

Deventer  
Snipperlingsdijk 4  
7417 BJ Deventer  
Postbus 161  
7400 AD Deventer  
T +31 (0)570 666 222  
goudappel@goudappel.nl

Den Haag  
Casuariestraat 9a  
2511 VB Den Haag

Eindhoven  
Emmasingel 15  
5611 AZ Eindhoven

Leeuwarden  
F. HaverSchmidtwei 2  
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam  
De Ruyterkade 143  
1011 AC Amsterdam

## Gemeente Texel

# Verkeerseffecten ontsluiting Buurtskap de Tuunen via Marsweg en Kadijksweg

Datum  
Kenmerk  
Eerste versie

8 januari 2019  
003556.20190108.N1.02

## 1 Inleiding

Om de huidige vraag naar woningen in Den Burg op te vangen is de gemeente Texel voornemens om aan de oostzijde van Den Burg, tussen de Distelvlinder, Kadijksweg en Marsweg een nieuwe woonbuurt te realiseren, genaamd Buurtskap de Tuunen. Binnen deze ontwikkeling zijn in totaal 100 sociale huurwoningen en 40 vrije sector woningen voorzien. Een deel van deze woningen wordt via In totaal hebben 31 woningen een ontsluiting op de Marsweg en 26 woningen op de Kadijksweg. In figuur 1.1 is de locatie en stedenbouwkundige opzet van de Den Burg oost weergegeven.

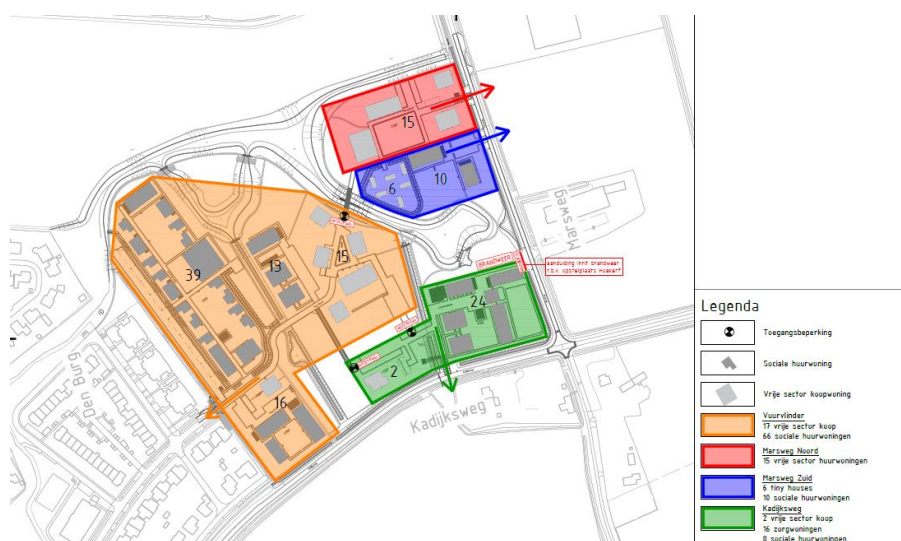


*Figuur 1.1: Locatie en stedenbouwkundige opzet Buurtskap de Tuunen.*

De ontsluiting van het plangebied is voorzien op het verlengde van de Vuurvlinder, de Kadijksweg en de Marsweg. De gemeente Texel heeft Goudappel Coffeng gevraagd of en zo ja in hoeverre de aansluiting op de Marsweg en de Kadijksweg tot verkeerskundige problemen zal leiden. Deze notitie gaat in op de beantwoording van deze vraag.

## 2 Huidige situatie Buurtskap de Tuunen

Het plangebied van Buurtskap de Tuunen wordt omsloten door de Kadijksweg, Marsweg en de belangrijkste ontsluitingsweg van het gebied wordt de Vuurvlinder. Dit staat in figuur 2.1 weergegeven.



Figuur 2.1: ontsluiting van verschillende deelgebieden Buurtskap de Tuunen.

Conform de plannen worden er 31 woningen ontsloten via de Marsweg. Dit betreffen 15 woningen in de vrije huursector en 16 sociale woningen (deels sociale huur en deels tiny houses). Op de Kadijksweg worden 26 woningen ontsloten. Dit betreffen 2 vrije sector woningen, 16 zorgwoningen en 8 sociale huurwoningen.

In de huidige situatie is de Marsweg een weg die de aanliggende erven ontsluiten en liggen buiten de bebouwde kom. De rijloper van de Marsweg is smal maar aan weerszijden verbreed met graskeien zodat verkeer elkaar goed kan passeren. De Marsweg wordt naar verwachting vrijwel alleen gebruikt door bestemmingsverkeer. Ditzelfde geldt ook voor de Kadijksweg. Ook dit is een weg met een smalle rijloper met graskeien aan weerszijden en erfaansluitingen van enkele woningen en percelen. De Kadijksweg loopt door tot en met de Laagwaalderweg. De Laagwaalderweg vormt de hoofdverbinding tussen Den Burg en Oudeschild.

In de afbeelding 2.2 en 2.3 is de huidige weginrichting van de Marsweg en de Kadijksweg weergegeven.



*Figuur 2.2: Marsweg*



*Figuur 2.3: Kadijksweg*

Er zijn geen recente telcijfers bekend van de Marsweg. Van de naastgelegen Kadijksweg zijn tellingen beschikbaar uit 2001. In 2001 zijn hier gemiddeld tussen de 600 a 700 motorvoertuigen per etmaal geteld. Het karakter van de Kadijksweg en de Marsweg ontlopen elkaar niet en verwacht wordt dat ook de Marsweg dergelijke intensiteiten zal kennen. Tevens wordt ingeschat dat de verkeersintensiteiten anno 2018 niet enorm zullen zijn toegenomen. In alle gevallen is er in de huidige situatie sprake van een relatief lage verkeersintensiteit. Zelfs als de verkeersintensiteiten tussen 2001 en 2018 zouden zijn verdubbeld, dan is nog altijd sprake van een relatief lage verkeersintensiteit.

### **3 Verkeersgeneratie 31 woningen en bijbehorende verkeerseffecten Marsweg**

#### **3.1 Verkeersgeneratie**

Om de gevolgen voor de verkeersintensiteit op de Marsweg inzichtelijk te maken wordt de toename van het autoverkeer ten gevolge van de realisatie van de 31 woningen bepaald. Voor de toekomstige woningen bepalen we de verkeersgeneratie met behulp van de landelijke kencijfers, vermeld in CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'. Voor deze ontwikkeling zijn we hierbij uitgegaan van sociale huurwoningen en huurwoningen vrije sector. In een niet stedelijk gebied, schil centrum. Voor het kental hanteren we het midden van de bandbreedte. In tabel 3.1 is de verkeersgeneratie, voor het etmaal, ochtend- en avondspits, vermeld.

Programma	CROW categorie	etmaal	Ochtendspits (1-uur)		Avondspits (1-uur)	
			vertrekkend	aankomend	vertrekkend	aankomend
16 Sociale huurwoningen	Huurhuis, sociale huur	86	6	1	2	6
15 Vrije sector huur	Huurhuis, vrije sector	104	7	1	2	7
<b>Totaal</b>		<b>190</b>	<b>13</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>13</b>

Tabel 3.1: verkeersgeneratie 31 woningen, etmaal, ochtend- en avondspits.

De verkeersgeneratie van de 31 woningen die ontsluiten op de Marsweg is circa 190 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Voor het bepalen van de spitswaarden is, naast CROW publicatie 317, gebruik gemaakt van de kencijfers uit de CROW publicatie 256, 'Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden'. Het drukste en maatgevende moment is tijdens de avondspits.

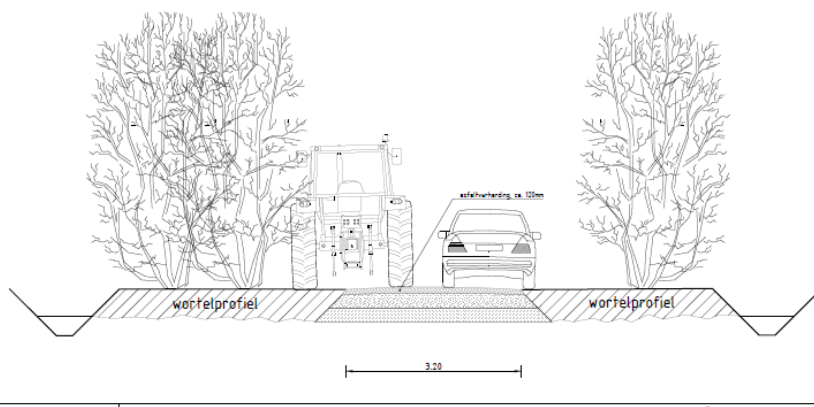
### 3.2 Verkeerseffecten

Om te kunnen beoordelen of de bestaande wegen het extra verkeer nog kunnen verwerken wordt gekeken naar zowel verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid. Zodra de verkeersintensiteiten te hoog worden, komt namelijk de oversteekbaarheid en daarmee de verkeersveiligheid onder druk te staan. Het CROW schrijft voor dat de oversteekbaarheid onder druk komt te staan op een erftoegangsweg bij een verkeersintensiteit tussen de 5.000 a 6.000 mvt/etm. Overigens adviseert Goudappel Coffeng om wat lagere verkeersintensiteiten als criterium aan te houden omdat bij 6.000 mvt/etm de oversteekbaarheid al behoorlijk onder druk staat.

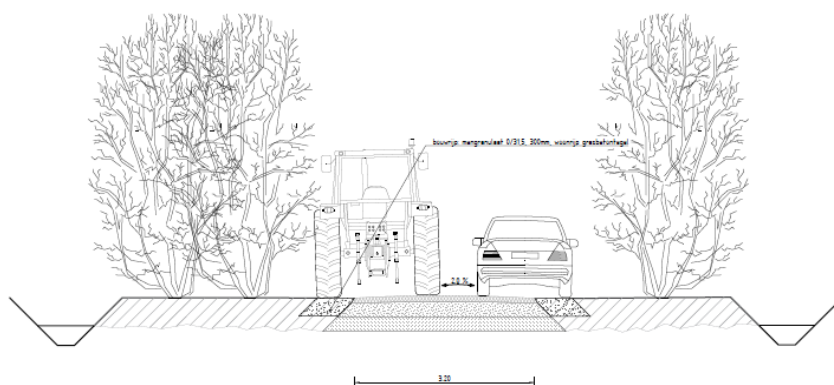
Hiervan is echter op de Marsweg absoluut geen sprake. De 190 extra verkeersbewegingen kan de Marsweg prima verwerken. Ondanks dat de verkeersintensiteit op de Marsweg mogelijk met circa 20% tot 30% toe kan nemen blijven de absolute verkeersintensiteiten dermate laag dat zowel de verkeersveiligheid als leefbaarheid niet in het geding komt. De kans dat de toekomstig verwachte verkeersintensiteiten in de buurt van de kritische grenswaarden komt is nihil.

Om de verkeersveiligheid te borgen is het wel verstandig om attentie verhogende maatregelen te treffen in de nabijheid van het plan. Deze zijn echter ook opgenomen in de plannen.

Ten behoeve van het plan is de Marsweg verbreed met graskeien. Dit is reeds uitgevoerd. In onderstaande figuren 3.1 en 3.2 is het oude en nieuwe (huidige) wegprofiel weergegeven.



Profiel 3.1: bestaand (links is westzijde)



Profiel 3.2: nieuw (links is westzijde)

## 4 Verkeersgeneratie 26 woningen en bijbehorende verkeerseffecten Kadijksweg

### 4.1 Verkeersgeneratie

Net als bij de Marsweg wordt aan de hand van CROW publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' bepaald hoeveel verkeer deze woningen genereren. Ook hier wordt uitgegaan van schil centrum en een niet stedelijk gebied. Voor de 2 koopwoningen wordt de CROW categorie 'koop, vrijstaand' aangehouden en voor de zorgwoningen de categorie 'aanleunwoning en serviceflat'. Voor de sociale huurwoningen geldt tot slot de overeenkomstige CROW categorie 'huurhuis, sociale huur'. Voor het kencijfer hanteren we het midden van de bandbreedte. In tabel 4.1 is de verkeersgeneratie, voor het

etmaal, ochtend- en avondspits, vermeld voor de 26 woningen die ontsluiten op de Kadijksweg.

Programma	CROW categorie	etmaal	Ochtendspits (1-uur)		Avondspits (1-uur)	
			vertrekkend	aankomend	vertrekkend	aankomend
2 vrije sector koop	Koop, vrijstaand	11	1	0	0	1
16 zorgwoningen	Aanleunwoning en serviceflat	86	6	1	2	6
8 sociale huurwoningen	Huurhuis, sociale huur	43	3	0	1	3
Totaal		140	10	1	3	10

Tabel 4.1: verkeersgeneratie 26 woningen ontsloten via Kadijksweg, etmaal, ochtend- en avondspits.

De verkeersgeneratie van de 26 woningen die ontsluiten op de Kadijksweg is circa 140 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Voor het bepalen van de spitswaarden is, naast CROW publicatie 317, gebruik gemaakt van de kencijfers uit de CROW publicatie 256, 'Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden'. Het drukste en maatgevende moment is tijdens de avondspits.

## 4.2 Verkeerseffecten

Deze 140 extra ritten per etmaal kan de Kadijksweg prima verwerken. Net als bij de Marsweg hanteert het CROW voor een erftoegangsweg circa 5.000 a 6.000 motorvoertuigen per etmaal als kritische waarde en hanteert Goudappel iets lagere verkeersintensiteiten (circa 4.000). Dit geldt zeker op wegen met een beperkte wegbreedte waar sprake van is op de Kadijksweg. De kritische waardes worden op basis van de telling uit 2001 en de berekende verkeersgeneratie nog lang niet bereikt. Er worden daarom in geen geval problemen met de verkeersafwikkeling voorzien.

In werkelijkheid zal het verkeer uit de woongebieden zich verspreiden over diverse wegen. Indien er in het hypothetische geval al het verkeer uit beide woongebieden (gebieden die aansluiten op Marsweg en Kadijksweg) afgewikkeld wordt via de Kadijksweg, dan neemt de Kadijksweg met  $190 + 140 = 330$  ritten per dag toe. De totale intensiteit komt dan op circa 1.000 motorvoertuigen per dag uit, rekening houdend met de telling uit 2001. Verwacht wordt dat er geen tot minimale groei heeft plaatsgevonden tussen 2001 en 2019 omdat de Kadijksweg geen ontsluitingsweg is en was. Het is vooral bestemmingsverkeer dat gebruik maakt van deze weg. Indien hier een hypothetische groei van 30% van het verkeer heeft plaatsgevonden (wat uitzonderlijk veel is) tussen 2001 en 2019, zal de totale verkeersintensiteit op de Kadijksweg op maximaal 1.250 motorvoertuigen per etmaal uitkomen. Dit is nog altijd ver onder de grenswaarde van

het CROW (5.000 a 6.000 motorvoertuigen per etmaal) en de aangescherpte kritische grens die Goudappel adviseert van circa 4.000 motorvoertuigen per etmaal.

De verkeersintensiteiten op de Kadijksweg nemen procentueel weliswaar behoorlijk toe, maar in absolute zin zijn ze nog altijd laag. De toename zorgt in geen geval voor problemen met de verkeersafwikkeling.

Om de verkeersveiligheid te borgen is het wel verstandig om attentie verhogende maatregelen te treffen in de nabijheid van het plan. Deze zijn echter ook opgenomen in de plannen.

## 5 Conclusies

Een aantal woongebieden uit Buurtschap de Tuunen ontsluiten via de Marsweg en Kadijksweg. Beide wegen zijn redelijk smalle wegen met in de huidige situatie weinig verkeer. Als gevolg van de ontwikkeling nemen de verkeersintensiteiten op beide wegen toe. Procentueel is deze toename misschien groot maar zowel de Marsweg als de Kadijksweg kunnen de toekomstige verkeersintensiteiten prima verwerken. De totale verkeersintensiteiten inclusief beoogde ontwikkeling zijn in absolute zin nog altijd laag. De verwachte toekomstige intensiteiten liggen nog ruimschoots onder kritische grenswaarden.

Naast verkeersafwikkeling is ook verkeersveiligheid een belangrijk aspect. Voor verkeersveiligheid is vooral de snelheid van het verkeer van belang. De wegbreedtes zijn smal waardoor de gereden snelheid ook relatief laag zal liggen. Daarnaast zijn er in het plan een aantal attentieverhogende maatregelen opgenomen om de snelheid op de belangrijkste plekken te reguleren. Hierbij is het ook goed denkbaar om de komgrens, en daarmee het snelheidsregime, op de Kadijksweg te verplaatsen, zodat de aansluitingen in een 30 km/u regime vallen.

Tot slot zou denkbaar kunnen zijn dat er door de wijk sluiproutes gaan ontstaan vanuit de bestaande woonwijk richting de Kadijksweg of Marsweg indien alle woongebieden onderling verbonden en toegankelijk zijn voor al het gemotoriseerde verkeer. Om sluijverkeer door de wijk te voorkomen, zijn er diverse afzetpaaltjes in de wijk gezet. Op deze manier kan langzaam verkeer en nood- en hulpdiensten wel door de wijk maar regulier verkeer niet. Nood- en hulpdiensten kunnen in geval van nood via twee kanten aanrijden. Tevens is er voor de brandweer een opstelplek opgenomen.