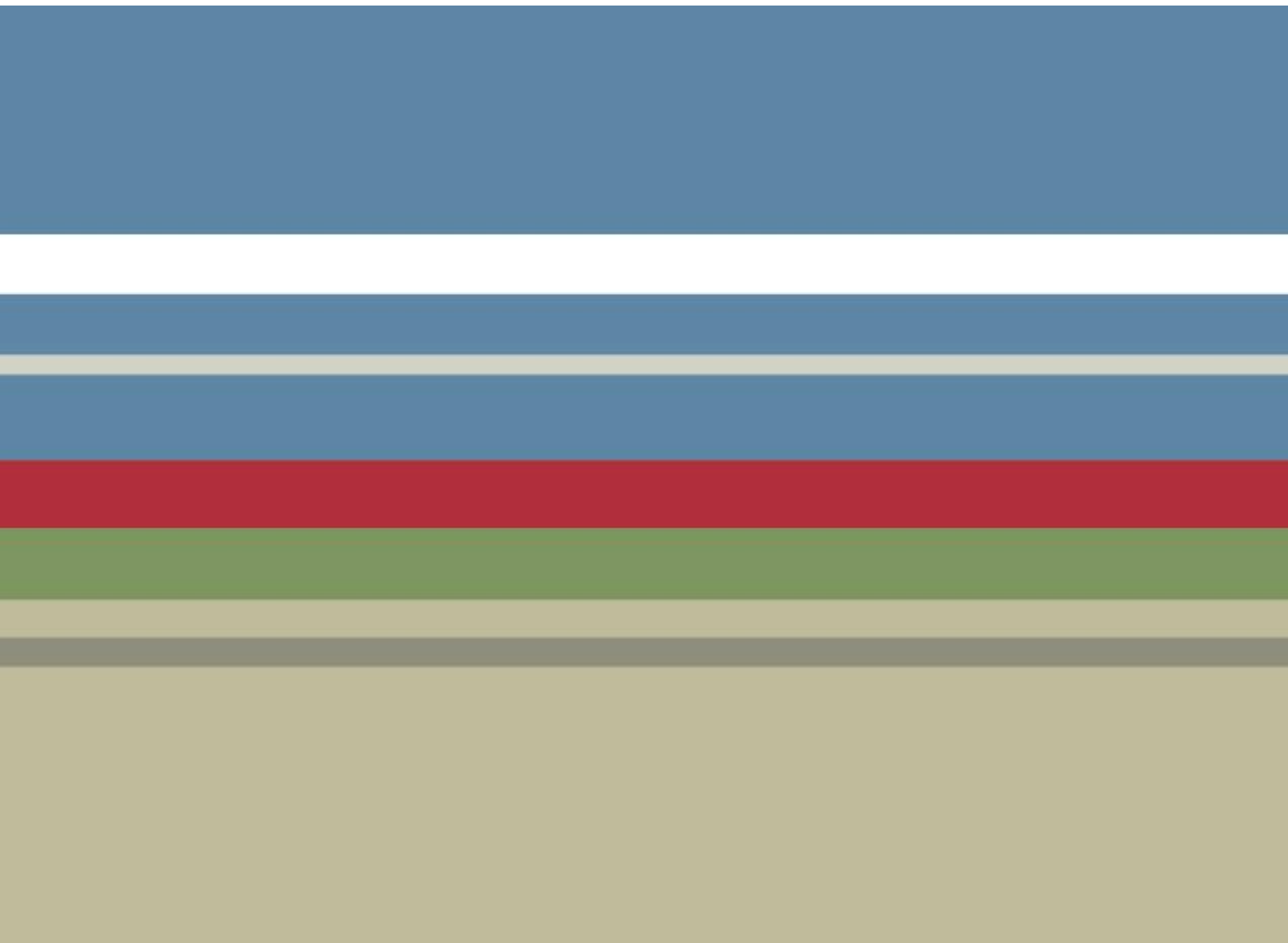


Mobiliteitsvisie Texel 2015 - 2025

Duurzame mobiliteit op Texel



Inhoudsopgave

Samenvatting	4
1. Inleiding.....	5
1.1 De mobiliteitsvisie	5
1.2 Gevolgde werkwijze	5
1.3 Leeswijzer.....	6
2. Trends & ontwikkelingen	7
2.1 Maatschappelijke trends	7
2.2 Bevolkings-en vervoersprognoses	8
2.3 Beeld van Texel	9
2.4 Mobiliteit op Texel.....	11
2.5 Auto	12
2.6 Openbaar Vervoer	12
2.7 Fiets.....	13
2.8 Ruiter- en wandelpaden.....	13
2.9 Vliegveld.....	13
3 Duurzame mobiliteitsvisie.....	14
3.1 Ambities en wensen.....	14
3.2 Samenvattend beleidskader	15
Bijlage 1: Vervoerprognose TESO.....	16
Bijlage 2: Gesprekken maatschappelijke organisaties	17
Bijlage 3: Intensiteit Texelse wegennet.....	18

Samenvatting

Een goede mobiliteit is belangrijk voor de leefbaarheid en voor de aantrekkelijkheid van Texel als toeristische bestemming. De mobiliteitssituatie op Texel is bijzonder vanwege de grote aantallen toeristen die ons eiland bezoeken. Zij zorgen voor piekdruk in het seizoen en in de weekeinden. Bij het opstellen van de mobiliteitsvisie is het toerisme een belangrijk gegeven. Texel wil een gastvrij eiland zijn, waar gasten zich verplaatsen zonder een gevoel van drukte en stress te ervaren. Wij willen onze gasten een beleving van rust en ruimte geven. Voor onze inwoners geldt dat ook zij geen belemmeringen in hun mobiliteit willen ondervinden. Met name in het hoogseizoen moeten Texelaars zo min mogelijk overlast ervaren van de toename van verkeersgebruikers.

De mobiliteitsvisie beschrijft hoe we met verkeersmobiliteit op ons eiland willen omgaan in de periode 2015 - 2025. Daarbij is rekening gehouden met de verwachte ontwikkelingen voor de komende jaren:

1. het autogebruik in Nederland blijft tot het jaar 2020 toenemen door de toename van het aantal huishoudens en maatschappelijke veranderingen. Ouderen blijven langer gezond, zijn welvarender en streven naar onafhankelijkheid en comfort. Het zogenaamde 'spitsuurgezin' combineert veel taken en kiest daarom steeds meer voor de auto.
2. de bevolkingssamenstelling verandert, het aantal ouderen (met eigen vervoer, reislustig en actief) neemt toe.
3. het openbaar vervoer op het platteland staat onder druk.
4. Nederland blijft een fietsland maar in het fietsverkeer valt geen groei te verwachten.
5. het aantal naar Texel vervoerde auto's en personen zal flink toenemen.
6. door de toename van het autogebruik zal de parkeerdruk stijgen.

Rekening houdend met deze trends en ontwikkelingen en uitgaande van de Texelse kernwaarden en de 7 Texel principes is een samenvattend beleidskader geformuleerd voor mobiliteit, passend in het Texelse landschap en gericht op bereikbaarheid, duurzaamheid, veiligheid, leefbaarheid en beleving.

1. Inleiding

Mobiliteit gaat over veel meer dan verkeer, wegen en fietspaden. Het raakt aan de leefbaarheid van onze dorpen en aan de beleving van natuur en landschap. Wanneer het gaat om leefbaarheid zijn voorzieningen als goed onderhouden wegen en een goede openbaarvervoersregeling onmisbaar. Voor beleving van natuur en landschap is de fiets het aangewezen vervoersmiddel. En ook een wandeling over mooie paden door de Texelse natuur draagt bij aan dat Texelgevoel.

Een goede mobiliteit is dus belangrijk voor leefbaarheid en beleving maar is ook essentieel voor onze economie en voor de aantrekkelijkheid van Texel als toeristische bestemming. Texelaar en toerist moeten zich prettig en veilig kunnen bewegen over het eiland waarbij ze kunnen kiezen uit verschillende mogelijkheden om dat te doen.

Om tot een goede mobiliteitsvisie te komen, moeten we demografische, technologische en economische ontwikkelingen in ogenschouw nemen. Daarnaast is informatie over zaken als verkeersintensiteit en vervoersprognoses nodig om inzicht te krijgen in het (toekomstig) mobiliteitsbeeld. Aan de hand van al deze gegevens zullen we in deze visie schetsen welke trends en ontwikkelingen wij zien en welke kaders hieruit volgen.

1.1 De mobiliteitsvisie

Ter land, ter zee of in de lucht: alle mogelijkheden van vervoer zijn op Texel aanwezig. Voortdurend verplaatsen inwoners en toeristen zich op uiteenlopende manieren over het eiland. De mobiliteitssituatie op Texel is bijzonder vanwege de grote aantallen toeristen die ons eiland bezoeken. Zij zorgen voor piekdruk in het seizoen en in de weekeinden. Maar ook buiten het seizoen heeft de aanwezigheid van toeristen invloed op de mobiliteit op het eiland.

Bij het opstellen van de mobiliteitsvisie is het toerisme een belangrijk gegeven. Texel wil een gastvrij eiland zijn, waar gasten zich verplaatsen zonder een gevoel van drukte en stress te ervaren. Wij willen onze gasten een beleving van rust en ruimte geven. Voor onze inwoners geldt dat ook zij geen belemmeringen in hun mobiliteit willen ondervinden. Met name in het hoogseizoen moeten Texelaars zo min mogelijk overlast ervaren van de toename van verkeersgebruikers.

In deze mobiliteitsvisie zullen leefbaarheid en beleving leidend zijn naast bereikbaarheid, veiligheid en duurzaamheid. De visie beschrijft hoe we met verkeersmobiliteit op ons eiland willen omgaan in de periode 2015 - 2025.

1.2 Gevolgde werkwijze

De mobiliteitsvisie is op interactieve wijze in samenspraak met verschillende Texelse partijen tot stand gekomen. De volgende acties zijn daartoe ondernomen:

1. Brainstormsessie gemeenteraad (mei 2011);
2. Opstellen knelpuntenanalyse (juni 2012) in samenwerking met dorpscommissies, VVV, TESO, SIGT, Veilig Verkeer Nederland en TOP;
3. Introductie cursus verkeerskunde samen met dorpscommissies en eilandondernemers (mei 2014);
4. Beeldvormende raadsbijeenkomst, naar aanleiding waarvan onderwerpen zijn opgenomen en uitgewerkt in deze mobiliteitsvisie (mei 2014);
5. Overleg met maatschappelijke organisaties voor nadere specificatie van de problematiek (juli - september 2014).

De resultaten van alle gesprekken en de beeldvormende avond hebben een basis gevormd voor de op te stellen visie.

1.3 Leeswijzer

De mobiliteitsvisie start met een schets in hoofdstuk 2 van de trends en ontwikkelingen. Deze ontwikkelingen worden geprojecteerd op de Texelse situatie. Hieruit volgen de kaders waarbinnen de uitwerking van het mobiliteitsbeleid zal plaatsvinden. In hoofdstuk 3 worden deze kaders verwerkt in een samenvattend beleidskader op het gebied van mobiliteit. Aan bod komen zaken als duurzaamheid, veiligheid, bereikbaarheid, leefbaarheid, Texelvignet, toerisme en parkeren. Doel is door een integrale benadering te komen tot een samenhangend mobiliteitsbeleid.

2. Trends & ontwikkelingen

In dit hoofdstuk besteden we aandacht aan de ontwikkelingen die wij zien met betrekking tot mobiliteit.

2.1 Maatschappelijke trends

December 2011 is door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) het rapport “Blik op de personenmobiliteit” uitgebracht. Het KIM maakt als zelfstandig instituut binnen het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, analyses van mobiliteit en mobiliteitsbeleid. De belangrijkste bevindingen uit het rapport worden hieronder weergegeven.

Het KIM verwacht dat het autogebruik in Nederland tot het jaar 2020 blijft toenemen. De mate waarin is gekoppeld aan het tempo waarin de economie zal groeien. Het gebruik van het openbaar vervoer groeit alleen in de steden en er zal minder worden gefietst. De belangrijkste sociaal-maatschappelijke trends die van invloed zijn op het mobiliteitsgedrag:

1. Vergrijzing
2. Verkleuring (hiermee wordt bedoeld de toename van het allochtone bevolkingsdeel)
3. Individualisering
4. Intensivering
5. Re-urbanisatie

Het aandeel ouderen neemt toe. Vergeleken met voorgaande generaties hebben de ouderen van nu gemiddeld meer geld, blijven langer gezond en leiden een actief leven. Een belangrijke trend is dat meer ouderen gaan reizen en dat deze groep ook vaker weg gaat. Zij kiezen daarbij voor onafhankelijkheid, dus de auto.

Ook tweeverdieners met kinderen kiezen steeds meer voor de auto, zij het om andere redenen. In het rapport wordt deze groep aangeduid als het zogenaamde ‘spitsuurgezin’ dat veel taken combineert. Om alle taken in een beperkte tijd te kunnen uitvoeren, is de auto van belang.

Een derde ontwikkeling is de individualisering. Het aantal 1-persoons huishoudens neemt toe. Door de toename van het aantal huishoudens neemt ook het aantal auto's toe. Daarnaast geldt dat het spitsuurgezin doorgaans twee auto's ter beschikking heeft en zelfs het hebben van een derde auto is in opmars.

Al deze trends leiden tot een verdere toename van het autogebruik. De ontwikkelingen in de vraag naar openbaar vervoer laten zien dat er op het platteland steeds minder gebruik wordt gemaakt van openbaar vervoer. De oorzaken zijn terug te leiden tot de welvaartsstijging bij ouderen. Voor het spitsuurgezin geldt dat openbaar vervoer niet past in de agenda.

In de steden is sprake van meer vraag naar openbaar vervoer. Dit hangt samen met de groei van de (werkende) bevolking in de stedelijke gebieden en de ontvolking in de plattelandsgebieden.

Ook de fiets is op het platteland steeds minder in trek als vervoersmiddel. Dit komt door het toegenomen autobezit maar ook door de centralisatie en schaalvergroting van voorzieningen.

De toename van het autoverkeer heeft geleid tot meer wegverkeer en een hogere parkeerdruk. In het openbaar vervoer zien we een afname van de rentabiliteit, met name buiten de grote steden. Hierdoor staat het openbaar vervoer in plattelandsgebieden onder druk. Nederland is nog steeds een fietsland maar het allochtone deel van de bevolking is weinig tot fietsen geneigd. Vooroordelen (de fiets is levensgevaarlijk en doet afbreuk aan je status) alsmede cultuur (veel allochtonen kunnen niet fietsen) zijn hiervan de oorzaak.

Ontwikkelingen Toerisme

De VVV Texel houdt jaarlijks een monitor onderzoek. De vragen gaan over de leeftijd, woonplaats en gezinssamenstelling, boekingsgedrag, interesses en het imago van Texel.

Het grootste deel van de Texelbezoekers (30%) is gehuwd/samenwonend met inwonende kinderen. Ruim een derde, 29%, heeft geen kinderen. Ongeveer 22% is tussen de 45-54 jaar oud, gevolgd door de leeftijdscategorie 55-64 jaar (rond de 18%). Men heeft een modaal of hoger middeninkomen, tussen de € 20.000 en € 60.000. Het aantal jonge bezoekers daalt. De meeste bezoekers komen uit Noord-Holland, gevolgd door Zuid-Holland en Gelderland. Belangrijkste redenen om Texel te bezoeken zijn natuur/landschap, strand, rust en wandelen/fietsen. Bereikbaarheid wordt steeds belangrijker als reden om te komen.

Uit de VVV monitor blijkt dat de eerder genoemde spitsuurgezinnen en de actieve ouderen belangrijke doelgroepen voor Texel zijn. Opvallend is dat bereikbaarheid specifiek wordt genoemd door de geënquêteerden.

Texel trekt voor het grootste deel Nederlandse bezoekers, ongeveer 30% is Duits, het aandeel Belgen ligt onder de 10%. De Nederlandse toerist blijft nog steeds een trouwe bezoeker van Texel maar de Nederlandse markt heeft weinig groeipotentie. De gemiddelde verblijfsduur neemt af en er is sprake van bevolkingskrimp en een toename van het aantal allochtonen, een groep die over het algemeen niet naar Texel komt. In de jongerenmarkt zorgen goedkope vliegvakanties naar het buitenland voor de nodige concurrentie.

De Duitse markt daarentegen biedt veel mogelijkheden (bron: NBTC Holland Marketing). Het aantal Duitse toeristen dat naar Nederland komt om vakantie te vieren, stijgt gestaag. De Duitse toerist zal naar verwachting de komende jaren dichterbij huis op vakantie gaan. Dit heeft te maken met de zorgen die men heeft over de toestand in de wereld. De onzekere situatie in bepaalde regio's leidt ertoe dat Duitse vakantiegangers liever met de auto reizen en niet te ver van huis gaan. Nederland is voor hen een interessant vakantiegebied.

Al met al valt op basis van de gegevens van de VVV te verwachten dat het aantal bezoekers dat met de auto naar Texel komt zal gaan toenemen. Dit wordt ondersteund door bevolkings- en vervoersprognoses.

2.2 Bevolkings-en vervoersprognoses

Voor het opstellen van een mobiliteitsvisie is het van belang om inzicht te krijgen in de prognoses op het gebied van bevolking en vervoer.

Bevolkingsprognose Gemeente Texel 2014 - 2034

De ontwikkeling van de bevolkingssamenstelling in de komende jaren heeft gevolgen voor het te voeren gemeentelijk beleid. De vergrijzing neemt merkbaar toe. Scholen krijgen te maken met een afnemend aantal leerlingen. Een bevolkingsprognose geeft inzicht in de ontwikkeling van de leeftijdsgroepen. De leeftijdsopbouw van de Texelse bevolking is in de afgelopen jaren behoorlijk veranderd. Met name het aantal personen van 65 jaar of ouder is aanmerkelijk toegenomen. De meest recente bevolkingsprognose (Pronexus BV Eindhoven, 20 mei 2014) laat zien dat deze stijging ook de komende jaren zal doorzetten.

In de volgende tabel worden het aantal inwoners per leeftijdscategorie weergegeven in 2014 en 2034.

Leeftijd	2014	2034	Vershil
0-19	2.925	2.145 (18%)	- 27%
20-64	7.754	5.730 (47%)	- 26%
65+	2.880	4.297 (35%)	+ 49%
Totaal	13.559	12.172	- 10%

In de ontwikkeling per gebied valt op dat alleen in Den Burg de afgelopen jaren sprake is geweest van enige bevolkingsgroei. Alle andere kernen laten in die periode een daling van het aantal inwoners zien. Texel krijgt vooral na 2018 te maken met een bevolkingsafname.

Prognose vervoersontwikkeling TESO

TESO heeft in 2009 een onderzoek laten uitvoeren (DTV Consultants) naar de vervoersontwikkeling van en naar Texel in de komende decennia. Onderscheiden naar de zogeheten SEPTED dimensies (sociaal-cultureel, ecologie, politiek, technologie, economie, demografie) zijn vele internationale, regionale en lokale trends en ontwikkelingen beschreven. Niet al deze zaken zijn even belangrijk voor Texel, maar voor de ontwikkeling van het vervoer tot 2040 is het wel goed te beseffen dat:

1. het toerisme naar Texel nog verder zal toenemen (groei Duitse toeristen houdt aan/Waddenzee als Werelderfgoed trekt vermoedelijk ook nieuwe toeristen aan/Texel is door het natuur-, rust- en ruimte-imago minder concurrentiegevoelig/Nederlanders blijven komen, mede omdat vakanties dicht bij huis weer populairder worden);
2. de toenemende individualisering en motorisering maakt dat het vervoer sterker groeit dan de bevolkingsgroei;
3. de vrije tijd intensiever, individualistischer en commerciëler wordt;
4. Nederland vergrijst, maar de ouderen van de toekomst zijn actiever, rijker en mobieler. Ze hebben eigen vervoer, zijn reislustiger en wensen meer luxe en comfort;
5. de autochtone bevolking van Nederland, de traditionele bezoekers van Texel, niet veel meer groeit en dat niet-westerse allochtonen Texel (vooralsnog) links laten liggen;
6. er sprake zal zijn van een economische groei (hoger Bruto Binnenlands Product, hoger inkomen per hoofd van de bevolking);
7. de auto het dominante vervoermiddel blijft, maar dat deze wel intelligenter (meer rijtaken worden geautomatiseerd) en milieuvriendelijker (kleiner, zuiniger, elektrisch) wordt;
8. de dreigende klimaatverandering zich niet voor 2040 zal manifesteren, onder de voorwaarde dat het CO2-reductiebeleid succesvol is.

Als we alle in beeld gebrachte trends en ontwikkelingen vertalen, dan kunnen we stellen dat het meest waarschijnlijke scenario voor Texel het best aansluit bij het 'duurzaam-scenario' van het Centraal Planbureau. Dat zou betekenen dat het vervoer naar Texel toeneemt tot 2,8 miljoen voertuigen (+115 %) en 5,2 miljoen passagiers (+53 %) in 2040.

Indien dit scenario niet uitkomt en de trend van 2008-2020 wordt doorgezet, dan worden er in 2040 in de minimale variant 1,6 miljoen voertuigen en 3,9 miljoen personen vervoerd. In het rapport wordt aangegeven dat de waarheid waarschijnlijk ergens in het midden zal liggen. Texel moet dan rekening houden met aantallen van 2,2 miljoen voertuigen en 4,5 miljoen personen.

2.3 Beeld van Texel

“Texel is het grootste en meest gevarieerde eiland van de Waddenkust. Het ligt aan zee en wad, heeft duinen en strand, maar heeft ook een goede doorvaarroute en een vliegveld. Texel heeft wilde natuur, een prachtig oud cultuurlandschap met karakteristieke dorpen, maar ook een modern agrarisch productiegebied met typische kwaliteitsproducten. Texel ligt op een uur rijden van Amsterdam. Texel kan veel kanten op.”

Voorgaande tekst is overgenomen uit 'Beeld van Texel', de landschapsanalyse en onderlegger van de structuurvisie 'Texel op Koers'. In deze visie staan de uitgangspunten voor het op te stellen beleid. De Texelse kernwaarden spelen hierin een belangrijke rol.

De Texelse kernwaarden

Bij alles wat de gemeente doet, gaat ze uit van de Texelse kernkwaliteiten: rust en ruimte, rijkdom aan natuur en cultuurlandschappen, grote afwisseling in landschappen en landgebruiksvormen, de Texelse identiteit, het specifieke eilandkarakter, nachtelijke duisternis en de maritieme monumenten.

Daarnaast zijn er meer factoren die Texel tot een uniek eiland maken: de verbondenheid van de Texelaars met hun eiland en met elkaar, de eilandeconomie met zijn vele, gevarieerde, kleinschalige bedrijven, de gastvrijheid, hoge mate van dienstverlening en veiligheid.

Het resultaat van het project Planet Texel heeft geleid tot de 7 Texel Principes. Deze vormen de inspiratiebron voor nieuwe initiatieven, passend bij het fundament van de vastgestelde Texelse Kernwaarden. De Texelse kernwaarden zijn en blijven het toetsingskader voor alle ontwikkelingen op Texel.

De Texelprincipes zijn:

1. Vertrek vanuit natuur en landschap
2. Ga voor echt Texels en Texels eigen
3. Koester eenheid in diversiteit
4. Bloesem in het seizoen
5. Blijf juttten, pionieren en innoveren
6. Koppel schoonheid aan schoonheid
7. Ruim lekker op en haal oer kwaliteit weer boven

Bereikbaarheid Texel

Voor een eiland is een goede bereikbaarheid vanuit zowel economisch als maatschappelijk oogpunt belangrijk.

Dat begint met een goede provinciale infrastructuur. De upgradering van de N9 tussen Alkmaar en Den Helder, heeft bijvoorbeeld de bereikbaarheid van Den Helder aanzienlijk verbeterd. Op het verkeersknooppunt N99/N9/N250 ontstaan regelmatig verkeersopstoppen. Nabij dit knooppunt is het Regionale Havengebonden Bedrijventerrein gepland. Samen met Rijkswaterstaat zoekt de provincie naar een toekomstvast oplossing.

De N250 is de enig aan- en afvoeroute naar Texel. Sinds jaar en dag zijn er problemen die te maken hebben met de doorstroming en de verkeersveiligheid op deze route. Plaatselijk verkeer en het doorgaande verkeer van en naar Texel zit elkaar behoorlijk in de weg. De bereikbaarheid van zowel het Helderse stadshart, Texel als de Koninklijke Marine is in het geding. **Samen met de gemeente Den Helder, provincie en TESO zoeken we naar een toekomstvast oplossing om de TESO haven goed bereikbaar te houden en tevens de overlast voor Den Helder te verminderen.**

Op Texel is één provinciale weg (N501) aanwezig: tussen de veerhaven en de rotonde Akenbuurt. Deze weg vormt de hoofdader van het Texelse wegnnet. De toegangswegen naar de verschillende dorpen sluiten hierop aan en zorgen voor een goede verbinding.

De provincie heeft in haar structuurvisie aangegeven dat ze zich inzet voor de ontwikkeling van een compleet, toegankelijk en samenhangend regionaal netwerk van recreatieve verbindingen voor wandelen, fietsen en varen.

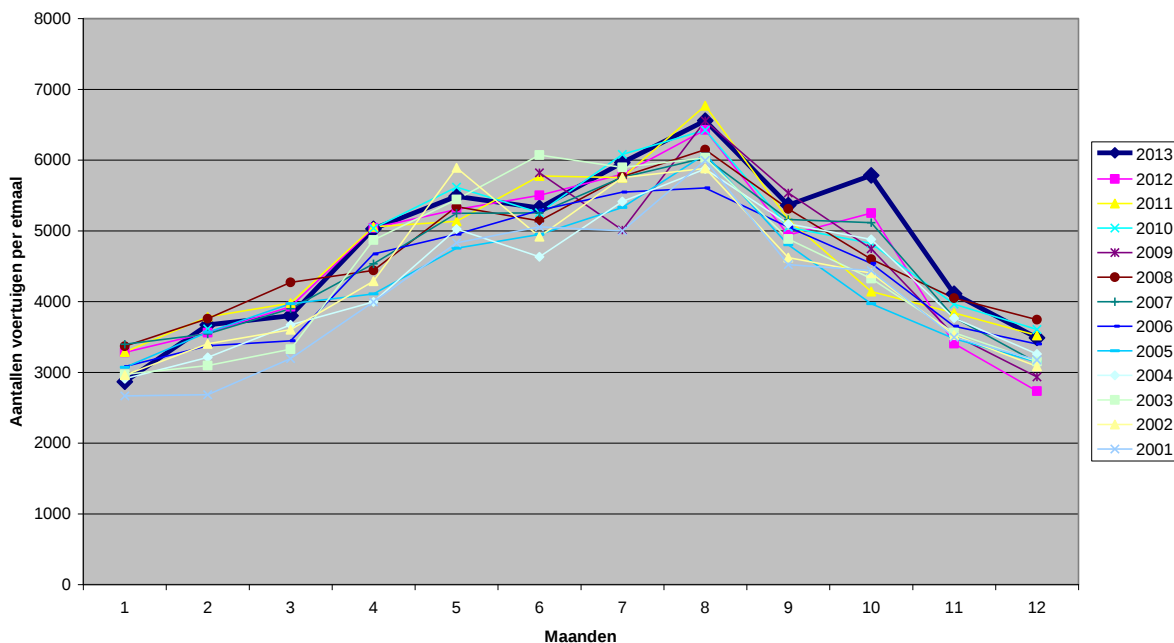
TESO

De veerverbinding tussen Den Helder en Texel vormt de levensader van het eiland. Nagenoeg al het personen- en goederenvervoer van en naar het eiland vindt hiermee plaats. TESO onderhoudt deze veerverbinding en vaart tussen 06:00 en 21:30 uur. Uit de vele gesprekken ter voorbereiding op dit mobiliteitsplan, blijkt dat er geen behoefte is om de vaartijden van TESO te wijzigen. Er is tevredenheid over het huidige evenwicht tussen enerzijds de bereikbaarheid van Texel en anderzijds de belangrijke kernwaarde rust.

Verkeersintensiteit

Het aantal auto's op Texel wordt op verschillende plaatsen gemeten. Op het meetpunt Pontweg-Zuid (de toegangspoort naar Texel) wordt het aantal passerende auto's sinds lange tijd bijgehouden. In de volgende grafiek staan de resultaten van deze metingen weergegeven.

Telpunt Pontweg ten zuiden van rotonde Hoorderweg



Wat opvalt is dat het aantal auto's in de drukke zomerperiode niet significant toeneemt. Blijkbaar is het maximum op Texel in deze periode bereikt. Verder valt de toename van het aantal auto's in voor- en naseizoen (verbreding toeristenseizoenen) op, waardoor het totale aantal auto's op jaarbasis wel toeneemt.

Geconcludeerd kan worden dat de verkeersgroei op Texel zich met name heeft voorgedaan buiten het zomerseizoen. Vanwege de landelijke trend dat de mobiliteit in de komende jaren zal stijgen, is de verwachting dat dit ook op Texel zal gebeuren.

Uit de gegevens blijkt een lichte verkeersgroei, de verwachting is dat de parkeerdruk door deze toename ook evenredig zal toenemen.

Door uitbreiding van de recreatiemogelijkheden in het noorden van Texel, is de verkeersintensiteit op de Postweg de afgelopen jaren toegenomen

2.4 Mobiliteit op Texel

Op Texel valt iets te kiezen!

Op alle mogelijke manieren kunnen mensen zich verplaatsen: met de auto, de fiets, te voet, te paard, over zee en door de lucht.

In de structuurvisie "Texel op koers" zijn een aantal uitgangspunten voor het mobiliteitsplan opgenomen.

Mobiliteit

Texel wordt gezien als een fietseiland bij uitstek, terwijl ook de auto niet wordt geweerd. Het fietspadennetwerk wordt uitgebreid met nieuwe fietspaden. De fietspaden moeten breder en beter onderhouden worden. In de centra van de dorpen en nabij het strand zijn goede en voldoende stallingplaatsen voor fietsen.

Ook met mindervaliden wordt rekening gehouden. Zo worden aangepaste fietsen verhuurd voor mensen met een beperking en zijn er (electrische) strandrolstoelen beschikbaar bij diverse strandpaviljoens. De bussen zijn comfortabel en ook toegankelijk voor mensen met een lichamelijke beperking.

Duurzaamheid

Milieuvriendelijk vervoer zoals (electrisch) fietsen, wandelen en openbaar vervoer en het veiliger maken van de Texelse wegen moet prioriteit krijgen. Doel is om inwoner en toerist te stimuleren minder gebruik te maken van de auto.

Veiligheid

Het wegennet wordt goed onderhouden en onveilige kruispunten worden omgebouwd tot rotondes. De wegen worden ingericht volgens het principe van Shared Space: veilig voor voetganger, fietser en automobilist.

Beleving

Toeristen komen vooral naar Texel voor natuur, landschap, strand en de authentieke dorpen. Dit beeld mag niet verstoord worden door een woud aan verkeersborden, en door auto's die lukraak geparkeerd zijn bij evenementen in de kernen of fietsen die overal worden neergezet door een tekort aan fietsenstallingen. De vele borden leiden tot landschapsvervuiling en het blik moet van de weg. Er komen adequate parkeervoorzieningen aan de randen van de dorpen. Auto's worden aan de rand van de dorpen verwezen naar deze parkeerterreinen. Ook parkeerautomaten passen niet in het landschappelijk beeld en staan alleen daar waar nodig.

Gastvrij Texel

Texel wil haar gasten ontstressen, ook als het gaat om betaald parkeren. Als eerste stap is enige jaren geleden het Texelvignet ingevoerd. Voor slechts € 15 per jaar (prijspeil 2015) kan de gast overal parkeren. Ook kan men ervoor kiezen een uurtarief te betalen via de parkeerautomaat. Het uurtarief bedraagt € 2,50. Betaald parkeren geldt voor delen van Den Burg (omgeving centrum), De Koog (omgeving centrum) en Oudeschild (haven). Het is niet voor iedereen duidelijk waar wel en niet betaald moet worden. Het streven is om de parkeertarieven voor Texelvignet en parkeerautomaat niet te verhogen, c.q. op een laag prijsniveau te houden.

De inkomsten gaan onder meer naar het onderhoud van fietspaden en wegen. Bezitters van een Europese gehandicaptenparkeerkaart hoeven niet te betalen, maar het gebruik van een parkeerschijf kan wel noodzakelijk zijn. Het Texelvignet moet verder ontwikkeld worden. Onderzocht moet worden of er dag- en/of maandkaarten moeten worden ingevoerd, of elektronisch betalen mogelijk is en op welke wijze het Texelvignet een meerwaarde aan mobiliteit kan geven.

In de volgende paragrafen wordt nader ingegaan op de belangrijkste vervoersmiddelen.

2.5 Auto

De auto wordt niet geweerd op het eiland. Wel zal in de uitwerking van de mobiliteitsvisie ingezet worden op het verleiden van Texelaar en toerist om vooral gebruik te maken van andere vervoersmiddelen. Te overwegen valt daarnaast maatregelen te nemen gericht op stimulering van het gebruik van de elektrische- en waterstofauto.

Zoals eerder beschreven neemt het autogebruik toe met als gevolg meer verkeersdruk en meer parkeerproblematiek. Met name in Den Burg treden in drukke periodes parkeerproblemen op. Om hierin meer inzicht te krijgen in de problematiek is in 2009 een parkeerplan Den Burg opgesteld. Uit het plan kwam naar voren dat er in Den Burg zo'n 440 extra parkeerplaatsen aangelegd moeten worden voor een optimale parkeersituatie. Auto's worden steeds groter en hebben steeds meer ruimte nodig om te parkeren. Bij de aanleg van nieuwe parkeerplekken moet hiermee rekening gehouden worden. Tot op heden zijn er geen nieuwe plekken bij gekomen. Voor de parkeerproblematiek op Texel moet een samenhangend plan worden gemaakt.

2.6 Openbaar Vervoer

Texel is een gastvrij eiland. Jaarlijks verblijven er bijna een miljoen toeristen. Naast hoogwaardige toeristische

voorzieningen vraagt dit ook om gelijkwaardige kwaliteit van het openbaar vervoer.

Eind 2014 is een openbaar vervoer proef gestart onder de naam 'Texelhopper'. De proef is gericht op het organiseren van adequaat openbaar vervoer op heel Texel, waarin de behoefte van de klant centraal staat. Eind 2016 zal de pilot worden geëvalueerd en zullen de uitkomsten worden gebruikt ter ondersteuning van de keuzes die naar de toekomst toe moeten worden gemaakt voor het openbaar vervoer op het eiland.

2.7 Fiets

Texel is met zo'n 135 kilometer fietspad en een groot aantal fietsknooppunten hét fietseiland bij uitstek. Niet voor niets heeft de Stichting Landelijk Fietsplatform in september 2013 Texel als enige regio in Nederland vijf sterren gegeven! De uitdaging zit nu vooral in het behouden van deze score. Tevens kent Texel vele mogelijkheden om te mountainbiken. Er wordt gewerkt aan de realisatie van een nieuwe 100 kilometer lange route. Hoewel Texel als fietseiland dus goed scoort, zijn er toch nog wat verbeterpunten met betrekking tot de fietspaden. De fietspaden zijn hier en daar te smal. Ook bestaat de wens om een aantal nieuwe fietspaden aan te leggen. Daarnaast is onderhoud een punt van aandacht.

2.8 Ruiter- en wandelpaden

Naast een goed fietspadennetwerk, beschikt Texel over een uitgebreid ruiter- en wandelpadennetwerk. Er zijn op het eiland veel bewegwijzerde wandelroutes, waaronder het Noord-Hollandpad (van 't Gooi naar Texel over 270 kilometer). Door de duinen en het bos loopt een wijdvertakt net van wandelpaden. Agrarische natuurvereniging De Lieuw initieert nieuwe paden door de landerijen en heeft bijvoorbeeld een wandelpad aangelegd van Oosterend tot aan De Slufter. Via dit pad kan een 'dwarsdoorsteek' over Texel worden gemaakt. Daarnaast vindt op verschillende plaatsen recreatief medegebruik plaats langs akkerranden.

Staatsbosbeheer heeft een uitgebreid ruiterspadennet aangelegd. Het grootste netwerk ligt in De Dennen, maar ook op het strand kan worden gereden. Op het noordelijke deel van het eiland kunnen ruiters terecht in het Krimbos en in de duinen bij de Vuurtoren. Langs de Stuifdijk loopt sinds 2007 een ruiterspad dat het Krimbos met De Dennen verbindt. Daarnaast mogen ruiters alle verharde wegen van het eiland gebruiken. Een deel van de ruiterspaden is ook geschikt voor aanspanningen. Er bestaat nog een wens voor het aanleggen van een goede ruiterverbinding tussen Den Burg en De Dennen en een (doorgaande) route in polder Waal en Burg.

2.9 Vliegveld

Texel heeft een eigen vliegveld. Ook het vliegtuig wordt als vervoermiddel gebruikt, met name om naar andere Waddeneilanden te vliegen maar ook maken mensen die vanuit elders hier praktijk houden, maken er gebruik van als middel van vervoer. Voor Texel is het vliegveld een belangrijke meerwaarde en een toeristische trekpleister.

3 Duurzame mobiliteitsvisie

De in de vorige paragrafen omschreven ontwikkelingen en andere beleidsinformatie geven de uitgangspunten voor de mobiliteitsvisie. We geven hieronder een overzicht van onze ambities en wensen.

3.1 Ambities en wensen

Bereikbaarheid

Een goede bereikbaarheid van de buitendorpen, niet alleen per auto en fiets, maar ook per openbaar vervoer is essentieel voor de leefbaarheid op ons eiland. Goed openbaar vervoer tussen de dorpen en de veerhaven, ook op de grenzen van de dag, is essentieel. De komende jaren wordt op Texel een proef gedaan met een alternatieve vorm van openbaar vervoer. De verwachting is dat dit kan zorgen voor een stimulans in het gebruik van het openbaar vervoer.

Duurzaamheid

De gemeente heeft de ambitie om waar mogelijk te kiezen voor duurzaamheid. Daarom zoeken we voortdurend naar dwarsverbanden tussen ontwikkeling en beleid, zodat we de uitdagingen die daaruit voortvloeien duurzaam kunnen invullen. De mogelijke winst zit vooral in een verschuiving naar de meer duurzame vervoersvormen en openbaar vervoer. Auto's worden niet geweerd, maar gebruik van fiets of openbaar vervoer wordt gestimuleerd. Daarnaast willen we het gebruik van duurzame elektrische en waterstofauto's bevorderen.

Verkeersveiligheid: Duurzaam Veilig

We streven naar veiligheid voor alle verkeersdeelnemers en zetten in op een afname van het aantal verkeersonveilige locaties. Dit zijn plekken waar (relatief) veel ongevallen gebeuren of die als verkeersonveilig worden ervaren. Het wegennet wordt ingericht met logische en duidelijk herkenbare infrastructuur, die het maken van fouten voorkomt en de kans op conflicten vermijdt. Deze specifieke weginrichting moet ertoe leiden dat de weggebruiker als vanzelf het gewenste gedrag vertoont. Duurzaam Veilig onderscheidt drie categorieën wegen met elk eigen inrichtingsvoorschriften. De richtlijnen hiervoor zijn afkomstig van het CROW¹. Binnen de dorpskernen zal het 'shared space' principe de basis vormen.

Leefbaarheid

Texel is een eiland met rust en ruimte en een rijkdom aan natuur en cultuurlandschappen. De luchtverontreiniging als gevolg van verkeersbewegingen is hier beperkt. Ook overlast als gevolg van geluidsbelasting speelt hier minder. De hoeveelheid autoverkeer, met name in de drukke zomerperiode, tast het gevoel van rust en ruimte echter wel aan. Rondrijdend autoverkeer in de woonwijken op zoek naar een parkeerplaats kan de leefbaarheid aantasten. In dit mobiliteitsplan is parkeren dan ook een belangrijk onderdeel.

Parkeren

Parkeren moet zo gemakkelijk mogelijk zijn. Er moeten voldoende parkeerplekken zijn en de tarieven voor betaald parkeren moeten acceptabel zijn. Het Texelvignet is een uniek instrument om mensen te ont-stressen bij het parkeren. Men hoeft immers niet meer op te letten of men wel voldoende geld in de parkeermeter heeft gedaan. Het Texelvignet moet verder ontwikkeld worden primair gericht op het bieden van een gastvrij en relaxed parkeerregime. Daarnaast moeten we de mogelijkheden onderzoeken om via het vignet toegevoegde waarde te bieden aan de mobiliteit op Texel.

¹ Wat is het CROW?

CROW is een onafhankelijke kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte en verkeer & vervoer dat praktisch toepasbare kennis ontwikkelt voor beleidsvoorbereiding, planning, ontwerp, aanleg, beheer en onderhoud. Dit nationale kennisplatform werkt daarvoor samen met uiteenlopende partners, zoals de VNG, Rijkswaterstaat, ANWB en verschillende universiteiten. Het CROW verwerkt deze kennis vaak in richtlijnen. Die hebben geen wettelijke status, maar zijn wel breed geaccepteerd door tal van overheden en instanties.

3.2 Samenvattend beleidskader

Mobiliteit is belangrijk. We willen naar een bestemming en daarbij niet alleen afhankelijk zijn van vervoer per auto. Als je niet over een auto beschikt, wil je goed openbaar vervoer. Voor wie kiest voor een gezonde manier van bewegen, zijn fiets- en wandelmogelijkheden belangrijk. Op Texel kunnen we ons verplaatsen met alle vormen van vervoer. ***Texel is het eiland waar wat te kiezen is!***

1. Bij alles wat we doen, gaan we uit van de Texelse kernwaarden en de zeven Texelprincipes.
2. Innovatie, duurzaamheid en 'Texels eigen' vormen de basis voor de te nemen maatregelen. De gemeente kiest in al haar handelen bewust voor duurzaamheid en innovatie en stimuleert het gebruik van milieuvriendelijk vervoer.
3. Een goede bereikbaarheid is belangrijk vanuit economisch en maatschappelijk oogpunt.
4. De bereikbaarheid zowel naar als op het eiland moet waar nodig worden verbeterd.
5. De gemeente zet in op een duurzaam en veilige (her)inrichting van het wegennet.
6. Texel laat de keuze voor een vervoersvorm over aan de mensen zelf.
7. Auto's worden niet geweerd, maar mensen worden verleid om meer gebruik te gaan maken van de fiets of het openbaar vervoer.
8. Het openbaar vervoer moet betaalbaar blijven en eilanddekkend vervoer bieden.
9. We moeten Texel koesteren als fietseiland.
10. De gemeente zet in op betere parkeerfaciliteiten voor auto en fiets.
11. Landschapsvervuiling door overbodige verkeersborden en wegbewijzing moet worden tegengegaan.

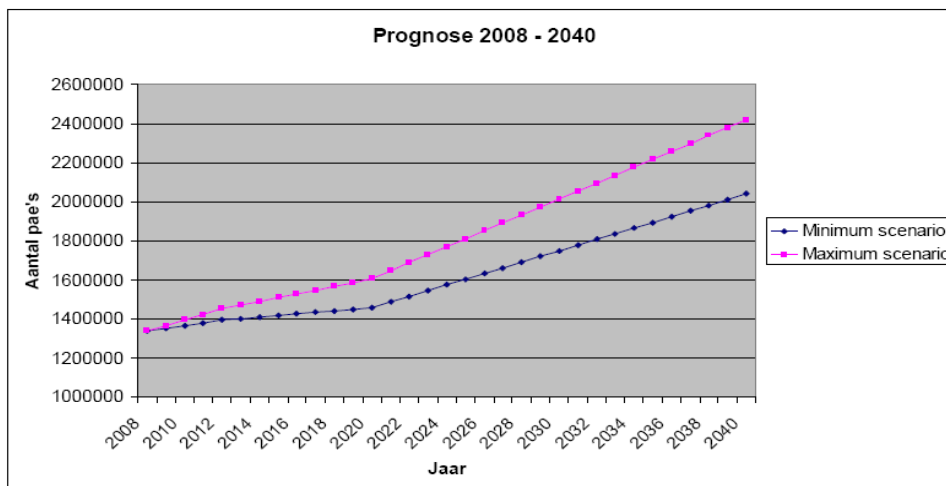
Uit voorgaande richtinggevende conclusies en uitgangspunten is voor Texel is de volgende Texelse mobiliteitsvisie opgesteld. Deze visie vormt de basis voor toekomstige maatregelen op het eiland.

Texel is het Waddeneiland waar wat te kiezen is. Goed bereikbaar voor iedereen, toerist en Texelaar, met welk type vervoer dan ook, dus ook met de auto. De Texelse kernwaarden rust en ruimte, rijkdom aan natuur en cultuurlandschappen, de Texelse identiteit en het specifieke eilandkarakter, bepalen de attractiviteit van het eiland. Daar bloeit het toerisme op en dat is waar Texel zijn populariteit aan ontleent. Die eigen identiteit van Texel moet zonder meer behouden blijven. Daarom moeten we investeren in duurzaamheid en kwaliteit. We moeten zorgen voor goed onderhouden fietspaden en aantrekkelijk openbaar vervoer. We laten de keuze vrij maar gaan inwoners en toeristen stimuleren om zoveel mogelijk gebruik te maken van milieuvriendelijke vervoerwijzen.

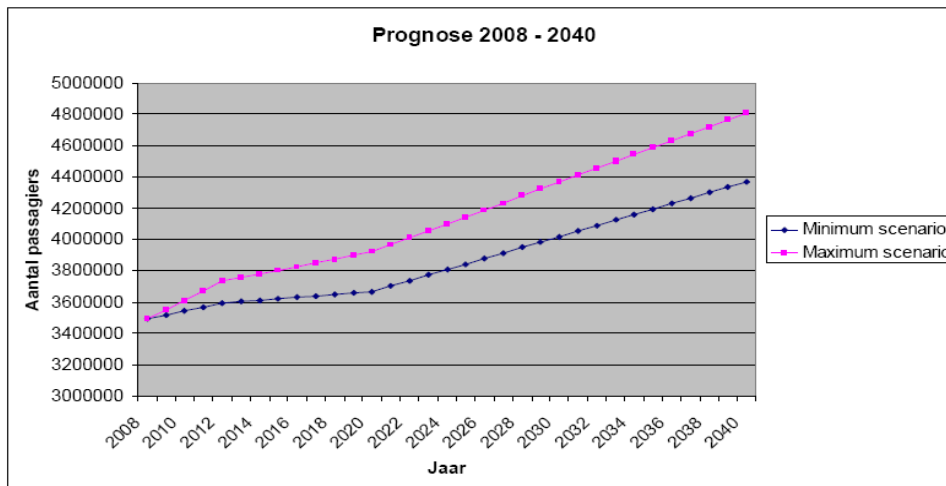
Bijlage 1: Vervoerprognose TESO



Prognose 2040 pae's



Prognose 2040 personen



Bijlage 2: Gesprekken maatschappelijke organisaties

Bij de voorbereiding van het mobiliteitsplan is met de volgende personen en instanties overleg gevoerd:

1. ANBO Texel
2. Dorpscommissie De Cocksdorp
3. Dorpscommissie Den Burg
4. Dorpscommissie De Koog
5. Dorpscommissie De Waal
6. Dorpscommissie Den Hoorn
7. Dorpscommissie Oosterend
8. Dorpscommissie Oudeschild
9. Fietsverhuurbedrijf Van der Linde
10. Gemeentewerken
11. Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier
12. Leerlingenraad OSG
13. LTO afdeling Texel
14. Lokaal onderwijs (OLO)
15. Natuurmonumenten
16. Ondernemersvereniging Den Burg
17. Omring
18. Staatsbosbeheer
19. Stichting Integratie Gehandicapten Texel (SIGT)
20. Stichting Woontij
21. Slegtenhorst transportbedrijf B.V.
22. Schoenmaker Autoschade
23. Taxi en Bus Onderneming Texel (TBO)
24. TESO
25. TexelTours
26. Texels Ondernemers Platform TOP
27. VVV Texel
28. WMO adviesraad

Bijlage 3: Intensiteit Texelse wegennet

