

The background of the slide is a photograph of a sandy path leading through dunes with tall, yellowish-green grass. Three bicycles are parked along the path, leaning against a wooden fence. The sky is blue with some light clouds.

Ontwerp Mobiliteitsprogramma Texel 2035

2025 - 2035

"Met dit Mobiliteitsprogramma zetten we de koers uit voor een duurzaam, veilig en toekomstbestendig Texel. We verbinden bereikbaarheid en verkeersveiligheid expliciet met gezondheid en toegankelijkheid. Dit doen we voor zowel onze bewoners als onze bezoekers.

Met de voorgestelde principes geven we richting aan ons mobiliteitsbeleid waarbij we de specifieke kwaliteit en kracht van ons eiland niet uit het oog verliezen. Deze principes worden later vertaald in concrete maatregelen."

College van Burgemeester en Wethouders,
namens deze,

Wethouder Verkeer en Vervoer
Corry Heijne-Dros



Inhoudsopgave

Inleiding	Blz. 4
1 Een nieuw Mobiliteitsprogramma	Blz. 7
2 Inventarisatie	Blz. 11
3 Mobiliteitsprincipes	Blz. 35
4 Van mobiliteitsprincipes naar mobiliteitsnetwerk	Blz. 54
5 Welke maatregelen zijn er nodig?	Blz. 62
6 Bijlagen	

Inleiding

Waarom een Mobiliteitsprogramma?

Texel staat op een belangrijk kruispunt in zijn mobiliteitsbeleid. De voorgaande Mobiliteitsvisie (2015-2025) heeft bijgedragen aan een betere bereikbaarheid, verkeersveiligheid en ondersteuning van toerisme. Maar de mobiliteitsvraagstukken van vandaag vragen om een frisse en vooral bredere blik. Aspecten als gezondheid en toegankelijkheid spelen daarbij een belangrijke rol. Deze thema's worden in dit Mobiliteitsprogramma meegenomen.

Dit Mobiliteitsprogramma biedt richting voor de komende tien jaar (tot 2035) en vormt de mobiliteitsuitwerking van de Omgevingsvisie, die nog wordt opgesteld. In plaats van een nieuwe mobiliteitsvisie kiezen we bewust voor een Mobiliteitsprogramma, omdat dit programma naast ambities ook concrete maatregelen en acties bevat. Zo sluit het thema mobiliteit direct aan op de integrale benadering van de Omgevingsvisie en draagt het bij aan de bredere ruimtelijke ontwikkeling van Texel. In dit document wordt soms gebruikgemaakt van jargon en afkortingen. In bijlage 1 is een begrippenlijst opgenomen.

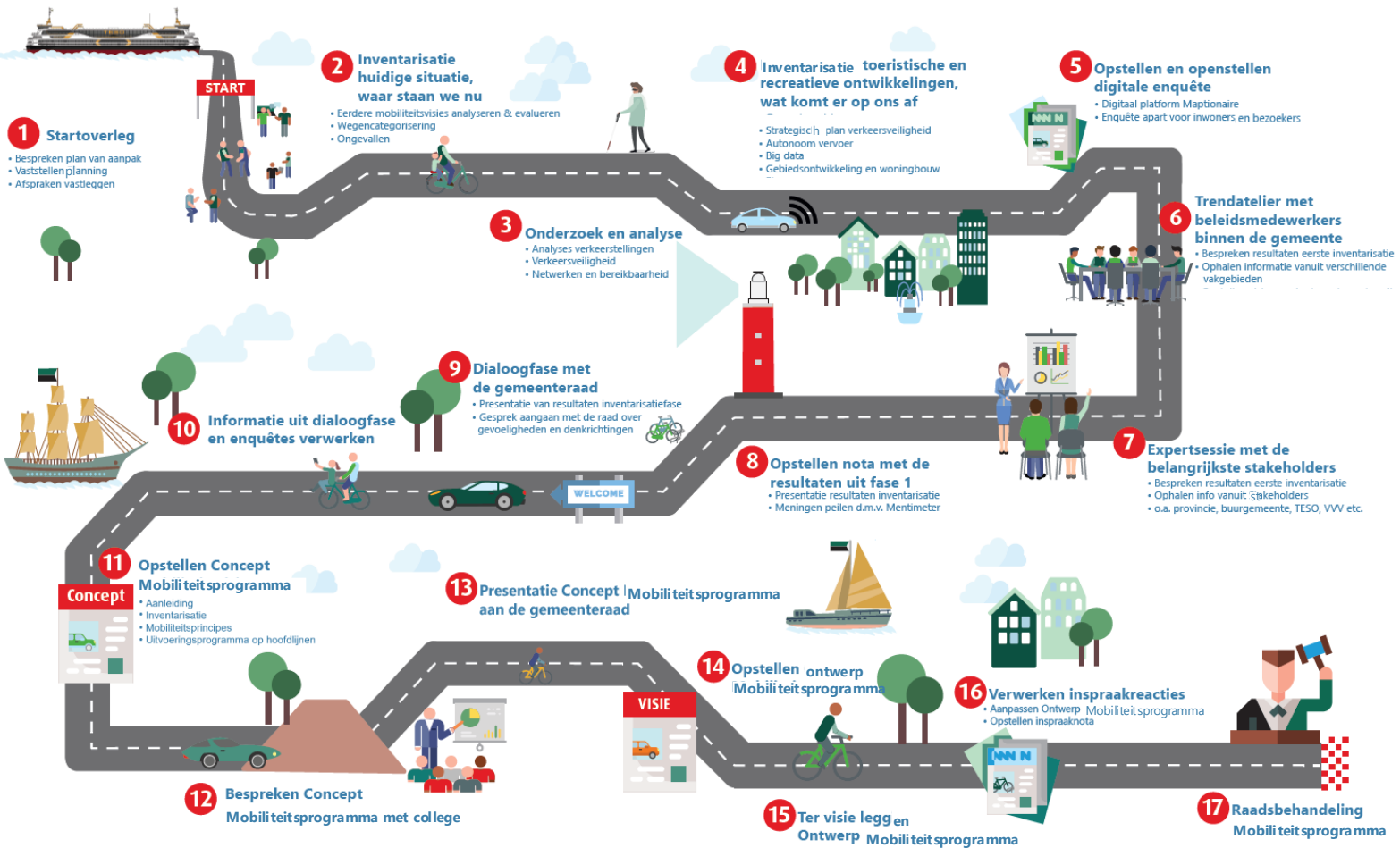
In deze rapportage zijn kaartbeelden gebruikt van OpenStreetMap en Maptionnaire.

Leeswijzer

Hoofdstuk 1 beschrijft de aanleiding en achtergrond van het Mobiliteitsprogramma. In hoofdstuk 2 wordt de huidige situatie geanalyseerd, met aandacht voor het netwerk en de uitkomsten van de participatie. In hoofdstuk 3 worden de bouwstenen vertaald naar mobiliteitsprincipes (visie voor de komende tien jaar), waarna in hoofdstuk 4 deze principes worden vertaald naar een nieuw wegencategoriseringsplan. In hoofdstuk 5 worden de principes vertaald naar infrastructurele maatregelen op hoofdlijnen.

Op de volgende pagina is het proces dat is doorlopen om te komen tot dit Mobiliteitsplan opgenomen.

Proces







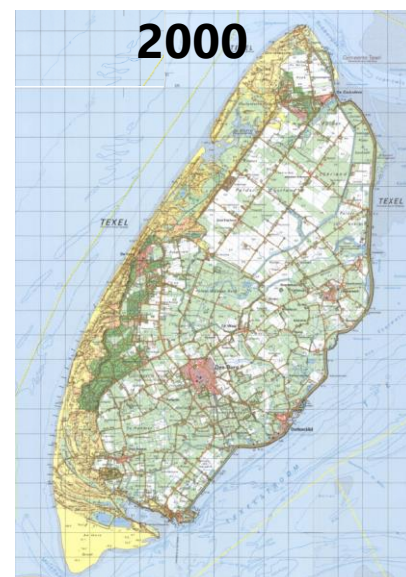
1 Een nieuw Mobiliteits- programma

Mobiliteitsbeleid gaat over de lange én de korte termijn

Het mobiliteitsbeleid vraagt om een balans tussen korte en lange termijn. Het is verleidelijk om vooral te focussen op pragmatische oplossingen voor directe problemen, zoals verkeersdrukte of een tekort aan parkeerplaatsen. Door te werken vanuit een overkoepelend programma zorgen we ervoor dat maatregelen op de korte termijn passen binnen een bredere strategie voor een veilig, leefbaar en bereikbaar Texel. Dit Mobiliteitsprogramma legt vast hoe vraagstukken rondom verkeer en vervoer de komende jaren worden aangepakt. Ook schetst het een toekomst waarin inwoners en bezoekers zich soepel en duurzaam kunnen verplaatsen zonder afbreuk te doen aan het unieke karakter van het eiland. Zo wordt dit programma een praktische routekaart naar een toekomstbestendig Texel.

Ambities vastleggen van gemeente overstijgende dossiers

Verder wordt in dit Mobiliteitsprogramma beschreven welke ambities er zijn ten aanzien van bovengemeentelijke mobiliteitsdossiers. Dan gaat het om bijvoorbeeld onze inbreng richting de provincie als vervoersautoriteit (OV). Maar het gaat ook over hoe we willen aansluiten op nationale ambities.





Andere tijden vragen ook ander mobiliteitsbeleid

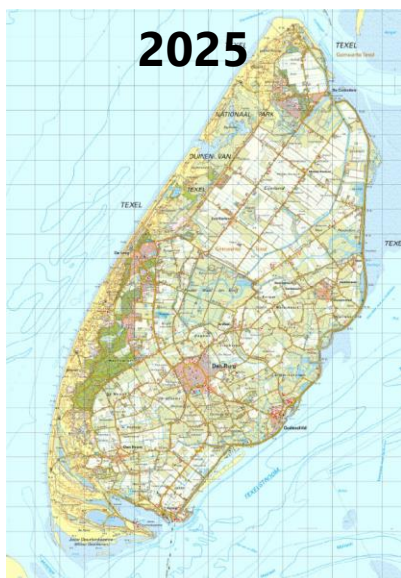
Op de afbeeldingen hiernaast is te zien dat de gemeente Texel door de jaren heen is veranderd. We proberen vooruit te kijken, toch is het niet altijd mogelijk om alles te voorzien. Daarom willen we dit plan tussentijds evalueren en mogelijk ook bijsturen. Dit willen we ook doen met de uitgevoerde maatregelen, zodat we na de evaluatie weten of de maatregelen het gewenste effect hebben. Een voorbeeld van een project dat evaluatieve waarde heeft is het project openbare verlichting en aanbrengen van reflectoren in het buitengebied.

Inspelen op maatschappelijke trends

Dit mobiliteitsbeleid sluit aan bij bredere maatschappelijke trends. De samenleving stelt steeds hogere eisen aan de kwaliteit van de leefomgeving. Landelijk verschuift de focus van enkel bereikbaarheid naar ook het versterken van de leefbaarheid van de openbare ruimte. Ook het bevorderen van kansengelijkheid krijgt meer aandacht: door de openbare ruimte voor iedereen toegankelijk te maken, wordt deelname aan de samenleving vergemakkelijkt.

Hoe verder na dit Mobiliteitsprogramma?

Nadat de gemeenteraad dit Programma heeft vastgesteld wordt separaat een uitvoeringsprogramma opgesteld. Hierin worden de maatregelen uit dit Mobiliteitsprogramma verder geconcretiseerd. In het uitvoeringsprogramma worden de maatregelen op kosten gezet, geprioriteerd en ook wordt de doorlooptijd opgenomen.





The background of the slide features a photograph of a traditional red-tiled roof on the left side, with a clear blue sky above it. Below the roof, there is a dense, vibrant green bush or small tree. At the very bottom, a portion of a dark-colored wooden fence is visible. A semi-transparent olive-green rectangular box is positioned on the right side of the image, containing the text.

2 Inventarisatie

Participatie

Aansluiten bij de zorgen en wensen van inwoners door goed te luisteren

Bij het tot stand komen van dit Mobiliteitsprogramma hebben we eerst goed geluisterd. Inwoners en bezoekers zijn actief benaderd via diverse gemeentelijke kanalen zoals bijvoorbeeld sociale media en de krant om hun mening over mobiliteit te delen. Dit kon door een online vragenlijst in te vullen. We hebben twee online vragenlijsten uitgezet, één voor de inwoners en één voor de bezoekers van Texel. De vragenlijst voor de bezoekers is zowel in het Nederlands als in het Duits aangeboden.

Verder is er gesproken met ambtenaren van verschillende domeinen en diverse belangenorganisaties, waaronder de Fietzersbond, Texels Ondernemers Platform (TOP), VVV, hulpdiensten, TESO, Staatsbosbeheer et cetera.

Daarnaast zijn we met de gemeenteraad het gesprek aangegaan over gevoeligheden en denkrichtingen.

Doordat we eerst goed hebben geluisterd, weten we wat er speelt onder inwoners en belanghebbenden. Mede op basis van deze input hebben we dit Mobiliteitsprogramma opgesteld.

Digitale vragenlijst inwoners

Aantal respondenten: 1.027

Digitale vragenlijst bezoekers

Aantal respondenten: 582

Dialoog met ambtenaren

Aantal aanwezige ambtenaren: 12

Dialoog met belangenorganisaties (online en fysiek)

Aantal aanwezige belangenorganisaties: 9

Dialoog met de gemeenteraad

Aantal aanwezige raads-/commissieleden: 12

Wat zeggen de feiten en cijfers?

Gelijktijdig hebben we een analyse gedaan waarbij onder andere de netwerken, ongevallencijfers, intensiteiten en snelheden op gemeentelijke wegen zijn geïnventariseerd. In dit hoofdstuk wordt zichtbaar of de subjectieve beleving (wat leeft er onder inwoners) in relatie tot de mobiliteit overeenkomt met de objectieve mobiliteitscijfers (feitelijke data).

Uitkomsten van de digitale vragenlijst:

Inwoners en bezoekers is gevraagd een rapportcijfer te geven hoe ze de – vooraf aangegeven – mobiliteitsthema's beoordelen. Dit geeft inzicht in hoe de thema's door inwoners en bezoekers worden ervaren. Uit de resultaten blijkt dat zowel inwoners als bezoekers de kwaliteit van het openbaar vervoer als het laagst beoordelen. Inwoners beoordelen dit thema zelfs met een onvoldoende. Daarnaast worden de thema's Verkeersveiligheid en bereikbaarheid/beschikbaarheid van parkeerplaatsen ook minder beoordeeld dan de overige mobiliteitsthema's. Het hele overzicht is in onderstaande tabel weergegeven.

Naast een beoordeling is inwoners en bezoekers ook gevraagd om een top 3 te maken van de thema's die als meest belangrijk worden ervaren.

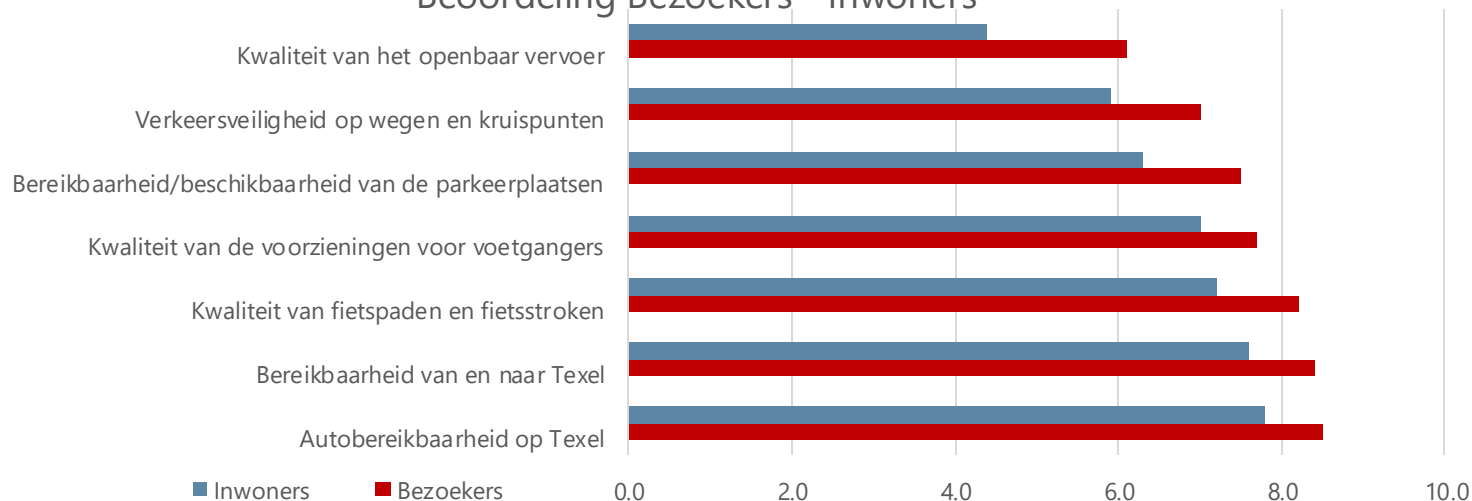
Wat vinden inwoners belangrijk?

- 1 Verkeersveiligheid op wegen en kruispunten
- 2 Kwaliteit van het openbaar vervoer
- 3 Bereikbaarheid van en naar Texel

Wat vinden bezoekers belangrijk?

- 1 Kwaliteit van fietspaden en fietsstroken
- 2 Bereikbaarheid van en naar Texel
- 3 Verkeersveiligheid op wegen en kruispunten

Beoordeling Bezoekers - Inwoners



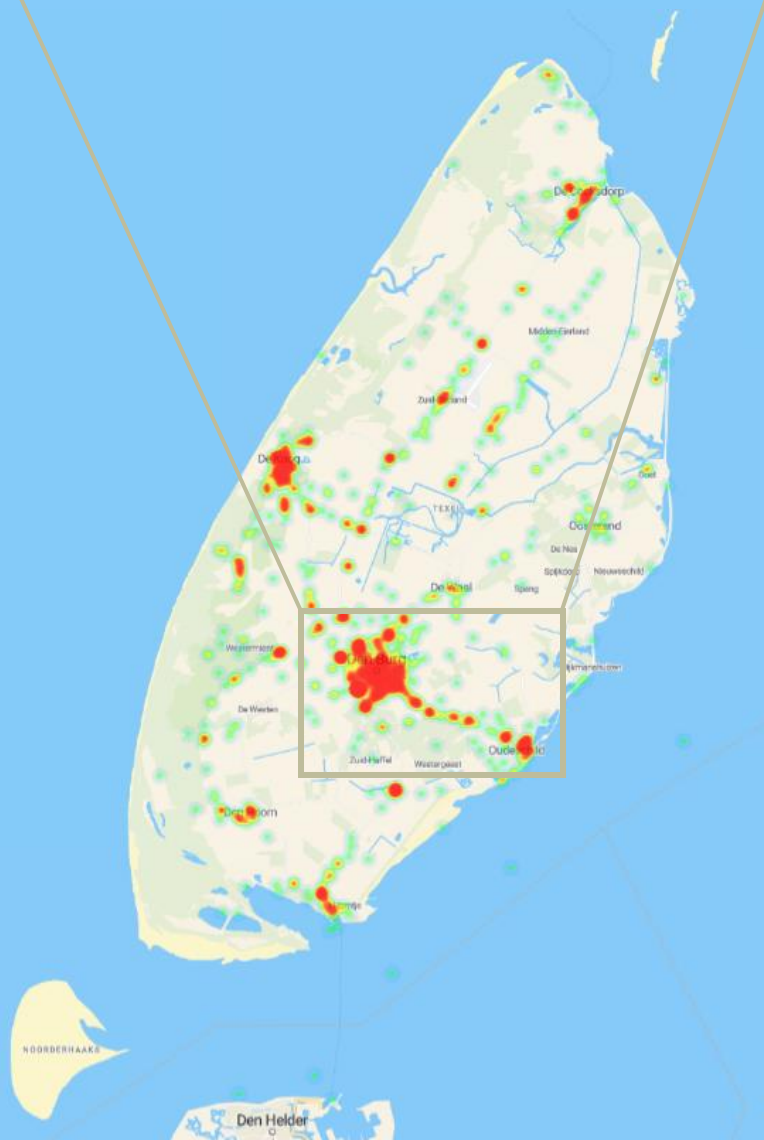
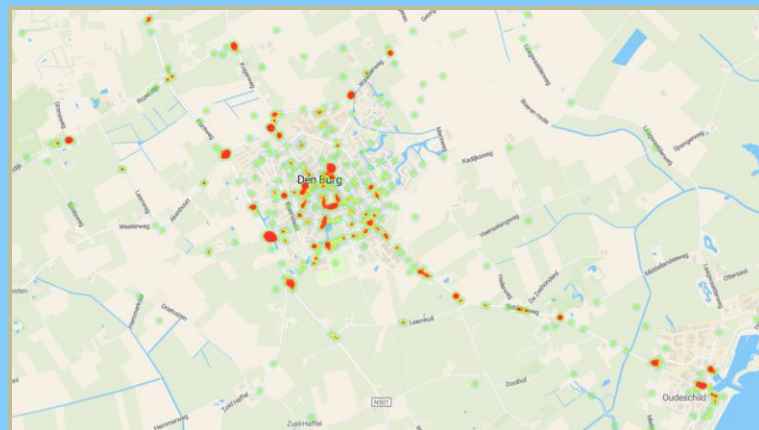
Reacties van inwoners:

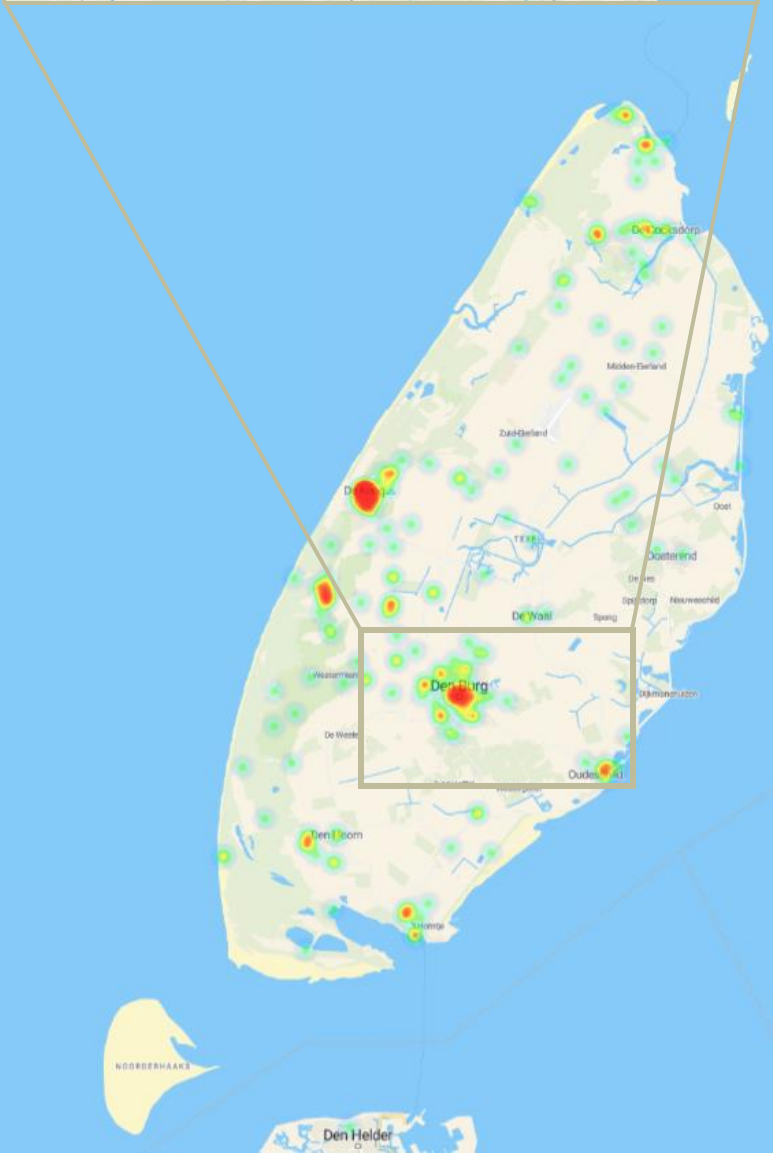
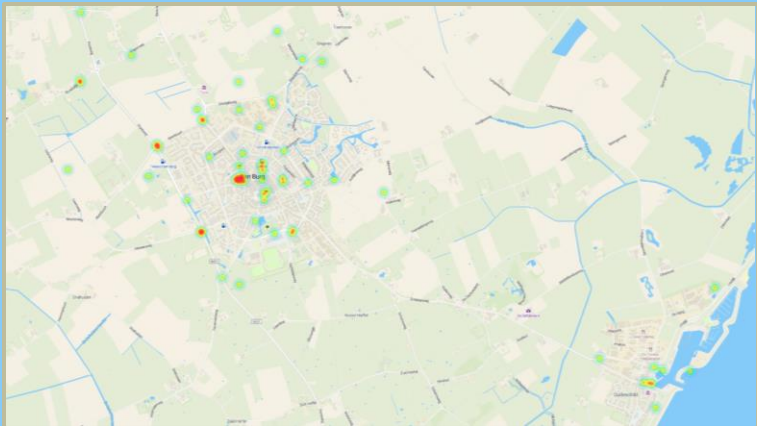
Via een interactieve kaart hebben inwoners knelpunten en kwaliteiten in de openbare ruimte aangeven, inclusief redenen. Wat betreft de knelpunten zijn de meeste reacties geplaatst binnen de bebouwde kom, met relatief hoge concentraties in Den Burg en De Koog. Routes zoals de Postweg en Schilderweg zijn ook duidelijk te zien, zie de heatmap hiernaast.

In Den Burg is de kruising Westerweg-Pontweg een duidelijk aandachtspunt, met 116 reacties. Ook de Waalderstraat is vaak genoemd in combinatie met parkeerhinder (34 reacties).

Reactie was gericht op (modaliteit): *(combinatie van keuze was mogelijk)	Aantal reacties
Voetganger	386
Fietser	771
Openbaar vervoer	126
Autoverkeer	974
Overig	59
Totaal aantal reacties:	1501*

Reactie had betrekking op (reden): *veld was niet verplicht	Aantal reacties
Onveilige situatie	671
Verkeersoverlast	55
Slechte bereikbaarheid	38
(hinderlijk) Parkeren	82
Inrichting van de openbare ruimte	48
Overig	24
Totaal aantal reacties:	1501*





Reacties van bezoekers:

Bezoekers is ook gevraagd op een interactieve kaart locaties aan te geven waar zij een knelpunt ervaren in de openbare ruimte. Op de heatmap hiernaast zijn de locaties weergegeven. Opvallend is dat de meeste reacties zijn geplaatst in De Koog en Den Burg. Ook valt het gebied tussen de Rozendijk en De Koog op. Dit gebied is populair onder bezoekers.

In De Koog is de kruising Boodlaan-Badweg een duidelijk aandachtspunt, met tien reacties. Ook valt de kruising Nikadel-Dorpsstraat op met zeven reacties.

Reactie had betrekking op (reden): *veld was niet verplicht	Aantal reacties
Onveilige situatie	137
Slechte bereikbaarheid	33
Bereikbaarheid	13
(hinderlijk) Parkeren	36
Inrichting van de openbare ruimte	35
Overig	20
Totaal aantal reacties:	261*

Reacties inwoners samengevat

Respondenten hebben verschillende knelpunten en kwaliteiten benoemd op het gebied van mobiliteit. Bijvoorbeeld over parkeren, verkeersgedrag en openbaar vervoer. Smalle wegen, zoals rond Oosterend en De Cocksdorp, leiden volgens respondenten tot gevaarlijke situaties door tegenliggers. Dit komt met name landbouwvoertuigen en bussen. Ook wegen zoals de Rozendijk tussen Den Burg en De Koog worden genoemd vanwege onduidelijke belijning en voorrangssituaties. Op het gebied van parkeren worden tekorten ervaren in dorpscentra, zoals Den Burg en De Koog, en bij toeristische trekpleisters zoals de Vuurtoren en Ecomare. Wildparkeren in bermen en woonwijken veroorzaakt hinder. Daarnaast wordt regelmatig te hard rijden gemeld, op bijvoorbeeld de Pontweg en de Hoofdweg. Ook wordt het gedrag van toeristen, zoals het negeren van voorrangssregels op rotondes en opstoppen op fietspaden, als onvoorspelbaar en problematisch ervaren. Verder noemen respondenten tekortkomingen in het openbaar vervoer. Bijvoorbeeld door de slechte fietsvoorzieningen en de beperkte voorzieningen voor reizigers bij bushaltes. Bewoners zijn daarnaast positief over de nieuwe rotonde Emmalaan-Beatrixlaan. Ook wordt de verbeterde bewegwijzering naar de parkeerplaats (voor bezoekers) bij de sporthal in Den Burg als positief ervaren.

Reacties bezoekers samengevat

Een veelgenoemd knelpunt is de veiligheid van fietsers en voetgangers. Zo ontbreken er voetpaden langs drukke wegen zoals de Pontweg en nabij toeristische trekpleisters als Ecomare. Dit veroorzaakt onveilige situaties. Ook fietspaden worden door sommige respondenten als te smal of slecht onderhouden ervaren. Daarnaast worden onoverzichtelijke en gevaarlijke kruispunten genoemd, zoals op de Vuurtorenweg en de Rommelpot. Hier leiden hoge snelheden en onduidelijke voorrangssituaties tot bijna-ongevallen. Parkeergelegenheid wordt eveneens vaak genoemd; bezoekers klagen over te weinig parkeerplaatsen, onoverzichtelijke parkeerterreinen en wildparkeren, wat in hun beleving voor chaos en hinder zorgt. Voor fietsen is de capaciteit van parkeerplaatsen vaak onvoldoende, met name in Den Burg en bij stranden. Verder zien respondenten gedragsproblemen zoals te hard rijden op smalle wegen en het onvoorspelbare gedrag van medeweggebruikers op fietspaden en in voetgangerszones. Tot slot wordt de toegankelijkheid van het openbaar vervoer als ontoereikend ervaren. Bijvoorbeeld bij voorzieningen zoals bij bushaltes. Vaak is de toegang tot openbare voorzieningen voor ouderen of mensen met een beperking lastig. Daarnaast is aangegeven dat ook de bewegwijzering voor verbetering vatbaar is.

Uitkomsten dialoog met de ambtenaren samengevat

Tijdens de dialoog met ambtenaren bleek dat thema's zoals de opmars van de elektrische fiets, de verkeersveiligheid en de vergrijzende samenleving, belangrijk worden gevonden. Thema's zoals vergrijzing en drukte door bezoekers leven ook bij andere domeinen. Daarnaast werden diverse onderwerpen aangedragen, waaronder het autoluw maken van dorpscentra, het overall instellen van 30 km/u binnen de bebouwde kom en extra aandacht voor het verkeersgedrag van (internationale) bezoekers. Er werd opgeroepen om met durf en daadkracht een duidelijke visie neer te zetten voor een leefbaar en gastvrij Texel voor jong en oud.

Uitkomsten dialoog met de gemeenteraad van Texel samengevat

Tijdens de dialoog met de raadsleden werd benadrukt dat verkeersveiligheid, de opkomst van de elektrische fiets en vergrijzing met aandacht voor toegankelijkheid als de belangrijkste thema's voor dit Mobiliteitsprogramma worden gezien. De raadsleden legden ook extra nadruk op de omvang van het landbouwverkeer. Daarnaast werden onderwerpen zoals laadinfrastructuur, autoloze zones, verbeterde OV-verbindingen, fietsveiligheid, handhaving van verkeersregels, duurzame brandstoffen en veilige

oversteekplaatsen genoemd als zijnde belangrijke thema's voor het Mobiliteitsprogramma.

Uitkomsten dialoog met belangenorganisaties samengevat

Voor het opstellen van dit Mobiliteitsprogramma zijn onder andere de volgende belangenorganisaties uitgenodigd: Staatsbosbeheer, Natuurmonumenten, TESO, TOP, VVV, Fietsersbond, Politie.

Tijdens de dialoog met belangenorganisaties werd de nadruk gelegd op het verbeteren van de verkeersveiligheid, door onder andere extra aandacht te hebben voor de opmars van de elektrische fiets. Ook werd het toenemende aantal bezoekers naar Texel als een belangrijk thema aangedragen voor dit Mobiliteitsprogramma.

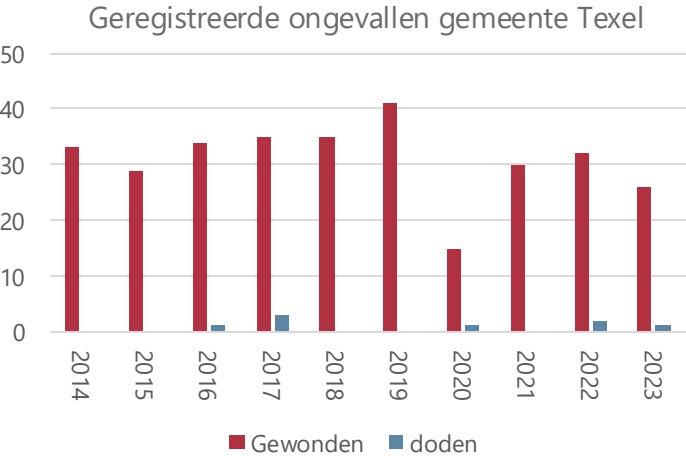
Daarnaast werden actieve vormen van mobiliteit aangedragen als modaliteiten waar extra aandacht voor zou moeten zijn, onder andere door bijvoorbeeld voldoende fietsenstallingen te realiseren. Ook werd auto- en camperparkeren aangedragen om extra aandacht aan te geven in dit plan, door waar mogelijk dorpscentra aantrekkelijker te maken met minder autoverkeer en parkeren te faciliteren aan de dorpsranden.

Wat zeggen de cijfers?

Cijfers van het aantal verkeersslachtoffers door de jaren heen

Texel is een gemeente met ongeveer 14.000 inwoners. Jaarlijks bezoeken zo’n 1 miljoen mensen onze gemeente. Vooral in het hoogseizoen is het drukker, dit is ook terug te zien in de ongevallencijfers. In 2023 viel 50% van alle gewonden in het verkeer tussen juli en september (Q3).

In onderstaande tabel zijn alle geregistreerde ongevallen tussen 2014 en 2023 opgenomen. Hier valt op dat tijdens – en na – de coronapandemie het aantal gewonden in het verkeer eerst sterk en daarna licht zijn afgenomen ten opzichte van de jaren voor de pandemie. Dit beeld geldt niet voor het aantal verkeersdoden.



Bron: ViaStat (2024)

Cijfers van het aantal verkeersslachtoffers per vervoerswijze

Per jaar vallen er gemiddeld 31 gewonden in het verkeer en overlijdt er gemiddeld één persoon. Van alle geregistreerde verkeersongevallen tussen 2014 en 2023 was 52% van de gewonden een verkeersdeelnemer op een (e-)fiets. Daarnaast was de helft van alle dodelijke verkeersslachtoffers een fietser.

In onderstaand overzicht is het totaal aantal verkeersslachtoffers (2014-2023) per vervoerswijze weergegeven. Het is lastig Texel met een referentie gemeente te vergelijken. Dit komt door de unieke Texelse context.

Voertuig	Gewonden	Doden
Bestelauto	2	0
Bromfiets +	40	1
E-bike	54	2
Fiets	110	2
Motor	5	1
Overige	34	0
Personenauto	50	2
Voetganger	15	0
Vrachtauto	0	0
Totaal	310	8

Bron: ViaStat (2024)

Cijfers van het aantal verkeersslachtoffers naar leeftijd

Texel heeft te maken met een vergrijzende bevolking: 20% van de inwoners is 70 jaar of ouder en de gemiddelde leeftijd van de inwoners is 47 jaar. Dit is hoger dan het landelijke gemiddelde van 42 jaar. Ook bezoekers van Texel zijn relatief oud, met een gemiddelde leeftijd van 50 jaar¹.

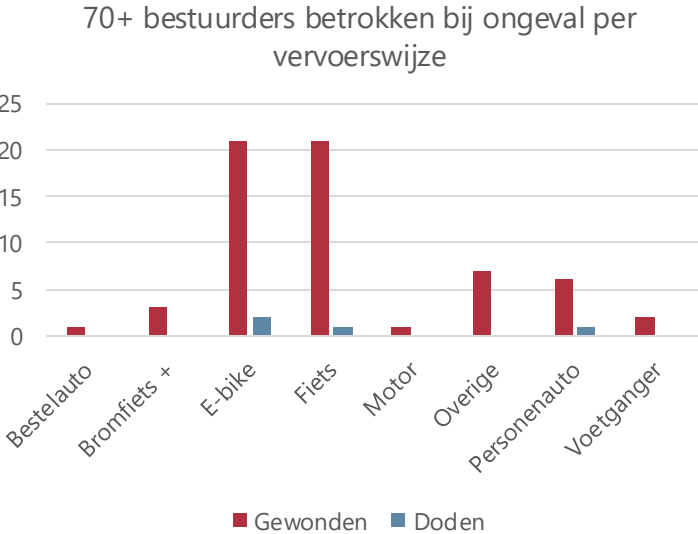
Deze demografische kenmerken hebben gevolgen voor de verkeersveiligheid. Landelijk gezien zijn ouderen en jongeren de groepen die het meest betrokken zijn bij verkeersongevallen.

Leeftijd	Gewonden	Doden
0 t/m 11 jaar	12	0
12 t/m 15 jaar	20	0
16 t/m 17 jaar	10	0
18 t/m 24 jaar	37	2
25 t/m 39 jaar	36	1
40 t/m 49 jaar	23	0
50 t/m 59 jaar	57	0
60 t/m 69 jaar	49	1
70 en ouder	62	4
Niet ingevuld	0	0
Onbekend	4	0
Totaal	310	8

Bron: ViaStat (2024)

De ongevallencijfers van de afgelopen tien jaar laten zien dat 70-plussers op Texel tot de meest kwetsbare verkeersdeelnemers behoren. Uit ongevallendata tussen 2014 en 2023 blijkt namelijk dat 68% van de gewonden 70-plussers op een (e-)fiets waren.

De vergrijzing zal de komende jaren verder toenemen volgens prognoses van het CBS, zowel op Texel als in Nederland. Dit gegeven wordt ook als risico herkend in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid Texel.



Bron: ViaStat (2024)

¹ F. Spooren (2021)

Ontwikkeling van toerisme op Texel

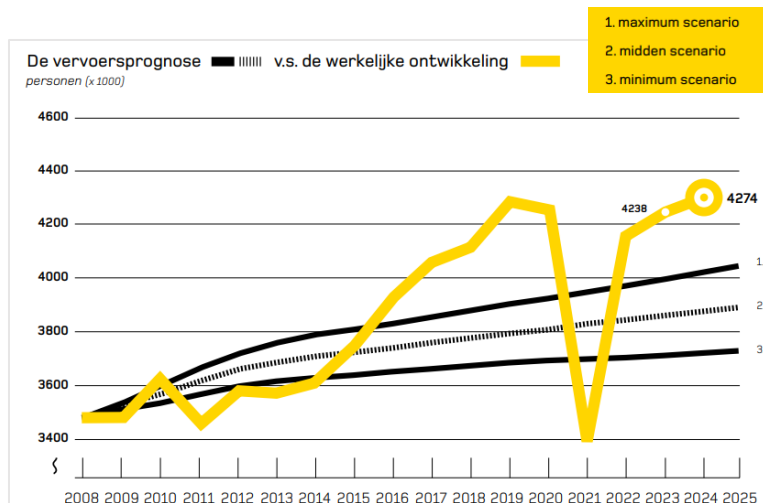
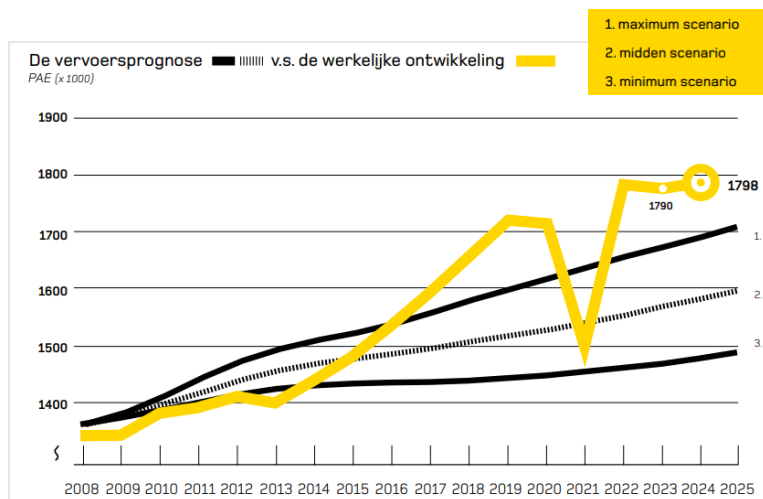
Texel kent een grote economische afhankelijkheid van toerisme. Ongeveer 80% van de economie op het eiland hangt samen met deze sector². Tot 2019 groeide het aantal bezoekers en overnachtingen. Jaarlijks worden circa 4 miljoen toeristische overnachtingen geboekt, met een gemiddelde van ruim 11.000 toeristen per nacht³. Ter vergelijking: Texel telt circa 14.000 inwoners.

Op piekdagen in de zomerperiode kunnen zich tot ongeveer 65.000 mensen op het eiland bevinden, inclusief bewoners. Er is sprake van zowel intensievere pieken als langere drukke perioden. Volgens onderzoek voor het tot stand komen van het Toeristisch Toekomstplan Texel vond circa tweederde van de inwoners het te druk op Texel. Ook gaf 90% van de Texelaars aan dat verkeersproblemen mede door toerisme toenemen.

Volgens de cijfers van de TESO is een gestage groei van het aantal overzettingen te zien, zoals is weergegeven op de afbeeldingen hiernaast. Echter valt op te merken dat de groei van het overzetten van het aantal personenauto equivalent (PAE) vanaf 2022 tot 2024 min of meer is gestabiliseerd.

² F. Spooren (2021)

³ NBTC, Perspectief 2030 (2018)



Bron: TESO (2024)

Prognoses tot 2030–2035: groei versus beperking

Volgens NBTC's 'Perspectief 2030' wordt voor de Nederlandse kustgebieden een groei van ongeveer 56% verwacht in 2030 ten opzichte van 2017. Het aantal internationale gasten aan de kust zal volgens diezelfde prognose bijna verdubbelen ten opzichte van 2019. NBTC's 'Forecast 2035' voorziet voor Noord-Holland een toename van circa 37% van het aantal verblijfsbezoekers in 2035 ten opzichte van 2023, grotendeels door een toename van internationale gasten.

Veerdienst TESO laat, zoals hiernaast weergegeven een structurele groei zien. In 2022 werden circa 543.000 personenauto's van niet- Texelaars overgezet, tegenover circa 394.000 tien jaar eerder⁴. Het aantal overgezette passagiers steeg in die periode van circa 1,8 miljoen naar 2,1 miljoen per jaar. Volgens TESO kan het aantal passagiers en voertuigen tussen nu en 2040 met ruim 30% toenemen⁵.

Wat betekent dit voor de Mobiliteit op Texel?

Er is sprake van een spanningsveld tussen beleidsdoelen en externe ontwikkelingen. De gemeente Texel richt zich op het beheersen van toeristische capaciteit (o.a. geen nieuwe grote vakantieparken en strengere regels voor B&B's), terwijl de TESO vraag gestuurd opereert. We zien dat de maatregel van het beheersen van de capaciteit helpt, het aantal overzettingen is de afgelopen jaren namelijk nagenoeg gelijk gebleven.

Echter verwachten we dat zonder aanvullende maatregelen de druk op de openbare ruimte zal toenemen. Zelfs bij een gelijkblijvend aantal slaapplekken kan verdere groei plaatsvinden door meer dagtochten of een hogere bezettingsgraad. Daarom willen we als gemeente blijven investeren in een veilige en toegankelijke openbare ruimte zodat bezoekers en inwoners kunnen blijven genieten van ons mooie eiland.



Bron: Texelinformatie (2024)

⁴ FD (2023)

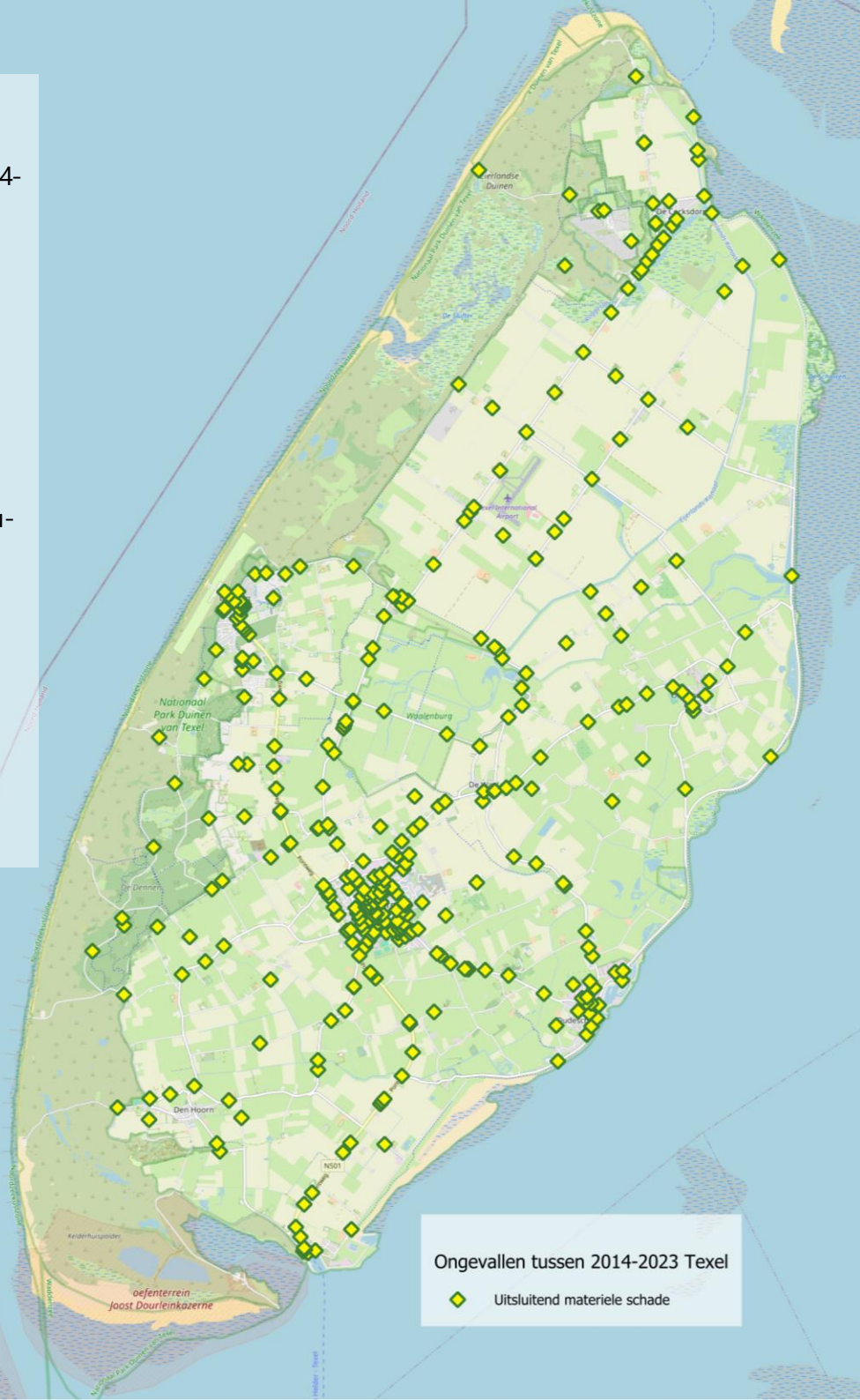
⁵ TESO Journaal (2021)

Alle geregistreerde ongevallen tussen 2014-2023 zijn onderverdeeld in 3 categorieën. Ongevallen met uitsluitend materiële schade, ongevallen met slachtoffers en dodelijke ongevallen.

Op de afbeelding hiernaast zijn alle ongevallen met uitsluitend materiële schade (UMS) weergegeven die tussen 2014-2023 door de politie zijn geregistreerd. 26% van alle UMS ongevallen vond plaats op 30- en 50 km/u-wegen, 45% op 60- en 80 km/u-wegen en van 29% is de maximumsnelheid van de ongevalslocatie niet geregistreerd.

Op basis van deze gegevens kan worden gesteld dat het merendeel van de ongevallen met uitsluitend materiële schade plaatsvindt op wegen die overwegend buiten de bebouwde kom liggen.

Bron: ViaStat (2024)



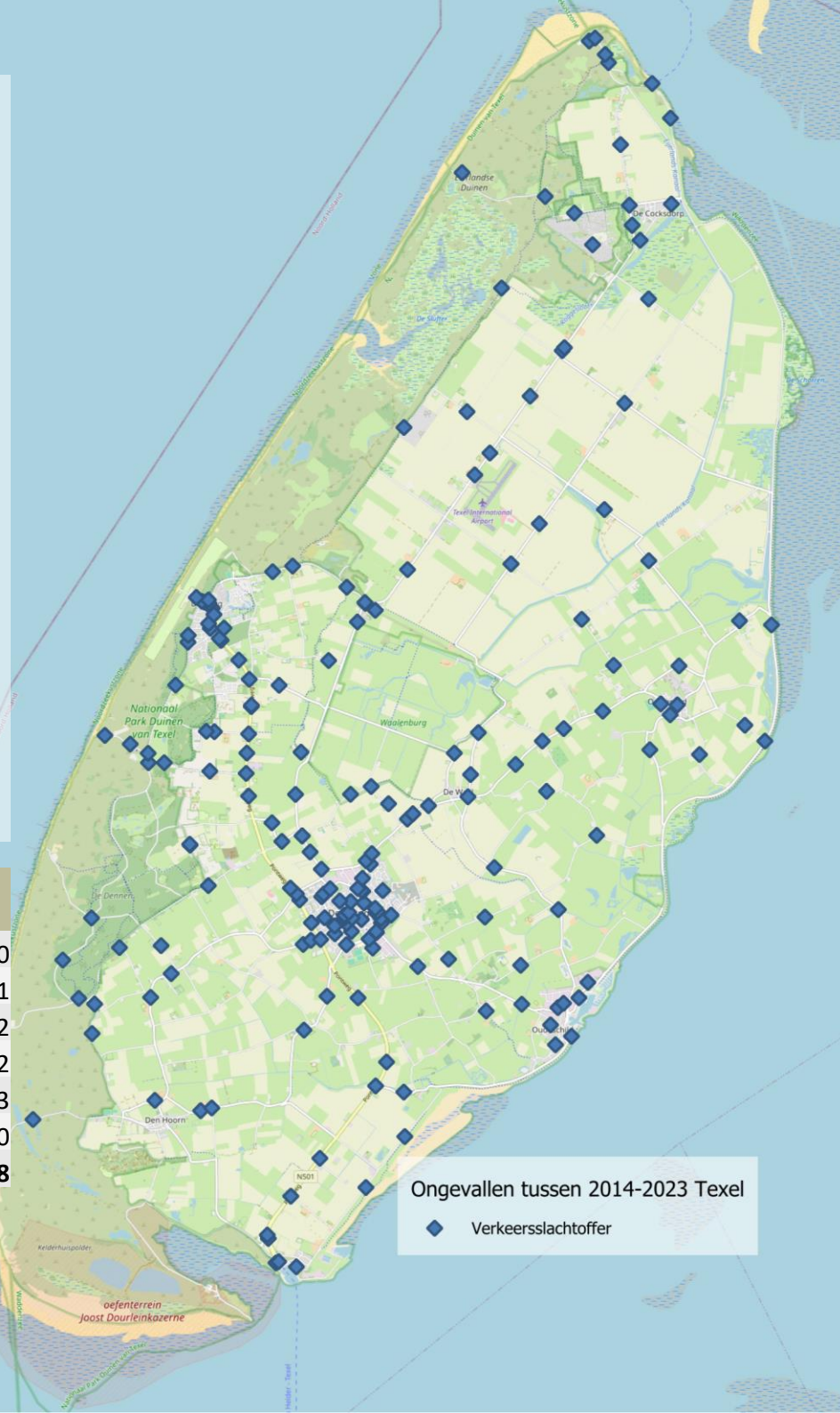
76% van alle gewonden die zijn geregistreerd in het verkeer heeft de Nederlandse nationaliteit. Van 8% van alle gewonden is de nationaliteit niet geregistreerd.

Bijna 12% van de verkeersgewonden heeft de Duitse nationaliteit. Alle geregistreerde dodelijke slachtoffers in de periode 2014-2023 hadden de Nederlandse nationaliteit.

In onderstaande tabel zijn alle verkeersslachtoffers weergegeven, onderverdeeld per snelheidscategorie. Tussen 2014 en 2023 zijn de maximale snelheidslimieten op veel buitenwegen op Texel van 80 naar 60 km/u verlaagd. Opvallend is echter dat het merendeel van de geregistreerde verkeersslachtoffers op wegen buiten de bebouwde kom valt.

Snelheden	Gewonde slachtoffers	Dodelijke slachtoffers
15 km/u (stapvoets)	4	0
30 km/u	40	1
50 km/u	50	2
60 km/u	55	2
80 km/u	107	3
Niet bekend	54	0
Eindtotaal	310	8

Bron: ViaStat (2024)



Bestaande netwerken

Mobiliteitsnetwerk op Texel

Een belangrijke stap in de ontwikkeling van dit gemeentelijk Mobiliteitsprogramma is het in kaart brengen van de huidige situatie van de bestaande netwerkstructuren. Het in kaart brengen van deze structuren brengt knelpunten, mogelijkheden en de samenhang van het netwerk in kaart, die richting geven aan de ontwikkeling van het mobiliteitsbeleid voor de komende tien jaar.

Er is onderscheid gemaakt op basis van verschillende netwerken, namelijk het: netwerk fiets, netwerk openbaar vervoersnetwerk en netwerk auto.

Netwerk fiets

Het fietsnetwerk op Texel bestaat uit een fijnmazig systeem dat intensief wordt gebruikt, vooral tijdens het hoogseizoen. Binnen het netwerk zijn twee typen gebruikers te onderscheiden: recreatieve fietsers en utilitaire fietsers. Deze routes zijn belangrijk voor zowel inwoners als bezoekers. Daarnaast maken ook veel voetgangers gebruik van de fietspaden, omdat zij bij gebrek aan wandelpaden het fietspad mogen gebruiken. Dit leidt op drukke trajecten, zoals tussen Den Burg en De Koog, regelmatig tot conflicten tussen fietsers en voetgangers.

Het netwerk is opgedeeld in twee onderdelen: de hoofdfietsroutes en het recreatieve knooppuntennetwerk.

De hoofdfietsroutes verbinden de (dorps)kernen en zijn bedoeld om functionele verplaatsingen tussen woonplaatsen en voorzieningen te faciliteren. Bijvoorbeeld om van en naar werk/school te reizen. Routes van en naar Den Burg vormen een belangrijk onderdeel van deze hoofdroutes.

Het recreatief knooppuntennetwerk biedt fietsers een netwerk dat inspeelt op belevingswaarde en routekeuze. Dit netwerk is minder gericht op snelheid of directheid en maakt gebruik van knooppunten. Bij deze knooppunten kunnen fietsers rusten of routes raadplegen.

De inrichting van beide onderdelen is momenteel niet uniform. Voor de hoofdfietsroutes ontbreken duidelijke richtlijnen voor de vormgeving. Ook binnen het knooppuntennetwerk ontbreken afspraken over de inrichting. Dit leidt tot variatie in kwaliteit en gebruikservaring.

Het bestaande fietsnetwerk is weergegeven op de volgende pagina.



Netwerk openbaar vervoer

Het openbaar vervoer op Texel wordt verzorgd door Connexxion, de concessiehouder voor Noord-Holland Noord (2018-2028). Het systeem bestaat uit twee onderdelen: de flexibele Texelhopper en de reguliere buslijn 28.

De Texelhopper is een op afroep beschikbare dienst die bijna het hele eiland bedient via ongeveer 200 opstapplekken. Deze service maakt gebruik van kleinere voertuigen en bereikt ook minder toegankelijke locaties. Reizigers kunnen ritten minimaal 30 minuten van tevoren reserveren via de website, de Texelhopper-app of telefonisch. De dienst is beschikbaar van 05.30 tot 22.00 uur en sluit aan op de vaartijden van de TESO-veerboot.

Buslijn 28 rijdt volgens een vaste dienstregeling tussen de veerhaven ('t Horntje), Den Burg en De Koog. De bus bedient haltes voornamelijk langs de Pontweg in Den Burg en De Koog. Lijn 28 sluit aan op de aankomst- en vertrektijden van de veerboot. Voor deze lijn worden standaard streekbussen gebruikt, geschikt voor grotere aantallen passagiers.

Lijn 28 rijdt doordeweeks elk uur, zowel in de spits als in de daluren. In de zomerperiode (vakantie) rijdt de bus vaker, met een extra rit per uur in de spits en daluren. In de avond blijft de frequentie één keer per uur. In het weekend rijdt lijn 28 zowel op zaterdag als zondag twee keer per uur.

Het bestaande openbaar vervoer netwerk is weergegeven op de volgende pagina.

Netwerk auto

De figuur hiernaast toont de wegencategorisering van Texel zoals vastgesteld door de gemeenteraad in 2019. Deze categorisering is gebaseerd op de functie van de wegen en vormt de basis voor de inrichting en het gebruik ervan. Het netwerk is onderverdeeld in gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen, elk met een specifieke rol:

Gebiedsontsluitingswegen verbinden belangrijke kernen en zijn gericht op een goede doorstroming. Wegen met hogere verkeersintensiteiten, zoals de routes tussen 't Horntje, Den Burg en De Koog, hebben een breder profiel en een hogere toegestane snelheid.

Erftoegangswegen hebben een lokale functie en een lagere verkeersintensiteit. Deze wegen zijn vaak smaller en niet voorzien van vrijliggende fietspaden.

In 2019 is besloten om de snelheid op alle verbindingswegen tussen dorpen te verlagen naar 60 km/u (m.u.v. de Pontweg). Dit geldt voor wegen met lagere verkeersintensiteiten, die daardoor een andere status binnen het netwerk hebben gekregen. Wegen in het buitengebied hebben daardoor ook een andere functie gekregen. In dit Mobiliteitsprogramma is de wegencategorisering uit 2019 herzien op basis van nieuwe inzichten en veranderingen in het gebruik van het wegennet. Dit biedt een kader voor het onderhoud en de inrichting van wegen.

Een nieuwe wegencategorisering helpt verder ook om vrachtverkeer op de meest geschikte routes af te wikkelen. Dit zijn met name de routes met vrijliggende fietsvoorzieningen.



Molengat

Noord-Holland

Wegencategoriseringsplan Texel 2019

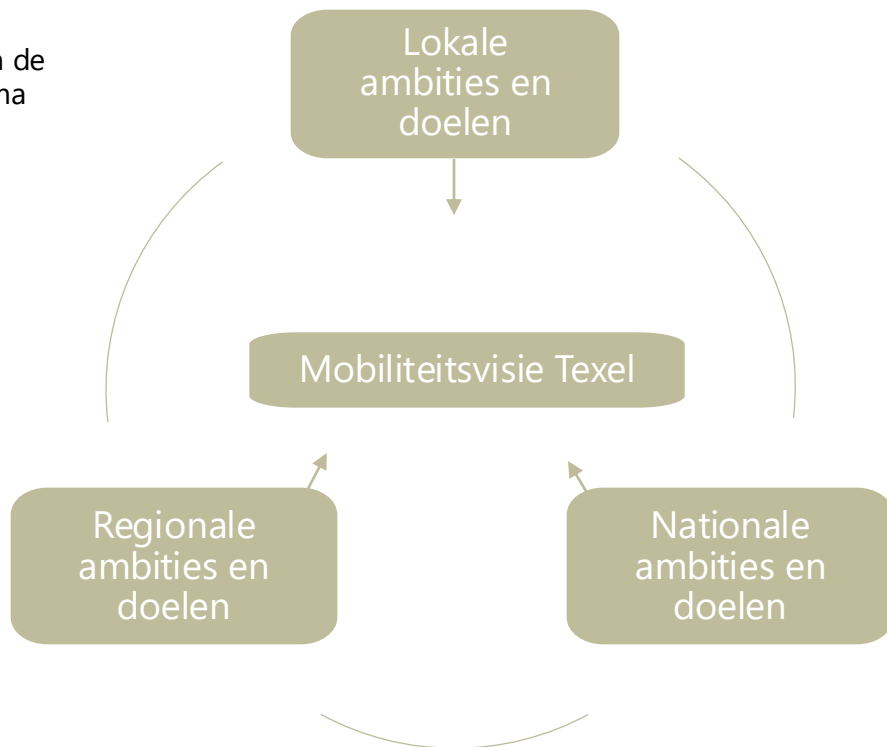
- Gebiedsontsluitingsweg 80 km/h
- Gebiedsontsluitingsweg 80 km/h (aangepast aan Texelse situatie)
- Verbindingsweg tussen dorpen 60 km/h
- Erftoegangsweg 60 km/h
- Gebiedsontsluitingsweg 50 km/h
- Erftoegangsweg 30 km/h
- Fietspad of voetpad
- Afgesloten voor gemotoriseerd verkeer

Vigerend beleid

Rekening gehouden met bestaand beleid

Bij het opstellen van dit Mobiliteitsprogramma is gekeken naar diverse beleidsdocumenten en ambitedocumenten. Er is zowel lokaal beleid als beleid van overkoepelende overheden geanalyseerd. Hiervan is een overzicht gemaakt waarin alle doelen en ambities in relatie tot mobiliteit beknopt zijn uitgeschreven en samengevat.

Dit overzicht maakt onderdeel uit van de inventarisatie en is een belangrijke basis van de maatregelen die uit dit Mobiliteitsprogramma zullen voortvloeien.



Lokale ambities en doelen



Mobiliteitsvisie Texel 2015-2025

In de voorgaande Mobiliteitsvisie van Texel is opgenomen dat de keuze voor een vervoersvorm ligt bij de mensen zelf. Auto's worden niet geweerd, maar mensen worden verleid om meer gebruik te gaan maken van de fiets of het openbaar vervoer. Verder is in de voorgaande Mobiliteitsvisie opgenomen dat het openbaar vervoer betaalbaar en eiland-dekkend moet zijn. Ook lag de focus op het koesteren van Texel als fietseiland en de daarbij behorende parkeerfaciliteiten voor de fiets. Landschapsvervuiling door overbodige verkeersborden en wegbewijzing moet ook worden tegengegaan.

Collegeakkoord 2022-2026

De belangrijkste punten uit het collegeakkoord zijn dat de toeristische druk beter moet worden gereguleerd en dat de uitbreiding van slaapplaatsen moet worden gestopt. Ook is opgenomen dat onder andere bezoekers moeten worden verleid om de auto meer te laten staan bij de accommodatie. Dit kan door het faciliteren van alternatieven, zoals het realiseren van (meer) fietsparkeerplaatsen en betere bewegwijzing. Verder is opgenomen dat er in deze collegeperiode wordt gestreefd auto's zoveel mogelijk uit de dorpskernen te weren en funvoertuigen zoveel mogelijk te reguleren.

Het toepassen van een parkeerverwijssysteem voor auto's in Den Burg wordt genoemd als een middel om bezoekers beter te kunnen sturen. Pendeldiensten met hop-on-hop-off-faciliteit voor toeristische routes worden als oplossingsrichtingen aangedragen om te onderzoeken. Verder dient er een evaluatie van het fietspadenbeleid plaats te vinden, gericht op capaciteit en de veiligheid. Tot slot is er het streven om verplichte routes voor het vrachtverkeer in te stellen om de dorpen en smalle wegen te ontzien.

7 Texelprincipes

De Texelprincipes zijn zeven leidende uitgangspunten die richting geven aan de ontwikkeling van Texel, met respect voor de unieke kernwaarden van het eiland. Ze dienen als inspiratie voor beleidsvorming en projecten, waarbij natuur, landschap en de authentieke Texelse identiteit centraal staan. Deze principes zijn beschreven in het onderzoek 'Planet Texel'.

1. Vertrek vanuit natuur en landschap
2. Koppel Schoonheid aan schoonheid
3. Ga voor echt Tessels en Texels eigen
4. Blijf juten, pionieren en innoveren
5. Ruim op en revitaliseer
6. Beweeg mee met de seizoenen
7. Koester eenheid in diversiteit

Regionale ambities en doelen



Visie infrastructuur Den Helder 2025

In de Visie Infrastructuur Den Helder 2025 wordt ingezet op vlotte verbindingen van en naar voorzieningen in de regio en een kortere reistijd naar economische centra. Betrouwbare verbindingen van en naar de haven krijgen prioriteit. Voor toeristisch-recreatief verkeer zijn aantrekkelijke routes en stadsentrees voor auto en fiets van belang. Hierbij wordt een mogelijke nieuwe aanlandingsplaats van TESO aan de noordoostzijde als optie gezien. Alle wijken, deelcentra en werklocaties blijven goed bereikbaar per auto, fiets en openbaar vervoer. Overmatig autoverkeer mag de leefbaarheid bij verblijfs- en andere waardevolle locaties niet beperken.

Gezamenlijke mobiliteitsaanpak Texel en Den Helder 2040

De gezamenlijke Mobiliteitsaanpak zet in op duurzame bereikbaarheid. Texel stimuleert duurzame mobiliteit om toerisme en leefbaarheid in evenwicht te houden. Bezoekers worden aangemoedigd om zonder auto te reizen of deze tijdens hun verblijf minder te gebruiken. Er wordt geïnvesteerd in fietsvoorzieningen, openbaar vervoer en deelmobiliteit als volwaardige alternatieven. De aansluiting tussen de veerboot, het OV en andere vervoersmiddelen wordt verbeterd. Parkeren wordt gereguleerd, met een voorkeur

voor locaties aan de randen van dorpen. Het streven is om de groei van autoverkeer te beperken, ondanks de toenemende mobiliteitsvraag door toerisme en economie.

Mobiliteitsvisie provincie Noord-Holland 2040

De Mobiliteitsvisie van de provincie Noord-Holland 2040 richt zich op bereikbaarheid van woningen en bedrijven, een goede dagelijkse deur-tot-deur reis en het stimuleren van lopen en fietsen. De ketenreis speelt een centrale rol, waarbij veilig en toegankelijk reizen centraal staat. Er is een ambitie om de negatieve effecten van mobiliteit zoveel mogelijk te voorkomen. Er wordt ingezet op laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen en op duurzame aanleg en beheer van infrastructuur.

Nationale ambities en doelen



Mobiliteitsvisie 2050

Deze visie zet in op toekomstbestendige bereikbaarheid, met mobiliteit als kern van maatschappij en economie. Vrije verplaatsing blijft gewaarborgd, terwijl integrale bereikbaarheidsdoelen, efficiënt vervoer en gebiedsgerichte sturing de basis vormen.

Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV)

Het SPV 2030 is de landelijke strategie om verkeersveiligheid te verbeteren en het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen. De focus ligt op een risicogestuurde aanpak, waarbij naast ongevallen ook onderliggende risicofactoren worden geanalyseerd. Het doel is 50% minder slachtoffers in 2030 en nul verkeersdoden in 2050. Elke gemeente wordt sterk aangeraden een eigen Strategisch Plan Verkeersveiligheid op te stellen om bij te dragen aan deze doelstellingen. Texel heeft een eigen SPV opgesteld.

Klimaatakkoord

In het Klimaatakkoord (2019) zijn maatregelen vastgelegd om de CO₂-uitstoot met 55% te verminderen in 2030 en met 95% in 2050 ten opzichte van 1990.

Tour de Force

Tour de Force is een samenwerkingsverband dat fietsgebruik stimuleert, met als doel 20% meer fietskilometers in 2027 ten opzichte van 2017. Tour de Force richt zich op verbeterde fietsroutes en betere overstapmogelijkheden tussen fiets, OV en auto.

Nationaal Preventieakkoord

Dit akkoord richt zich op het terugdringen van roken, overgewicht en problematisch alcoholgebruik. Beweging speelt een rol in het verminderen van overgewicht. Het akkoord benoemt dat mensen meer moeten bewegen en dat de omgeving dit moet ondersteunen. Dit sluit aan bij mobiliteitsmaatregelen die lopen en fietsen als vanzelfsprekende keuze maken voor korte afstanden en dagelijks verkeer.

VN-verdrag Handicap in Nederland

Deze nationale strategie benadrukt dat mensen met een beperking zich vrij en zelfstandig moeten kunnen verplaatsen. Openbaar vervoer moet toegankelijk zijn, met duidelijke reisinformatie en alternatieven zoals doelgroepenvervoer. Ook de openbare ruimte moet geschikt zijn voor voetgangers, rolstoelgebruikers en aangepaste fietsen. In 2040 moeten alle vervoersmogelijkheden volledig inclusief zijn.



A photograph of a red and white lighthouse situated on a grassy dune. The lighthouse has a red body with a white top section and a glass-enclosed lantern room. The dune is covered in green grass and is adjacent to a wide, sandy beach. The sky is a clear, bright blue. A small, dark object, possibly a person or a marker, is visible on the beach in the distance.

3 Mobiliteits- principes

Texelse mobiliteitsprincipes: de koers voor de toekomst

Om de komende tien jaar houvast te creëren bij het maken van keuzes op het gebied van mobiliteit en openbare ruimte, zijn vijf mobiliteitsprincipes opgesteld.

De mobiliteitsprincipes kunnen worden gezien als richtinggevende doelen. Ze bieden houvast bij het vormgeven van een toekomst waarin mobiliteit niet alleen functioneel is, maar ook bijdraagt aan een prettige leefomgeving en het behoud van de unieke kwaliteiten van Texel. Daarnaast vormen ze een belangrijke bouwsteen voor de Omgevingsvisie van Texel.

De mobiliteitsprincipes weerspiegelen de gezamenlijke ambities voor veilige, duurzame en toegankelijke mobiliteit op Texel. Ze zijn tot stand gekomen op basis van de inventarisatie zoals omschreven in hoofdstuk 2.

De vijf mobiliteitsprincipes

- Verkeersveiligheid op 1
- Leefbare dorpscentra
- Gezonde mobiliteit als basis
- Wij helpen onze bezoekers op weg
- Jong & oud bereikbaar op Texel

De mobiliteitsprincipes versterken elkaar onderling

De mobiliteitsprincipes zijn bedoeld om in samenhang te worden toegepast. Zo versterken ze elkaar onderling, het ene principe is dus niet belangrijker dan de ander. De principes kennen geen prioritering. Neem bijvoorbeeld *Verkeersveiligheid op 1*: dit principe kan worden versterkt door de toepassing van het principe *Leefbare dorpscentra*, en het principe, *Gezonde mobiliteit* als basis. Door verkeersstromen in dorpscentra te beperken en veilige fiets- en wandelroutes aan te leggen, wordt niet alleen de verkeersveiligheid verbeterd, maar ook de leefbaarheid vergroot en gezond reisgedrag gestimuleerd.

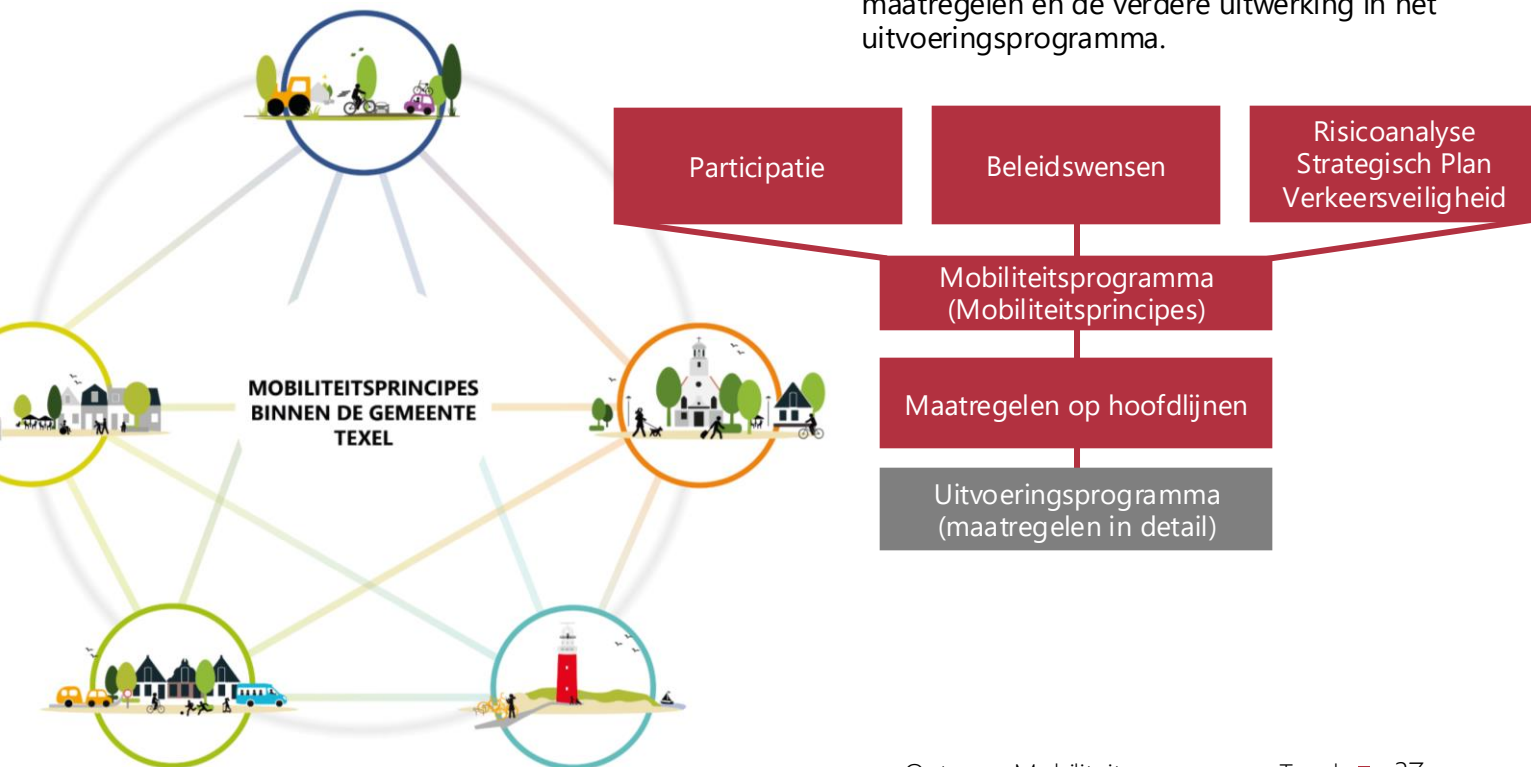
De mobiliteitsprincipes zijn bewust abstract geformuleerd om ruimte te bieden voor maatwerk in toekomstige (gebieds)ontwikkelingen. In het uitvoeringsprogramma worden deze principes verder uitgewerkt in concrete maatregelen. Denk bijvoorbeeld aan het ondersteunen van bezoekers door slimme parkeeroplossingen aan de randen van dorpen aan te bieden, gekoppeld aan goede fietspaden en openbaar vervoersverbindingen. Op deze manier worden bezoekers gestimuleerd om hun auto vaker te laten staan en over te stappen op duurzamere vormen van vervoer.



Bouwstenen voor de Texelse mobiliteitsprincipes

De mobiliteitsprincipes zijn gebaseerd op een inventarisatie van zorgen, wensen en ambities, alsmede een analyse van verkeersveiligheidsrisico's. Deze principes vatten de kernpunten samen in beknopte en toegankelijke teksten (zie pagina 38-47).

Op basis van deze mobiliteitsprincipes zijn in hoofdstuk 5 maatregelen op hoofdlijnen geformuleerd. Deze vormen de basis voor een separaat uitvoeringsprogramma, waarin de maatregelen in detail worden uitgewerkt en gekoppeld aan financiering en fasering. Onderstaande figuur toont de drie bouwstenen van het Mobiliteitsprogramma: participatie, beleidswensen en risicobeoordeling. Op basis hiervan zijn de mobiliteitsprincipes opgesteld, die vervolgens de leidraad vormen voor de maatregelen en de verdere uitwerking in het uitvoeringsprogramma.





1

Verkeersveiligheid op 1

Inwoners en bezoekers van Texel vinden verkeersveiligheid een belangrijk onderwerp, zo blijkt uit de digitale vragenlijst. Inwoners beoordeelden de verkeersveiligheid met een rapportcijfer van 5,9, terwijl bezoekers dit onderwerp een 7 gaven. Voor inwoners is verkeersveiligheid op wegen en kruispunten het belangrijkste thema.

Verkeersongevallen brengen veel leed met zich mee, en daarom willen we vol inzetten op het verbeteren van de verkeersveiligheid. Het verkeersbeeld verandert namelijk: vervoersmiddelen worden sneller, stiller en groter, wat nieuwe uitdagingen met zich meebrengt. Grote massaverschillen (vrachtwagens – fietsers) kunnen zorgen voor verkeersonveilige situaties op wegen die niet berekend zijn op deze typen voertuigen.

Dit principe sluit naadloos aan bij de landelijke ambitie van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV2030), namelijk het halveren van de verkeersdoden in 2030 en het streven naar nul verkeersdoden in 2050.

Verkeersveiligheid op 1

Dit principe draait om het veilig inrichten van wegen en het prioriteren van risicovolle locaties. We willen toewerken naar een wegennet dat vanzelf duidelijk maakt welk gedrag van weggebruikers wordt verwacht, dit zorgt ervoor dat weggebruikers zich beter aan de snelheid houden⁶. Door middel van het eenduidig aanbrengen van wegmarkeringen, bestrating en verkeersborden zorgen we ervoor dat iedereen direct begrijpt welke verkeersregels er gelden en hoe de ruimte gebruikt moet worden⁷. Voor Texel betekent dit een focus op het verder herkenbaar en consistent maken van de infrastructuur. We willen op Texel zorgen dat de functie van de infrastructuur tot uitdrukking komt in de vormgeving (het ontwerp en de inrichting) en dat de vormgeving leidt tot het bedoelde en gewenste gebruik en gedrag.

Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) vormt de basis voor deze aanpak. De risicovolle locaties op Texel zijn in het SPV systematisch in kaart gebracht, zo kunnen we gericht prioriteiten stellen en maatregelen treffen op locaties waar de grootste veiligheidswinst te behalen is. Naast infrastructurele maatregelen zetten we ook in op educatie en handhaving. We willen de handhavingsbevoegdheden van boa's uitbreiden, zodat deze taken van de politie kunnen overnemen.

Voor de verkeersveiligheid stemmen we met transportorganisaties af dat vrachtverkeer zoveel

mogelijk gebruikmaakt van geschikte routes met vrijliggende fietspaden. We zetten hierbij in op stimuleren, niet verbieden. Daarnaast willen we de zichtbaarheid van kruispunten op buitenwegen met reflectoren verbeteren. Nachtelijke duisternis blijft het uitgangspunt. Alleen als andere maatregelen niet voldoende werken, overwegen we dynamische verlichting als laatste optie.

Concretisering van dit principe

Dit principe wordt verder uitgewerkt aan de hand van de volgende punten die bijdragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid:

- Wegen inrichten op basis van het nieuwe wegcategoriseringsplan (zie pagina 55-58)
- Het aanpakken van risicolocaties die voortkomen uit het SPV Texel
- Het herinrichten van een veilige infrastructuur
- Het inzetten op educatie gericht op jongeren en senioren
- Het opschalen van handhaving om naleving van verkeersregels te verbeteren
- Bevoorradingsroutes bundelen op de daardoor geschikte wegen
- Verbeteren zichtbaarheid van kruispunten in het buitengebied
- Bij zebrapaden en rotondes wordt actief gestuurd op het verbeteren van de zichtbaarheid in het donker.
- Opstellen van een leidraad voor het gebruik van reflectoren in het buitengebied voor een veilig en eenduidig wegbeeld

⁶ Charlton e.a., 2010; Kaptein & Claessens, 1998)

⁷ Theeuwes e.a. 2012



2

Leefbare dorpscentra

Dit principe sluit aan bij het collegeakkoord 'Bouwen aan vertrouwen, voor een sociaal en duurzaam Texel (2022-2026)', waarin is opgenomen om auto zoveel als mogelijk te weren uit onze dorpskernen, uiteraard in goed overleg en samenspraak met de omgeving en belanghebbenden.

Uit de digitale vragenlijst blijkt overigens dat zowel bezoekers als inwoners aangeven dat autoluwe dorpscentra als prettig worden ervaren. In Den Burg en in De Koog zijn inmiddels al diverse straten autoluw. Samen met bewoners en ondernemers ontwerpen we voor de dorpskernen verkeerssituaties die passen bij de doelen uit het Mobiliteitsprogramma. Voor ingrijpende maatregelen zoals het terugdringen van autoverkeer is draagvlak noodzakelijk en moet worden geborgd dat inwoners en ondernemers hiermee kunnen leven. Ook willen we onderzoeken op welke wijze we het bevoorradingsverkeer met grote voertuigen kunnen beperken.

Landelijk is er een beweging gaande waarbij gemeenten ervoor kiezen om de auto een minder prominente plek te laten innemen in woon/verblijfsgebieden. Dit heeft veel voordelen. Zo wordt de openbare ruimte rustiger, veiliger en krijgt de voetganger meer ruimte. De vrijgekomen openbare ruimte kan worden ingezet om centra te vergroenen en daarmee leefbaarder te maken.

Leefbare dorpscentra

Door te investeren in leefbare dorpscentra worden de dorpen op Texel aantrekkelijker om te verblijven. Het ruimtebeslag van een rijdende fiets is 28 keer kleiner dan dat van een rijdende auto, en een geparkeerde fiets neemt 10 keer minder ruimte in dan een geparkeerde auto⁸. Tegelijkertijd is een goede bereikbaarheid voor alle vormen van mobiliteit (dus ook de auto) belangrijk. Toch is het niet altijd wenselijk om auto's vanzelfsprekend en onbeperkt de ruimte te geven.

Een maatregel om dit principe kracht bij te zetten is het minder aantrekkelijk maken van doorgaand autoverkeer in dorpscentra. Dit kan bijvoorbeeld door het autoverkeer in dorpskernen (verder) te beperken en parkeervoorzieningen aan de randen of nabij drukke gebieden te realiseren. Zo blijven de kernen vrij van doorgaand (auto)verkeer.

Op Texel zetten we in op een leefbare omgeving, zonder daarbij de bereikbaarheid voor ondernemers uit het oog te verliezen. Vrachtverkeer moet daarom niet onnodig worden belemmerd. We blijven dan ook werken met venstertijden voor leveringen. Gezien de aantallen en omvang van de bevoorrading,

achten we het niet realistisch om, zoals op andere Waddeneilanden, vracht(vervoer) op de vaste wal te clusteren.

Concretisering van dit principe

Dit principe wordt verder uitgewerkt aan de hand van de volgende punten die bijdragen aan het (nog) leefbaarder en aantrekkelijker maken van de dorpskernen:

- Waar mogelijk parkeerplaatsen verwijderen ten gunste van onder andere fietsparkeren en meer groen in de dorpscentra
- Onderzoek naar prijsstelling parkeren in relatie tot terugdringen autogebruik
- Autoparkeren zoveel mogelijk situeren aan de randen van dorpen/aantrekkelijke gebieden
- Prettig verblijven als uitgangspunt bij gebiedsontwikkelingen
- Aantrekkelijk maken van het winkelrondje Den Burg door minder autoverkeer
- Onderzoek naar het aantrekkelijker maken van het centrum van Oudeschild
- Realiseren van centrale fietsparkeerplaatsen
- Filevorming in het hoogseizoen in De Koog integraal aanpakken
- Nader onderzoek naar beperken van bevoorradersverkeer door bijvoorbeeld het realiseren van een overslagpunt buiten het centrum van Den Burg

⁸ Fietscommunity (2017)

3

Gezonde mobiliteit als basis



Op nationaal niveau streeft de rijksoverheid in het 'Nationaal Preventieakkoord' ernaar om het percentage volwassenen met overgewicht terug te dringen naar maximaal 38% in 2040. Mede door het stimuleren van actieve mobiliteit wil Texel bijdragen aan deze nationale ambitie.

In het coalitieakkoord 'Bouwen aan vertrouwen, voor een sociaal en duurzaam Texel' (2022-2026) wordt het belang van een duurzame leefomgeving ook onderstreept. Waarbij wordt benadrukt dat mobiliteit een belangrijke pijler is voor de vitaliteit van onze inwoners en bezoekers. Het bevorderen van actieve mobiliteit, zoals fietsen en wandelen, sluit hierbij dan ook goed aan. Deze wens om extra ruimte te creëren voor actieve mobiliteit komt ook naar voren uit de digitale vragenlijst. Uit de resultaten blijkt namelijk dat met name inwoners van Texel zich storen aan het autogebruik op het eiland. In diverse reacties wordt verkeersoverlast als reden van het ervaren knelpunt genoemd. Dit zet volgens de respondenten de leefbaarheid en gezondheid in onder andere de dorpskernen onder druk. Bezoekers vinden daarnaast de fietsinfrastructuur hét belangrijkste mobiliteitsthema voor Texel.

Gezonde mobiliteit als basis

Dit principe is geformuleerd om het stimuleren van actieve en gezonde vervoersmiddelen, zoals fietsen en wandelen, als voorkeurskeuze voor korte afstanden te bevorderen.

Actieve mobiliteit bevordert de gezondheid van inwoners en bezoekers. Ook helpt het om de verkeersdrukke en vervuiling te verminderen⁹. Het STOMP-idee sluit naadloos aan op dit mobiliteitsprincipe. STOMP staat voor Stappen, Trappen, OV, Medegebruik, Personenauto en staat voor de volgorde waarbij in nieuwe (gebieds)ontwikkelingen rekening wordt gehouden met mobiliteit. Bij het STOMP-principe ligt de focus bij nieuwe gebiedsontwikkelingen als eerste op de S (met een hoge prioriteit), gevolgd door de T, de O, de M en dan pas de P. Elke reis begint en eindigt per slot van rekening wandelend.

Texel kent in het hoogseizoen diverse fietsroutes die erg populair zijn onder bezoekers. We willen zorgen voor een fietsnetwerk dat robuust is en ook op piekmomenten de fiets- en voetgangersstromen aankan. Dit kan door het aanleggen en/of verbreden van bestaande infrastructuur, maar kan ook door het spreiden van de (weg)gebruikers. Texel biedt een natuurlijke omgeving die zeer aantrekkelijk is voor actieve en recreatieve mobiliteit, waardoor dit principe extra relevant is.

Naast de recreatieve mogelijkheden biedt het eiland ook goede kansen om functionele (utilitaire) verplaatsingen, zoals woon-werk- of school-verkeer, nog meer te ondersteunen en te stimuleren. Dit komt mede door de relatief veel solitaire fietsvoorzieningen.

Bij het uitbreiden van het fiets- en wandelnetwerk wordt vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid prioriteit gegeven aan bestaande knelpunten, zoals in ieder geval de Jan Ayeweg, de weg naar strandslag Paal 17 en andere routes waar fietsers en wandelaars nu regelmatig in het nauw komen. In het uitvoeringsprogramma wordt hiervoor een prioritering opgesteld. Ook moeten oversteekplaatsen voor fietsers, vooral op 60 en 80 km/u wegen zodanig ingericht zijn dat fietsers veilig kunnen oversteken.

⁹ Hendriksen, I. en R. van Gijlswijk (2010)



Concretisering van dit principe

Dit principe wordt verder uitgewerkt aan de hand van de volgende punten die bijdragen aan het verder ontwikkelen van Texel als aantrekkelijk fietseiland:

- Scheiden van fiets en voetgangers op drukke en veel gebruikte routes
- Fietsvoorzieningen uitbreiden, zoals rust/parkeerplaatsenbewegwijzering als basis (bijvoorbeeld fietsknooppunten)
- Introduceren en toepassen van het STOMP-principe
- Dit principe onderschrijven door het ondertekenen van de Charter for Walking
- Drukke fiets- en wandelroutes krijgen extra aandacht op basis van monitoring
- Fietsnetwerken zoveel als mogelijk eenduidig en homogeen inrichten doormiddel van het gebruik van de CROW-richtlijnen
- De functie van wegen zonder verkeersfunctie aanpassen ten behoeve van de fiets + verkenning naar missinglinks fiets(knooppunt)netwerk
- Bij het ontwerpen van nieuwe fiets- en wandelroutes worden de knooppunten van deze gescheiden routes op strategische plekken met elkaar verbonden. Hierbij wordt ingezet op comfort, overzichtelijkheid en veiligheid. Fietzers en wandelaars krijgen op deze plekken voorrang, voldoende rustpunten en stallingsmogelijkheden.

4

Wij helpen onze bezoekers op weg



Uit de digitale vragenlijst onder bezoekers blijkt dat meer dan 50% van de respondenten bereid is om bij het volgende bezoek de auto meer te laten staan. Tegelijkertijd maken inwoners zich zorgen over de drukte op het eiland, met name tijdens het hoogseizoen. Deze zorgen zijn niet ongegrond: in 2023 viel 50% van de gewonde verkeersslachtoffers in de drukste maanden van het jaar (juli-september). Bovendien blijkt uit de inventarisatie voor dit Mobiliteitsprogramma dat bezoekers vaak niet goed op de hoogte zijn van de verkeersregels op Texel. Dit leidt regelmatig tot onveilige situaties, zoals bij het navigeren/parkeren van campers of caravans door/in dorpskernen of over/langs smalle wegen die hier niet geschikt voor zijn. Daarbij verwacht onder andere het NBTC richting 2030/2040 dat het aantal bezoekers zal toenemen. Belangrijk feit is dat dit beeld niet integraal wordt onderschreven. In de vervoerscijfers van de TESO is namelijk de afgelopen jaren een afvlakking van het aantal overzettingen te zien.

Het coalitieakkoord 'Bouwen aan vertrouwen, voor een sociaal en duurzaam Texel' (2022-2026) stelt dat een balans tussen toerisme en leefbaarheid van groot belang is voor het eiland. Het akkoord benadrukt dat bezoekers goed geïnformeerd moeten worden over bijvoorbeeld geschikte parkeerplaatsen voor zowel auto's als fietsen, zodat dorpen veilig en leefbaar blijven.

Wij helpen onze bezoekers op weg

Dit principe richt zich op het bieden van duidelijke informatie en faciliteiten om bezoekers te helpen met hun mobiliteit op Texel. We richten ons hierbij op bewegwijzering, ondersteuning bij het begrijpen van de verkeersregels en het vinden van duurzame vervoersopties. Het is belangrijk dat bezoekers zich ook met een elektrische auto vlot kunnen verplaatsen op het eiland.

Elektrisch rijden wordt steeds gebruikelijker. Daarom zorgen we voor voldoende laadmogelijkheden voor elektrische auto's, afgestemd op de daadwerkelijke behoefte. Daarbij houden we rekening met eventuele beperkingen door netcongestie.

We bieden bezoekers de juiste informatie, zodat zij zich gemakkelijk en veilig kunnen verplaatsen, ook zonder afhankelijk te zijn van de auto of caravan. We zien graag dat bezoekers hun auto of camper vooral gebruiken als bagagewagen: prima om mee naar Texel te komen, maar op het eiland zelf stimuleren we het gebruik van de fiets.

Voor campers geldt dat voordat men de boot naar Texel neemt, er een standplaats moet zijn gereserveerd. Campers zijn niet welkom bij bijvoorbeeld supermarkten. We gaan onderzoeken hoe we het parkeren van campers op zulke plekken verder kunnen ontmoedigen of voorkomen.

Als gemeente willen we ons blijven inzetten om samen met de VVV en alle belangenorganisaties te werken aan een veilig en bereikbaar Texel voor zowel inwoners als bezoekers. Ook bij nieuwe (gebieds)ontwikkelingen zullen we er op inzetten om het bezoekers (nog) aantrekkelijker te maken om gebruik te maken van de fiets.

Concretisering van dit principe

Dit principe wordt verder uitgewerkt aan de hand van de volgende punten die bijdragen aan het optimaliseren van de mobiliteitservaring voor zowel inwoners als bezoekers:

- Bezoekers voorafgaand en tijdens hun bezoek informeren over de (verkeers)regels
- In overleg met stakeholders zorgen voor goed bewegwijzerde wandel- en fietsroutes
- Het faciliteren van duurzame vormen van mobiliteit zoals de elektrische auto
- het stimuleren van actieve mobiliteit onder bezoekers; de auto als bagagewagen naar de accommodatie
- We onderzoeken hoe we onze ondernemers kunnen ondersteunen bij het aantrekkelijker maken van alternatieve vervoerswijzen, zodat bezoekers worden verleid de auto minder te gebruiken – of zelfs helemaal thuis te laten.



5 Jong & oud bereikbaar op Texel

Vanuit het 'Uitvoeringsprogramma Sociaal Domein Kind en Jongeren (2024-2027)' wordt ingezet op het toegankelijk en veilig inrichten van de openbare ruimte voor met name jongeren, zodat deze doelgroep veilig kan opgroeien in de openbare ruimte. Ook in het 'Uitvoeringsprogramma Sociaal Domein Ouderen (2024-2027)' ligt de nadruk op het inclusief inrichten van de openbare ruimte en de zelfredzaamheid van ouderen.

Daarnaast haakt dit principe in op het 'VN-verdrag Handicap' waarin Nederland zich heeft gecommitteerd aan een inclusieve samenleving waarin iedereen, ongeacht fysieke beperkingen, zich vrij kan verplaatsen en volwaardig kan deelnemen aan het dagelijks leven.

Op Texel neemt naar verwachting de komende jaren de vergrijzing toe. Vanuit dit gegeven willen we de komende jaren de openbare ruimte nog inclusiever inrichten met extra aandacht voor toegankelijkheid. We willen dit principe vertalen naar een openbare ruimte die voor iedereen toegankelijk is, met aandacht voor obstakelvrije routes, voldoende zitplekken en veilige oversteekplaatsen.

Jong en oud bereikbaar op Texel

Dit principe richt zich op het verbeteren van mobiliteit voor alle leeftijden, met speciale aandacht voor de vergrijzende bevolking en de relatief oudere bezoekers van Texel. Met een gemiddelde bezoekersleeftijd van 50 jaar¹⁰ – hoger dan het nationale gemiddelde van 42 jaar en de lokale gemiddelde leeftijd van 46 jaar¹¹ – staat Texel voor de uitdaging om mobiliteit toegankelijk en aantrekkelijk te houden en te maken voor een divers publiek.

Voor de oudere doelgroep betekent dit bijvoorbeeld goed toegankelijke en onderhoudsvriendelijke fietspaden, wandelvoorzieningen met voldoende rustpunten en een openbaarvervoerssysteem dat frequent rijdt, duidelijk, comfortabel en toegankelijk is voor iedereen, inclusief mensen met een mobiliteitsbeperking. Tegelijkertijd moeten voorzieningen ook zijn afgestemd op jongere generaties, zoals gezinnen met kinderen, om een inclusieve bereikbaarheid te garanderen. Daarnaast kan slimme inzet van technologie bijdragen aan betere toegankelijkheid. Denk aan realtime informatie over openbaar vervoer, rolstoelvriendelijke routes of deelmobiliteit die eenvoudig te gebruiken is voor alle leeftijdsgroepen. Dit principe heeft als doel dat

iedereen, van jong tot oud, zich veilig, zelfstandig en comfortabel kan verplaatsen op Texel.

Het in kaart brengen van de multimodale intensiteiten op wegen is tevens van groot belang. Als we als gemeente (beter) inzicht krijgen in hoeveel auto's, fietsers en/of voetgangers er gebruikmaken van wegen, kunnen we hier beter op sturen.

Concretisering van dit principe

Dit principe wordt verder uitgewerkt aan de hand van de volgende punten die bijdragen aan het inrichten van de openbare ruimte zodat iedereen zich veilig, zelfstandig en comfortabel kan verplaatsen:

- Optimalisatie van het verkeerseducatieplan
- Infrastructuur vergevingsgezend inrichten (bijv. toepassen van lage stoepranden, verwijderen van paaltjes op fietspad, het faciliteren van faciliteiten bij bushaltes etc.)
- Stimuleren van fietsen naar school en werk
- Structureel multimodale verkeerstellingen uitvoeren
- Onderzoek starten naar het efficiënter inzetten van budget voor OV-concessie 2028

¹⁰ F. Spooren (2021)

¹¹ CBS (2024)



Samenvattende visie

De komende tien jaar geven we met vijf principes richting aan mobiliteit op Texel. Deze principes zijn op voorgaande pagina's in detail omschreven. In deze paragraaf vatten we het visiedeel op mobiliteit, voor de komende jaren algemeen samen.

Op Texel willen we werken aan een verkeerssysteem dat past bij de schaal, identiteit en seizoensdynamiek van het eiland. We kiezen voor veilige wegen, leefbare dorpen, gezonde en duurzame mobiliteitskeuzes en toegankelijke mobiliteit; voor inwoners én bezoekers. In voorgaande beleidsplannen stond het verleiden van bezoekers, om meer de fiets te gebruiken, centraal. Zonder dat hier harde maatregelen voor zijn opgenomen. In dit Mobiliteitsprogramma willen we juist meer inzetten op sturende en harde maatregelen om het gebruik van actieve verkeersmodi en/of het openbaar vervoer verder te stimuleren en veraangename.

De komende tien jaar willen we daarom met onze infrastructuur sturen. Dit doen we door deze herkenbaarder en begrijpelijk te maken en soms ook uni modaal in te richten, zodat

weggebruikers als vanzelf het juiste en gewenste gedrag vertonen. Wegen en kruispunten richten we zo in dat de functie van de weg direct duidelijk is en we pakken locaties aan waar de verkeersveiligheid nu tekortschiet. Dat doen we niet alleen door fysieke maatregelen, maar ook door educatie en handhaving. In overleg met logistieke partijen zorgen we dat zwaar verkeer zoveel mogelijk gebruikmaakt van routes die daarop zijn ingericht, zodat de leefbaarheid in dorpen verbetert.

Daarnaast willen we onze dorpskernen (nog) aantrekkelijker en leefbaarder maken door doorgaand autoverkeer te weren en parkeerplaatsen strategisch aan de randen van dorpen te organiseren. Vrijgekomen ruimte benutten we voor groen, fietsparkeren en verblijfskwaliteit. Zo worden dorpscentra plekken waar je graag bent, in plaats van plekken waar je vooral langs of doorheen rijdt. Dat vraagt soms om harde keuzes in ruimtegebruik, maar levert ook veel op in rust, veiligheid en uitstraling.

Actieve mobiliteit vormt de basis voor hoe we de openbare ruimte inrichten. We maken wandelen en fietsen aantrekkelijker door infrastructuur te verbeteren en routes logisch, comfortabel en herkenbaar vorm te geven. In nieuwe ontwikkelingen volgen we het STOMP-principe, waarbij de voetganger en fietser voorrang krijgen in het ontwerp. In drukke periodes zorgen we voor spreiding van de stromen en blijven we investeren in uitnodigende fiets- en wandelroutes, zowel voor recreatief als dagelijks gebruik.

In de zomerse perioden stijgt de verkeersdruk flink, met veel verkeer naar het strand, zoekgedrag naar parkeerplaatsen in dorpen en campers op wegen of parkeerplekken waar we

ze niet willen hebben. Daarom helpen we onze bezoekers beter op weg. We zorgen voor duidelijke bewegwijzering, informatie over verkeersregels en slimme parkeervoorzieningen. Samen met onder meer de VVV zorgen we dat alternatieven voor de auto beter vindbaar en aantrekkelijk zijn, zodat bezoekers vaker kiezen voor duurzame mobiliteit. Dit draagt bij aan minder druk op de dorpen en aan een prettige verblijfsbeleving op het eiland.

We willen dat Texel bereikbaar is voor iedereen, ongeacht leeftijd of beperking. Daarom zetten we de komende jaren in op een inrichting van de openbare ruimte die voor iedereen toegankelijk is. Dus ook voor inwoners of bezoekers met een beperking.





A coastal landscape featuring a sandy beach, dunes, and a field of purple flowers in the foreground. The sky is blue, and the ocean is visible in the background.

4 Van mobiliteitsprincipes naar mobiliteitsnetwerk

Autonetwerk Texel 2035

In dit hoofdstuk behandelen we 3 netwerken. Het auto, fiets en ov netwerk. Per netwerk stellen we verbetermaatregelen voor richting 2035.

In jargon wordt de kaart van het gewenste autonetwerk ook wel een wegcategorisering genoemd. Een wegcategorisering biedt een helder kader voor de functie en inrichting van wegen op Texel. Alle wegen worden ingedeeld op basis van hun rol binnen het verkeersnetwerk. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen:

- **Stroomwegen**, bedoeld voor het snel en veilig afwikkelen van doorgaand verkeer, zoals rijkswegen/snelwegen (niet aanwezig op Texel).
- **Gebiedsontsluitingswegen**, die wijken, dorpen of gebieden verbinden met stroomwegen en lokale wegen.
- **Erftoegangswegen**, die specifiek bedoeld zijn voor lokaal verkeer en toegang bieden tot woningen en bedrijven.

Door wegen op deze manier te categoriseren, kunnen ze eenduidig en veilig worden ingericht. Dit betekent dat elke weg zo wordt ontworpen dat deze past bij de functie, met aandacht voor aspecten zoals maximumsnelheden, wegmarkeringen en verkeersveiligheidsmaatregelen.

Op de hiernaast afgebeelde kaart is de wegcategorisering voor Texel weergegeven. Deze wegcategorisering is tot stand gekomen met in achtname van de mobiliteitsprincipes en de uitkomsten van de risicoanalyse uit het SPV Texel. Daarnaast is de wegcategorisering uit 2019 als vertrekpunt genomen, zie pagina 29.

80 km/h in het buitengebied waar het kan

We verhogen de maximum snelheid op de verbindingswegen tussen de dorpen met een vrijliggend fietspad alleen op de plekken waar dit veilig kan.

30 km/u als standaard in de bebouwde kom

Op 27 oktober 2020 heeft de Tweede Kamer een motie aangenomen waarin 30 km/u de nieuwe standaard binnen de bebouwde kom wordt.

Deze koerswijziging is ingegeven door het belang van verkeersveiligheid, vooral op wegen waar kwetsbare weggebruikers zoals fietsers en voetgangers aanwezig zijn. Voor Texel biedt deze landelijke ontwikkeling een sterke basis om verkeersveiligheid te verbeteren. Uitzonderingen blijven mogelijk op wegen waar een hogere snelheid aantoonbaar noodzakelijk en veilig is.

*Nader onderzoek is nodig, voordat de snelheid op deze wegen wordt verhoogd naar 80 km/h. Randvoorwaarde hierbij is dat -voordat de snelheid wordt verhoogd- de inrichtingskenmerken van de gebiedsontsluitingsweg van 80 km/h buiten de bebouwde kom zodanig zijn dat er veilig 80 km/h gereden kan worden.

Wegencategorisering 2035

- Gebiedsontsluitingsweg 80 km/h
- Gebiedsontsluitingsweg 80 km/h *
- Gebiedsontsluitingsweg 50 km/h
- Gebiedsontsluitingsweg 30 km/h
- Erftoegangsweg 2 60 km/h
- Erftoegangsweg 30 km/h
- ETW30 Buiten de bebouwde-
kom of fietsstraat 30/60 km/h

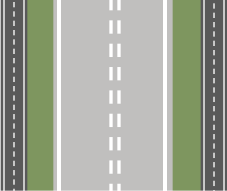
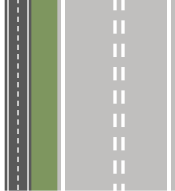
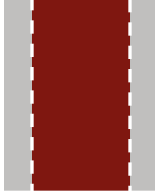
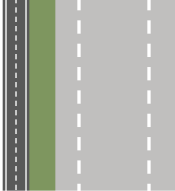


In het kader hiernaast zijn de verschillende wegcategorieën opgenomen met bijbehorende indicatieve weginrichtingen.

Gebiedsontsluitingswegen (GOW):

GOW 80: Dit zijn wegen buiten de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 80 km/u, bedoeld om gebieden te ontsluiten en doorgaand verkeer te faciliteren. Een lagere wegcategorie zou hier onwenselijk zijn, omdat

dit niet passend is voor de grote aantallen verkeersstromen met name in het hoogseizoen. De prioriteit gaat op dit tracé naar het verkeersveiliger kunnen oversteken voor onder andere voetgangers en fietsers. Voor de verbindingswegen tussen de dorpen is ook de categorisering GOW 80 opgenomen. Voorwaarde hiervoor is wel dat het alleen doorgevoerd kan worden als dit veilig kan.

Gebiedsontsluitingswegen				Erftoegangswegen		
GOW 80 Buiten de bebouwde kom	GOW 50 Binnen de bebouwde kom	GOW 30 Binnen de bebouwde kom	Fietsstraat Binnen/ buiten de bebouwde kom 30/60 km/u	ETW 60 type 2 Buiten de bebouwde kom	ETW 60 type 1 Buiten de bebouwde kom	ETW 30 Binnen de bebouwde kom
						
						
Weg met vrij liggende fietspaden. Bij voorkeur zo min mogelijk eraansluitingen & fietsoversteken	Weg met vrij liggend(e) fietspad(en)	Weg met fiets op de rijbaan met fietsstrook	Weg waar de fiets meer ruimte krijgt. Weg heeft geen juridische status	Weg zonder markering en fietsvoorzieningen	Weg met markering en fietspad(en)	Weg met fiets op de rijbaan. Voetganger op stoep

GOW 50: Dit zijn wegen binnen de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 50 km/u, die wijken en dorpen verbinden met hoofdwegen. Op Texel is dit uitsluitend van toepassing op het stuk Kogerstraat tussen de Akenbuurt en de Kogerweg in Den Burg. De keuze voor deze categorie is gemaakt omdat het verlagen van de snelheid hier onwenselijk is gezien de inrichting van de weg, die past bij de functie van deze (rond)weg.

GOW 30: Gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 30 km/u. Deze worden toegepast in gebieden waar zowel verkeers- als verblijfsfuncties belangrijk zijn. Op Texel vallen de volgende wegen onder deze categorie: Bernhardlaan, Beatrixlaan, Schilderend, Emmalaan, Keesomlaan, Gasthuisstraat, Waalderstraat, Dorpsstraat, Laagwaalderweg en Mieland. Deze wegen willen we daarom afwaarderen van GOW 50 naar GOW 30.

Erftoegangswegen (ETW):

ETW 60 type 1: Erftoegangswegen buiten de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 60 km/u, type 1, zijn bedoeld voor hogere verkeersintensiteiten. Dit type 60-wegen zijn voorzien van kantmarkering.

ETW 60 type 2: Erftoegangswegen buiten de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 60 km/u, type 2, zijn bedoeld voor lagere verkeersintensiteiten en zijn ingericht zonder

markering en vrijliggende fietspaden. Deze categorie is bedoeld voor wegen die geen belangrijke doorgaande functie hebben. Ten opzichte van de wegencategorisering uit 2019 zijn er in deze categorie geen wijzigingen aangebracht.

ETW 30: Erftoegangswegen binnen de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 30 km/u zijn gericht op het veilig toegang bieden tot erven en percelen. Voorbeelden van dit soort wegen zijn de Haffelderweg, Molenstraat of de Houtmansstraat. Ten opzichte van de wegencategorisering uit 2019 zijn er in deze categorie geen wijzigingen aangebracht.

ETW 30/fietsstraat: Erftoegangswegen 30 km/u buiten de bebouwde kom zijn niet gebruikelijk om toe te passen. Op Texel zijn er echter diverse wegen zo ingericht. Dit betreffen met name bospaden door het Westermient, waar de fietser veelal hoofdgebruiker is. We willen in de toekomst, bij groot onderhoud, de 30 km/u wegen buiten de kom, in richten als fietsstraten. Hier willen we samen met bewoners en belanghebbenden per locatie de afweging maken of hier 30 of 60 km/u passend is.

Fietsnetwerk Texel 2035

Fietsinfrastructuur

Voor de komende jaren willen we op Texel toewerken naar een fietsnetwerk dat (nog) beter aansluit op het gebruik. Dit gebruik willen we inzichtelijk maken door toe te werken naar een permanent telsysteem of andere slimme methoden waarmee we de intensiteiten op ons fietspadennet kunnen registreren. Op basis van deze intensiteiten kunnen we vervolgens afwegen welke routes we omwille van de fietsintensiteiten willen aanpassen.

De verdeling tussen utilitair en recreatieve routes is van belang en stelt ons in staat om in de vormgeving en functie-eisen te stellen, zodat het gebruik hierop kan worden aangepast.

Missinglink fietsknooppuntnetwerk

We onderzoeken de missing links van het recreatieve knooppuntennetwerk en passen deze aan waar nodig.

Utilitair fietsnetwerk

Het utilitaire netwerk zijn fietsverbindingen waarop (dagelijkse) gebruikers zich veilig en efficiënt van A naar B verplaatsen. We streven ernaar om dit doel te bereiken door op de utilitaire routes prioriteit/voorrang te geven aan:

- Strooiroutes
- Aanbrengen van reflectoren op kruispunten en oversteeklocaties

- Toepassen van kantmarkering
- Inrichting met asfalt/beton met voldoende breedte voor gebruik
- Faciliteren van voldoende brede fietspaden, afgestemd op het gebruik en in lijn met de landelijke CROW-richtlijnen

Recreatief knooppunten netwerk

Het knooppuntennetwerk is een netwerk waar we extra inzetten op de beleving. Deze routes worden voornamelijk gebruikt door de recreatieve fietser. We willen ervoor zorgen dat drukke routes waar mogelijk worden verbreed. Ook willen we op basis van tellingen sturen op het spreiden van het gebruik. We willen toewerken naar een netwerk dat bovenal veilig en aantrekkelijk is voor zowel inwoners als bezoekers. Dit willen we bereiken door:

- Fietsoversteekplaatsen op kruisingen buiten de bebouwde kom voorzien van een kruispuntplateau
- Verwijderen van paaltjes en hoge stoepranden
- Zorgen dat de bermen op orde zijn voor een vergevingsgezinde inrichting
- Toepassen van correcte bewegwijzering + evt. informatievoorzieningen
- Realiseren van voldoende fietsparkeerplaatsen bij toeristische locaties
- Faciliteren van voldoende brede fietspaden afgestemd op het gebruik en in lijn met de landelijke CROW-richtlijnen

Openbaar vervoer netwerk Texel 2035

Openbaar vervoer

Hoewel we als gemeente geen directe zeggenschap hebben over het openbaar vervoer, willen we in dit programma wel onze visie vastleggen. Zo kan de provincie deze input meenemen bij de voorbereiding van de nieuwe concessie in 2028.

Tot en met 2028: verbeteren binnen de huidige concessie

Uit de inventarisatie blijkt dat inwoners het openbaar vervoer op Texel met een onvoldoende beoordelen. Bezoekers geven een voldoende. Deze uitkomsten wijzen op ruimte voor verbetering, vooral vanuit het perspectief van de Texelaars. We willen dat het huidige kwaliteitsniveau van zowel lijn 28 als de Texelhopper minimaal wordt gehandhaafd en waar mogelijk wordt verbeterd. Tegelijkertijd zetten we in op het verbeteren van de ervaring en het gemak, zodat inwoners én bezoekers het openbaar vervoer daadwerkelijk als alternatief voor de auto overwegen.

Daarom willen we de provincie verzoeken de volgende verbeteringen binnen de bestaande concessie te realiseren. Voor lijn 28:

- Elke halte voorzien van minimaal:
- een abrie en zitvoorziening
- een fietsparkeerplek
- duidelijke reisinformatie

Voor de meest gebruikte Texelhopper-opstapplaatsen:

- Zitvoorziening
- Reisinformatie

Ook qua frequentie willen we dat lijn 28 in elk geval op het huidige niveau blijft, en waar mogelijk wordt geïntensiveerd.

Vanaf 2028: aansluiten bij de behoefte, uitbreiden waar nodig

Bij de start van de nieuwe concessie in 2028 willen we dat het huidige bedienings- en kwaliteitsniveau als basis wordt gehanteerd. Daarnaast zien we kansen om het systeem beter te laten aansluiten op de wensen van reizigers. Onze ambities voor na 2028 zijn:

- Lijn 28 laten aansluiten op iedere afvaart, dus ook op de tussenboot.
- Onderzoek naar de opzet van de lijndienst: sluit deze nog aan bij de behoeften van inwoners en bezoekers, of zijn extra lijnen wenselijk?
- De Texelhopper herzien waar nodig: samen met de provincie, inwoners en bezoekers willen we nagaan hoe het oproepgebonden systeem kan worden doorontwikkeld.

Dit kan leiden tot een aangepaste vorm van openbaar vervoer binnen de nieuwe financiële kaders van de concessie.





5
Welke maatregelen
zijn er nodig?

Maatregelen op hoofdlijnen

In dit hoofdstuk zijn alle maatregelen samengevat. Per maatregel is aangegeven hoe deze bijdraagt aan de mobiliteitsprincipes zoals beschreven in hoofdstuk 3. De maatregelen worden op hoofdlijnen gepresenteerd. Een nadere uitwerking volgt in een apart document dat we het Uitvoeringsprogramma noemen.

Hierin worden onder andere de kosten, prioritering en doorlooptijd opgenomen. We verwachten dit programma medio 2026 gereed te hebben. Het uitvoeringsprogramma zal tussentijds worden geëvalueerd, rond 2030. Tijdens deze evaluatie wordt gekeken naar de voortgang en of de mobiliteitsprincipes en bijbehorende maatregelen bijstelling nodig hebben.

Maatregelen op hoofdlijnen Verkeersveiligheid op 1



	Verkeersveiligheid op 1	Leefbare dorpscentra	Gezonde mobiliteit als basis	Wij helpen onze bezoekers op weg	Jong & oud bereikbaar op Texel
Wegen inrichten op basis van het nieuwe wegcategoriseringsplan	x	x	x	x	x
30 km/u binnen de bebouwde kom zorgt voor meer veiligheid doordat voertuigen bij een lagere snelheid eerder kunnen stoppen, wat de kans op ongevallen kleiner maakt. Bij een aanrijding is de impact ook aanzienlijk kleiner, wat vooral belangrijk is voor kwetsbare groepen zoals kinderen en ouderen. Daarnaast vermindert een lagere snelheid de overlast doordat voertuigen minder geluid produceren. Dit maakt dorpskernen prettiger en veiliger voor voetgangers, fietsers en bewoners.					
Het aanpakken van risicolocaties die voortkomen uit het SPV Texel	x		x		x
In het Strategisch Plan Verkeersveiligheid zijn risicolocaties op Texel in kaart gebracht. Door deze gericht aan te pakken, wordt de verkeersveiligheid verbeterd. Met name fietsoversteeklocaties vormen een verhoogd risico. Door deze en andere knelpunten te verbeteren, versterken we een veilig fietsnetwerk waar zowel inwoners als bezoekers zorgeloos gebruik van kunnen maken.					

	Verkeersveiligheid op 1	Leefbare dorpscentra	Gezonde mobiliteit als basis	Wij helpen onze bezoekers op weg	Jong & oud bereikbaar op Texel
Het herinrichten van infrastructuur volgens landelijke richtlijnen van het CROW Door infrastructuur verkeersveilig in te richten ontstaat een voorspelbare en herkenbare verkeersomgeving, wat de verkeersveiligheid vergroot. Duidelijke wegprofielen voorrangssituaties en consistente oversteekplaatsen maken het verkeer voor iedereen veiliger en toegankelijker.	x	x	x		x
Het inzetten op educatie gericht op jongeren en senioren Door jongeren en senioren verkeerseducatie te bieden, leren zij veilig deelnemen aan het verkeer. Jongeren krijgen inzicht in risico's en verkeersregels, terwijl senioren worden geholpen om mobiel en zelfverzekerd te blijven. Dit verkleint de kans op ongevallen en zorgt ervoor dat zowel jong als oud zich (nog) beter bewust wordt van de gevaren in het verkeer.	x				x
Het opschalen van handhaving om naleving van verkeersregels te verbeteren Meer handhaving zorgt ervoor dat verkeersregels strikter worden nageleefd, wat gevaarlijk rijgedrag zoals te hard rijden voorkomt. Dit verkleint de kans op ongelukken en zorgt in de regel voor een veiligere verkeerssituatie.	x	x			
Bevoorradersroutes bundelen op de daardoor geschikte wegen Het bundelen van bevoorradersroutes op geschikte wegen voorkomt zoveel mogelijk dat vrachtverkeer door kernen rijdt. Ook zorgt het er voor dat het vrachtverkeer gebruik maakt van de routes waar fietsers bijvoorbeeld beschikken over een vrijliggende fietsvoorziening.	x	x			
Verbeteren van de zichtbaarheid van kruispunten buiten de bebouwde kom Het kan in de nacht erg donker worden op Texel, vooral in het buitengebied. Hulpdiensten, bezoekers maar ook inwoners zijn gebaat bij kruispunten die zichtbaar zijn. We willen zorgen voor zichtbare kruispunten d.m.v. het aanbrengen van reflectoren. Alleen als andere maatregelen niet voldoende werken, overwegen we in het uiterste geval dynamische verlichting te plaatsen	x			x	

Maatregelen op hoofdlijnen

Leefbare dorpscentra



Verkeersveiligheid op 1	Leefbare dorpscentra	Gezonde mobiliteit als basis	Wij helpen onze bezoekers op weg	Jong & oud bereikbaar op Texel
-------------------------	----------------------	------------------------------	----------------------------------	--------------------------------

Waar mogelijk parkeerplaatsen verwijderen ten gunste van onder andere fietsparkeren en meer groen in de dorpscentra

	x	x	x	x
--	---	---	---	---

Het herinrichten van parkeerruimte voor fietsparkeren en groen maakt dorpscentra aantrekkelijker. Meer groen verbetert de leefbaarheid, terwijl extra fietsvoorzieningen gezonde en duurzame mobiliteit stimuleren. We geven zo actieve vormen van mobiliteit meer ruimte waardoor inwoners en bezoekers (nog) meer kunnen genieten van onze mooie dorpskernen.

Onderzoek prijsstelling parkeren in relatie met terugdringen autogebruik

	x	x	x	x
--	---	---	---	---

Door parkeertarieven slim in te zetten, kan het gebruik van gemotoriseerd verkeer beter worden gestuurd. Dit helpt om autoverkeer in het dorpscentra te verminderen en ruimte te creëren voor fietsers, voetgangers en groen.

Autoparkeren zoveel mogelijk situeren aan de randen van dorpen/aantrekkelijke gebieden

x	x	x	x	x
---	---	---	---	---

Door autoparkeren te verplaatsen naar de randen van dorpen en drukke gebieden, neemt het zoekverkeer in de kernen af. Dit vermindert conflicten met fietsers en voetgangers en creëert ruimte voor groen, wandelpaden en (directe) fietsroutes. Bezoekers vinden eenvoudig parkeergelegenheid aan de randen, terwijl jong en oud zich te voet comfortabeler door de dorpen bewegen.

Uitwerking aanpassen maximum snelheid naar 80 km/u op de hoofdroutes tussen de dorpen met vrijliggende fietspaden

--	--	--	--	--

Op de verbindingswegen tussen de dorpen waar vrijliggende fietspaden aanwezig zijn wordt de snelheid verhoogd naar 80 km/u. Dit kan alleen maar als dit op een verkeersveilige wijze kan plaatsvinden.

	Verkeersveiligheid op 1	Leefbare dorpscentra	Gezonde mobiliteit als basis	Wij helpen onze bezoekers op weg	Jong & oud bereikbaar op Texel
Prettig verblijven als uitgangspunt bij (gebieds)ontwikkelingen		x	x	x	x
Bij toekomstige (gebieds)ontwikkelingen willen we direct ontsluiten op het voetgangersnetwerk, fietsnetwerk, OV netwerk en het wegnnet. Waarbij deze volgorde (STOMP) wordt aangehouden. Dit draagt bij aan een inclusieve inrichting waarbij iedereen, te voet, per fiets, OV, (deel)auto wordt bediend.					
Minder autoverkeer op het winkelrondje in Den Burg	x	x	x	x	x
Een winkelrondje met minder autoverkeer in Den Burg maakt het centrum veiliger en prettiger voor fietsers, voetgangers. Minder autoverkeer verkleint de kans op conflicten en creëert meer ruimte voor verblijven, zoals terrasjes, groen en brede looproutes. Dit maakt het winkelen aangenamer en nodigt bezoekers uit om langer te blijven. Ondernemers profiteren van een prettiger winkelgebied, wat de levendigheid en lokale economie versterkt.					
Onderzoek naar het aantrekkelijker maken van het centrum van Oudeschild					
Een onderzoek naar het aantrekkelijker maken van een deel van het centrumgebied van Oudeschild kan leiden tot een verkeerskundige ingreep die voor een prettigere verblijfservaring voor bezoekers kan leiden.					
Realiseren van centrale fietsparkeerplaatsen		x	x	x	x
Centrale, bij voorkeur veilige en overdekte, fietsparkeerplaatsen zorgen voor een overzichtelijke en opgeruimde openbare ruimte. Goede parkeervoorzieningen maken de fiets een aantrekkelijk alternatief voor de auto en stimuleren gezonde mobiliteit. Bezoekers en inwoners kunnen zo hun fiets makkelijk en veilig stallen.					
Filevorming in het hoogseizoen in de koog integraal aanpakken	x	x		x	x
We willen zorgen dat de filevorming in De Koog teruggedrongen wordt. We willen dit integraal doen waarbij we het parkeersysteem in De Koog gaan optimaliseren door middel van het opstellen van een vlekkenplan. Hierin nemen we op hoe parkeren efficiënter kan worden geregeld, waardoor er minder (file)hinder ontstaat in het centrum van De Koog. Op deze manier willen we werken aan een verkeersveilig en meer leefbaar dorpscentrum. Deze maatregel hangt samen met het verkeersverwijssysteem en het stimuleren van bezoekers meer gebruik te laten maken van publieke en/of actieve mobiliteitsvormen.					

Maatregelen op hoofdlijnen

Gezonde mobiliteit als basis



	Verkeersveiligheid op 1	Leefbare dorpscentra	Gezonde mobiliteit als basis	Wij helpen onze bezoekers op weg	Jong & oud bereikbaar op Texel
Scheiden van fiets en voetgangers op drukke en veel gebruikte routes	x		x	x	x
Het scheiden van fietsers en voetgangers op drukke routes voorkomt conflicten. Beide groepen krijgen zo meer ruimte. Dit maakt fietsen en wandelen veiliger en comfortabeler. Dit geldt enkel voor drukke routes.					
Fietsvoorzieningen uitbreiden, zoals rust-/parkeerplaatsen bewegwijzering als basis (bij bijvoorbeeld fietsknooppunten)			x	x	x
Meer fietsvoorzieningen, zoals rustplekken bij uitkijkpunten, extra fietsparkeerplaatsen bij stranden en natuurgebieden, alsmede duidelijke bewegwijzering bij fietsknooppunten, maken fietsen op Texel (nog) aangenamer. Door het toevoegen van logische rust- en overstapplekken, zoals bij veerhaven 't Horntje of de Slufter, wordt het fietsnetwerk verder geoptimaliseerd.					
Introduceren en toepassen van het STOMP-principe	x	x	x		x
Bij (gebieds)ontwikkelingen willen we de nadruk leggen op het goed ontsluiten van actieve vormen van mobiliteit op het wegennet. Pas als dat goed is geregeld, kijken we verder naar de ontsluiting van het (plan)gebied op het openbaar vervoer. Pas als laatste wordt gekeken naar (deel/auto)mobiliteit. Het kan voorkomen dat deze werkwijze ervoor zorgt dat er uiteindelijk minder ruimte over blijft voor de auto en eventuele parkeerplekken.					
Dit principe onderschrijven door het ondertekenen van de Charter for Walking		x	x		x
Om dit principe kracht bij te zetten willen we de Charter for Walking ondertekenen. Dit handvest fungeert voornamelijk als beleidskader en inspiratiebron. Het is geen juridisch bindend document, maar eerder een vrijwillige verbintenis om de leefomgeving te verbeteren ten gunste van voetgangers. Door het handvest te ondertekenen, tonen we onze inzet voor het bevorderen van wandelen, wat bijdraagt aan een betere gezondheid van inwoners, een schoner milieu en een verhoogde levenskwaliteit. Het handvest is toegevoegd in bijlage 2.					

	Verkeersveiligheid op 1	Leefbare dorpscentra	Gezonde mobiliteit als basis	Wij helpen onze bezoekers op weg	Jong & oud bereikbaar op Texel
Drukke fiets- en wandelroutes krijgen extra aandacht o.b.v. monitoring	x		x		
Door drukke fiets- en wandelroutes beter te monitoren, kunnen knelpunten snel worden aangepakt. We willen daarom inzetten op een telsysteem dat inzicht geeft in het gebruik van ons netwerk. We willen niet alleen inzetten op het tellen van fietsers, maar ook van voetgangers. Zo weten we waar maatregelen tot het beste effect resulteren.					
Fietsnetwerken zoveel als mogelijk eenduidig en homogeen inrichten door middel van het gebruik van de CROW-richtlijnen	x		x	x	x
Het inrichten van fietspaden volgens landelijke richtlijnen geeft ons houvast. We willen bijvoorbeeld aansluiten bij de landelijke voorrangsregels. Dit helpt de verkeersveiligheid omdat (Nederlandse) bezoekers doorgaans gewend zijn aan deze regels. We kunnen, omdat Texel een uitzonderlijke gemeente is, gefundeerd afwijken van sommige richtlijnen. Afwijken zal naar verwachting voornamelijk zijn op richtlijnen over fietspadbreedtes. Afwijken is gebruikelijk als de situatie niet aansluit bij landelijke gemiddelden.					
De functie van wegen zonder verkeersfunctie passen we aan ten behoeve van de fiets + verkenning naar missinglinks fiets(knooppunt)netwerk	x		x	x	x
Sommige wegen in het buitengebied van Texel hebben geen directe verkeersfunctie. Dit houdt in dat de wegen geen erven/woningen ontsluiten. We willen onderzoeken of we deze wegen enkel toegankelijk kunnen maken voor de fiets. Dit draagt bij aan het verbeteren van de verkeersveiligheid, het stimuleren en faciliteren van actieve mobiliteit en zorgt ervoor dat bezoekers extra gemotiveerd worden gebruik te maken van de fiets. Daarbij kijken we naar de mogelijkheid om het (knooppunt)fietsnetwerk verder uit te breiden.					

Maatregelen op hoofdlijnen

Wij helpen onze bezoeker op weg



Verkeersveiligheid op 1

Leefbare dorpscentra

Gezonde mobiliteit als basis

Wij helpen onze bezoekers op weg

Jong & oud bereikbaar op Texel

Bezoekers voorafgaand en tijdens hun bezoek informeren over de (verkeers)regels

x

x

x

Op de TESO is bij uitstek dé plek om bezoekers te informeren over de (verkeers)regels op Texel. We willen bezoekers proactief benaderen om hen kennis te laten nemen van de voorrangssituaties, regels omtrent het gebruik van de camper in dorpscentra en onze parkeerregels.

In overleg met stakeholders zorgen we voor goed bewegwijzerde wandel- en fietsroutes

x

x

x

x

Samen met Staatsbosbeheer, de Fietzersbond en de Waddenvereniging willen we werken aan een compleet en correct aangebrachte bewegwijzering voor actieve vormen van mobiliteit. Op deze manier zorgen we ervoor dat bezoekers zich over de juiste routes verplaatsen. Dit draagt bij aan het faciliteren van gezonde mobiliteit.

We faciliteren duurzame vormen van mobiliteit zoals de elektrische auto

x

x

x

We willen ervoor zorgen dat elektrische auto's kunnen worden geladen op de plaatsen waar we willen dat bezoekers parkeren, zo houden wij de regie. Zoals aan de randen van dorpscentra of bij hun vakantieverblijf.

Het stimuleren van actieve mobiliteit onder bezoekers; de auto als bagagewagen naar de accommodatie

x

x

x

x

Bezoekers blijven welkom met de auto. We willen echter wel graag dat tijdens het verblijf de fiets voor de bezoeker(s) het hoofdvervoersmiddel wordt. Dit doen we door het fietsen te stimuleren door goede infrastructuur en bijbehorende fietsparkeervoorzieningen. Daarnaast onderzoeken we hoe we door middel van parkeerlocaties en parkeertarieven voor bezoekers kunnen sturen op het beperken van het autogebruik.

We onderzoeken hoe we onze ondernemers kunnen ondersteunen bij het aantrekkelijker maken van alternatieve vervoerswijzen, zodat bezoekers worden verleid de auto minder te gebruiken – of zelfs helemaal thuis te laten.

x

x

x

We willen onderzoeken of we ondernemers kunnen ondersteunen bij het stimuleren van bezoekers om per fiets of ov naar ons eiland, of de accommodatie te komen.

Maatregelen op hoofdlijnen

Jong & oud bereikbaar op Texel



Verkeersveiligheid op 1

Leefbare dorpscentra

Gezonde mobiliteit als basis

Wij helpen onze bezoekers op weg

Jong & oud bereikbaar op Texel

Optimalisatie van het verkeerseducatieplan

x

x

We willen actiever inzetten op verkeersveiligheid door het opstellen van een verkeerseducatieplan. Hierin omschrijven we bondig welke maatregelen we willen treffen ter bevordering van de verkeersveiligheid voor jong en oud.

Infrastructuur vergevingsgezind inrichten (bijv. toepassen van lage stoepranden, verwijderen van paaltjes op fietspad, het faciliteren van faciliteiten bij bushaltes etc.)

x

x

x

x

x

Onze samenleving (en bezoekers) vergrijzen. We willen daarom inzetten op een toegankelijke openbare ruimte. Dit sluit aan bij alle principes, immers iedereen heeft baat bij een goede toegankelijke straat.

Stimuleren van fietsen naar school en werk

x

x

We willen inwoners motiveren om bij korte afstanden meer gebruik te maken van de fiets. We zetten daarom in op het faciliteren van veilige, directe fietsroutes en campagnes. Dit helpt gezonde mobiliteit te concurreren met gemotoriseerd verkeer en helpt zowel jong als oud bereikbaar te houden. De fiets is immers een toegankelijke en kostenefficiënte manier van mobiliteit.

Structureel multimodale verkeerstellingen uitvoeren

x

x

x

x

x

Op moment van schrijven hebben we geen compleet overzicht van het gebruik van ons netwerk. We willen de komende jaren werken aan een telnetwerk dat frequent data verzamelt van alle vervoersmodaliteiten (auto, fiets, voetganger). Op basis van deze data kunnen we als gemeente vervolgens keuzes maken. Ook kunnen we de data gebruiken bij het inschatten/plannen van onderhoudswerkzaamheden.

Samen met de provincie onderzoeken we hoe het budget voor het Texelse deel van de OV-concessie 2028 efficiënter kan worden ingezet.

x

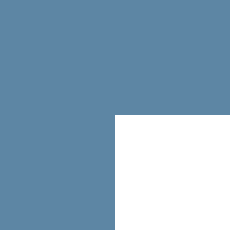
x

We willen onderzoeken of we het OV op Texel efficiënter kunnen vormgeven, zodat het OV-aanbod (nog) beter aansluit op de vraag van onze inwoners en bezoekers.





6 Bijlagen



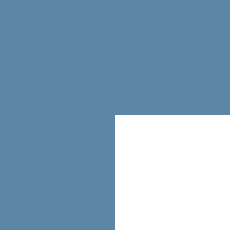
Bijlagen

In dit hoofdstuk zijn de bijlagen opgenomen.

- Bijlage 1 Begrippenlijst
- Bijlage 2 International Charter for Walking

Bijlage 1 Begrippenlijst

CROW	Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek
ETW	Erftoegangsweg
GOW	Gebiedsontsluitingsweg
Intensiteit	Hoeveelheid verkeer over een weg rijdt
SPV	Strategisch Plan Verkeersveiligheid, de nieuwe (landelijke) aanpak van verkeersveiligheid die meer risicogestuurd is
PAE	Personen-auto-equivalenten



Bijlage 2 International Charter for Walking

The background of the page is a photograph of a beach scene. In the foreground, two blue bicycles are parked on a sandy path. Behind them is a dune covered in tall, yellowish-green grass. The sky is a clear, bright blue with a few wispy clouds. A large, semi-transparent red rectangle is overlaid on the right side of the image, containing white text. At the bottom of the red rectangle, there is a small, solid blue square.

Gemeentehuis

Emmalaan 15
1790 AE
Texel

Postadres

Postbus 200
1790 AE
Texel

Contactgegevens

Telefoonnummer: 140222
E-mail: gemeente@texel.nl

Openingstijden gemeentehuis

Ma 8.30 tot 12.00 – 13:00 tot 16:00 uur
Di 8.30 tot 12.00 – 13:00 tot 16:00 uur
Woe 8.30 tot 12.00 – 13:00 tot 16:00 uur
Do 8.30 tot 12.00 – 13:00 tot 16:00 uur
Vr 8.30 tot 12.00 – 13:00 tot 16:00 uur

Gemeente Texel

.txl