Gemeente Texel

.txl

Raadsbesluit

Nummer **006**

B&W	05-01-2016
Raadscommissie	02-02-2016
Gemeenteraad	17-02-2016

Portefeuillehouder	Huisman

Actieplan Mobiliteit Texel 2016

betreft het vaststellen van het Actieplan mobiliteit Texel 2016.

Doelenboom

Programma	**8**	**Goed wonen, goede bereikbaarheid**

De raad van de gemeente Texel:

gelezen het advies van burgemeester en wethouders;

gehoord de raadscommissie;

Besluit

1. Het Actieplan Mobiliteit Texel 2016 voor nadere uitwerking vast te stellen;
2. De betaalde parkeerzones/parkeerplaatsen op Texel uit te breiden;

Uitvoeren maatregelen in 2016

3. Voor 2016 € 470.000 beschikbaar te stellen, deze kosten te dekken uit de meeropbrengsten Texelvignet/bestemmingsreserve mobiliteit, voor de volgende acties:
   a. Aanpassen entrees Den Burg en De Koog (€ 50.000)
   b. Parkeeronderzoek Den Burg (€ 50.000)
   c. Aanleg invaliden parkeerplaatsen nabij strand (€ 80.000)
   d. Parkeeronderzoek en aanschaf extra parkeerautomaten (€ 280.000)
   e. Voorbereidingskosten fietspad strandslag paal 17 (€ 10.000)

Uitvoeren (structurele) maatregelen voor de jaren 2016 tot en met 2020

4. Voor de jaren 2016-2020 jaarlijks een bedrag van € 205.000 beschikbaar te stellen, deze jaarlijkse kosten te dekken door de storting in de bestemmingsreserve mobiliteit structureel met € 205.000 te verlagen, voor de volgende acties:
   a. Verbeteren van de veiligheid van bestaande fietspaden (€ 35.000)
   b. De aanleg van graskeien (€ 120.000)
   c. Ontwikkeling, communicatie en voorlichting mobiliteit en Texelvignet (€ 50.000)

Onderzoeksmaatregelen nader uitwerken en op een later tijdstip ter besluitvorming voorleggen aan de raad

5. Opdracht te geven de in het Actieplan Mobiliteit voorgestelde onderzoeksmaatregelen voor de jaren 2016-2020 en verder nader uit te werken en daarvoor jaarlijks maximaal € 50.000 beschikbaar te stellen ten laste van de bestemmingsreserve mobiliteit;
6. De uitkomsten van de verschillende onderzoeken met daarin opgenomen de voorgestelde maatregelen op een later tijdstip (planning conform hetgeen opgenomen is in paragraaf 2.3 van het plan) ter besluitvorming inclusief financiële consequenties aan de raad voor te leggen;

Ondertekening

Vastgesteld in de openbare vergadering van 17-02-2016,

De griffier, De voorzitter,

Zaaknummer 961078

Bijlagen

1. Actieplan Mobiliteit Texel 2016

Gelet op

- De Planwet verkeer en vervoer;
- Het Provinciale Verkeer- en Vervoerplan;
- De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

Overwegende

- Dat hiermee het mobiliteitsbeleid voor de jaren 2016-2025 wordt vastgelegd;
- Dat het Texelvignet mede is ingevoerd om met de opbrengsten ervan diverse mobiliteitskwesties op te lossen;
- Dat in het belang van het gebruik van het Texelvignet het noodzakelijk is om jaarlijks blijvend het vignet te promoten;

Gemeente Texel

.txl

Amendement

Raad	17-02-2016
8 Goed wonen, goede bereikbaarheid	
Portefeuillehouder	H. Huisman

Een actieplan tot 2020

In het Actieplan Mobiliteit is een planningshorizon van 10 jaar gebruikt (2016 - 2025). Dat vinden wij te lang.

Toelichting

Het Actieplan Mobiliteit zoals het nu voorligt, beslaat een periode van 10 jaar. Het is gebruikelijk om visie en/of beleid langjarig vast te stellen, maar voor *actieplannen* zoals deze denken wij dat een kortere termijn zou moeten gelden.
Wij vinden dus dat we nu niet moeten besluiten over mobiliteits-acties na 2020 en stellen dus voor om dat in het voorstel en besluit aan te passen.

Dat betekent dus ook dat wij in 2020 het Actieplan Mobiliteit opnieuw kunnen gaan bespreken en eventueel herijken o.b.v. de mobiliteitssituatie op dat moment.

Besluit

1. **Beslispunt 4** als volgt te wijzigen: Daar waar staat 2025 komt te staan: 2020

2. **Beslispunt 5** als volgt te wijzigen:
   Opdracht te geven de in het Actieplan Mobiliteit voorgestelde onderzoeksmaatregelen voor de jaren 2016 - 2020 verder uit te werken en daarvoor jaarlijks maximaal € 50.000 beschikbaar te stellen ten laste van de bestemmingsreserve Mobiliteit.

3. ***Paragraaf 2.3 Planning en middelen*** van het Actieplan Mobiliteit in navolging van punt 1 en 2 van dit besluit jaarlijks aan te passen.

Gemeente Texel

.txl

Actieplan Mobiliteit Texel 2016

Van visie naar actie

Duurzame mobiliteit op Texel

Vastgesteld in de openbare raadsvergadering op 17 februari 2016
Gemeenteblad Texel 2016 nr 31 datum 20-feb-16 Actieplan mobiliteit 2016

Inhoudsopgave

Samenvatting **4**

1. Inleiding **6**
1.1 De mobiliteitsvisie 6
1.2 Gevolgde werkwijze 6
1.3 Leeswijzer 6

2. Van visie naar actie **8**
2.1 Echt Texels en Texels eigen 8
2.2 Speerpunten en maatregelen 8
2.2.1 Bereikbaarheid van Texel 8
2.2.2 Stimulering duurzame mobiliteit 9
2.2.3 Texel fietseiland 10
2.2.4 Betaalbaar Texels openbaar vervoer 12
2.2.5 Veilige en logische inrichting van wegen 12
2.2.6 Parkeren 14
2.2.7 Ruiter-, wandel- en mountainbikepaden 16
2.3 Planning en middelen 16

3 Bekostiging benodigde maatregelen **18**
3.1 Verschillende mogelijkheden 18
3.1.1 Verhogen toeristenbelasting 18
3.1.2 Invoeren belasting op dagtoerisme 18
3.1.3 Verhogen OZB 18
3.1.4 Verhogen inkomsten uit parkeren 19
3.2 Texelvignet 19

Bijlage 1: Voordelen gebruik waterstof **22**

Bijlage 2: Vervoerprognose TESO **24**

Bijlage 3: Gesprekken maatschappelijke organisaties **26**

Bijlage 4: Zomerintensiteit Texelse wegennet **28**

Samenvatting

Op 17 juni 2015 heeft de raad de Mobiliteitsvisie Texel 2015-2025 vastgesteld. In deze visie zijn de uitgangspunten voor duurzame mobiliteit op Texel opgenomen. Vervolgens is in samenspraak met een brede maatschappelijke vertegenwoordiging van Texel het Actieplan Mobiliteit Texel 2016 opgesteld. In dit Actieplan worden de maatregelen beschreven welke noodzakelijk zijn op de vastgestelde doelen te realiseren. Door het vaststellen van zowel de Mobiliteitsvisie als het Actieplan Mobiliteit wordt het mobiliteitsbeleid voor de jaren 2016-2020 vastgelegd.

In het Actieplan Mobiliteit Texel 2016 zijn de volgende maatregelen opgenomen welke de komende 10 jaar zullen worden uitgevoerd: verbeteren bereikbaarheid Texel, stimuleren duurzame vormen van mobiliteit, betere parkeerfaciliteiten, meer en veiligere fietspaden, betaalbaar openbaar vervoer, veilige en logische inrichting van wegen en goede overdekte fietsenstallingen.

Om deze maatregelen te bekostigen is geld nodig. De gemeente kan haar inkomsten op 3 manieren beïnvloeden: verhogen OZB, verhogen toeristenbelasting of door het verhogen van de parkeeropbrengsten. Zowel toeristen als Texelaars zijn overwegend positief over het Texelvignet. De gemeente ziet samen met een groot aantal maatschappelijke organisaties het Texelvignet als financieringsbron van de mobiliteit. Op deze wijze betalen weggebruikers, zowel inwoner als toerist, mee aan de verbeteringen van de mobiliteit op Texel. Het Texelvignet is in het verleden mede ingevoerd om met de opbrengsten ervan diverse mobiliteitskwesties op te lossen. De opbrengsten komen ten gunste van de bestemmingsreserve mobiliteit. Uit deze reserve worden de benodigde maatregelen bekostigd.

Om het Texelvignet succesvol in te voeren, worden een aantal aanpassingen doorgevoerd. Vanaf 2017 verdwijnt het fysieke vignet en wordt de mogelijkheid geboden het vignet elektronisch aan te schaffen. Naast online aanschaf wordt het eveneens mogelijk het vignet aan te schaffen bij de nog nieuw te plaatsen parkeerautomaten. Bij de invoering van het digitale vignet wordt naast een jaarkaart welke ook daadwerkelijk een jaar geldig is ook de mogelijkheid geboden en dag- of weekkaart aan te schaffen. Het vignet wordt geldig in alle dorpen en ook op de strandslagen, waardoor er geen onderscheid meer is in betaald parkeren tussen de dorpen op het eiland.

Het Actieplan Mobiliteit Texel 2016 is tot stand gekomen in overleg met een brede maatschappelijke vertegenwoordiging op het eiland.

1. Inleiding

Het voorliggende Actieplan Mobiliteit Texel 2016 vormt, samen met de Mobiliteitsvisie Texel 2015, het Mobiliteitsplan voor Texel. In dit Actieplan Mobiliteit worden de benodigde maatregelen om de doelen uit de visie te realiseren, nader uitgewerkt. Tevens wordt beschreven op welke wijze deze maatregelen bekostigd kunnen worden.

1.1 De mobiliteitsvisie

De basis voor het opstellen van dit Actieplan Mobiliteit, vormt de Mobiliteitsvisie die in juni 2015 door de gemeenteraad is vastgesteld.

De visie op het gebied van mobiliteit voor Texel luidt:

> 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.

Deze visie vormt de basis voor de nadere uitwerking van de benodigde maatregelen om de doelen uit de visie te kunnen behalen.

1.2 Gevolgde werkwijze

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

- Brainstormsessie gemeenteraad (mei 2011);
- Opstellen knelpuntenanalyse (juni 2012) in samenwerking met dorpscommissies, VVV, TESO, SIGT, Veilig Verkeer Nederland en TOP;
- Introductiecursus verkeerskunde samen met dorpscommissies en eilandondernemers (mei 2014);
- Beeldvormende bijeenkomst, naar aanleiding waarvan onderwerpen zijn opgenomen en uitgewerkt in de mobiliteitsvisie (mei 2014);
- Overleg met maatschappelijke organisaties voor nadere specificatie van de problematiek (juli - september 2014);
- Plenair overleg met een brede vertegenwoordiging van maatschappelijke organisaties op het eiland, waaronder: dorpscommissies, ondernemersverenigingen, TOP, JONT, VVV, TESO en Krim (november 2015).

De resultaten van alle gesprekken en de beeldvormende avond zijn in dit rapport verwerkt.

1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 ‘van visie naar actie’ gaat in op de benodigde maatregelen om de gestelde doelen in de Mobiliteitsvisie te realiseren. Er wordt onderscheid gemaakt tussen maatregelen op het gebied van duurzaamheid, fietsen, parkeren, openbaar vervoer, bereikbaarheid en veilige inrichting. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op welke wijze de maatregelen bekostigd kunnen worden en vindt een uitwerking plaats van de voorkeursvariant. In paragraaf 2.3 is een overzicht opgenomen van de benodigde maatregelen.

2. Van visie naar actie

In dit hoofdstuk worden de speerpunten die voortvloeien uit de Mobiliteitsvisie op hoofdlijnen nader uitgewerkt in maatregelen en benodigde middelen.

2.1 Echt Texels en Texels eigen

Om de visie te vertalen in speerpunten en concrete maatregelen, is van belang de specifieke Texelse situatie als uitgangspunt te nemen. Maatregelen kunnen niet zomaar overgenomen worden van andere gebieden. Bij het bepalen van de speerpunten en maatregelen op het gebied van mobiliteit, zal ook de unieke Texelse situatie als toeristisch eiland met een waardevol landschap in ogenschouw genomen moeten worden. Maatregelen zullen beoordeeld worden aan de hand van de Texelse Kernwaarden en de Texelprincipes.

Auto's kunnen relatief eenvoudig en betaalbaar worden meegenomen naar het eiland. Dit maakt Texel uniek ten opzichte van de andere Waddeneilanden. Om de verschillende vormen van mobiliteit te ondersteunen, is het belangrijk om ook de voorzieningen hiervoor op orde te hebben. De basis voor parkeren blijft het Texelvignet. Voor houders van een invalidenkaart verandert er niets; zij kunnen gratis blijven parkeren op de daarvoor bestemde plaatsen.

Texel heeft innovatie en duurzaamheid hoog in het vaandel staan. Er is de afgelopen jaren sterk ingezet op verduurzaming van het eiland. Ook in de komende jaren gaan we hiermee door. We verleiden mensen om hun auto vaker te laten staan en gebruik te maken van de (elektrische) fiets of het openbaar vervoer. Dagtoeristen zullen worden aangemoedigd om hun auto in Den Helder te laten staan en op het eiland gebruik te maken van meer duurzame vervoersvormen.

Op Texel zijn er veel fietspaden (van verschillende eigenaren) aanwezig. Texel kreeg als enige gemeente 5 sterren van de Fietsersbond. Hier zijn we trots op en we willen de kwaliteit van de fietspaden en alles wat daarmee samenhangt ook richting de toekomst borgen, en waar mogelijk nog beter maken.

De specifieke eilandsituatie is van invloed op de benodigde parkeermaatregelen. In de drukke zomerperiode worden er andere eisen gesteld dan in de rustigere winterperiode. Daarnaast moet ook rekening gehouden worden met het feit dat de weekenden vaak ook druk zijn.

2.2 Speerpunten en maatregelen

2.2.1 Bereikbaarheid van Texel

De bereikbaarheid van Texel is van groot belang voor de economie van het eiland. Ook richting de toekomst met een verwachte toename van het autoverkeer, zal een goede bereikbaarheid van Texel gewaarborgd moeten blijven.

Wat gaan we doen?

Met name de verbinding tussen het Kooypunt en de veerhaven in Den Helder vormt een aandachtspunt, waarbij de provinciale weg N250 door Den Helder een beperkende factor is. Reeds in 1998 is in opdracht van de gemeente Den Helder door Haskoning een rapport opgesteld waarin dit knelpunt ook naar voren komt en waarin oplossingen worden aangedragen. Doelstelling is om te zorgen dat deze regionale verbinding, welke essentieel is voor een goede bereikbaarheid van Texel, te verbeteren. We gaan In gesprek met gemeente Den Helder en provincie Noord-Holland om te komen tot een soepele doorstroming van het verkeer door Den Helder.

Wat is hiervoor nodig?

In eerst instantie is hier ambtelijke inzet voor nodig en leveren wij ambtelijke uren. Afhankelijk van de uitkomst van de gesprekken en de benodigde maatregelen, kan Texel gevraagd worden een bijdrage te doen. Op dit moment kan niet ingeschat worden of dit gevraagd wordt en hoe deze bijdrage eruit zal zien.

2.2.2 Stimulering duurzame mobiliteit

In de visie is opgenomen dat we mensen willen verleiden om op Texel de auto vaker te laten staan en gebruik te maken van meer duurzame vormen van vervoer. Texel wil voorloper blijven op het gebied van innovatieve, duurzame mobiliteitsontwikkelingen. Denk bijvoorbeeld aan de deelauto en rijden op groen gas of waterstof.

Wat gaan we doen?

Om mensen te stimuleren om de auto al in Den Helder te laten staan, gaan we samen met TESO en de gemeente Den Helder de mogelijkheden onderzoeken van de aanleg van een parkeergarage en carpoolplekken in Den Helder.

Op Texel zijn in het verleden al diverse oplaadstations voor elektrische auto's gerealiseerd. Op alle grote parkeerterreinen, inclusief de strandslagen, kunnen elektrische auto's worden opgeladen. Het gebruik van duurzame (elektrische) auto's zal nog verder worden gestimuleerd door het gebruik ervan te vereenvoudigen. Zo wordt het aantal parkeerplaatsen met oplaadpunt verder uitgebreid.

Op dit moment wordt in het land geëxperimenteerd met zowel CNG (Compressed Natural Gas), als waterstof, als brandstof voor auto's. CNG is regulier aardgas wat onder een hoge druk van 250 bar samengeperst wordt, waardoor het compact opgeslagen kan worden in cilinders.
Het gebruik van waterstof heeft voordelen ten opzichte van elektrisch vervoer. Zo kan er sneller worden geladen en is de actieradius groter (zie bijlage 2 voor nadere informatie over de voordelen van het gebruik van waterstof als brandstof voor auto's). Om Texel blijvend als duurzaam en innovatief eiland op de kaart te zetten, zal binnen de planperiode van dit mobiliteitsplan de mogelijkheid voor een waterstof en/of CNG tankstation op Texel worden onderzocht.

Wat is hiervoor nodig?

- **Parkeergarage en carpoolplekken Den Helder**

Betreft met name ambtelijke capaciteit ten behoeve van afstemming. Het lijkt niet voor de hand te liggen dat de gemeente Texel financieel gaat bijdragen aan de realisatie van een parkeergarage in Den Helder.

- **Uitbreiden oplaadpunten op parkeerplaatsen**

In eerste instantie betreft het hier de inzet van ambtelijke uren om te bepalen waar extra oplaadpunten gerealiseerd gaan worden. Vervolgens is met de daadwerkelijke realisatie een bedrag gemoeid van ca. € 5.000 per oplaadpunt.

- **CNG/Waterstof station**

Op dit moment lijkt de realisatie van een waterstof tankstation door de gemeente Texel in verband met de hoge kosten niet realistisch. De toekomstige ontwikkelingen hieromtrent zullen worden gevolgd. Mocht blijken dat in de (nabije) toekomst wel mogelijkheden zijn, dan zal dit nader worden uitgewerkt.

De mogelijkheden om op Texel een CNG tankstation te realiseren zullen worden onderzocht. Wellicht bestaat de mogelijkheid om gebruik te maken van de CNG leiding die aangelegd is om de nieuwe TESO boot van gas te voorzien. Samenwerking met andere partijen (ondernemers) zal gezocht worden om de mogelijkheden en de benodigde middelen te bepalen. Op dit moment is niet goed in te schatten welke kosten hier voor de gemeente Texel mee gemoeid zijn.

2.2.3 Texel fietseiland

Alles zal in het werk worden gesteld om Texel als fietseiland met 135 kilometer fietspad blijvend op de kaart te zetten, en waar dat gewenst is nieuwe fietspaden aan te leggen. Uitgangspunt bij het aanleggen van nieuwe fietspaden is dat deze passen in het landschap, met inachtneming van de Texelse Kernwaarden en de Texelprincipes.

Het gebruik van elektrische fietsen is flink gestegen. Van belang is dat de fietspaden breed genoeg zijn, goed onderhouden worden en er voldoende stallingmogelijkheden en oplaadpunten in de dorpen zijn. Het aantal voorzieningen voor fietsers, zoals de aanwezigheid van bankjes en fietsservicepunten, zal verbeterd worden.

Wat gaan we doen?

Uitgangspunt voor de komende jaren van het in 2009 vastgestelde Fietspadenplan, is het voortzetten en waar nodig verbeteren (van het onderhoud) van de aanwezige fietspaden. Behoudens het fietspad naar paal 17, zijn alle in het plan voorgestelde maatregelen op de prioriteitenlijst uit dat plan afgerond. Maatregelen in willekeurige volgorde.

- **Fietspad strandslag paal 17**

Dit betreft een nieuw aan te leggen fietspad vanaf de Ruijslaan naar strandslag paal 17. Deze verbinding geeft vanaf de Ruijslaan toegang tot Ecomare en het strand bij Paal 17. Beide locaties trekken veel bezoekers die met verschillende soorten voertuigen -of te voet- naar deze locaties komen.

- **Fietspad Redoute - Den Hoorn**

Dit nieuwe pad moet aansluiten op het fietspad langs de Redoute en via de binnendijk naar Den Hoorn leiden. Ten behoeve van de fietsveiligheid dient een nader onderzoek plaats te vinden voor een veilige oversteek van de (provinciale) Pontweg.

- **Fietspad Texelse Duinen**

Dit is een zuidelijk gelegen fietspad tussen strandslag paal 12 en de Mokweg. Dit betreft een nieuw aan te leggen fietspad van ca. 4 km. Door het aanleggen van dit fietspad wordt een rondrit over Texel gesloten.

- **Fietspad Zanddijk**

Het fietspad langs de Zanddijk is een recreatieve route die veel gebruikt wordt. Het fietspad is echter aan een upgrading toe; het is te smal en de kwaliteit laat te wensen over. Samen met de eigenaar Staatsbosbeheer zal een plan opgesteld worden op welke wijze het fietspad kan worden verbeterd.

- **Fietspad Eierlands Kanaal**

Dit betreft een aan te leggen fietspad langs het Eierlands Kanaal, tussen De Cocksdorp en de Zaandammerdijk. Zo ontstaat een extra noord-zuidverbinding waardoor het voor fietsers mogelijk wordt de Hoofdweg, waar geen vrij liggend fietspad is, te mijden.

- **Fietspad Bolwerk**

Dit betreft het doortrekken van het fietspad Redoute naar de haven van Oudeschild, waarbij aan het begin van het dorp nog een verkeersremmer moet worden geplaatst.

- **Fietspad Schilderweg**

Dit is het fietspad langs de Schilderweg door het industrieterrein in Oudeschild.

- **Verbeteren fietsparkeren**

Om fietsende bezoekers van Texel nog beter te faciliteren, worden de mogelijkheden om elektrische fietsen veilig te kunnen stallen en tegelijkertijd op te laden, uitgebreid. Het betreft hier overdekte, goed geoutilleerde fietsenstallingen in Den Burg en De Koog. De fietsenstallingen in de overige dorpen krijgen een upgrade.
Verder wordt ook het aantal plaatsen uitgebreid waar fietsen kunnen worden opgeladen. In overleg met ondernemers worden geschikte locaties bepaald voor de plaatsing van 20 extra laadpunten.

- **Beheer en onderhoud bestaande fietspaden**

Texel heeft zo'n 135 kilometer fietspad. Goed onderhouden fietspaden zijn essentieel. Een groot gedeelte van de fietspaden is in beheer bij de gemeente Texel. Daarnaast hebben Staatsbosbeheer en Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier fietspaden in beheer en eigendom.

Om een verbeterslag te kunnen realiseren in het beheer, zullen alle bestaande fietspaden, dus ook die in beheer zijn bij Staatsbosbeheer en Hoogheemraadschap, vanaf 2016 vaker worden schoongemaakt. Fietspaden in het bos worden frequenter geveegd, zodat dennenappels geen obstakels meer vormen en de buitendijkse paden langs de oostkant van Texel worden vaker ontdaan van de vele oesters en schelpen om de kans op lekke banden te verkleinen.

Naast frequentere schoonmaak zal ook het onderhoud van de bestaande paden moeten worden bekeken. Uit inventarisatie zal moeten blijken welke paden onderhoud nodig hebben en welke middelen hiervoor beschikbaar zijn bij de betrokken partijen.

Wat is hiervoor nodig?

- **Aanleg nieuwe fietspaden**

Voor de aanleg van nieuwe fietspaden zijn naast ambtelijke uren ook middelen nodig voor de daadwerkelijke realisatie. De totale kosten voor de realisatie van alle nieuwe paden worden ingeschat op zo'n 10,5 miljoen euro. Vanzelfsprekend zal gezocht worden naar subsidies en andere vormen van (aanvullende) financiering. Bij het opstellen van de projectplannen voor de fietspaden zal dit nader worden uitgewerkt.

- **Verbeteren mogelijkheden opladen fiets en fietsparkeren**

Met name in de dorpen De Koog en Den Burg zullen de mogelijkheden om fietsen op te laden en te parkeren verbeterd worden. De kosten die gemoeid zijn voor het verbeteren van fietsparkeren zijn afhankelijk van de gekozen locatie en oplossing. In overleg met lokale ondernemers zullen de mogelijkheden verder verkend worden. Het is op dit moment nog niet mogelijk om hier concrete bedragen op te nemen.
De kosten voor de aanleg van een 20-tal openbare oplaadpunten voor fietsen bedragen ca. € 30.000.

- **Verbeteren beheer en onderhoud bestaande paden**

De bestaande fietspaden zullen vaker geveegd worden zodat deze veilig gebruikt kunnen worden. Dit geldt met name voor de fietspaden in het Nationaal Park en achter de waddenzeedijk. De kosten die hiermee gemoeid zijn bedragen jaarlijks zo'n € 35.000 euro.

- **Texelse Rijwielhulpkist**

Allereerst zal bepaald moeten worden waar het wenselijk is om een Texelse rijwielhulpkist te plaatsen, wat enkele ambtelijke uren inzet met zich mee zal brengen. De kosten voor de kist wordt ingeschat op een paar honderd euro. Daarnaast zal jaarlijks een bedrag nodig zijn voor beheer en onderhoud van de kisten.

2.2.4 Betaalbaar Texels openbaar vervoer

Openbaar vervoer op Texel is essentieel voor de leefbaarheid van de buitendorpen. Ook de vele toeristen die Texel jaarlijks bezoeken maken gebruik van het openbaar vervoer. Doel is om op heel Texel een betaalbaar openbaar vervoer systeem te hebben en te houden.

Wat gaan we doen?

Eind 2014 is de Texelhopper gestart voor een pilotproject van twee jaar. Uitgangspunt is vraaggestuurd in plaats van aanbodgestuurd openbaar vervoer; maatwerk dus. De bedoeling is dat reizigers gebruik kunnen maken van de huidige moderne communicatiemiddelen voor het plannen en boeken van een reis met het openbaar vervoer.

Wat is hiervoor nodig ?

De uitkomsten van de proef met de Texelhopper vormen de basis voor toekomstig vraaggestuurd openbaar vervoer op Texel. Op dit moment is nog niet duidelijk wat de uitkomsten zijn en wat de (financiële) consequenties voor de gemeente Texel zijn.

2.2.5 Veilige en logische inrichting van wegen

Op Texel willen we ons veilig kunnen verplaatsen. Verkeersveiligheid is daarom een belangrijk onderdeel van ons Mobiliteitsbeleid. Doel is om de wegen zo veilig mogelijk te maken met een verlichting en inrichting die zodanig is dat het gewenste verkeersgedrag logisch is. Bij voorkeur met zo min mogelijk verkeersborden. Het wordt voor verkeersdeelnemers eenvoudiger om veilig van de weg gebruik te maken. Hiervoor sluiten we aan bij de richtlijnen van het CROW. Het verminderen van het aantal verkeersborden sluit ook goed aan bij de Texelprincipes. Voor alle in dit plan genoemde maatregelen geldt dat ze alleen zullen worden uitgevoerd als deze een toename van de verkeersveiligheid tot gevolg hebben.

Wat gaan we doen?

- **Inrichting en gewenste snelheid**

In 1999 zijn de Texelse wegen gecategoriseerd[1] volgens de toenmalige richtlijnen van het CROW. In de loop der jaren zijn deze richtlijnen gewijzigd op basis van ervaring en nieuwe inzichten. Voor Texel hebben deze nieuwe richtlijnen met name consequenties voor de verbindingswegen (gebiedsontsluitingswegen) tussen de dorpen. De veranderingen spitsen zich vooral toe op de inrichting van de weg in relatie tot de omgeving, gebruik van de weg en de gewenste snelheid. Uitgangspunt is het verhogen van de verkeersveiligheid en het voorkomen van potentiële conflicten. Nader onderzoek naar de inrichting van de wegen in relatie tot de gewenste snelheid is nodig om te kunnen bepalen welke concrete (inrichtings)maatregelen uitgevoerd zouden moeten worden.

- **Verkeersborden verwijderen**

De veelheid aan verkeersborden, in zowel het buitengebied als in de dorpen, draagt niet bij aan de schoonheid van ons eiland. Deels zijn de borden noodzakelijk, maar deels ook niet. In 2014 is onderzocht welke borden wettelijk/juridisch noodzakelijk zijn en welke niet. Niet-noodzakelijke borden zijn verwijderd.

In 2017 wordt nog een keer specifiek onderzocht welke consequenties de inrichting van de wegen in relatie tot de gewenste snelheid hebben voor de benodigde bebording, en zal nadere besluitvorming hieromtrent plaatsvinden.

[1] Wegcategorisering is het opstellen van een visie op een verkeersveilig wegennet, met een voor weggebruikers herkenbare inrichting. Personen en goederen kunnen vlot, veilig en efficiënt verplaatst worden over dit wegennet, rekening houdend met de leefbaarheid.

- **Aanleg graskeien**

De afgelopen jaren zijn er langs veel wegen graskeien aangelegd. Mede door de steeds groter wordende landbouwmachines en het daardoor toegenomen gebruik van de wegbermen, wordt voorgesteld meer gebruik te maken van graskeien. Het blijkt een goede maatregel om enerzijds de wegen niet breder te maken, zodat ze het Texelse karakter behouden en anderzijds toch te zorgen dat ze veilig genoeg zijn. Daarnaast zorgen graskeien ervoor dat de bermen niet stuk worden gereden, zodat minder onderhoud nodig is. In het verleden is al een groot aantal wegen voorzien van bermverharding met graskeien. Voorgesteld wordt de aanleg van graskeien te intensiveren.

- **Aanpassen Nieuwlanderweg en Postweg**

Het gebruik van de Nieuwlanderweg en de Postweg is de afgelopen jaren als gevolg van de ontwikkelingen in en rond De Cocksdorp toegenomen. Onderzocht zal worden op welke wijze deze wegen aan de gestegen verkeersdruk kunnen worden aangepast. Verkeersspreiding naar het noordelijk eilanddeel over de Hoofdweg is niet wenselijk, temeer omdat er langs deze weg geen fietspad ligt en de kans op onveilige situaties hierdoor toeneemt.

- **Aanpassen entrees Den Burg en De Koog**

Voorgesteld wordt de entrees van Den Burg en De Koog te herinrichten. In Den Burg zullen de toegangen vanaf de ringweg (Emmalaan, Bernhardlaan en Beatrixlaan) worden aangepast om ervoor te zorgen dat automobilisten logischerwijs doorrijden op de ring en niet Den Burg verder binnenrijden. Het betreft de entrees van de Elemert, het Schilderend/Wilhelminalaan en de Kogerstraat.

Voor De Koog zal de entree vanaf de Pontweg, nabij het voormalige VVV-kantoor, heringericht worden. In het verleden zijn hiervoor ook al plannen en ideeën uitgewerkt, maar niet gerealiseerd. De oude plannen en ideeën worden opnieuw bekeken en geactualiseerd. Deze ontwikkeling maakt mede onderdeel uit van het project Planet Texel De Koog.

Wat is hiervoor nodig?

- **Inrichting en gewenste snelheid**

Nader onderzoek naar de inrichting van de wegen in relatie tot de gewenste snelheid. Hiervoor is een bedrag van € 25.000 benodigd.

- **Verkeersborden verwijderen**

Betreft in eerste instantie alleen ambtelijke uren. Afhankelijk van de uitkomsten van de studie naar de inrichting van wegen in relatie tot de gewenste snelheid, kunnen aanvullende maatregelen nodig zijn.

- **Aanleg graskeien**

Tot 2020 is jaarlijks een bedrag van € 220.000 benodigd voor de aanleg van graskeien. In de huidige begroting is een bedrag van € 100.000 beschikbaar waardoor er tot 2020 jaarlijks een extra bedrag van € 120.000 benodigd is.

- **Aanpassen Nieuwlanderweg en Postweg**

Onderzoek naar de gewenste inrichting van de wegen in verband met de toegenomen verkeersdruk. Dit vraagt een budget van € 20.000

- **Aanpassen entrees Den Burg en De Koog**

Voor het aanpassen van de entrees van Den Burg en De Koog is een bedrag benodigd van € 50.000

2.2.6 Parkeren

De komende jaren zullen we het parkeren beter faciliteren zonder het eilandbeeld te verstoren. Om overlast voor inwoners als gevolg van rondrijdende auto's die een parkeerplek zoeken te voorkomen, en de toerist beter te bedienen, gaan we onderzoeken hoe we het parkeren in Den Burg beter kunnen organiseren. We gaan onderzoeken of ondergronds parkeren een oplossing kan bieden voor het tekort aan parkeerplaatsen in Den Burg, met name aan de noordkant van het dorp waar de vraag het grootst is. Ook herinrichting van bestaande parkeerterreinen, dubbellaags parkeren en uitbreiding van het aantal parkeerterreinen waar met het Texelvignet kan worden geparkeerd, zal worden onderzocht.
Om de doorstroming op parkeerterreinen bij de supermarkten in het centrum te vergroten, zal de maximale parkeerduur op deze terreinen worden verkort tot 1 uur. Op de terreinen die iets verder van het centrum liggen, geldt deze beperking niet en kan zonder tijdslimiet worden geparkeerd met het Texelvignet.

Niet alleen voor Den Burg wordt bekeken waar verbeteringen zijn aan te brengen. Ook zullen we onderzoeken welke parkeermaatregelen kunnen worden getroffen in de buitendorpen.

Wat gaan we doen?

- **Herinrichting parkeerterrein Vogelenzang**

Het parkeerterrein Vogelenzang is in de jaren 70 aangelegd. Naar de maatstaven van nu is de inrichting niet efficiënt; met een andere inrichting kunnen er veel meer auto's worden geparkeerd. Voorgesteld wordt om dit parkeerterrein van een tweede laag te voorzien: 1 half verdiept en de andere daarboven. De parkeercapaciteit dichtbij het centrum zal hierdoor nagenoeg verdubbelen. Door de eerste laag half verdiept aan te leggen, valt de hoogte van de tweede laag mee. Daarnaast is het parkeerterrein rondom omgeven door bebouwing, zodat de uitstraling naar de omgeving minimaal zal zijn.

- **Vergroten parkeercapaciteit Den Burg-Noord**

Via het noorden van Den Burg komen de meeste auto's het dorp binnen. Het ligt voor de hand om op deze locatie de parkeercapaciteit te vergroten. Nader onderzoek is noodzakelijk om te kunnen beoordelen op welke wijze de parkeercapaciteit op deze locatie kan worden vergroot. Bij het nader uitwerken hiervan zal ook het parkeerterrein Garage Grisnigt worden meegenomen, zodat er op deze locatie een totaaloplossing komt.

- **Parkeervoorziening Den Burg-Zuid**

Na de sloop van de voormalige LTS is op deze locatie een tijdelijke parkeervoorziening aangelegd die duidelijk voorziet in een behoefte. Zeker in de drukke zomerperiode wordt er veelvuldig gebruik van gemaakt.
In het gebied Den Burg-Zuid spelen diverse ontwikkelingen. Om het parkeren in dit gebied goed te regelen zal een plan worden uitgewerkt om de gewenste parkeervoorziening zo goed mogelijk in te passen.

- **Parkeren in De Koog**

In De Koog is de wens om het parkeren bij het strand beter mogelijk te maken. Het parkeerterrein aan De Nikadel heeft voldoende plaatsen ook in de zomer, maar de afstand tot het strand is aanzienlijk. Er zal nader onderzoek plaatsvinden naar de mogelijkheden het parkeren nabij het strand beter te faciliteren.

- **Parkeren invaliden nabij strand**

Texel is een gastvrij eiland en heeft de voorzieningen voor mindervalide bezoekers op orde. Op dit moment heeft elke strandslag een aantal parkeerplaatsen zo dicht mogelijk bij het strand. Dit neemt echter niet weg dat de afstand van deze plekken tot het strand soms best groot is. Samen met Staatsbosbeheer wordt onderzocht of het mogelijk is om de plaatsen voor mindervalide bezoekers nog dichter bij een strandslag te realiseren

- **Efficiënter gebruik bestaande capaciteit**

Naast het aanleggen van nieuwe parkeerplaatsen worden maatregelen getroffen om de bestaande plaatsen zo efficiënt mogelijk te gebruiken. Het komt vaak voor dat mensen zoekend rondrijden, terwijl er in de directe omgeving voldoende plaatsen vrij zijn. Dit speelt met name rond de parkeerplaatsen in Den Burg. Naast het uitbreiden van plaatsen wordt daarom voorgesteld om in de omliggende straten parkeren met het Texelvignet met een beperkte tijdsduur (maximaal 1 uur) mogelijk te maken. Deze beperkte tijdsduur geldt niet voor de bewoners van de betreffende straten; zij kunnen met een bewonersvergunning hun auto daar met Texelvignet onbeperkt laten staan. Op deze wijze is de doorstroming gewaarborgd en wordt de beschikbare parkeercapaciteit zo efficiënt mogelijk gebruikt. Door deze maatregel komt het verschil tussen de twee soorten Texelvignetten te vervallen: iedereen met een Texelvignet heeft dezelfde rechten. Hierdoor kunnen ook de verkeersborden waarop het verschil tussen de soorten vignetten wordt uitgelegd, verdwijnen.

Om de bestaande en nieuwe parkeerterreinen zo efficiënt mogelijk te gebruiken, is een goede verwijzingsroute noodzakelijk. Onderzocht zal worden op welke wijze dit het best kan worden gerealiseerd. De noodzakelijke aanlegkosten zijn afhankelijk van de uitkomsten van dit onderzoek. In dit onderzoek zal tevens de mogelijkheid meegenomen worden om in de drukke zomermaanden een voorziening aan te brengen om de parkeerpieken op te kunnen vangen (conform het Texelprincipe: bloesem in het seizoen).

- **Parkeerautomaten**

Om er zorg voor te dragen dat het Texelvignet en de mogelijkheden ervan bij een breed publiek bekend is, wordt de voorlichting en communicatie hierover sterk verbeterd. Het aantal parkeerplaatsen op het eiland waar het Texelvignet gebruikt kan worden wordt uitgebreid. Een nadere uitwerking hiervan vindt plaats in 2016. Voor deze uitbreiding is het noodzakelijk om extra parkeerautomaten aan te schaffen. De wens bestaat om in de nabije toekomst het Texelvignet ook digitaal op kenteken beschikbaar te maken. Bij het aanschaffen van extra parkeerautomaten, zal met deze wens rekening gehouden worden.

Wat is hiervoor nodig?

- **Parkeeronderzoek Den Burg**

Het hele parkeervraagstuk van Den Burg (parkeerterrein Vogelenzang, vergroten parkeercapaciteit Den Burg Noord en parkeervoorzieningen Den Burg Zuid) zal integraal worden onderzocht. Parkeervraag en mogelijke oplossingen zullen in kaart gebracht worden. Dit onderzoek zal resulteren in schetsontwerpen welke de basis vormen voor nadere uitwerking op een later tijdstip. Voor dit uitgebreide onderzoek is een bedrag van € 50.000 benodigd.

- **Parkeeronderzoek De Koog**

Er is een bedrag van € 25.000 benodigd om de mogelijkheden van parkeren nabij het strand in De Koog nader te onderzoeken.

- **Parkeren invaliden nabij strand**

Met de voorbereiding en uitvoering van de realisatie van invaliden-parkeerplaatsen nabij het strand is een bedrag van € 80.000 benodigd.

- **Parkeerautomaten**

Onderzocht wordt welke parkeermaatregelen in de buitendorpen en op de parkeerterreinen nabij het strand genomen moeten worden inclusief de planvorming. Tevens zullen extra parkeerautomaten aangeschaft worden. Voor onderzoek en aanschaf automaten is een bedrag van € 280.000 gemoeid.

- **Texelvignet**

Een goede voorlichting en communicatie met betrekking tot het Texelvignet is noodzakelijk om het product goed in de markt te zetten. Hiervoor is een bedrag van € 50.000 per jaar benodigd.

2.2.7 Ruiter-, wandel- en mountainbikepaden

Op Texel zijn veel ruiter- en wandelpaden. De gewenste ruiterverbinding tussen Den Burg en De Dennen en een (doorgaande) route in polder Waalenburg zal gerealiseerd worden.

Wat gaan we doen?

Laatstgenoemde route wordt meegenomen in het EHS-project Waalenburg van de provincie Noord-Holland. Samen met de ruitervereniging zal worden onderzocht welke route tussen Den Burg en De Dennen het meest geschikt is voor een verbinding. Op dit moment wordt hard gewerkt aan de realisatie van een 100 kilometer lang mountainbikepad. Dit voorziet sterk in een behoefte, omdat het aantal mountainbikers in de afgelopen jaren sterk is gestegen.

De afgelopen jaren zijn er verschillende wandelpaden bij gekomen, zowel rond de dorpen als een nieuwe oost-westverbinding tussen Oosterend en De Slufter. Op dit moment zijn er geen concrete plannen voor de aanleg van extra wandelpaden.

Wat is hiervoor nodig?

- **Ruiterpad Den Burg - Dennen**

Samen met de ruitervereniging zal bekeken worden waar deze route het beste gerealiseerd kan worden. Betreft in eerste instantie ambtelijke uren.

2.3 Planning en middelen

In deze paragraaf wordt per speerpunt de planning en een overzicht van de benodigde financiële middelen weergegeven. De hier genoemde bedragen zijn bruto. Voor veel projecten zal aanvullende financiering in de vorm van subsidies mogelijk zijn.

Speerpunt 1: Bereikbaarheid van Texel

Maatregel	Benodigde financiële middelen	Wanneer uitvoering?
Verbeteren bereikbaarheid veerhaven Den Helder	Geen	2016-2018

Speerpunt 2: Stimulering duurzame mobiliteit

Maatregel	Benodigde financiële middelen	Wanneer uitvoering?
Parkeergarage en carpoolplekken Den Helder	Geen	2016
Uitbreiden oplaadpunten op parkeerplaatsen	€ 5.000 per oplaadpunt	2017
CNG/Waterstof station	Nader te bepalen	2020

Speerpunt 3: Texel fietseiland

Maatregel	Benodigde financiële middelen	Wanneer uitvoering?
Aanleg nieuwe fietspaden	€ 10.500.000	2017-2020
Verbeteren mogelijkheden opladen fietsen en fietsparkeren	€ 30.000	2017
Verbeteren veiligheid bestaande paden	€ 35.000 per jaar	2016-2020

Speerpunt 4: Betaalbaar Texels openbaar vervoer

Maatregel	Benodigde financiële middelen	Wanneer uitvoering?
Instandhouden betaalbaar openbaar vervoer op Texel	PM	Vanaf 2017

Speerpunt 5: Veilige en logische inrichting van wegen

Maatregel	Benodigde financiële middelen	Wanneer uitvoering?
Nader onderzoek inrichting en gewenste snelheid	€ 25.000	2017
Verkeersborden verwijderen	Ambtelijke uren	2018
Aanleg graskeien	Jaarlijks € 120.000	2016-2020
Nader onderzoek aanpassen inrichting Nieuwlanderweg en Postweg	€ 20.000	2018
Aanpassen entrees Den Burg en De Koog	€ 50.000	2016-2017

Speerpunt 6: Parkeren

Maatregel	Benodigde financiële middelen	Wanneer uitvoering?
Parkeeronderzoek Den Burg	€ 50.000	2016
Parkeeronderzoek De Koog	€ 25.000	2017
Parkeren invaliden nabij strand	€ 80.000	2016
Onderzoek en aanschaf extra parkeerautomaten	€ 280.000	2016
Communicatie Texelvignet	€ 50.000 per jaar	2016-2020

Speerpunt 7: Ruiter-, wandel- en mountainbikepaden

Maatregel	Benodigde financiële middelen	Wanneer uitvoering?
Ruiterpad Den Burg – Dennen	Betreft in eerste instantie ambtelijke uren	2017

3 Bekostiging benodigde maatregelen

Om de doelen uit de visie te kunnen realiseren zijn maatregelen nodig zoals beschreven in het vorige hoofdstuk. Voor het uitvoering van de benodigde maatregelen is de komende 10 jaar zo'n 1,5 miljoen euro per jaar nodig.
Elk uitvoeringsplan zal, nadat uit onderzoek duidelijk is geworden welke acties en middelen nodig zijn, eerst ter accordering aan de raad worden voorgelegd.

3.1 Verschillende mogelijkheden

Het bekostigen van de verschillende maatregelen kan op verschillende manieren. Aan elke vorm zitten voor- en nadelen. In dit hoofdstuk worden de verschillende mogelijkheden nader uitgewerkt en wordt ingegaan op de voor- en nadelen.

3.1.1 Verhogen toeristenbelasting

Eén van de mogelijkheden die de gemeente Texel heeft om meer inkomsten te generen, is het verhogen van de toeristenbelasting. Aan het verhogen van de toeristenbelasting zitten echter een aantal nadelen. De kans bestaat dat Texel zich door een hoge toeristenbelasting uit de markt prijst. Het maken van een vergelijking met andere toeristische kustgemeenten is lastig door de verschillende manieren van heffen. Sommige gemeente heffen een percentage, andere een vast bedrag per dag, Texel heeft een maximum gesteld aan het aantal dagen, andere gemeenten hebben dat weer niet. Daarnaast heffen sommige gemeente ook toeristenbelasting per aankomst. In vergelijking met de andere Waddeneilanden heft Texel het hoogste tarief per dag. Daarentegen wordt dit tarief maar voor maximaal 7 dagen geheven, op de andere eilanden worden alle dagen in rekening gebracht.
Het verhogen van de toeristenbelasting treft met name de groep van logiesverstrekkers; zij heffen immers deze vorm van belasting waardoor voor de gast het verblijf bij de logiesverstrekkers duurder wordt. Dit is niet het geval bij de detailhandel of horeca. Het product (een overnachting) van een gedeelte van ondernemend Texel wordt hierdoor duurder. Daarnaast wordt de gast extra belast voor benodigde maatregelen waar ook de inwoners van Texel van profiteren, er is geen sprake van het motto: 'de gebruiker betaalt'.
Indien de toeristenbelasting met 1 cent verhoogd zou worden, levert dat de gemeente zo'n € 24.000 op. Om het benodigde budget van 1,5 miljoen per jaar te realiseren zou het noodzakelijk zijn om de toeristenbelasting te verhogen met zo'n 63 cent waardoor de toeristenbelasting uit zou komen op € 2,33.

3.1.2 Invoeren belasting op dagtoerisme

Een andere manier om de benodigde inkomsten te realiseren is het invoeren van belasting op dagtoerisme. In het verleden is onderzocht of het mogelijk is om belasting op dagtoerisme in te voeren. Conclusie destijds was dat die mogelijkheid er zeker is, en dat de verwachte opbrengst circa € 750.000 zal bedragen. Er zullen dus combinaties met andere mogelijkheden gezocht moeten worden om het benodigde bedrag van 1,5 miljoen euro per jaar te realiseren.
Moeilijkheid bij het invoeren van belasting op dagtoerisme is de heffing ervan, hier is in het verleden al veel over gediscussieerd en het is een complexe aangelegenheid.

3.1.3 Verhogen OZB

Texel heeft in vergelijking met de rest van Nederland een laag OZB tarief. Daarentegen is het gemiddeld inkomen van de Texelaar in vergelijking met de rest van Nederland ook lager, in die zin zou gesteld kunnen worden dat het relatief lage OZB-tarief in balans is met de inkomenspositie van de Texelaar.
Om een beeld te krijgen over de invloed van een verhoging van de OZB op de inkomsten van de gemeente is een berekening gemaakt. Hieruit komt naar voren dat indien het OZB tarief op Texel naar het landelijk gemiddelde gebracht wordt de inkomsten jaarlijks met zo'n 3 miljoen euro toe zullen nemen. Dit zou voor een gezin minimaal een verdubbeling van het huidige tarief betekenen.

Indien de bekostiging van de benodigde maatregelen plaats zou vinden door het verhogen van de OZB, wordt de Texelaar wel erg zwaar belast. Een groot deel van de maatregelen zijn immers noodzakelijk omdat er veel gasten naar het eiland komen. Door de maatregelen te bekostigen middels een verhoging van de OZB worden de lasten op een kleine groep inwoners van Texel afgewenteld, terwijl de gebruikers voor het overgrote deel de gasten zijn.

3.1.4 Verhogen inkomsten uit parkeren

In het geval de benodigde inkomsten gegenereerd worden uit extra inkomsten uit parkeren wordt de gebruiker, dus zowel Texelaar als gast, belast. Voordeel van het verhogen van de inkomsten uit parkeren is tevens dat het relatief eenvoudig gerealiseerd kan worden. Ook wanneer het bedrag van 1,5 miljoen euro per jaar, voor het uitvoeren van de maatregelen, hieruit bekostigd zal worden, dan blijven de kosten voor degene die parkeert in vergelijking met de rest van Nederland nog steeds erg laag. Texel prijst zichzelf hiermee zeker niet uit de markt. Tijdens een debat waarbij een groot aantal vertegenwoordigers van de Texelse samenleving -waaronder alle dorpscommissies, TOP, VVV, JONT, ondernemersverenigingen en TESO- aanwezig waren, kwam deze optie als voorkeursvariant naar voren.

Gelet op voorgaande, heeft het de voorkeur om extra inkomsten ten behoeve van het uitvoeren van de benodigde mobiliteitsmaatregelen uit parkeren te generen. De wijze waarop dat plaats zou kunnen vinden wordt in de volgende paragraaf nader uitgewerkt.

3.2 Texelvignet

Texel is het eiland waar wat te kiezen valt. De auto kan in vergelijking met andere eilanden voordelig worden meegenomen en er zijn veel fiets-, wandel- en ruiterpaden. Het in stand houden, uitbreiden en verbeteren van deze voorzieningen is belangrijk voor onze eilandeconomie.
Op het eiland kan middels een Texelvignet worden geparkeerd op de betaalde parkeerplaatsen. Door het aanschaffen van dit vignet wordt het voor de parkeerder zo eenvoudig mogelijk gemaakt. Na eenmalige aanschaf van dit vignet kan er overal op het eiland geparkeerd worden.

Uitgangspunt is dat *overal* op Texel geparkeerd kan worden met het Texelvignet. Het betaald parkeren op het eiland is nu niet eenduidig. Soms moet op een parkeerterrein worden betaald, maar soms ook niet. Daarnaast komt het voor dat op een parkeerterrein in een dorp betaald moet worden, maar in de omliggende straten niet, waardoor daar overlast optreedt. Om hier uniformiteit in aan te brengen, en het voor de gebruiker zo eenvoudig mogelijk te maken, wordt dit gewijzigd en wordt het betaald parkeren in de dorpen en op de strandslagen uitgebreid. Op deze manier is voor iedereen duidelijk of er betaald moet worden. Daarnaast wordt een gevoel van oneerlijkheid weggenomen, omdat voor iedereen en voor elk parkeerterrein dezelfde regels gaan gelden. De logica wordt: als je op Texel wilt parkeren heb je een Texelvignet nodig, welke eenvoudig en tegen een relatief laag bedrag aangeschaft kan worden.

Om dit te realiseren zijn verschillende maatregelen noodzakelijk, zoals:

- een goede voorlichting;
- het invoeren van een digitaal (op kenteken) Texelvignet zodat deze eenvoudig, op alle tijdstippen en vanaf elke locatie via internet kan worden aangeschaft;
- het invoeren van zowel dag-, week- als jaarkaarten;
- het ontmoedigen van het gebruik van een ‘los’ parkeerkaartje uit de automaat.

Door deze wijziging wordt het mogelijk onder andere de benodigde voorzieningen, zoals genoemd in hoofdstuk 2 te financieren.

Waar invoeren?

Het betaald parkeren in de dorpen en op de strandslagen op Texel zal worden uitgebreid. Om het voor de gebruiker zo eenvoudig mogelijk te maken, wordt de logica dat als je op Texel wilt parkeren, je hiervoor een Texelvignet nodig hebt, ongeacht waar je parkeert.
Onderscheid wordt aangebracht in de duur van het parkeren om doorstroming op plaatsen waar dat noodzakelijk is te bewerkstelligen. Zo zal de parkeerduur op de parkeerplaatsen nabij de supermarkten en in de woonstraten binnen de ring van Den Burg maximaal 1 uur bedragen, daarbuiten kan onbeperkt geparkeerd worden.
Om de beschikbare parkeerruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken, komt er één digitaal (op kenteken) Texelvignet. Het onderscheid tussen het bezoekers- en inwonersvignet komt hiermee te vervallen. Bewoners van straten binnen de ring kunnen met het de bewonersvergunning wel onbeperkt gebruikmaken van de parkeerplaatsen in hun wijk.

Communicatie en voorlichting

Het moet voor eenieder duidelijk zijn dat als je op Texel wilt parkeren, je dit het beste met een Texelvignet kan doen. Tevens moet worden overgebracht dat het Texelvignet meer is dan parkeren, maar dat er dankzij het Texelvignet in de toekomst veel meer kan worden gedaan zoals betere parkeerfaciliteiten, meer en veiligere fietspaden, betaalbaar openbaar vervoer en goede overdekte fietsenstallingen.
Een goede voorlichting is noodzakelijk om helder te maken hoe het Texelvignet werkt, waar het gebruikt kan worden en wat er met de opbrengst van het vignet wordt gedaan. Om het vignet breder in de markt te zetten zal een mediacampagne worden opgezet en er zal voorlichting worden gegeven aan de (toekomstige) gebruikers van het vignet.

Vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 17 februari 2016,

De griffier, De voorzitter,

Bijlage 1 Voordelen gebruik waterstof

De voordelen van het gebruik van waterstof als brandstof voor auto's zijn onder andere:

- **Nulemissie**
  Elektrisch aangedreven voertuigen, waaronder brandstofcelvoertuigen op waterstof, zijn de enige echte nulemissie-voertuigen die efficiënt omgaan met energie.

- **Comfort**
  Brandstofcellen op waterstof kunnen een breed scala aan voertuigen aandrijven en bieden een ruime voertuigactieradius met een volle tank. Het tanken van waterstof gaat snel en is vergelijkbaar met de conventionele manier van tanken.

- **Efficiënt**
  Brandstofcellen op waterstof zetten energie efficiënter om dan verbrandingsmotoren. Door het hogere rendement wordt de primaire energie in bijvoorbeeld aardgas beter benut en is een elektrische aandrijflijn, gevoed door een brandstofcel op waterstof WTW, zuiniger dan een verbrandingsmotor, ondanks het feit dat het energie kost om waterstof te maken.

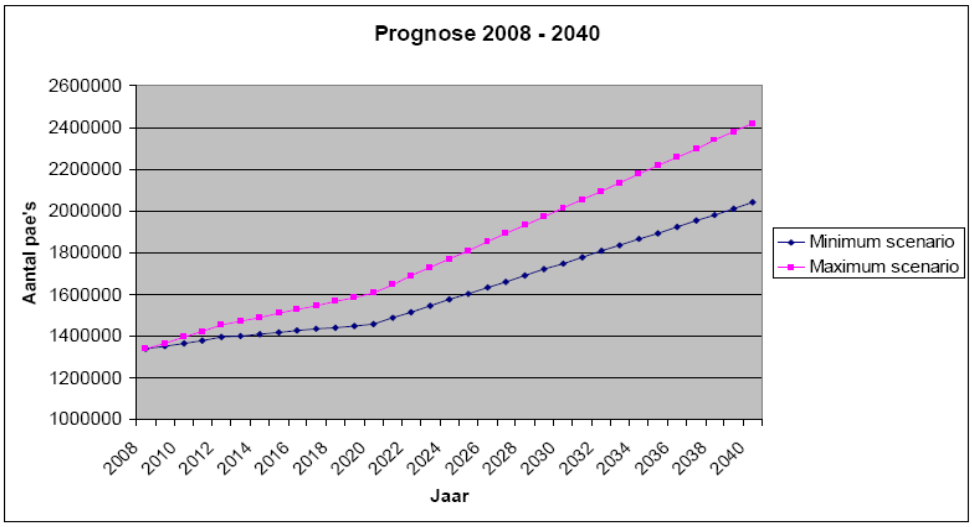
- **Energievoorzieningszekerheid en energieonafhankelijkheid**
  Waterstof kan op vele manieren en uit vele (eigen) bronnen worden geproduceerd, centraal en decentraal.

- **Pijler toekomstige energievoorziening**
  Zon en wind zijn niet te regelen en kennen een variabele opbrengst, terwijl conventionele elektriciteitcentrales (fossiel, biomassa, nucleair) slechts beperkt op en af zijn te regelen en elektriciteit niet is op te slaan. Onze toekomstige energievoorziening heeft daarom behoefte aan een flexibel buffermechanisme met grote capaciteit. Dit buffermechanisme dient flexibiliteit te leveren: 1. qua inzet van energie naar tijd (relatief eenvoudig in grote hoeveelheden op te slaan); 2. naar locatie (overal op te slaan waar elektrische energie voorhanden is en zo nodig relatief eenvoudig te transporteren); 3. naar gebruik (geschikt voor een breed scala aan toepassingen).
  Productie van de gasvormige energiedrager waterstof, door middel van elektrolyse, biedt al deze eigenschappen en is daarmee een belangrijke pijler onder een duurzame energievoorziening.

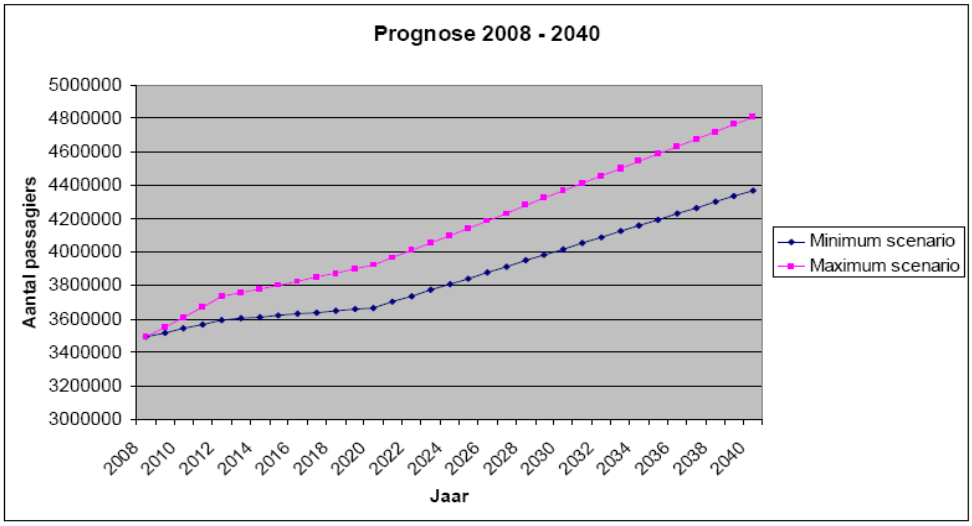
Bijlage 2 Vervoerprognose TESO

DTV Consultants

Prognose 2040 pae's

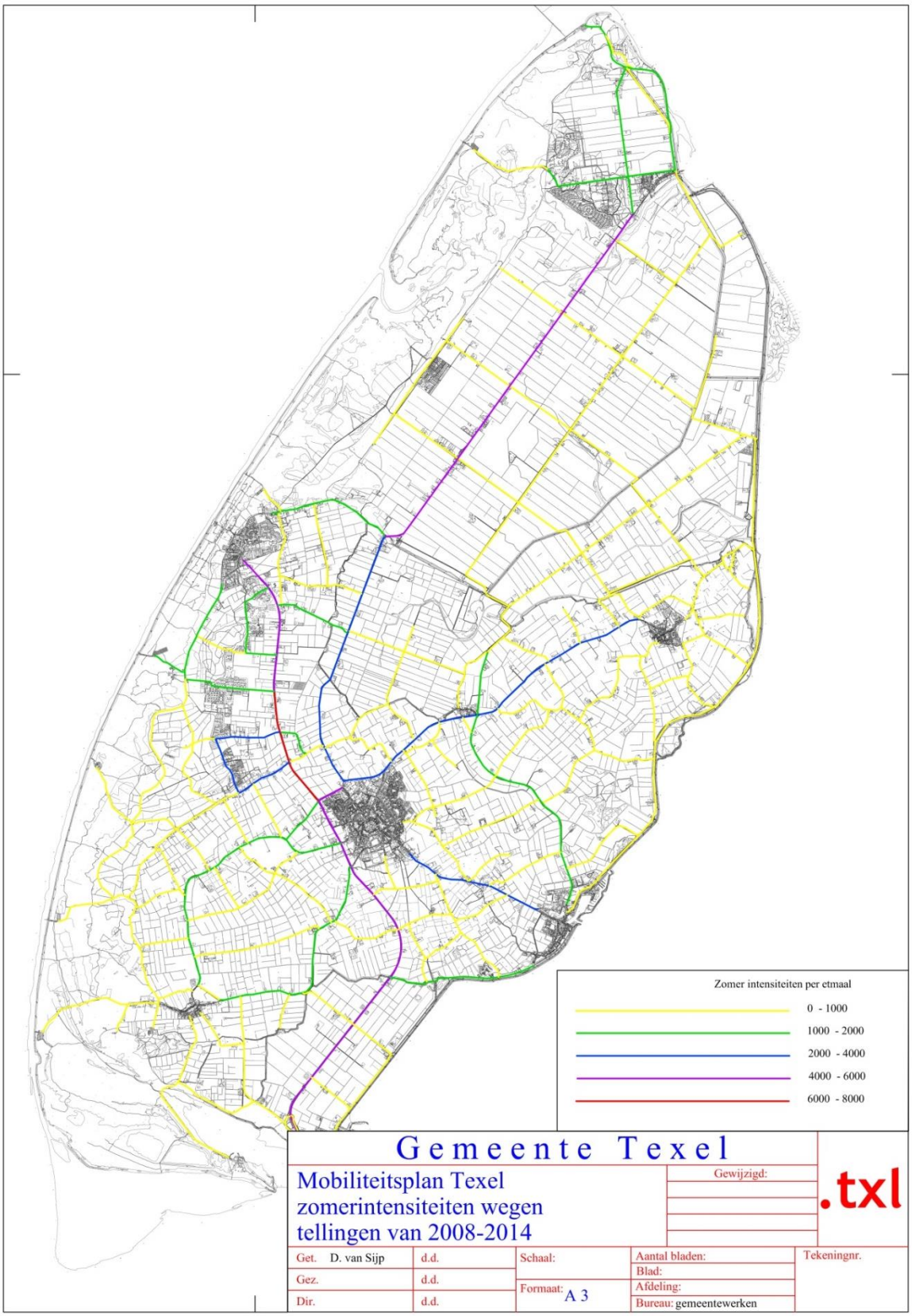


Prognose 2040 personen



Bijlage 3 Gesprekken maatschappelijke organisaties

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

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

Bijlage 4 Zomerintensiteit Texelse wegennet