegen tussen de Texelse dorpen met een vrijliggend fietspad op een verkeersveilige, juridisch houdbare en uitvoerbare manier weer naar 80 km/u kan, met inzicht in de kosten die daarbij horen.

Daarbij zijn enkele voorwaarden leidend, te beginnen met de verkeersveiligheid die gewaarborgd moet blijven. Ook moet de snelheid geloofwaardig zijn voor de weggebruiker: de snelheid op het bord moet aansluiten bij hoe de weg eruit ziet en wordt gebruikt. Daarnaast moet het besluit juridisch houdbaar zijn en moeten de benodigde maatregelen en kosten inzichtelijk zijn.

1.3 Onderzoeksgebied

Het onderzoek gaat over elf weggedeelten ('wegvakken'). Die zijn genummerd 1 tot en met 11; die nummers gebruiken wij in het hele rapport. Tabel 1.1 geeft de lijst, afbeelding 1.1 laat zien waar de wegvakken op het eiland liggen. De overige gemeentelijke wegen en de weg in beheer bij de provincie vallen buiten de scope van dit onderzoek.

Tabel 1.1 De elf wegvakken in dit onderzoek

Nummer	Weg	Opmerking
1	Nieuwlanderweg	inclusief een deel van de Kogerweg
2	Postweg (zuidelijk deel)	ten zuiden van Zuid-Eierland
3	Postweg (noordelijk deel)	ten noorden van Zuid-Eierland
4	Waalderweg / Oosterenderweg	–
5	Laagwaalderweg	–
6	Schilderweg	–
7	Redoute	–
8	Hoornderweg	inclusief Kleiweg
9	Westerweg	–
10	Pontweg	–
11	Ruigendijk	–

Afbeelding 1.1 Ligging van de elf wegen in scope op Texel (de nummers komen overeen met tabel 1.1)



1.4 Onze visie op het vraagstuk

Bij verkeersveiligheidsvraagstukken kijken wij altijd eerst naar de feiten ter plaatse: hoe de weg is ingericht, het type weggebruikers, de hoeveelheid verkeer en of de aangegeven snelheid geloofwaardig is. Die feiten combineren wij met de landelijke kennis over wegontwerp, waaronder de richtlijnen van CROW (het landelijke kennisinstituut voor verkeer en infrastructuur). Wat op voorhand opvalt, is dat de Texelse wegen niet direct in één van de twee beschreven categorieën vallen. Qua functie (doorgaande wegen tussen de dorpen) en lange rechte stukken passen ze bij de classificatie GOW. Maar door hun inrichting lijken ze juist op een ETW: smal, met veel in- en uitritten en weinig ruimte tussen de rijbaan en het fietspad. Voor zulke wegen geven de landelijke richtlijnen geen pasklaar antwoord ('grijze wegen'). Dat maakt een zorgvuldige afweging per weg nodig, evenals een eigen, goed onderbouwd 'Texels afweegkader'.

1.5 Leeswijzer

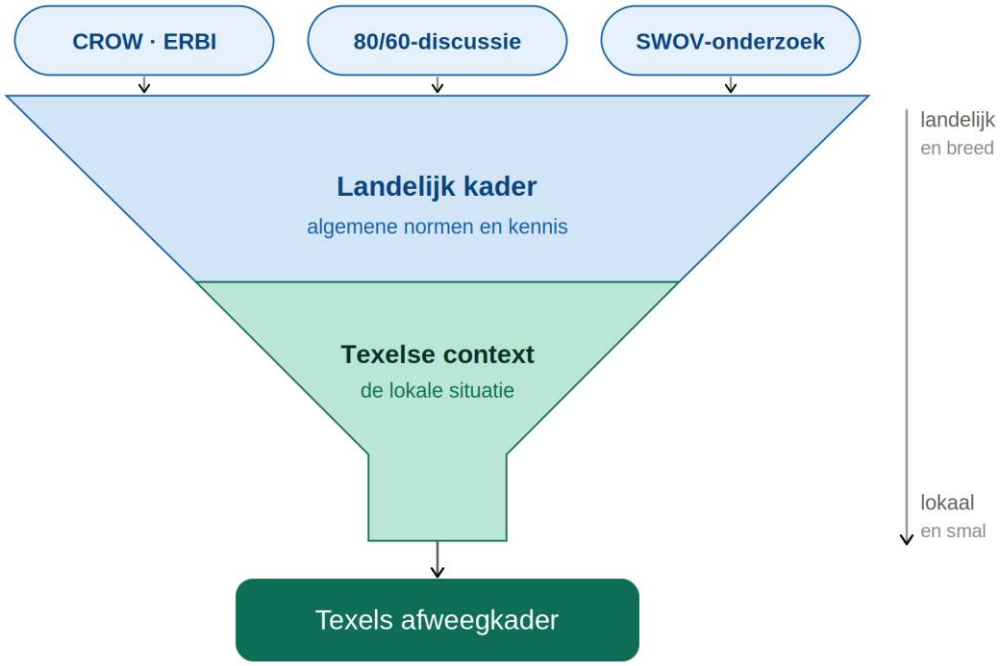
Dit adviesrapport geeft een antwoord op de vraag welke wegen op Texel op welke manier veilig naar 80 km/u kunnen. Hoofdstuk 2 beschrijft het landelijke kader: de drie wegcategorieën, de keuze tussen 80 en 60 km/u op een gebiedsontsluitingsweg, de kenmerken die daarbij de doorslag geven, het CROW-afweegkader en het onderzoek van SWOV. Ook lichten we in hoofdstuk 2 het Texels afweegkader toe dat hieruit voortvloeit. Hoofdstuk 3 past dat kader vervolgens toe op de elf Texelse wegen: per weg presenteren we het afweegkader met daarbij een korte toelichting. Dit op basis van een schouw op Texel, diverse metingen en analyses, waaronder een inventarisatie van de gevaarlijke kruispunten en oversteekpunten. Hoofdstuk 3 sluit af met het oordeel per weg: wel of niet veilig naar 80 km/u te brengen. Hoofdstuk 4 beschrijft welke maatregelen daarvoor nodig zijn en wat die kosten, hoofdstuk 5 de juridische onderbouwing van de adviezen, en hoofdstuk 6 de conclusies en aanbevelingen. De bijlagen bevatten de ingevulde afweegkaders per weg (I), de maatregelen en kosten per weg (II), de gebruikte bronnen (III) en een begrippenlijst (IV).

2

VAN LANDELIJKE CONTEXT NAAR TEXELS AFWEEGKADER

In dit hoofdstuk bouwen wij de afweging stap voor stap op, van het landelijke kader naar de Texelse praktijk. Wij beginnen bij het landelijke systeem van wegcategorieën: elke weg heeft daarin een eigen functie, een daarbij passende inrichting en een daarbij passende snelheid. Vervolgens zoomen wij in op de gebiedsontsluitingsweg, de categorie waartoe alle onderzochte Texelse wegen behoren, en op de vraag die in dit onderzoek centraal staat: hoort zo'n weg bij 80 of bij 60 km/u? Daarna behandelen wij achtereenvolgens de kenmerken die de doorslag geven tussen beide limieten, de landelijke verschuiving van 80 naar 60 km/u, het afweegkader dat CROW in september 2025 voor deze keuze heeft uitgebracht en het onderzoek van kennisinstituut SWOV naar geloofwaardige snelheidslimieten. Tot slot beschrijven wij het grijze gebied waarin veel wegen vallen, leggen wij vast welke ondergrens wij in dit onderzoek hanteren, en presenteren wij het Texels afweegkader.

Afbeelding 2.1 Trechtering: van breed naar smal; van landelijke richtlijnen en onderzoeken naar het Texels afweegkader



2.1 Drie wegcategorieën: functie, inrichting en snelheid

De standaard inrichting van wegen buiten de bebouwde kom is vastgelegd in de landelijke richtlijnen van kennisplatform CROW en, voor deze regio, in de provinciale ontwerprichtlijn van Noord-Holland (ERBI). Beide bouwen voort op de visie Duurzaam Veilig. De kern daarvan is dat elke weg één duidelijke functie heeft, dat de inrichting bij die functie past en dat het gebruik daarmee overeenkomt. Kloppen functie,

inrichting en gebruik met elkaar, dan weet een bestuurder intuïtief wat hem te wachten staat: welke snelheid passend is, of hij tegenliggers of fietsers op de rijbaan kan verwachten en wie voorrang heeft. Dat voorspelbare wegbeeld is de basis van verkeersveiligheid (self explaining roads). Om dat te bereiken kent Nederland drie wegcategorieën: de stroomweg, de gebiedsontsluitingsweg en de erftoegangsweg. Elke categorie kent eigen subtypen, met een eigen snelheid en een eigen inrichting. Tabel 2.1 zet ze op een rij.

Tabel 2.1 De drie wegcategorieën en hun subtypen

Wegcategorie	Subtype	Snelheid	Functie en kenmerken
Stroomweg	nationale stroomweg (autosnelweg)	100 tot 130 km/u	doorgaand nationaal en internationaal verkeer. Gescheiden rijbanen, ongelijkvloerse aansluitingen, geen langzaam verkeer
	regionale stroomweg 2x2	100 km/u	regionale verbinding met veel verkeer. Twee gescheiden rijbanen met een fysieke scheiding ertussen en ongelijkvloerse aansluitingen
	regionale stroomweg 2x1	100 km/u	regionale verbinding met minder verkeer. Twee rijbanen van één rijstrook met een fysieke rijrichtingscheiding en ongelijkvloerse aansluitingen. De variant zonder fysieke scheiding (groene asmarkering) is in het Handboek wegontwerp 2025 vervallen
Gebieds-ontsluitingsweg	type 2x1, buiten de bebouwde kom (standaard)	80 km/u	twee gescheiden rijbanen van één rijstrook, met een middenberm ertussen. Dit is in het Handboek wegontwerp 2025 het standaardtype voor een nieuwe gebiedsontsluitingsweg, omdat een rijrichtingscheiding (berm) de kans op frontale ongevallen minimaliseert. Standaardmaat rijbaan 3,65 meter per rijbaan, middenberm 3,00 meter
	type 2x2, buiten de bebouwde kom	80 km/u	twee gescheiden rijbanen van twee rijstroken, voor de drukste verbindingen. Standaardmaat rijbaan 7,25 meter per rijbaan, middenberm 6,00 meter
	type 1x2, buiten de bebouwde kom (afgepeld)	80 km/u	één rijbaan met een rijstrook per richting, zonder fysieke rijrichtingscheiding: dubbele asmarkering, vrijliggend fietspad, voorrangsweg. Dit is de afgepelde variant, bedoeld voor situaties waarin het standaardtype niet inpasbaar is. Alle elf onderzochte wegen zijn van dit type. Standaardmaat rijbaan 7,50 meter
	met een limiet van 60 km/u (GOW60)	60 km/u	geen apart wegtype, maar een gebiedsontsluitingsweg met een lagere limiet. Bedoeld voor bestaande wegen waar 80 km/u niet past. Landelijke inrichtingskenmerken zijn nog in ontwikkeling
	binnen de bebouwde kom (standaard)	50 km/u (soms 70 km/u)	stedelijke hoofdweg met fietsvoorziening en geconcentreerde oversteekplaatsen

Wegcategorie	Subtype	Snelheid	Functie en kenmerken
	binnen de bebouwde kom met 30 km/u (GOW30)	30 km/u	recente variant voor drukke straten waar 50 km/u niet past bij de omgeving. Landelijke inrichtingskenmerken zijn nog in ontwikkeling
Erftoegangsweg	type I, buiten de bebouwde kom	60 km/u	plattelandsweg met fietsverkeer op de rijbaan: fiets- of suggestiestroken, kantmarkering maar geen asmarkering, snelheidsremmers
	type II, buiten de bebouwde kom	60 km/u	smalle polder- of landbouwweg van ten hoogste 4,50 meter, zonder markering, met volledig gemengd verkeer
	binnen de bebouwde kom	30 km/u	woonstraten en 30 km-zones met gelijkwaardige kruispunten

Twee dingen verdienen bij deze tabel aandacht. Ten eerste is het Handboek wegontwerp 2025 opgesteld voor nieuwe wegen en grote reconstructies. Het standaardtype dat het voorschrijft voor de gebiedsontsluitingsweg, de 2x1 met een middenberm, is in bestaande situaties vaak niet inpasbaar: daarvoor is simpelweg de ruimte niet beschikbaar. Het handboek voorziet daar zelf in met de afgepelde variant, de 1x2. Ten tweede: op Texel bestaat geen enkele gebiedsontsluitingsweg van het standaardtype. Alle onderzochte wegen zijn van het type 1x2. Wij zitten in dit onderzoek dus per definitie al in het afgepelde regime, en dat is belangrijk om te beseffen: de vraag is niet of de wegen aan het standaardtype voldoen (dat doen zij niet, en dat is op Texel ook niet realistisch), maar of zij binnen de afgepelde variant de bijbehorende (minimale) maatvoering halen. Op Texel komt de stroomweg niet voor. De erftoegangswegen op het eiland zijn de smalle polder- en landbouwwegen; die vallen buiten dit onderzoek. Alle elf onderzochte wegen zijn gebiedsontsluitingswegen van het type 1x2, de afgepelde variant: één rijbaan met een rijstrook per richting, een vrijliggend fietspad ernaast en een doorgaande functie tussen de dorpen. Het vraagstuk in dit rapport gaat dan ook over dit ene wegtype, waarbij het vertrekpunt dus al onder de noemer ‘versoberd’ valt.

2.2 De gebiedsontsluitingsweg: 80 of 60 km/u?

Voor een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom is 80 km/u van oudsher de standaardlimiet. In de praktijk passen wegbeheerders op steeds meer van deze wegen 60 km/u toe; zo’n weg wordt dan een GOW60 genoemd. Het is belangrijk te zien wat dat wel en niet betekent. De GOW60 is geen nieuwe, vierde wegcategorie naast de erftoegangsweg. Het blijft een gebiedsontsluitingsweg, met dezelfde functie in het netwerk, maar met een (wegens dwangpunten) lagere limiet en een daarop aangepaste inrichting.
Dat onderscheid is voor dit onderzoek wezenlijk. Bij de verlaging van 2023 zijn deze wegen formeel als erftoegangsweg aangeduid (paragraaf 1.1), zonder dat de inrichting daarop is aangepast; functioneel zijn het gebiedsontsluitingswegen gebleven, zonder toepassing van snelheidsremmende maatregelen. De keuze tussen 80 en 60 km/u op de Texelse wegen is vanuit uw vraag een keuze binnen één categorie, en niet de vraag of deze wegen alsnog als erftoegangsweg moeten worden ingericht. Bij een erftoegangsweg mengt het verkeer zich immers op de rijbaan, vervalt de voorrang en verdwijnt de asmarkering; dat past niet bij wegen die de dorpen met elkaar verbinden. Tabel 2.2 zet de drie varianten naast elkaar.

Tabel 2.2 De drie varianten vergeleken: GOW 80 km/u, GOW 60 km/u en ETW 60 km/u

Kenmerk	Gebiedsontsluitingsweg 80 km/u	Gebiedsontsluitingsweg 60 km/u	Erftoegangsweg 60 km/u
functie	doorstromen op het wegvak, uitwisselen op kruispunten	doorstromen op het wegvak, uitwisselen op kruispunten, maar met een lagere snelheid	erven en percelen bereiken
breedte rijbaan	CROW: standaardmaat 7,50 meter. ERBI: 7,00 meter, met 6,20 meter als absolute ondergrens voor bestaande wegen	6,00 tot 7,50 meter	circa 4,50 tot 6,00 meter
obstakelvrije ruimte	CROW: 6,00 meter, bij reconstructie ten minste 4,50 meter	ten minste 2,50 meter	ten minste 2,50 meter
fietsers	altijd gescheiden: vrijliggend fietspad of parallelweg	bij voorkeur gescheiden; het ontbreken daarvan is vaak een aanleiding voor 60 km/u	op de rijbaan, op fiets- of suggestiestroken
markering	dubbele asmarkering, kantstrepen, inhaalverbod	asmarkering aanwezig; de vormgeving is landelijk nog niet vastgelegd	geen asmarkering
voorrang	voorrangsweg, kruispunten geregeld	voorrang past hier ook, maar het bord voorrangsweg mag niet bij 60 km/u; voorrang wordt per kruispunt geregeld	geen voorrangsweg, verkeer van rechts gaat voor
erfaansluitingen	in beginsel niet	beperkt aanwezig; een verzwarende factor om te kiezen voor 60	horen bij het wegtype
snelheidsremmers	niet op wegvakken	terughoudend toepassen	plateaus, volgens de ERBI elke 500 meter op type 1
inrichtingsrichtlijn	handboek wegontwerp 2025; ERBI (provinciaal)	nog niet beschikbaar; handreiking in voorbereiding	handboek wegontwerp 2025; ERBI (provinciaal)
functie	doorstromen op het wegvak, uitwisselen op kruispunten	doorstromen op het wegvak, uitwisselen op kruispunten, maar met een lagere snelheid	erven en percelen bereiken

In de praktijk vervult een gebiedsontsluitingsweg vaak beide functies tegelijk, doorstromen én erven en percelen bereiken, wat de afweging tussen 60 en 80 km/u juist lastig maakt. Bij het volledige profiel voor een GOW80 van het type 1x2, de afgepelde variant waartoe alle onderzochte wegen behoren, hoort volgens het Handboek wegontwerp 2025 een rijbaan van 7,50 meter, aan weerszijden een vlucht- en bergingszone van 2,45 meter een obstakelvrije zone van 6,00 meter, en een fysieke scheiding van snel en langzaam verkeer via een vrijliggend fietspad. Welke van die kenmerken op een concrete weg wel en niet worden gehaald, bepaalt hoe ver die weg van het 80-profiel af staat en hoeveel er nodig is om die afstand te overbruggen. Dat vraagt om een nauwkeurige afweging per weg, en die begint bij de kenmerken die de doorslag geven.

2.3 Doorslaggevende kenmerken en verschillen

Of een doorgaande weg veilig bij 80 km/u past, hangt volgens de landelijke richtlijnen (CROW) en de provinciale ontwerpuitgangspunten (ERBI) vooral af van drie meetbare kenmerken: hoe breed de weg is,

hoeveel vrije ruimte er naast de weg is en het alignement van de weg, dat wil zeggen de horizontale en verticale bochten en het zicht dat die bieden. Deze worden hieronder één voor één uitgelegd.

De breedte van de rijbaan

De breedte van de rijbaan is de breedte van het verharde (geasfalteerde) deel van de weg, van rand tot rand. Hoe breder de rijbaan, hoe meer ruimte twee tegenliggers hebben om elkaar te passeren zonder naar de berm uit te hoeven wijken. Voor de rijbaanbreedte bestaan twee kaders naast elkaar, en het is van belang ze goed uit elkaar te houden. Het landelijke kader is het Handboek wegontwerp 2025 van CROW. Dat kent sinds de herziening geen ideale en minimale maten meer, maar per ontwerpparameter één standaardmaat die bij de aanleg van een nieuwe of gereconstrueerde weg moet worden toegepast, met daarnaast versoberde maten voor bestaande wegen waar die standaardmaat bij reconstructie niet inpasbaar is. Voor de rijbaan van een gebiedsontsluitingsweg van het versoberde type 1x2 is die standaardmaat 7,50 meter. Een verder versoberde maat voor bestaande wegen is voor de rijbaanbreedte niet opgenomen. Waar de standaardmaat niet haalbaar is, schrijft het handboek voor dat de consequenties inzichtelijk worden gemaakt en dat waar nodig bijpassende mitigerende maatregelen worden getroffen. Het tweede kader is de ERBI, de ontwerprichtlijn van de provincie Noord-Holland. Die gaat uit van minimaal 7,00 meter, en vanuit de minimale maatvoering van de diverse elementen is een absolute ondergrens van 6,20 meter af te leiden. De ERBI is daarmee de enige van beide kaders die een concrete ondergrens noemt waaronder sowieso niet mag worden gegaan. In hoeverre het gebied tussen 6,20 en 7,00 meter toepasbaar is, luistert nauw en hangt af van de omstandigheden, omdat de maat van 6,20 meter niet expliciet wordt genoemd en stapeling van minimale maatvoering niet zonder meer tot een wenselijk samenstel leidt. Het CROW-afweegkader uit 2025, dat specifiek over de keuze tussen 80 en 60 km/u gaat, sluit hierop aan: 60 km/u is daarin de passende limiet bij een beschikbare breedte van 6,00 tot 7,50 meter, en 80 km/u is pas vanaf 7,50 meter geschikt en geloofwaardig. Onder die maat is volgens dat kader eerder sprake van een GOW60 of een erftoegangsweg. De 7,50 meter uit het afweegkader is dus geen strengere lezing, maar dezelfde standaardmaat als in het Handboek wegontwerp. In paragraaf 2.6 leggen wij vast welke ondergrens wij in dit onderzoek aanhouden en onder welke voorwaarden en omstandigheden een afwijking van de standaardmaat verdedigbaar kan zijn.

De obstakelvrije ruimte naast de weg

De obstakelvrije ruimte is de ruimte naast de rijbaan zonder obstakels zoals bomen, sloten, lichtmasten, taluds of een fietspad. Het is de ruimte waarin een auto die van de weg raakt veilig tot stilstand kan komen zonder iets te raken. Bij 80 km/u bedraagt die volgens het Handboek wegontwerp 2025 standaard 6,00 meter. Voor bestaande wegen geldt bij reconstructie een maat van ten minste 4,50 meter. Bij 60 km/u volstaat een obstakelvrije ruimte van 2,50 meter. Als onderdeel van de obstakelvrije zone ligt in het standaardprofiel bovendien een vlucht- en bergingszone van 2,45 meter. Dat is de ruimte waarin een voertuig kan uitwijken of stilstaan zonder het overige verkeer te hinderen, en waarin hulpdiensten kunnen werken. Voor de onderzochte wegen is die zone nergens aanwezig; het fietspad ligt daar waar in het standaardprofiel de vlucht- en bergingszone en de obstakelvrije zone liggen. De maat wordt bij een gebiedsontsluitingsweg gemeten vanaf de binnenkant van de kantstreep en bij een erftoegangsweg vanaf de rand van de verharding. Waar de ruimte niet kan worden vergroot, kan het obstakel worden verwijderd, botsvriendelijk worden uitgevoerd of worden afgeschermd, bijvoorbeeld met een geleiderail. Welke van die routes op een concrete weg passend is, hangt af van de plaatselijke situatie; de maatregelen zelf komen in hoofdstuk 4 aan bod.

Het alignement: hellingen, bochten en omgeving

Het derde kenmerk is het alignement van de weg: de aan- of afwezigheid van hellingen (verticaal) en bochten (horizontaal). Voor Texel is het verticale alignement niet van toepassing, omdat hier vrijwel geen hellingen voorkomen. Voor het horizontale alignement geldt bij 80 km/u een maat voor de rechte delen (rechtstanden) van 1.200 meter, en de stopzichtafstand (de afstand waarop je kunt zien dat er kruisend verkeer is) een maat van 100 meter. Zijn de rechte delen korter dan 1.200 meter en/of is de stopzichtafstand kleiner dan 100 meter, dan kan 80 km/h niet veilig worden toegepast. Het alignement is daarnaast van belang voor de voorspelbaarheid van de weg; als lange rechte stukken worden afgewisseld door krappe bochten ontstaan daar onveilige punten, omdat dat kan leiden tot gevaarlijk (inhaal)manoeuvres. Ook de openheid van de omgeving telt mee: een open landschap met lange zichtlijnen en weinig bebouwing nodigt

uit tot hogere snelheden, terwijl obstakels, groen en bebouwing juist afremmen. De openheid van de omgeving is daarmee een zelfstandig kenmerk in de afweging, naast de breedte en het stopzicht.

2.4 De landelijke 80/60-discussie

Genoemde kenmerken staan niet los van een bredere landelijke beweging. Er is een verschuiving gaande van 80 naar 60 km/u op gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom. Waar 80 km/u niet past bij een smalle of onoverzichtelijke weg, kiezen steeds meer wegbeheerders voor een gebiedsontsluitingsweg met een limiet van 60 km/u, omdat dat een uniformer, herkenbaarder en veiliger wegbeeld oplevert. Deze beweging loopt parallel aan de bekende 50/30-discussie binnen de bebouwde kom, waar op vergelijkbare gronden steeds vaker 30 km/u wordt ingevoerd. De onderliggende gedachte is in beide gevallen dezelfde. Uitgangspunt blijft dat de snelheidslimiet volgt uit de functie van de weg en dus vooraf vaststaat; de inrichting moet daar passend bij worden gemaakt. Waar dat op een bestaande weg niet lukt, is de limiet het enige wat nog kan worden bijgesteld. De keuze voor 60 km/u is dan geen doel maar een terugvaloptie. Belangrijk daarbij is dat deze discussie over bestaande wegen gaat. Voor nieuwe wegen blijft de verwachting dat zij worden aangelegd volgens de bestaande richtlijnen voor een GOW80. De vraag op Texel is dus niet welke weg wij zouden aanleggen, maar welke limiet past bij de wegen die er liggen.

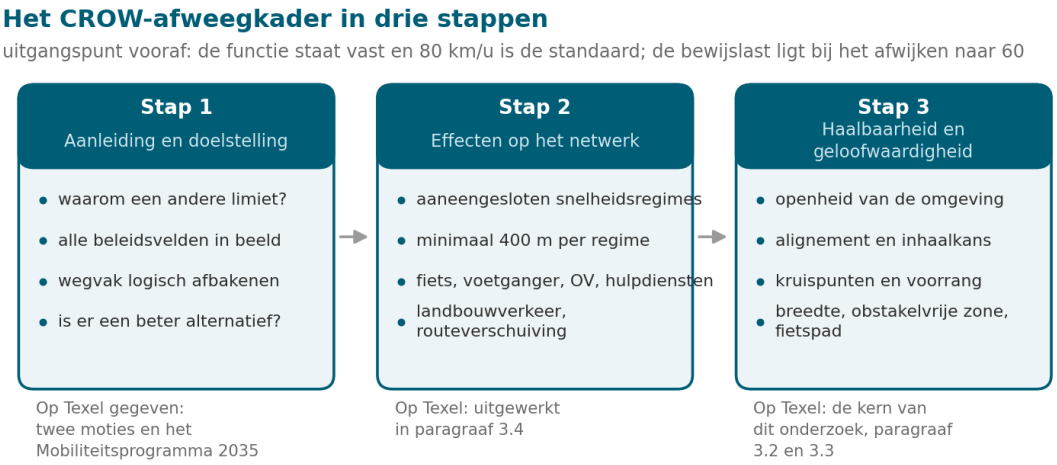
Het landelijke afweegkader van CROW

Om wegbeheerders bij deze keuze te helpen heeft CROW in september 2025 het ‘Afweegkader gebiedsontsluitingsweg 80 km/h en 60 km/h’ uitgebracht. Het geeft een stapsgewijze methodiek waarmee per bestaande weg buiten de bebouwde kom kan worden bepaald welke van beide limieten het meest passend is. Het kader is opgesteld met onder meer het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, het Openbaar Ministerie, de politie, SWOV, meerdere provincies en gemeenten, de openbaarvervoerautoriteiten, Veilig Verkeer Nederland, de Fietsersbond, de land- en tuinbouworganisaties en de ANWB. Die brede totstandkoming maakt het tot de meest gezaghebbende landelijke leidraad voor precies de vraag die op Texel voorligt.

Het kader kent twee uitgangspunten vooraf. Ten eerste moet al vaststaan dat de weg een gebiedsontsluitende functie heeft die vaststelling gebeurt met een netwerktoets waarin alle vervoerwijzen worden meegewogen. Het kader gaat dus niet over de vraag of een weg een gebiedsontsluitingsweg of een erftoegangsweg is, maar over de snelheid op een weg waarvan die functie al vaststaat. Ten tweede geldt, conform Duurzaam Veilig, dat een weg met een ontsluitende functie standaard 80 km/u heeft. De bewijslast ligt dus bij het afwijken naar 60 km/u, en niet andersom.

Afbeelding 2.2 vat de drie stappen samen en laat zien waar elke stap voor Texel staat. De eerste stap, de aanleiding, is hier gegeven met de twee aangenomen moties en het Mobiliteitsprogramma 2035. De tweede stap, de netwerkeffecten, komt aan de orde in paragraaf 3.4. De derde stap is de kern van dit onderzoek: kan de gekozen limiet geloofwaardig worden gerealiseerd? Alleen een ander bord plaatsen is volgens het kader vrijwel nooit geloofwaardig; een verlaging naar 60 km/u vraagt in de regel om aanpassing van de weginrichting. De maten waarmee die derde stap werkt, de rijbaanbreedte en de obstakelvrije zone, zijn in paragraaf 2.3 toegelicht.

Afbeelding 2.2 De drie stappen van het CROW-afweegkader, met per stap waar die stap voor Texel staat. De eerste stap is in dit dossier gegeven; de derde stap is de kern van dit onderzoek



Het advies dat eruit volgt

Valt de afweging uit naar 80 km/u, dan gelden de inrichtingsrichtlijnen uit het Handboek wegontwerp 2025, en moet het oorspronkelijke probleem met andere maatregelen worden opgelost. Valt zij uit naar 60 km/u, dan is er een belangrijke kanttekening: voor een GOW60 bestaan nog geen landelijke inrichtingsrichtlijnen. CROW heeft ervoor gekozen eerst het afweegkader te publiceren en de inrichting later uit te werken in de 'Handreiking inrichtingskenmerken GOW60', en adviseert nadrukkelijk te wachten met het ontwerp van een GOW60 tot die handreiking gereed is.

Effecten op het netwerk

Een snelheidswijziging blijft zelden bij één wegvak. Het afweegkader vraagt daarom om een aaneengesloten geheel van snelheidsregimes met zo min mogelijk overgangen: liggen twee kruispunten minder dan 400 meter uit elkaar, dan is één regime wenselijk, omdat een bestuurder anders in korte tijd meermaals van limiet moet wisselen en het wegbeeld zijn voorspellende waarde verliest. Daarnaast vraagt het kader naar de gevolgen voor de overige weggebruikers. Een hogere limiet maakt oversteken voor fietsers en voetgangers moeilijker, doordat zij grotere hiaten in het verkeer nodig hebben en de naderingssnelheid lastiger inschatten. Zij raakt ook de rijtijden van het openbaar vervoer en de aanrijtijden van de nood- en hulpdiensten; overleg met de concessieverlener, de vervoerder en de verkeersadviseur van de politie is om die reden voorgeschreven. Tot slot kan een verschil in limiet tussen parallelle routes verkeer verplaatsen: wordt de ene verbinding sneller en de andere niet, dan verschuift verkeer naar de snelste route. Dat is gewenst wanneer die route daarop is ingericht en ongewenst wanneer dat niet zo is. Deze effecten laten zich niet per weg beoordelen; zij vragen een blik op het netwerk als geheel. Paragraaf 3.4 werkt ze uit voor Texel.

Landbouwverkeer op de rijbaan

Een apart aandachtspunt bij de keuze tussen 80 en 60 km/u is landbouwverkeer op de rijbaan. Waar parallelwegen ontbreken, rijden landbouwvoertuigen mee tussen het overige verkeer. Zij rijden in de praktijk 25 tot 40 km/u, waardoor het snelheidsverschil met het overige verkeer bij 60 km/u ongeveer 20 tot 35 km/u bedraagt en bij 80 km/u oploopt tot 40 tot 55 km/u. Dat verschil is verkeersveiligheidskundig bepalend: het vergroot de kans op een ongeval, doordat naderend verkeer de snelheid van het langzame voertuig onderschat, en het vergroot de ernst ervan, omdat de botssnelheid hoger ligt. Het verhoogt bovendien de behoefte om in te halen, en op een rijbaan met één rijstrook per richting kan dat alleen door de tegenliggende rijstrook te gebruiken; hoe smaller de rijbaan en hoe dichter het fietspad langs de weg ligt, hoe zwaarder dat weegt. Het Handboek wegontwerp 2025 kent hiervoor het instrument van een inhaalverbod met een uitzondering voor landbouwvoertuigen, en het afweegkader schrijft voor dat de land- en tuinbouworganisaties bij de afweging worden betrokken. Waar landbouwverkeer structureel meerijdt,

weegt dit dus mee in de keuze van de limiet en in de inrichting die daarbij hoort. Paragraaf 3.4 gaat in op de situatie op Texel, waar op de onderzochte wegen geen parallelwegen liggen.

Het wettelijk kader

Elke snelheidslimiet moet in overeenstemming zijn met het wegbeeld ter plaatse: de beoogde snelheid moet redelijkerwijs voortvloeien uit de aard en de inrichting van de weg en zijn omgeving. Voor een verlaging van 80 naar 60 km/u is een verkeersbesluit nodig, wordt een jurist betrokken en is een adviesaanvraag bij de verkeersadviseur van de politie verplicht. Hoofdstuk 5 gaat hier nader op in. Het kader benadrukt daarnaast tijdig overleg met de stakeholders: aangrenzende wegbeheerders, OV-partijen, nood- en hulpdiensten, VVN, de Fietsersbond, Cumela, LTO en TLN kennen de lokale effecten het best. Voor dit onderzoek is het vraagstuk weliswaar andersom (van 60 naar 80 km/h), maar bevestigt het kader de volgorde die wij aanhouden: eerst de functie van de weg, dan de effecten op het netwerk, dan de vraag of de gewenste snelheid geloofwaardig kan worden gemaakt, en pas daarna het besluit.

2.5 Wetenschappelijk onderzoek naar geloofwaardige snelheden

Richtlijnen van het CROW en het getoonde gedrag moeten op elkaar aansluiten. Om te onderbouwen welk effect de richtlijnen op gedrag hebben, onderzoekt de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) al jaren wat wel en niet goed werkt. Zo onderzocht SWOV onder andere of de maximumsnelheid in bepaalde gevallen wel of niet geloofwaardig is.[1] SWOV ontwikkelde daarvoor de methode Veilige Snelheden, Geloofwaardige Snelheidslimieten (VSGS). Die methode bestaat uit twee delen. Het eerste deel bepaalt op basis van natuurkundige wetten welke snelheid veilig is, gegeven de inrichting van de weg; dat deel is onomstreden. Het tweede deel beoordeelt of de geldende limiet geloofwaardig is, uitgedrukt in een GS-score: een optelsom van acht wegkenmerken die elk als ‘versneller’ (+1), ‘vertrager’ (–1) of neutraal (0) meetellen, zoals de rijbaanbreedte, de lengte van de rechtstanden, de openheid van de omgeving en het type wegdek. Een score rond nul zou duiden op een geloofwaardige limiet.
In 2022 heeft SWOV dat tweede deel getoetst aan werkelijk gereden snelheden, met een opvallende uitkomst: de GS-score blijkt geen goede voorspeller, noch binnen, noch buiten de bebouwde kom. Van de acht kenmerken doen er maar drie werkelijk toe: de rijbaanbreedte, de lengte van de rechtstanden en het wegbeeld dat daaruit volgt. Uit de regressieanalyses volgt dat vooral de eerste twee de snelheid van vrij rijdend verkeer betrouwbaar verklaren, zowel de gemiddelde snelheid als de V85, de snelheid die 85 % van dat verkeer niet overschrijdt. SWOV beveelt daarom aan de geloofwaardigheid van een limiet primair te beoordelen aan de hand van de gemeten V85 van vrij rijdend verkeer, en niet aan de hand van een optelsom van kenmerken op papier. De strekking is dat een limiet vooral geloofwaardig is wanneer de inrichting van de weg daarbij past. De belangrijkste inrichtingskenmerken zijn de breedte van de weg en de aanwezigheid van lange rechtstanden. Sluit de limiet daar niet op aan, dan wordt hij slecht nageleefd; de overige wegkenmerken, zoals inbedding in het landschap, stopzichtafstand en de hoeveelheid kruispunten hebben volgens SWOV een veel beperktere invloed dan de breedte en rechtstanden. Wie de gereden snelheid wil veranderen, moet dus eerst het wegbeeld aanpassen en pas daarna leunen op handhaving en voorlichting. SWOV tekent aan dat het onderzoek zich beperkte tot de acht kenmerken uit de eigen methode; of ook andere kenmerken sterk samenhangen met het snelheidsgedrag moet nog blijken. De kennisbasis onder het begrip geloofwaardigheid is dus nog in ontwikkeling. Dat sterkt ons in de keuze om per weg te kijken naar wat er feitelijk wordt gereden, en niet uitsluitend naar wat de richtlijnen voorschrijven.

2.6 Waarom de keuze op Texel niet zwart-wit is

De kenmerken uit paragraaf 2.3 en het landelijke onderzoek geven samen een kader, maar in de praktijk leveren zij niet altijd een eenduidig antwoord. Een weg kan er precies tussenin vallen: hij functioneert als doorgaande weg, maar is smaller of heeft minder ruimte ernaast dan de richtlijn voor 80 km/u vraagt, terwijl het alignement juist wél bij 80 km/u past. Dit is het grijze gebied, en het is het gebied waarin de afweging op

[1] SWOV (2022). Veilige Snelheden, Geloofwaardige Snelheidslimieten (VSGS). Hoe valide is de GS-bepaling met de VSGS methode? R-2022-5. SWOV, Den Haag.

Texel zich naar verwachting grotendeels zal afspelen. In de verkeerskunde heten wegen waarvan de functie, de inrichting en het gebruik niet met elkaar overeenkomen 'grijze wegen'. Buiten de bebouwde kom komen die in twee gedaanten voor. De eerste is de erftoegangsweg die te druk is geworden: het gebruik past bij een gebiedsontsluitingsweg, de inrichting niet. De tweede is de gebiedsontsluitingsweg die het bijbehorende profiel nooit heeft gekregen: de weg heeft een 80-limiet, maar oogt als een erftoegangsweg. Die tweede gedaante is verkeersveiligheidskundig de lastigste, omdat er relatief hoge snelheden worden gereden op een weg die daar niet volledig op is ingericht. De introductie van de GOW60 is feitelijk een erkenning van dit grijze gebied. Zolang de landelijke inrichtingskenmerken voor die variant ontbreken, blijft echter onbeantwoord hoe een GOW60 zich zichtbaar zou moeten onderscheiden van een erftoegangsweg en de GOW80. Een verlaging naar 60 km/u is daarmee niet vanzelf de veilige keuze: ook die keuze vraagt om een inrichting die erbij past, en die is landelijk nog niet uitgewerkt.

Onze norm voor Texel: 6,20 meter als absoluut minimum en onder voorwaarden

De twee kaders uit paragraaf 2.3 komen niet op dezelfde maat uit: CROW hanteert 7,50 meter als standaardmaat en de ERBI 7,00 meter, met 6,20 meter als absolute (afgeleide) ondergrens voor bestaande wegen. Voor dit onderzoek maken wij de keuze vooraf expliciet, zodat elke weg aan dezelfde meetlat wordt gelegd: wij hanteren de ERBI-ondergrens van 6,20 meter als absoluut minimum voor 80 km/u op Texel. Onder die maat adviseren wij nergens 80 km/u, ook niet met maatregelen. Daarmee wijken wij bewust af van de standaardmaat van 7,50 meter en van de 7,00 meter uit de ERBI. Die afwijking is alleen houdbaar als daar een verkeerskundige onderbouwing voor is en maatregelen worden getroffen om de verkeersveiligheid te waarborgen. De brede rijbaan in de landelijke richtlijn is er namelijk in de eerste plaats om twee tegenliggers elkaar bij 80 km/u te laten passeren zonder dat een van beiden moet uitwijken of afremmen. Hoe vaker die ontmoeting plaatsvindt en hoe onverwachter zij komt, hoe zwaarder die eis weegt. Een smallere rijbaan is daarom naar ons oordeel te verantwoorden wanneer aan drie voorwaarden is voldaan:

- **de hoeveelheid verkeer is gering:** waar per rijrichting slechts enkele honderden tot ruim duizend motorvoertuigen per etmaal rijden, komt een bestuurder zelden een tegenligger tegen. Hij kan het grootste deel van de rit ongehinderd rijden en hoeft slechts kort in te houden wanneer er wel iemand aankomt;
- **het alignement is lang en recht en het stopzicht is ruim:** waar de rechtstanden langer zijn dan 1.200 meter en het stopzicht ten minste 100 meter bedraagt, is een tegenligger al van ver zichtbaar: de ontmoeting is aangekondigd in plaats van plotseling, en beide bestuurders kunnen er tijdig op anticiperen;
- **de inrichting is open en overzichtelijk:** waar hoogteverschillen ontbreken, het zicht zelden wordt onderbroken en de weg de bestuurder niet verrast met onverwachte krappe bochten, is de situatie voorspelbaar.

Deze drie voorwaarden zijn echter niet altijd en overal leidend, omdat de lokale situatie altijd beschouwd moet worden. Stel: er zijn lange rechtstanden en een open inrichting, maar tussen de lange rechtstanden zit wel een krappe, onoverzichtelijke bocht, dan is die locatie bepalend voor de veiligheid. Waar de intensiteit hoog is, vervalt de eerste; waar het stopzicht korter is dan 100 meter of de rechtstanden kort zijn, de tweede. En waar de rijbaan ver onder de 6,20 meter blijft, valt er niets meer te onderbouwen. De onderbouwing is daarmee niet algemeen maar per weg toetsbaar, en dus ook per weg weerlegbaar.

Wij passen deze voorwaarden daarom altijd in samenhang toe met de overige kenmerken uit paragraaf 2.3, zoals het stopzicht, de intensiteit en de feitelijk gereden snelheid (V85). En omdat 6,20 meter een absolute ondergrens is en geen comfortabele marge, hoort daar compensatie elders in het profiel bij, in het bijzonder de bescherming van de fietser. Hoofdstuk 3 toetst per weg of aan deze voorwaarden is voldaan en verbindt daar het oordeel aan; hoofdstuk 5 legt vast hoe deze onderbouwing in het verkeersbesluit terugkomt.

Een lage limiet is daarbij niet vanzelf de veilige keuze. Zoals paragraaf 2.5 laat zien, past een bestuurder zijn snelheid aan het wegbeeld aan en niet aan het bord. Wordt een limiet niet nageleefd, dan schatten andere weggebruikers de naderingssnelheid verkeerd in, neemt het aantal inhaalmanoeuvres toe en groeit het snelheidsverschil tussen lokaal bekende bestuurders en toeristen. De hoeveelheid verkeer werkt daarbij twee kanten op: op een rustige weg kan een bestuurder vrijwel doorlopend 80 km/u rijden en alleen bij een tegenligger kort inhouden, terwijl hij op een drukke weg vanzelf langzamer en meer rechts rijdt. Dat is precies waarom de drukte een van de drie voorwaarden hierboven is. Onze lijn voor Texel is daarom: 80

km/u waar de bestuurder onder de daar geldende omstandigheden veilig 80 km/u kan rijden, met maatregelen waar dat nodig is om de veiligheid te vergroten, en 60 km/u op plekken waar 80 km/u niet veilig is, bijvoorbeeld waar gevaar achter een krappe bocht schuilgaat. Door 60 km/u te bewaren voor die specifieke gevaarpunten en voor wegen waar 80 km/u geen passende snelheid is, ervaart de bestuurder die limiet als logisch en geloofwaardig, waardoor de bestuurder alerter zal zijn.

2.7 Het Texels afweegkader

Om de wegen op een eenduidige manier te kunnen beoordelen, vatten wij de relevante gegevens per weg samen in één overzicht: het Texels afweegkader. Dit kader is de Texelse uitwerking van stap 3 uit het CROW-afweegkader, de toets op een geloofwaardige en ruimtelijk haalbare inrichting. Het brengt de kenmerken bijeen die in dit hoofdstuk aan bod kwamen: de rijbaanbreedte, de ruimte naast de weg, het wegbeeld en de feitelijk gereden snelheid. Tabel 2.3 toont dit kader nog leeg, als sjabloon. In hoofdstuk 3 vullen wij het voor elke weg in. Twee zaken laten zich niet per wegvak beoordelen en staan daarom niet in dit kader: de samenhang van de snelheidsregimes in het netwerk en het landbouwverkeer, dat op Texel zonder parallelwegen op de rijbaan meerijdt. Beide horen bij stap 2 van het CROW-afweegkader en wegen wij in paragraaf 3.4 voor het eiland als geheel.

Tabel 2.3 Het Texels afweegkader (leeg voorbeeld)

[ruimte voor een foto van de weg]				
Weg …: [naam van de weg]				
Van – naar	*[van] – [naar]*			
Richting	**Auto's per etmaal, juli**	**Gereden snelheid (V85) juli**	**Auto's per etmaal, nov.**	**Gereden snelheid (V85) nov.**
[richting 1]	*[…]*	*[…]*	*[…]*	*[…]*
[richting 2]	*[…]*	*[…]*	*[…]*	*[…]*
Breedte van de rijbaan	*[… meter]*			
Vrije ruimte tot het fietspad	*[… meter]*			
Rechte stukken korter dan 1.200 m?	*[ja/nee]*			
Stopzicht ten minste 100 m?	*[ja/nee]*			
Hoe de weg eruitziet	*[korte beschrijving]*			
Bijzonderheden	*[bijzonderheden]*			
Gevaarlijke punten	*[gevaarlijke punten]*			

De regels in het kader betekenen het volgende:

- **auto's per etmaal:** het aantal motorvoertuigen dat in een etmaal (24 uur) over de weg rijdt. Vakliteratuur noemt dit de 'intensiteit' (in mvt/etm, motorvoertuigen per etmaal). Wij meten dit per rijrichting, en in twee maanden: juli (topdrukte in het toeristenseizoen) en november (een rustige maand qua toerisme);

- **gereden snelheid (V85):** de snelheid waar 85 van de 100 automobilisten onder blijven. Dit is een veelgebruikte maat voor hoe hard er feitelijk wordt gereden, los van wat op het bord staat;
- **breedte van de rijbaan:** de breedte van het verharde deel van de weg (zie tabel 2.3);
- **vrije ruimte tot het fietspad:** de afstand tussen de rand van de rijbaan en het fietspad, een maat voor de ruimte naast de weg (zie tabel 2.3);
- **hoe de weg eruitziet en bijzonderheden:** een korte beschrijving van de omgeving en het wegverloop (rechte stukken, bochten, bebouwing) en eventuele bijzondere risicopunten.

3

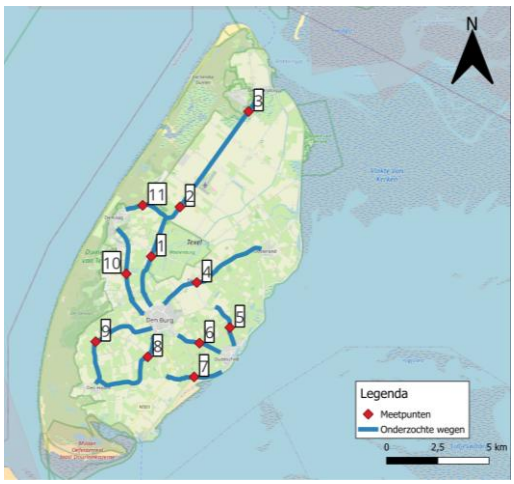
DE TEXELSE WEGEN: VAN METING NAAR OORDEEL

In dit hoofdstuk passen wij het afweegkader uit hoofdstuk 2 toe op de elf wegen. Wij beschrijven eerst hoe elke weg is beoordeeld en welke gegevens daarvoor zijn verzameld. Daarna leggen wij de metingen naast de kenmerken en de voorwaarden uit hoofdstuk 2, wegen wij de effecten op het netwerk en het landbouwverkeer, en doen wij verslag van de schouw van twee risicovolle punten. Het hoofdstuk sluit af met het oordeel per weg. De volledig ingevulde afweegkaders staan, met een toelichting per weg, in bijlage I.

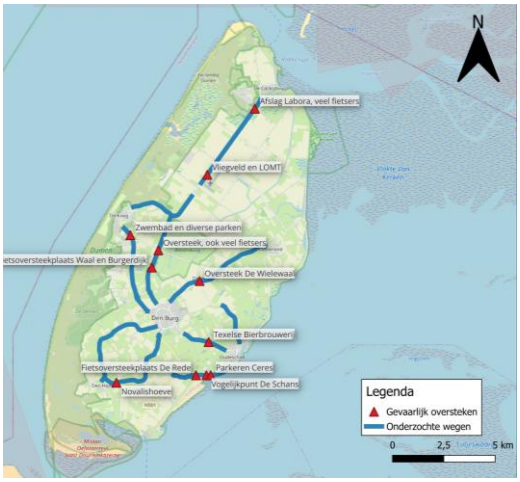
3.1 Hoe we elke weg hebben beoordeeld

Per weg hebben wij de verkeersgegevens verzameld (verkeerstellingen voor de drukte en snelheidsmetingen voor de gereden snelheid, in juli en november) en de weg opgemeten (breedte van de rijbaan en de afstand tot het fietspad). De tellingen en de snelheidsmetingen komen uit één meetjaar: juli 2025 voor het hoogseizoen en november 2025 voor het laagseizoen. De V85-waarden in dit rapport zijn dus geen meerjarig gemiddelde, maar de waarden uit die twee meetmaanden. Daarnaast hebben wij gekeken naar hoe de weg eruitziet en overkomt: de rechte stukken en bochten, de in- en uitritten, het zicht en de omgeving. Voor die beoordeling gebruiken wij een beknopte, landelijk erkende methode (de verkeersveiligheidsbeoordeling, in lichte vorm) die efficiënt de belangrijkste risico's in beeld brengt. Twee plekken die er in de gegevens uitsprongen, hebben wij ter plaatse bekeken; die schouw staat in afbeelding 3.5. Afbeelding 3.1 laat zien waar op de wegvakken de metingen zijn uitgevoerd; de nummers bij de meetpunten komen overeen met de nummers van de wegvakken. Afbeelding 3.2 toont de gevaarlijke oversteekpunten op de onderzochte wegen, met labels die aangeven om welke punten het precies gaat.

Afbeelding 3.1 Meetpunten voor de wegkenmerken; de nummers komen overeen met de wegvakken uit tabel 1.1 (linker figuur)



Afbeelding 3.2 Gevaarlijke kruispunten en oversteekpunten langs de onderzochte wegen (rechter figuur)



3.2 Wat de metingen laten zien

Voor elk van de elf wegvakken is een afweegkader ingevuld. Voor de Postweg zijn dat er twee, omdat die weg door de bebouwde kom van Zuid-Eierland in twee delen uiteenvalt. De volledig ingevulde kaders, met per weg een beschrijving en een toelichting op de toets, staan in bijlage I. Deze paragraaf vat de uitkomsten samen. Tabel 3.1 zet de gemeten waarden van alle wegvakken naast elkaar. Daarmee is in één oogopslag te zien waar de wegen van elkaar verschillen: in breedte, in de ruimte tot het fietspad, in het wegverloop en in wat er feitelijk wordt gereden.

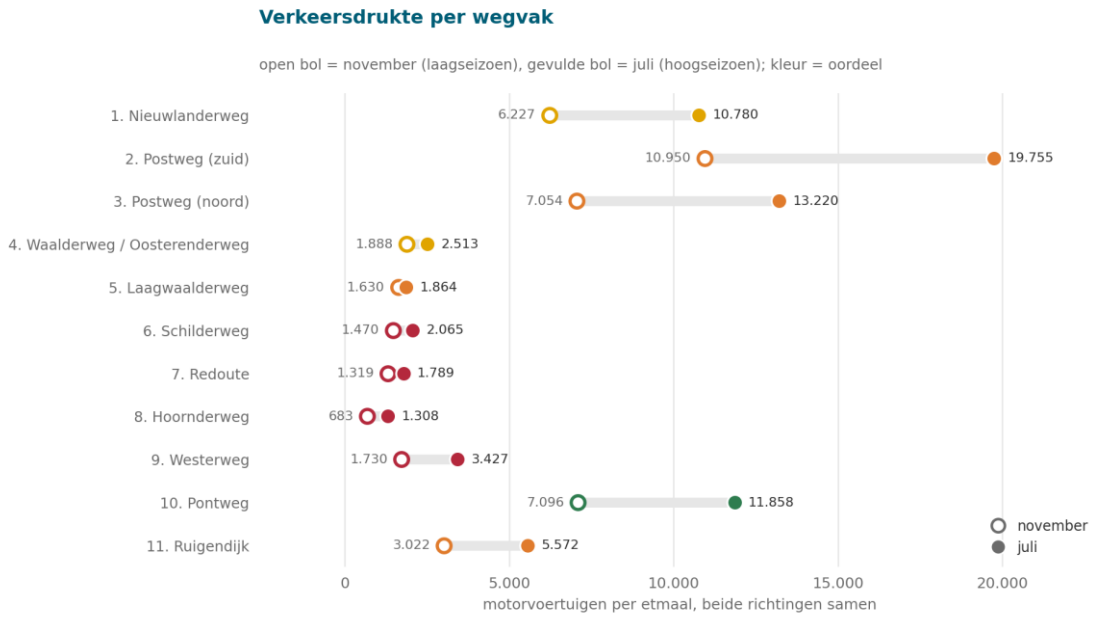
Tabel 3.1 De gemeten waarden per wegvak. De tellingen en de snelheidsmetingen zijn uitgevoerd in juli 2025 en november 2025. De kleur geeft het oordeel uit tabel 3.3 weer; mvt/etm staat voor motorvoertuigen per etmaal, beide richtingen samen

Nr.	Weg	mvt/etm juli	mvt/etm nov.	V85 nov. (km/u)	Rijbaan (m)	Vrije ruimte (m)	Rechtstanden 1.200 m of langer	Stopzicht 100 m of meer
1	Nieuwlanderweg	10.780	6.230	79,4	6,0	2,45	nee	ja
2	Postweg (zuid)	19.755	10.950	73,3	6,0	1,60	ja	ja
3	Postweg (noord)	13.220	7.055	73,4	6,0	2,50	nee	ja
4	Waalderweg / Oosterenderweg	2.515	1.890	80,8	6,20	2,20	ja	ja
5	Laagwaalderweg	1.865	1.630	79,4	5,50	2,30	ja	ja
6	Schilderweg	2.065	1.470	71,5	5,50	2,30	ja	nee
7	Redoute	1.790	1.320	62,7	5,30	1,60	ja	nee
8	Hoornderweg	1.310	685	71,7	5,10	2,80	ja	ja
9	Westerweg	3.430	1.730	73,1	5,10	3,20	ja	ja
10	Pontweg	11.860	7.095	78,9	7,0	3,30	ja	ja
11	Ruigendijk	5.570	3.020	74,2	6,10	2,10	ja	nee

De intensiteiten per wegvak verschillen sterk, bovendien verschillen de intensiteiten sterk per seizoen. Afbeelding 3.3 laat dat zien. Op de drukste wegvakken, de Postweg en de Pontweg, rijden in juli bijna twee keer zoveel motorvoertuigen als in november; op de rustigste wegen gaat het om enkele honderden per etmaal. Die spreiding is groot genoeg om per weg tot een ander oordeel te leiden, omdat een geringe

verkeersdrukte een van de drie voorwaarden is waaronder wij een rijbaan onder de landelijke standaardmaat verantwoord achten (paragraaf 2.6).

Afbeelding 3.3 Verkeersdrukte per wegvak in juli (hoogseizoen) en november (laagseizoen), beide richtingen samen. De verhouding tussen beide maanden verschilt sterk per weg.

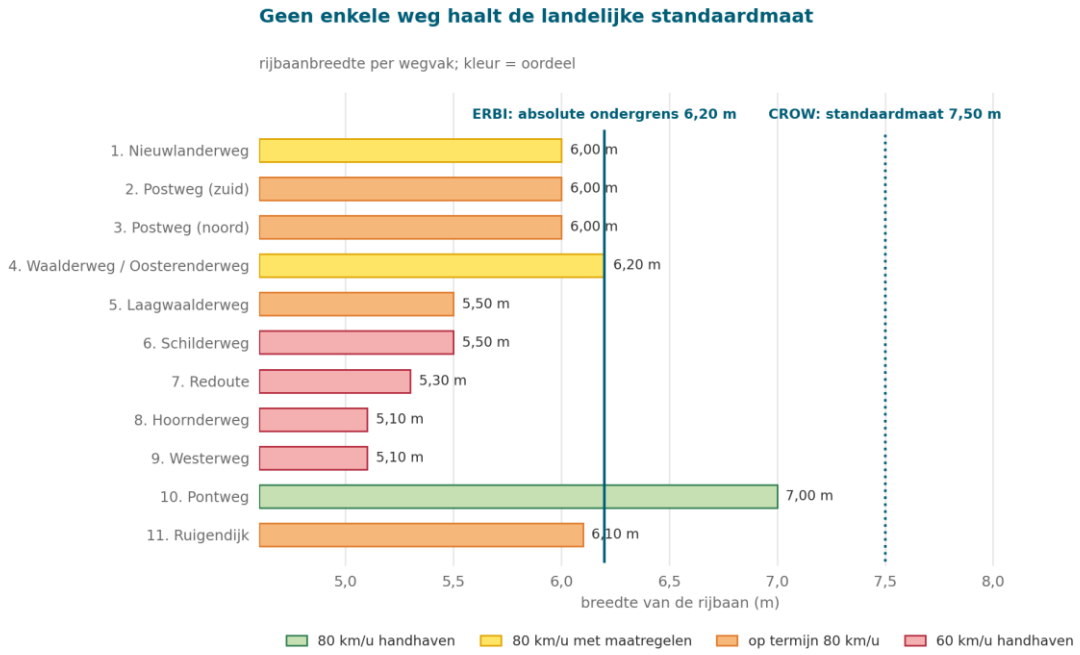


Voordat wij naar de afzonderlijke kenmerken kijken, geldt één bevinding voor alle elf wegen tegelijk: geen enkele weg haalt het volledige profiel dat de landelijke richtlijn voor een gebiedsontsluitingsweg met 80 km/u voorschrijft. Geen van de wegen haalt de standaardmaat van 7,50 meter voor de rijbaan, alleen de Pontweg haalt de 7,00 meter uit de provinciale ERBI, en op alle wegen is de ruimte tot het fietspad kleiner dan de 4,50 meter die bij reconstructie geldt. Een vlucht- en bergingszone ontbreekt overal. Nergens is 80 km/u dus een kwestie van alleen een bord; overal is het een gemotiveerde afwijking van de landelijke richtlijn, met de bijbehorende maatregelen. De vraag is daarom niet of een weg aan de richtlijn voldoet, maar hoe ver een weg ervan af staat en of die afstand met de onderbouwing uit paragraaf 2.6 en met haalbare maatregelen te overbruggen is.

De rijbaanbreedte: waar de elf wegen staan

Van de drie kenmerken uit paragraaf 2.3 is de rijbaanbreedte het meest onderscheidend, omdat die als enige met een harde maat te toetsen is. Afbeelding 3.4 zet de elf wegen naast de standaardmaat van CROW en de ondergrens van de ERBI. Het beeld valt uiteen in drie groepen. Geen enkele weg haalt de standaardmaat van 7,50 meter. Twee wegen halen de ondergrens van 6,20 meter al: de Pontweg met 7,00 meter en de Waalderweg/Oosterenderweg met precies 6,20 meter. Vier wegen zitten er net onder, tussen 6,00 en 6,10 meter, waar een verbreding van 10 tot 20 centimeter volstaat. De overige vijf wegen zitten er met 5,10 tot 5,50 meter zo ver onder dat een verbreding van 70 centimeter tot ruim een meter nodig zou zijn. Die driedeling verklaart een groot deel van het oordeel verderop. De afstand tot de ondergrens bepaalt namelijk niet alleen wat een maatregel kost, maar ook of die maatregel nog in verhouding staat tot het gebruik van de weg. Een verbreding van 20 centimeter op een weg die dagelijks duizenden voertuigen verwerkt is verdedigbaar; een verbreding van ruim een meter op een weg met enkele honderden voertuigen per etmaal is dat niet.

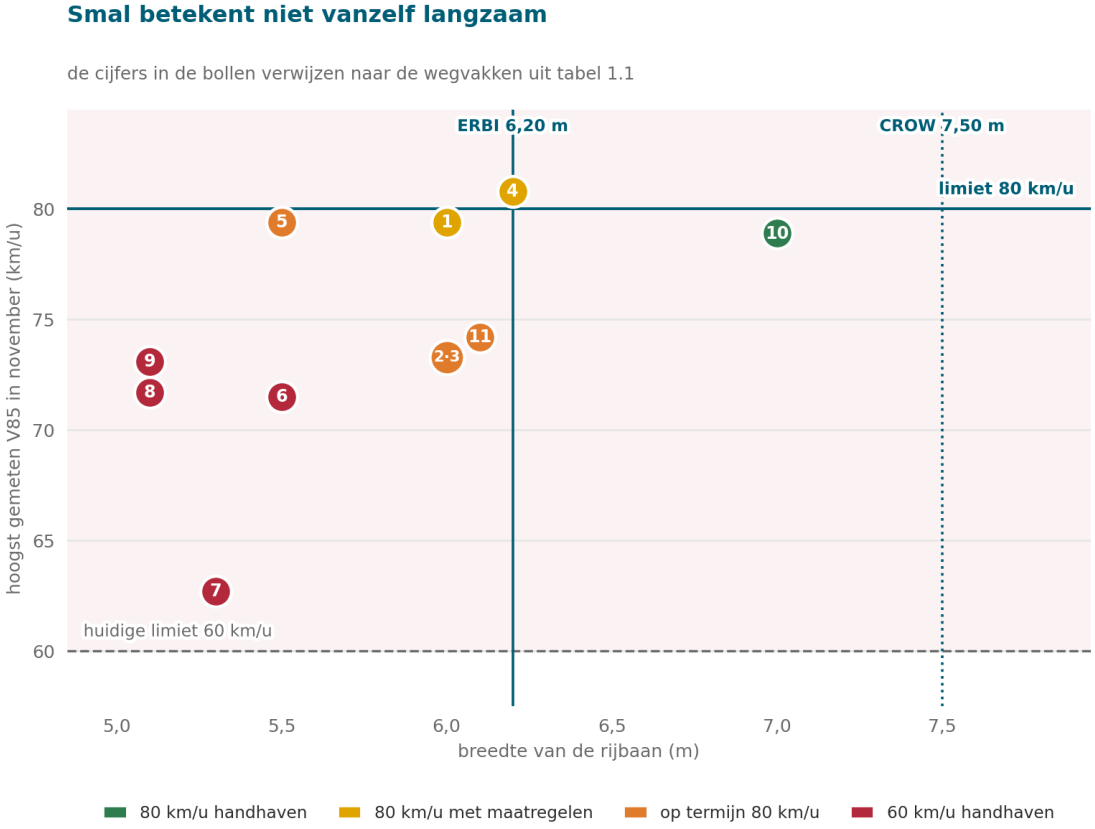
Afbeelding 3.4 Rijbaanbreedte per weg, afgezet tegen de standaardmaat van CROW en de ondergrens van de ERBI. Geen enkele weg haalt de standaardmaat van 7,50 meter; alleen de Pontweg haalt de 7,00 meter uit de ERBI. De kleur geeft het oordeel uit tabel 3.3 weer



Geloofwaardigheid: wat er feitelijk wordt gereden

De bevindingen van SWOV (paragraaf 2.5) hebben voor Texel een dubbele betekenis. Enerzijds verklaren zij waarom op de lange, rechte en open wegen, zoals de Nieuwlanderweg, feitelijk al rond 80 km/u wordt gereden: het wegbeeld nodigt daartoe uit, ongeacht het bord, wat in de metingen terugkomt als een hoge V85 op juist die wegen. Anderzijds laten zij zien dat een enkele bordwissel het gedrag niet verandert; alleen een aanpassing van het wegbeeld doet dat. Wie 60 km/u geloofwaardig wil maken op een brede, rechte weg, moet die weg optisch versmallen en de rechtstanden onderbreken; wie 80 km/u veilig wil maken, moet de fietsers afschermen en de rijbaan op orde brengen. Afbeelding 3.5 laat zien hoe dat op Texel uitpakt. Op tien van de elf wegen ligt de gemeten V85 in november boven de geldende limiet van 60 km/u, op vier wegen zelfs rond of boven de 79 km/u. Alleen op de Redoute komt de gereden snelheid met 62 tot 63 km/u vrijwel overeen met de limiet. Dat is precies de weg met de smalste rijbaan, het kortste stopzicht en de meeste bochten: het wegbeeld doet daar het werk dat het bord elders niet doet. Wat in de afbeelding opvalt, is dat de gereden snelheid niet netjes met de rijbaanbreedte meeloopt. De Laagwaalderweg is met 5,50 meter een van de smalste wegen en kent toch een V85 van bijna 80 km/u, terwijl op de bredere Postweg juist rond 73 km/u wordt gereden. De verklaring ligt in het tweede kenmerk dat SWOV aanwijst en in de drukte: de Laagwaalderweg is rustig en kaarsrecht, de Postweg is druk en vol aansluitingen. Dat onderstreept de lijn uit paragraaf 2.6: de breedte is een noodzakelijke voorwaarde, maar zij zegt op zichzelf niet alles over de veiligheid. Een smalle weg waarop hard wordt gereden is niet veilig doordat hij smal is; hij is een risico juist doordat die twee niet bij elkaar passen.

Afbeelding 3.5 De hoogst gemeten V85 per weg in november 2025 (de rustige maand, waarin het verkeer het vrijst rijdt) tegenover de rijbaanbreedte. De nummers in de bollen verwijzen naar de wegvakken uit tabel 3.1; wegvak 2 en 3 vallen samen omdat beide een rijbaan van 6,00 meter en vrijwel dezelfde V85 hebben. Op tien van de elf wegen wordt ruim boven de geldende limiet van 60 km/u gereden, ook op de smalste wegen; alleen op de Redoute komt de gereden snelheid overeen met de limiet



3.3 De toets aan de voorwaarden

In paragraaf 2.6 is toegelicht dat wij 6,20 meter als absoluut minimum hanteren, en dat die afwijking van de ruimere landelijke maten alleen houdbaar is wanneer aan drie voorwaarden is voldaan: een gering verkeersaanbod, lange rechtstanden met voldoende stopzicht, en een open, overzichtelijke omgeving. Die voorwaarden zijn geen vrijblijvende argumenten. Zij zijn per weg toetsbaar, en dus ook per weg weerlegbaar. Tabel 3.2 legt ze naast elkaar.

Tabel 3.2 Toets aan de ondergrens en aan de voorwaarden uit paragraaf 2.6. De kleur van de eerste twee kolommen geeft het oordeel uit tabel 3.3 weer. Het derde kenmerk uit paragraaf 2.6, een open en overzichtelijke omgeving, geldt op vrijwel alle onderzochte wegen en is daarom niet apart opgenomen

Nr.	Weg	Rijbaan ten minste 6,20 m	Rustig verkeersbeeld (mvt/etmaal nov.)	Rechtstanden 1.200 m of langer	Stopzicht 100 m of meer
1	Nieuwlanderweg	nee (6,00 m)	matig druk (6.230)	nee (kort)	ja
2	Postweg (zuid)	nee (6,00 m)	druk (10.950)	ja	ja
3	Postweg (noord)	nee (6,00 m)	druk (7.050)	nee (kort)	ja
4	Waalderweg / Oosterenderweg	ja (6,20 m)	rustig (1.890)	ja	ja
5	Laagwaalderweg	nee (5,50 m)	rustig (1.630)	ja	ja
6	Schilderweg	nee (5,50 m)	rustig (1.470)	ja	nee
7	Redoute	nee (5,30 m)	rustig (1.320)	ja	nee
8	Hoornderweg	nee (5,10 m)	rustig (680)	ja	ja
9	Westerweg	nee (5,10 m)	rustig (1.730)	ja	ja
10	Pontweg	ja (7,00 m)	druk (7.100)	ja	ja
11	Ruigendijk	nee (6,10 m)	matig druk (3.020)	ja	nee

Uit deze toets komen drie dingen naar voren. Ten eerste: alleen de Pontweg en de Waalderweg/Oosterenderweg voldoen op alle punten. Dat zijn ook de enige twee wegen waar 80 km/u zonder of met beperkte ingrepen aan de orde is. Ten tweede: op de Nieuwlanderweg en het noordelijke deel van de Postweg zijn de rechtstanden korter dan 1.200 meter, wat volgens de richtlijn op 60 km/u wijst en bovendien de tweede voorwaarde verzwakt. Op de Nieuwlanderweg weegt dat minder zwaar omdat het wegbeeld daar door de open omgeving toch dat van een lange rechte weg is en het stopzicht ruim; op de Postweg noord komt het bovenop de drukte. Ten derde, en dat is het meest bepalend: de wegen waar de rijbaan het verst onder de ondergrens blijft, zijn juist de wegen waar de voorwaarden wél gelden. De Hoornderweg, de Westerweg, de Schilderweg en de Redoute zijn stuk voor stuk rustig. Volgens de redenering uit paragraaf 2.6 pleit dat voor souplesse. Maar die redenering heeft een bodem, en die ligt bij 6,20 meter. Onder die maat is er geen basis meer om op te bouwen: bij een ontmoeting met een tegenligger is er simpelweg te weinig ruimte, hoe zelden die ontmoeting ook plaatsvindt. Op de Schilderweg en de Redoute komt daar een stopzicht van minder dan 100 meter bij, waarmee ook de tweede voorwaarde wegvalt. Omgekeerd geldt op de Postweg dat de rijbaan dicht bij de ondergrens ligt, maar dat de eerste voorwaarde daar juist niet opgaat. Met bijna 20.000 motorvoertuigen per etmaal in juli op het zuidelijke deel en ruim 13.000 op het noordelijke deel komen bestuurders daar voortdurend tegenliggers tegen. Precies het argument waarmee wij elders een smallere rijbaan verantwoorden, ontbreekt hier. Dat is de reden dat wij op beide delen van de Postweg niet 6,20 meter maar 7,00 meter aanhouden als voorwaarde voor 80 km/u: de minimale maat uit de provinciale ERBI, en daarmee zo dicht bij de standaardmaat van 7,50 meter als op deze wegvakken redelijkerwijs inpasbaar is. Waar de onderbouwing voor een smallere rijbaan wegvalt, kan de gemeente niet op de ondergrens van 6,20 meter blijven zitten.

3.4 Netwerkeffecten en landbouwverkeer

Het CROW-afweegkader (paragraaf 2.4) doorloopt drie stappen. De eerste stap, de aanleiding, is in dit dossier gegeven: twee aangenomen moties en het Mobiliteitsprogramma Texel 2035. De derde stap, de haalbaarheid en de geloofwaardigheid, is wat de vorige paragrafen per weg in beeld hebben gebracht. De tweede stap, de effecten op het netwerk, verdient aparte aandacht. Een snelheidswijziging op één wegvak werkt namelijk door op de wegen eromheen: op de routes die het verkeer kiest, op het aantal overgangen tussen 60 en 80 km/u, en op de bereikbaarheid van de dorpen. Die effecten zijn daarom niet per weg te beoordelen, maar alleen voor het Texelse wegennet als geheel. Datzelfde geldt voor het landbouwverkeer, dat aan het slot van deze paragraaf apart wordt behandeld:

- **samenhang van snelheidsregimes:** het kader vraagt om een aaneengesloten geheel van snelheidsregimes en om zo min mogelijk snelheidsovergangen; liggen twee kruispunten minder dan 400 meter uit elkaar, dan is hetzelfde regime wenselijk. Dat raakt Texel op drie plaatsen. Op de Waalderweg/Oosterenderweg ligt een gedeelte bij De Waal dat 60 km/u blijft, waardoor een overgang ontstaat die herkenbaar moet zijn. Op de Schilderweg breekt het risicopunt bij de brouwerij de weg feitelijk in twee korte stukken, wat een eigen snelheidsregime daar onlogisch maakt. En de Postweg zuid is met circa 1.500 meter kort genoeg om alleen samen met het noordelijke deel te worden bezien;
- **fietsers en voetgangers:** een hogere limiet maakt oversteken moeilijker, en juist de oversteken zijn op Texel het zwakke punt: op vijf van de zeven wegen die naar 80 km/u zouden kunnen liggen gevaarlijke oversteek- of kruispunten. Daar komt bij dat het fietsverkeer op Texel sterk seizoensgebonden is en voor een groot deel uit recreanten bestaat die de wegen niet kennen. Dat is de reden dat afscherming van het fietspad in dit advies geen optionele maatregel is maar een voorwaarde;
- **openbaar vervoer en nood- en hulpdiensten:** het kader schrijft voor dat de concessieverlener en de vervoerder worden geraadpleegd over de gevolgen voor rijtijden en dienstregeling, en dat overleg met de verkeersadviseur van de politie verplicht is. Op Texel werkt een snelheidsverhoging voor deze partijen gunstig uit, omdat de aanrijtijden korter worden. Dat overleg moet niettemin plaatsvinden voordat een verkeersbesluit wordt genomen; wij hebben het in dit onderzoek niet gevoerd;
- **landbouw- en vrachtverkeer:** dit is op Texel het aspect dat het duidelijkst tégen een hogere limiet pleit; het krijgt daarom hieronder een eigen toelichting;
- **verschuiving van verkeer:** omdat de wegen op Texel een beperkt netwerk vormen met weinig alternatieve routes, is de kans op ongewenste verschuiving kleiner dan op het vasteland. Het aandachtspunt zit vooral bij de rode wegen: blijft daar 60 km/u gelden terwijl de parallelle verbinding naar 80 km/u gaat, dan kan verkeer zich naar de snellere route verplaatsen. Tussen Den Burg en Den Hoorn, waar de Hoornderweg en de Westerweg naast elkaar liggen, en tussen Den Burg en De Cocksdorp, waar de Nieuwlanderweg en de Postweg dat doen, is dat het overwegen waard.

Deze punten veranderen het oordeel per weg niet, maar zij horen wel in de bestuurlijke afweging en in het verkeersbesluit thuis. Hoofdstuk 5 komt daarop terug.

Landbouwverkeer: het argument dat tegen 80 km/u pleit

Op de onderzochte wegen ontbreken parallelwegen. Landbouwvoertuigen rijden daardoor mee op de rijbaan, ook op de wegen die mogelijk naar 80 km/u zouden gaan. Een landbouwvoertuig rijdt in de praktijk 25 tot 40 km/u. Bij een limiet van 60 km/u is het snelheidsverschil met het overige verkeer daarmee ongeveer 20 tot 35 km/u; bij 80 km/u loopt dat op tot 40 tot 55 km/u. Het verschil verdubbelt dus vrijwel, en juist het snelheidsverschil tussen voertuigen bepaalt in sterke mate de kans op en de ernst van een ongeval. Dat effect valt bovendien samen met een tweede: hoe groter het snelheidsverschil, hoe vaker bestuurders willen inhalen. Dat geldt op elke weg met meerijdend landbouwverkeer, ook op een brede. Wat de Texelse situatie ongunstig maakt, is niet het inhaalmotief zelf maar de ruimte die ervoor beschikbaar is: de rijbanen zijn smal, het fietspad ligt dicht langs de weg en de rechtstanden zijn lang . De lange rechtstanden zijn voor het inhalen op zichzelf juist gunstig, omdat een tegenligger van ver zichtbaar is; het risico zit in de smalle rijbaan en in het fietspad dat er dicht langs ligt. Op de Texelse wegen is inhalen van een landbouwvoertuig niet mogelijk zonder de tegenliggende rijstrook te gebruiken. Wij wegen dit als volgt, vooruitlopend op het oordeel per weg in paragraaf 3.6. Op de rode wegen speelt het niet, omdat de limiet daar 60 km/u blijft. Op de rustige wegen die voor 80 km/u in aanmerking komen is de intensiteit laag, waardoor de kans dat een inhalende bestuurder tegelijk een tegenligger treft klein is; daar weegt het risico op tegen de winst van een geloofwaardige limiet. Op de Postweg is de situatie anders: daar komen hoge intensiteit, veel aansluitingen en meerijdend landbouwverkeer samen. Dat is een extra reden om op dat wegvak niet naar de ondergrens maar naar 7,00 meter te verbreden, zodat een landbouwvoertuig veiliger gepasseerd kan worden en tegenliggers voldoende ruimte hebben ten opzichte van elkaar. Wij bevelen aan dit punt vóór het verkeersbesluit te toetsen bij de brancheorganisaties Cumela en LTO en bij de lokale agrarische ondernemers, zoals het CROW-afweegkader ook voorschrijft. Zij kennen de werkelijke routes en de piekmomenten in het seizoen. Waar dat aanleiding geeft, kan een inhaalverbod met een uitzondering voor landbouwvoertuigen worden overwogen; het Handboek wegontwerp voorziet daar expliciet in met een dubbele 9-3-markering. Dat is een dubbele asmarkering waarvan beide strepen onderbroken zijn, met streepdelen van 9 meter en tussenruimten van 3 meter. Die uitvoering is nodig omdat een doorgetrokken dubbele asmarkering volgens de Wegenverkeerswet 1994 op zichzelf al een inhaalverbod inhoudt en

daarom alleen is toegestaan op wegen die voor landbouwverkeer gesloten zijn. Blijft landbouwverkeer op de rijbaan toegestaan, zoals op Texel, dan hoort daar de onderbroken 9-3-uitvoering bij, in combinatie met bord F1 en een onderbord dat het inhalen van landbouwvoertuigen uitzondert.

3.5 Twee risicovolle punten nader bekeken

Twee plekken die op basis van ongevallengegevens en tijdens de schouw opvielen, hebben wij op woensdag 29 april 2026 ter plaatse bekeken. Het was die dag meivakantie, met veel vakantiegangers op het eiland; het weer was zonnig, ongeveer 16 °C, met een stevige wind uit het oostnoordoosten en geen neerslag.

Wat wij op deze twee punten adviseren, staat bij de aanbevelingen in paragraaf 6.3. Dit hoofdstuk blijft beperkt tot de analyse.

Kruispunt Nieuwlanderweg – Kogerweg – Burgerdijk
Dit kruispunt ten noorden van Den Burg is bekeken omdat hier regelmatig ongevallen plaatsvinden, inclusief één dodelijk ongeval in 2023. Het kruispunt is in 2021 opnieuw ingericht, sindsdien is het aantal ongevallen verminderd. Het dodelijke ongeval gebeurde na die herinrichting: volgens de toelichting van de raadscommissie betrof het een fietser die een oversteek in de verkeerde richting gebruikte (het kruispunt heeft twee fietsoversteken met elk éénrichtingsverkeer). In de toekomst komt er tussen dit kruispunt en de rotonde Postweg – Rozendijk een tweerichtingsfietspad; het kruispunt wordt dan aangepast tot één oversteek voor twee richtingen om de verkeersveiligheid nog verder te verbeteren. Tijdens tien minuten observeren (14:18–14:28 uur) passeerden 78 motorvoertuigen (waarvan 19 afsloegen en 14 vanuit een zijweg invoegden), 42 fietsers, van wie er 17 overstaken, en 3 bromfietsers. Wat opviel:

- er is veel afslaand, invoegend en overstekend verkeer. Dat levert veel ‘conflictpunten’ op en bestuurders moeten veel kanten op kijken om de situatie te overzien;
- overstekende fietsers twijfelen soms welke van de twee oversteken zij moeten gebruiken; daardoor kijken zij niet altijd goed uit voor het oversteken;
- groepjes fietsers (zoals families) stemmen het oversteken soms te laat onderling af; vooral jonge fietsers gooien het stuur dan plotseling om en staan door de smalle berm snel met hun voorwiel op de rijbaan.

Uitrit Texelse Bierbrouwerij (Schilderweg)
De uitrit van de Texelse Bierbrouwerij is bekeken omdat die om meerdere redenen risicovol is. De uitrit ligt in de binnenbocht van een krappe bocht; door begroeiing is het zicht op naderend verkeer vanuit Oudeschild slecht. Bestuurders vanuit Oudeschild rijden bovendien eerst over een lang, open recht stuk dat plotseling overgaat in een krappe bocht in een beboste omgeving, zonder waarschuwing; de kans is groot dat zij dit punt met hoge snelheid naderen. De brouwerij is een toeristische bestemming, dus veel weggebruikers kennen de situatie niet, en het proeflokaal vergroot de kans dat bezoekers iets gedronken hebben.
Tijdens tien minuten observeren (13:42–13:52 uur) passeerden 52 motorvoertuigen (waaronder 3 vrachtwagens), 35 fietsers en 3 voetgangers. Wat opviel:

- tegenover de uitrit hangt een goed afgestelde verkeersspiegel;
- fietsers vanuit Oudeschild moeten onder een lastige hoek achteromkijken om veilig naar de brouwerij te kunnen oversteken;
- fietsers vanuit Den Burg steken soms te vroeg over (aan de verkeerde kant van het gebouw) en rijden dan nog een stuk over de rijbaan. Tijdens de schouw gebeurde dit twee keer;
- voor de bevoorrading moet een vrachtwagen achteruit de uitrit in steken, onder begeleiding van twee verkeersregelaars die het verkeer stilzetten.

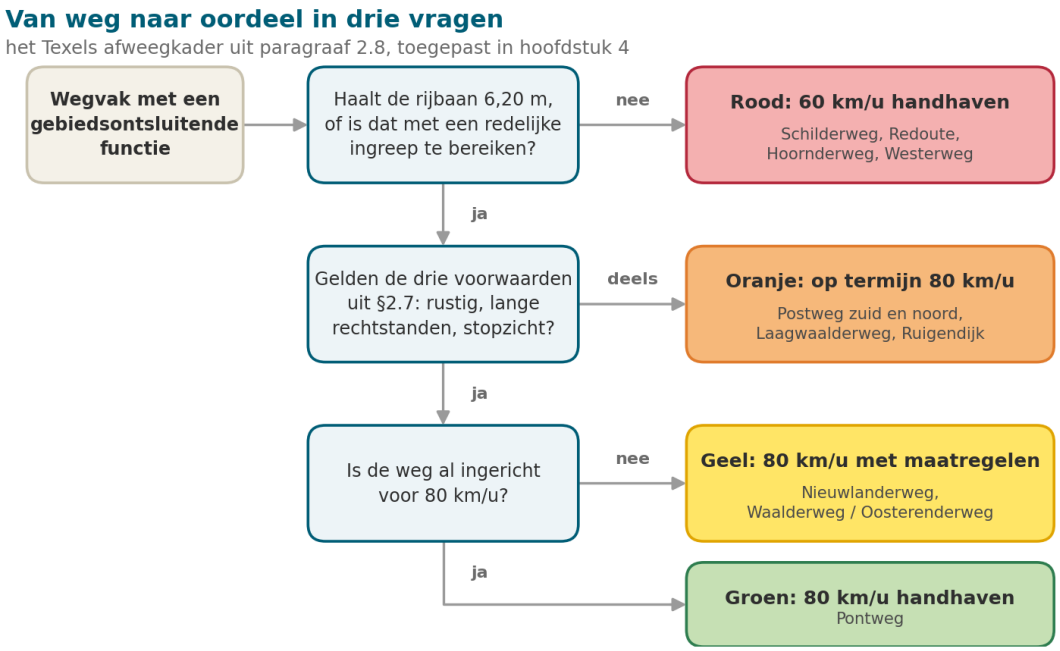
3.6 Het oordeel per weg

Op basis van de afweegkaders delen wij de wegen in vier categorieën in. Leidend zijn drie vragen: haalt de rijbaan het absolute minimum van 6,20 meter of is dat met een redelijke ingreep te bereiken, gelden de omstandigheden die op Texel een rijbaan onder de landelijke maat verantwoord maken (een geringe

hoeveelheid verkeer, lange rechtstanden en voldoende stopzicht), en welke limiet is op dit moment het meest geloofwaardig? Belangrijk vooraf: nergens gaat 80 km/u vanzelf. Elke weg vraagt om maatregelen

- **groen (80 km/u handhaven):** de weg voldoet al aan het GOW80-profiel en een maximumsnelheid van 80km/u is hier geloofwaardig en veilig, mits de fietsers worden afgeschermd;
- **geel (80 km/u met maatregelen):** de gereden snelheid past nu al bij 80 km/u; met bescheiden ingrepen is 80 km/u veilig: een beperkte verbreding naar minimaal 6,20 m van de rijbaan, aangepaste belijning naar GOW80 en afscherming van het fietspad.

Afbeelding 3.6 Het Texels afweegkader als beslisschema: drie vragen leiden tot vier categorieën. De volgorde is bewust: pas als de rijbaanbreedte haalbaar is, komen de overige voorwaarden aan de orde



- **oranje (op termijn 80 km/u, grootschaliger maatregelen nodig):** 60 km/u is nu het meest geloofwaardig, maar met een grotere verbreding (naar minimaal 6,20 meter), aangepaste belijning en afscherming kan de weg op termijn alsnog naar 80 km/u, dat dan ook geloofwaardig wordt; zolang die ingrepen niet zijn uitgevoerd, geldt 60 km/u;
- **rood (60 km/u handhaven):** de weg is te smal en/of te bochtig, met veel onoverzichtelijke in- en uitritten, en verbreden of rechttrekken is niet mogelijk (onder meer door de ligging op een dijk); ook met forse maatregelen is 80 km/u hier niet verantwoord.

Hieronder motiveren wij per categorie waarom een weg daarin valt en wat dat voor het advies betekent. De rode draad is telkens dezelfde: de geloofwaardigheid van de limiet ter plaatse, de afstand tot het landelijke 80-profiel en de daaruit volgende juridische houdbaarheid. Daarbij passen twee kanttekeningen die het beeld eerder terughoudender dan gunstiger maken. Ten eerste geldt de onderbouwing waarmee wij op Texel een rijbaan van 6,20 meter verantwoord achten (§2.6) niet overal even sterk. Op de Postweg is de intensiteit zo hoog dat het argument van de zeldzame ontmoeting met een tegenligger niet opgaat; daar houden wij daarom 7,00 meter aan, de maat uit de provinciale ERBI, in plaats van de ondergrens van 6,20 meter. Op de Ruigendijk, de Schilderweg en de Redoute is het stopzicht korter dan 100 meter, waardoor het argument van de tijdig zichtbare tegenligger wegvalt. Op die wegen wegen wij zwaarder mee dat 80 km/u pas na ingrijpen aan de orde kan zijn. Ten tweede is 6,20 meter een absolute ondergrens en geen streefwaarde. Ook na verbreding tot die maat blijft elke weg onder de 7,00 meter uit de ERBI en ver onder

de standaardmaat van 7,50 meter uit het Handboek wegontwerp 2025. Waar de gemeente meer ruimte heeft dan het minimum, bevelen wij aan die ruimte ook te benutten.

Groen - 80 km/u handhaven

De Pontweg staat als enige al dicht bij het profiel voor een gebiedsontsluitingsweg met 80 km/u: een rijbaan van 7,00 meter, ruim boven de ondergrens van 6,20 meter en gelijk aan de maat uit de ERBI, en een wegbeeld dat op doorstroming is gericht. De standaardmaat van 7,50 meter uit het Handboek wegontwerp 2025 wordt daarmee niet gehaald. Wij achten dat hier aanvaardbaar. De weg is recent gereconstrueerd en voldeed bij die reconstructie aan het Handboek wegontwerp 2013, waarin 7,00 meter de geldende maat was. Een recent gereconstrueerde weg opnieuw openbreken voor vijftig centimeter staat niet in verhouding tot de veiligheidswinst die daarmee te behalen valt, zeker niet omdat het alignement, het stopzicht en de overzichtelijkheid hier op orde zijn en de weg het breedste profiel van alle elf heeft. De feitelijk gereden snelheid ligt met 76 tot 79 km/u dicht bij de limiet, waardoor 60 km/u hier ongeloofwaardig zou zijn en slecht zou worden nageleefd. Handhaven van 80 km/u is dan ook de enige geloofwaardige én handhaafbare keuze. Anders dan op de overige wegen gaat het hier niet om een verhoging maar om het bestendigen van de bestaande situatie; er is dus geen verkeersbesluit nodig en geen maatregel die aan de limiet voorafgaat. Wij bevelen wel met nadruk aan het fietspad ook hier af te schermen: met 3,30 meter ligt het nog altijd binnen de obstakelvrije zone die bij 80 km/u hoort, en daarmee is de huidige situatie voor fietsers niet veilig genoeg.

Geel - 80 km/u met maatregelen

Op deze wegen past de gereden snelheid al bij 80 km/u, zodat 60 km/u ook hier ongeloofwaardig is. Op de Waalderweg en Oosterenderweg wordt in beide meetmaanden al rond 80 km/u gereden, op de Nieuwlanderweg 75 tot 79 km/u. Het verschil met het 80-profiel is beperkt: de Waalderweg haalt de 6,20 meter al, de Nieuwlanderweg mist 20 centimeter. Even belangrijk is dat de omstandigheden die op Texel een rijbaan van 6,20 meter verantwoord maken hier volledig gelden: het verkeer is beperkt in omvang, de rechtstanden zijn lang of het wegbeeld is dat van een lange rechte weg, en het stopzicht haalt overal de 100 meter. Een bescheiden verbreding, aangepaste belijning en het afschermen van het fietspad volstaan daarom. Wel vragen de oversteken en het kruispunt Kogerweg–Burgerdijk op de Nieuwlanderweg om een veilige inrichting voordat de limiet omhoog gaat; het dodelijke ongeval op dat kruispunt bevestigt dat risico.

Oranje, op termijn 80 km/u

Hier maken de drukte en het wegbeeld 60 km/u op dit moment het meest geloofwaardig, en blijft de weg verder van het 80-profiel af. De vier oranje wegen vallen daarbij in twee groepen, met een verschillende opgave. Op de Laagwaalderweg en de Ruigendijk gaat het om de ondergrens van 6,20 meter. De Laagwaalderweg is met 5,50 meter 70 centimeter te smal en vraagt dus een grotere, kostbaardere verbreding; de Ruigendijk mist met 6,10 meter maar 10 centimeter, maar heeft een stopzicht korter dan 100 meter, wat pas met het terugsnoeien van begroeiing of een andere ingreep is op te lossen. Op beide wegen gelden de voorwaarden uit paragraaf 2.6 verder wel: het is er rustig en de rechtstanden zijn lang.
Op de Postweg, zuid en noord, ligt het anders. De rijbaan is met 6,00 meter dicht bij de ondergrens, maar juist de voorwaarde waarop die ondergrens rust ontbreekt: dit zijn de drukste wegen van het eiland, waar bestuurders voortdurend tegenliggers tegenkomen. Op het noordelijke deel komen daar kortere rechtstanden bij. Daarom adviseren wij op beide delen van de Postweg niet naar 6,20 maar naar 7,00 meter te verbreden voordat 80 km/u aan de orde kan zijn. Dat is de maat uit het Handboek wegontwerp; op de rijbaanbreedte is dan geen afwijking meer nodig, wat op de drukste wegen van het eiland ook het meest verdedigbaar is. Het maakt de opgave op de Postweg wel aanmerkelijk zwaarder dan op de andere oranje wegen, zowel in ruimtebeslag als in kosten. Voor alle vier de wegen geldt dat 80 km/u pas verdedigbaar is na verbreding, aangepaste belijning en afscherming van het fietspad, en dat de gevaarlijke oversteek- en kruispunten daarbij worden aangepakt. Zolang die ingrepen niet zijn uitgevoerd, geldt 60 km/u.

Rood - 60 km/u

Deze wegen combineren een rijbaan die ver onder het absolute minimum van 6,20 meter blijft met bochtigheid, onvoldoende stopzicht of veel onoverzichtelijke in- en uitritten. De Hoornderweg en de Westerweg zijn met 5,1 meter ruim een meter te smal, de Schilderweg met 5,50 meter en de Redoute met 5,30 meter aanzienlijk. Op de Schilderweg en de Redoute is het stopzicht bovendien korter dan 100 meter, waarmee ook de tweede pijler onder onze Texelse onderbouwing wegvalt, en op de Redoute is verbreden

door de ligging op een dijk praktisch nauwelijks mogelijk. Een verbreding van die omvang staat op deze rustige wegen niet in verhouding, en zou de resterende bezwaren niet wegnemen. Ook met forse maatregelen is 80 km/u hier niet geloofwaardig te maken en niet verantwoord. 60 km/u sluit aan bij het wegbeeld en wordt daardoor vanzelf beter nageleefd; op de Redoute rijden bestuurders met 62 tot 63 km/u zelfs nu al vrijwel precies de limiet.

Tabel 3.3 geeft het oordeel per weg met een korte onderbouwing weer; de maatregelen en de afwijkingen van de CROW- en ERBI-richtlijnen staan in hoofdstuk 4. De rode wegen werken wij daar niet verder uit.

Tabel 3.3 Het uiteindelijke oordeel per weg

Nr.	Weg	Oordeel	Korte onderbouwing
1	Nieuwlanderweg	**80 km/u - met maatregelen**	hoge gereden snelheid (november ca. 79 km/u) maakt 60 km/u ongeloofwaardig; rijbaan 6,0 m en ruim stopzicht. Rijbaan verbreden naar 6,20 meter vergroot veiligheid. Kansrijk, maar niet zonder maatregelen: fietspad afschermen, belijning naar GOW80 en het risicovolle kruispunt Kogerweg–Burgerdijk veilig inrichten met lokaal 60 km/u en maatregelen bij de fietsoversteken
2	Postweg (zuid)	**60 km/u - op termijn 80**	zeer hoge drukte (ca. 19.750/etmaal) en lage zomersnelheid (ca. 66 km/u) op een rijbaan van 6,0 m. 80 km/u is hooguit op termijn denkbaar en vergt forse maatregelen. Door de hoge intensiteit adviseren wij hier verbreding naar 7,00 m in plaats van de ondergrens van 6,20 m; voorlopig is 60 km/u het meest geloofwaardig. Per deeltraject afwegen
3	Postweg (noord)	**60 km/u - op termijn 80**	druk (ca. 13.200/etmaal), gereden snelheid 68–72 km/u op een rijbaan van 6,0 m met korte rechtstanden. 80 km/u alleen op termijn en met forse maatregelen; door de drukte adviseren wij verbreding naar 7,00 m in plaats van 6,20 m. Nu pleiten drukte en wegbeeld voor 60 km/u
4	Waalderweg / Oosterenderweg	**80 km/u - met maatregelen**	gereden snelheid in beide maanden al rond 80 km/u; rijbaan 6,20 m haalt de ondergrens; rustig. Echter ook hier is 80 km/u niet vanzelfsprekend: het fietspad moet worden afgeschermd en de belijning naar GOW80. Daarnaast extra attentiewaarde nodig bij het deel 60 km/u bij De Waal
5	Laagwaalderweg	**60 km/u - op termijn 80**	hoge gereden snelheid (77–79 km/u) maakt 60 km/u ongeloofwaardig en de weg is rustig; maar de rijbaan is met 5,5 m fors te smal en dient verbreed te worden. 80 km/u is alleen op termijn mogelijk, na verbreding naar 6,20 m en afscherming van het fietspad en het veiliger maken van de overgang van het deel met naar het deel zonder vrijliggend fietspad. Zolang die verbreding niet is uitgevoerd, adviseren wij hier geen 80 km/u
6	Schilderweg	**60 km/u - geen 80**	stopzicht korter dan 100 m, veel uitritten en het risicopunt bij de uitrit van de Bierbrouwerij breekt de weg in twee korte wegvakken; rijbaanbreedte slechts 5,5 m. Ook met forse maatregelen niet veilig naar 80 km/u te brengen; blijft 60 km/u

Nr.	Weg	Oordeel	Korte onderbouwing
7	Redoute	**60 km/u - geen 80**	laagste gereden snelheid (62–63 km/u), smalle rijbaan (5,30 m), stopzicht korter dan 100 m en bochtig. 80 km/u is hier geen optie; ook met forse maatregelen niet verantwoord naar 80 km/u. Blijft 60 km/u
8	Hoornderweg	**60 km/u - geen 80**	rustig, maar de rijbaan is met 5,1 m fors te smal en kent krappe bochten en in- en uitritten. Ook met forse maatregelen niet veilig naar 80 km/u; blijft 60 km/u
9	Westerweg	**60 km/u - geen 80**	deels open, maar de rijbaan is met 5,1 m fors te smal en deels bochtig met veel in- en uitritten. Ook met forse maatregelen niet veilig naar 80 km/u; blijft 60 km/u
10	Pontweg	**80 km/u - handhaven**	Al ingericht als GOW80; breedste rijbaan (7,0 m), belijning al GOW80 en verbreden niet nodig. Wel blijft afscherming van het fietspad aanbevolen (het fietspad ligt dicht op de weg) en vragen de oversteekpunten aandacht
11	Ruigendijk	**60 km/u - op termijn 80**	gereden snelheid 71–74 km/u en rijbaan 6,1 m (net onder de ondergrens), maar stopzicht korter dan 100 m en matige drukte. 80 km/u alleen op termijn, na verbreding naar 6,20 m, afscherming fietspad en het verbeteren van het stopzicht

Onderstaande kaart vat het oordeel samen. De nummers komen overeen met tabel 1.1 en de kleur geeft de categorie weer.

Afbeelding 3.7 Oordeel per weg: groen = 80 km/u handhaven, geel = 80 km/u met maatregelen, oranje = op termijn 80 km/u (nu 60), rood = 60 km/u (80 geen optie)



4

MAATREGELEN EN KOSTEN

In dit hoofdstuk werken wij de maatregelen uit voor de wegen die naar 80 km/u kunnen of dat op termijn zouden kunnen: de groene Pontweg (80 km/u handhaven), de gele wegen (80 km/u met maatregelen) en de oranje wegen (op termijn 80 km/u). De vier rode wegen blijven 60 km/u en worden niet besproken in dit hoofdstuk. Voor elke overige weg geven wij de benodigde maatregelen, de punten waarop wordt afgeweken van de CROW- en ERBI-richtlijnen, en de ingeschatte kosten. Die kosten zijn ingeschat door onze kostendeskundigen en zijn steeds investeringskosten exclusief omzetbelasting (zie de uitgangspunten aan het slot van dit hoofdstuk). Leidend is dat 80 km/u nergens vanzelf gaat: zelfs de groene Pontweg vraagt om het afschermen van het fietspad en aangepaste belijning.

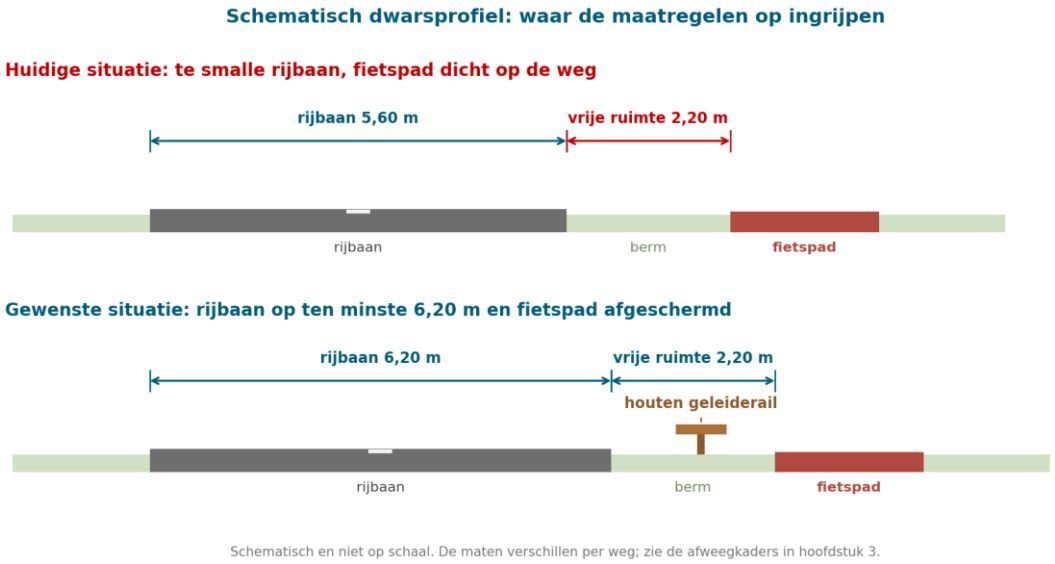
Op alle wegen is de ruimte tot het fietspad kleiner dan de CROW-richtwaarde van 6,0 meter en ook kleiner dan het minimum van 4,5 meter. Het afschermen of verleggen van het fietspad is daarom op elke weg nodig, ook op de Pontweg, waar het fietspad eveneens dicht op de rijbaan ligt. Het aanpassen van de belijning naar een GOW80-inrichting is overal nodig, behalve op de Pontweg, die al zo is gemarkeerd. Waar de rijbaan smaller is dan de ERBI-ondergrens van 6,20 meter, is het sowieso nodig dat de rijbaan wordt verbreed om veilig naar 80 km/u te kunnen. Met 6,20 meter wijkt Texel alsnog af van de CROW-richtlijn die 7,0 meter als minimale breedte aanhoudt voor 80 km/u.

4.1 Afscherming van het fietspad en aangepaste belijning

Voor alle wegen geldt dat het fietspad afgeschermd dient te worden van de rijbaan om de verkeersveiligheid te waarborgen, voordat de snelheid naar 80 km/u verhoogd kan worden. Daarom behandelen we deze maatregel hier algemeen; de geschatte kosten per weg staan in bijlage II. Omdat Texel een eiland is met een grote culturele waarde en aantrekkingskracht voor toeristen, adviseren we een afscherming die prettig oogt en aanvoelt en past bij de omgeving. Daarom adviseren wij een natuurlijke ogende afscherming langs alle wegen in de scope van dit onderzoek: een houten geleiderail. Een haag is in dat opzicht de meest natuurlijke afscherming, maar biedt geen voertuigkering; wij zien haagbeplanting daarom als aanvulling op en niet als vervanging van de geleiderail (zie het slot van deze paragraaf). De ingeschatte kosten voor afscherming omvatten zowel het plaatsen van deze houten geleiderail als het aanpassen van de belijning naar een GOW80-inrichting. Alleen bij de Pontweg gaat het uitsluitend om de geleiderail: die weg is al als GOW80 gemarkeerd, waardoor nieuwe belijning niet nodig is.

Nog te onderzoeken: past de geleiderail overal? Een voertuigkering vraagt zelf ook ruimte: naast de constructie is er ruimte nodig om te kunnen uitbuigen bij een aanrijding. Op de smalste wegvakken is de berm tussen rijbaan en fietspad 1,60 tot 2,10 meter. Of een houten geleiderail daar met de benodigde uitbuigingsruimte inpasbaar is, is in dit onderzoek niet getoetst en hangt ook af van de eventuele aanwezigheid van ondergrondse objecten (kabels en leidingen zijn niet geïnventariseerd). Wij bevelen aan dat per wegvak te laten uitwerken aan de hand van het CROW-kennisproduct Veilige inrichting van bermen en de productspecificaties van de leverancier, voordat het maatregelenpakket bestuurlijk wordt vastgesteld. Blijkt de kering ergens niet inpasbaar, dan is bermverbreding nodig of moet naar een andere oplossing worden gezocht; in beide gevallen vallen de kosten op dat wegvak hoger uit.

Afbeelding 4.1 Schematisch dwarsprofiel van de huidige en de gewenste situatie. Het gaat om twee ingrepen: de rijbaan naar ten minste 6,20 meter en een afscherming tussen rijbaan en fietspad. Schematisch en niet op schaal; de maten verschillen per weg



Afbeelding 4.2 Houten geleiderail als afscherming tussen fietspad en rijbaan



Deze houten geleiderail biedt fietsers veiligheid: mocht een auto van de weg raken, dan belandt deze niet op het fietspad. Daarnaast breekt deze ook de zuigende werking van hard langsrijdend (vracht)verkeer, waardoor fietsers op Texel nu soms worden verrast.

Afscherming vraagt op een gebiedsontsluitingsweg wel om een uitdrukkelijke motivering. Het Handboek wegontwerp 2025 merkt op dat afschermingsvoorzieningen op stroomwegen gebruikelijk zijn, op erftoegangswegen in principe niet worden toegepast, en op gebiedsontsluitingswegen alleen bij uitzondering en in bepaalde situaties zijn toegestaan. Er is geen objectieve maatstaf; de afweging verschilt per situatie. Het handboek noemt daarbij een aantal voorbeeldsituaties waarin afscherming passend kan zijn, en drie daarvan doen zich op Texel voor:

- **een drukbereden fietspad binnen de obstakelvrije zone.** Op alle onderzochte wegen ligt het fietspad op 1,60 tot 3,30 meter van de rijbaan en dus binnen die zone, terwijl het fietsgebruik in het zomerseizoen hoog is en grotendeels bestaat uit recreanten die de weg niet kennen. Dit is op Texel de belangrijkste grond;

- **bomen binnen de obstakelvrije zone met landschappelijke waarde.** Op onder meer de Schilderweg en delen van de Ruigendijk staan bomen dicht op de rijbaan die vanwege hun landschappelijke betekenis behouden moeten blijven;
- **locaties waar bestuurders snel worden afgeleid.** Het handboek noemt de omgeving van een vliegveld expliciet. Op de Postweg (noord) ligt de oversteek bij het vliegveld, een van de aangewezen risicopunten in dit onderzoek.

Het handboek wijst er ook op dat afscherming een keerzijde heeft: de weg kan de beleving van een stroomweg krijgen, wat op wegen met lange rechtstanden juist een hogere snelheid kan uitlokken. Dat is voor Texel een reëel aandachtspunt, omdat het raakt aan de geloofwaardigheid van de limiet (paragraaf 2.5). Het handboek noemt als middelen daartegen onder meer een kleine kruispuntafstand, gelijkvloerse kruisingen die bij een gebiedsontsluitingsweg passen, inpassing in de landschappelijke context en ander materiaalgebruik, in het bijzonder afschermingsvoorzieningen van hout of met een houten uitstraling. Op de Texelse wegen zijn de kruispunten gelijkvloers en liggen zij relatief dicht op elkaar; met de keuze voor een houten geleiderail is daarmee aan alle genoemde punten voldaan. Tot slot noemt het handboek haagbeplanting als middel om de subjectieve veiligheid van fietsers langs een gebiedsontsluitingsweg te verbeteren. Waar de ruimte in de berm dat toelaat, is dat een waardevolle aanvulling op de geleiderail die bovendien goed past bij het Texelse landschap. De kosten daarvan zijn in dit rapport niet meegenomen.

4.2 Verbreding rijbaan

Bij de meeste wegen is ook het verbreden van de rijbaan naar minimaal 6,20 meter noodzakelijk. Die 6,20 meter is de absolute ondergrens uit de Noord-Hollandse ontwerprichtlijn (ERBI) en de norm die wij in dit advies als minimum voor 80 km/u op Texel hanteren (§2.6). Let wel: de standaardmaat uit het Handboek wegontwerp 2025 is 7,50 meter en de ERBI gaat uit van 7,00 meter. Ook na verbreding blijft er dus een afwijking bestaan, die wij onderbouwen met de geringe hoeveelheid verkeer, de lange rechtstanden en het ruime stopzicht op de betreffende wegen. Die onderbouwing staat of valt met de afscherming van het fietspad: verbreden zonder afschermen is geen optie. Waar de ruimte in het profiel het toelaat, adviseren wij ruimer te verbreden dan de 6,20 meter. Het verschil in kosten tussen 6,20 en bijvoorbeeld 6,50 meter is beperkt zolang de weg toch wordt opengebroken, terwijl de marge ten opzichte van de landelijke richtlijn en daarmee de juridische houdbaarheid van het besluit er merkbaar door toeneemt.

De Pontweg is al 7,0 meter en voldoet daarmee aan de CROW-richtlijn qua rijbaanbreedte.
De Waalderweg/Oosterenderweg kent nu een rijbaanbreedte van 6,20 meter en voldoet daarmee aan de ondergrens van de ERBI en hoeft derhalve niet verbreed te worden.

De Nieuwlanderweg en de Ruigendijk hebben een rijbaanbreedte van 6,00 tot 6,10 meter; daar is een kleinschalige verbreding voldoende om aan de ondergrens van de ERBI te voldoen. Voor de Postweg (zuid en noord) adviseren wij een uitzondering op de ondergrens. De rijbaan is daar eveneens 6,00 meter, maar dit zijn de drukste wegen binnen de scope, en juist de geringe kans op een ontmoeting met een tegenligger is het argument waarmee wij elders een rijbaan onder de landelijke maat verantwoorden (§2.6). Dat argument gaat hier niet op. Wij adviseren daarom op beide delen van de Postweg te verbreden naar 7,00 meter, de maat uit de provinciale ERBI. Daarmee resteert nog een verschil met de standaardmaat van 7,50 meter, maar is de rijbaan zo breed als op deze wegvakken redelijkerwijs inpasbaar is. **Let op:** de kosten voor de verbreding van de Postweg zijn in de kosteninschatting in dit hoofdstuk gebaseerd op 7,00 meter, en dus op een verbreding van een volle meter in plaats van 20 centimeter. Dat is terug te zien in de kostenposten voor de wegvakken 2 en 3.

Waar zowel de geleiderail als de verbreding nodig is, kunnen die werkzaamheden tegelijkertijd worden uitgevoerd. Dat is niet alleen efficiënter in de uitvoering, maar drukt ook de kosten: de weg hoeft dan maar één keer te worden opengebroken en opnieuw te worden afgewerkt.

4.3 Aanpak gevaarlijke kruispunten en oversteekplaatsen

Op vrijwel alle wegen zijn één of meer gevaarlijke kruispunten en/of (fiets)oversteekpunten gedefinieerd. Wanneer de maximumsnelheid verhoogd wordt naar 80 km/u is het zaak deze punten aan te pakken om het veilig oversteken van de autorijbaan mogelijk te maken voor fietsers en voetgangers. Het aanleggen van een middeneiland bij de gevaarlijke oversteekpunten is nodig. In de ingeschatte kosten per locatie is niet alleen het middeneiland zelf opgenomen, maar ook de reconstructie van de weg ervoor en erna en voorzieningen als lichtmasten, zodat de oversteek ook 's avonds veilig en herkenbaar is. De kosten per locatie verschillen daarom per weg: waar de rijbaan toch al wordt verbreed, kan de oversteek in één keer worden meegenomen en valt de aanpak duidelijk goedkoper uit dan op een weg waar geen verbreding plaatsvindt en de weg speciaal voor de oversteek moet worden gereconstrueerd. Bij de Laagwaalderweg is het daarnaast nodig om de overgang van het wegdeel binnen en buiten de scope extra aandacht te geven: daar is het wegdeel buiten de scope niet voorzien van een vrijliggend fietspad. Dat betekent dat doorgaande fietsers hier de rijbaan moeten oversteken om op het vrijliggende fietspad te kunnen fietsen. Het is van belang om zowel de fietsers te wijzen op het vrijliggende fietspad als de automobilisten te attenderen op het niet-vrijliggende fietspad richting De Waal en de oversteek die de fietsers hier maken. Op de Waalderweg is er ook een deel dat 60 km/u blijft, bij de bebouwde kom van De Waal. Ook daar is van belang dat dit duidelijk wordt gemaakt en dat 60 km/u de logische maximumsnelheid wordt, door het wegbeeld te laten aansluiten bij 60 km/u.

4.4 Zachte maatregelen: gedrag, zichtbaarheid en communicatie

Naast de fysieke ingrepen zijn er zachte, gedragsgerichte maatregelen: communicatie, educatie en attentieverhoging. Ze zijn relatief goedkoop en snel in te zetten, maar hun effect is ondersteunend en vaak tijdelijk, gedrag in het verkeer verloopt grotendeels automatisch, en het wegontwerp bepaalt het gedrag structureel (zie de hoofdstukken 2 en 5). Voorlichting werkt aantoonbaar beter wanneer zij is toegespitst op een doelgroep en samengaat met handhaving en met de fysieke inrichting. Zachte maatregelen vervangen de geleiderail, de verbreding en de middeneilanden dus niet, maar versterken ze; ze zijn vooral waardevol op de oranje wegen en als verantwoorde tussenstap zolang de fysieke ingrepen nog niet zijn uitgevoerd. Bij de gevaarlijke oversteek- en kruispunten uit paragraaf 4.3 kan de zichtbaarheid met lichte middelen worden vergroot: opvallende markering en kleurvlakken, accentverlichting die de oversteek ook 's avonds herkenbaar maakt, attentieborden en, waar gewenst, actieve signalering, zoals LED- of knipperverlichting of een verlichte oversteekvoorziening die feller wordt zodra een overstekende fietser wordt gedetecteerd. Waar het middeneiland pas op termijn wordt aangelegd, maken zulke maatregelen de oversteek in de tussentijd veiliger en beter zichtbaar. Op de Laagwaalderweg, waar doorgaande fietsers de rijbaan moeten oversteken naar het niet-vrijliggende deel richting De Waal, helpen duidelijke markering en bebording om zowel de fietsers als de automobilisten te attenderen.

Om de gereden snelheid te beïnvloeden zijn dynamische snelheidsdisplays ('smileyborden') bruikbaar: zij tonen de bestuurder direct zijn eigen snelheid en halen hem even uit zijn automatische gedrag. Ze zijn goedkoop, verplaatsbaar en leveren meteen snelheidsdata op. Het effect is echter plaatselijk, en na verloop van tijd nemen bestuurders het bord niet meer waar; het advies is dan ook om de displays te rouleren en gericht in te zetten: op de oranje wegen, vlak vóór de oversteek- en kruispunten, en bij de overgang naar het 60 km/u-deel bij De Waal, waar de limiet geloofwaardig moet blijven. Een bijkomend voordeel is dat de displays de monitoring ondersteunen: door de gereden snelheid (V85) vóór en ná een maatregel te meten, wordt zichtbaar of de gekozen limiet daadwerkelijk wordt gereden.

Afbeelding 4.3 Voorbeeld van een snelheidsindicator: groen voor een juiste snelheid (lager dan de limiet), rood voor een te hoge snelheid (boven de limiet)



De bestuurders op Texel vallen grofweg in twee groepen uiteen, elk met een eigen aanpak. De vele toeristen kennen de wegen en de fietsdrukte niet; hen bereik je het best op het moment van aankomst, via de veerboot, de VVV, campings en fietsverhuurbedrijven, met een korte, herkenbare boodschap over snelheid, ruimte geven aan fietsers en oplettendheid bij oversteekpunten. De vaste, lokaal bekende bestuurders kennen de weg juist zó goed dat routine en een hoge snelheid op de loer liggen; voor hen past een periodieke, bij voorkeur seizoensgebonden campagne (vóór en tijdens het hoogseizoen), samen met de politie en lokale partners. Zo'n campagne beklijft alleen als communicatie en zichtbare handhaving hand in hand gaan.

De kern is telkens de juiste zachte maatregel op de juiste locatie te kiezen. Op de groene en gele wegen volstaat vooral heldere communicatie rond de (nieuwe) limiet, met gerichte snelheidsfeedback waar nodig. Op de oranje wegen zijn zichtbaarheids- en snelheidsmaatregelen een waardevolle aanvulling op, en soms een tussenstap naar, de fysieke ingrepen. En op de rode wegen, die 60 km/u blijven, dragen zichtbaarheid en communicatie eraan bij dat 60 km/u als de logische snelheid wordt ervaren. Daarmee sluiten de zachte maatregelen aan bij de lijn van dit rapport: de inrichting als basis voor veiligheid en geloofwaardigheid, en gedrag als versterking.

De meeste zachte maatregelen zijn licht in de uitvoering en daardoor relatief goedkoop; ze kunnen vaak vooruitlopen op de fysieke ingrepen of daar een tussenstap naar vormen. Onderstaande tabel vat samen waar elke maatregel het best past en wat de ordegrootte van de kosten is. De bedragen zijn indicatief en exclusief omzetbelasting; ze dienen nog door de kostendeskundigen te worden aangescherpt en zijn niet in de kosteninschatting per weg (§4.5) verwerkt.

Tabel 4.1 Zachte maatregelen: geschikte inzet en indicatieve kosten

Zachte maatregel	Waar / wanneer inzetten	Indicatie kosten (ordegrootte, exclusief omzetbelasting)
communicatie rond de nieuwe limiet	alle gewijzigde wegen, bij invoering	enkele duizenden euro's; deel van de reguliere communicatie
bewustwordings- en gedragscampagne	eilandbreed en seizoensgebonden; toeristen via veerboot, VVV, campings en fietsverhuur, plus vaste bestuurders	€ 5.000,-- – € 25.000,-- per campagne of seizoen
dynamisch snelheidsdisplay ('smileybord')	gele en oranje wegen, vlak vóór oversteek- en kruispunten en bij de	€ 5.000,-- per display; huur vanaf enkele honderden euro's per maand

Zachte maatregel	Waar / wanneer inzetten	Indicatie kosten (ordegrootte, exclusief omzetbelasting)
	60-overgang bij De Waal; rouleren tussen locaties	
attentiebebording	bij oversteken en overgangen, o.a. Laagwaalderweg	€ 750,-- per bord (inclusief plaatsing)
zichtbaarheid oversteek: markering en accentverlichting	gevaarlijke oversteek- en kruispunten (§4.3)	€ 2.000,-- – € 15.000,-- per locatie
actieve of interactieve signalering (LED, detectie)	gevaarlijke of beruchte oversteekpunten, waar passieve maatregelen onvoldoende zijn	€ 10.000,-- – € 30.000,-- + per locatie

4.5 Maatregelen en kosten per weg

Per weg is uitgewerkt welke maatregelen nodig zijn, van welke richtlijn daarbij wordt afgeweken en wat dat kost. Die uitwerking staat in bijlage II, met voor elk wegvak een eigen tabel en een korte toelichting. Voor de vier rode wegen is geen uitwerking gemaakt: daar blijft 60 km/u gehandhaafd en worden geen maatregelen voorgesteld.

De kosten zijn per maatregel uitgesplitst: afscherming van het fietspad inclusief belijning, verbreding van de rijbaan en de aanpak van de gevaarlijke oversteek- en kruispunten. Waar afscherming en verbreding op hetzelfde wegvak samenvallen, is ervan uitgegaan dat de werkzaamheden in één keer worden uitgevoerd; dat drukt de kosten, omdat de weg dan maar één keer hoeft te worden afgesloten. Onderstaande tabel vat de kosteninschatting samen. De rode wegen zijn hierin niet opgenomen: daar blijft 60 km/u gehandhaafd en worden geen maatregelen voorzien.

Tabel 4.2 Kosteninschatting per weg (investeringskosten, exclusief omzetbelasting)

Nr.	Weg	Afscherming fietspad	Verbreding rijbaan	Gevaarlijke punten	Totaal per weg
1	Nieuwlanderweg	€ 1.350.000,--	€ 1.890.000,--	€ 300.000,--	**€ 3.540.000,--**
2	Postweg (zuid)	€ 562.500,--	€ 937.500,--	–	**€ 1.500.000,--**
3	Postweg (noord)	€ 1.500.000,--	€ 2.500.000,--	€ 300.000,--	**€ 4.300.000,--**
4	Waalderweg / Oosterenderweg	€ 3.500.000,--	–	€ 187.50,--	**€ 3.687.500,--**
5	Laagwaalderweg	€ 750.000,--	€ 1.100.000,--	€ 187.500,--	**€ 2.037.500,--**
10	Pontweg	€ 1.762.500,--	–	€ 187.500,--	**€ 1.950.000,--**
11	Ruigendijk	€ 750.000,--	€ 1.050.000,--	–	**€ 1.800.000,--**
	Totaal	**€ 10.175.000,--**	**€ 7.477.500,--**	**€ 1.162.500,--**	**€ 18.815.000,--**

NB: Alle bedragen in tabel 4.2 zijn ingeschat door onze kostendeskundige en zijn exclusief omzetbelasting, gepresenteerd als investeringskosten (bouwkosten, engineeringskosten en overige bijkomende kosten). Voor aanpassingen aan de rijbanen is ervan uitgegaan dat deze thans bestaat uit volledig teervrij asfalt, en bij de verbreding van een nieuwe asfalttoplaag wordt deze over de gehele breedte toegepast. Bij een verbreding van enkele decimeters vraagt de aansluiting op de bestaande verharding bijzondere aandacht: zonder maatregelen zoals asfaltwapening hecht de nieuwe strook mogelijk niet goed aan de bestaande rijbaan en ontstaat op termijn scheurvorming. Of die wapening nodig is, moet per wegvak in de ontwerpfase worden bepaald; in deze inschatting is daarvan nog niet uitgegaan. De kosten voor de zachte maatregelen uit paragraaf 4.4 en voor het verbeteren van het stopzicht op de Ruigendijk zijn hierin niet opgenomen.

De bedragen omvatten niet alleen de maatregel zelf, de afscherming, de verbreding en de belijning, maar ook wat er nodig is om het werk uit te voeren en vast te leggen: het geheel of gedeeltelijk afsluiten van de weg tijdens de uitvoering, de verkeersmaatregelen ter plaatse en het opstellen van het verkeersbesluit. Die laatste posten zijn overhead: zij hangen aan de weg en niet aan de afzonderlijke maatregel. Waar op een weg meerdere maatregelen nodig zijn, worden zij over die maatregelen verdeeld; waar maar één maatregel nodig is, komen zij volledig bij die ene post terecht. Dat verklaart bijvoorbeeld waarom de afscherming van het fietspad op de Waalderweg en Oosterenderweg per strekkende meter hoog uitvalt: die rijbaan is met 6,20 meter al breed genoeg, verbreding is daar niet noodzakelijk, en daardoor wordt de volledige overhead aan de afscherming toegerekend.

Bovenstaande bedragen betreffen een globale kostenindicatie en niet een kostenraming. Per weg moet eerst een ontwerp worden gemaakt voordat een raming kan worden opgesteld. De huidige indicatie heeft een bandbreedte van 40 procent: de werkelijke kosten kunnen dus zowel 40 procent hoger als 40 procent lager uitvallen, afhankelijk van onder meer de gekozen uitvoering, wat er in de berm wordt aangetroffen en de marktomstandigheden. Naarmate meer details bekend zijn, wordt de inschatting nauwkeuriger. Wij bevelen daarom aan de bedragen te gebruiken als ordegrootte voor de bestuurlijke afweging en de fasering, en niet als budget.

4.6 Beheer en onderhoud

De bedragen in dit hoofdstuk zijn investeringskosten: wat het kost om de maatregelen aan te leggen. Daar komt een jaarlijkse last bij die in deze kosteninschatting niet is opgenomen. Die last is op twee punten wezenlijk anders dan de huidige situatie:

- **de geleiderail zelf.** Een houten geleiderail heeft een kortere levensduur dan een stalen constructie en vraagt periodieke inspectie, herstel na aanrijdingen en uiteindelijk vervanging. Over vrijwel de volledige lengte van zeven wegvakken gaat het om een aanzienlijke hoeveelheid constructie. De levensduur hangt af van de houtsoort, de constructie en de mate waarin de rail is behandeld; wij adviseren die bij de leverancier te laten bevestigen;
- **het bermonderhoud.** Een afscherming tussen rijbaan en fietspad maakt machinaal maaien lastiger, omdat de strook tussen rail en verharding niet meer in één doorgang bereikbaar is. Dat verhoogt de onderhoudsinspanning per strekkende meter.

Daarnaast geldt dat een bredere rijbaan meer verhardingsoppervlak betekent, en dus een iets hogere last voor het reguliere wegonderhoud. Wij hebben deze kosten niet ingeschat, omdat daarvoor de beheerdersgegevens van de gemeente nodig zijn: de gehanteerde onderhoudscycli, de eenheidsprijzen en de afschrijvingstermijnen. Wij bevelen aan dat de gemeente deze extra beheerlast in beeld laat brengen voordat het maatregelenpakket bestuurlijk wordt vastgesteld, zodat de raad zowel de investering als de structurele last kan wegen.

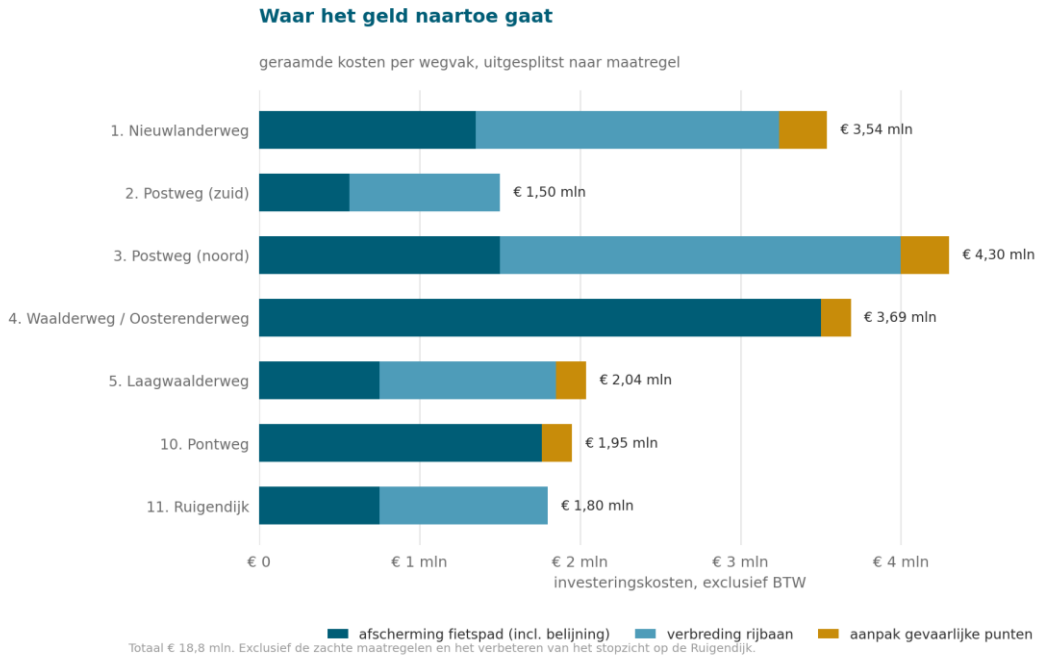
4.7 Wat er verder nodig is voordat er gebouwd kan worden

De maatregelen in dit hoofdstuk zijn verkeerskundig van aard, maar de uitvoering ervan raakt aan meer dan het wegprofiel alleen. De volgende punten zijn in dit onderzoek niet onderzocht en vragen om nadere uitwerking in de voorbereidingsfase. Zij kunnen de planning en de kosten beïnvloeden:

- **ruimtebeslag en grondeigendom:** verbreding van de rijbaan vraagt ruimte in de berm. Waar die ruimte er niet is, is aankoop van grond of een aanpassing van de bermsloot nodig. Op de Postweg gaat het om een volle meter over bijna zes en een halve kilometer; daar is dit het meest bepalende punt;
- **kabels, leidingen:** in de bermen liggen doorgaans kabels en leidingen. Verlegging daarvan is mogelijk kostbaar en tijdrovend, en moet vroeg in het proces met de netbeheerders worden afgestemd;
- **watercompensatie.** Verbreding vergroot het verharde oppervlak. Het waterschap kan daarvoor compensatie verlangen in de vorm van extra waterberging of een aanpassing van de bermsloten; dat vraagt vroegtijdige afstemming en kan ruimte en budget kosten;

- **bomen en landschap:** op onder meer de Schilderweg en delen van de Ruigendijk staan bomen dicht op de rijbaan. Waar verbreding of afscherming raakt aan bomen met landschappelijke of ecologische waarde, is een kapvergunning en mogelijk compensatie aan de orde;
- **natuurwetgeving en stikstof:** Texel grenst aan Natura 2000-gebied. Voor werkzaamheden van deze omvang moet worden nagegaan of een natuurtoets en een stikstofberekening nodig zijn. Dit is landelijk een veelvoorkomende oorzaak van vertraging bij infrastructurele projecten;
- **afstemming met de onderhoudsplanning:** verbreden is aanzienlijk goedkoper wanneer het samenvalt met groot onderhoud, omdat de weg dan toch al wordt opengebroken en de toplaag toch al wordt vervangen. Wij bevelen aan de fasering uit hoofdstuk 6 naast het meerjarenonderhoudsprogramma te leggen; dat kan de volgorde van uitvoering wijzigen en levert naar verwachting besparingen op;
- **bereikbaarheid tijdens de uitvoering:** op een eiland met een beperkt wegennet en een sterke seizoenspiek vraagt de fasering van de werkzaamheden aandacht, zeker op de Postweg en de Pontweg. Uitvoering buiten het hoogseizoen ligt voor de hand.

Afbeelding 4.4 Overzicht van de kosten voor de harde maatregelen (verbreding, afscherming fietsers en aanpak gevaarlijke kruispunten) per weg



5

JURIDISCHE ONDERBOUWING VAN HET BESLUIT

De landelijke richtlijnen zijn aanbevelingen, geen wet. Ervan afwijken mag, mits daarvoor een goede verkeerskundige onderbouwing is, de risico's in beeld zijn gebracht, de belangenafweging zorgvuldig is vastgelegd en waar nodig aanvullende maatregelen worden getroffen. Dit hoofdstuk beschrijft hoe een verkeersbesluit op die basis zorgvuldig wordt opgebouwd en gemotiveerd.

5.1 Opbouw en motivering van het verkeersbesluit

Het besluit bouwt voort op de feiten, het Texels afweegkader en de beoordeling per weg. De motivering maakt duidelijk op welke punten van de richtlijn wordt afgeweken, waarom dat verantwoord is, en welke maatregelen een veilig niveau borgen.

Het besluit om op een weg 80 of 60 km/u in te stellen is een verkeersbesluit in de zin van artikel 15 van de Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994). Voor wegen buiten de bebouwde kom die in beheer zijn bij de gemeente, is het college van burgemeester en wethouders het bevoegde gezag (artikel 18, eerste lid, onder d, WVW 1994).

Buiten de bebouwde kom geldt op grond van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) van rechtswege een maximumsnelheid van 80 km/u. Een afwijkende, lagere limiet van 60 km/u wordt ingesteld met een bord A1 en vergt daarvoor een verkeersbesluit; ook het verwijderen van zo'n bord, nodig om een weg van 60 naar 80 km/u te brengen, is een verkeersbesluit (artikel 15, eerste lid, WVW 1994 in samenhang met artikel 12 BABW). Voor de wegen die naar 80 km/u gaan, betekent dit dat de bestaande 60-bebording bij besluit wordt ingetrokken; voor de wegen die 60 km/u houden, blijft of komt het bord A1 met de bijbehorende motivering.

Een verkeersbesluit moet berusten op de belangen die in artikel 2 van de WVW 1994 zijn genoemd. Voor dit dossier zijn dat vooral het verzekeren van de veiligheid op de weg en het beschermen van weggebruikers, in het bijzonder de kwetsbare fietsers op het vrijliggende fietspad, naast het waarborgen van de bruikbaarheid van de weg en, zo veel mogelijk, de vrijheid van het verkeer. Deze belangen kunnen tegen elkaar in werken: een hogere snelheid dient de doorstroming, maar kan ten koste gaan van de veiligheid. De afweging die in de hoofdstukken 2 tot en met 4 is gemaakt, vormt de kern van de motivering van het besluit. De motivering van het verkeersbesluit moet ten minste vermelden welke doelstelling ermee wordt beoogd en welke van de in artikel 2 WVW 1994 genoemde belangen eraan ten grondslag liggen; spelen meerdere belangen, dan moet zichtbaar zijn hoe die tegen elkaar zijn afgewogen (artikel 21 BABW). Daarbij geldt een inhoudelijk uitgangspunt dat rechtstreeks aansluit op hoofdstuk 2: de ingestelde snelheid moet in overeenstemming zijn met het wegbeeld, zó dat de beoogde snelheid redelijkerwijs voortvloeit uit de aard en de inrichting van de weg en zijn omgeving (Uitvoeringsvoorschriften BABW). Sluit het wegbeeld daar niet vanzelf op aan, dan zijn aanvullende maatregelen nodig om dat alsnog te bereiken. Over de handhaafbaarheid wordt bovendien overleg gevoerd met de politie, die het concept toetst op rechtmatigheid, wetmatigheid en handhaafbaarheid; de uitkomst van dat advies wordt in het besluit opgenomen (artikel 24 BABW). Wij komen op de handhaafbaarheid terug in paragraaf 5.3.

Het besluit moet zorgvuldig zijn voorbereid, berusten op een deugdelijke belangenafweging en deugdelijk zijn gemotiveerd (artikelen 3:2, 3:4 en 3:46 van de Algemene wet bestuursrecht). Bij de rechter heeft de

wegbeheerder beoordelingsruimte: een verkeersbesluit wordt terughoudend getoetst, waarbij vooral wordt bezien of het besluit niet in strijd is met wettelijke voorschriften en of de belangenafweging niet onevenwichtig is. In de vaste bestuursrechtelijke lijn zijn de CROW- en ERBI-richtlijnen daarbij richtlijnen van een deskundige organisatie: afwijken is toegestaan, mits dat berust op een goede verkeerskundige onderbouwing en een kenbare belangenafweging. Dezelfde maatstaf werkt door in de civielrechtelijke aansprakelijkheid van de wegbeheerder (zorgplicht): een van de richtlijn afwijkende inrichting zonder toereikende onderbouwing en compenserende maatregelen vergroot het aansprakelijkheidsrisico als zich een ongeval voordoet, juist tegenover de kwetsbare fietser.

De besluitvorming verloopt langs de gebruikelijke procedure: het ontwerpbesluit wordt met de onderbouwing ter inzage gelegd, belanghebbenden kunnen een zienswijze indienen, en na vaststelling en bekendmaking in het Gemeenteblad staan bezwaar en beroep open bij de rechtbank (artikel 20 WVW 1994; artikel 26 BABW). Juist omdat op vrijwel alle wegen van de landelijke ontwerprichtlijnen wordt afgeweken (zie hierna), moet per weg controleerbaar zijn waarom de gekozen snelheid, met de bijbehorende maatregelen, verantwoord is.

5.2 Afwijken van CROW en ERBI

De landelijke richtlijnen (CROW) en de provinciale ontwerprichtlijn van Noord-Holland (ERBI) zijn aanbevelingen, geen wettelijke normen. Afwijken mag, maar vergt een deugdelijke motivering. In dit dossier is de afwijking structureel en daarom expliciet benoemd. Voor de rijbaanbreedte gelden twee kaders naast elkaar. Het Handboek wegontwerp 2025 van CROW kent één standaardmaat van 7,50 meter voor een gebiedsontsluitingsweg van het type 1x2, met dezelfde maat in het CROW-afweegkader voor de keuze tussen 80 en 60 km/u; een afwijkende maat voor bestaande wegen is voor de rijbaanbreedte niet opgenomen. De provinciale ERBI gaat uit van 7,00 meter en noemt 6,20 meter als absolute ondergrens voor bestaande wegen. Geen van de onderzochte wegen haalt 7,50 meter, alleen de Pontweg haalt 7,00 meter, en verschillende wegen halen ook de 6,20 meter niet. Op de Postweg, zuid en noord, adviseren wij om die reden niet de ondergrens maar 7,00 meter aan te houden: daar is de intensiteit zo hoog dat de onderbouwing voor een smallere rijbaan niet opgaat. Daarnaast is op alle wegen de obstakelvrije ruimte kleiner dan de richtwaarde van 6,00 meter. Bij die 6,20 meter past één kanttekening. De ERBI noemt deze maat als absolute ondergrens voor bestaande wegen; het is geen expliciete ontwerpmaat voor een weg met 80 km/u, en in het Handboek wegontwerp 2025 komt zij niet voor. De onderbouwing steunt daarmee op een afgeleide maat en niet op een standaardmaat. Dat is de reden dat wij de drie voorwaarden uit paragraaf 2.6 expliciet hebben gedefinieerd en per weg hebben getoetst: zonder die toets zou de keuze voor 6,20 meter neerkomen op een versobering waarvan niet is aangetoond dat zij verantwoord is. Wij adviseren de gemeente om die keuze in het verkeersbesluit expliciet te maken en te onderbouwen, in plaats van haar impliciet te laten. Concreet betekent dit dat het besluit per weg drie dingen vastlegt. Ten eerste welke maat wordt aangehouden: 6,20 meter als absoluut minimum voor 80 km/u. Ten tweede waarom die maat op de betreffende weg verantwoord is: de geringe hoeveelheid verkeer, waardoor de kans op een ontmoeting met een tegenligger klein is; de lange rechtstanden en het stopzicht van ten minste 100 meter, waardoor een tegenligger al van ver zichtbaar is en de ontmoeting is aangekondigd in plaats van plotseling; en de open, overzichtelijke omgeving zonder onverwachte krappe bochten. Ten derde welke compenserende maatregelen daar tegenover staan, in de eerste plaats de afscherming van het fietspad.
Deze onderbouwing is per weg toetsbaar en dus ook weerlegbaar. Waar de intensiteit hoog is of het stopzicht korter dan 100 meter, gaat zij niet of minder op; dat is precies de reden dat de Postweg en de Ruigendijk in de oranje categorie vallen en de Schilderweg en de Redoute in de rode. Door die grens zichtbaar te maken laat het besluit zien dat de afwijking niet algemeen maar situatiegebonden is, wat de motivering aanzienlijk sterker maakt dan een enkele verwijzing naar de ERBI-ondergrens.

De verhouding tot de besluiten van 2023

Een voorspelbaar tegenargument is dat de gemeente in 2023 dezelfde wegen juist heeft verlaagd naar 60 km/u, en dat verhoging nu in strijd zou zijn met die eerdere afweging. Het besluit moet daar een antwoord op geven. Dat antwoord is er, en het is inhoudelijk sterk. Bij de verlaging van 2023 is de inrichting van de wegen niet wezenlijk aangepast. Aan de belijning is wel gewerkt: middenstrepen zijn op veel plaatsen

verwijderd en kantstrepen zijn hier en daar iets naar het midden gelegd, waarmee de rijloper optisch smaller werd. Maar het profiel is ongemoeid gebleven: er zijn geen fysieke versmallingen aangebracht en geen kruispunten aangepast. De wegen zijn daarmee in essentie gebleven wat zij waren, en de metingen laten zien dat het gedrag ook niet bij de limiet past: op tien van de elf wegvakken wordt aanzienlijk harder gereden dan 60 km/u. Van vóór 2023 zijn geen vergelijkbare metingen beschikbaar, zodat niet is vast te stellen of de gereden snelheid sindsdien is gedaald; wel staat vast dat zij nu ruim boven de geldende limiet ligt. De verlaging heeft het beoogde effect dus niet bereikt. Wat nu voorligt is geen terugdraaien van die afweging, maar het alsnog uitvoeren ervan: de inrichting wordt in overeenstemming gebracht met de snelheid, in plaats van alleen het bord. Belangrijk daarbij is dat de volgorde in het besluit zichtbaar is. Waar de maatregelen zijn uitgevoerd, is verhoging naar 80 km/u verdedigbaar; waar dat niet is gebeurd, blijft 60 km/u gelden. Een besluit dat de limiet verhoogt vóórdat de maatregelen zijn getroffen, zou wel op gespannen voet staan met de afweging van 2023, en zou bovendien niet voldoen aan de eis dat de snelheid redelijkerwijs voortvloeit uit de aard en inrichting van de weg.

Aansprakelijkheid van de wegbeheerder

Naast het verkeersbesluit speelt de aansprakelijkheid van de gemeente als wegbeheerder. Op grond van artikel 6:174 van het Burgerlijk Wetboek is de wegbeheerder aansprakelijk voor schade door een weg die niet voldoet aan de eisen die men daaraan in de gegeven omstandigheden mag stellen. Bij de beoordeling daarvan wordt in de praktijk gekeken naar de geldende richtlijnen, naar de vraag of de beheerder de risico's kende en naar wat hij daarmee heeft gedaan. Juist omdat dit dossier structureel van de richtlijn afwijkt, is een vastgelegde en per weg toetsbare afweging hier van waarde. Die laat zien dat de gemeente de afwijking kende, de gevolgen heeft onderzocht en er compenserende maatregelen tegenover heeft gezet. Dat is precies wat het Handboek wegontwerp 2025 voorschrijft wanneer de standaardmaat niet haalbaar is. Het omgekeerde geldt eveneens: een verhoging zonder die maatregelen en zonder vastgelegde onderbouwing zou de positie van de gemeente juist verzwakken.

Wat ook met maatregelen blijft afwijken

De afwijkingen zijn onder te verdelen in drie soorten. Ten eerste de rijbaanbreedte: de standaardmaat van CROW is 7,50 meter en de ERBI gaat uit van 7,00 meter; geen enkele weg haalt de eerste maat en alleen de Pontweg de tweede. Waar wordt verbreed, gebeurt dat in de regel tot 6,20 meter, de absolute ondergrens van de provinciale ERBI; op de Postweg (zuid en noord) adviseren wij vanwege de hoge intensiteit te verbreden tot 7,00 meter. Ten tweede de obstakelvrije ruimte: die is op alle wegen kleiner dan de standaardmaat van 6,00 meter en op alle wegen ook kleiner dan de 4,50 meter die bij reconstructie geldt; een vlucht- en bergingszone ontbreekt overal. Ten derde de ligging van het fietspad: dat ligt overal dichter op de rijbaan dan gewenst, waardoor afscherming nodig is. De consequentie is dat elke verhoging naar 80 km/u een gemotiveerde afwijking van de landelijke richtlijn is en blijft. Dat mag, richtlijnen zijn geen wet, maar het vraagt een deugdelijke, controleerbare motivering per weg en, belangrijker, compenserende maatregelen om het veiligheidsrisico te beperken. Naarmate een weg verder van de norm af blijft, neemt dat risico toe, vooral voor de kwetsbare fietser, en wordt de motiveringsplicht zwaarder. Waar ook met maatregelen te veel afwijking resteert, de rode wegen, is 80 km/u niet verantwoord en blijft 60 km/u de aangewezen limiet.

5.3 Juridische houdbaarheid en handhaafbaarheid bij deze afwijkingen

De handhaafbaarheid van een snelheidslimiet hangt sterk samen met de geloofwaardigheid ervan: een limiet die aansluit bij het wegbeeld wordt vanzelf beter nageleefd, terwijl een limiet die niet bij de weg past om voortdurende politie-inzet vraagt en toch vaak wordt overtreden. Handhaving via snelheidscontroles kan het gedrag tijdelijk bijsturen, maar het wegontwerp bepaalt het gedrag structureel.

Het is nuttig twee vormen van handhaafbaarheid te onderscheiden. Juridisch is een limiet handhaafbaar zodra het verkeersbesluit zorgvuldig is genomen, correct is bekendgemaakt en de bebording klopt; de politie toetst dat vooraf in het overleg op grond van artikel 24 BABW. Voor de wegen die naar 80 km/u gaan is dat juridisch eenvoudig, omdat 80 km/u buiten de bebouwde kom de wettelijke standaard is en er geen snelheidsbord nodig is. Feitelijk is de vraag lastiger: gerichte snelheidscontroles zijn schaars, omdat de politie

haar capaciteit selectief, en met het oog op de verkeersveiligheid, inzet. De naleving leunt daardoor in de praktijk vooral op geloofwaardigheid, een limiet die uit het wegbeeld voortvloeit, handhaaft zichzelf grotendeels.

Gekoppeld aan de normen uit hoofdstuk 2 pakt dit twee kanten op. Op de groene en gele wegen ligt de feitelijk gereden snelheid (V85) in het open Texelse landschap nu al rond of boven 80 km/u: de lange rechtstanden en het ruime wegbeeld nodigen daartoe uit (zie paragraaf 2.5). Een limiet van 60 km/u zou daar ongeloofwaardig zijn en slecht worden nageleefd; 80 km/u sluit juist aan bij het wegbeeld en is daarmee beter handhaafbaar. Tegelijk blijft de inrichting onder de norm: waar de rijbaan wordt verbreed, gebeurt dat tot ten hoogste 6,20 meter, net aan de ondergrens van de ERBI, maar ruim onder de CROW-maat van 7,00 meter, en de obstakelvrije ruimte en de ligging van het fietspad blijven krapper dan de richtlijn vraagt. De 80-limiet steunt op die wegen dus zwaar op de geloofwaardigheid én op de compenserende maatregelen (afscherming van de fietsers, aanpak van de gevaarpunten). Op de smalle en onoverzichtelijke wegen geldt het omgekeerde: daar is 80 km/u niet geloofwaardig te maken zonder ingrijpende aanpassingen, en is 60 km/u de limiet die het wegbeeld wél ondersteunt en die daardoor vanzelf beter wordt nageleefd.

Daarmee is de noodzaak van maatregelen geen bijzaak maar een voorwaarde. Zolang het wegbeeld niet is aangepast, vloeit 80 km/u niet redelijkerwijs voort uit de aard en inrichting van de weg; het besluit voldoet dan niet aan het uitgangspunt van de Uitvoeringsvoorschriften BABW en ontbeert een deugdelijke motivering (artikelen 3:2 en 3:46 Awb), terwijl de politie haar oordeel over de handhaafbaarheid mede laat afhangen van die inrichting. Bovendien vergroot een naar 80 km/u opgehoogde, maar niet aangepaste weg het aansprakelijkheidsrisico van de wegbeheerder. Veiligheid, geloofwaardigheid en handhaafbaarheid vallen zo samen in één lijn met het advies uit hoofdstuk 2: eerst de maatregelen, dan 80 km/u; 80 km/u alleen waar het wegbeeld dat, na maatregelen, draagt; en 60 km/u waar het wegbeeld daar zelf om vraagt. Op geen van de wegen is een verhoging naar 80 km/u dus verantwoord zonder de bijbehorende maatregelen. Op de Pontweg, waar de limiet al 80 km/u is, gaat het niet om een verhoging maar om het veiliger maken van een bestaande situatie.

6

CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

In dit hoofdstuk beantwoorden wij de vraag van de gemeenteraad en vatten wij de bevindingen per weg samen. De conclusies bouwen voort op het afweegkader (hoofdstuk 2), de beoordeling en het oordeel per weg (hoofdstuk 3), de maatregelen en kosten (hoofdstuk 4) en de juridische onderbouwing (hoofdstuk 5).

6.1 Hoofdconclusie

Verkeersveiligheid staat in dit advies voorop. De onderzochte wegen zijn smalle gebiedsontsluitingswegen met smalle bermen en een vrijliggend fietspad dat overal dicht op de rijbaan ligt. Ons uitgangspunt is daarom terughoudend: wij raden af om waar dan ook naar 80 km/u te gaan zonder maatregelen. De volgorde is steeds eerst maatregelen nemen, en pas daarna 80 km/u invoeren op de wegen waar het lukt om aan de absolute minima te voldoen, en bij voorkeur meer dan dat.

Wij delen de elf wegen in vier categorieën in, van groen (80 km/u handhaven) tot rood (60 km/u handhaven); tabel 6.1 in paragraaf 6.2 geeft het volledige overzicht. De kern van de beoordeling is dat geen van de elf wegen op dit moment zonder ingrepen geschikt is voor 80 km/u. Alleen de Pontweg (groen) is nu al als GOW80 ingericht en heeft een rijbaanbreedte die aan de ondergrens voldoet; die weg kan 80 km/u behouden, maar ook daar wordt nadrukkelijk geadviseerd om de fietsers af te schermen en zo hun veiligheid te waarborgen. Op de gele wegen (Nieuwlanderweg en Waalderweg/Oosterenderweg) past de gereden snelheid al bij 80 km/u en volstaan bescheiden ingrepen: het afschermen van de fietsers en, waar de rijbaan te smal is, een beperkte verbreding. Op de oranje wegen (Postweg zuid en noord, Laagwaalderweg en Ruigendijk) is 60 km/u nu het meest geloofwaardig; 80 km/u is er pas op termijn verantwoord, na een grotere verbreding van de rijbaan, en ook daarna zit men nog onderaan het minimum. De vier rode wegen (Schilderweg, Redoute, Hoornderweg en Westerweg) blijven 60 km/u: te smal en te bochtig, met te veel onoverzichtelijke in- en uitritten en geen ruimte om te verbreden.

Daarmee is een belangrijke boodschap dat 80 km/u op Texel nergens volledig binnen de landelijke richtlijnen past. Zelfs met verbreding wordt hooguit de absolute ondergrens van de provinciale ERBI (6,20 meter) gehaald, terwijl de ERBI zelf uitgaat van 7,00 meter en het Handboek wegontwerp 2025 een standaardmaat van 7,50 meter kent. Elke stap naar 80 km/u is dus een gemotiveerde afwijking van de landelijke richtlijn. Wij achten die afwijking op een deel van de wegen verantwoord, en wel om drie redenen die per weg toetsbaar zijn: de hoeveelheid verkeer is gering, waardoor bestuurders zelden een tegenligger tegenkomen; de rechtstanden zijn lang en het stopzicht bedraagt ten minste 100 meter, waardoor een tegenligger al van ver zichtbaar is; en de omgeving is open en overzichtelijk. Waar een van deze omstandigheden ontbreekt, zoals op de drukke Postweg of op de wegen met beperkt stopzicht, adviseren wij geen snelheidsverhoging. En waar de rijbaan ver onder de 6,20 meter blijft, is er geen onderbouwing meer mogelijk en blijft 60 km/u de aangewezen limiet. Wij bevelen daarom voor alle groene, gele en oranje wegen dezelfde basislijn aan: scherm de fietsers af en verbreed de rijbaan naar minimaal 6,20 meter, en benut waar mogelijk meer ruimte dan dat minimum. Wat de maatregelen kosten, is per weg ingeschat in hoofdstuk 4 en bijlage II. Bij elkaar gaat het om ongeveer 18,8 miljoen euro aan investeringskosten, exclusief omzetbelasting, voor de zeven wegen die naar 80 km/u kunnen of dat op termijn zouden kunnen. Daarvan is ruim 10,1 miljoen euro bestemd voor het afschermen van het fietspad, bijna 7,5 miljoen euro voor het verbreden van de rijbanen en bijna 1,2 miljoen euro voor de aanpak van de gevaarlijke kruispunten en oversteekplaatsen.

Deze bedragen zijn een globale kostenindicatie met een bandbreedte van 40 procent naar boven en naar beneden; paragraaf 4.5 licht toe hoe zij zijn opgebouwd en wat er nodig is om tot een echte raming te komen. Genoemde bedragen hoeven niet in één keer te worden uitgegeven. De indeling in kleuren biedt een logische fasering, waarbij elke fase op zichzelf een afgerond resultaat oplevert:

- **fase 1, de groene weg (Pontweg): circa M€ 2,0:** hiermee wordt de weg die nu al 80 km/u kent veiliger gemaakt voor fietsers, zonder dat er een verkeersbesluit voor een snelheidswijziging nodig is;
- **fase 2, de gele wegen (Nieuwlanderweg en Waalderweg/Oosterenderweg): circa M€ 7,2.:** dit zijn de twee wegen waar de gereden snelheid nu al bij 80 km/u past en waar de stap naar 80 km/u het best te onderbouwen is;
- **fase 3, de oranje wegen (Postweg zuid en noord, Laagwaalderweg en Ruigendijk): circa M€ 9,6:** hier is meer nodig voordat 80 km/u verantwoord is. Het grootste deel van dit bedrag zit in de Postweg, waar wij vanwege de hoge intensiteit verbreding naar 7,00 meter adviseren in plaats van naar de ondergrens van 6,20 meter. Op de Ruigendijk komen daar nog niet ingeschatte kosten bij voor het verbeteren van het stopzicht.

De kosteninschatting is opgesteld en getoetst door onze kostendeskundige. Zij bevatten bouwkosten, engineeringskosten en overige bijkomende kosten, en zijn exclusief omzetbelasting. Voor de rode wegen zijn geen kosten ingeschat, omdat daar geen maatregelen worden voorgesteld.

Wat niet in de kosteninschatting zit. De inschatting beperkt zich tot de drie harde maatregelen. De volgende posten zijn er nadrukkelijk niet in opgenomen en kunnen het bedrag aanzienlijk verhogen. Wij hebben ze op deze ene plek bij elkaar gezet, zodat er over de omvang van de inschatting geen misverstand kan bestaan:

- het verleggen van kabels en leidingen in de berm;
- grondaankoop en het aanpassen of verleggen van bermsloten;
- watercompensatie voor het extra verharde oppervlak;
- afvoer en verwerking van eventueel vervuilde grond;
- kapvergunningen, herplant en landschappelijke compensatie;
- een natuurtoets en een eventuele stikstofberekening;
- de zachte maatregelen uit paragraaf 4.4;
- het verbeteren van het stopzicht op de Ruigendijk;
- beheer en onderhoud na oplevering (paragraaf 4.6);
- eventuele bermverbreding als blijkt dat de geleiderail niet overal past (paragraaf 4.1).

Paragraaf 4.7 gaat op deze punten nader in. Wij bevelen aan de kosteninschatting te actualiseren zodra hierover meer bekend is.

6.2 Samenvatting per weg

Tabel 6.1 geeft het samenvattende oordeel per weg in één oogopslag, geordend van groen naar rood. De tekst daaronder licht elk oordeel kort toe, met de bijbehorende maatregelen en aandachtspunten.

Tabel 6.1 Samenvattend oordeel en kern van het advies per weg

Oordeel	Weg	Kern van het advies
80 km/u – handhaven	Pontweg	Al GOW80; 80 km/u behouden mits fietsers worden afgeschermd. Geen verbreding nodig
80 km/u – met maatregelen	Nieuwlanderweg	naar 80 met afscherming, aangepaste belijning, kleine verbreding (6,0→6,20 meter) en een veilig kruispunt
80 km/u – met maatregelen	Waalderweg / Oosterenderweg	naar 80 met afscherming en belijning; rijbaan haalt al 6,20 meter, dus geen verbreding

60 km/u – op termijn 80	Postweg (zuid)	alleen op termijn naar 80, na verbreding naar 6,20 meter en afscherming; nu 60 km/u geloofwaardiger
60 km/u – op termijn 80	Postweg (noord)	alleen op termijn naar 80, na verbreding naar 6,20 meter en afscherming; nu pleit het wegbeeld voor 60
60 km/u – op termijn 80	Laagwaalderweg	smalste oranje weg (5,5 m); pas naar 80 na forse verbreding. Zonder verbreding geen 80 km/u
60 km/u – op termijn 80	Ruigendijk	pas naar 80 na kleine verbreding (6,1→6,20 meter), afscherming en beter stopzicht
60 km/u – geen 80	Schilderweg	te kort stopzicht en risicopunt Bierbrouwerij; blijft 60 km/u
60 km/u – geen 80	Redoute	smalste en traagste weg, bochtig; blijft 60 km/u
60 km/u – geen 80	Hoornderweg	te smal (5,1 meter) met krappe bochten; blijft 60 km/u
60 km/u – geen 80	Westerweg	te smal (5,1 meter) en bochtig met veel in-/uitritten; blijft 60 km/u

- **Pontweg (weg 10) – 80 km/u, handhaven:** Al ingericht als GOW80 en met 7,0 m de breedste rijbaan; 80 km/u kan behouden blijven, mits het fietspad wordt afgeschermd. Verbreden en nieuwe belijning zijn niet nodig;
- **Nieuwlanderweg (weg 1) – 80 km/u, met maatregelen:** lange, rechte weg waar al rond 80 km/u wordt gereden; naar 80 km/u mits afscherming van het fietspad, aangepaste belijning en een veilige inrichting van het kruispunt Kogerweg–Burgerdijk. De rijbaan van 6,0 m wordt kleinschalig verbreed naar 6,20 meter;
- **Waalderweg / Oosterenderweg (weg 4) – 80 km/u, met maatregelen:** rustige weg met een rijbaan die met 6,20 meter net de ondergrens haalt; verbreden is hier niet nodig, maar afscherming van het fietspad en aangepaste belijning wel. Aandacht voor de overgang naar het 60 km/u-deel bij De Waal;
- **Postweg zuid (weg 2) – 60 km/u, op termijn 80:** zeer drukke weg met een lage gereden snelheid; 80 km/u is hooguit op termijn denkbaar en vergt verbreding naar 7,00 meter, ruimer dan de ondergrens vanwege de drukte, plus afscherming. Voorlopig is 60 km/u het meest geloofwaardig;
- **Postweg noord (weg 3) – 60 km/u, op termijn 80:** drukke weg met korte rechtstanden; 80 km/u alleen op termijn en na verbreding naar 7,00 m, ruimer dan de ondergrens vanwege de drukte, en afscherming. Nu pleiten drukte en wegbeeld voor 60 km/u;
- **Laagwaalderweg (weg 5) – 60 km/u, op termijn 80:** hoge gereden snelheid, maar met 5,5 m de smalste van de oranje wegen; 80 km/u is alleen verantwoord na een forse verbreding (70 cm) naar 6,20 m en afscherming. Zolang die verbreding niet is uitgevoerd, adviseren wij hier geen 80 km/u;
- **Ruigendijk (weg 11) – 60 km/u, op termijn 80:** rijbaan van 6,1 meter en stopzicht korter dan 100 meter; 80 km/u alleen op termijn, na een kleine verbreding naar 6,20 meter, afscherming en het verbeteren van het stopzicht;
- **Schilderweg (weg 6) – 60 km/u, geen 80:** stopzicht korter dan 100 meter en een risicopunt bij de Bierbrouwerij; ook met forse maatregelen niet veilig naar 80 km/u. Blijft 60 km/u;
- **Redoute (weg 7) – 60 km/u, geen 80:** smalste en laagste-snelheidsweg, bochtig; 80 km/u geen optie. Blijft 60 km/u;
- **Hoornderweg (weg 8) – 60 km/u, geen 80:** rustig maar met 5,1 m te smal en met krappe bochten; ook met maatregelen niet veilig naar 80 km/u. Blijft 60 km/u;
- **Westerweg (weg 9) – 60 km/u, geen 80:** met 5,1 m te smal en deels bochtig met veel in- en uitritten; blijft 60 km/u.

6.3 Aanbevelingen en vervolgstappen

Wij bevelen aan de uitkomsten te verwerken in het Mobiliteitsprogramma 2035, en daarnaast de haalbaarheid en de technische uitwerking van de maatregelen als afzonderlijke vervolgstap op te pakken. Daarna kan dan een verkeersbesluit opgesteld worden. Nu de verkeersveiligheidsbeoordeling voor alle elf

wegen gedaan is en de maatregelen zijn geschetst en kostentechnisch zijn ingeschat (hoofdstuk 4), zijn de logische vervolgstappen: het maken van een bestuurlijke afweging over de vraag welke maatregelen de gemeente daadwerkelijk wil bekostigen en faseren, en de juridische onderbouwing van het verkeersbesluit (hoofdstuk 5). Onze aanbevelingen zijn erop gericht de verkeersveiligheid voorop te stellen en pas over te gaan tot 80 km/u waar dat aantoonbaar veilig kan. Wij bevelen aan:

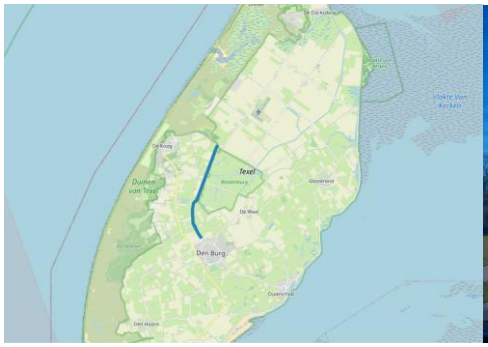
- **veiligheid eerst, snelheid daarna:** voer nergens 80 km/u in zonder maatregelen. Neem eerst de benodigde maatregelen en verhoog de snelheid pas op de wegen waar daarna aan de absolute minima wordt voldaan, bij voorkeur met meer marge dan het minimum;
- **scherm op alle wegen in scope de fietsers af:** het vrijliggende fietspad ligt overal te dicht op de rijbaan; afscherming (bijvoorbeeld met een houten geleiderail) is de eerste voorwaarde, ook op de Pontweg;
- **toets of de afscherming overal inpasbaar is:** laat per wegvak uitwerken of een houten geleiderail met de benodigde uitbuigingsruimte in de berm past, aan de hand van het CROW-kennisproduct Veilige inrichting van bermen en de specificaties van de leverancier. Op de smalste wegvakken is de berm 1,60 tot 2,10 meter breed. Dit voorkomt dat een maatregel wordt geadviseerd die niet uitvoerbaar is of aanzienlijk duurder uitpakt (paragraaf 4.1);
- **verbreed waar nodig naar minimaal 6,20 meter:** breng smalle rijbanen op de absolute ondergrens van de ERBI, en benut meer ruimte waar het profiel dat toelaat. Wees transparant dat ook dan van de ERBI (7,00 meter) en van de standaardmaat uit het Handboek wegontwerp 2025 (7,50 meter) wordt afgeweken. Leg die afwijking per weg vast in het verkeersbesluit, samen met de onderbouwing: geringe intensiteit, lange rechtstanden, voldoende stopzicht en de afscherming van het fietspad als compensatie;
- **begin met de groene en gele wegen:** handhaaf 80 km/u op de Pontweg en scherm daar het fietspad af om de veiligheid van de fietsers te waarborgen. Ga daarna aan de slag met de verbreding van de Nieuwlanderweg en de Waalderweg en scherm ook hier de fietsers af. Pak op deze wegen ook de gevaarlijke kruispunten aan. Behandel de oranje wegen als fase 3, afhankelijk van budget en prioriteit.
- **houd de rode wegen op 60 km/u:** voor de Schilderweg, Redoute, Hoornderweg en Westerweg is 60 km/u de veilige en geloofwaardige limiet; verhoging is daar niet verantwoord;
- **pak de twee geschouwde risicopunten apart aan:** deze punten staan los van de snelheidskeuze; de maatregelen zijn indicatief en niet in de kosteninschatting opgenomen. Bij de brouwerij gaat het om het aankondigen en geleiden van de krappe bocht, het vrijmaken van het zicht in de binnenbocht, één herkenbare fietsoversteek bij de uitrit en een vaste afspraak over de bevoorrading; bij het kruispunt om een eenduidige oversteek met voldoende opstelruimte buiten de rijbaan. Paragraaf 3.5 beschrijft beide situaties;
- **leg de uitkomsten vast:** verwerk de keuzes in een verkeersbesluit (artikel 15 WVW 1994) en in het Mobiliteitsprogramma 2035, met per weg de maatregelen, de kosten en de gemotiveerde afwijking van CROW/ERBI, en met een weerlegging van de verhouding tot de besluiten van 2023 (paragraaf 5.2);
- **voer de verplichte consultaties tijdig: het** CROW-afweegkader schrijft voor dat vóór het verkeersbesluit advies wordt gevraagd aan de verkeersadviseur van de politie, en dat de OV-concessieverlener en de vervoerder worden geraadpleegd over rijtijden en dienstregeling. Betrek daarnaast de nood- en hulpdiensten, de Fietsersbond, Veilig Verkeer Nederland en de agrarische brancheorganisaties. Deze gesprekken zijn in dit onderzoek nog niet gevoerd;
- **breng de beheerlast in beeld:** laat de structurele kosten voor beheer en onderhoud inschatten voordat het maatregelenpakket wordt vastgesteld, in het bijzonder voor de geleiderail en het bermonderhoud (paragraaf 4.6). De raad kan dan zowel de investering als de jaarlijkse last wegen;
- **koppel de uitvoering aan het meerjarenonderhoud:** leg de fasering naast het onderhoudsprogramma en voer verbredingen zoveel mogelijk uit op het moment dat een wegvak toch aan groot onderhoud toe is. Dat kan de volgorde van de fasen wijzigen en scheelt aanzienlijk in de kosten;
- **meet na afloop opnieuw:** de kern van dit advies is dat het wegbeeld het gedrag bepaalt en niet het bord. Toets die aanname: meet op elk wegvak waar de limiet is verhoogd of de inrichting is aangepast opnieuw de V85, bij voorkeur in dezelfde twee maanden als in dit onderzoek. Blijkt de gereden snelheid onverwacht hoog, dan is bijsturen met aanvullende maatregelen mogelijk voordat het beeld zich vastzet.

Bijlage(n)

BIJLAGE: AFWEEGKADERS PER WEGVAK

Deze bijlage bevat de volledig ingevulde afweegkaders per wegvak, met per weg een beschrijving van de situatie en een toelichting in drie stappen: de toets aan de kenmerken uit paragraaf 2.3 en aan de ondergrens uit paragraaf 2.6, de drukte en de geloofwaardigheid van de huidige limiet, en wat dat samen betekent. Voor de Postweg zijn twee kaders ingevuld, omdat die weg wordt gesplitst door de bebouwde kom van Zuid-Eierland. Een toelichting op de regels in het kader staat in paragraaf 2.7.

Tabel I.1 Afweegkader weg 1: Nieuwlanderweg



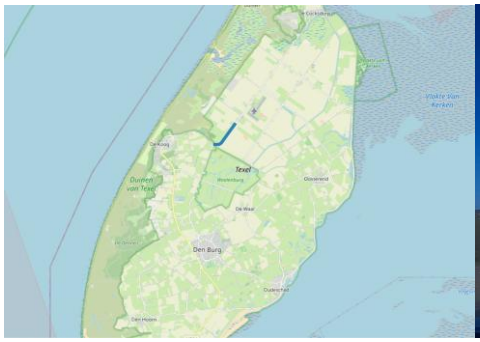


Weg 1: Nieuwlanderweg				
Van – naar	Den Burg – De Cocksdorp (zuidelijk deel, tot overgang naar Postweg)			
Richting	**Auto's per etmaal, juli**	**Gereden snelheid (V85) juli**	**Auto's per etmaal, nov.**	**Gereden snelheid (V85) nov.**
richting De Cocksdorp	5.561	75,5 km/u	3.054	79,4 km/u
richting Den Burg	5.219	76,0 km/u	3.173	78,9 km/u
breedte van de rijbaan	6,0 meter			
vrije ruimte tot het fietspad	2,45 meter			
rechte stukken korter dan 1.200 m?	ja (korte rechtstanden)			
stopzicht ten minste 100 m?	ja (≥ 100 m)			
hoe de weg eruitziet	open landschap met enkele flauwe knikken, zeer lange rechte stukken. Aan het begin en einde van de weg scherpere bochten.			
bijzonderheden	bij het kruispunt met de Kogerweg en de Burgerdijk heeft een dodelijk ongeval plaatsgevonden (zie §3.5).			
gevaarlijke punten	fietsoversteekplaats Waal & Burgerdijk, oversteek bij Pijpersdijk en De Staart			

De Nieuwlanderweg loopt vanaf Den Burg in noordelijke richting naar De Cocksdorp en ligt midden op het eiland (nummer 1 op de overzichtskaart). De weg voert door open polderlandschap en oogt als één lange, vrijwel kaarsrechte lijn; de afzonderlijke rechtstanden blijven door enkele flauwe knikken net onder de 1.200 meter, maar het wegbeeld dat de bestuurder ziet is dat van een lange rechte weg. Aan het begin en het einde liggen scherpere bochten. De lange rechte stukken in een eentonige omgeving vergroten de kans op 'polderblindheid': het verschijnsel dat je op zo'n weg ongemerkt harder gaat rijden en minder oplet:

- **toets aan de kenmerken:** de rijbaan is 6,0 meter breed en blijft daarmee 20 centimeter onder het absolute minimum van 6,20 meter dat wij voor Texel hanteren (§2.6); een kleinschalige verbreding volstaat om die ondergrens te halen. De vrije ruimte tot het fietspad bedraagt 2,45 meter, ruim onder de richtwaarde van 6,00 meter en onder het absolute minimum van 4,50 meter. Het stopzicht is ten minste 100 meter en het alignement is overwegend recht en overzichtelijk, met een aantal flauwe bochten waardoor de rechtstanden soms onder de 1200 meter komen;
- **drukte en geloofwaardigheid.** Met bijna 10.800 auto's per etmaal in juli en ruim 6.200 in november is dit een van de drukkere wegen in het onderzoek, al blijft het per rijrichting beperkt. De feitelijk gereden snelheid ligt met 75 tot 79 km/u nu al rond de 80 km/u, terwijl er 60 km/u geldt. De huidige limiet is hier dus niet geloofwaardig en wordt structureel overschreden;
- **wat dit betekent:** de weg zit relatief dicht bij het 80-profiel: het verschil is een verbreding van 20 centimeter. De opgave zit daarom vooral in de bescherming van de fietser en in het kruispunt met de Kogerweg en de Burgerdijk, waar een dodelijk ongeval heeft plaatsgevonden (zie §3.5). Dat ongeval bevestigt het risico dat hoort bij de combinatie van hoge feitelijke snelheden en oversteekbewegingen. Ook de fietsoversteken bij Waal en Burgerdijk en de oversteken bij de Pijpersdijk en De Staart vragen om aanpassing voordat de limiet omhoog kan.

Tabel I.2 Afweegkader weg 2: Postweg (zuidelijk deel)



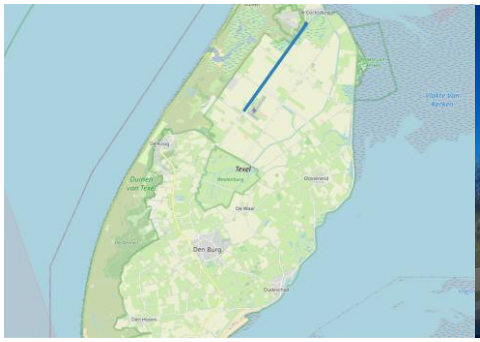


Weg 2: Postweg (zuidelijk deel)				
Van – naar	Den Burg – De Cocksdorp			
Richting	**Auto's per etmaal, juli**	**Gereden snelheid (V85) juli**	**Auto's per etmaal, nov.**	**Gereden snelheid (V85) nov.**
richting De Cocksdorp	10.001	64,7 km/u	5.528	73,3 km/u
richting Den Burg	9.754	67,0 km/u	5.422	72,2 km/u
Breedte van de rijbaan	6,0 meter			
Vrije ruimte tot het fietspad	1,60 meter			
Rechte stukken korter dan 1.200 m?	Nee (lange rechtstanden)			
Stopzicht ten minste 100 m?	Ja (≥ 100 m)			
Hoe de weg eruitziet	Minder open wegbeeld, met bebouwing, struiken en meer in- en uitritten.			
Bijzonderheden	Verreweg de drukste weg in dit onderzoek.			
Gevaarlijke punten	Geen			

De Postweg is de hoofdroute tussen Den Burg en De Cocksdorp. Wegvak 2 is het zuidelijke deel, tot aan Zuid-Eierland (nummer 2 op de kaart). Het wegbeeld is minder open dan bij de Nieuwlanderweg, met bebouwing, struiken en meer in- en uitritten. Op enkele in- en uitritten is het zicht beperkt door bebouwing of groen, en het merendeel van de bebouwing ligt aan dezelfde kant als het fietspad. Op de bocht bij de rotonde in het zuiden na is de weg één rechte lijn:

- **toets aan de kenmerken:** de rijbaan is 6,0 meter en blijft daarmee onder het absolute minimum van 6,20 meter; een kleinschalige verbreding is nodig. De vrije ruimte tot het fietspad is met 1,60 meter de kleinste van alle onderzochte wegen op de Redoute na, wat de afscherming van het fietspad hier extra zwaar laat wegen. De rechtstanden zijn langer dan 1.200 meter en het stopzicht is ten minste 100 meter; het alignement op zichzelf past bij 80 km/u;
- **drukte en geloofwaardigheid:** met bijna 20.000 auto's per etmaal in juli en bijna 11.000 in november is dit een van de drukst bereden wegen binnen de scope. Juist die drukte drukt de gereden snelheid: in juli ligt de V85 op 65 tot 67 km/u, in november op 72 tot 73 km/u. Bestuurders komen hier voortdurend tegenliggers tegen en houden daardoor uit zichzelf een lagere snelheid aan. Een limiet van 60 km/u sluit op dit wegvak dus redelijk aan bij het feitelijke gedrag;
- **wat dit betekent:** dit is de weg waar de onderbouwing voor het toestaan van een smallere rijbaan het zwakst is. Het argument dat een rijbaan van 6,20 meter op Texel verantwoord is, leunt op de geringe kans op een ontmoeting met een tegenligger (§2.6); bij de intensiteit op dit wegvak gaat dat argument niet op. Daar komt bij dat de vele in- en uitritten en de bebouwing aan de fietspadzijde extra conflictpunten opleveren. 80 km/u is hier daarom pas verdedigbaar na verbreding naar 7,00 meter gezien de drukte (in plaats van het absolute minimum van 6,20 meter), afscherming van het fietspad en het saneren of overzichtelijk maken van de in- en uitritten. Tot die tijd is 60 km/u zowel geloofwaardiger als veiliger.

Tabel I.3 Afweegkader weg 3: Postweg (noordelijk deel)



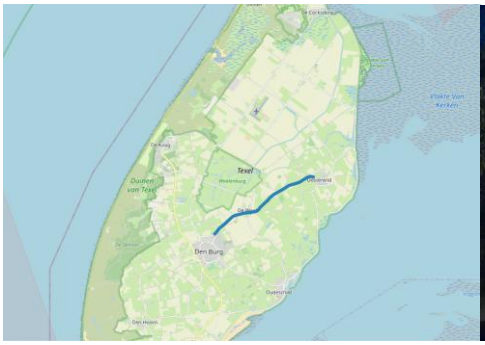


Weg 3: Postweg (noordelijk deel)				
van – naar	Zuid Eijerland – De Cocksdorp			
richting	**Auto's per etmaal, juli**	**Gereden snelheid (V85) juli**	**Auto's per etmaal, nov.**	**Gereden snelheid (V85) nov.**
richting De Cocksdorp	7.472	67,2 km/u	4.053	71,1 km/u
richting Den Burg	5.748	69,2 km/u	3.001	73,4 km/u
breedte van de rijbaan	6,0 meter			
vrije ruimte tot het fietspad	2,50 meter			
rechte stukken korter dan 1.200 m?	ja (korte rechtstanden)			
stopzicht ten minste 100 m?	ja (≥ 100 m)			
hoe de weg eruitziet	minder open wegbeeld, met bebouwing, struiken en meer in- en uitritten.			
bijzonderheden	hoge drukte.			
gevaarlijke punten	vliegveld & LOMT, afslag Labora			

Wegvak 3 is het noordelijke deel van de Postweg, tussen Zuid-Eierland en De Cocksdorp (nummer 3 op de kaart). Ook hier staan bebouwing en groen aan beide zijden van de weg, met vrij frequente in- en uitritten. Bij onder meer de kruisingen met de Slufterweg en de Oorsprongweg kan het zicht door bebouwing en groen beperkt zijn. De rechtstanden zijn korter dan op het zuidelijke deel:

- **toets aan de kenmerken:** de rijbaan is 6,0 meter en blijft onder het absolute minimum van 6,20 meter; een kleinschalige verbreding is nodig. De vrije ruimte tot het fietspad is 2,50 meter, ruim onder de richtwaarde en onder het absolute minimum. Het stopzicht haalt de 100 meter, maar de rechtstanden zijn korter dan 1.200 meter (met name door de aanwezigheid van kruispunten). Volgens de richtlijn wijst dat op 60 km/u;
- **drukte en geloofwaardigheid:** met ruim 13.000 auto's per etmaal in juli en ruim 7.000 in november is dit ook een druk wegvak. De gereden snelheid ligt op 67 tot 73 km/u: hoger dan de huidige limiet, maar duidelijk onder 80 km/u. Het wegbeeld met bebouwing, groen en erfaansluitingen remt de bestuurder al enigszins af;
- **wat dit betekent:** twee kenmerken pleiten hier tegen een snelle stap naar 80 km/u: de hoge intensiteit en de kortere rechtstanden. Beide pleiten voor een maximumsnelheid van 60km/u, of een forse verbreding van de rijbaan naar 7,00 meter, omdat 6,20 meter hier (te) smal blijft. Daarnaast liggen er twee gevaarlijke oversteekpunten, bij het vliegveld en bij de afslag Labora. 80 km/u is op termijn denkbaar, maar pas na verbreding, afscherming van het fietspad en een veilige inrichting van beide oversteken.

Tabel I.4 Afweegkader weg 4: Waalderweg / Oosterenderweg





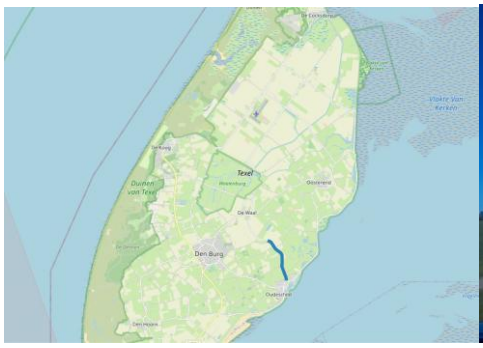
Weg 4: Waalderweg / Oosterenderweg				
van – naar	Den Burg – Oosterend			
richting	**Auto's per etmaal, juli**	**Gereden snelheid (V85) juli**	**Auto's per etmaal, nov.**	**Gereden snelheid (V85) nov.**
richting Oosterend	1.401	80,2 km/u	1.019	79,7 km/u
richting Den Burg	1.112	79,9 km/u	869	80,8 km/u
breedte van de rijbaan	6,20 meter			
vrije ruimte tot het fietspad	2,20 meter			
rechte stukken korter dan 1.200 m?	nee (lange rechtstanden)			
stopzicht ten minste 100 m?	ja (≥ 100 m)			
hoe de weg eruitziet	afwisseling van rechte stukken en bochten, met bebossing en open landschap; geen extreem lange rechtstanden.			
bijzonderheden	rijbaan haalt net de ondergrens (6,20 m); gereden snelheid in beide maanden al rond 80 km/u.			
gevaarlijke punten	oversteek De Wielewaal			

De Waalderweg en de Oosterenderweg verbinden Den Burg met Oosterend aan de oostkant van het eiland (nummer 4 op de kaart). Het is een rustige weg met een afwisseling van rechte stukken en bochten, met bebossing en open landschap. Langs delen van de weg staat relatief veel bos. Er is weinig bebouwing, vooral

bij het stuk langs De Waal, waar de maximumsnelheid van 60 km/u blijft gelden; daardoor zijn er ook weinig in- en uitritten:

- **toets aan de kenmerken:** rijbaan is 6,20 meter en haalt daarmee als enige weg naast de Pontweg het absolute minimum zonder dat verbreding nodig is. De vrije ruimte tot het fietspad is 2,20 meter en blijft daarmee ruim onder de richtwaarde; afscherming is nodig. De rechtstanden zijn langer dan 1.200 meter en het stopzicht is ten minste 100 meter; het alignement past bij 80 km/u;
- **drukte en geloofwaardigheid:** met ongeveer 2.500 auto's per etmaal in juli en bijna 1.900 in november is dit een van de rustigste wegen in het onderzoek. De gereden snelheid ligt in beide meetmaanden al rond 80 km/u, met uitschieters tot 80,8 km/u. De huidige limiet van 60 km/u sluit hier dus zeer slecht aan op hoe de weg eruitziet en wordt gebruikt; dit is de meest ongeloofwaardige limiet van alle onderzochte wegen;
- **wat dit betekent:** hier komen alle Texelse argumenten samen: een lage intensiteit, lange rechtstanden, ruim stopzicht en een rijbaan die het absolute minimum al haalt. De weg is daarmee de duidelijkste kandidaat voor 80 km/u. Wel blijft de afstand tot het fietspad te klein en vraagt de oversteek De Wielewaal om aanpassing. Ook de overgang naar het 60 km/u-deel bij De Waal verdient aandacht, zodat die overgang voor de bestuurder herkenbaar is.

Tabel I.5 Afweegkader weg 5: Laagwaalderweg



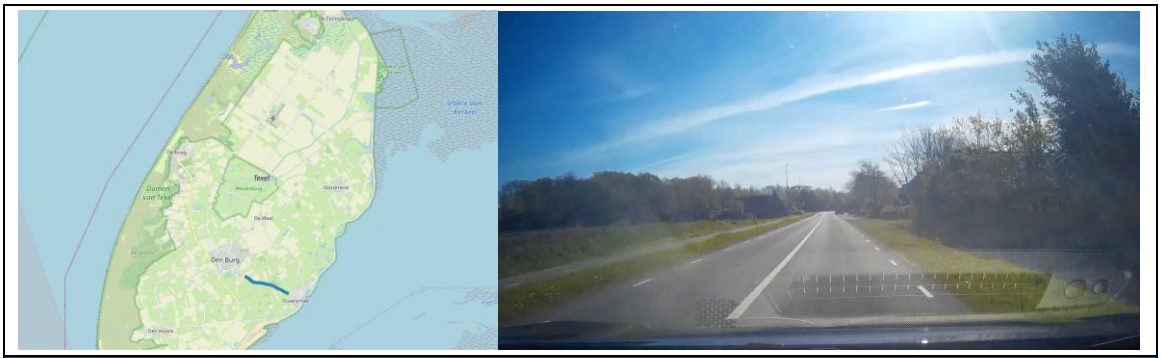


Weg 5: Laagwaalderweg				
van – naar	Den Burg – Oudeschild			
richting	**Auto's per etmaal, juli**	**Gereden snelheid (V85) juli**	**Auto's per etmaal, nov.**	**Gereden snelheid (V85) nov.**
richting Oosterend	996	76,9 km/u	897	79,4 km/u
richting Den Burg	868	76,4 km/u	733	78,7 km/u
breedte van de rijbaan	5,5 meter			
vrije ruimte tot het fietspad	2,3 m			
rechte stukken korter dan 1.200 m?	nee (lange rechtstanden)			
stopzicht ten minste 100 m?	ja (≥ 100 m)			
hoe de weg eruitziet	weids, overzichtelijk landschap met lange rechte stukken en daartussen enkele krappe bochten.			
bijzonderheden	bij de overgang van het deel van de weg buiten scope naar binnen scope, wordt het fietspad vrijliggend. Dat is nu slecht te zien voor zowel automobilisten als fietsers			
gevaarlijke punten	geen			

De Laagwaalderweg ligt aan de oostkant van het eiland, richting Oudeschild (nummer 5 op de kaart). De weg voert door weids, overzichtelijk landschap met lange rechte stukken en daartussen enkele krappe bochten. Bij de overgang van het deel buiten de scope naar het deel binnen de scope wordt het fietspad vrijliggend; die overgang is nu slecht zichtbaar voor zowel automobilisten als fietsers:

- **toets aan de kenmerken:** de rijbaan is 5,5 meter en blijft daarmee 70 centimeter onder het absolute minimum van 6,20 meter. Dat is een forse afstand: een verbreding over de volle lengte is nodig voordat 80 km/u überhaupt aan de orde kan zijn. De vrije ruimte tot het fietspad is 2,3 meter en blijft ruim onder de richtwaarde. De rechtstanden zijn langer dan 1.200 meter en het stopzicht haalt de 100 meter; het alignement zelf past bij 80 km/u, al vragen de krappe bochten daartussen om aandacht;
- **drukte en geloofwaardigheid:** met ongeveer 1.900 auto's per etmaal in juli en ruim 1.600 in november is dit een rustige weg, waarop de kans op een ontmoeting met een tegenligger klein is. De gereden snelheid ligt met 76 tot 79 km/u ver boven de huidige limiet. Ook hier is 60 km/u dus weinig geloofwaardig, maar die hoge snelheid is op een rijbaan van 5,5 meter met krappe bochten in de eerste plaats een risico en geen argument;
- **wat dit betekent:** de omstandigheden pleiten voor 80 km/u, de breedte pleit er nadrukkelijk tegen. Omdat wij 6,20 meter als harde ondergrens hanteren, is 80 km/u hier pas verdedigbaar na een verbreding van ten minste 70 centimeter, in combinatie met afscherming van het fietspad en een beter zichtbare overgang naar het vrijliggende fietspad. Zolang die verbreding niet is uitgevoerd, adviseren wij hier geen 80 km/u.

Tabel I.6 Afweegkader weg 6: Schilderweg



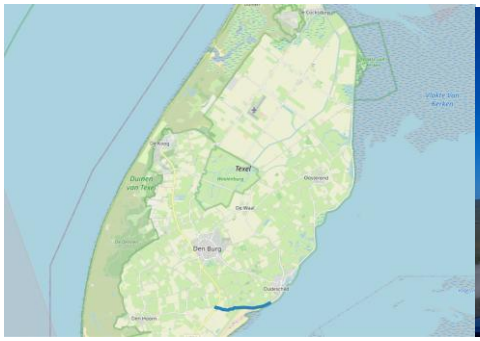
Weg 6: Schilderweg				
van – naar	Den Burg – Oudeschild			
richting	**Auto's per etmaal, juli**	**Gereden snelheid (V85) juli**	**Auto's per etmaal, nov.**	**Gereden snelheid (V85) nov.**
richting Oosterend	965	71,1 km/u	694	71,5 km/u
richting Den Burg	1.100	69,1 km/u	776	71,3 km/u
breedte van de rijbaan	5,50 meter			
vrije ruimte tot het fietspad	2,30 meter			
rechte stukken korter dan 1.200 m?	nee (lange rechtstanden)			
stopzicht ten minste 100 m?	nee (< 100 m)			
hoe de weg eruitziet	lange rechtstand, daarna een stuk met veel uitritten, bebossing en buurtschappen; plaatselijk bomen dicht op de weg.			
bijzonderheden	de uitrit van de Texelse Bierbrouwerij is een risicopunt (zie §3.5).			
gevaarlijke punten	texelse Bierbrouwerij			

De Schilderweg verbindt Den Burg met Oudeschild (nummer 6 op de kaart). De weg begint met een lange rechtstand en gaat daarna over in een gedeelte met veel uitritten, bebossing en buurtschappen; plaatselijk staan bomen dicht op de weg:

- **toets aan de kenmerken:** de rijbaan is 5,50 meter en blijft 70 centimeter onder het absolute minimum van 6,20 meter. De vrije ruimte tot het fietspad is 2,30 meter, en plaatselijk staan bomen zo dicht op de rijbaan dat de obstakelvrije ruimte daar nog kleiner is. Doorslaggevend is het stopzicht: dat is korter dan

100 meter en voldoet daarmee niet aan de richtlijn voor 80 km/u. Daarmee vervalt ook het Texelse argument dat tegenliggers en kruisend verkeer hier tijdig zichtbaar zijn;
- **drukte en geloofwaardigheid:** met ongeveer 2.100 auto's per etmaal in juli en bijna 1.500 in november is de weg rustig. De gereden snelheid ligt rond 69 tot 72 km/u: hoger dan de limiet, maar het wegbeeld met uitritten en bomen houdt de snelheid duidelijk onder 80 km/u;
- **wat dit betekent:** twee harde criteria worden niet gehaald: de breedte en het stopzicht. Het beperkte zicht is niet met een verbreding op te lossen, en de uitrit van de Texelse Bierbrouwerij vormt een risicopunt (zie §3.5). Ook met forse maatregelen is 80 km/u hier niet geloofwaardig te maken. 60 km/u blijft de aangewezen limiet.

Tabel I.7 Afweegkader weg 7: Redoute

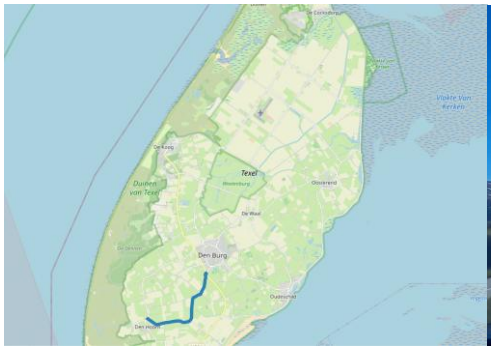



Weg 7: Redoute				
van – naar	Oudeschild – N501			
richting	**Auto's per etmaal, juli**	**Gereden snelheid (V85) juli**	**Auto's per etmaal, nov.**	**Gereden snelheid (V85) nov.**
richting Oosterend	1.000	61,8 km/u	756	62,4 km/u
richting Den Burg	789	63,6 km/u	563	62,7 km/u
breedte van de rijbaan	5,30 meter			
vrije ruimte tot het fietspad	1,60 tot hekwerk			
rechte stukken korter dan 1.200 m?	nee (lange rechtstanden)			
stopzicht ten minste 100 m?	nee (< 100 m)			
hoe de weg eruitziet	bochtig richting de N501, met dijken langs de weg; rustig karakter.			
bijzonderheden	zeer smalle rijbaan. Laagste gereden snelheid van alle wegen, in beide maanden rond 62 tot 63 km/u.			
gevaarlijke punten	fietsoversteekplaats De Rede, Vogelijkpunt De Schans, Parkeren Ceres.			

De Redoute ligt in het zuidoosten, tussen Oudeschild en de provinciale weg N501 (nummer 7 op de kaart). Het is een smalle, rustige en bochtige weg langs een dijk. De obstakelvrije ruimte is hier niet gemeten tot het fietspad, omdat dat grotendeels onder aan de dijk ligt en de rijbaan een niveau hoger, maar tot het hekwerk langs de weg, dat zeer dicht op de rijbaan staat:
- **toets aan de kenmerken:** de rijbaan is met 5,30 meter de smalste van alle onderzochte wegen en blijft bijna een meter onder het absolute minimum van 6,20 meter. Door de ligging op een dijk is verbreden bovendien praktisch nauwelijks mogelijk. De vrije ruimte tot het hekwerk bedraagt 1,60 meter, verreweg de krapste situatie in het onderzoek. Het stopzicht is korter dan 100 meter en de weg is bochtig richting de N501; het alignement past niet bij 80 km/u;
- **drukte en geloofwaardigheid:** met ongeveer 1.800 auto's per etmaal in juli en ruim 1.300 in november is de weg rustig. De gereden snelheid is met 62 tot 63 km/u de laagste van alle onderzochte wegen.

Bestuurders rijden hier uit zichzelf al rustig: de huidige limiet van 60 km/u is hier juist wél geloofwaardig en sluit nauw aan bij het wegbeeld;
- **wat dit betekent:** dit is de enige weg waar het wegbeeld en het gedrag van bestuurders al volledig overeenkomen met de geldende limiet. Verhogen naar 80 km/u zou hier het omgekeerde effect hebben van wat wij nastreven: een limiet die niet bij de weg past. Met daarbij drie gevaarlijke oversteekpunten is 80 km/u geen optie. 60 km/u blijft.

Tabel I.8 Afweegkader weg 8: Hoornderweg

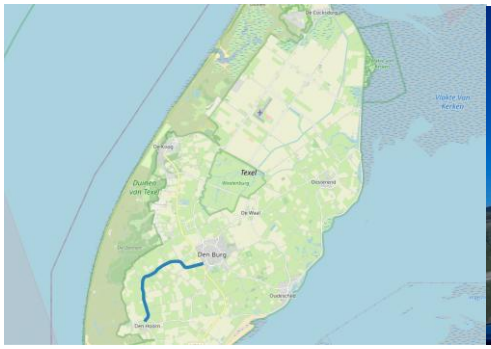




Weg 8: Hoornderweg				
van – naar	Den Burg – Den Hoorn			
richting	**Auto's per etmaal, juli**	**Gereden snelheid (V85) juli**	**Auto's per etmaal, nov.**	**Gereden snelheid (V85) nov.**
richting Oosterend	649	69,1 km/u	349	71,4 km/u
richting Den Burg	659	69,6 km/u	334	71,7 km/u
breedte van de rijbaan	5,1 meter			
vrije ruimte tot het fietspad	2,80 meter			
rechte stukken korter dan 1.200 m?	nee (lange rechtstanden)			
stopzicht ten minste 100 m?	ja (≥ 100 m)			
hoe de weg eruitziet	krappe bochten met in- en uitritten, daarna open landschap met een lange rechtstand.			
bijzonderheden	vrij smalle weg; rustig (samen ca. 1.300 auto's per etmaal in juli).			
gevaarlijke punten	novalishoeve			

De Hoornderweg verbindt Den Burg met Den Hoorn in het zuiden (nummer 8 op de kaart). De weg begint met krappe bochten met in- en uitritten en gaat daarna over in open landschap met een lange rechtstand:
- **toets aan de kenmerken.** de rijbaan is 5,1 meter en blijft daarmee ruim een meter onder het absolute minimum van 6,20 meter. Van alle onderzochte wegen staat deze samen met de Westerweg het verst van de norm af. De vrije ruimte tot het fietspad is met 2,80 meter relatief ruim voor Texelse begrippen, maar nog altijd onder de 4,50 meter die bij reconstructie geldt. Het stopzicht haalt de 100 meter en de rechtstanden zijn lang, maar de krappe bochten aan het begin van de weg passen niet bij 80 km/u;
- **drukte en geloofwaardigheid:** met ongeveer 1.300 auto's per etmaal in juli en minder dan 700 in november is dit de rustigste weg in het onderzoek. De gereden snelheid ligt rond 69 tot 72 km/u. De rust op de weg verklaart die snelheid, maar compenseert de smalle rijbaan niet: bij een ontmoeting is er op 5,1 meter simpelweg te weinig ruimte;
- **wat dit betekent:** de rust op deze weg is precies het soort argument waarmee wij elders een rijbaan van 6,20 meter verantwoorden. Dat argument heeft echter een bodem, en die ligt bij 6,20 meter. Een verbreding van ruim een meter is hier niet in verhouding tot het gebruik van de weg, en de krappe bochten en in- en uitritten, waaronder die bij de Novalishoeve, blijven daarna bestaan. 80 km/u is hier geen optie.

Tabel I.9 Afweegkader weg 9: Westerweg





Weg 9: Westerweg				
van – naar	Den Burg – Den Hoorn			
richting	**Auto's per etmaal, juli**	**Gereden snelheid (V85) juli**	**Auto's per etmaal, nov.**	**Gereden snelheid (V85) nov.**
richting Oosterend	1.868	69,8 km/u	907	73,1 km/u
richting Den Burg	1.559	71,9 km/u	823	72,3 km/u
breedte van de rijbaan	5,1 meter			
vrije ruimte tot het fietspad	3,2 meter			
rechte stukken korter dan 1.200 m?	nee (lange rechtstanden)			
stopzicht ten minste 100 m?	ja (≥ 100 m)			
hoe de weg eruitziet	open landschap met lange rechte stukken, maar ook bochtige delen met bebossing en in- en uitritten.			
bijzonderheden	vrij smalle weg; drukker dan de Hoornderweg.			
gevaarlijke punten	geen			

De Westerweg is de tweede verbinding tussen Den Burg en Den Hoorn en ligt westelijker (nummer 9 op de kaart). De weg voert door overzichtelijk open landschap met lange rechte stukken, maar heeft ook bochtige delen met bebossing en in- en uitritten:

- **toets aan de kenmerken:** de rijbaan is 5,1 meter en blijft daarmee ruim een meter onder het absolute minimum van 6,20 meter. De vrije ruimte tot het fietspad is met 3,2 meter de op één na ruimste van alle onderzochte wegen, maar blijft onder de 4,50 meter die bij reconstructie geldt. Het stopzicht haalt de 100 meter en de rechtstanden zijn lang, maar de bochtige delen met in- en uitritten breken dat beeld;
- **drukte en geloofwaardigheid:** met ruim 3.400 auto's per etmaal in juli en ruim 1.700 in november is de weg drukker dan de Hoornderweg. De gereden snelheid ligt rond 70 tot 73 km/u, ruim boven de huidige limiet maar duidelijk onder 80 km/u;
- **wat dit betekent:** ook hier is de rijbaanbreedte doorslaggevend: 5,1 meter ligt te ver onder de ondergrens om met aanvullende argumenten te overbruggen, en de weg is bovendien drukker dan de Hoornderweg, waardoor het lage-intensiteitsargument minder gewicht heeft. In combinatie met de bochtige delen en de in- en uitritten blijft 60 km/u hier het uitgangspunt.

Tabel I.10 Afweegkader weg 10: Pontweg



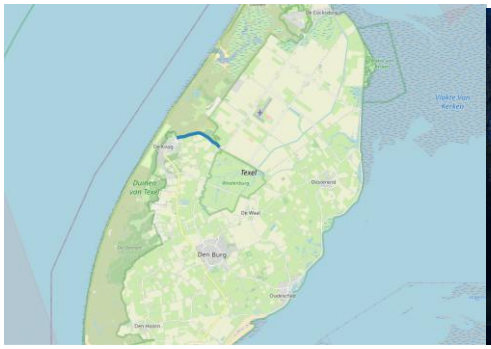


Weg 10: Pontweg				
van – naar	Den Burg – De Koog			
richting	**Auto's per etmaal, juli**	**Gereden snelheid (V85) juli**	**Auto's per etmaal, nov.**	**Gereden snelheid (V85) nov.**
richting Oosterend	6.366	76,3 km/u	3.663	78,9 km/u
richting Den Burg	5.492	75,7 km/u	3.433	77,8 km/u
breedte van de rijbaan	7,0 meter			
vrije ruimte tot het fietspad	3,30 meter			
rechte stukken korter dan 1.200 m?	nee (lange rechtstanden)			
stopzicht ten minste 100 m?	ja (≥ 100 m)			
hoe de weg eruitziet	rechte stukken met ruime bochten, brede rijbaan, relatief grote afstand tot het fietspad, half open omgeving afgewisseld met bebossing; al ingericht als GOW80.			
bijzonderheden	de oversteek- en kruispunten aan de Pontweg staan op de nominatie om veiliger gemaakt te worden (breder middeneiland voor fietsers).			
gevaarlijke punten	zwembad en diverse parken			

De Pontweg is de hoofdverbinding tussen Den Burg en De Koog, aan de westkant van het eiland (nummer 10 op de kaart). De weg bestaat uit rechte stukken met ruime bochten, heeft een brede rijbaan en een relatief grote afstand tot het fietspad, en voert door een halfopen omgeving afgewisseld met bebossing. Als enige weg in het onderzoek is de Pontweg al ingericht en gemarkeerd als gebiedsontsluitingsweg met 80 km/u:

- **toets aan de kenmerken:** De rijbaan is 7,0 meter en daarmee de breedste van de elf. Dat is ruim boven de ondergrens van 6,20 meter dn gelijk aan de 7,00 meter uit de ERBI, maar blijft onder de standaardmaat van 7,50 meter uit het Handboek wegontwerp 2025. Die weg is recent gereconstrueerd en voldeed daarbij aan het toen geldende Handboek wegontwerp 2013, waarin 7,00 meter de maat was. De vrije ruimte tot het fietspad is met 3,30 meter de ruimste in het onderzoek, maar blijft onder de 4,50 meter die bij reconstructie geldt; afscherming blijft dus ook hier nodig. De rechtstanden zijn langer dan 1.200 meter en het stopzicht haalt de 100 meter; het alignement past bij 80 km/u;
- **drukte en geloofwaardigheid:** met bijna 11.900 auto's per etmaal in juli en ruim 7.000 in november is dit na de Postweg de drukste weg. Anders dan op de Postweg is de rijbaan hier echter breed genoeg om die drukte te dragen. De gereden snelheid ligt met 76 tot 79 km/u dicht bij de geldende limiet van 80 km/u. Limiet, wegbeeld en gedrag komen hier overeen; een verlaging naar 60 km/u zou hier ongeloofwaardig zijn en slecht worden nageleefd;
- **wat dit betekent:** dit is de enige weg waar 80 km/u niet hoeft te worden onderbouwd als afwijking van de rijbaanbreedte. Het enige wezenlijke tekort is de afstand tot het fietspad. Daarnaast staan de oversteek- en kruispunten op de nominatie om veiliger te worden gemaakt met een breder middeneiland voor fietsers; de kruising Schumakersweg met de Pontweg, in de buurt van het zwembad en meerdere parken, is daarbij het belangrijkste punt.

Tabel I.11 Afweegkader weg 11: Ruigendijk





Weg 11: Ruigendijk				
van – naar	Postweg – De Koog			
richting	**Auto's per etmaal, juli**	**Gereden snelheid (V85) juli**	**Auto's per etmaal, nov.**	**Gereden snelheid (V85) nov.**
richting Oosterend	3.074	71,3 km/u	1.614	74,2 km/u
richting Den Burg	2.498	70,1 km/u	1.408	73,7 km/u
breedte van de rijbaan	6,1 meter			
vrije ruimte tot het fietspad	2,1 meter			
rechte stukken korter dan 1.200 m?	nee (lange rechtstanden)			
stopzicht ten minste 100 m?	nee (< 100 m)			
hoe de weg eruitziet	Halfopen landschap: lange rechtstanden, maar ook enkele (flauwe) bochten. Een deel van de weg doorkruist een bosje en er zijn relatief veel in- en uitritten.			
bijzonderheden	Relatief druk, vooral in juli. Dat duidt op veel toerstisch verkeer.			
gevaarlijke punten	Geen			

De Ruigendijk verbindt de Postweg met De Koog (nummer 11 op de kaart). De weg voert door halfopen landschap met lange rechtstanden en enkele flauwe bochten; een deel doorkruist een bosje en er zijn relatief veel in- en uitritten en afslagen naar het strand:

- **toets aan de kenmerken:** de rijbaan is 6,1 meter en blijft daarmee 10 centimeter onder het absolute minimum van 6,20 meter; een zeer kleine verbreding volstaat om die ondergrens te halen. De vrije ruimte tot het fietspad is 2,1 meter en blijft ruim onder de richtwaarde. Het stopzicht is korter dan 100 meter en voldoet daarmee niet aan de richtlijn voor 80 km/u, terwijl de rechtstanden juist wel lang zijn. Dat is een ongelukkige combinatie: lange rechtstanden nodigen uit tot hard rijden, terwijl het beperkte zicht daar niet bij past;
- **drukte en geloofwaardigheid:** met bijna 5.600 auto's per etmaal in juli en ruim 3.000 in november is de weg matig druk. Het grote verschil tussen juli en november duidt erop dat de weg vooral door toeristen wordt gebruikt, die de weg en de fietsdrukte niet kennen. De gereden snelheid ligt rond 70 tot 74 km/u, ruim boven de huidige limiet;
- **wat dit betekent:** de breedte is hier niet het probleem: 10 centimeter verbreding is beperkt. Het stopzicht is dat wel, en dat is een van de twee pijlers onder onze onderbouwing voor een smallere rijbaan op Texel. 80 km/u is daarom pas aan de orde na verbreding, afscherming van het fietspad én het verbeteren van het stopzicht, bijvoorbeeld door het terugsnoeien van begroeiing. Het overwegend toeristische gebruik vraagt daarnaast om extra aandacht voor de herkenbaarheid van de oversteken en afslagen.

II

BIJLAGE: MAATREGELEN EN KOSTEN PER WEGVAK

Deze bijlage geeft per weg de maatregelen, de afwijkingen van de CROW- en ERBI-richtlijnen en de ingeschatte kosten. De vier rode wegen zijn niet opgenomen: daar blijft 60 km/u gehandhaafd en worden geen maatregelen voorgesteld. De kosten zijn per maatregel uitgesplitst: afscherming van het fietspad (inclusief belijning), verbreding van de rijbaan en de aanpak van de gevaarlijke punten.

Tabel II.1 Weg 1 - Nieuwlanderweg

Weg 1 – Nieuwlanderweg	
oordeel	80 km/u – met maatregelen
lengte van de weg	circa 4.500 meter
rijbaan verbreden naar 6,20 meter	ja – van 6,0 meter naar 6,20 meter (+0,20 meter), over ± 4.430 meter.
maatregelen om naar 80 te gaan	fietspad afschermen (compensatie voor de smalle rijbaan); belijning naar GOW80 (kantstrepen + middenstreep); kruispunt Kogerweg–Burgerdijk veilig inrichten met lokaal 60 km/u en maatregelen bij de fietsoversteken.
afwijking van CROW/ERBI	ERBI: rijbaan 6,0 m (< 6,20 meter), aanvaardbaar mits het fietspad wordt afgeschermd. CROW: vrije ruimte < 6,0 meter.
aantal gevaarlijke punten	2
kosten afscherming fietspad	€ 1.350.000,-- (investeringskosten exclusief omzetbelasting; lager doordat de afscherming samen met de verbreding wordt uitgevoerd)
kosten verbreding naar 6,20 meter	€ 1.890.000,-- (investeringskosten exclusief omzetbelasting)
kosten aanpak gevaarlijke punten	€ 150.000,-- per locatie (twee locaties, samen € 300.000,--; investeringskosten exclusief omzetbelasting

De Nieuwlanderweg vraagt dezelfde combinatie van maatregelen als de Postweg noord, afscherming, verbreding van 6,0 naar 6,20 meter en de aanpak van twee gevaarlijke punten, maar is met circa 4,5 kilometer ongeveer 500 meter korter. Daardoor liggen de kosten onder die van de Postweg noord. Omdat de afscherming en de verbreding in één uitvoering worden gecombineerd, valt de afscherming goedkoper uit (€ 1.350.000,--), en omdat de weg voor de verbreding toch al wordt opengebroken, kunnen de twee oversteken worden meegenomen voor circa € 150.000,-- per locatie (samen € 300.000,--).

Tabel II.2 Weg 2 - Postweg (zuid)

Weg 2 – Postweg (zuid)	
oordeel	60 km/u – op termijn 80
lengte van de weg	circa 1.500 meter
rijbaan verbreden naar 7,00 mter	ja – van 6,0 meter naar 7,00 meter (+1,00 meter), over ± 1.500 meter. Ruimer dan de ondergrens, vanwege de zeer hoge intensiteit
maatregelen om naar 80 te gaan	pas op termijn naar 80 en alleen met forse maatregelen: rijbaan verbreden naar 7,00 meter, fietspad afschermen en belijning naar GOW80. Eerst drukte en doorstroming per deeltraject beoordelen
afwijking van CROW/ERBI	ERBI: rijbaan 6,0 meter (< 6,20 meter). CROW: vrije ruimte 1,60 meter (<< 6,0 meter); zeer hoge intensiteit
aantal gevaarlijke punten	geen
kosten afscherming fietspad	€ 562.500,-- (investeringskosten exclusief omzetbelasting)
kosten verbreding naar 7,00 meter	€ 937.500,-- (investeringskosten exclusief omzetbelasting
kosten aanpak gevaarlijke punten	niet van toepassing (geen gevaarlijke punten)

De Postweg (zuid) is met circa 1,5 kilometer het kortste wegvak en daarmee ook het goedkoopste. Hier zijn zowel afscherming als verbreding nodig: de rijbaan gaat van 6,0 naar 7,00 meter, ruimer dan de ondergrens omdat dit het drukste wegvak van het eiland is. De kosten voor de verbreding zijn ingeschat op basis van die 7,00 meter. Omdat beide werkzaamheden over hetzelfde traject lopen, kunnen ze in één uitvoering worden gecombineerd. Gevaarlijke punten zijn op dit wegvak niet aangetroffen, waardoor die kostenpost vervalt.

Tabel II.3 Weg 3 - Postweg (noord)

Weg 3 – Postweg (noord)	
oordeel	60 km/u – op termijn 80
lengte van de weg	circa 5.000 m
rijbaan verbreden naar 7,00 meter	Ja – van 6,0 meter naar 7,00 meter (+1,00 meter), over ± 5.000 meter. Ruimer dan de ondergrens, vanwege de hoge intensiteit
maatregelen om naar 80 te gaan	Pas op termijn naar 80 en alleen met forse maatregelen: rijbaan verbreden naar 7,00 meter, fietspad afschermen en belijning naar GOW80. Per deeltraject beoordelen
afwijking van CROW/ERBI	ERBI: rijbaan 6,0 meter (< 6,20 meter). CROW: vrije ruimte 2,50 meter (< 6,0 meter); hoge intensiteit en korte rechtstanden
aantal gevaarlijke punten	2
kosten afscherming fietspad	€ 1.500.000,-- (investeringskosten exclusief omzetbelasting)
kosten verbreding naar 7,00 meter	€ 2.500.000,-- (investeringskosten exclusief omzetbelasting)
kosten aanpak gevaarlijke punten	€ 300.000,-- (twee locaties; investeringskosten exclusief omzetbelasting)

De Postweg (noord) is met circa 5 kilometer het duurste wegvak in dit overzicht. Zowel de afscherming als de verbreding, hier naar 7,00 meter vanwege de drukte, loopt over de volledige lengte. De kosten voor de verbreding zijn ingeschat op basis van die 7,00 meter, wat dit wegvak samen met de lengte tot de duurste post maakt. Verder geldt dat de weg langer is dan de vergelijkbare Nieuwlanderweg. Omdat de weg voor de verbreding toch al wordt opengebroken, kunnen de twee gevaarlijke punten in dezelfde uitvoering worden meegenomen voor circa € 150.000,-- per locatie, aanmerkelijk goedkoper dan op een weg waar geen verbreding plaatsvindt en de oversteek een aparte reconstructie vergt (zoals bij de Waalderweg).

Tabel II.4 Weg 4 - Waalderweg / Oosterenderweg

Weg 4 – Waalderweg / Oosterenderweg	
oordeel	80 km/u – met maatregelen
lengte van de weg	circa 7.000 meter
rijbaan verbreden naar 6,20 meter	niet nodig – de rijbaan haalt al 6,20 meter
maatregelen om naar 80 te gaan	fietspad afschermen of een bredere berm; belijning naar GOW80 (kantstrepen + middenstreep). De rijbaan haalt de ondergrens, dus verbreden is niet nodig
afwijking van CROW/ERBI	CROW: vrije ruimte tot fietspad < 6,0 meter (exacte afstand nog te meten). Rijbaan 6,20 metervoldoet aan ERBI
aantal gevaarlijke punten	1
kosten afscherming fietspad	€ 3.500.000,-- (investeringskosten exclusief omzetbelasting)
kosten verbreding naar 6,20 meter	niet van toepassing (geen verbreding)
kosten aanpak gevaarlijke punten	€ 187.500,-- (één locatie; investeringskosten exclusief omzetbelasting)

De Waalderweg/Oosterenderweg is met circa 7 kilometer het langste wegvak, wat de omvang van de afschermingskosten verklaart. Verbreden is niet nodig: de rijbaan haalt met 6,20 meter precies de ERBI-ondergrens. Wel resteert één gevaarlijk punt (de oversteek De Wielewaal). Daarnaast vraagt de overgang naar het 60 km/u-deel bij de bebouwde kom van De Waal om extra attentiemaatregelen; die zijn in deze kosteninschatting nog niet afzonderlijk opgenomen.

Tabel II.5 Weg 5 - Laagwaalderweg

Weg 5 – Laagwaalderweg	
oordeel	60 km/u – op termijn 80
lengte van de weg	circa 2.000 meter
rijbaan verbreden naar 6,20 meter	ja – van 5,5 meter naar 6,20 meter (+0,70 meter), over de lengte van de weg (circa 2.000 meter)
maatregelen om naar 80 te gaan	pas op termijn naar 80 en alleen met forse maatregelen: rijbaan verbreden van 5,5 meter naar 6,20 meter, fietspad afschermen, belijning naar GOW80 en attentiemaatregelen bij de krappe bochten
afwijking van CROW/ERBI	ERBI: rijbaan 5,5 m (ruim < 6,20 m). CROW: vrije ruimte nog te meten (< 6,0 m)
aantal gevaarlijke punten	1
kosten afscherming fietspad	€ 750.000,-- (investeringskosten exclusief omzetbelasting)
kosten verbreding naar 6,20 meter	€ 1.100.000,-- (investeringskosten exclusief omzetbelasting)
kosten aanpak gevaarlijke punten	€ 187.500,-- (één locatie; investeringskosten exclusief omzetbelasting)

De Laagwaalderweg is de smalste van de oranje wegen. De verbreding van 5,50 naar 6,20 meter is hier het grootst (70 centimeter) en daarmee de zwaarste kostenpost, ondanks de beperkte lengte van het wegvak. Daar komt de aanpak van één gevaarlijk punt bij, waarbij bijzondere aandacht nodig is voor de overgang naar het wegdeel buiten de scope, dat geen vrijliggend fietspad heeft.

Tabel II.6 Weg 10 – Pontweg

Weg 10 – Pontweg	
oordeel	80 km/u – handhaven
lengte van de weg	circa 4.700 meter
rijbaan verbreden naar 6,20 meter	niet nodig – de rijbaan is al 7,0 meter
maatregelen om naar 80 te gaan	afscherming van het fietspad blijft aanbevolen, omdat het fietspad ook hier dicht op de weg ligt. Verbreden en nieuwe belijning zijn niet nodig: de rijbaan is al 7,0 m en de weg is al als GOW80 gemarkeerd. Aandacht voor de oversteekpunten (zwembad, parken)
afwijking van CROW/ERBI	CROW: vrije ruimte tot fietspad 3,30 meter (< 6,0 meter). Rijbaan 7,0 meter voldoet ruim aan ERBI
aantal gevaarlijke punten	1
kosten afscherming fietspad	€ 1.762.500,-- (investeringskosten exclusief omzetbelasting)
kosten verbreding naar 6,20 meter	niet van toepassing (geen verbreding)
kosten aanpak gevaarlijke punten	€ 187.500,-- (één locatie; investeringskosten exclusief omzetbelasting)

De Pontweg is de enige weg die nu al als GOW80 is ingericht. De kosten blijven daardoor beperkt tot de afscherming van het fietspad: verbreden is niet nodig (de rijbaan is al 7,0 meter, ruim boven de ERBI-ondergrens) en ook nieuwe belijning is niet aan de orde, omdat de weg al de juiste markering heeft. In de afschermingskosten voor deze weg zit dan ook uitsluitend de houten geleiderail. Wel vraagt één oversteekpunt om aanpassing.

Tabel II.7 Weg 11 - Ruigendijk

Weg 11 – Ruigendijk	
oordeel	60 km/u – op termijn 80
lengte van de weg	circa 2.000 meter
rijbaan verbreden naar 6,20 meter	Ja – van 6,1 meter naar 6,20 meter (+0,10 meter), over de lengte van de weg (circa 2.000 meter)
maatregelen om naar 80 te gaan	pas op termijn naar 80 en alleen met forse maatregelen: rijbaan verbreden van 6,1 meter naar 6,20 meter, fietspad afschermen, belijning naar GOW80 en het stopzicht verbeteren (zicht vrijmaken/snoeien)
afwijking van CROW/ERBI	ERBI: rijbaan 6,1 meter (< 6,20 meter). CROW: vrije ruimte 2,1 meter (< 6,0 meter); stopzicht < 100 meter
aantal gevaarlijke punten	geen
kosten afscherming fietspad	€ 750.000,-- (investeringskosten exclusief omzetbelasting)
kosten verbreding naar 6,20 meter	€ 1.050.000,-- (investeringskosten exclusief omzetbelasting)
kosten aanpak gevaarlijke punten	niet van toepassing (geen gevaarlijke punten)

De Ruigendijk vraagt met 10 centimeter de kleinste verbreding (van 6,10 naar 6,20 meter), maar ook een kleine verbreding betekent dat de rijbaan over de volledige lengte opnieuw moet worden opgebouwd; de kosten zijn daarom niet navenant lager. Gevaarlijke punten zijn hier niet aangetroffen. Naast de maatregelen in deze tabel is op deze weg het verbeteren van het stopzicht nodig, bijvoorbeeld door zicht vrij te maken of te snoeien; die kosten zijn hier nog niet ingeschat.

III

BIJLAGE: GEBRUIKTE BRONNEN

Hieronder staan de richtlijnen, onderzoeken, wettelijke kaders en eigen metingen waarop dit advies berust.

Landelijke richtlijnen en kaders

- CROW (2025). Handboek wegontwerp buiten de bebouwde kom. CROW, Ede. Deze editie vervangt het Handboek wegontwerp 2013 (CROW-publicaties 328 tot en met 331).
- CROW (2025). Afweegkader gebiedsontsluitingsweg 80 km/h en 60 km/h. Publicatie G021. CROW, Ede.
- CROW (2012). Basiskenmerken wegontwerp: categorisering en inrichting van wegen. Publicatie 315. CROW, Ede.
- CROW (2004). Richtlijn Essentiële Herkenbaarheidskenmerken van weginfrastructuur. Publicatie 203. CROW, Ede.
- CROW (2004). Handboek veilige inrichting van bermen: niet-autosnelwegen buiten de bebouwde kom. Publicatie 202. CROW, Ede.
- Provincie Noord-Holland (2025). ERBI, Eisen en Richtlijnen Bouw- en Infraprojecten, deel Wegen en weggebonden objecten, versie 3.2.1, 1 december 2025.

Wetenschappelijk onderzoek

- SWOV (2022). Veilige Snelheden, Geloofwaardige Snelheidslimieten (VSGS). Hoe valide is de GS-bepaling met de VSGS-methode? R-2022-5. SWOV, Den Haag.
- SWOV (2021). Snelheid en snelheidsmanagement. SWOV-factsheet, juli 2021. SWOV, Den Haag.

Wet- en regelgeving

- Wegenverkeerswet 1994, in het bijzonder de artikelen 2, 15 en 18.
- Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990).
- Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW, 1990), met de Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens.
- Algemene wet bestuursrecht (1992), in het bijzonder de artikelen 3:2, 3:4 en 3:46.
- Burgerlijk Wetboek (1992), artikel 6:174 (aansprakelijkheid van de wegbeheerder).

Gemeentelijke stukken en eigen onderzoek

- Gemeente Texel (2025). Ontwerp-Mobiliteitsprogramma Texel 2035.
- Gemeente Texel (2025). Motie ‘Veilige en vlotte verbindingen tussen de dorpen, herstel 80 km/u op hoofdroutes met vrijliggende fietspaden’, aangenomen door de gemeenteraad op 9 juli 2025.
- Gemeente Texel (2025). Motie ‘Extern onderzoek gemotiveerde afwijking CROW-richtlijnen’, aangenomen door de gemeenteraad op 17 december 2025.
- Witteveen+Bos (2025). Verkeerstellingen en snelheidsmetingen op de elf onderzochte wegvakken, juli 2025 en november 2025.
- Witteveen+Bos (2026). Metingen van rijbaanbreedte en afstand tot het fietspad op de elf onderzochte wegvakken.
- Witteveen+Bos (2026). Schouw van twee risicovolle punten, 29 april 2026.
- Witteveen+Bos (2026). Kosteninschatting maatregelenpakket, getoetst juli 2026.

IV

BIJLAGE: BEGRIPPENLIJST

Hieronder staan de vaktermen die in dit rapport voorkomen, in alfabetische volgorde.

Tabel IV.1

Begrip	Betekenis
Afweegkader	een vast schema met vragen en criteria waarmee per weg dezelfde afweging wordt gemaakt. Dit rapport gebruikt het landelijke CROW-afweegkader voor de keuze tussen 80 en 60 km/u, en het daarvan afgeleide Texels afweegkader (paragraaf 2.7).
Alignement	het verloop van de weg in de ruimte: de bochten in het horizontale vlak en de hellingen in het verticale vlak. Op Texel is vooral het horizontale alignement van belang, omdat er nauwelijks hoogteverschillen zijn.
BABW	besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer. Regelt onder meer welke verkeersborden bij welke situatie mogen worden geplaatst en welke procedure bij een verkeersbesluit hoort.
CROW	landelijk kennisplatform voor infrastructuur, openbare ruimte en mobiliteit. De CROW-richtlijnen zijn geen wet, maar gelden als de norm voor goed wegbeheer.
Duurzaam Veilig	de Nederlandse visie op verkeersveiligheid. Kern: elke weg heeft één duidelijke functie, de inrichting past bij die functie, en het gebruik komt daarmee overeen.
ERBI	eisen en Richtlijnen Bouw- en Infraprojecten: de ontwerprichtlijn van de provincie Noord-Holland. Vult de CROW-richtlijnen regionaal in en noemt als enige een absolute ondergrens voor de rijbaanbreedte van bestaande wegen (6,20 meter).
Erftoegangsweg (ETW)	wegcategorie die erven en percelen ontsluit. Al het verkeer mengt op één rijbaan, er is geen voorrangsregeling en de snelheid is laag: 60 km/u buiten de bebouwde kom, 30 km/u erbinnen.
Fietsstrook en suggestiestrook	markeringen langs de rijbaanrand die de fietser ruimte geven zonder dat er een apart fietspad ligt. Een fietsstrook is rood en met fietssymbolen uitgevoerd, een suggestiestrook zwart en zonder symbolen.
Gebiedsontsluitingsweg (GOW)	wegcategorie die gebieden onderling verbindt en naar het hoofdwegennet ontsluit. Het verkeer stroomt door op het wegvak en wisselt uit op kruispunten; fietsers horen op een vrijliggend fietspad. Alle elf onderzochte wegen vallen in deze categorie.
Geloofwaardige snelheidslimiet	een limiet die aansluit bij het beeld dat de weg bij de bestuurder oproept. Sluit de limiet daar niet op aan, dan wordt zij slecht nageleefd en stuurt het bord het gedrag nauwelijks.
GOW 1x2, 2x1 en 2x2	de typen gebiedsontsluitingsweg in het Handboek wegontwerp 2025. 1x2 is één rijbaan met een rijstrook per richting; 2x1 zijn twee gescheiden rijbanen van één rijstrook; 2x2 zijn twee gescheiden rijbanen van twee rijstroken. De Texelse wegen zijn van het type 1x2.
GOW60 en GOW80	een gebiedsontsluitingsweg met een snelheidslimiet van 60 respectievelijk 80 km/u. Geen aparte wegcategorie: de functie blijft dezelfde, alleen de limiet en de bijbehorende inrichting verschillen.
Grijze weg	een weg waarvan de functie, de inrichting en het gebruik niet met elkaar overeenkomen. Bijvoorbeeld een weg met een doorgaande functie en een limiet van 80 km/u, maar met het profiel van een erftoegangsweg.

Begrip	Betekenis
Intensiteit (mvt/etmaal)	de hoeveelheid verkeer op een wegvak, uitgedrukt in motorvoertuigen per etmaal. In dit rapport gaat het om beide richtingen samen, gemeten in juli en in november
Obstakelvrije zone	de ruimte naast de rijbaan zonder obstakels zoals bomen, sloten, lichtmasten of een fietspad. Het is de ruimte waarin een voertuig dat van de weg raakt tot stilstand kan komen zonder iets te raken. Standaard 6,00 meter bij 80 km/u, bij reconstructie ten minste 4,50 meter, en 2,50 meter bij 60 km/u
Plateau	een verhoogd, vlak weggedeelte dat de snelheid remt. Hoort bij een erftoegangsweg, niet bij een gebiedsontsluitingsweg
Rechtstand	een recht weggedeelte zonder bochten. Lange rechtstanden nodigen uit tot hard rijden; het is een van de twee wegkenmerken die de gereden snelheid volgens SWOV betrouwbaar voorspellen
RVV 1990	reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990. Hierin staat onder meer dat buiten de bebouwde kom van rechtswege 80 km/u geldt, zodat een lagere limiet een verkeersbesluit vereist
Stopzicht	de afstand waarover een bestuurder de weg vóór zich kan overzien, en dus de afstand waarop hij tijdig kan reageren op kruisend verkeer of een obstakel. In dit rapport wordt 100 meter als criterium gehanteerd bij 80 km/u
Stroomweg (SW)	wegcategorie die grote hoeveelheden verkeer over langere afstanden verwerkt, met ongelijkvloerse aansluitingen en zonder langzaam verkeer. Autosnelwegen en regionale stroomwegen. Komt op Texel niet voor
SWOV	stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, het landelijke kennisinstituut voor verkeersveiligheidsonderzoek
V85	de snelheid die 85 procent van het verkeer niet overschrijdt. Wordt gebruikt als maat voor de feitelijk gereden snelheid, omdat hij minder gevoelig is voor uitschieters dan de hoogst gemeten snelheid en beter aansluit bij wat de meerderheid van de bestuurders redelijk vindt
Verkeersbesluit	het formele besluit waarmee een wegbeheerder een verkeersmaatregel instelt, zoals een andere maximumsnelheid. Vereist op grond van artikel 15 van de Wegenverkeerswet 1994, moet worden gemotiveerd en staat open voor bezwaar en beroep
Vlucht- en bergingszone	de strook direct naast de rijbaan waarin een voertuig kan uitwijken of stilstaan zonder het overige verkeer te hinderen, en waarin hulpdiensten kunnen werken. Nieuw begrip in het Handboek wegontwerp 2025; standaardmaat 2,45 meter. Op de onderzochte wegen ontbreekt deze zone
Voertuigkering (geleiderail)	een constructie langs de weg die voorkomt dat een voertuig dat van de rijbaan raakt een obstakel of een fietspad bereikt. Op een gebiedsontsluitingsweg alleen bij uitzondering toegestaan; in dit advies in de vorm van een houten uitvoering, die beter bij het landschap past
Wegcategorisering	De indeling van wegen in stroomweg, gebiedsontsluitingsweg en erftoegangsweg, met per categorie een eigen functie, inrichting en snelheid
WVW 1994	wegenverkeerswet 1994. Artikel 2 noemt de belangen waarop een verkeersbesluit moet berusten, artikel 15 regelt wanneer een verkeersbesluit nodig is en artikel 18 wie het bevoegde gezag is