

Gezamenlijke mobiliteitsaanpak Texel en Den Helder 2040

**Economie versterken – Leefbaarheid vergroten –
Bereikbaarheid - verbeteren**



Versie 4 november 2024

Inhoudsopgave

1. Inleiding: Hoge ambities vragen om intensieve samenwerking	3
1.1 Aanleiding: Alleen ga je sneller, samen kom je verder	3
1.2 Doel: Betere samenwerking mogelijk maken	4
1.3 Status: Samen deze aanpak omarmen	4
1.4 Leeswijzer	4
2. Hoofdkeuzen: economie versterken, leefbaarheid vergroten, bereikbaarheid verbeteren	5
2.1 Ons gedeelde toekomstbeeld	5
2.2 Hoofdkeuzes	6
3. Ambities	8
3.1 Alternatieven voor de auto stimuleren	8
3.2 Netwerk beter benutten	10
3.3 Parkeren beter organiseren	10
4. Naar uitvoering	12
4.1 Hoe gaan we het doen?	12
4.2 Hoe gaan we het betalen?	13
4.3 Hoe nu verder?	14
5. Verantwoording	15
5.1 Gezamenlijk proces van totstandkoming	15
Bijlagen	17
Bijlage 1: Governance	18
Bijlage 2: Concept uitvoeringsprogramma	19

1. Inleiding: Hoge ambities vragen om intensieve samenwerking

1.1 Aanleiding: Alleen ga je sneller, samen kom je verder

Wij zijn gemeente Den Helder, gemeente Texel en provincie Noord-Holland. We zien nut én noodzaak tot betere samenwerking in dit gebied. De uiterste Kop van Noord-Holland - het gebied rond Texel en Den Helder staat voor een schaa sprong. We willen de komende jaren drie unieke ruimtelijk-economische proposities verder ontwikkelen:

1. Economisch sterk maritiem cluster
2. Ultiem vakantie-eiland Texel
3. Aantrekkelijke, leefbare stad Den Helder

Die ambities maken van onze regio een aantrekkelijk gebied om in te investeren, om er te werken, te wonen en om op bezoek te komen.

De bereikbaarheid van Texel en Den Helder is sterk verweven door de ligging op een (schier)eiland. We constateren dat er nu al knelpunten zijn in de bereikbaarheid van stad, eiland en de haven – terwijl we de ambitie hebben om de drie proposities verder te laten groeien. Onderling concurreren het maritiem cluster, vakantie-eiland Texel en de stad Den Helder om schaarse ruimte op de weg. Tot aan 2040 investeert het Ministerie van Defensie vele miljarden in de Nieuwe Haven en groeit het aantal werknemers bij de Koninklijke Marine met bijna 3000. De offshore-branch in Den Helder rond Wind op Zee groeit, evenals de maritieme maakindustrie. Naar verwachting levert ook dat bijna 2000 banen op. Daarnaast worden circa 2000 woningen gebouwd in Den Helder. Al deze ontwikkelingen opgeteld, samen met de -naar verwachting stabiele verkeersstroom van en naar Texel- zorgen voor opstoppingen. Verkeerskundig onderzoek¹ laat zien dat de knelpunten nijpender worden als we niets doen.

Tegelijkertijd gebiedt de eerlijkheid ons te zeggen dat we al jaren werken aan het oplossen van verkeerskundige knelpunten. Maar tot dusver was de focus te sectoraal, wat nieuwe financieringsbronnen in de weg stond voor de noodzakelijke ‘harde’ fysieke ingrepen. Om de verkeersstromen beter door stad en haven te kunnen geleiden zijn beperkte harde ingrepen nodig. We zien inmiddels dat de oplossing niet zit in één of enkele grote maatregelen, maar juist in slimme pakketten van maatregelen waar we samen aan moeten werken. In die pakketten zoeken we de best werkende oplossingen in de combinatie van ‘zachte’ oplossingen (bijvoorbeeld slim verkeersmanagement en sturen op gedrag) én ‘harde’ oplossingen (zoals nieuwe infrastructuur).

Daarom hebben we de handen ineen geslagen en gewerkt aan deze gezamenlijke mobiliteitsaanpak. We doen het samen. We kijken naar dit gebied als één ruimtelijk-economisch systeem met één mobiliteitssysteem. En we zien mobiliteit als een belangrijk middel om onze regio verder te versterken.

Deze aanpak van mobiliteit staat niet op zich, en is onderdeel van steeds nauwere samenwerking. We zien dit als een lokale uitwerking en verdieping op integrale, regionale ontwikkelingen. Deze aanpak past bij:

¹ Fase 1 dataonderzoek Maritieme Cluster Den Helder, Sweco, 25-04-2024

- De drie *ruimtelijk-economische proposities* van onze regio: die zijn leidend; mobiliteit is volgend. Maar dat vraagt NU om tijdig voorsorteren op de mobiliteit van de toekomst.
- Het toenemende *strategisch belang* van het gebied rond Den Helder voor de Kop van Noord-Holland, de provincie Noord-Holland en het Rijk: vanuit economisch, (arbeidsmarkt en onderwijs) en energietechnisch perspectief en vanuit nationale veiligheid liggen er grote kansen
- De dimensies van *brede welvaart* binnen mobiliteit: leefomgeving, (betaalbare) bereikbaarheid, gezondheid en veiligheid.



Fig. 1 – Mobiliteitsaanpak als lokale verdieping van integrale, regionale ontwikkeling

1.2 Doel: Betere samenwerking mogelijk maken

Het doel van deze aanpak is om een gezamenlijke inzet op het garanderen van bereikbaarheid en mobiliteit in het gebied Texel-Den Helder. Om tot uitvoering te komen, hebben we behoefte aan een gedeeld beeld: waar willen we samen naartoe? Maar ook: wat zijn op dit moment knelpunten voor bewoners, bezoekers en bedrijven. We kijken daarin niet puur naar bereikbaarheid, maar steeds naar de ontwikkeling van een economisch sterke en leefbare regio. We kijken naar het mobiliteitssysteem als geheel – alle modaliteiten (van (veer)boot en auto's tot OV en vrachtverkeer) en alle doelgroepen (van inwoners en vakantiegangers tot werknemers) in het gehele gebied Texel-Den Helder (over de gemeentegrenzen heen).

We zien bereikbaarheid en mobiliteit als cruciaal onderdeel van de proposities 'sterk maritiem cluster', 'ultiem vakantie-eiland Texel' en 'aantrekkelijke stad Den Helder', waar we samen met de regio aan werken. Met deze mobiliteitsaanpak geven we richting – hierna volgt de uitwerking in een samenhangend maatregelenpakket in een uitvoeringsprogramma.

We willen graag dat de kleine en grote keuzes die we de komende jaren moeten maken allemaal bijdragen aan het gezamenlijk beeld – we willen daarin als overheden een betrouwbare gesprekspartner zijn voor andere overheden, werkgevers en vervoersbedrijven.

1.3 Status: Samen deze aanpak omarmen

Deze aanpak is na bespreking in beide colleges ter bespreking voorgelegd aan de ondernemersverenigingen van beide gemeenten en besproken in het Maritieme Cluster. Vervolgens wordt deze ter bespreking geagendeerd in de Regionale Raadscommissie Noordkop (RRN), waarna deze ter vaststelling wordt voorgelegd aan beide gemeenteraden. Het uitvoeringsprogramma wordt vervolgens door beide colleges verder voorbereid. Het college van Gedeputeerde Staten van de provincie onderschrijft de aanpak en ondersteunt de samenwerking, en werkt vanuit haar eigen beleid mee aan de uitvoering ervan. De aanpak wordt door Gedeputeerde Staten ter informatie aangeboden aan de Provinciale Staten.

1.4 Leeswijzer

Dit document is als volgt opgebouwd:

- In hoofdstuk 2 leest u onze *mobiliteitsaanpak* en *hoofdkeuzes* terug.
- In hoofdstuk 3 vertalen we onze aanpak naar drie *ambities*.
- In hoofdstuk 4 doen we een *aanzet tot uitvoering*: hoe gaan we het doen, hoe gaan we het betalen en wat zijn de concrete vervolgstappen?

2. Hoofdkeuzen: economie versterken, leefbaarheid vergroten, bereikbaarheid verbeteren

We willen ons gebied economisch versterken door de komende jaren te investeren in onze haven, in toerisme naar onze regio en in het centrum van Den Helder. Tegelijkertijd willen we de leefbaarheid voor onze inwoners en bezoekers vergroten. Dat vraagt om goede én groene bereikbaarheid voor iedereen.



Fig. 2 – De drie ruimtelijk-economische proposities op de kaart

2.1 Ons gedeelde toekomstbeeld

Ambitie wordt beloond

In ons toekomstbeeld hebben we onze huidige kracht steeds verder uitgebouwd. We zijn een innovatieve regio, die zich slim heeft aangepast aan een veranderende, geopolitieke context, waarin het defensiecluster een schielsprong heeft gemaakt. We zijn een economisch zwaartepunt binnen provincie Noord-Holland – na jaren van centralisatie in de Randstad, zien we nu dat ook het Rijk blijft investeren in regionale, onderscheidende proposities. Onze economische kracht ligt in het maritiem cluster en in de vrijetijdseconomie. Ondernemers investeren graag in onze regio en zorgen voor toekomstvaste banen.

De inwoners van Den Helder kunnen rekenen op een groene, gezonde leefomgeving, een mooi en gezellig centrum met meer reuring dan vroeger en een betere verbinding met de zee. Binnen Den Helder ga je gewoon lopen, of pak je de fiets – je auto parkeer je niet per se voor de deur, maar is wel goed te gebruiken als je verder weg wil. De inwoners en bezoekers van Texel genieten van natuurschoon en duurzaam toerisme – goed in balans met de draagkracht van het eiland en de auto heb je als bezoeker op Texel steeds minder meer nodig. Samen bieden Den Helder en Texel de ultieme vakantie: cultuur, musea en reuring in Den Helder – rust, ruimte en strand op Texel.

Bewoners, het bedrijfsleven en bezoekers worden verleid om op een duurzame manier te reizen, kunnen rekenen op betrouwbare reistijden en kiezen steeds vaker voor aantrekkelijke alternatieven voor de auto.

Mobiliteitstransitie

In Nederland werken we aan de mobiliteitstransitie: minder, anders en beter reizen. Minder reizen vraagt erom dat mensen werk en voorzieningen dichtbij huis hebben. In deze unieke regio ligt dat natuurlijk anders: Texel is zeer toeristisch en wil dat blijven; Den Helder wil graag meer bezoekers aantrekken. Onze ambities genereren dus meer verkeer. We willen deze ambities verwezenlijken zonder groei van het autoverkeer. Ons toekomstbeeld gaat er dus over hoe we mobiliteit *anders* en *beter* organiseren vanuit de 3 proposities. Voor onze inwoners die deels thuis kunnen werken is *minder* reizen wel een uitgangspunt.

De mobiliteitstransitie is voor ons geen doel op zich – maar wel een middel om knelpunten op de weg op te lossen en te voorkomen. Onze drie ruimtelijk-economische proposities vragen alle drie om goede bereikbaarheid – dat is een kritische succesfactor. Dus moeten we ons ervoor inzetten om files op te lossen en te voorkomen voor een aantrekkelijke, gezonde stad en eiland. We zien nog steeds een rol voor de auto, maar we willen alternatieven een eerlijke kans geven. Bovendien draagt de mobiliteitstransitie bij aan klimaatdoelen (minder fossiele brandstoffen), aan de energietransitie (meer schone vervoersmiddelen) en aan verkeersveiligheid (meer focus op voetgangers, fietsers en ov).

Brede welvaart

We nemen brede welvaart als uitgangspunt. Als we keuzes maken in ons mobiliteitssysteem, dan doordenken we steeds wat de impact is op bereikbaarheid, onze leefomgeving, gezondheid en veiligheid. Zie ook onderstaande figuur van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL).

Vier dimensies van brede welvaart in relatie tot mobiliteit

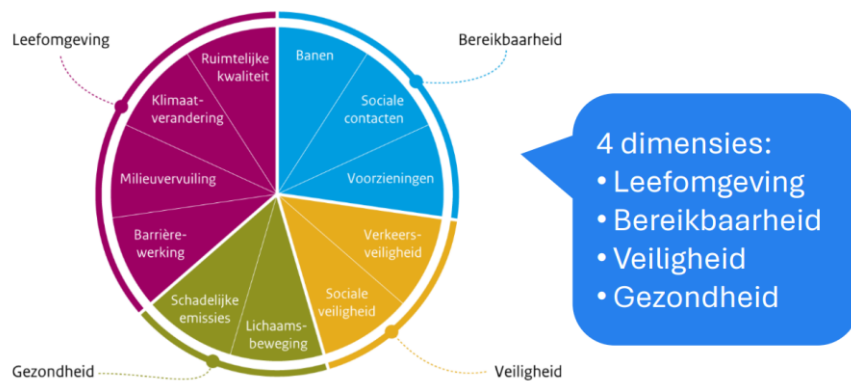


Fig. 3 – De vier dimensies van brede welvaart in relatie tot mobiliteit

2.2 Hoofdkeuzes

Om onze aanpak te realiseren maken we vier hoofdkeuzes:



We werken samen



We zetten in op een hoog ambitieniveau



We geven voorrang aan schoner vervoer dat zo min mogelijk ruimte inneemt



We differentiëren tussen doelgroepen en schaalniveau

1. We werken samen aan één ruimtelijk-economisch systeem en we zien mobiliteit als één van de componenten van dat systeem. Mobiliteit is dus een middel om onze regio te versterken.
2. We zetten in op een hoog ambitieniveau: we willen bestaande knelpunten achter ons laten en met de blik op de lange termijn toekomstige knelpunten voorkomen.
3. We geven voorrang aan schoner vervoer dat zo min mogelijk ruimte inneemt. Zo willen we werken aan aantrekkelijke, leefbare kernen. Dat vraagt om gedragsverandering en we weten dat dat een proces van lange adem is. En dat betekent ook dat we in principe niet investeren in nieuwe wegen, tenzij dat echt noodzakelijk is.
4. We differentiëren bewust tussen doelgroepen (inwoners, bezoekers, werknemers en logistiek) en schaalniveau (lokale verplaatsingen, van-en-naar Texel/Den Helder) om recht te doen aan het unieke (toeristische) profiel van onze regio. Zo willen we werken aan betrouwbare en snelle reistijden.
 - a. Woon-/werkverkeer: we stimuleren lopen/fietsen/ov en het spreiden en ontvlechten van verkeersstromen.
 - b. Bezoekers: we stimuleren duurzaam toerisme, dat uitgaat van een langer bezoek en waarbij je de auto in elk geval ter plekke niet meer nodig hebt.
 - c. Logistiek: we stimuleren schone, slimme logistiek, via hubs en met meer vervoer over water.

3. Ambities

We vertalen onze gezamenlijk aanpak naar drie ambities, waar we uitvoering aan willen geven:

1. Alternatieven voor de auto stimuleren
2. Netwerk beter benutten
3. Parkeren beter organiseren

We sluiten in deze ambities aan bij de principes van het verminderen, verbeteren en veranderen van mobiliteit. Dat doen we door steeds na te denken hoe we STOMP als volgorde van mobiliteit aantrekkelijk kunnen maken. STOMP staat voor Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, mobiliteitsdiensten en tot slot de Privéauto.

Die volgorde is bewust: we willen bovenal alternatieven voor de auto stimuleren, daarnaast inzetten op het effectief benutten van het netwerk en vervolgens parkeren beter organiseren. We zoeken niet naar losse maatregelen voor knelpunten, maar juist een integraal pakket aan maatregelen dat samen invulling geeft aan onze aanpak.

		
<p>Alternatieven voor de auto</p> <ul style="list-style-type: none"> • Versterken ketenreis • Business case mobiliteitshub Kooypunt • Promo duurzaam vakantiegebied • Veilige en snelle fietsverbindingen • Experimenteren: gemakoplossingen vakantiegangers • Aanlandgebied richting op ov, fiets, voetgangers 	<p>Netwerk beter benutten</p> <ul style="list-style-type: none"> • Inzet nieuwe Ravelijnbrug/ verplaatsen Moormanbrug • Werkgeversafspraken voor spreiden en mijden • Logistiek als onderdeel business case mobiliteitshub Kooypunt • Verbeteren aansluiting aanlandgebied • Experimenteren: beïnvloeden toeristenpiek / files door brugopeningen 	<p>Parkeren beter organiseren</p> <ul style="list-style-type: none"> • Experimenteren: aanvullend deelvervoer op Texel, differentiëren in parkeerregime Den Helder • Parkeerbeleid gericht op leefbaarheid: <u>langparkeren</u> op gewenste plekken; business case <u>mobiliteitshub Kooypunt</u>

In dit hoofdstuk lichten we toe wat we per ambitie willen bereiken en welke concrete maatregelen we hierbij voor ogen hebben. We nemen hier alleen maatregelen op die we echt van belang vinden, maar willen tegelijkertijd wel laten zien waar de grootste urgentie zit. Onze gezamenlijke inzet is dat mensen een gemakkelijke, vlotte reis kunnen maken -ook zonder auto- naar de belangrijkste bestemmingen in ons gebied. Voor onze eigen inwoners gaat het vooral om lokaal woon-werkverkeer. Voor onze bedrijven om de bereikbaarheid van hun bedrijfslocaties en bestemmingen. Voor toeristen is dat Texel en steeds vaker het centrum van Den Helder. Per ambitie hebben we daarom in **blauw** aangegeven op welke maatregelen we extra in willen zetten. Oftewel: waar zetten we gezamenlijk onze schouders onder?

Een volgende stap is het verder uitwerken van dit samenhangende pakket aan maatregelen tot een coherent, ambitieus en haalbaar uitvoeringsprogramma.

3.1 Alternatieven voor de auto stimuleren

Wat willen we bereiken:

- Meer ruimte voor de fiets: zorgen dat de fiets een aantrekkelijk alternatief is voor woon-werkverkeer en recreanten in de regio.
- Een grotere rol voor openbaar vervoer: versterken van openbaar en collectief vervoer in twee lagen: (1) hoogwaardig openbaar vervoer (trein, plusnet en R-net) om de Kop goed te verbinden met verdere bestemming en (2) fijnmazige opties voor dichterbij (basisnet, flexbusjes).
- Voor bezoekers: de reis voelt als onderdeel van de vakantie en de auto heb je – in elk geval ter plekke – helemaal niet nodig.

Hoe we het voor ons zien:

- Versterken van de ketenreis voor inwoners én bezoekers, met een focus op de Helderse lijn en busvervoer in Den Helder en op Texel; o.a. via het 10-punten-plan Helderse lijn, de Visie Publieke Mobiliteit van de provincie, één ticket van huis tot bestemming (trein-bus-boot-bus) en de nieuwe concessie voor ov op Texel in 2028.
- Uitwerken van een businesscase voor een mobiliteitshub op Kooypunt t.b.v. recreatieverkeer, verkeer richting haven en het Marineterrein en verkeer richting het stadshart – zie ook het kader hieronder.
- Promotie van Den Helder/Texel als duurzaam vakantiegebied, waar duurzaam reisgedrag wordt gestimuleerd en beloond (bijvoorbeeld korting op accommodatie/ toeristische uitjes voor fietsers of de fiets gratis mee in de trein). Op korte termijn met de focus op het verleiden van dagjesmensen om met het openbaar vervoer en /of de fiets te reizen. Op langere termijn werken we aan het versterken van de toeristische propositie Texel/Den Helder om mensen te verleiden om langer te blijven dan een dagje.
- (Blijven) investeren in veilige en snelle fietsverbindingen (netwerk door heel Provincie Noord-Holland) in combinatie met slim verkeersmanagement, waardoor de fiets voorrang krijgt.
- Verbeteren van de bereikbaarheid van de veerboot op Texel en Den Helder voor fietsers, voetgangers en OV-reizigers, inclusief het verbeteren van de kwaliteit en veiligheid in het aanlandgebied.
- We hebben als gemeente Den Helder en gemeente Texel niet de regie, maar we volgen twee belangrijke ontwikkelingen:
 - Eventuele invoering van milieuzonering in het centrumgebied als onderdeel van een maatregelenpakket – we volgen hierin landelijke en regionale ontwikkelingen en kijken wanneer deze passend zijn bij de doelen die we nastreven.
 - Ontwikkelingen in de verduurzaming van logistiek en binnenvaart om daarmee concreet invulling te geven aan schone, slimme logistiek via hubs en meer vervoer over water (hoofdkeuze 4c)



Kader: mobiliteitshub

Het ontwikkelen van mobiliteitshub(s) past bij alle drie onze ambities: in zo'n hub kun je makkelijk overstappen op een alternatief voor de auto (1), een hub kan helpen om reizigers beter over het bestaande netwerk te verdelen (2) en ook parkeren kan onderdeel zijn van een hub (3). Gemeente Den Helder en Texel willen een haalbaarheidsstudie doen naar het opzetten van een mobiliteitshub bij Kooypunt. Dat past goed in de lijn van deze mobiliteitsaanpak. We willen met elkaar onderzoeken wat de functie van hubs kan zijn bij het invulling geven aan onze aanpak.

Daarin denken we na over verschillende doelgroepen: *bezoekers* van Den Helder en Texel, dagjesmensen of mensen die met de fiets stad of eiland willen verkennen. Een hub kan drukte even bij de veerboot afvangen, of je laat er je auto een week achter. Een hub kan zich richten op *werknemers bijvoorbeeld van de Marine*, die bijvoorbeeld overstappen van hun fiets of auto op een shuttle naar hun werkplek. Of de hub kan een *logistieke* functie hebben en goederen bundelen voor ze op een schone manier naar hun bestemming worden vervoerd. In de plannen rond het Maritiem Cluster wordt ingezet op drie hubs: voor mobiliteit, energie en logistiek. Misschien apart, maar misschien ook op één locatie. Ook die opties willen we verder verkennen.

3.2 Netwerk beter benutten

Wat willen we bereiken:

- Uitwerking geven aan het Bestuursakkoord Maritiem Cluster (2023), inclusief zogenaamde harde, fysieke maatregelen om (toekomstige) knelpunten te voorkomen.
- Het huidige infrastructuur netwerk beter benutten, door slim verkeersmanagement in te zetten en mensen te verleiden tot spreiden – zowel in de routes die mensen gebruiken als in het tijdstip waarop zij reizen.
- Vergroten van leefbaarheid en verkeersveiligheid, door duidelijk onderscheid te maken tussen bewoners-/bezoekersstraten (langzaam verkeer) en doorstroomroutes (zo min mogelijk oponthoud voor betrouwbare reistijden).
- Nieuwe functies clusteren rond het ov-netwerk.

Concreet:

- Inzet op nieuwe Ravelijnbrug en het verplaatsen van de Moormanbrug (Bestuursakkoord Maritiem Cluster), om verkeersstromen van/naar de haven en het Marineterrein, van/naar het centrum van Den Helder en de veerboot beter te kunnen laten doorstromen – vanuit het programma Ontwikkeling Maritiem Cluster loopt nader verkeersonderzoek (2023-2024), dat in het vervolg kan worden gebruikt om het effect van maatregelen te toetsen. Dit zien wij overigens niet als een lokale opgave, maar als een bovenregionale, waar we ons als Noord-Holland Noord én provincie sterk voor willen maken.
- Afspraken met werkgevers om werknemers flexibeler en duurzamer te laten reizen:
 - Beter spreiden van woon-werkverkeer en zakelijk verkeer over de dag en week, gecombineerd met thuiswerken – dit gaat dus zowel om het spreiden over het beschikbare netwerk, als om spreiden in het tijdstip van reizen.
 - We werken samen met de Marine als grootste werkgevers concrete maatregelen uit.
 - Het afremmen van de mobiliteitsgroei met de auto, door goede alternatieven te bieden (ov, fiets).
 - Verduurzamen van personenmobiliteit en logistiek.
- Onderzoek naar een hub voor just-in-time-logistiek bij Kooypunt/Kooyhaven – zie ook het kader over een mobiliteitshub.
- Verbeteren aanlandgebied veerdienst en aansluiting op stad, haven en uitvalswegen.
- Experimenteren met:
 - Het beïnvloeden van de piek van/naar Texel (bijvoorbeeld met het spreiden van wisseldagen en/of een tijd-reserveringssysteem voor de veerboot)
 - Het beïnvloeden van filevorming door brugopeningen (bijvoorbeeld met realtime informatie voor werkverkeer in en om het havengebied)

3.3 Parkeren beter organiseren

Wat willen we bereiken:

- Meer ruimte vrijspelen in de kernen voor kwaliteitsimpuls, bijvoorbeeld meer groen, ruimte voor terrassen, of voor voetgangers/fietsers.
- Slim clusteren van (lang)parkeren en het makkelijk maken om over te stappen op duurzaam vervoer (hubs, zie ook het kader over mobiliteitshubs) – dit geldt zowel voor werknemers en bezoekers als voor logistiek.
- Onderscheid maken in doelgroepen (inwoners, bezoekers en werknemers):
 - In Den Helder willen we overlast voorkomen door langparkeren op plekken waar we dat niet willen. En we willen de parkeerdruk in het centrum aanpakken. Doel is dat er voldoende parkeerruimte ontstaat als er meer woningen bijkomen. Tegelijkertijd willen we graag meer bezoekers welkom heten, dus het gaat zeker niet om het ontmoedigen van een bezoek aan de Kop.
 - Op Texel willen we parkeerdruk in de dorpen verlagen, door bezoekers te verleiden om de auto bij de accommodatie te laten staan en door parkeren te concentreren aan de randen van dorpen. Op Texel is hiervoor reeds een aantal maatregelen genomen.

Concreet:

- Experimenteren met:
 - Aanvullend deelvervoer op Texel, zodat mensen de auto tijdens hun vakantie laten staan.

- Verder differentiëren in parkeerregime (tarieven, blauwe zone, tijdsvakken, vergunningen) voor inwoners en hun eigen bezoek tegenover bezoekers van Den Helder.
- Parkeerbeleid ontwikkelen dat past bij de drie ruimtelijk-economische ontwikkelingen en gericht is op leefbaarheid en kwaliteit van de leefomgeving. Onderdeel daarvan is:
 - Zorgen voor parkeerplekken voor bezoekers aan de randen van de kernen. Langparkeren buiten het centrum van Den Helder aantrekkelijk maken – bij langdurig bezoek aan Den Helder, voor dagbezoekers naar Texel en voor vrachtwagens. Er kan ook gekeken worden naar parkeeroplossingen voor werknemers, zoals mariniers die op Buitenveld legeren. Er moet één integraal plan komen, waarin we een parkeerhub bij Kooypunt, de herinrichting van het aanlandgebied voor de veerboot en het versterken van duurzaam (openbaar) vervoer naar het havengebied combineren. Dat gaan we onderzoeken. Daarbij kijken we ook hoe we duurzame keuzes aantrekkelijker kunnen maken.

4. Naar uitvoering

In dit hoofdstuk geven we onze aanpak voor uitvoering weer en gaan we in op de betaalbaarheid van onze grote ambities. Daarin geven we steeds de samenhang weer met lopende trajecten in onze regio.

4.1 Hoe gaan we het doen?

Bij deze aanpak horen ook afspraken over governance: hoe werken we onderling samen en hoe sluiten we slim aan op bestaande gremia? We denken bijvoorbeeld aan het net opgerichte Platform Mobiliteit van Noord-Holland-Noord.



Fig. 4 – Verbeelding van de uitgangspunten voor uitvoering van de mobiliteitsaanpak

We hanteren vijf uitgangspunten voor uitvoering:

1. We willen niet (alleen) de problematiek van vandaag oplossen, maar zoeken naar oplossingen die bijdragen aan de ruimtelijk-economische ontwikkeling van onze regio in de toekomst. We zoeken dus naar 'groeimodellen'. Van de oplossingen in het hier en nu mogen we later in elk geval geen spijt krijgen als onze ruimtelijk-economische ambities meer vorm krijgen.
2. We realiseren ons dat er geen 'quick-fix' is en gaan daarom voor een integrale benadering die harde (fysieke) en zachte (gedrag, afspraken) maatregelen combineert in samenhangend maatregelenpakketten, die we in meerdere jaren met elkaar gaan realiseren. Onderdeel van die integrale benadering is ook het ontwikkelen van beleid (bijvoorbeeld voor parkeren).
3. We maken werk met werk: we dragen zorg voor een goede inbedding in lopende trajecten. In het kader hieronder geven we een overzicht van relevante, lopende ontwikkelingen.
4. We gaan voor quick wins met merkbaar resultaat. We zijn toe aan actie – we willen breken met het verleden waarin we grote, fysieke maatregelen niet konden realiseren door onvoldoende middelen. Daarom benutten we op korte termijn de kracht van 'zachte' maatregelen zoals slim verkeersmanagement en afspraken met ondernemers/werkgevers. We nemen daarin een actieve, stimulerende rol en roepen ondernemers/werkgevers op om volop mee te doen. Tegelijkertijd zetten we ook in op fysieke maatregelen (zie ook uitgangspunt 4).
5. We durven te experimenteren en leren daarvan – daar maken we binnen onze organisaties capaciteit en (beperkt) middelen voor vrij. We zoeken nadrukkelijk de samenwerking met ondernemers/werkgevers.

Kader: lopende projecten

Binnen de drie ambities zijn de volgende lopende projecten/initiatieven relevant:

- Alternatieven voor de auto stimuleren
 - o Regionale Agenda Mobiliteit Kop van Noord-Holland
 - o Verbeteren Helderse lijn (10-punten-plan)
 - o Visie Publieke Mobiliteit van provincie Noord-Holland
 - o Programma Doorfietsroutes provincie Noord-Holland
 - o Nieuw vervoersplan Connexion; nieuwe concessie ov NHN en Texel (2028)
- Netwerk beter benutten
 - o Bestuursakkoord Maritiem Cluster / Mobiliteitsonderzoek Sweco
 - o Renovatie veerhavens Texel en Den Helder [ook relevant voor de andere ambities]
- Parkeren beter organiseren
 - o Differentiatie in parkeerzones en -tijden in Den Helder
 - o Ontmoedigingsbeleid en maximumtijden voor parkeren in kernen op Texel en stimuleren van parkeren aan de rand van de kernen

4.2 Hoe gaan we het betalen?

We benutten financiering in lopende trajecten. Maar we hebben op dit moment onvoldoende financiële middelen om al onze ambities waar te maken. Daarom zoeken we naar nieuwe manieren om bereikbaarheid te financieren en maken we scherpe keuzes.

Inzetten op lobby om de regio verder te brengen

We zetten ons nu al op bestuurlijk en ambtelijk niveau in om onze regio continu onder de aandacht te brengen bij het Rijk en de EU. We breiden onze inzet uit. Want we willen een schaa sprong maken naar een economisch zwaartepunt in provincie Noord-Holland met onze drie ruimtelijk-economische proposities (maritiem cluster, vakantie-eiland, aantrekkelijke stad) en we zien mobiliteit en bereikbaarheid (met onder andere de realisatie van de Ravelijnbrug) als één van de pijlers. We sturen op een Regio Deal en oriënteren ons op kansen voor een MIRT-traject. De meeste van de maatregelen die we voor ons zien vragen geen grootschalige investering, maar wel een lange adem. Een aantal maatregelen – zoals de inpassing van een nieuwe brug – zijn wel zeer kostbaar. Maar ook van cruciaal belang voor de bereikbaarheid van onze regio, zo volgt uit onderzoek.

Scherpe keuzes vanuit een gezamenlijke aanpak

Voor de korte termijn richten we ons op de lopende trajecten én op effectieve, zachte maatregelen om met beperkte middelen wel merkbaar resultaat te kunnen boeken voor onze inwoners, ondernemers en bezoekers. De middelen die we – nu en in de toekomst – ter beschikking hebben, besteden we volgens onderstaand afwegingskader. Dit afwegingskader is gebaseerd op het afwegingskader dat Provincie Noord-Holland hanteert.

Kader: Afwegingskader met 3 filters voor maatregelen



4.3 Hoe nu verder?

Na het vaststellen van deze aanpak werken we als drie overheden het concept uitvoeringsprogramma 2025-2028 verder uit. We zien parallel drie uitwerkinglijnen voor ons:

- **Quick wins & merkbaar resultaat:** in kaart brengen van knelpunten (o.a. verkeersonderzoek Sweco), beschikbare middelen en bijpassende maatregelen voor de korte termijn.
- **Experimenteren & nieuwe energie:** opzetten van experimenten in samenwerking met het netwerk van ondernemers/werkgevers – om voor te sorteren op de lange termijn en om met mobiliteit de ruimtelijk-economische proposities te versterken.
- **Integraal & lange adem:** uitwerken van maatregelpakketten (met zachte en harde maatregelen) en die onderzoeken op beoogde effecten; vervolgens keuzes bestuurlijk voorleggen, besluiten over financiering en uitvoering, en bovenregionale lobby voeren. En dan natuurlijk overgaan tot de uitvoering zelf.

Daarnaast werken we – passend bij het uitvoeringsprogramma – een structuur uit voor governance. Hoe houden we de energie erin, hoe zorgen we voor een goede samenwerking, zonder dat we andere regionale trajecten in de weg zitten? We willen aansluiten op bestaande governancestructuren, maar tegelijkertijd voelen we de urgentie om meer en sneller aan de slag te gaan. We denken daarom aan:

- Een *coördinator* die quick wins en experimenten op kan starten; liefst met daarachter een *denktank* vanuit overheid, bedrijfsleven en kennisinstellingen, die meedenkt over mobiliteit, toerisme, economie en ruimtelijke ontwikkeling.
- Een *versneller* die aanhaakt bij bestaande governancestructuren en de lobby richting Noord-Holland Noord (NHN), provincie, Rijk en EU opzet.
- Een *bestuurlijk boegbeeld* (één van de wethouders) die namens de regio de lobby richting provincie, Rijk en EU voert vanuit de ruimtelijk-economische proposities – uiteraard met mobiliteit in het achterhoofd.

5. Verantwoording

5.1 Gezamenlijk proces van totstandkoming

De mobiliteitsaanpak is een gezamenlijk product van gemeente Den Helder, gemeente Texel en provincie Noord-Holland. Bureau VINU schreef de het document en verzorgde onafhankelijk procesmanagement. Hieronder geven we een overzicht van de sessies waarin de drie overheden meedachten over de toekomst van mobiliteit in de uiterste Kop van Noord-Holland. Ook zijn een groot aantal ambtenaren van de drie overheden geïnterviewd. Op een aantal momenten zijn Bestuur Ondernemers Vereniging Den Helder (OVDH), Texels Ondernemers Platform (TOP), de Koninklijke Marine, Port of Den Helder en TESO als belangrijke partners betrokken bij dit traject. In gezamenlijke sessies van ambtenaren met deze organisaties en in aanwezigheid van bestuurders van de drie overheden zijn een aantal tussenproducten besproken.

- Samenwerking tussen drie overheden:
 - 23 november 2022: Bestuurlijke aftrap
 - 26 juni 2023: Ambtelijke werksessie Economie en leefbaarheid
 - 27 juni 2023: Gezamenlijke Raden- en Statensessie
 - 12 juli 2023: Ambtelijke werksessie mobiliteit
 - 30 november 2023: Ambtelijke werksessie ambitieniveau
 - 17 januari 2024: Gezamenlijke Raden- en Statensessie
 - 1 maart 2024: Bestuurlijk overleg hoofdlijnen van de aanpak
- Betrokkenheid partners:
 - 30 oktober 2023: Gezamenlijke sessie besturen ondernemersverenigingen, Koninklijke Marine, Port of Den Helder en TESO met bestuurders van de drie overheden
 - December 2023 - augustus 2024: Door beide gemeenten is een reactie gevraagd aan de ondernemersverenigingen TOP en OVDH.

In de uitwerking van deze mobiliteitsaanpak sluiten we aan bij bestaande beleidsstukken en onderzoeken van gemeente Den Helder, gemeente Texel en provincie Noord-Holland.

Provincie Noord-Holland

- Omgevingsvisie NH2050
- Perspectief Mobiliteit
- Coalitieakkoord 2023 – 2027 ‘Verbindend vooruit’, Provincie Noord-Holland
- Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP) Noord-Holland en Flevoland
- Werkagenda Mobiliteit Kop van Noord-Holland 2022 - 2024
- Scenario’s Slimme Mobiliteit Noord-Holland 2050, 2024
- Visie Publieke Mobiliteit 2024-2034
- Uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid, 2023
- Routekaart Bereikbaarheid Wadden
- Nota Zeehavens, Provincie Noord-Holland, 2022
- Bestuursvereenkomst Maritiem Cluster Kop van Noord-Holland/Den Helder, Provincie Noord-Holland, Den Helder en Ministerie van Defensie

Regio Kop van Noord-Holland / Noord-Holland Noord / Den Helder-Texel

- Regionaal woonakkoord Kop van Noord-Holland 2022-2026
- Regiodeal Maritiem Cluster Kop van Noord-Holland
- Woondeal 2.0 Regio Noord-Holland Noord, Provincie Noord-Holland, 2023
- Conclusies en Aanbevelingen Bereikbaarheidsvraagstuk van Texel in Den Helder, O_Team
- Inventarisatie onderzoeken bereikbaarheid Texel in Den Helder, Islant
- Rapport 2x2 bereikbaarheid Den Helder, Antea
- Economische waarde N250 Den Helder, Ecorys

Gemeente Den Helder

- Omgevingsvisie Den Helder
- Coalitieakkoord 2022 – 2026 ‘Samenwerken in vertrouwen, aan vertrouwen’, Den Helder
- Visie Infrastructuur Den Helder 2025
- Mobiliteitsonderzoek Maritiem Cluster Den Helder, 2024
- Helders lijn

- Bestuursakkoord Maritiem cluster
- Voornemen tot Integrale ontwikkeling Maritiem cluster
- Den Helder Willemsoord – Parkeerdrukonderzoek, Trajan

Gemeente Texel

- Coalitieakkoord 2022 – 2026 'Bouwen aan vertrouwen voor een sociaal en duurzaam Texel', Texel
- Mobiliteitsvisie 2015-2025
- Actieplan Mobiliteit Texel, Van visie naar actie: duurzame mobiliteit op Texel
- Toeristisch Toekomstplan Texel
- Uitvoeringsagenda Toerisme en Recreatie Texel 2022-2024
- Concept Omgevingsvisie

Ondertekening

Vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 26-02-2025,

De griffier,

De voorzitter,

Bijlagen

Bijlage 1: Governance

Van aanpak naar uitvoering

De eerste benodigde stap om van de beschreven aanpak naar uitvoering te komen zijn heldere afspraken over de inrichting van de governance: hoe werken we onderling samen en hoe sluiten we slim aan op bestaande gremia? Op deze wijze bundelen we de krachten van het toeristisch eiland Texel, de stadsontwikkeling Den Helder en de regionale havenontwikkeling. Hoe worden Texel en Den Helder beter betrokken op de uitvoering van projecten in de andere gemeente, zonder een extra gremium op te tuigen?

Aan de hand van de in het hoofddocument geformuleerde uitgangspunten richten we de governance als volgt in:

1. We maken gebruik van de bestaande samenwerkingsstructuren binnen de vier Kopp gemeenten en waar nuttig en zinvol bij de nieuw in te richten samenwerkingsstructuren voor Noord-Holland Noord;
2. Conform de afspraken in het Bestuursakkoord Ontwikkeling Maritiem Cluster (artikel 4.3.2 en 4.4.1), worden andere partijen betrokken bij planontwikkeling en besluitvorming, wanneer toegewerkt wordt naar uitvoeringsovereenkomsten. Gezien het belang van Texel bij de bereikbaarheid en daarmee bij de ontwikkeling van het tracé Nieuw Diep – Nieuwe Werk (inclusief aansluiting Moormanbrug en Ravelijnbrug) sluit de gemeente Texel ambtelijk aan bij de projectgroep, en afhankelijk van de agenda bij de Stuurgroep en het Bestuurlijk Overleg;
3. Door deze structuur krijgen Texel en Den Helder een gelijkwaardige plaats, daar waar het gaat om het realiseren van de doelen van deze mobiliteitsaanpak.

Bij de inrichting van de governance voor het actieprogramma wordt dus bewust breder gekeken dan alleen de samenwerking tussen Texel en Den Helder. Dit is ook nodig om bijvoorbeeld de financiën voor grote infrastructurele bereikbaarheidsmaatregelen te organiseren. Een belangrijk gremium om op aan te haken is dan ook het Platform Mobiliteit Noord-Holland-Noord. Via deze lijn loopt onder andere de Regionale Investeringsagenda NHN.

We kiezen ervoor om boven de uitvoering van deze mobiliteitsaanpak geen afzonderlijke stuurgroep te plaatsen. De maatregelen kunnen voor een groot deel binnen bestaande programma's worden uitgevoerd en daar waar nodig kan voortgang bewaakt worden in bestaande bestuurlijke gremia. Zo is er een periodiek informeel bestuurlijk overleg over mobiliteit tussen bestuurders van Den Helder en Texel. De uitrol van deze mobiliteitsaanpak kan aan dat informeel bestuurlijk overleg meer inhoud en sturing geven.

De samenwerking op de uitvoering van het gezamenlijke actieprogramma kan in de volgende gremia:

- Bestuursakkoord Maritiem Cluster: Defensie, gemeente Den Helder en provincie Noord-Holland
- Platform Mobiliteit Noord-Holland-Noord incl. Regionale Investeringsagenda NHN
- Regionale werkgroep mobiliteit (RAM)
- Regionale Raadscommissie Noordkop

Daarnaast is er gestructureerd en gedegen overleg met stakeholders. In het betrekken van de omgeving bij de uitrol van deze mobiliteitsaanpak krijgen partijen hun eigen rol en positie. TESO, Port of Den Helder en HHNK zijn (voor een deel) mede verantwoordelijk voor het realiseren van projecten. Andere partijen zoals de ondernemersverenigingen en ook bewonersorganisaties worden verder meegenomen in het participatietraject.

Bijlage 2: Concept uitvoeringsprogramma

- A: Alternatieven voor de auto stimuleren
- B: Netwerk beter benutten
- C: Parkeren beter organiseren

Projectenlijst Den Helder

Collegeprogramma

Businesscase mobiliteitshub (A)

- *Maatregel:* Minder verkeer in de stad, zodat congestie op drukke Texel-dagen afneemt.
- *Effect:* Moet bepaald worden. De vraag is welk verkeer (stadhart, maritiem cluster of Texel) hier het meeste mee is gediend.

Parkeren voor woningen in stadshart (C)

- *Maatregel:* Het stadshart verder ontwikkelen, zodat het aantrekkelijker wordt om daar te wonen en te verblijven, zonder dat parkeren een belemmering is.
- *Effect:* Dit is meer een doel dan een maatregel. Effecten moeten blijken uit een combinatie van maatregelen.

Fietsvisie

Voorrang fietsers op rotondes (A)

- *Maatregel:* Betere doorstroming van fietsverkeer en uniforme voorrangssituatie.
- *Effect:* Het verhoogt het comfort voor fietsers op doorgaande routes en het verkort de rijtijd. Bij goede vormgeving is effect op verkeersveiligheid minimaal.

Doorfietsroutes (A)

- *Maatregel:* Op het grondgebied van Den Helder het deel van de doorfietsroute van Alkmaar naar Texel aanleggen, voor het grootste deel via bestaande infrastructuur.
- *Doel:* Ook voor de lange afstand het gebruik van de fiets aantrekkelijker maken. In Noord-Holland kan zo de e-bike ook op de langere afstand een reëel alternatief zijn voor de privé-auto.

Goede parkeervoorzieningen fiets (A, C)

- *Maatregel:* Fietsparkeervoorzieningen stadshart en stations.
- *Doel:* De concurrentiepositie van de fiets als voor- en natransport voor de trein en als vervoermiddel naar het stadshart verbeteren.

TESO-aanlanding fietsvriendelijker maken (A)

- *Maatregel:* Betere fiets(parkeer)voorzieningen en route voor langzaam verkeer in de TESO-veerhaven.
- *Doel:* Het gebruik van de fiets voor de overtocht in plaats van de auto aantrekkelijker maken en aan reizigers die de fiets willen stallen in de veerhaven een betere stalling bieden.

Helderse Lijn

Aanpak stationsomgeving (A)

- *Maatregel:* Het opknappen van de omgeving van station Den Helder, inclusief verbeteren fietsenstalling en busstation.
- *Doel:* Door het verbeteren van de voorzieningen rond het station worden functie en gebruik beter op elkaar afgestemd en reizen per trein aantrekkelijk gemaakt. Door het opknappen van het busstation ontstaat een omgeving waar het aantrekkelijker wordt om te verblijven.

Voortzetten en uitbouwen Mobipunten (A)

- *Maatregel:* Vaart zetten in de uitbouw van de Mobipunten met meer voorzieningen (deelauto's en betere deelfietsen) en betere signing.
- *Doel:* Het stimuleren van deelmobiliteit in samenwerking met Hollands Kroon en Schagen, om te voorzien in de mobiliteitsbehoefte van de inwoners en bedrijven, anders dan de privé-auto.

Fietstunnel onder station Den Helder-Zuid (A)

- *Maatregel:* Een doorgaande fietsroute onder station Den Helder-Zuid in combinatie met stedelijke ontwikkeling.
- *Doel:* Het verbeteren van de oost-westverbinding ter hoogte van station Den Helder-Zuid als onderdeel van rondje Waddenbaai. Ook het verbeteren van de sociale veiligheid.

Werkgeversaanpak (B)

- *Maatregel:* Alternatieven voor de privé-auto in het woon-werkverkeer stimuleren.
- *Doel:* Het aandeel van de privé-auto in het woon-werkverkeer terugdringen, wat de CO₂-prestatie van het bedrijf verbetert (registratie is wettelijk verplicht), waardoor het verkeer in de spitsperiodes afneemt en er minder parkeerruimte nodig is werknemers die met de privé-auto komen.

Projecten

Ruyghweg: betere fietsroute naar Marine (A, B)

- *Maatregel:* Reconstructie Ruyghweg met betere fietsvoorzieningen.
- *Doel:* De Ruyghweg is aan vervanging toe. Tegelijk verbeteren we de verkeersveiligheid. Dit is de belangrijkste fietsverbinding tussen station Den Helder en het marineterrein. Door deze voor fietsers sterk te verbeteren, stimuleer je fietsgebruik. Zeker als na aanleg van de Ravelijnbrug op de plaats van de Van Kinsbergenbrug alleen een brug voor langzaam verkeer overblijft.

Rotonde Jan Verfaillweg (A)

- *Maatregel:* De kruising van de Jan Verfaillweg met de Waddenzeestraat met verkeerslichten wordt vervangen door een rotonde.
- *Doel:* Verkeersveiliger maken van de kruising met minder verliestijd voor (met name) fietsverkeer. Zo wordt fietsen gestimuleerd.

Maritiem cluster

Werkgeversaanpak (B)

- *Maatregel:* Alternatieven voor de privé-auto in het woon-werkverkeer stimuleren.
- *Doel:* Het aandeel van de privé-auto in het woon-werkverkeer terugdringen, wat de CO₂-prestatie van het bedrijf verbetert (registratie is wettelijk verplicht), waardoor het verkeer in de spitsperiodes afneemt en er minder parkeerruimte nodig is werknemers die met de privé-auto komen.

Ravelijnbrug (B)

- *Maatregel:* Nieuwe brug over het Nieuwe Diep aan de zuidzijde van het havengebied.
- *Doel:* Beter ontsluiten van het haventerrein en eerder ontvlechten van verkeer naar de haven en Texel, om voor alle verkeerstromen de verliestijden te verminderen.

Aanlanding TESO verbeteren (B)

- *Maatregel:* Vervangen pontfuik en optimaliseren opstel terrein.
- *Doel:* Vernieuwen pontfuik, zodat deze weer 50 jaar mee kan. Tegelijk de doorstroming naar de veerboot verbeteren en hinder op de N250 verminderen.

TESO-aanlanding fietsvriendelijker maken (A)

- *Maatregel:* Betere fiets(parkeer)voorzieningen en route voor langzaam verkeer in de TESO-veerhaven.

- *Doel:* Het gebruik van de fiets voor de overtocht in plaats van de auto aantrekkelijker maken en aan reizigers die de fiets willen stallen in de veerhaven een betere stalling bieden.

Beleid

Wegcategorisering (B)

- *Maatregel:* Wegen in Den Helder duidelijk indelen in 50km-wegen en verblijfsgebieden.
- *Doel:* In de uitwerking hiervan autoverkeer en langzaam verkeer beter een plaats geven, zodat het verkeer voorspelbaarder en veiliger wordt.

Parkeervisie herzien: fietsparkeren centrum, parkeren vrachtwagens en parkeren TESO (C)

- *Maatregel:* Duidelijke doelen formuleren voor parkeren en daar maatregelen op afstemmen.
- *Doel:* Minder parkeerhinder, parkeerruimte beter afstemmen op doelgroepen en parkeerexcessen tegengaan.

Parkeercapaciteit beter afstemmen op doelgroepen, Beperkte ruimte duurzaam inrichten (bij uitbreiding uitgaan van dubbelgebruik) (C)

- *Maatregel:* Uitwerking parkeervisie om parkeerruimte efficiënter te gebruiken.
- *Doel:* Door parkeren beter te structureren wordt het verkeer (voor fietsers) veiliger en ontstaat er meer ruimte voor langzaam verkeer en verblijven.

Projectenlijst Texel ihkv Mobiliteitsaanpak Den Helder – Texel

A: Alternatieven voor de auto stimuleren

B: Netwerk beter benutten

C: Parkeren beter organiseren

Projectenlijst Texel

Collegeprogramma

Autoluwe dorpscentra (A)

- *Maatregel:* We weren auto's zoveel mogelijk uit de dorpskernen in overleg met direct betrokkenen.
- *Doel:* Verminderen van de overlast van het autogebruik (parkeren) binnen de dorpscentra.

Fietsparkeren dorpscentra (A)

- *Maatregel:* We realiseren meer fietsparkeerplaatsen en een betere bewegwijzering daarvoor.
- *Doel:* Het gebruik van de fiets stimuleren.

Helderse Lijn

Voortzetten en uitbouwen Mobipunten (Mobiliteitshub Elemert) (A)

- *Maatregel:* Vaart zetten in de uitbouw van de Mobipunten.
- *Doel:* Het stimuleren van deelmobiliteit.

Projecten

Fietspaden verbeteren (A)

- *Maatregel:* Verbeteren en verbreden van de fietspaden op Texel
- *Doel:* Bezoekers en inwoners stimuleren om meer gebruik te maken van de fiets als vervoersmiddel.

Beleid

Wegcategorisering (B)

- *Maatregel:* Het aanpassen van de weg categorisering welke de basis vormt voor de toekomstige inrichting van wegen.
- *Doel:* Het zo efficiënt en veilig mogelijk afwikkelen van de verkeersstromen.

Doorfietsroute (B)

- *Maatregel:* Op het grondgebied van Texel het deel van de doorfietsroute naar Alkmaar aanleggen, via bestaande infrastructuur.
- *Doel:* Ook voor de lange afstand het gebruik van de fiets aantrekkelijker maken. In Noord-Holland kan zo de e-bike ook op de langere afstand een reëel alternatief zijn voor de auto.

Regels voor parkeren bij B&B's verscherpen (C)

- *Maatregel:* Het opstellen van regels teneinde het parkeren bij B&B's te verscherpen.
- *Doel:* De overlast van parkeren bij B&B's in de dorpscentra te verkleinen.

Verbeteren openbaar vervoer op het eiland (A)

- *Maatregel:* Samen met de provincie en de stakeholders op het eiland de mogelijkheden te onderzoeken om het openbaar vervoer op het eiland te verbeteren.
- *Doel:* Het verminderen van het autogebruik op het eiland door het aanbieden van goed openbaar vervoer.

Auto's weren uit de dorpscentra (A)

- *Maatregel:* Autoluwe/autovrije gedeelten binnen de dorpscentra invoeren.
- *Doel:* Het gebruik van de auto voor reizen op het eiland verminderen en de overlast van (parkerende) auto's in de dorpscentra verkleinen.

Invoeren digitaal parkeerverwijssysteem (B)

- *Maatregel:* Het invoeren van een digitaal parkeerverwijssysteem.
- *Doel:* Overlast van parkerende auto's in de dorpscentra verkleinen.

Raadsbesluit

Zaaknummer 3490523

Mobiliteitsvisie Texel-Den Helder

Doelenboom

Programma

2	Goede bereikbaarheid
2.1	Verkeer en vervoer

De raad van de gemeente Texel:

gelezen het advies van burgemeester en wethouders;

gehoord de raadscommissie;

Overwegende

- Dat de bereikbaarheid van Texel van essentieel belang is;
- Dat integrale samenwerking in de regio nodig is om de gezamenlijke ambities: economisch sterk maritiem cluster, ultiem vakantie eiland Texel en een aantrekkelijke leefbare stad Den Helder te realiseren.

Besluit

1. De gezamenlijke mobiliteitsaanpak Texel - Den Helder vast te stellen.

Vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 26-02-2025,

De griffier,

De voorzitter,

Bijlagen

1. Mobiliteitsaanpak Texel - Den Helder