

Zienswijze op het Programma van Eisen concessie busvervoer 2028 – gemeente Texel

Geachte gedeputeerde Olthof,

Namens de gemeente Texel bieden we onze zienswijze aan met betrekking tot het ontwerp Programma van Eisen (PvE). We hebben geïnventariseerd bij de TOP, VVV Texel, TESO, SIGT en de dorpscommissies. Zo zijn we gekomen tot deze zienswijze.

Allereerst waarderen we het dat er in het Ontwerp PvE expliciet aandacht is voor de unieke positie van Texel als eiland en toeristische voorziening. Het opnemen van een specifiek hoofdstuk voor ons eiland en de erkenning van maatwerk voor vraagafhankelijk vervoer en de vaste lijn tussen De Koog, Den Burg en de veerhaven zien wij als een goede basis. Ook de koppeling aan alle veerafvaarten, het inzetten op mobiliteitshubs en het behoud van vraagafhankelijk vervoer via een Vlindermodel dragen bij aan de bereikbaarheid van ons eiland.

Belangrijkste aandachtspunten en bezwaren

Ondanks deze positieve elementen zijn er volgens ons wezenlijke tekortkomingen in het huidige Ontwerp PvE die zonder aanpassing tot een verslechtering van de bereikbaarheid kunnen leiden voor 14.000 inwoners, werknemers én een miljoen toeristen. Dit komt mede doordat de eisen voor de rest van het concessiegebied in zijn geheel niet gelden voor Texel. Zo zijn de afstanden tot haltes in veel gevallen groter dan de gangbare eis van maximaal 400 meter loopafstand naar een reguliere bushalte. Hier komen we later in deze zienswijze nog op terug.

Ook lijkt u in uw plan alleen maar uit te gaan van het aantal inwoners op Texel. Dit strookt niet met het feit dat Texel de meest toeristische gemeente van alle gemeenten is waarvoor u het ov organiseert. Waarom ziet u het centrum van de Koog, als toeristische hotspot, in het hoogseizoen niet als een te bedienen kern? We zijn van mening dat u beter kunt uitgaan van de inwoners én het aantal toeristen dat in grote aantallen aanwezig is op het eiland.

Wij kunnen ons helemaal vinden in uw geformuleerde uitgangspunten: het verbeteren van de bereikbaarheid, toegankelijkheid & inclusiviteit en duurzaamheid. We maken ons echter grote zorgen hoe de doelen behaald kunnen worden met het huidige plan dat voorligt. Onze mening is dat het concept-voorstel onvoldragen is. We trappen af met de essentie: een betrouwbare lijndienst, het meenemen van het perspectief van de reiziger en het opnemen van extra haltes als eis. Daarna zetten we scherp een aantal denkrichtingen uiteen.

De essentie

1. Betrouwbare lijndienst

In het verleden waren er vaste lijnen voordat er vraagafhankelijk vervoer was. Dat wensen we weer. Een betrouwbare lijndienst voor verbindingen tussen dorpen, woonkernen en voorzieningen is in onze ogen het belangrijkste. De reiziger hecht namelijk waarde aan een vaste lijndienst en het is de ruggengraat van je netwerk. Houd de vaste buslijn veerhaven – Den Burg – De Koog en zet in op een buslijn (in het hoogseizoen) naar de Cocksdorp. Verbindt met vaste lijndienst(-en) de dorpen met het grootste dorp Den Burg. Bedien met deze buitendorpenlijndienst ook de ring van Den Burg middels een vaste lijn. Dit lijkt op het Vlindermodel wat u voorstelt, maar dan met een verhoogde betrouwbaarheid. Zoals besproken tijdens het raadsinformatiemoment op 1 juli '25 gaan wij graag met u in gesprek over de routes die in Den Burg mogelijk zijn.

2. Het perspectief van de reiziger

In uw voorstel lijkt u uit te gaan van het systeem, terwijl wij vanuit het perspectief van de reiziger kijken. Vanuit de jarenlange ervaring met de Texelhopper is er kennis opgedaan over weerstanden van reizigers om gebruik te maken van vraagafhankelijk vervoer. Cijfers laten zien dat het gebruik van het ov op Texel niet is gestegen vanaf 2012. Wij zijn ervan overtuigd dat de oorzaak hiervoor is een gebrek aan de betrouwbaarheid van de Texelhopper: hoe lang doe ik over mijn reis en kan ik erop vertrouwen dat de Texelhopper ook daadwerkelijk komt opdagen? Wij vragen daarom aandacht om in het nieuwe PvE strengere eisen te stellen over hoe het vraagafhankelijke vervoer georganiseerd moet worden. Doe dit onder andere door eisen te stellen aan het live kunnen volgen van voertuigen door reizigers (betrouwbaarheid) en een goede integratie met reisplanners als 9292. Wij kunnen ons voorstellen dat er nog meer effectieve manieren zijn om de betrouwbaarheid te vergroten. Wij verzoeken u om hierover in gesprek te gaan met bijvoorbeeld andere provincies, zodat deze inzichten als eis kunnen worden opgenomen in het PvE. Wij staan daarnaast ook open voor innovaties en (gedrags)onderzoek en dit mag pro-actief worden meegegeven aan de vervoerder.

Daarnaast vragen wij ook aandacht voor de reiziger met een verminderde fysieke of mentale belastbaarheid. Wij zouden graag zien dat u eisen opneemt over hoe de nieuwe vervoerder ook deze doelgroep kan stimuleren om met het openbaar vervoer te reizen vanuit effectief bewezen manieren die elders gebeuren. Hierdoor vergroten we immers de vervoersgelijkheid.

3. Het opnemen van extra haltes als eis

Een loopafstand van maximaal 400 meter tot een ov-halte wordt vaak als acceptabel beschouwd voor de bereikbaarheid van het openbaar vervoer. Bezoekers verwachten dat toeristische hotspots bereikbaar zijn met het ov en inwoners moeten op een makkelijke manier van een vervoersmiddel gebruik maken en werknemers moeten makkelijk naar hun

werk kunnen reizen met het openbaar vervoer. Zoals hierboven al benoemd geldt deze gangbare eis niet voor Texel. U schrapt namelijk een groot aantal haltes, waardoor de loopafstanden een stuk langer worden. Dit gaat ten koste van een fijnmazig netwerk. We vragen daarbij expliciet de aandacht voor het “rondje Den Burg”. Mede door de woningbouwontwikkelingen in Den Burg is de urgentie voor deze haltes des te groter geworden.

Verder maakt u uw keuze voor de haltes op basis van het aantal instappers. Echter, wij zouden graag zien dat u de haltes daarnaast kiest op basis van de gewenste gedragsverandering. Wat zijn plekken waar we graag willen dat mensen met het ov naartoe reizen? De combinatie met stimulerings- en flankerende maatregelen die de gemeente Texel kan nemen, zorgt voor een verschuiving van het autogebruik naar duurzame mobiliteitsvormen. Wij stellen daarom voor om de toeristische hotspots bereikbaar te laten blijven met het ov (bijv. de strandtenten, de jachthaven, de vuurtoren en Ecomare). Maar dat niet alleen.

Aangezien een vervoerder elke extra wens die geen onderdeel is van het PvE niet zomaar gaat uitvoeren, doen wij hierbij een voorzet voor het toevoegen van onderstaande haltes aan de reeds opgenomen haltes in het ontwerp PvE. Met deze haltes verhogen we het fijnmazige netwerk waarbij betrouwbaarheid voorop blijft staan. We onderzoeken graag met u welke haltes in het centrum van Oudeschild moeten worden opgenomen en hoe de ontsluiting van de accommodaties in het bosgebied in de Koog eruit moet komen te zien.

Dorp	Halte
Oosterend	Oosterweg (Oost)
Oosterend	Prins Hendrik
De Cocksdorp	Vliegveld
De Cocksdorp	Zuid-Eierland
De Cocksdorp	Midden-Eierland
De Cocksdorp	Kikkerstraat
De Cocksdorp	Sluftervallei
Den Burg	VVV Texel
Den Burg	De Zandkoog
Den Burg	Gemeentehuis/OSG
Den Burg	De 99
Den Burg	Meester Kraaistraat
Den Burg	Buytengors
Den Burg	Wagemakerstraat
Den Burg	Noordwester
Den Burg	Sint Jan
Den Burg	Gasthuisstraat
Oudeschild	Jachthaven
Oudeschild	Nader te bepalen centrale plek

Onze aanvullende denkrichtingen

- **Een stap dichterbij het realiseren van een publieke mobiliteitsstelsel**

Het huidige ontwerp PvE gaat over een bus-concessie. We vinden dit een te beperkte kijk op hoe wij met elkaar toewerken naar een toekomstbestendig publiek mobiliteitsstelsel. We pleiten er daarom voor dat u in het PvE aangeeft hoe u de aankomende jaren toewerkt naar een publieke mobiliteitsconcessie waarin ook andere modaliteiten kunnen worden opgenomen zoals een hop-off hop-on bus langs toeristische trekpleisters, de fiets, deelmobiliteit en carpooldiensten. Ofschoon, wij horen graag van u welke maatregelen u neemt om uw visie Publieke Mobiliteit 2024 -2035 te realiseren en hoe u dit meeneemt binnen de nieuwe concessie.

Daarnaast hebben we in het ontwerp Mobiliteitsprogramma Texel 2035 als doel geformuleerd dat de toerist en inwoner vaker de auto laat staan en voor een duurzaam vervoersmiddel kiest om naar een bestemming te reizen. Hier zetten we als gemeente Texel de aankomende jaren met diverse maatregelen op in.

- **Zet in op kwalitatieve mobiliteitshubs**

Het realiseren van mobiliteitshubs is nooit een doel op zich, maar een middel om het ketenreizen te stimuleren. Het vervoersaanbod komt samen bij een aantrekkelijk knooppunt (mobiliteitshub), bijvoorbeeld nabij een dorpskuis die tevens ook een functie dient vanuit sociaal oogpunt. De Elemert is in Den Burg een belangrijke hub. Wij willen u daarnaast verzoeken om de potentie voor een mobiliteitshub in de Koog te onderzoeken en de invloed hiervan op de busverbindingen.

- **Reizen tussen de haltes**

In het rapport *Onderzoek naar mobiliteitsrechtvaardigheid* (provincie Noord-Holland) staat benoemd dat de provincie aandacht moet hebben voor korte reizen binnen dorpen of voor reisbewegingen van het ene dorp naar het andere dorp. In het ontwerp PvE staat echter benoemd dat reizen tussen haltes niet mogelijk is; dit gaat daarmee dwars in tegen de aanbeveling om de mobiliteitsrechtvaardigheid te vergroten. Ook strookt het niet met het ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord waarin ingezet wordt op het inzetten van een mobiliteitstranstie onder toeristen. Wij stellen daarom voor om reizen tussen haltes mogelijk te blijven maken.

- **Integratie doelgroepenvervoer en flexvervoer**

In het rapport *Onderzoek naar mobiliteitsrechtvaardigheid* (provincie Noord-Holland) staat de aanbeveling benoemd dat de provincie goed met de gemeente moet samenwerken om flexibel vervoer en openbaar vervoer op elkaar aan te laten sluiten. Hoe zorgt u ervoor dat binnen het PvE er met deze (toekomstige) ontwikkelingen rekening gehouden kan worden,

zodat we voldoende ruimte hebben om het doelgroepenvervoer te integreren met andere modaliteiten? Zie voor dit punt de regionale zienswijze van de Noordkop.

- **Aansluiting op alle afvaarten TESO Texel én Den Helder**

De veerverbinding Texel – Den Helder is de primaire verbinding voor al het vervoer van en naar Texel. Hoewel reeds opgenomen in het Ontwerp PvE willen we benadrukken dat de ov-aansluiting, met voldoende capaciteit, op alle afvaarten (zowel op Texel als in Den Helder) van wezenlijk belang is. Buslijn 33 in Den Helder moet dus blijven. Wij verzoeken u om te onderzoeken of de wachttijd op station Den Helder tussen aankomsttijd trein en vertrek bus naar de TESO veerhaven verminderd kan worden voor een prettigere reiservaring.

- **Opnemen van gedragsinzichten in de communicatie (marketing) aanpak en kunnen bijsturen tijdens een lopende concessie**

In het huidige ontwerp PvE staat benoemd dat er marketingsactiviteiten moeten worden uitgevoerd, maar hierbij wordt niet benoemd dat er gebruikt gemaakt moet worden gemaakt van effectieve gedragsveranderingstechnieken om zo te zorgen voor een gewenste gedragsverandering van autogebruik naar het gebruik van de vaste buslijn en het flexvervoer. Een belangrijk onderdeel hiervan is het doen van effectmetingen van je interventies. Neem dit dus ook op als eis. Mocht de vervoerder de kennis van gedragsverandering niet in huis hebben, dan is ons voorstel om te eisen dat de vervoerder samenwerkt met een bureau gespecialiseerd in gedragsverandering.

Naast het doen van effectmetingen vinden we een goed monitoring en evaluatieplan van groot belang. Binnen de huidige concessie hebben we ervaren dat bijsturen niet altijd mogelijk is; en hierdoor is het haast onmogelijk om te kunnen anticiperen op relevante ontwikkelingen. We pleiten er daarom voor dat de eis wordt opgenomen dat er een kwalitatief goed monitorings & evaluatieplan wordt opgesteld, inclusief meetbare indicatoren, waarbij er op basis van gedegen onderzoek bijgestuurd kan worden binnen de lopende concessie.

Daarnaast willen wij u vragen om als eis op te nemen dat er structureel onderzoek door de vervoerder plaatsvindt naar de beleving van de reizigers en niet-reizigers van het ov op Texel. Op basis van de uitkomsten van het onderzoek moet er ruimte zijn om tussentijds bij te kunnen sturen en hiermee de reizigersbeleving te verbeteren. Zoals hierboven al gesteld staan we hierbij open voor gedragsonderzoek en innovaties.

Graag ons steentje bijdragen om het openbaar vervoer op Texel aantrekkelijk te maken

Wij begrijpen dat onze voorstellen meer kosten dan het budget dat u als provincie ter beschikking heeft. Daarom willen wij graag met u in gesprek over mogelijkheden om aanvullende wensen, zoals een toeristische lijn, mogelijk te financieren vanuit toeristische bijdragen zoals vanuit de parkeerbelasting. Zo'n constructie wordt ook onderzocht in de provincie Zuid-Holland en gebeurt al elders in Europa.

Met het Mobiliteitsprogramma Texel 2035 streven we naar dezelfde doelen als u. Daarom stellen we voor om een halfjaarlijkse monitorbijeenkomst tussen gemeente Texel, provincie en vervoerder op te nemen als eis én periodieke evaluatiemomenten na de start van de concessie inclusief uitvoeringsagenda Publieke Mobiliteit.

Ook gaan wij graag met u in gesprek om de mogelijkheden te onderzoeken of Texel, net zoals het een eigen veerdienst heeft, ook een eigen concessieverlener kan worden.

Conclusie

Texel is een unieke bestemming die vraagt om een stabiel, betrouwbaar en schaalbaar vervoerssysteem dat dienstbaar is aan bewoners, werknemers en gasten van ons eiland. Zoals besproken tijdens het raadsinformatiemoment op 1 juli '25 gaan wij graag met u in gesprek om de voorgestelde ideeën verder uit te werken. We zijn er namelijk van overtuigd dat we samen tot een beter voorstel kunnen komen.

Ondertekening door college van B&W