Bundel - Raadsvergadering van 9 juli 2025

Agenda bijlagen

Korte weergave raadsvergadering 9 juli 2025
Ondertiteling 9 juli 2025

1 Opening en mededelingen
Welkom Gast van de Raad: Kirsten Schaap (beleidsadviseur Duurzaamheid/Warmteregisseur).

2 Vaststelling agenda
Voor de bespreking van het Mobiliteitsprogramma geldt het volgende:
Er zijn 25 amendementen en moties aangekondigd. En de moties worden behandeld als waren het amendementen.
Daar is voor gekozen omdat er kort tijd was, het plan een bepaalde opbouw kent, en samenhang, waardoor amenderen (en dus precies aangeven welke teksten op welke pagina's moeten wijzigen) ingewikkeld is en bepaalde kennis en deskundigheid van de integrale tekst vergt.
Gekozen is dus voor het 'verkleden' van sommige amendementen tot moties, met als oproep dat het college wordt gevraagd het voorgestelde door het Programma te verwerken.
Dat betekent dat het qua stemming als volgt gaat:
De 25 moties en amendementen worden eerst - in de volgorde waarop ze ook in deze agenda staan - in stemming gebracht, en daarna het (al dan niet via amendementen en moties gewijzigde) Mobiliteitsprogramma.
Er is na de pitch natuurlijk ruimte voor bespreking van de moties en amendementen.
Daarnaast zal (alleen) de stemming over deze moties en amendementen via handopsteking gaan.

3 Rondvraag

4 Zienswijze ov-concessie NoordWest Noord-Holland (dynamisch qua stukkenaanbod)
De gemeenteraad gaat de zienswijze bespreken en vaststellen, die namens de gemeente zal worden aangeboden aan de provincie Noord Holland.

concept-Raadsbesluit - 3625599 - zienswijze ov-concessie NoordWest Noord-Holland
Bestuurlijk advies
Bijlage 1. Zienswijze PvE concessie Texel.docx
RIB over Proces zienswijze ov-concessie
OV-concessie NWNH - ontwerp Programma van Eisen

5 Verzelfstandiging Haven Oudeschild
De in het najaar van 2024 aangestelde kwartiermaker voor de verzelfstandiging van de haven van Oudeschild doet in bijgaand advies een inhoudelijk voorstel om de haven te verzelfstandigen. Het college onderschrijft dit advies en stelt de gemeenteraad voor in te stemmen met de verzelfstandiging tot een Havenbedrijf B.V. Met een slagvaardig havenbedrijf kan de exploitatie van de haven worden verbeterd en de bedrijvigheid in een mix van werk- en recreatieve haven toenemen.
Onderwerpen van bespreking, inbreng en debat tijdens de raadscommissie:
• Bestuurlijke inrichting van het havenbedrijf, samenstelling raad van commissarissen, en rol van aandeelhouder;
• Toekomstvisie op de haven, o.a. verduurzaming en aansluiting bij offshore windsector;
• Meetbare indicatoren;
• Over het totaalbudget kwartiermaker;
• Mogelijkheden tot regionale samenwerking met andere Waddenhavens;
• Concrete baten versus huidig structureel negatief exploitatieresultaat;
• Over het rapport werkgroep haven (dat 10 juli 2024 aan de orde kwam) en bewonersadvies;
• Concreet stappenplan; Pagina 2
• Vervolgproces: statuten, financiële ontvlechting, profielschets directeur/commissarissen;
• Over de parkeergeldverdeling.
Moties en amendement:
Amendement: Terugbrengen prioriteiten aandeelhoudersstrategie Havenbedrijf, CDA Texel, VVD Texel en Hart voor Texel
Motie: Versnellen en concretiseren verzelfstandiging Havenbedrijf, CDA Texel en VVD Texel
Motie: Laat de raad eerst de spelregels bepalen voor het nieuwe havenbedrijf, VVD Texel, CDA Texel en Hart voor Texel

Dossier 2341 voorblad
concept-raadsbesluit - 3454114 - Verzelfstandiging Haven Oudeschild
Bestuurlijk advies
Bijlage 1. Haven Oudeschild
Bijlage 2. Overzicht haven Oudeschild
Reactie college op moties en amendementen haven Oudeschild

6 Kaders nieuwe huisvestingsverordening

Vanwege de leefbaarheid op het eiland is het noodzakelijk om voldoende woningen te hebben voor mensen die vanwege werk of hun sociale netwerk op het eiland moeten wonen. De huisvestingverordening draagt daaraan bij door te regelen dat de betaalbare woningen in eerste instantie beschikbaar zijn voor mensen met een maatschappelijke of economische binding. De huidige huisvestingsverordening is geldig tot 25 februari 2026. Om inwoners met binding voorrang te blijven geven wordt een nieuwe huisvestingsverordening opgesteld. Vooraf aan het opstellen worden in dit advies de keuzes gemaakt over de gewenste wijzigen en aanpassingen van huisvestingverordening.
Onderwerpen van bespreking, inbreng en debat tijdens de raadscommissie:
- *Doelgroepen urgentieregeling;*
- *Melden van misstanden wet goed verhuurderschap > er is een meldpunt opgericht;*
- *WOZ-grens en prijsopdrijvend (al dan niet) effect op de woningmarkt;*
- *Over keuze voor maximaal 5 woningen urgentieregeling;*
- *Over de 75% bescherming van woningvoorraad;*
- *Over de kangoeroewoningen en het begrip 'familiehuis';*
- *Toetsing schijnzelfstandigheid ZZP-ers;*
- *Terugkeerdersregeling;*
- *Mogelijkheid tot thuiswerk, ook meerwaarde voor Texel?;*
- *Leeftijdsgrens van 45 jaar voor terugkeerders;*
- *Maatwerk in de verordening.*

Dossier 2325 voorblad
concept-raadbesluit - 3573962 - Advies huisvestingsverordening
Bestuurlijk advies
Bijlage 1. Huisvestingsverordening Evaluatie en Advies (Verduidelijking zzp nav technische vraag)

7 Ter inzage leggen mobiliteitsprogramma Texel 2035

In de raadsinformatiebrief van 8 mei 2024 bent u geïnformeerd over het plan van aanpak om te komen tot een nieuw mobiliteitsprogramma ter vervanging van de mobiliteitsvisie uit 2015. Het ontwerp van het nieuwe mobiliteitsprogramma is nu gereed. U wordt gevraagd dit ontwerp vast te stellen opdat het vrij gegeven kan worden voor de ter inzage legging.
Moties en amendementen (Het totaal-overzicht, met linkjes, is als bijlage bijgevoegd.)
Amendement: Verbeter de zichtbaarheid bij zebrapaden, VVD Texel, Hart voor Texel en Texels Belang
Motie: Verlichting op rotondes ter bevordering van de verkeersveiligheid, VVD Texel, Hart voor Texel en CDA Texel
Motie: Dynamische verlichting op kruisingen in het buitengebied, VVD Texel en Hart voor Texel
Motie: Behoud van parkeerplaatsen in en nabij dorpskernen, D66 Texel, VVD Texel, Hart voor Texel en CDA Texel
Motie: Behoud vijftig kilometer per uur op doorgaande routes binnen de bebouwde kom, VVD Texel, Hart voor Texel en D66 Texel
Motie: Veilige en vlotte verbindingen tussen de dorpen, herstel 80 km/u op hoofdroutes met vrijliggende fietspaden, VVD Texel, Texels Belang, Hart voor Texel en D66 Texel
Motie: Behoud tachtig kilometer per uur op de Pontweg (Deze wordt alleen in stemming gebracht als de motie hiervoor niet is aangenomen.), VVD Texel, Texels Belang, Hart voor Texel en D66 Texel
Amendement: Uniforme snelheidsregimes en handhaving, GroenLinks Texel
Motie: Een bevoorradingshub buiten Den Burg, D66 Texel, PvdA pro Texel en CDA
Amendement: Graskeien alleen op utilitaire wegen, GroenLinks Texel
Amendement: Autoluwe dorpscentra met duidelijke fasering, GroenLinks Texel
Amendement: Verbetering openbaar vervoer in samenhang met andere modaliteiten, GroenLinks Texel
Amendement: Veiliger fiets- en wandelroutes, GroenLinks Texel
Amendement: Verkeersveiligheid als toetssteen voor alle mobiliteitsmaatregelen, GroenLinks Texel
Motie: Verkeerssituaties dorpscentra in samenspraak met bewoners en ondernemers, CDA Texel
Amendement: Eenduidig gebruik reflectoren en uitsluitend dynamische verlichting in het buitengebied, CDA Texel
Motie: Eerst serieuze alternatieven ontwikkelen vóór sturende maatregelen op autogebruik, CDA Texel
Motie: Aanleg fietspad langs het Eierlands Kanaal, Hart voor Texel en VVD Texel
Motie: Een vignet voor Texelaars, D66 Texel, CDA Texel en VVD Texel
Motie: We trekken duidelijke strepen op onze wegen, CDA Texel
Motie: Geen klinkerbestrating als het woongenot wordt aangetast, CDA Texel
Motie: Autoluwheid op de recreatieve fietswegen bevorderen, GroenZwart
Motie: Fietspadennetwerk verbeteren met het toevoegen van een aantal missing links van vrijliggende fietspaden, GroenZwart
Motie: Texelhopper belangrijke pijler ontwerp-Mobiliteitsprogramma, VVD Texel, PvdA pro Texel, CDA Texel en D66 Texel
Motie: D66 Texel: Nu snel slimme voetgangerslichten bij de entree van de Koog, D66 Texel en CDA Texel

Dossier 2335 voorblad
Reactie college op moties en amendementen Mobiliteitsprogramma
Concept-raadsbesluit - 3564848 - Ter inzage leggen mobiliteitsprogramma Texel 2035
Bestuurlijk advies
Bijlage 1. Ontwerp Mobiliteitsprogramma Texel 2035

Totaal-overzicht moties (eerste 25 - behorend bij het Mobiliteitsprogramma)
Totaal overzicht moties en amendementen Mobiliteitsprogramma

8 Evaluatie inwonersberaad
Gemeente Texel organiseerde tussen december 2023 en januari 2025 haar eerste inwonersberaad over de vraag: 'Hoe blijft Texel voorzien van voldoende energie. De gemeenteraad stelde het eindadvies op 7 mei 2025 vast.
In het raadsbesluit van 19 december 2023 is vastgelegd om na afloop van het eerste inwonersberaad het proces, het instrument en de voorwaarden te evalueren. Vervolgens kunnen de conclusies en aanbevelingen ('leerpunten' uit de evaluatie) worden verwerkt in een aangepaste versie van de 'Kaderstellende notitie Texels Burgerberaad, algemene kaders voor het instrument burgerberaad.'
Onderwerpen van bespreking, inbreng en debat tijdens de raadscommissie:
• Over dit onderwerp zijn eerder door de VVD Texel vragen aangekondigd en beantwoord door het college, zie hier.
• Over de actieve informatieplicht en de budgetoverschrijding (en over informeren van de gemeenteraad in zijn algemeenheid);
• Door inwonersberaad andere doelgroepen bereikt;
• Bij herhaling beter faciliteren (inhoud, proces en organisatie), leerpunten meenemen;
• Over kloof inwoner en gemeente (juist weggenomen of juist niet?).

concept-raadsbesluit - 3612789 - Evaluatie eerste Texelse inwonersberaad
Bestuurlijk advies
Bijlage 1. Definitief evaluatierapport (incl. bijlage 5.3)
Persbericht evaluatie Inwonersberaad, ter informatie

9 Raadsvoorstel Landelijke Intocht Sinterklaas
Dit voorstel betreft de inrichting en financiering ten behoeve van de landelijke intocht van Sinterklaas op Texel.

concept-raadsbesluit - 3633111 - Intocht Sinterklaas
Raadsvoorstel Landelijke Intocht Sinterklaas

10 Motie CDA Texel, D66 Texel, VVD Texel en Hart voor Texel: Terugdraaien verhoging toeristenbelasting en indexatie lokale lasten

Motie CDA, D66 Texel, VVD Texel en Hart voor Texel - Terugdraaien verhoging toeristenbelasting en indexatie lokale lasten

11 Tussenrapportage 2025
Met deze tussenrapportage wordt de raad geïnformeerd over de financiële en beleidsmatige afwijkingen van de eerste vier maanden. Daarnaast wordt gerapporteerd over de voortgang van de investeringen en de overgehevelde projectbudgetten. De tussenrapportage is online te lezen via Tussenrapportage 2025 | Tussenrapportage 2025 | Texel.
Onderwerpen van bespreking, inbreng en debat tijdens de raadscommissie:
• Over 213a onderzoek minimabeleid en afvalstofheffing die nu - eindelijk - van start gaan;
• Inhuur extern bureau voor 213a onderzoek en de kosten die hiermee gepaard gaan;
• Over beleidsbijstellingen die bij programma 8 zijn opgenomen, waarin o.a. het belang en noodzaak van een Omgevingsvisie wordt erkend voor volgende beleidsstukken.

Dossier 2334 voorblad
Concept-raadsbesluit - 3614247 - Tussenrapportage 2025
Bestuurlijk advies
Bijlage. Tussenrapportage 2025

12 Variantenstudie kustdynamiek Texel Zuidwest
Tijdens het Bestuurlijk Overleg kust Texel van 14 mei jl. is door alle betrokken partijen ingestemd met het voorkeursalternatief dat is opgesteld naar aanleiding van de Variantenstudie kustdynamiek Texel Zuidwest. Natuurwaarden in het zuidwestelijk kustgebied verslechteren en door een stijgende zeespiegel komen waterveiligheid en medegebruik onder druk te staan. Ook zal de kust nog intensiever gesuppleerd moeten worden wat tot hogere kosten leidt dan nu al het geval is. In opdracht van Provincie Noord-Holland in samenwerking met Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, gemeente Texel, Rijkswaterstaat, Staatsbosbeheer en het Rijksvastgoedbedrijf heeft Witteveen +Bos de Variantenstudie kustdynamiek Texel Zuidwest uitgevoerd, waarin zes varianten onderzocht zijn. Op grond van de in het eindrapport gepresenteerde resultaten is door alle partijen gezamenlijk een voorkeursalternatief opgesteld met daarin vier maatregelen die allemaal positief bijdragen aan de doelstellingen van de Visie strand en duingebied Noordzeekust Texel op het gebied van water, natuur en (mede)gebruik.
Onderwerpen van bespreking, inbreng en debat tijdens de raadscommissie:
• Over de ophoging van de bestaande strekdammen als experiment;
• Over zorgvuldig proces waarin stakeholders, zoals strandexploitanten zijn meegenomen;
• Belang van monitoring.

Dossier 2322 voorblad
concept-raadsbesluit - 3611726 - Variantenstudie kustdynamiek Texel Zuidwest
Bestuurlijk advies

Bijlage 1. Eindrapportage Witteveen+Bos Variantenstudie kustdynamiek Texel Zuidwest

13 Ruimte voor (nog openstaande) vragen vanuit de Rondvraag

14 Benoeming en (na stemming) installatie Corry Heijne-Dros als wethouder
De Commissie Stem- en Geloofsbrieven is op 8 juli om 19.00 uur bijeen gekomen om de geloofsbrieven van de kandidaat-wethouder te beoordelen. De commissie bestaat uit:
De heer Oosterhof (voorzitter), mevrouw Visser-Veltkamp en de heer Kooiman (ondersteuning ligt in handen van de griffier).
De commissie heeft de geloofsbrieven van de kandidaat-wethouder onderzocht, en de daarbij behorende stukken, en getoetst of de kandidaat-wethouder voldoet aan de wettelijke vereisten, conform het gestelde in de artikelen 15 (lid 1 en lid 2), 35, 36a, 36b, 41b, 41c en 46 Gemeentewet (zie bijlage 'Toetsing kandidaat wethouders').
De heer Oosterhof zal mondeling de bevindingen van de commissie toelichten.
Na een positief oordeel over de geloofsbrieven volgt een schriftelijke stemming.
De raadsleden vullen hun stembriefjes is, waarna kort wordt geschorst en de Commissie Stem- en Geloofsbrieven (voor het eerst) in de raadzaal de stemmen gaat tellen, waarna de voorzitter het resultaat van de stemming geeft.
Een benoemde wethouder wordt beëdigd door ten overstaan van de gemeenteraad de eed of, in het geval van mevrouw Heijne-Dros, de belofte af te leggen.

Eed of belofte Wethouders
Corry Heijne-Dros voorgesteld als kandidaat wethouder
Concept-raadsbesluit benoeming Corry Heijne-Dros

15 Sluiting

Gemeente Texel .txl

Korte weergave raadsvergadering 9 juli 2025

De vergadering eindigde om 22.59 uur en er keken 121 mensen digitaal mee. De paarse tekst beschrijft wat er tijdens de vergadering is besproken en besloten; de zwarte tekst stond al op de agenda. De vergadering is hier terug te kijken.

1 Opening en mededelingen

Welkom Gast van de Raad: Kirsten Schaap (beleidsadviseur Duurzaamheid/Warmteregisseur).

De heer Zegel is afwezig; stemmingen met 14 leden.

Burgemeester Pol feliciteert de heer Zegel en zijn vrouw Myrthe met de geboorte van hun zoon Senne.

Burgemeester Pol deelt mee dat de provincie akkoord is gegaan met het uitstel dat is aangevraagd voor aanleveren van de programmarekening. De jaarstukken dienen voor 1 oktober door het college aangeleverd te worden.

2 Vaststelling agenda

De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

3 Rondvraag

- **De heer Ran (VVD Texel)** vraagt, n.a.v. de RIB Toeristische agenda Kop van Noord-Holland 2040, waarom gesteld wordt dat Texel gebaat zou zijn bij spreiding toerisme naar vasteland, terwijl het Texels Toekomstplan inzet op spreiding op het eiland zelf? En hij vraagt of het college herkent dat deze formulering de indruk wekt dat Texel toeristische spreiding over de regio als gewenst ziet? De heer Ran kondigt aan dat hij de RIB voor een van de commissievergaderingen in september wil agenderen. **Wethouder Kieft** geeft aan dat het in de toekomstagenda gaat het over bezoekers die kernwaarden respecteren, en ziet uit om dit verder te bespreken in commissie van september.
- **Mevrouw Visser-Veltkamp (PvdA pro Texel)** verwijst naar de RIB 26-074 Vlaggen vanaf kerktoren De Waal Texel over de motie 'Ook in De Waal de vlag weer in top' en vraagt of uitvoering van de werkzaamheden aan de toren kan worden uitgesteld, zodat zij samen met mevrouw Van de Wetering (D66 Texel) komende zomer nog andere bedrijven kan benaderen voor een mogelijk betere oplossing. Erfgoed en vlagtraditie zijn belangrijk; lukt dat niet, dan kunnen zij zich alsnog vinden in het voorstel van het college. **Wethouder Van de Belt** antwoordt dat de vlag inderdaad nog niet in top hangt en bevestigt dat deze zomer (nog) geen werkzaamheden aan de toren van De Waal worden uitgevoerd, dus er is nog tijd. Hij plaatst wel een kanttekening dat de raad zich hiermee ver op het terrein van de uitvoering begeeft.
- **Mevrouw Van de Wetering (D66 Texel)** vraagt of er gewacht kan worden met de herinrichting Ruyterstraat tot duidelijk is hoe inwoners tegen plannen aankijken. **Wethouder Van de Belt** geeft aan dat er nog geen definitief plan is, het proces is nog gaande, nieuwe schetsen volgen na de zomer.

4 **BESPREEKSTUK - Zienswijze ov-concessie NoordWest Noord-Holland (dynamisch qua stukkenaanbod)**

De gemeenteraad gaat de zienswijze bespreken en vaststellen, die namens de gemeente zal worden aangeboden aan de provincie Noord-Holland.

Onderwerpen van gesprek:

- Verschraling van OV op het eiland;
- Betrekken van stakeholders en inwoners;
- Alertheid van het college op het proces, nieuwe concessie was bekend dat die er aan zou komen;
- Inzetten op betrouwbaarheid vaste lijn;
- Denken vanuit de reiziger (makkelijk reserveren, makkelijk in- en uitstappen);
- Toeristische hotspots;
- Wens directe bus naar ziekenhuis Den Helder.

BESLUIT: Het raadsvoorstel '*Zienswijze ov-concessie NoordWest Noord-Holland*' is **UNANIEM AANGENOMEN.**

5 **BESPREEKSTUK - Verzelfstandiging Haven Oudeschild**

De in het najaar van 2024 aangestelde kwartiermaker voor de verzelfstandiging van de haven van Oudeschild doet in bijgaand advies een inhoudelijk voorstel om de haven te verzelfstandigen. Het college onderschrijft dit advies en stelt de gemeenteraad voor in te stemmen met de verzelfstandiging tot een Havenbedrijf B.V. Met een slagvaardig havenbedrijf kan de exploitatie van de haven worden verbeterd en de bedrijvigheid in een mix van werk- en recreatieve haven toenemen.

Onderwerpen van bespreking, inbreng en debat tijdens de raadsvergadering

- Over uitvoering van eerder aangenomen Motie Houd en maak de haven weerbaar en flexibel.
- Denkrichting en kaders meegeven in dit proces;
- Over het belang van mix werk- en recreatiehaven en voldoende kaders via aandeelhoudersstrategie.

Amendementen:

- Amendement: **Terugbrengen prioriteiten aandeelhoudersstrategie Havenbedrijf**, CDA Texel, VVD Texel en Hart voor Texel

BESLUIT: Het amendement '*Terugbrengen prioriteiten aandeelhoudersstrategie Havenbedrijf*' is met 5 stemmen (van CDA Texel, Hart voor Texel, mevrouw van der Werf (van Texels Belang) en VVD Texel) voor en 9 stemmen tegen **VERWORPEN.**

BESLUIT: Het raadsvoorstel '*Verzelfstandiging Haven Oudeschild*' is met 12 stemmen voor en 2 stemmen tegen (van CDA Texel en Hart voor Texel) **AANGENOMEN.**

Moties:

- Motie: **Versnellen en concretiseren verzelfstandiging Havenbedrijf,** CDA Texel en VVD Texel

BESLUIT: De motie *'Versnellen en concretiseren verzelfstandiging Havenbedrijf'* is met 4 stemmen (van CDA Texel, Hart voor Texel en VVD Texel) voor en 10 stemmen tegen **VERWORPEN.**

- Motie: **Laat de raad eerst de spelregels bepalen voor het nieuwe havenbedrijf,** VVD Texel, CDA Texel en Hart voor Texel

BESLUIT: De motie *'Laat de raad eerst de spelregels bepalen voor het nieuwe havenbedrijf'* is met 5 stemmen (van CDA Texel, Hart voor Texel, D66 Texel en VVD Texel) voor en 9 stemmen tegen **VERWORPEN.**

6 **BESPREEKSTUK - Kaders nieuwe huisvestingsverordening**

Vanwege de leefbaarheid op het eiland is het noodzakelijk om voldoende woningen te hebben voor mensen die vanwege werk of hun sociale netwerk op het eiland moeten wonen. De huisvestingverordening draagt daaraan bij door te regelen dat de betaalbare woningen in eerste instantie beschikbaar zijn voor mensen met een maatschappelijke of economische binding. De huidige huisvestingsverordening is geldig tot 25 februari 2026. Om inwoners met binding voorrang te blijven geven wordt een nieuwe huisvestingsverordening opgesteld. Vooraf aan het opstellen worden in dit advies de keuzes gemaakt over de gewenste wijzigen en aanpassingen van huisvestingverordening.

Onderwerpen van bespreking, inbreng en debat tijdens de raadsvergadering:

- Complimenten over heldere stukken.
- Over de WOZ-waarde koppeling met koopgrens;
- Niet de verordening maar de *kaders* worden vastgesteld.

BESLUIT: Het raadsvoorstel *'Kaders nieuwe huisvestingsverordening'* is **UNANIEM AANGENOMEN.**

7 **BESPREEKSTUK - Ter inzage leggen mobiliteitsprogramma Texel 2035**

In de raadsinformatiebrief van 8 mei 2024 bent u geïnformeerd over het plan van aanpak om te komen tot een nieuw mobiliteitsprogramma ter vervanging van de mobiliteitsvisie uit 2015. Het ontwerp van het nieuwe mobiliteitsprogramma is nu gereed. U wordt gevraagd dit ontwerp vast te stellen opdat het vrij gegeven kan worden voor de ter inzage-legging.

BESLUIT: Het raadsvoorstel *'Ter inzage leggen mobiliteitsprogramma Texel 2035'* is van de agenda gehaald omdat de stemmen zijn gestaakt bij de motie *Een bevoorradingshub buiten Den Burg*. Het voorstel *'Ter inzage leggen mobiliteitsprogramma Texel 2035'* zal opnieuw op de eerstvolgende raadsvergadering – woensdag 17 september 2025 - geplaatst worden.

Moties en amendementen *(Het totaal-overzicht, met linkjes, is als bijlage bijgevoegd.)*

- Amendement: Verbeter de zichtbaarheid bij zebrapaden, VVD Texel, Hart voor Texel en Texels Belang

BESLUIT: Het amendement '*Verbeter de zichtbaarheid bij zebrapaden*' is met 8 stemmen voor en 6 stemmen tegen (van GroenLinks Texel (2), PvdA pro Texel, D66 Texel) **AANGENOMEN.**

- Motie: Verlichting op rotondes ter bevordering van de verkeersveiligheid, VVD Texel, Hart voor Texel en CDA Texel

BESLUIT: De motie '*Verlichting op rotondes ter bevordering van de verkeersveiligheid*' is met 8 stemmen voor en 6 stemmen tegen (van GroenLinks Texel (2), PvdA pro Texel, D66 Texel) **AANGENOMEN.**

- Motie: Dynamische verlichting op kruisingen in het buitengebied, VVD Texel en Hart voor Texel

BESLUIT: De motie '*Dynamische verlichting op kruisingen in het buitengebied'* is met 8 stemmen voor en 6 stemmen tegen (van GroenLinks Texel (2), PvdA pro Texel, D66 Texel) **AANGENOMEN.**

- Motie: Behoud van parkeerplaatsen in en nabij dorpskernen, D66 Texel, VVD Texel, Hart voor Texel en CDA Texel

BESLUIT: De motie '*Behoud van parkeerplaatsen in en nabij dorpskernen'* is met 6 stemmen voor (van CDA Texel, Hart voor Texel, VVD Texel, GroenZwart en D66 Texel) en 8 stemmen tegen **VERWORPEN.**

- Motie: Behoud vijftig kilometer per uur op doorgaande routes binnen de bebouwde kom, VVD Texel, Hart voor Texel en D66 Texel

BESLUIT: De motie '*Behoud vijftig kilometer per uur op doorgaande routes binnen de bebouwde kom*' is met 6 stemmen voor (van CDA Texel, Hart voor Texel, VVD Texel, D66 Texel het mevrouw van der Werf (Texels Belang)) en 8 stemmen tegen **VERWORPEN**

- Motie: Veilige en vlotte verbindingen tussen de dorpen, herstel 80 km/u op hoofdroutes met vrijliggende fietspaden, VVD Texel, Texels Belang, Hart voor Texel en D66 Texel

BESLUIT: De motie 'Veilige en vlotte verbindingen tussen de dorpen, herstel 80 km/u op hoofdroutes met vrijliggende fietspaden' is met 8 stemmen voor (van CDA Texel, Hart voor Texel, VVD Texel, D66 Texel en Texels Belang) en 6 stemmen tegen **AANGENOMEN.**

- Motie: Behoud tachtig kilometer per uur op de Pontweg (*Deze wordt alleen in stemming gebracht als de motie hiervoor niet is aangenomen.*), VVD Texel, Texels Belang, Hart voor Texel en D66 Texel

BESLUIT: De motie '*Behoud tachtig kilometer per uur op de Pontweg* ' is **niet in stemming gebracht** (gezien de vorige motie is aangenomen).

- Amendement: Uniforme snelheidsregimes en handhaving, GroenLinks Texel

BESLUIT: Het amendement 'Uniforme snelheidsregimes en handhaving' is met 5 stemmen voor (van PvdA pro Texel en GroenLinks (2)) en 9 stemmen tegen **VERWORPEN.**

- Motie: Een bevoorradingshub buiten Den Burg, D66 Texel, PvdA pro Texel en CDA

BESLUIT: De motie '*Een bevoorradingshub buiten Den Burg*' is met 7 stemmen voor (van GroenLinks Texel (2), CDA Texel, PvdA pro Texel en D66 Texel) en 7 stemmen tegen **GESTAAKT.** Dat betekent dat de beraadslaging en stemming over het gehele agendapunt 'Ter inzage leggen mobiliteitsprogramma Texel 2035' is gestopt.[1]

- Amendement: Graskeien alleen op utilitaire wegen, GroenLinks Texel
- Amendement: Autoluwe dorpscentra met duidelijke fasering, GroenLinks Texel
- Amendement: Verbetering openbaar vervoer in samenhang met andere modaliteiten, GroenLinks Texel
- Amendement: Veiliger fiets- en wandelroutes, GroenLinks Texel
- Amendement: Verkeersveiligheid als toetssteen voor alle mobiliteitsmaatregelen, GroenLinks Texel
- Motie: Verkeerssituaties dorpscentra in samenspraak met bewoners en ondernemers, CDA Texel
- Amendement: Eenduidig gebruik reflectoren en uitsluitend dynamische verlichting in het buitengebied, CDA Texel
- Motie: Eerst serieuze alternatieven ontwikkelen vóór sturende maatregelen op autogebruik, CDA Texel
- Motie: Aanleg fietspad langs het Eierlands Kanaal, Hart voor Texel en VVD Texel
- Motie: Een vignet voor Texelaars, D66 Texel, CDA Texel en VVD Texel

[1] In Artikel 32 van de Gemeentewet, lid 4, staat genoemd: 'Tenzij de vergadering voltallig is, wordt bij staking van stemmen het nemen van een beslissing uitgesteld tot een volgende vergadering, waarin de beraadslagingen kunnen worden heropend.' De heer Zegel (GroenLinks Texel) was afwezig bij deze raadsvergadering en daarmee was de vergadering dus niet voltallig. Het agendapunt *'Ter inzage leggen mobiliteitsprogramma Texel 2035'* is dus van de agenda afgevoerd omdat de stemmen staakten bij de stemming over de motie *'Een bevoorradingshub buiten Den Burg.*

- Motie: We trekken duidelijke strepen op onze wegen, CDA Texel

- Motie: Geen klinkerbestrating als het woongenot wordt aangetast, CDA Texel

- Motie: Autoluwheid op de recreatieve fietswegen bevorderen, GroenZwart

- Motie: Fietspadennetwerk verbeteren met het toevoegen van een aantal missing links van vrijliggende fietspaden, GroenZwart

BESLUIT: De motie *'Fietspadennetwerk verbeteren met het toevoegen van een aantal missing links van vrijliggende fietspaden'* is INGETROKKEN.

- Motie: Texelhopper belangrijke pijler ontwerp-Mobiliteitsprogramma, VVD Texel, PvdA pro Texel, CDA Texel en D66 Texel

- Motie: D66 Texel: Nu snel slimme voetgangerslichten bij de entree van de Koog, D66 Texel en CDA Texel

BESLUIT: De motie 'Nu snel slimme voetgangerslichten bij de entree van de Koog' is INGETROKKEN.

Omdat de stemmen zijn gestaakt bij de motie 'Een bevoorradingshub buiten Den Burg' is de beraadslaging over het voorstel 'Ter inzage leggen mobiliteitsprogramma 2035' gestopt en daarmee ook de stemmingen over de onderstaande amendementen en moties. De stemming over alle eerdere moties en amendementen blijven overeind.

8 **BESPREEKSTUK - Evaluatie inwonersberaad**

Gemeente Texel organiseerde tussen december 2023 en januari 2025 haar eerste inwonersberaad over de vraag: 'Hoe blijft Texel voorzien van voldoende energie. De gemeenteraad stelde het eindadvies op 7 mei 2025 vast.

In het raadsbesluit van 19 december 2023 is vastgelegd om na afloop van het eerste inwonersberaad het proces, het instrument en de voorwaarden te evalueren. Vervolgens kunnen de conclusies en aanbevelingen ('leerpunten' uit de evaluatie) worden verwerkt in een aangepaste versie van de 'Kaderstellende notitie Texels Burgerberaad, algemene kaders voor het instrument burgerberaad.'

Onderwerpen van bespreking, inbreng en debat tijdens de raadsvergadering:

- Over nut en effectiviteit;
- Waarde voor participatie;
- Voorzichtigheid met vervolg;
- Over de kosten van het inwonersberaad.

BESLUIT: Het raadsvoorstel *'Evaluatie inwonersberaad'* is 11 stemmen voor en 3 stemmen tegen (Hart voor Texel, de heer Huisman (VVD Texel) en GroenZwart) **AANGENOMEN.**

9 **Raadsvoorstel Sinterklaasintocht**

Dit voorstel betreft de inrichting en financiering ten behoeve van de landelijke intocht van Sinterklaas op Texel.

Onderwerpen van bespreking, inbreng en debat tijdens de raadsvergadering:

- Over gastvrijheid en goede promotie;
- Met rijmende voordrachten wordt enthousiasme geuit voor het voorstel;
- Over de financiële project administratie tussentijds > hiervoor wordt een aparte kostenplaats ingericht, aldus **burgemeester Pol**).

BESLUIT: Het raadsvoorstel *'Raadsvoorstel Sinterklaasintocht'* is met 12 stemmen voor en 1 stem tegen (van de heer Hoogerheide (Texels Belang) **AANGENOMEN.**[2]

10 **Motie CDA Texel, D66 Texel, VVD Texel en Hart voor Texel: Terugdraaien verhoging toeristenbelasting en indexatie lokale lasten**

Onderwerpen van bespreking, inbreng en debat tijdens de raadsvergadering:

- Over terugdraaien van besluit in eerder aangenomen Perspectiefnota;
- Over structurele uitgaven en incidentele meevallers'
- Over begroting stabiliteit.

BESLUIT: De motie *'Terugdraaien verhoging toeristenbelasting en indexatie lokale lasten'* is met 6 stemmen voor (van CDA Texel, D66 Texel, GroenZwart, Hart voor Texel en VVD Texel) en 8 stemmen tegen **VERWORPEN.**

11 **HAMERSTUK - Tussenrapportage 2025**

Met deze tussenrapportage wordt de raad geïnformeerd over de financiële en beleidsmatige afwijkingen van de eerste vier maanden. Daarnaast wordt gerapporteerd over de voortgang van de investeringen en de overgehevelde projectbudgetten. De tussenrapportage is online te lezen via Tussenrapportage 2025 | Tussenrapportage 2025 | Texel

BESLUIT: Het raadsvoorstel *'Tussenrapportage 2025'* is **UNANIEM AANGENOMEN.**

12 **HAMERSTUK - Variantenstudie kustdynamiek Texel Zuidwest**

Tijdens het Bestuurlijk Overleg kust Texel van 14 mei jl. is door alle betrokken partijen ingestemd met het voorkeursalternatief dat is opgesteld naar aanleiding van de Variantenstudie kustdynamiek Texel Zuidwest. Natuurwaarden in het zuidwestelijk kustgebied verslechteren en door een stijgende zeespiegel komen waterveiligheid en medegebruik onder druk te staan. Ook zal de kust nog intensiever gesuppleerd moeten worden wat tot hogere kosten leidt dan nu al het geval is. In opdracht van Provincie Noord-Holland in samenwerking met Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, gemeente Texel, Rijkswaterstaat, Staatsbosbeheer en het Rijksvastgoedbedrijf heeft Witteveen +Bos de Variantenstudie kustdynamiek Texel Zuidwest uitgevoerd, waarin zes varianten onderzocht zijn. Op grond van de in het eindrapport gepresenteerde resultaten is door alle partijen gezamenlijk een

[2] De heer Hercules (PvdA pro Texel) verlaat de zaal bij stemming.

voorkeursalternatief opgesteld met daarin vier maatregelen die allemaal positief bijdragen aan de doelstellingen van de Visie strand en duingebied Noordzeekust Texel op het gebied van water, natuur en (mede)gebruik.

BESLUIT: Het raadsvoorstel *'Variantenstudie kustdynamiek Texel Zuidwest'* is **UNANIEM AANGENOMEN.**

13 Ruimte voor (nog openstaande) vragen vanuit de Rondvraag

Er waren geen openstaande rondvragen.

14 Benoeming en (na stemming) installatie Corry Heijne-Dros als wethouder

De Commissie Stem- en Geloofsbrieven komt uiterlijk 8 juli bijeen om de geloofsbrieven van de kandidaat-wethouder te beoordelen. De commissie bestaat uit:
De heer Oosterhof (voorzitter), mevrouw Visser-Veltkamp en de heer Kooiman (ondersteuning ligt in handen van de griffier).

De commissie onderzoekt de geloofsbrieven van kandidaat-wethouder en de daarbij behorende stukken en toetst of de kandidaat-wethouder voldoet aan de wettelijke vereisten, conform het gestelde in de artikelen 15 (lid 1 en lid 2), 35, 36a, 36b, 41b, 41c en 46 Gemeentewet (zie bijlage 'Toetsing kandidaat wethouders').

BESLUIT: Na de schorsing deelt de heer Oosterhof (voorzitter Commissie stemming- en geloofsbrieven) mee dat mevrouw Heijne-Dros 13 stemmen 'voor' kreeg (en 1 ongeldige stem). De voorzitter constateert dat de wethouder kandidaat mevrouw Heijne-Dros een meerderheid van stemmen heeft gekregen.

Wethouder Heijne-Dros heeft de belofte afgelegd en start op 10 juli als wethouder.

Wethouder Heijne-Dros bedankt de raad voor uitgesproken vertrouwen en benoemt dat de aanleiding triest is door het wegvallen van Cees en spreekt respect uit voor hoe hij zijn verantwoordelijkheid nam, zowel als raadslid als wethouder. Dat voorbeeld en haar opvoeding maakten dat ook zij besloot de handschoen op te nemen. Ze sluit af met een persoonlijke noot over hun gezamenlijke Texelse achtergrond, met een knipoog naar de weg tussen Den Burg en De Cocksdorp die "net zo lang is als andersom."

15 Sluiting

Om 22.59 uur.

1 Opening en mededelingen

Mark Pol
Ik open deze openbare raadsvergadering en heet u allen van harte welkom, raadsleden, commissieleden, publiek, mensen thuis en onze gast van de raad. Mevrouw Schaap, fijn dat u er bent. We zijn niet helemaal compleet. We hebben een afmelding gekregen van de heer Zegel. Wel met een hele goede reden, want hij heeft ons vanmiddag laten weten dat Ferry en zijn vrouw Myrthe vanochtend heel vroeg trotse ouders zijn geworden van een prachtige zoon, Senne. Vanaf deze plek feliciteer ik hem van harte en we hopen ze gauw in goede gezondheid te zien. Dan kijk ik rond of er andere mededelingen zijn. Dat is niet het geval. Ik heb als portefeuiller

2 Vaststelling agenda

Mark Pol
Financiën wel een mededeling. We hebben aan de provincie uitstel gevraagd voor het aanleveren van onze jaarstukken, accountantsverslag en verklaring. We hebben daarover met elkaar gesproken en ik mag u mededelen dat wij gister uitsluitsel hebben gekregen en dat dus de provincie daarmee akkoord is. Dat betekent dat we voor 1 oktober de stukken zullen moeten aanleveren en dat gaan we redden, als wij hierover met elkaar in september over stemmen. Dan ga ik naar de vaststelling van de agenda. U heeft gezien en gemerkt dat we een hele volle agenda hebben. Het is prettig om zo de laatste vergadering voor het reces met elkaar te kunnen doen. Dat betekent dat we in de behandeling aan een aantal zaken recht hebben proberen te doen. We spreken en stemmen vanavond over belangrijke zaken. Tegelijkertijd hebben we ervoor gezorgd dat het behapbaar en vergaderbaar blijft. Voor de bespreking van het mobiliteitsprogramma worden er maar liefst 25 amendementen en moties gepitcht. Deze werden aangekondigd en ik zal ook even de procedure met u doornemen. We zijn vandaag met 14. Hierdoor kan het zijn dat straks de stemmen staken en we aldus de moties bij dat stuk als een amendement zullen behandelen. U kent hiervan de hele voorgeschiedenis, want daarover hebben we het uitvoerig gehad met elkaar, ook in de commissie. Mochten de stemmen staken, betekent dit dat het hele stuk en alle moties en amendementen doorgaan naar de volgende vergadering. Kunnen we daarmee de agenda vaststellen? Dat is het geval en bij deze gebeurd. Dan zijn we bij de rondvraag

3 Rondvraag

Mark Pol
en ik kijk even rond. De heer Ran, mevrouw Visser en mevrouw Van de Wetering. Meneer Ran, u mag eerst.

Nick Ran
Dank, voorzitter. Deze kwam op de valreep, want op de avond voor deze laatste raadsvergadering voor het zomerreces ontvingen we een RIB over de toeristische agenda Kop van Noord-Holland 2040. Die timing vind ik wat ongelukkig, maar we willen alvast aangeven dat we het document voor één van de commissievergaderingen in september willen agenderen. In het document komen we de volgende passage tegen: Texel is erbij gebaat dat in de andere drie gemeenten een aantrekkelijk toeristisch alternatief ontstaat. Zo verspreidt het toerisme zich over elk van de vier gemeenten en stimuleert de economie Kop-breed. Die formulering roept bij ons vragen op. Het Toeristisch toekomstplan dat als vastgesteld beleidskader geldt, gaat ervan uit dat er spreiding op Texel plaats moet vinden, en het verhogen van de kwaliteit en de beleving op ons eiland. In het plan wordt nergens gesteld dat Texel gebaat zou zijn bij toeristische verschuiving richting het vasteland. Dat is een ander uitgangspunt met een totaal andere lading. Daarom twee vragen aan het college: op basis van welk beleid of kader concludeert het college dat Texel erbij gebaat is als toeristisch bezoek zich verplaatst naar de overige Kop-gemeenten? Als tweede: herkent het college dat deze formulering de indruk wekt dat Texel toeristische spreiding over de regio als gewenst ziet en dat het op gespannen voet staat met de uitgangspunten van het Toeristisch Toekomstplan dat inzet op ontwikkeling, kwaliteit en spreiding op het eiland? -De

Rikus Kieft

heer Kieft. -Voorzitter, ik zie uit naar de behandeling in de commissie. In de Toeristische Toekomstagenda voor de Kop van Noord-Holland gaat het over de Hollands Kroon, Schagen, Den Helder en Texel. Hoe wil je de Kop - waar Texel onderdeel van is - neerzetten in de toeristische markt? Welke groep toeristen wil je naar welk deel van de Kop trekken? Daarover staan in de Toeristische Toekomstagenda wel degelijk uitgangspunten. Wij willen toeristen die onze kernwaarden herkennen en waarbij we op voorhand mogen aannemen dat ze dus ook de rust, ruimte, etcetera zullen respecteren. Dat is de achtergrond van deze gedachte, maar we kunnen zondermeer daarover in de commissie verder van gedachten wisselen.

Mark Pol

Dank u wel. Ik geef het woord aan mevrouw Visser.

Anneke Visser-Veltkamp

Dank u wel, voorzitter. Gisteren ontvingen we de RIB over de uitwerking van de motie 'Ook in de Waal, de vlag weer in top'. Helaas is de uitwerking niet geworden waar wij op hoopten. Mijn vraag is daarom of met de uitvoering van eventuele werkzaamheden die nodig zijn aan de toren van de Waal nog gewacht kan worden. Ik ben voornemens om, met hulp van mevrouw Van de Wetering, komende zomer contact op te nemen met de bedrijven Sytse Douwe van der Vegt B.V. te Weidum en de Mannen van Staal uit Leeuwarden. Hopelijk kunnen wij dan tot een beter passende oplossing komen. Ons erfgoed in de vorm van monumentale panden en torens, en onze cultuur in de vorm van uitbundig vlaggen bij feestelijke aangelegenheden zijn voor ons belangrijk. Mocht het niet lukken om een andere oplossing te vinden, kunnen wij wellicht vrede hebben met de oplossing van het college. Gezien de op handen zijnde bouwvak zullen we wellicht iets meer tijd nodig hebben en daarom mijn vraag of het mogelijk is om eventuele werkzaamheden nog even uit te stellen.

Mark Pol

Portefeuillehouder. Ik zou bijna zeggen: hoe hangt de vlag erbij?

Remko van de Belt

De vlag hangt niet in top. Dat is de constatering die in de RIB gedaan wordt. We waren niet van plan om de nodige werkzaamheden, voor het halverwege de toren uithangen van de vlag, deze zomer al te gaan starten. U heeft nog tijd. Maar waar ik wel de kanttekening wil maken dat u zich begeeft op het bijzonder glibberige pad van een raadslid waar u zich in extreme mate met de uitvoering gaat bemoeien. Waarbij ik dan ook de vraag heb en die kan ik nu niet terugzetten, want het is een rondvraag en anders wordt een heel gesprek: welke onderdelen van de argumentatie in de raadsinformatiebrief vond u dan niet ter zake doende dat u niet tot dezelfde conclusie komt als het college? Die vraag hoeft u nu niet te beantwoorden, die is voor uzelf. De vraag was concreet: gaat u deze zomer starten? Nee, we zullen niet voor de bouwvak en ook niet de dag na de bouwvak starten. De kanttekening die ik daarbij gemaakt heb, neem ik wel serieus en ik hoop u ook. -Dank u wel. Mevrouw Van de Wetering.

Astrid van de Wetering

Ik heb nog een vraag tot uitstel. Er zijn diverse brieven bij mij in de brievenbus gevallen over de herinrichting van de Ruijterstraat. Ook naar de raadsleden doorgestuurd via mail. Ik weet ook van andere fracties dat ze dergelijke brieven hebben ontvangen. Er is nogal wat rumoer gaande en mijn vraag is concreet: wanneer zouden de werkzaamheden uitgevoerd worden? Is het mogelijk om te wachten tot duidelijk is hoe de inwoners van de Ruijterstraat over de plannen denken?

Remko van de Belt

De portefeuillehouder. -Dank u wel. We hebben allemaal de reacties ontvangen met betrekking tot het proces in de Ruijterstraat. Ook dit is er eentje en vind ik ingewikkeld te beantwoorden vanaf deze stoel, omdat de indruk lijkt gewekt te zijn dat er een definitief plan ligt wat ook direct uitgevoerd zal worden. Zover zijn we nog helemaal niet met zijn allen. Er is een bewonersavond geweest. Daarin is input opgehaald bij de bewoners. Daar is een ontwerptekening van gemaakt na die inbreng. Die is weer teruggelegd bij de bewoners met de vraag: wat vindt u ervan? Daar komen diverse reacties op, van kwaadheid tot lof. Uiteraard bereiken u en ons alleen de kwade reacties. Dat wil niet zeggen dat er geen reacties waren als: dit is ongeveer wat we hebben besproken op de eerste bewonersavond. Dat betekent dat we al die informatie - de goede, de slechte, de positieve en de negatieve - gaan verzamelen. Vervolgens gaan we daarmee aan de gang. De bouwvak en het reces start. Eer wij daar goed mee aan de gang gaan, zal pas na de zomer zijn. We gaan niet morgen of direct na het reces de schop in de grond steken. Uiteraard wordt er dan opnieuw een schets gemaakt en besproken met de bewoners. We zijn nog in de fase van gesprek. De scherpte van de discussie lijkt te zijn dat

het niet allemaal goed is gegaan. Dat wil ik hier toch even wegnemen, want zover zitten we nog niet in het proces. -Dank u wel.

Mark Pol
Dan ronden we daarmee dit agendapunt af en zijn we bij agendapunt

4 BESPREEKSTUK - Zienswijze ov-concessie NoordWest Noord-Holland (dynamisch qua stukkenaanbod)

Mark Pol
4: zienswijze ov-concessie Noordwest Noord-Holland. Daar staat achter 'dynamisch qua stukkenaanbod'. U heeft inmiddels de concept zienswijze namens het college ontvangen en kunnen lezen. Wie mag ik daarover het woord geven? Ik zie meneer Hercules, meneer Huisman, mevrouw Koot, meneer Rutten. Meneer Huisman, gaat uw gang. -Dank u wel, voorzitter.

Albert Huisman
De provincie laat het ov op Texel niet vallen, maar langzaam verdwijnen. We zijn geschrokken van de verschraling van het openbaar vervoer op ons eiland, zoals voorgesteld in de nieuwe concessie. De aansluiting op alle TESO-afvaarten en een ov-hub in Den Burg vinden wij een logische, efficiënte keuze. Maar daar houdt het positieve wat ons betreft op. In het nieuwe plan verdwijnen vrijwel alle haltes in het buitengebied, net als de openbaar vervoer waardige locaties, waardoor de Strandslagen en andere locaties op Texel niet meer met het ov bereikbaar zullen zijn. Voor veel bewoners en badgasten wordt het ov op Texel daarmee simpelweg helemaal geen optie meer. Dat staat tegelijkertijd haaks op de uitgangspunten van onze mobiliteitsvisie die we later op de avond bespreken. Wat wij bijzonder vinden is dat de provincie redeneert vanuit een uniform provinciaal sjabloon waarin Texel als uniek, landelijk en toeristisch eiland in de regionale ov-concessie niet lijkt te passen. Wat ons ook verbaast, is dat de kennis van de Texelse vervoerder nauwelijks lijkt te worden meegewogen en dat er na één tussentijds gesprek tussen provincie en uitvoerders radiostilte volgde. Dat is een gemiste kans. Wij zien wel dat er mogelijkheden zijn tot verbetering voor een ov, waarbij de gebruiker tijd en rechtszekerheid heeft ten opzichte van het huidige systeem. Ik moet eerlijk bekennen dat ik vind dat wij als raad te laat aan tafel zitten en dat neem ik mezelf kwalijk. Een eigen Texelse concessie, die we al eerder hebben geopperd, is in deze fase helemaal niet meer realistisch. We steunen de lijn van het college om via dialoog te zorgen dat we nu voor het beste ov voor Texel in de concessie moeten gaan werken en dat we samen met de provincie verder in de toekomst kijken op welke wijze het ov op Texel kan worden ingericht. Dat vraagt politieke scherpte van het college en niet alleen warme contacten. De motie van de heer Hercules staat in de mobiliteitsvisie. Ik laat het dus bij deze inbreng.

Mark Pol
Dank u wel. Ik ga naar meneer Hercules. -Voorzitter, wat willen we?

Eric Hercules
We willen betrouwbaar openbaar vervoer voor alle dorpen. Een dekking over het hele eiland. Het ontwerpplan van eisen van de provincie leek daar totaal niet op en daarom hebben we een voorzet gedaan voor een zienswijze met acht punten. Deze kunnen we uitgewerkt terugvinden in de zienswijze van het college, met prima aanvullingen vanuit de diverse commissies en belangenorganisaties. Daar kunnen we tevreden over zijn. Wat beter had gekund, was de alertheid van het college op het proces van deze nieuwe ov-concessie. We zagen al van verre een nieuw proces voor een nieuwe concessie aankomen. Het is nu zaak om niet alleen maar deze zienswijze te gaan toelichten in Haarlem en te duwen, maar vooral eroor te zorgen dat het programma van eisen voor ons er positiever uit gaat zien. De gedeputeerde zei in deze zaal: 'We willen het openbaar vervoer op Texel juist verbeteren.' Daar kan het college wat ons betreft nog alerter en met man en macht aan gaan werken voor en achter de schermen. -Dank u wel. Ik ga naar mevrouw Koot.

Veronne Koot
Voorzitter, uit de evaluatie blijkt dat het gebruik van het openbaar vervoer de afgelopen tien jaar op Texel niet is toegenomen. Ik vond dat wel een confronterende opmerking in de evaluatie, omdat we veel meer toeristen hebben. Ook blijkt uit de evaluatie dat er veel ontevredenheid is over het gebruik en de toegankelijkheid van

het openbaar vervoer. Dat was niet zo nieuw, want dat hoorden we in de wandelgangen ook wel. Wij denken dat een betere structurering van het openbaar vervoer noodzakelijk is, zodat de gebruiker het openbaar vervoer kan vinden als hij het wil gebruiken. Dat betekent volgens ons dat er meer gewerkt moet gaan worden met vaste ritten op vastgestelde tijden. Het gebruik van vaste tijden voor ritten vanaf de hub in Den Burg naar de andere dorpen lijkt ons noodzakelijk. De positie en het gebruik van de elektrische fiets, iets wat de afgelopen tien jaar een enorme vlucht heeft genomen, heeft misschien een hele grote invloed gehad op het gebruik van het openbaar vervoer op het eiland. De positie en het gebruik van de elektrische fiets kan hier goed bij aansluiten en ingepast worden. Deze dingen worden door het college al in hun zienswijze genoemd. Wij zijn blij dat de provincie een aansluiting op alle boten, dus ook de tussenboten, in de concessie heeft opgenomen. Volgens ons hoort daar ook een aansluiting naar het station in Den Helder bij. Dat voornemen heb ik eruit kunnen halen. Tenslotte heb ik nog een hele kleine wens die nog niet eerder meegegeven is: realiseer een directe busverbinding vanaf de TESO-haven naar het ziekenhuis in Den Helder. Helaas heb ik het me op de informatieavond niet gerealiseerd, maar ik wil het toch nu even benoemen. -Dank u wel.

Mark Pol

Even voor de scherpte, het is goed dat u het noemt, maar als u er nog iets mee wilt, zult u hierover vanavond een amendement moeten indienen. We gaan er namelijk zometeen over stemmen. Dat staat nu niet in de concept zienswijze. U kunt er even over nadenken. Ik ga naar meneer Rutten.

Niels Rutten

Dank u, voorzitter. Een aantal jaar geleden hadden we op Texel nog lijn 28 en 29. Lijn 29 kwam toen op de nominatie om te verdwijnen, omdat die niet als niet rendabel werd gezien. De chauffeur reed te vaak als enige mee met de bus. Daaruit kwam het idee voor de Texel Hopper en is dat als pilot toen gestart. Dat ging zeker niet vlekkeloos, maar tegen het eind begon het aardig te lopen. Er is veel geleerd. Toen kwam de concessie met Connexxion en daar was de conclusie dat Conexxion het concept van de Hopper niet kon uitvoeren zoals het was uitgevoerd. Dat geven ze voor een deel zelf aan. Ze hebben daar een boete voor gehad van de provincie. Het lijkt er nu sterk op dat er niet wordt gekeken naar hoe we het systeem kunnen verbeteren, maar wel naar wat Conexxion wel kan doen. Daar schrijven we de concessie voor. We vinden het jammer dat het uitgangspunt niet is hoe we het ov op Texel nog beter en aantrekkelijker kunnen maken. Maar wel hoe we ervoor kunnen zorgen dat die busjes rijden zonder dat het te veel kost. We zijn blij met de inzet van het college. Maar we hopen wel dat er echt iets verandert aan de concessie, zoals de provincie het zich nu voorneemt. -Dank u wel. Meneer Soyer.

Henry Soyer

Dank u wel, voorzitter. Het gebeurt niet vaak dat wij het helemaal eens zijn met de VVD. We zijn het ook eens met de PvdA, maar dat gebeurt wel vaker. Dank u wel. -Het is nu al een memorabele avond

Mark Pol

en het is 19.17u. Meneer Hoogerheide, gaat uw gang.

Cees Hoogerheide

Dank u wel, voorzitter. Voordat de gedeputeerde in deze zaal een uiteenzetting gaf, waren wij zeer kritisch. Maar ik moet zeggen dat de gedeputeerde ons toch enigszins heeft gerustgesteld. Neemt niet weg dat het college terecht een mooie zienswijze heeft opgesteld die wordt ingediend. De situatie voelt nu als: hij is groot en wij zijn klein. Is dat eerlijk? Dat gevoel bekruipt m een beetje. -Dank u wel. Mevrouw Van de Wetering.

Astrid van de Wetering

Dank u wel, voorzitter. Openbaar vervoer op het eiland is essentieel. We willen de toerist meer uit de auto krijgen en meer in het openbaar vervoer. Ik ben juist niet gerustgesteld. Ik hoop dat het college wat dat betreft vol aan de bak gaat bij de provincie. Ik wens je sterkte. -Dank u wel.

Mark Pol

Ik kijk even naar het college of de behoefte bestaat om daarop te reageren. Meneer Van de Belt. -Dank u wel, voorzitter.

Remko van de Belt

Blij met de instemmende reacties vanuit de raad op de zienswijze die nu voorligt ter stemming. Wij zijn niet gelukkig met het proces. Dat hebben we in de commissie al aangegeven. We waren veel liever veel eerder betrokken geweest. Dat kunnen we onszelf wel aanrekenen, denk ik. Zo voel ik het, maar aan de andere kant weet ik niet precies wanneer dat had gemoeten. Ook de provincie kwam in onze optiek wat laat op gang als

het ging om het hoofdstukje Texel. We zijn blij met een eigen hoofdstukje, want dat laat zien dat wij een apart gebied zijn binnen Noord-Holland. Maar het hoofdstukje is niet voldoende. De drie punten waar wij - en u aan refereert - wij vol op gaan inzetten, naast nog acht andere belangrijke punten, is ten eerste de betrouwbaarheid. Zorg voor die vaste lijn die goed rijdt en zorg ervoor dat die andere lijnen die daarop aansluiten zo betrouwbaar - liefst vast - mogelijk zijn. Ten tweede is: denk vanuit die reiziger. Niet alleen dat hij weet dat om drie over half die bus komt, maar dat hij ook makkelijk kan reserveren en makkelijk in en uit kan. Dus dat hij weet waar die bus is en voelt dat hij deze bus kan nemen en op tijd komt. De derde is: neem meer haltes op die logisch zijn en denk niet alleen vanuit waar ze nu in- en uitstappen op basis van de gegevens die er zijn. Maar wel: waar willen wij dat de reizigers uitstappen? Waar denken wij dat reizigers uit zouden willen stappen? Dan kom je uit bij een aantal toeristische hotspots. Dat laatste is iets wat kansen biedt voor dit eiland. We wonen hier met nog geen 14.000 mensen, maar het aantal bezoekers wat hier dagelijks, wekelijks, maandelijks, jaarlijks komt, geeft kansen en mogelijkheden om hier openbaar vervoer neer te zetten dat ruimschoots verdient wat die aantallen zouden moeten zijn en waar wij als bewoner op kunnen meeliften. Dat is het vierde belangrijke punt wat we inbrengen. Dank u wel.

Mark Pol

Dank u wel. Kunnen we daarmee overgaan tot de stemming? Mevrouw Koot, u heeft nagedacht. -Ja, dat klopt.

Veronne Koot

Ik wil vragen aan de wethouder of het mogelijk is dat we de wens die al vaker door de gemeenteraad uitgesproken is van een directe bus naar het ziekenhuis, op een of andere manier door u mondeling nog meegenomen kan worden? Of is de enige kans een amendement om toe te voegen aan de de zienswijze?

Mark Pol

Ik vind het creatief bedacht en ben benieuwd wat hij gaat zeggen. Maar het is procedureel niet helemaal zoals we het zouden moeten doen.

Remko van de Belt

De portefeuillehouder. -U spreekt hier als raad. Als raad en college brengen wij hier de zienswijze in. Ik snap de wensen, maar die kunt u ook zelf bij de betreffende gedeputeerde indienen. We kunnen het mondeling meedelen dat er één raadslid een wens had, maar dat is het. Mevrou Koot. -Kan ik heel

Veronne Koot

even schorsen. -Ja. Hoeveel minuten heeft u nodig? Ik denk dat het in twee minuten kan. Ik probeer het snel. Wij schorsen voor vijf minuten. Ik heropen de vergadering en geef het woord aan mevrouw Koot. Dank u wel, voorzitter. Ik heb de fracties gepeild en geïnventariseerd hoe we deze wens, die al heel lang op Texel leeft, zouden kunnen verwoorden in uw zienswijze, een motie of wat dan ook. De conclusie is dat het gaat over het grondgebied van Den Helder en het ingewikkeld is om dit op één of andere manier in te dienen. Ik dank voor de schorsing, maar we gaan geen stappen ondernemen. We gaan wel nadenken hoe we op een andere manier deze wens bij de gedeputeerde kunnen krijgen. Dank u wel. Dan stel ik voor dat we nu overgaan tot stemming over de zienswijze ov-concessie Noordwest Noord-Holland. U kunt nu stemmen. Die is met algemene stemmen aanvaard. Dat brengt ons bij punt 5 op onze agenda: de verzelfstandiging van de haven van Oudeschild. Bij dit agendapunt zijn één amendementen en twee moties ingediend. Ik begrijp dat de heer Rutten deze alle drie tegelijk gaat toelichten. Dank u, voorzitter. We dienen samen met de VVD en deels met Hart voor Texel twee moties en amendementen in. Ik zal het amendement en de eerste motie toelichten. Bij het amendement 'Terugbrengen prioriteiten aandeelhoudersstrategie' willen we de aandeelhoudersstrategie zoals voorgesteld terugbrengen tot één punt, namelijk: verbeter de exploitatie van de haven. We zien de andere punten die het college aandraagt, zoals verduurzamen en samenwerking niet als afzonderlijke doelen, maar als middelen om te komen tot een betere exploitatie. We vinden dat een beginnend havenbedrijf moet beginnen met één heldere opdracht, namelijk: ga met die exploitatie aan de gang en dring de kosten terug. Zorg voor nieuwe bedrijvigheid. Op het moment dat het havenbedrijf draait en men de schaar goed in het laken heeft, moeten we het gesprek aangaan over meer prioriteiten en verdere strategie. De motie roept op tot versnellen en concretiseren. We willen graag een concreet stappenplan met een tijdspad voor die verzelfstandiging, zodat we weten wat er de komende tijd op ons afkomt en dat ook de bal bij het college ligt om ons te informeren als er dingen vertraging oplopen of moeizamer gaan dan gedacht. Vandaar die motie. -Dank u wel. Ik stel voor dat we eerst het amendement bespreken, dan de motie en daarna de tweede motie doen. Als we ze alle drie tegelijk doen, raak in de war. U misschien niet. We beginnen met het amendement. Wie wil op dat amendement reageren? Ik zie meneer Hercules. Gaat uw gang. Voorzitter, de

indieners beseffen dat als ze zich alleen maar op één punt richten, namelijk het verlagen van het exploitatietekort, dit misschien ook onwenselijke gevolgen kan hebben. Iets wat zo'n exploitatietekort naar beneden kan brengen, is het parkeren van olietankers in de haven van Oudeschild. Ik kan me voorstellen dat zij wel geld bij hebben. Maar dat is niet zo duurzaam en dat is niet wat we willen. Het is een heel eenzijdige insteek voor het weer gezond krijgen van de haven. Bent u dat met mij eens? -Meneer Rutten. Dank u, voorzitter. Ja, het legt de focus op één aspect. Je moet in de toekomst zeker naar meer kijken. Maar we denken dat het goed is om nu de focus te leggen op de exploitatie van de haven en hoe je die verbetert. Wij verwachten niet dat er een directeur wordt aangesteld die zulke rare ideeën zal hebben als 'ik ga hier even een standplaats voor olietankers van maken'. Dat lijkt ons toch een verzonnen hyperbool van de heer Hercules. Ik begrijp dat het college graag wil reageren. Meneer Kieft. Ja, voorzitter, op dit onderdeel van het gesprek. De heer Rutten vindt dat de heer Hercules een overtrokken hyperbool, dus een volstrekt onterechte overdrijving laat zien. Maar het college is het eens met de heer Hercules. U streept de hoofddoelstelling die in de aandeelhoudersstrategie staat eruit. Terwijl dat vanaf het allereerste begin in een unanieme besluitvorming precies een jaar geleden in deze zelfde raad bovenaan het lijstje stond, namelijk: wij willen een levendige haven met reuring, zowel in in de mix van recreatieve, toeristische activiteiten en een werkhaven. Dat laat u nu los. Daarom ontraden wij het amendement heel sterk. Dank u wel, meneer Kooiman. -Even een reactie op de heer Kieft. U ontraadt dit, omdat het geen levendige en werkhaven wordt als wij het exploitatietekort naar beneden willen brengen. Ik snap het verband niet helemaal, meneer Kieft. Dat ontraden wij helemaal niet. Sterker nog, als het een werkhaven wordt en wij meer schepen ontvangen, gaat het exploitatietekort naar beneden. Dus die werkhaven blijft gewoon. Er is ook van alles te verzinnen om die reuring op de haven weer terug te brengen. Het is nu een doodse haven. Het is een verkeerde voorstelling van zaken als u zegt dat als u dit aanneemt, het niet meer gebeurt. -Meneer Kieft.

5 BESPREEKSTUK - Verzelfstandiging Haven Oudeschild

Rikus Kieft

Voorzitter, als u het dan eens bent met die doelstelling, waarom streept u dit dan uit de aandeelhoudersstrategie weg?

Edo Kooiman

Meneer Kooiman. -Het exploitatietekort kan op allerlei manieren gedaan worden. Ik heb net aangegeven dat het moet blijven werken zoals het altijd al deed. Ik heb in de vorige commissievergadering ook aangegeven om door te gaan met schepenopvang en dat soort dingen. Kijk of het exploitatietekort naar beneden kan. Dat is het enige punt wat wij hier naar voor brengen.

Mark Pol

Mevrouw Van de Wetering. -Ik heb een korte vraag aan de indieners.

Astrid van de Wetering

De wethouder geeft net aan dat u economisch levensvatbare mix van werk- en recreatiehaven schrapt. Dat roept behoorlijk wat weerstand op. Niet alleen bij het college, maar ook bij mij. Dat is wat we met elkaar altijd wilden. Waarom heeft u specifiek die zin geschrapt? -Meneer Rutten.

Niels Rutten

Voorzitter, wij stellen onder punt C voor om het raadsbesluit Ontwikkeling Haven Oudeschild als leidraad te nemen voor de strategie. Een slagvaardig en marktconform havenbedrijf en de daarbij ingediende motie De haven weerbaar en flexibiel. De punten die wethouder Kieft benoemt over de mix van werkhaven en toerisme staan daar expliciet in benoemd. Wij vonden het dubbelop om die er allebei in te hebben. Meneer Kieft,

Rikus Kieft

tot slot. Voorzitter, een aandeelhoudersstrategie moet concreet zijn. U verwijst naar een eerder besluit van deze raad en een motie die toen is aangenomen. Dat is een berg informatie. Wees concreet. Vandaar deze aandeelhoudersstrategie waarin we zeggen dat die mix van recreatie en werkhaven absoluut voorrang moet krijgen. Anders is het een beetje shoppen in een dik document. U kunt dan nooit bij de beoordeling van de rapportage en het financieel meerjarenplan via de wethouders, die daar namens u aandeelhouder zijn, een punt van maken. Dit moet heel concreet bovenaan de lijst staan.

Mark Pol

Dank u wel. Meneer Ran. -Dank u, voorzitter.

Nick Ran

Ik had me voorgenomen om pas bij motie drie een totaal verhaal te houden. Maar wat de portefeuillehouder nu aangeeft, is vandaag door het college zelf vandaag ook gedaan. In de beantwoording op de moties en amendementen die we ontvangen hebben, wordt op eenzelfde manier naar de Ontwikkelingen Haven Oudeschild, een slagvaardig en marktconform havenbedrijf verwezen. Ik ga zo meteen verder met onze motie, maar we moeten echt iets met die kaders doen. Anders gaat het niet goed. -Meneer Kieft.

Rikus Kieft

Voorzitter, ik pak de twee moties en het amendement even samen. Er ligt nu een voorstel voor aan de kwartiermaker om op basis van zijn expertise, adviezen te geven over de zeven opdrachten die we meegegeven hebben. De antwoorden van de kwartiermaker zijn door het college omarmd en staan in het advies. Daar moet de BV op opgericht worden. U zegt kaders, maar de kaders zitten in de aandeelhoudersstrategie. De onderliggende documenten ook. Over de motie die vorig jaar door u met 8 tegen 7 werd aangenomen, hebben we gezegd dat deze in werking gaat op het moment dat er een directeur aan de slag gaat. Die directeur krijgt die motie mee als werkpakket en moet kijken wat er kan. Daarom hangt daar een aandeelhoudersstrategie boven in de vorm zoals ik hem net verwoord heb.

Mark Pol

U krijgt het woord. Meneer Ran, gaat uw gang.

Nick Ran

Ik dacht dat we afgesproken hadden dat we interrupties op die plek zouden doen. Vandaar dat ik die kant op liep. Ik heb er een beetje moeite mee dat de portefeuillehouder nog even zegt dat de motie acht tegen zeven is aangenomen. Dat doet er helemaal niet toe. Die motie is door de raad aangenomen en in onze optiek is die niet voldoende uitgevoerd door het college. 8-7 of 15-0 maakt geen verschil. De motie is aangenomen door de raad. -Meneer Kieft.

Rikus Kieft

Precies, hij is aangenomen door de raad. Daarom hebben wij toen gezegd, meneer Ran, en u hebt daar expliciet ook mee ingestemd, dat het de bedoeling is dat zodra de directeur aan de slag gaat, het hele pakket krijgt. Hier heb je het wensenlijstje van de raad. Dat geen kaders. Dat zijn wensen, mogelijkheden en opties waar hij op basis van de aandeelhoudersstrategie zijn/haar ding mee moet doen. -Ik probeer het even terug te brengen

Mark Pol

naar het amendement. Ik zie dat er nog anderen zijn, maar daarna bespreken we beide moties. Als er dan behoefte is om het totaalpakket met elkaar verder te bespreken, laat ik daar ook ruimte toe. Maar om het een beetje volgbaar te houden, is het goed om het even bij het amendement te houden. Meneer Lely.

Nils Lely

Dank u wel, voorzitter. Ik begrijp wat het college bij monde van de wethouder hier wil doen met de haven. In punt A van het besluit wordt het ook benoemd: "Het realiseren van een economisch levensvatbare mix werk- en recreatiehaven. Als ik het goed begrijp, hoor ik de heer Rutten zeggen dat punt A eruit moet. De toevoeging bij punt B en C voegt weer hetzelfde toe. Ik snap de motie niet meer, want dit voegt toe wat erdoor de wethouder weggestreept is. Misschien kan u iets duidelijker zijn in wat u toevoegt en wat niet in A is weggestreept. U zegt dat A is weggestreept.

Mark Pol

De wethouder heeft het over een mix van werk, banen en toerisme. U zegt dat dat in B en C staat. Ik begrijp het niet meer.

Niels Rutten

Meneer Rutten. -Ik kan de heer Lely ook niet helemaal volgen. Ik heb gezegd dat we punt A hebben geschrapt omdat dit al voorkomt in het raadsbesluit en de motie. Het hoeft er dus niet expliciet in. Als er brede wens is om punt A te laten staan, willen we het amendement aanpassen.

Mark Pol

We gaan zometeen kijken. Ik wil de discussie over dit amendement afronden. We kijken straks of het nodig is om de amendementen of moties aan te passen. Dan gaan we nu naar de bespreking van de motie die ingediend is door het CDA en de VVD met de titel 'Versnellen en concretiseren verzelfstandiging Havenbedrijf'. Net al toegelicht door de heer Rutten. Wie heeft er behoefte om daarop te reageren? Dat kan ik me niet voorstellen. Helemaal niemand? Het college? Maar u heeft ook al schriftelijk gereageerd. Goed, heel kort.

Rikus Kieft

Voorzitter, misschien heeft niet iedereen de tijd gehad om dat te lezen. Wij denken dat elke stap die u nu tussentijds wil gaan zetten, ons afhoudt van het afronden van deze opdracht. We hebben in het advies aangegeven dat wij in Q1 - daar gaan wij ons stinkende best voor doen en dat is de laatste raadsvergadering van dit deze collegeperiode - u de financiële besluitvorming voorleggen met een aantal onderliggende documenten om dat verder te onderbouwen. Alles wat u daartussen nog in probeert te lassen, gaat ons extra tijd kosten. Dat zou toch heel jammer zijn.

Mark Pol

Dan stel ik voor dat we naar de bespreking van de tweede motie en het derde stuk bij dit bespreekstuk. De titel is 'Laat de raad erst de spelregels bepalen voor het nieuwe Havenbedrijf' van de VVD, het CDA en Hart voor Texel. Wie mag ik daarover het woord geven? U mag wat mij betreft blijven zitten, omdat het toch een beetje rommelig is. Vanaf het volgende agendapunt gaan we dat wat strakker trekken. Meneer Ran, gaat uw gang. Oké, voorzitter, dan hebben we daar duidelijkheid over.

Nick Ran

Voorzitter, ruim veertien jaar geleden riepen we als VVD al op tot de verzelfstandiging van de haven. Daar was destijds geen meerderheid voor te vinden. Maar het is goed om te zien dat er nu eindelijk stappen worden gezet. U zou denken dat we als fractie daarom blij zouden zijn met het voorliggend voorstel, maar dat is toch niet het geval. We hebben grote zorgen over de toekomst van de haven. Het oprichten van een zelfstandig havenbedrijf is geen besluit wat je makkelijk terugdraait. Het is een verandering met gevolgen voor de lange termijn. Zeker nu u we als gemeente de enige aandeelhouder worden in een bedrijf, waarvan we weten dat het verlieslatend is en we tegelijkertijd alle taken en verantwoordelijkheid overdragen. Die zorg is niet nieuw. De raad heeft die zorg vorig jaar al uitgesproken en vastgesteld in de aangenomen motie - 8 tegen 7 blijkbaar - 'Maak de haven weerbaar en flexibel'. In die motie hebben we met elkaar afgesproken dat de raad voor de oprichting van het havenbedrijf aan zet is om kaders vast te stellen. Niet achteraf maar vooraf, zodat we als raad mee kunnen geven onder welke voorwaarden en met welke uitgangspunten we deze stap willen zetten. We waarderen dat het college in haar vanmiddag gestuurde reactie laat zien de zorgen te begrijpen. Ze bevestigt dat de raad in 2026 opnieuw een besluit neemt over de statuten, de aandeelhoudersstrategie en andere onderdelen. Maar dat geeft nog steeds geen uitvoering aan de opdracht uit de aangenomen motie, namelijk: wij willen graag kaderstellend in positie worden gebracht bij de volgende stappen in dit dossier. Dat betekent dat wij denkrichtingen en kaders mee willen geven. Deze kaders vormen dan input voor het beleidsplan van de nieuw te benoemen directeur. Dat is de stap die in onze optiek - de portefeuillehouder kijkt er anders naar - nu over wordt geslagen. Er wordt geen uitvoering gegeven aan de motie zoals we die opgeschreven hebben. Het meegeven van een uit vier punten bestaande aandeelhoudersstrategie met drie behoorlijk open deuren en een meerjarenplan dat opgesteld wordt door de aan te stellen directeur, is in onze optiek geen kaderstellende raadsopdracht. Vandaar deze motie. Absoluut niet om het proces te vertragen, integendeel, maar wel om het zorgvuldig te doorlopen. Voor een goede start en duidelijke spelregels en omdat de haven ons te veel waard is om dit op goed vertrouwen over te laten aan een BV die we pas na oprichting gaan invullen. Vandaar deze motie. Dank u wel.

Mark Pol

Ik kijk naar de raad. Ik zie mevrouw Van de Wetering en ik geef haar het woord. Gaat uw gang. -Dank u wel, voorzitter.

Astrid van de Wetering

U heeft waarschijnlijk mijn technische vraag voorbij zien komen over hetzelfde onderwerp wat de heer Ran nu aan aanboort met deze motie. Er staan in het stuk een aantal zaken waar ingrijpende keuzes over moeten worden gemaakt, zoals over hoe omgaan met het groot onderhoud en het storten van eigen vermogen door de aandeelhouder. Ik krijg als antwoord dat dit onderdeel van de ontvlechting is. De keuzes komen bij de oprechting van de BV op hoofdlijnen terug naar de raad. Maar er staat letterlijk dat de keuzes al worden

gemaakt. Ik snap de heer Ran hierin. De raad zou kaders moeten aangeven over welke we op willen met de spelregels die meegegeven worden bij de oprichting van de BV. Vandaar dat ik deze motie zal steunen.

Mark Pol

Dank u wel. Er is behoefte aan de kant van het college om te reageren. Meneer Kieft, gaat uw gang. -Absoluut, voorzitter, want volgens mij

Rikus Kieft

is hier toch één heel groot misverstand aan de orde. Ik heb even de spelregels - die in het collegeadvies en op pagina van het advies van de kwartiermaker staan - in mijn eigen woorden vertaald. Volgens mij zijn dat de spelregels/kaders die de raad meegeeft. De gemeente is voor 100% aandeelhouder van de BV die opgericht wordt. De kwartiermaker zegt dat dat niet anders andes. In het begin is het een verlieslatende BV. Wie wil daar als aandeelhouder instappen? Je begint met één aandeelhouder. Er kunnen in de loop van de tijd meerdere aandeelhouders aantreden. Die optie zit erin. Dat is een kader dat u meegeeft. Noem het spelregels of kaders, maar voor mij is dat hetzelfde. De BV krijgt alle gronden, bijbehorende wegen en de haveninfrastructuur in bezit. Dat is nogal een kader zou ik zeggen. We regelen het zo dat bij het faillissement van de BV de gemeente de eigenaar wordt van de assets. De reservering en de verantwoordelijkheid voor beheer en onderhoud wordt overgedragen aan de haven bv. Een glashelder kader. Wat wilt u daar nog meer van weten? De BV bepaalt de tarieven voor het liggeld en erfpacht. Uiteraard met respect voor bestaande contracten die worden overgenomen. Maar als daar vernieuwingen mogelijk zijn, gaat de BV daarover. Ook een heel helder kader. De verkeersverordening en het toezicht daarop blijft bij de gemeente. Ook een helder kader. Het financieel meerjarenplan waarin de directeur zijn vijfjarenvisie op basis van de aandeelhoudersstrategie in de aandeelhoudersvergadering, waar de gemeente met twee wethouders aanwezig is, moet verdedigen, wordt daar bepaald. Personeel wordt niet overgedragen, maar gedetacheerd. Ook een helder kader. Het allerbelangrijkste kader misschien nog wel is het bestemmingsplan van de haven. Daar blijft nog steeds de gemeente over gaan. Daarom is die aandeelhoudersstrategie zo belangrijk. Dan weet de directeur dat als hij met plannen voor ontwikkeling komt, waarbinnen zijn speelruimte ligt en tegen de gemeente kan zeggen: dit is wat jullie wilden, ik heb dit nodig. Ik heb in de hele discussie geen extra kaders gehoord, die u wilt meegeven. Dit is de gelegenheid om extra kaders te geven.

Mark Pol

Meneer Ran. -Voorzitter, ten eerste

Nick Ran

vind ik het heel gek om als kader aan te geven dat de gemeente over het bestemmingsplan blijft gaan, want volgens mij geldt dat voor bestemmingsplannen altijd, of omgevingsplannen zoals ze tegenwoordig genoemd worden. Bij het maken van de vorige motie hebben we getracht om een dialoog op gang te brengen waarin raad, college dan wel kwartiermaker met elkaar in gesprek zouden kunnen gaan om tot bepaalde kaders te komen. De manier waarop dit nu gebeurt is, is een raadsvoorstel zoals we er maandelijks diverse krijgen. Als we kaders willen meegeven, moesten we het zelf amenderen. Dat is niet wat we voor ogen hadden bij het opstellen van de motie. Ik vind het jammer dat dat niet op de juiste manier is overgekomen, want dat was wel onderdeel van het debat wat we een jaar geleden gehad hebben.

Rikus Kieft

Meneer Kieft. -Voorzitter, wat mij betreft de laatste keer. Ik heb dat gesprek in de raadsvergadering destijds uiteraard teruggeluisterd. U hebt toen ook de verzekering gevraagd: wat gaat u met de motie doen? Toen heb ik expliciet gezegd: u kunt dat naluisteren. Dat gaat in de envelop en wanneer de BV gestart, krijgt de directeur deze mee. Dit zijn geen kaders, maar wensen/tips/ideeën. Net zoals het stuk dat TOP ooit gemaakt heeft. Ook dat waren wensen/tips/ideeën. Hij krijgt die envelop en moet zelf kijken wat hij ervan kan gebruiken. Dat is de formulering die in uw eigen motie staat.

Mark Pol

Meneer Ran. -Een laatste nabrander.

Nick Ran

Bij die motie hebben de indieners een aantal denkrichtingen benoemd om te proberen andere partijen te overtuigen mee te gaan in die motie. Het idee was vervolgens dat bij de verdere behandeling andere partijen de kans krijgen om denkrichtingen en kaders mee te geven. Dat hele gedeelte is nu helemaal niet gebeurd. Ik weet niet waar de miscommunicatie vandaan komt. Ik ga dat nog terugluisteren, maar ik baal er ontzettend van.

Mark Pol

Dank u wel. Hebben we daarmee het amendement en beide moties voldoende besproken? Is er behoefte om het raadsvoorstel nog te bespreken? Mevrouw Visser, gaat uw gang. -Dank u wel, voorzitter.

Anneke Visser-Veltkamp

In de commissievergadering waarin dit stuk besproken werd, waren wij nogal kritisch, onder andere over de volgorde. Normaal gesproken zijn er eerst concrete plannen en wordt er daarna een BV opgericht. Het college heeft gekozen voor een andere volgorde. Wij zijn echter erg blij dat er iets concreets lijkt te gaan gebeuren na al die jaren. De kaders zijn wat ons betreft helder. Wij denken dat versnellen niet kan en vertragen onwenselijk is. We zullen daarom instemmen met het voorstel van het college en gaan niet mee met de moties en amendementen. -Dank u wel.

Mark Pol

Ik zie meneer Hoogerheide, gaat uw gang. -Dank u, voorzitter.

Cees Hoogerheide

Een korte reactie. We hebben in de commissie al duidelijk aangegeven dat wij ons wel kunnen vinden in dit stuk. Met name de uiteenzetting van de kwartiermeester was zeer verhelderend en duidelijk. Daar zijn wij hem zeer erkentelijk voor. We hebben twee vragen gesteld, maar die werden nog niet beantwoord. We zouden graag de functie-eisen en functieschets willen ontvangen. Ik zie de wethouder al knikken, dus die krijgen we. Deze zijn voor ons cruciaal, want daarmee heb je een sturingsinstrument in handen.

Mark Pol

Dank u wel. Meneer Kooijman. -Dank u wel.

Edo Kooiman

Ik zal niet herhalen wat ik in de commissie heb gezegd, want dan schijn je van een andere planeet te komen. Maar ik wil wel aangeven dat wij onze stemming af laten hangen van het amendement en de moties. Wij hebben het college wat betreft de motie en het kaderstelling een duidelijke opdracht meegegeven. Wij vinden het heel jammer dat de portefeuillehouder daar weer zijn eigen feestje en interpretatie van maakt. Wij wachten de stemming van het amendement en de moties af. Mocht ze niet worden aangenomen, zullen wij tegen dit voorstel stemmen.

Mark Pol

Dank u wel. Mevrouw Dros. -Voorzitter, wij zijn

Jacquelien Dros

een andere mening toegedaan en dat zal u niet zal verbazen. Wij vinden dat er voldoende kaders gesteld zijn op deze manier. We vonden de bespreking met de kwartiermaker zeer verhelderend en constructief. We denken dat als erin het proces iets niet goed gaat of wij iets anders willen, er nog voldoende mogelijkheden zijn. Wij gaan niet mee in de moties en het amendement. Wij stemmen wel voor het stuk.

Mark Pol

Dank u wel. Zullen we dan maar over het amendement stemmen? Of nee, er was mogelijk nog een aanpassing van het amendement. Wilt u dat nog doen? Ik kijk even naar meneer Rutten.

Niels Rutten

We schorsen twee minuten en dan passen we hem aan.

Mark Pol

De griffier heeft mij overtuigd om het zo te doen, maar dan moet er wel een beetje orde zijn. Het punt A is nu doorgehaald in het amendement. Ik begrijp dat die doorhaling weggaat en dat daarmee punt A van het raadsbesluit overeind blijft. In het amendement. Is dit voor iedereen helder? Goed, dan gaan we over het aangepaste amendement nu stemmen.

Mariët van der Werf

Het

Mark Pol

amendement is met vijf stemmen voor en negen stemmen tegen verworpen. Dat brengt ons bij het raadsvoorstel 'Verzelfstandiging haven Oudeschild'. Daar kunt u nu over stemmen. Dat voorstel is met twaalf stemmen voor en twee stemmen tegen aanvaard. Dat brengt ons bij de eerste motie met de titel 'Versnellen en

concretiseren verzelfstandiging Havenbedrijf' van het CDA en de VVD. Daar kunt u nu over stemmen. Die is met vier stemmen voor en tien stemmen tegen verworpen. De tweede motie 'Laat de raad eerst spelregels bepalen voor het nieuwe Havenbedrijf' van de VVD, CDA en Hart voor Texel. Daar kunt u nu over stemmen. Die is met vijf stemmen voor en negen stemmen tegen ook verworpen. Gaan we naar punt zes op onze agenda: de kaders voor de nieuwe huisvestingsverordening. Bij dit punt zijn er geen moties of amendementen. Ik vraag de raad

6 BESPREEKSTUK - Kaders nieuwe huisvestingsverordening

Mark Pol

wie hierover het woord wil voeren. Meneer Hercules, gaat uw gang.

Eric Hercules

Voorzitter, we willen dat er meer mensen op ons eiland komen wonen om het eiland vitaal te houden en het werk te kunnen doen. Aan de andere kant willen we onze woningmarkt beschermen, vooral de goedkope huur en koop voor de mensen die er al wonen. De huisvestingsverordening is een heel erg belangrijk instrument. We maken ons over drie zaken zorgen. Hoe meet je of zzp'ers inderdaad zzp'ers zijn? Volgens de nieuwe huisvestingsverordening mogen zij ook op eiland komen wonen, wat wij positief vinden. Wij denken ook dat het college, nadat we onze zorgen hebben meegegeven over hoe je dat dan gaat doen, daaruit zal komen. We zijn daar voldoende over gerustgesteld. Er is ook de toezegging dat er wel naar het landelijk beleid wordt gekeken en er geen schijnzzp'ers onder deze regeling een huisvestingsverordening krijgen. De urgentieregeling is nu erg eenvoudig is en wordt uitgevoerd door Woontij. We hebben geen urgentieregeling. We snappen dat onder de Wet Versterking Regie Volkshuivesting Gemeenten verplicht een urgentieverklaing moet komen. Wij vinden het een beetje onzinnig, maar we vinden het wel goed dat het college het eens is met het feit dat als er woningen worden toegewezen door Woontij, de inkomenstoets voor sociale woningen wordt gebruikt. Dat hadden we begrepen uit de inbreng van de commissie. Daar zijn we ook over gerustgesteld. Ten slotte de terugkeerregeling voor leerlingen, studenten en dergelijke. Wij vonden de grens van 45 een beetje gek, vooral omdat rijke mensen altijd kunnen terugkomen en een duur huis kunnen kopen. We geven toe dat we het wel eens zijn met de rest van de commissie. Als je 45 bent, kun je prima een baan vinden hier op het eiland. Als je die baan hebt, krijg je hier ook een huisvestingsverordening. Onze zorgen zijn weggenomen en wij vinden dat we als raad, als we dit aannemen, ons instrument goed aanpassen en in de toekomst zullen moeten blijven aanpassen om de markt te monitoren et cetera. Wij zijn zeer tevreden over deze huisvestingsverordening.

Mark Pol

Dank u wel. Anderen? Meneer Ran, meneer Rutten, mevrouw Dros en mevrouw Koot. We gaan nog een heel rondje. Meneer Ran, gaat uw gang. -Als er één begint, gaat iedereen.

Nick Ran

Ik ben blij met de woorden van de heer Hercules. Ik was afgelopen week nog op een amendement aan het wachten over de terugkerende 45-jarige oud-Texelaars, maar die is niet gekomen. Fijn dat hij naar de argumenten heeft geluisterd die in de commissie gebruikt zijn. Deze verordening heeft in de afgelopen jaren haar nut bewezen. We zijn blij met wat voorligt. Het document is goed leesbaar. De wijzigingen zijn uitstekend onderbouwd en we zijn erg blij dat er een oplossing is gevonden voor zzp^'ers die zich op Texel willen vestigen. Voor de rest heeft de heer Hercules alle wijzigingen benoemd. Dank, wij zullen dit stuk steunen. -Dank u wel. Meneer Rutten.

Niels Rutten

Dank u, voorzitter. De helderheid van het stuk wat nu voor ons ligt, was voor ons een verademing. Wij zijn in het verleden heel kritisch geweest op de huisvestingsverordening die is vastgesteld. Vooral over de koopgrens, omdat die in het verleden een sterk prijsopdrijvend effect had en dat we ook zagen dat er van allerlei trucs werden verzonnen en uitgehaald om daar toch onderuit te komen. Een heleboel van die kritiek staat wat ons betreft nog steeds overeind. Alleen, het college gaat de koopgrens nu koppelen aan de WOZ-waarde. Ondanks onze twijfels en onze kritiek willen we dit toch een kans geven. Wij zullen het voorstel deze keer wel steunen.

Mark Pol

Dank u wel. Ik geef het woord aan mevrouw Dros.

Jacquelien Dros

Dank u, voorzitter. Wij vinden het ook een mooi en helder stuk. We waren wat kritisch op een paar puntjes. De vijf urgentiewoningen voor mensen die met een essentieel beroep naar het eiland komen, leek ons wat weinig met de huidige personeelstekorten, met name in de zorg en het onderwijs. Daar hebben we voldoende antwoord op gekregen. Het wordt bovendien gemonitord en kan eventueel later ook nog aangepast worden, mocht dat toch te weinig zijn. Iets anders waar wij onze zorgen over hadden was de 75% bescherming die je met de WOZ-waarde van zes ton bereikt. Was deze niet te laag was ten opzichte van de andere eilanden, die allemaal een beetje hoger zitten? Maar dat is ook voldoende uitgelegd en wordt gemonitord. We hebben er alle vertrouwen in dat dat verder goed komt.

Mark Pol

Laten we het gaan uitvoeren. -Dank u wel. Mevrouw Koot. GroenZwart wil het college een compliment geven voor de opgestelde verordening. Wij denken dat met deze verordening heldere kaders meegegeven worden die passen bij de huidige wensen rond de huisvestingsverordening op Texel. -Dank u wel. Mevrouw Van der Werf. Dank u, voorzitter. In de commissie hebben wij al complimenten gegeven over dit stuk. Voor ons was het een hamerstuk geweest. Dank u wel. Meneer Kooiman. -Ja, ik had in eerste instantie niet mijn pen opgestoken. Wij twijfelen niet, maar we hadden wel vragen over die WOZ-grens en het prijsopdrijvend effect. We weten nog steeds niet hoe dat gaat uitwerken. Daar hebben we onze vraagtekens bij. Hetzelfde voor die vijf persoonsgroepen - zoals politie en zorg - die naar Texel komen. Het is net alsof de andere mensen die hier komen niet belangrijk zijn. Dat vonden wij wel een dingetje. Desondanks willen wij het een kans geven. We gaan akkoord met deze huisvestingsverordening. -Dank u wel. Weinig debat. Wethouder, wilt u wel reageren? U gaat de complimenten in ontvangst nemen, denk ik zo. We gaan de complimenten in ontvangst nemen. Ik zal ze doorgeven, want die zijn niet alleen aan het college gericht, maar aan iedereen die kneiterhard heeft gewerkt. Eén zaak nog even rechtzetten, die voor de luisteraars misschien wat verwarrend is. Dit is niet de vaststelling van de verordening. Dit is de opmaat naar de vaststelling van de verordening. Die komt later dit jaar en aangezien u de kaders hiermee behoorlijk heeft hebt vastgesteld, kunnen wij eenvoudig op pad richting het vaststellen van de verordening. Dat moet op tijd gebeuren, want in 2026 loopt de huidige af. -Dank u wel. Toch nog even het proces toegelicht. Ik stel voor dat we gaan stemmen over de kaders nieuwe huisvestingsverordening. Die is met algemene stemmen aanvaard. Ik stel voor dat we 5 minuten schorsen. Ik heropen de vergadering en stel voor

7 BESPREEKSTUK - Ter inzage leggen mobiliteitsprogramma Texel 2035

Mark Pol

dat wij doorgaan naar punt zeven op onze agenda: het ter inzage leggen van het mobiliteitsprogramma Texel 2035. Hierbij dienen maar liefst 25 moties en amendementen. Al heb ik net begrepen dat mevrouw Van de Wetering haar motie 'Nu snelle, slimme voetgangerslichten bij de entree van De Koog' intrekt. We hebben er nog maar 24. Als je het heel snel zegt, valt het allemaal reuze mee. Even voor de helderheid, als het gaat om de procedure. We hebben afgesproken dat u zich moet melden als u de moties of amendementen wilde pitchen. Dat is in vrij grote getale toch nog gebeurd. Die pitch doen we vanaf het spreekgestoelte, maar het gesprek daarna in de raad, zoals we de rest van de avond al gedaan hebben. Ik weet niet of er behoefte is om over het hele stuk nog iets te zeggen, maar ik stel voor dat we met de moties en amendementen beginnen. Meneer Huisman, u gaat de eerste drie in één keer doen. Gaat uw gang.

Albert Huisman

Ik hoop dat het stimuleert, voorzitter, zodat we er vlot doorheen vlotten. Voorzitter, collega-raadsleden, Texel is een eiland waar bereikbaarheid en veiligheid hand in hand gaan met onze kernwaarden, zoals rust en duisternis. Maar waar licht ontbreekt, ontbreekt soms ook veiligheid. Daarom hebben wij vandaag drie voorstellen ingediend die deze balans herstellen. Allereerst de motie over verlichting bij zebrapaden. Te vaak zijn voetgangers in het donker niet of te laat zichtbaar. Dat vinden wij niet acceptabel. We willen dat bij elke oversteekplaats actief gestuurd wordt op zichtbaarheid. Extra verlichting waar nodig zodat voetgangers veilig kunnen oversteken, ook in de avond. Ten tweede stellen wij voor om alle rotondes op Texel te voorzien van

goede verlichting. Rotondes zijn risicovol. Verlichting verhoogt de zichtbaarheid, voorkomt ongevallen en het versterkt het gevoel van veiligheid. Ten derde: dynamische verlichting op kruisingen in het buitengebied. Daar waar het echt donker is en infrastructuur onoverzichtelijk is, gebeuren relatief veel ongelukken. Dynamische sensorgestuurde verlichting die alleen aanspringt bij verkeer is een slimme oplossing. Energiezuinig, duurzaam en een no go in de lijn met ons streven naar behoud van de nachtelijke duisternis. Deze drie voorstellen zijn realistisch uitvoerbaar en passen binnen de doelstellingen van het mobiliteitsprogramma Texel 2035. We kiezen hiermee voor concrete, gerichte maatregelen die daadwerkelijk bijdragen aan een veilig Texel voor inwoners en bezoekers. Dank u wel. -Dank u wel.

Mark Pol

We gaan ze één voor één bespreken. Althans, u krijgt de gelegenheid daartoe. Het eerste is het amendement 'Verbeter de zichtbaarheid bij zebrapaden'. Is er iemand die daar in reactie op de indieners iets over wil zeggen? Mevrouw Visser, gaat uw gang.

Anneke Visser-Veltkamp

Ik heb een vraag aan meneer Huisman. U gaf net bij de motie voor de zebrapaden aan dat het regelmatig gebeurt dat voetgangers 's avonds of 's nachts niet of te laat gezien worden. Kunt u dat concretiseren? Zijn er bij u ongelukken bekend? Dat zijn ze bij ons namelijk niet.

Mark Pol

Het gaat om een amendement voor alle helderheid, zodat we weten dat we over hetzelfde stuk praten. Meneer Huisman moet even opnieuw inchecken.

Albert Huisman

Ik kan dit niet concreet staven, maar we leggen onze oren goed te luisteren. Op dit thema hebben wij dat ook gedaan en dit is iets wat heel vaak terugkomt. Niet alleen nu, maar we krijgen het vaker door. Dit is de gelegenheid om dat in die mobiliteitsvisie vast te leggen. Dat is de reden waarom we het nu inbrengen.

Mark Pol

Het is een optelsom van een langere wens vanuit de Texelaars. Dank u wel. Iemand anders over dit eerste amendement? Meneer Rutten, gaat uw gang. -Dank u, voorzitter.

Niels Rutten

Wij waren als CDA nog niet helemaal uit over dit amendement. We laten ons graag overtuigen tijdens de discussie. In het buitengebied ben ik gewend om, als ik de hond uitlaat, te zorgen dat ik zichtbaar ben, want er branden geen lantaarns. In principe zou je dat ook kunnen doen als je binnen de bebouwde kom woont en wilt oversteken bij zebrapad. We zijn er nog niet helemaal van overtuigd dat het een proportionele en essentiële maatregel is om bij elk zebrapad verlichting te plaatsen. Maar we staan open voor goede argumenten. -Ja, maar het is niet de bedoeling

Mark Pol

dat we dat met z'n allen de hele avond op iedere motie en amendement gaan doen. Is er iemand die meneer Ruttenwil overtuigen van het één of het ander? Meneer Hercules. -Overtuigen van het één of ander?

Eric Hercules

Ik ga het proberen en mijn mening geven over deze drie verlichtingsvoorstellen, want dat zijn ze. Wat mij betreft gaan we als raad uit van de vijf mobiliteitsprincipes die we ook in dit stuk zullen vaststellen, hoop ik. Eentje daarvan is verkeersveiligheid op één. Wat mij betreft gebeurt dat links of rechtsom met verlichting, een brug, een zebrapad of een tunnel. Dat is aan het college. Ik zou graag zien dat wij als raad ons niet in de oplossingen gaan verslikken, maar dat we op hoofdlijnen blijven. Op het moment dat er zebrapaden, rotondes of wat dan ook tot onveiligheid leiden, weet ik zeker dat het college daar op gespitst is en maatregelen voor zal vinden. Dat hoeft niet altijd verlichting, een extra rotonde of een een dubbel doorgetrokken streep te zijn. We laten de uitvoering later aan het college over.

Mark Pol

Dank u wel. Mevrouw Van de Wetering. -Als de heer Heracles

Astrid van de Wetering

ze alle drie in één keer doet, doe ik dat ook want dan kan ik ze koppelen. Ik weet dat het college heel mooi bezig is met die glazen bolletjes, kattenogen of whatever. Het zijn een soort reflectorballetjes in de weg. Ik vind dat een geweldige oplossing die geen verbouwing met lampen, lantaarnpalen en weet ik veel wat

allemaal teweegbrengt. Plus, mijn ervaring is dat als ik ergens met een sensorgericht licht uit het donker in aanraking kom, ik in één keer verblind word. Voor mij is het een omgekeerde veiligheid, want ik zie dan eventjes helemaal niets meer. In dat opzicht ben ik meer van die bolletjes.

Mark Pol

Wij zijn voor de bolletjes. Ik kijk of we daarmee het amendement voldoende hebben besproken. Dat lijkt me wel. We gaan naar de motie 'Verlichting op rotondes ter bevordering van de verkeersveiligheid'. Wil iemand daar daarover het woord voeren? Meneer Rutten, u gaat toch niet zeggen dat u zich wilt laten overtuigen

Niels Rutten

door de discussie. -Nee, wij stemmen met deze wel in, omdat we de noodzaak inzien van betere zichtbaarheid van de rotonde. Het hoeft voor ons niet per se met verlichting, maar we kunnen ons in het uitgangspunt van dit idee vinden. Daarom dienen we deze mee in. -We gaan

Mark Pol

naar de tweede motie 'Dynamische verlichting op kruisingen in het buitengebied'. Wil iemand reageren op de indieners? Zal ik het college even het woord geven om deze drie in één keer te bespreken? Gaat uw gang. -Dank u wel, voorzitter.

Remko van de Belt

Drie moties, amendementen - hoe we ze op dit moment noemen - over verlichting. Wij zijn het eens met de heer Hercules. Zo is de eerste reactie vanuit het college op moties en amendementen ook geweest. Het gaat over het vergroten van de veiligheid en daar zijn we allemaal voor. Het college ziet geen aanleiding om zebrapaden extra te gaan verlichten. In de motie wordt gesteld gedurende de hele nacht. Laten we niet vergeten dat dat een onderdeel is van de motie zoals die staat opgeschreven. Voor zover wij kunnen zien zijn verreweg de meeste zebrapaden verlicht. Of er is in ieder geval een lantaarnpaal in de buurt die gelijkgeschakeld is met de overige verlichting in het dorp. Dat geldt ook voor de rotondes. -Wij zijn bezig met het nog beter verlichten van de rotondes die zich aan de randen van het buitengebied bevinden, onder andere via de glasbollen - dus niet met lantaarnpalen - in de trottoirranden en het wegdek. De motie 'Dynamische verlichting kruisingen in het buitengebied' is iets wat de coalitie al als opdracht heeft meegegeven, en u dus in meerderheid van de raad, om dat verder te gaan onderzoeken. Dat onderzoek moet dit jaar nog opgestart worden. Daar heeft u vorig jaar een bericht over gehad dat het in 2025 zou gebeuren. Dat is nog niet afgerond. Vandaar dat we vragen om deze nog even aan te houden, niet gelijk al te springen op een oplossing terwijl de vraag nog moet worden beantwoord.

Mark Pol

Dank u wel. Mevrouw Van der Werf over deze drie. Gaat uw gang.

Mariët van der Werf

Dank u, voorzitter. Ik hoor de wethouder zeggen dat er staat dat bij de zebrapaden het licht de hele nacht aan moet, maar dat staat er niet. Voorzie bewegingssensoren. Er zijn zebrapaden waar mensen in het donker staan en niet gezien worden door een auto. Dat geldt ook voor de rotondes in het donker. Op het Schilderend en in de Emmalaan zijn er diverse ongelukken 's nachts gebeurd, omdat mensen niet goed zien dat het een rotonde is. We zijn mede-indieners van de zebrapaden. Verlichting op de rotonde steunen we. Dat wou ik even kwijt. -Dank u wel.

Mark Pol

De portefeuillehouder. -Er staat daadwerkelijk in de motie

Remko van de Belt

'in de avond en in de nacht'. Die hebben wij als dusdanig geïnterpreteerd. Niet in de oproep aan het college, maar wel in de toelichtende tekst en die nemen wij altijd zeer serieus.

Eric Hercules

Meneer Hercules. -Ik weet niet of het college het zei, maar er zijn 's nachts al ongelukken gebeurd op zebrapaden. Ik weet niet of het college daar gegevens over heeft.

Remko van de Belt

De portefeuillehouder. -Wij hebben geen gegevens dat dit in hogere mate zou gebeuren dan op andere plekken waar ongelukken op het eiland gebeuren. -Dank u wel. Meneer Huisman.

Albert Huisman

De wethouder is volhardend. We hebben echt bewegingssensoren opgenomen. Ik weet niet of u weet wat dat betekent, maar dat betekent niet dat het licht dag en nacht hoeft te blijven branden.

Mark Pol

We bewegen langzaam naar punt vier. Zullen we het zo doen? Dan kijken of het licht aan blijft. De motie 'Behoud van parkeerplaatsen in en nabij dorpskernen'. U heeft zich niet gemeld om te willen pitchen, mevrouw Van de Wetering. Ik vind dat we daar toch streng op moeten zijn. Wie wil reageren op deze motie? We wachten de stemming af. Gaan we naar punt vijf: de motie 'Behoud 50 kilometer per uur op doorgaande routes binnen de bebouwde kom'. Meneer Huisman, gaat uw gang.

Albert Huisman

Voorzitter, collega's, Texel is geen woonerf. Het is een eiland dat leeft van bereikbaarheid. In het ontwerp mobiliteitsprogramma wordt voorgesteld om op de hoofdwegen binnen de bebouwde kom de snelheid te verlagen van 50 naar 30 km per uur. Routes als de Beatrixlaan en Schildenweg zijn belangrijk voor doorstroming voor bewoners, de hulpdiensten en toeristen. Deze wegen functioneren als levensader tussen dorpscentra, voorzieningen en parkeerplaatsen. Verkeersveiligheid is belangrijk, maar wat ons betreft moet dat wel gebaseerd zijn op verkeersdeskundige onderbouwing en niet op een generieke maatregel. Daarom vragen wij aan de raad om deze motie te steunen en aan het college om het mobiliteits programma aan te passen, en de 50 kilometer per uur te handhaven p de doorgaande routes binnen de bebouwde kom. Dank u wel. -Dank u wel.

Mark Pol

Wie wil reageren op de indieners van deze motie? Ik zie mevrouw Koot, Meneer Hercules, mevrouw Van der Werf. Mevrouw Koot, gaat uw gang. -Voorzitter, ik begrijp niet zo goed

Veronne Koot

dat de indieners het hebben over doorgaande routes. Als je het hebt over doorgaande routes binnen de bebouwde kom, denk ik aan wegen die door een bebouwde kom gaan en vervolgens weer verder gaan. Ik snap dat het vervelend is om daar 30 van te maken. Alhoewel, in Frankrijk hebben ze al die doorgaande routes 30 gemaakt. Het heeft kennelijk een doel. Maar op Texel zie ik geen doorgaande routes die door een dorp naar een volgende dorp gaan. Als je veiligheid op één wil zetten, denk ik dat het een heel goed idee om ze naar 30 kilometer per uur terug te brengen.

Mark Pol

Dank u wel. Meneer Hercules. -Ik wil graag twee dingen doen.

Eric Hercules

Namelijk één, melden dat ik graag wil spreken bij twee moties, namelijk die van de Hub en de Texelhopper. Voordat ze behandeld worden, heb ik dat gemeld. Ten tweede, er zijn een aantal moties die dienen over het verhogen van de snelheid. Wij vinden dat die 2 minuten tijdswinst op een weg met 80 kilometer of 60 kilometer helemaal over niets gaan. Ook hier gaan we uit van het leidend mobiliteitsprincipe 'veiligheid op één'. Je maakt het zeker niet veiliger door de snelheid te verhogen.

Mark Pol

We doen even de behandeling van deze motie en dan reageer ik op uw eerste opmerking. Meneer Soyer, gaat uw gang. -Dank u wel, voorzitter.

Henry Soyer

Het is mij ook niet duidelijk welke doorgaande routes bedoeld worden in deze motie. Hebben we het dan over het Schilderend met die hele vervelende kruising bij de Reijer Keijserstraat? Hebben we het dan over de Bernhardlaan, wat nu al een voorrangsweg is en wat heel vaak enge plekjes oplevert? Ik ben dolblij als het stuk weer 30 wordt.

Mark Pol

Dank u. -Dank u wel. Mevrouw Van der Werf, gaat uw gang. -Dank u, voorzitter.

Mariët van der Werf

Ik zit een beetje in spagaat met deze motie. Misschien kunnen ze mij nog overtuigen. Er zijn niet zo veel wegen meer in een bebouwde kom die nog 50 zijn. Ik neem aan dat het alleen om die wegen gaat. -Meneer Huisman.

Albert Huisman

Dat is toch even wennen als je van spreekstoel moet wisselen. Daar hebben we het inderdaad over. Wij vinden de ring van Den Burg daar een heel mooi voorbeeld van. Ik weet uit ervaring dat er straten in Den Burg zijn waar die 50 kilometer helemaal niet meer gewenst is en überhaupt niet eens kan. Meneer Hoogerheide.

Cees Hoogerheide

Laat ik nu degene zijn die regelmatig fietst op die ring van Den Burg. Met 50 kilometer rijden ze je het liefst meteen de bermen in. Alsjeblieft, alles 30.

Mark Pol

U moet niet zo hard fietsen, meneer Hoogerheide. We begrijpen wat u zei. Meneer Lely, gaat uw gang.

Nils Lely

Dank u, voorzitter. Ik fiets ook wel eens over de Bernardlaan en Beatrixlaan. Ik rijd er ook en vind het helemaal geen punt om daar 30 te rijden, want deze worden ook door fietsers gebruikt. Gezien de argumenten van de heer Huisman begrijp ik nu waarom alle oversteekplaatsen verlicht moeten worden. Als je daar tegen 50 aankomt, zie je het niet.

Mark Pol

Dat vraagt om een reactie. Meneer Huisman, gaat uw gang.

Albert Huisman

Hij is ijsvrij, maar u wordt straks netjes ingehaald door die e-bike. -Goed.

Mark Pol

We proberen het weer terug te brengen tot deze motie. Ik kijk even rond of hier nog iemand op wil reageren. Het college nog? Ja, gaat uw gang. -Dank u wel, voorzitter.

Remko van de Belt

Het college zou graag op deze motie een reactie willen geven. De indieners verwijzen als eerste naar een verkeerskundige onderbouwing en die is er. Het is absoluut zeker dat op een 30 kilometerweg minder zware ongelukken gebeuren dan op een 50 kilometerweg. Het is ook absoluut zeker dat het voor de weggebruiker veel duidelijker is als er binnen de bebouwde kom een eenduidige verkeersregel is en niet opeens gewisseld wordt van 50 naar 30. Het is ook absoluut dat de toename van het het aantal fietsers hier enorm zichtbaar is. Daarmee ook de verschillen in snelheden tussen de weggebruikers. Dus die verkeerskundige onderbouwing is er ook. Het Rijk ziet dat ook. Het is al heel lang Rijksbeleid om te streven naar 30 kilometer binnen alle bebouwde kommen. -U heeft de ambitie dat de verkeersveiligheid in leefbare dorpskernen een uitzondering wordt. U noemt met name - en daar gaat het vaak over - de ring van Den Burg. De Emmalaan is na veel gesteggel en gedoe ingericht als 30 kilometerzone, en is misschien wel het drukste gedeelte van de ring van Den Burg. Dan zouden we een regime krijgen van 50, 30, 50, 30, 50, 30. Ik denk dat voor de gemiddelde weggebruiker die hier niet geboren is, heel ingewikkeld wordt en zeker niet veiliger. -Dank u wel.

Mark Pol

Goed, gaan we daarmee naar punt zes en zeven. Maar niet voordat ik iets gezegd heb, meneer Huisman, over de manier van behandelen. Dat is een opmerking waar ik nog op moet reageren, meneer Hercules. Het is prima om alle moties en amendementen die voorliggen te pitchen, maar we hebben met elkaar gepoogd om dit op een ordentelijke en vlotte manier te laten verlopen. Het basisuitgangspunt is dat als u een motie schrijft, deze op zichzelf leesbaar moet zijn. Het is niet per se nodig om dat nog een keer toe te lichten of te pitchen. Vanuit die gedachte hebben we bedacht dat u zich vooraf moet melden om dat te doen. Ik heb al gezegd dat dit in grote getale ook gebeurd is. Als de vergadering besluit om dat alsnog toe te staan, gaan we stoppen met deze manier van voorbereiden wat mij betreft. Dan doen we het zoals we het altijd doen. We proberen ook de vlotheid in de vergadering te houden. U mag het, maar ik kijk even wat de rest van de vergadering daarvan vindt. Meneer Kooiman. -Dank u wel.

Edo Kooiman

Goed voorstel, maar de reacties van het college hebben wij ook allemaal op papier. Wat ons betreft hoeft die reactie van het college niet nog een keer mondeling overgedaan te worden, als we de snelheid erin willen houden. Ik begrijp die

Mark Pol

reactie. Tegelijkertijd heb ik dit net toegestaan, omdat het debat een kant opgaat, waarin het geluid van het college ergens een plek moet hebben. Als we zover komen dat portefeuillehouders de tekst gaan voorlezen, grijp ik in. Zullen we het zo afspreken? Meneer Hercules.

Eric Hercules

Voorzitter, ik heb me de afgelopen twee weken gericht op de inhoud. Ik snap dat ik me af en toe ook op het proces moet richten, maar dit was echt héél véél om als raadslid voor de kiezen te krijgen. Ik heb - om eerlijk te zijn - het regeltje wel gelezen dat ik moest aanmelden, maar toen zat ik alweer in een volgende motie. Ik verontschuldig me dat ik me niet heb aangemeld. Ik heb wel overlegd met de mede-indieners dat ik over iets het woord zou doen. Ik ben vergeten om me aan te melden. Maar ik vind dat iets wat we in de mail afspreken, niet per se tijdens de raadsvergadering hoeft te gelden. Ik vind inhoud belangrijker in dit geval dan het proces.

Mark Pol

Zo is het ook. Het is niet zo dat het hier geldt, maar het was een afspraak die we met elkaar gemaakt hebben. Ik geef u de ruimte om het alsnog toe te lichten. Ik kan niemand verbieden het woord te voeren over een bepaalde motie. Het is vervelend dat het zo moet, maar het is niet anders. Meneer Huisman, ik nodig u uit om nummers zes en zeven toe te lichten.

Albert Huisman

Voorzitter, een paar jaar geleden heeft de gemeenteraad ingestemd met verlaging van de maximumsnelheid op veel verbindingswegen naar 60 kilometer per uur, maar wel onder de voorwaarde dat dat pas doorgevoerd zou worden bij herinrichting van de wegen. Wat ons betreft is die belofte niet waargemaakt. Middenstrepen zijn in rap tempo verdwenen, wegen nauwelijks aangepast. En wat blijkt? De nieuwe belijning zorgt voor verwarring en onveiligheid bij de fietsers. We hebben kilometers fietspad opeens gecreëerd. Tijdens die bewuste raadsvergadering was er verwarring alom rondom de wettelijkheid van de CROW-norm, waarin enorme kosten werden voorgeschoteld voor aanpassingen als we die 80 kilometer per uur wilden behouden. Voorzitter, dit zijn geen toeristische routes of woonstraten. Dit zijn hoofdroutes tussen dorpen met voldoende brede rijbanen, goede zichtlijnen en vrijliggende fietspaden. Daar past die 80 kilometer bij en dat is ook verkeerskundig verantwoord. De CROW-richtlijn is geen wet, maar een advies. Gemotiveerde afwijkingen zijn toegestaan en daar zijn deze wegen een goed voorbeeld van. Als reactie op het collegeadvies voor wat betreft deze moties: wij stellen geen jojo voor, 80 is 80. Daarnaast mag je bij de Redoute op de Pontweg met 80 langs de middengeleider, maar voorbij de Harkebuurt is dat niet echt mogelijk. Ik maak gelijk een bruggetje naar de beantwoording van het college op motie 20, waarin gesteld wordt dat de stippellijnen die nu te ver uit de kant van de weg zijn geplaatst, zullen worden aangepast. Beste raadsleden, met een streep in het midden van de weg heeft u directe besparing te pakken op de operatie die het college in de beantwoording voorstelt. Één middenstreep in plaats van twee buitenstrepen. Tot slot, deze wegen zijn letterlijk een levenslijn, ook voor de hulpdiensten en onze vrijwilligers van de brandweer en KNRM. We vinden het echt onbestaanbaar dat zij nu boetes uit eigen zak moeten betalen als zij sneller dan 60 kilometer rijden, omdat ze bij een oproep in actie moeten komen. Daarom vragen we het college via deze motie om deze verbindingswegen te hercategoriseren, de snelheid te herstellen naar 80 kilometer per uur met de juridische onderbouwing waarom we afwijken van de CROW-norm, zodat de inrichting, functie en snelheid weer in balans zijn. Voorzitter, goed nieuws. Misschien worden die 24 wel 23, want als deze motie een meerderheid behaalt, is er geen noodzaak meer om motie zeven - gericht op het behoud van 80 kilometer specifiek voor de Pontweg - in stemming te brengen. Dat is bij het aannemen van motie zes dan geregeld. Dank u wel.

Mark Pol

Dank u wel. Dat laatste klopt. Ik kijk rond. Meneer Soyer, meneer Rutten. Meneer Soyer.

Henry Soyer

Dank u wel, voorzitter. Ik heb één vraag: weet u hoeveel boetes er inmiddels opgelegd zijn aan hulpverleners die een bekeuring hebben gekregen? Een tweede punt gaat over de CROW-situatie. Het is ons volstrekt helder dat het geen wettelijke bepaling is, maar het is wel een veilige herinrichtingsnorm of voorkeur. Ik moet dan altijd denken aan de bondscoaches van het Nederlands elftal. We hebben 10 miljoen verkeersdeskundigen in Nederland en er zitten er toch zeker 13 in deze raad. We hebben daar deskundigen voor, de CROW-normen en de inrichtingseisen. We willen een paar minuten tijdswinst. Onze onderbouwing om hiervan af te wijken is: wij willen harder. -Dank u wel.

Mark Pol

Ik kijk eerst naar meneer Huisman. Er is u een vraag gesteld. Gaat uw gang.

Albert Huisman

De kundige waar u naar verwijst, heeft ook de Emmalaan ontworpen. Daar ben ik niet zo van onder de indruk. Kunt u uw andere vraag nog een keer herhalen? -De hulpdiensten. Nee, die heb ik niet paraat. Maar als u een belletje pleegt naar de KNRM of de brandweerlieden, krijgt u ze echt wel te horen.

Henry Soyer

Meneer Soyer. -U gebruikt het als onderbouwing, niet ik. -Meneer Rutten.

Niels Rutten

Voorzitter, dank u. Op een aantal punten kunnen wij meneer Huisman gelijk geven. Er is bij de behandeling van het wegencategoriseringsplan de indruk gewekt als wegen heringericht zouden worden, de snelheid zou worden aangepast. Grind langs de Hoofdweg of streepjes veranderen langs de Schorreweg vinden wij niet echt herinrichten. We hadden daar een andere verwachting bij. Is het allemaal veiliger geworden? Er waren in het verleden geen fietsers op de Hoornderweg, de Postweg of de Pontweg. Dankzij die belijning die een fietsstrook suggereert dus wel. Daar zijn wij absoluut niet gelukkig mee. Vandaar onze andere motie over de belijning, die ik niet meer hoef toe te lichten Je ziet dat auto's het midden van de weg aanhouden en tegemoetkomend verkeer weinig ruimte willen geven, omdat zij menen dat ze daar horen te rijden. Daar helpt niet altijd de automatische belijningsherkenning van de moderne auto bij. We vinden al met al niet dat de verkeerssituatie beter geworden is met de aangepaste belijning. Dat is alles wat er aan herinrichting plaats heeft gevonden in onze ogen.

Mark Pol

Dank u wel. Mevrouw Van de Wetering als mede-indiener.

Astrid van de Wetering

Dank u wel, voorzitter. Er is al veel gezegd. Ga ik niet doen. Maar ik hoor steeds die beroemde minuten terugkomen. Heel simpel, meneer Soyer. Een jaar lang heen en weer Oosterend en u zit 30 uur langer in de auto. Dat vind ik niet een paar minuten. Als ik dat voor elke Oosterender doe, zitten we met z'n allen tamelijk langer in de auto. De verbranding bij 60 kilometer per uur is ook niet optimaal.

Mark Pol

Ik vermoed dat dit reacties oproept. Een ander punt? Dan ga ik naar meneer Lely, want hij wil reageren.

Nils Lely

Ik denk dat u die rekensom nog maar eens over moet doen, want die klopt niet helemaal met optrekken en remmen. Kijk ook eens naar wat het allemaal kost. Ik heb het vorig jaar een keer voor Oosterend berekend en het kostte € 5.000 per Oosterender om iets aan te passen. Ik denk dat we dat anders kunnen doen.

Mark Pol

Dank u wel. Mevrouw Visser. -Dank u wel, voorzitter.

Anneke Visser-Veltkamp

Indertijd is met het oog op veiligheid de snelheid van 80 naar 60 km verlaagd. In de tussentijd zien we meer campers en meer erg grote en vooral brede auto's verschijnen. Als we veiligheid op één zetten, hadden we nu naar 60 gemoeten als we nog 80 reden. Het omkeren helpt niet voor de veiligheid. Ten aanzien van meneer Rutten en de belijning. Ik vind dat wel een herinrichting van de weg, vooral omdat de middenstreep verdwenen is. Misschien is het niet nodig om die lijnen weer te verplaatsen, maar kan er bij een kruising een soort fietser met een streep erdoor - zoals je ook op een verboden fietserbord ziet - op het wegdek gespoten worden. Maar dat is een suggestie.

Mark Pol

Meneer Soyer, u had nog een ander punt bij deze moties.

Henry Soyer

Dank u. Het college heeft gisteren een reactie gegeven op de moties en amendementen. Deze hebben wij uiteraard allemaal goed gelezen, maar de meeste kijkers en lezers zullen dat niet meegekregen hebben. Vandaar dat ik een vraag aan het college heb: kunt u aangeven wat de kosten van de uitvoering van deze motie zijn in relatie tot CROW? Wat is de status van die CROW? Dank u wel. -De portefeuillehouder.

Remko van de Belt

Dank u wel, voorzitter. Om gelijk even met de vraag te beginnen: de CROW-normen zijn geen wetten, maar richtlijnen. Die richtlijnen zijn niet zomaar verzonnen, maar zijn gebaseerd op veiligheid op de wegen. Om een voorbeeldje te noemen: het oversteken van de Pontweg voor fietsers en wandelaars is op diverse punten een ingewikkelde operatie. Dat weet iedereen die dat wel eens probeert. De CROW-normen zeggen daarom dat als je dat zou willen doen, moet je daar het tempo sowieso naar 60 brengen. Het liefst ook een middengeleider aanbrengen, zodat daar wat rust kan ontstaan voor de overstekers. CROW-normen zeggen niet om daar 80 km per uur te blijven rijden. Dat levert gevaarlijke situaties op en is niet goed voor de fietsers. We begrijpen allemaal de emotie die erin zit, dat het tempo uit de auto gaat als je op alle wegen 60 kilometer invoert en dat ook op de Pontweg doet. Maar de emotie van alle fietsers en wandelaars die proberen over te steken, lezen we nooit terug in de krant. Dat is wel iets wat meegenomen wordt in een objectieve benadering van richtlijnen en normen. Het college begrijpt goed dat het voorstel wat hier nu voorligt om het 80 kilometergedeelte van de Pontweg te verlagen naar 60, vragen oproept. Tegelijkertijd vindt het college het ingewikkeld dat dit stuk weer aanleiding geeft om iets wat niet in het stuk zelf staat, namelijk het besluit dat we met zijn allen een aantal jaren geleden hebben genomen en waar diverse inrichtingsplannen momenteel op zijn gebaseerd, zoals de hele weg vanaf Den Burg naar De Cocksdorp, alsnog via dit plan weer terug proberen te draaien. Dat kan. Het staat de raad vrij om dingen terug te draaien op elk moment dat ze wil. Maar het is niet een voorbeeld van eenduidig beleid, van iets wat in gang is gezet en wat opeens weer even teruggedraaid kan worden. Het college begrijpt dat dit een concept is, dit concept ter inzage wordt gelegd en dat het definitieve programma eind dit jaar het licht zal zien. De financiën. Als de CROW-normen stevig worden toegepast - en dat staat ook in het antwoord dat wij u hebben gegeven - is de inschatting zo'n € 30 miljoen. Het college heeft daarbij aangegeven dat dit een manier van benaderen is, als je de CROW-normen volledig zou willen toepassen zoals dat wordt geadviseerd. Niet door de lichtzinnigen op aarde, maar door de verkeersdeskundigen in Nederland. Het college zegt dat je die CROW-normen ook op een andere manier kan interpreteren. Dat doet iedereen in Nederland. Dat doen wij ook op Texel. Je kunt altijd afwijken, als je denkt dat dat veilig kan. Het college heeft met dit mobiliteitsprogramma gemeend te zeggen dat gemotiveerd afwijken op punten waar het voorstel zich nu begeeft, we het over hebben en u over stemt, de balans is tussen veiligheid, snelheid en andere belanen die op het eiland spelen. -Dank u wel.

Mark Pol

Meneer Hoogerheide wilde op uw betoog reageren. Gaat uw gang.

Cees Hoogerheide

Dank u wel, voorzitter. In eerste instantie dacht ik dat 60 kilometer ideaal is. Tot wij bij de ambulancepost in Ruigendijk waren en de chauffeur zei dat hij zich ergerde dat hij maar 20 km sneller mag rijden dan de maximum toegestane snelheid. Hij komt dan veel te laat als erbij de vuurtoren of de De Krim een ongeluk is. Dat zette mij aan het denken. Daarnaast mag de provincie wel op zijn stukje Pontweg 80 kilometer en wij niet. Het is zo tegenstrijdig als de pest.

Mark Pol

Goed. Kunnen we de bespreking van deze beide moties afronden? Nog niet. Mevrouw Koot. -Voorzitter, een aantal jaren geleden

Veronne Koot

hebben we omwille van de veiligheid ervoor gekozen om de grotere doorgaande wegen terug te brengen naar 60 en zijn daar ook voor ingericht. Dat argument geldt nu nog steeds. In het tabelletje van dit plan staat duidelijk dat de meeste ongelukken gebeuren op 80 km per uur wegen. Als je dat zo bekijkt, moet je dat niet anders willen naar mijn mening. Bovendien is de situatie op Texel zo dat die doorgaande wegen, ook al hebben ze een fietspad, allemaal een directe ontsluiting van erven van boerderijen hebben naar de weg. Dat is een extra risico, als je dan toestaat dat het verkeer daar 80 mag rijden. Ik begrijp de de inbreng van de heer Hoogerheide. Ik weet dat toen het verschil voor de hulpverleningsdiensten ook aan de orde is geweest. Ik denk dat dat op een andere manier aangekaart moet gaan worden, want er zijn ongetwijfeld meer gemeentes die met het probleem worstelen dat de hulpverleners beperkt zijn in hun snelheidstoename. Ik denk dat dat de weg is die opgestoken moet worden en dat we 60 op Texel moeten houden.

Mark Pol

Dank u wel. Mevrouw Visser. -Ik vraag me af

Anneke Visser-Veltkamp

of ik de woorden van meneer Hoogerheide juist interpreteer, namelijk dat een ambulancemedewerker 100 kilometer per uur wil rijden op een weg die volgens CROW-normen niet geschikt is voor tachtig. Ik vind dat

persoonlijk een heel eng idee. -Dit is geen onderdeel van de motie.

Mark Pol
Een heel interessante discussie.Ik geef u allebei het woord,

Cees Hoogerheide
maar dan gaan we dit onderdeel wel afronden. Hulpdiensten staan niet op de agenda. Meneer Hoogerheide. Ik weet niet hoe dik de duim van die mevrouw is, maar ik heb het woord 100 niet in mijn mond genomen.

Mark Pol
Goed, het is 80 plus 20. Nee, ik snap dat het ingewikkeld is. We proberen wel bij de vergadering te blijven. Mevrouw Van de Wetering. -Ik wil toch even reageren

Astrid van de Wetering
op mevrouw Visser. De weg van Den Burg naar Oosterend oogt nog steeds als een 80 kilometer per uur weg. Zelfs de politie zegt dat je dat niet kan bekeuren als een weg dusdanig oogt en bijna een bepaalde snelheid uitlokt. Ik weet dat ik ooit een discussie heb gehad met de toenmalig wethouder hier en die zei op een bepaald punt in de discussie: 'Wilt u beweren dat onze wegen niet veilig zijn?' Ik heb nog steeds spijt dat ik toen niet gezegd heb: 'Goh, waarom moeten ze dan een 60 kilometer per uur?' Ik ben ervan overtuigd dat men op de doorgaande wegen van de dorpen naar de dorpen 80 rijdt. Laten we reëel zijn. Dan zijn er nog de erfontsluitingswegen. We hebben het al ik weet niet hoelang zo gedaan. We hebben die 60 geprobeerd. Op de kleine weggetjes snap ik het helemaal. Ik vind het niet logisch dat de doorgaande routes naar de dorpen 60 kilometer per uur worden. De Hoofdweg is net zo'n weg uit een Amerikaanse film.

Mark Pol
Ik ga langzaam maar zeker naar een afronding van deze discussie. Straks hebben we alle wegen op het eiland benoemd. Ik geef het woord aan meneer Huisman.

Albert Huisman
Toch even afsluiten, want ik denk dat mevrouw Van de Wetering een kleine fout maakt. Wij hebben het over wegen waar vrijliggende fietspaden liggen. Daar is de hoofdweg nog niet één van. Die had u niet moeten noemen. -U krijgt buiten de microfoon om gelijk.

Mark Pol
Dat is toch heerlijk. Wij ronden daarmee de discussie af over moties zes en zeven. We gaan naar amendement nummer 8: uniforme snelheidsregimes en handhaving. Gecheckt op uitvoerbaarheid. Meneer Soyer, gaat uw gang.

Henry Soyer
Uniforme snelheidsregime en handhaving. Mobiliteits programma 2035, dus tien jaar. Dat nodigt uit om een stip op de horizon te zetten. Dat is voor ons duidelijkheid voor iedereen. Op Texel rijd je met een auto, elektrisch of op diesel, 30 in de kernen en 60 daarbuiten. Tenzij anders aangegeven, maar dat graag beperkt en niet voor kleine stukjes. Één bord bij het stoplicht. Texel 60, in de kernen 30. Het eerste mobiliteitsprincipe maakt dat helder. Veiligheid op één. Dus niet die paar minuten tijdswinst op ons kleine eiland. Bij drukte is de doorstroming bij 60 km beter dan bij 80 en minder ernstige slachtoffers, als het toch misgaat. De tweede reden zal velen in deze raad als muziek in de oren klinken. Het is veel goedkoper en dan zeker niet door het verminderd aantal verkeersborden, maar vooral door de noodzakelijke verkeersremmende maatregelen, als verhoogde plateaus, middengeleider en vangrails. Dan hoor en lees ik alweer dat de CROW geen wetgeving is, maar het heeft wel een juridische status. Afwaarderen van de maximumsnelheid is geen probleem, maar het opwaarderen daarna kost een hoop. Dan kunt u zeggen: toen die weg werd aangelegd, was het toch ook goed. Maar voortschrijdend inzicht, want toen mocht je ook nog zonder autogordel in je Dafje. Mocht een leraar in de klas nog Caballero roken en mocht je zonder helm op je Zündapp. Aan die regels houden we ons nu allemaal. Laten we dat dan ook doen bij de maximumsnelheid. Dank u wel.

Mark Pol
Dank u wel. Wie over dit amendement? Mevrouw Visser. -Dank u wel, voorzitter.

Anneke Visser-Veltkamp
Ik ben een groot fan van een uniform snelheidsregime. Ik denk dat het veel helderheid oplevert. Toch bent u me kwijt met dit amendement, omdat de helderheid van 30 in de kernen en 60 daarbuiten door uzelf het dan alweer vertroebelt. Door nu al gebieden aan te wijzen waar je dan 30 mag, terwijl het geen woonkern is, vind

ik jammer. Maar mijn vraag is meer die handhaving ten aanzien van snelheidsregimes. Is dat niet een taak van de politie waar wij helemaal niet over gaan?

Mark Pol
Meneer Soyer. -Dank u wel, voorzitter.

Henry Soyer
Twee dingen. Ik heb net duidelijk gezegd: tenzij anders aangegeven, maar dan graag beperkt en niet in kleine stukjes. In ons amendement wat straks komt, geven wij behoorlijk grote gebieden aan waarvan we zeggen dat daar 30 ook goed zou zijn. Als het gaat over handhaving, stel ik mij de vraag of wij überhaupt op Texel handhaven. Het antwoord is heel vaak dat we daar de capaciteit niet voor hebben en de Omgevingsdienst dat doet. De politie moet dat ook doen. Ik vind het van ondergeschikt belang of er feitelijk bekeurd wordt. Het gaat om het zetten van een norm. En over die norm hebben we het gehad. Dank u.

Mark Pol
Dank u wel. Ik ga naar meneer Rutten.

Niels Rutten
Dank u, voorzitter. Op zich begrijp ik de wens voor meer snelheidshandhaving best wel. Ik zie wel eens iets langskomen waarvan ik denk: u vliegt vrij laag. Maar ik zie ook andere problemen waar ik me nog meer zorgen over maak: bellen achter het stuur, whatsappen op de fiets, met een koptelefoon op fietsen. Ik vraag me af of de voorrangsregels - zoals de rest in Nederland - ook in Texel gelden. Ik snap de wens, maar ik weet niet of dat de enige prioriteit moet zijn voor de handhaving. We zouden toch liever zien dat er iets meer wordt gedaan.

Mark Pol
Dank u wel. Kunnen we de bespreking van dit amendement afronden? Dan gaan we naar nummer negen: een bevoorradingshub buiten Den Burg. Ik begrijp dat meneer Hercules daarover het woord wil voeren. Klopt dat? U had één minuut om te pitchen. Dat gaat wel van de tijd af.

Eric Hercules
Voorzitter, ik heb gehoord dat ik moet trakteren. Maar ik zal het doen in het aantal seconden dat we als tijdswinst hebben als we naar De Cocksdorp rijden vanaf Den Burg. We kennen het allemaal. We zien te grote vrachtwagens door te kleine straten rijden richting supermarkten. Niet één keer per dag, maar meermaals. Dat is niet alleen slecht voor de straat, maar het is ook erg onveilig. Deze motie roept op tot een onderzoek om te kijken of er geen omslagpunt kan komen buiten het centrum van Den Burg. Daar vinden hoofdzakelijk de problemen plaats wat betreft de supermarkten. We vragen u om een onderzoek door het college te ondersteunen om het veiliger te maken in de te kleine straten. Ik praat nog twee seconden door voor grote vrachtwagens en we zijn in De Cocksdorp beland.

Mark Pol
Dank u wel. Mevrouw Koot, gaat uw gang. -Het is een

Veronne Koot
heel interessant voorstel. Er is door andere partijen al vaker over gepraat. Hebben de indieners zich gerealiseerd dat zolang je geen verbod op grote vrachtwagens maakt in de dorpskernen, een vrachwagen langs die hub zal rijden? Het is veel handiger om in één keer met je grote vrachtwagen naar de supermarkt te rijden. In feite komt het erop neer dat u een verbod voor een bepaalde vrachtwagen wil in de dorpskernen. Had u dat dan niet beter op kunnen schrijven?

Mark Pol
Meneer Hercules. -Voorzitter, dat is

Eric Hercules
denk ik een ander onderwerp. De bedoeling is dat je dit in overleg doet met de branche. Sterker nog, de branche is hier best toe genegen. We zien ook in andere steden dat er supermarkten in overleg gaan met de gemeente. Er wordt afgesproken dat er met kleinere wagens wordt bevoorraad. -Meneer Kooijman.

Edo Kooiman
Dank u wel. Ik vond het leuk om te lezen dat vrachtwagens in Den Burg tot onwenselijke en onveilige situaties leiden. Het voorbeeld van de Wilhelminalaan is daarbij illustratief. Als u een aantal jaren geleden

een andere keuze had gemaakt, had die supermarkt aan de ring gezeten en had u dus geen vrachtwagens door Den Burg. Desondanks snappen wij de motie wel. Alleen, u gooit daar ook de bagage- en bevoorradingshub van de TESO in Den Helder bij. Wij vinden dit erg veel voor het college om uit te zoeken. Het is een goed idee om naar de bevoorrading van de supermarkten te kijken, in combinatie met wat de supermarkten er zelf van vinden. De bagage- en bevoorrading van TESO vinden wij een stap te ver. Ik denk dat daarover eerst een andere discussie gevoerd moet worden.

Mark Pol

Dank u wel. Wilt u reageren, meneer Hercules?

Eric Hercules

Voorzitter, daarom hebben we ook de focus gelegd op de bevoorradingshub voor de supermarkten en niet zoals dat op andere eilanden gebeurt bij de veerboot. Het andere is dat de toenmalige portefeuillehouder

Mark Pol

voorstelde om de supermarkt... -We gaan niet over de verplaatsing van supermarkten vanavond. -Dat was ikzelf. Ongetwijfeld. We gaan de verplaatsing van supermarkten niet hierbij bespreken, anders komen we er niet vanavond. Ik begrijp de verleiding, maar we gaan het niet doen. Meneer Oosterhof.

Fred Oosterhof

Dank u wel, voorzitter. Ik snap het op zich wel. Ik heb het even uitgerekend en je hebt ongeveer 17 à 20 kleine auto's nodig om één vrachtwagen leeg te rijden. Dat gebeurt zo in andere steden en heb ik nagevraagd in andere winkels. We hebben drie supermarkten en dan heb ik nog niet eens over de andere winkels. Die kosten worden wel doorberekend. Ik denk dat we toch echt naar een andere oplossing moeten kijken. Dank u wel. -Dank u wel. Meneer Hoogerheide.

Cees Hoogerheide

Een korte reactie, voorzitter. Die vrachtwagens worden beladen. De Vereniging van Vervoerders heeft met de planners afgesproken dat de vrachtwagens zo vol mogelijk geladen naar Texel komen. Soms drie wagens naar de Albert Heijn. Zie je hoe dat al vervangen wordt door kleine auto's? No way.

Mark Pol

Dank u wel. Mevrouw Van der Wetering. -Sorry. Ik kijk even naar het antwoord

Astrid van de Wetering

van het college op deze motie. Het wordt niet ontraden en ze laat de keuze om dit toe te voegen aan het uitvoeringsprogramma aan de raad. Het is geen negatief geluid. Ik hoor Hart voor Texel zeggen dat ze problemen hebben met het meenemen van de bagageafdeling in het voorstel. Ik heb een hele simpele vraag voor u: kunt u ermee leven als we er twee verschillende beslispunten van maken? Meneer Kooiman. -Ik vind die supermarktketens

Edo Kooiman

het belangrijkste. Meneer Oosterhof noemde drie supermarkten. Volgens mij hebben we er acht of negen. Mijn zoon werkt bij de Jumbo. U wilt niet weten hoeveel aanvoer er nodig is. Dat is ongelooflijk veel. Ik denk dat het een stap te ver is om als politiek te zeggen dat we dan maar een onderzoekje daarnaar moeten doen. Ik wil eerst met de supermarkten en TOp kijken naar een mooi en gezamenlijk voorstel, dat we daarna in de raad bespreken. Ik denk dat deze vraag uit het bedrijfsleven moet komen. Wij moeten hier niet beslissen om een onderzoek te doen dat misschien doodloopt. -Mevrouw Van de Wetering.

Astrid van de Wetering

We hebben het hier wel over het mobiliteitsplan. Wij geven de richting aan. Als wij als raad geen grote vrachtwagens meer in de kernen willen, moet er een oplossing komen. Ik begrijp helemaal dat je die met elkaar gaat zoeken. Maar we moeten ergens beginnen en dat staat letterlijk in de motie.

Mark Pol

Dank u wel. Ik kijk rond. Afdoende besproken? Dan zijn we bij amendement tien: graskeien alleen op utilitaire wegen. Ik geef mevrouw Dros van GroenLinks daarover het woord. Gaat uw gang. -Dank u, voorzitter.

Jacquelien Dros

Van grote vrachtwagens naar graskeien. Daar komen er tegenwoordig steeds meer van op Texel. Wij willen voorstellen om dit allen op utilitaire wegen te doen en niet op smallere wegen. Daar zijn andere oplossingen voor. In de reactie op dit amendement geeft het college dat dit van belang is, omdat er uitwijkrisico's zijn en dat graskeien bescherming bieden aan de berm en het asfalt. Graskeien maken de weg visueel breder en nodigt dus uit. Parkeerstroken kunnen bijvoorbeeld ook op die smallere wegen. Vandaar dit amendement om graskeien alleen nog aan te leggen of te vervangen bij de ETW1-wegen en gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom. Op de overige wegen wordt het principe losgelaten, tenzij het expliciet gemotiveerd wordt op basis van verkeerskundige nodig en er een aantoonbaar effect op de verkeersveiligheid is. -Dank u wel. Mevrouw Van de Wetering.

Astrid van de Wetering

Mevrouw Dros, ik moest een tijdje geleden een auto inhalen bij de Georgische begraafplaats. Geen graskeien. Gaten langs de kant van de weg. Je wil het niet weten. Ik raakte de onderkant van mijn auto toen ik letterlijk met het wiel over het randje van de asfalt kwam. Ik vind dat onveilig en ben hier niet voor.

Mark Pol

Ik hoop toch dat u bedoelde passeren en niet inhalen aan de Georgische begraafplaats, want. -Inderdaad passeren.

Astrid van de Wetering

Gelukkig. -Zei ik inhalen? Want dan gaan we echt inzetten op handhaving. Mevrouw Dros. -Daar wil ik graag op reageren.

Jacquelien Dros

Ik woon daar in de buurt, zoals u weet. Ik neem die weg heel erg vaak. Aan de Georgische begraafplaats heb je een parkeerstrook. Als ik daar niet geraak, wacht ik daar waar een klein beetje asfalt ernaast is.

Mark Pol

Aan het eind van de avond, kennen we de verkeerskundige inzichten van alle raadsleden schat ik zo in. Mevrouw van der Werf, u was het eerst. Gaat uw gang. -Dank u, voorzitter.

Mariët van der Werf

Graskeien alleen op utilitaire wegen. Je moet hooggeschoold zijn om dat woord überhaupt te begrijpen. Ik ben maar middelbaar geschoold, maar later zag ik dat het ging over smallere wegen. Kunnen we geen begrijpbare Nederlandse woorden gebruiken?

Mark Pol

Ter verdediging van mevrouw Dros, dit komt uit het plan en daar is dit amendement op geschreven. Dat is dan een oproep aan het college, vrees ik. Mevrouw Visser. -Ik heb het idee

Anneke Visser-Veltkamp

dat die utilitaire wegen veel gebruikt worden door landbouwvoertuigen. Zij zorgen ervoor dat zowel de berm als het asfalt bescherming nodig hebben. Mevrouw Van de Weteering geeft aan dat het erg vervelend is als je naast de weg zo'n gat raakt. Ik kan me ook wel zoiets voorstellen bij een fietser. Ik ben wel voorstander van een graskei. -Dank u wel.

Mark Pol

Mevrouw Koot was eerst en dan meneer Oosterhof. Gaat uw gang.

Veronne Koot

Voorzitter, wat GroenZwart betreft is dit een motie helemaal in de geest van de visie van het mobiliteitsplan. Je wil niet dat het autoverkeer gefaciliteerd wordt om harder te rijden. Als je de weg ogenschijnlijk verbreed, nodig je uit tot harder rijden. Bovendien zijn die smalle kleine weggetjes verschrikkelijk aantrekkelijk voor de fietsers om te genieten van het mooie landschap. Je trekt met die gaskeien het autoverkeer aan, dat dan nog eens harder langs die fietser kan rijden. Ik vind het volkomen in de geest van het plan van het college om bij die kleine weggetjes dat niet toe te passen. Ik snap oprecht niet het advies van het college. -Dank u wel.

Mark Pol

Meneer Oosterhof, gaat uw gang. -Dank u wel, voorzitter.

Fred Oosterhof

'Het landbouwverkeer rijdt het stuk', daar word ik altijd een beetje moedeloos van. Net of er alleen maar trekkers en shovels langs de weg rijden. Er rijden ook brede elektrische auto's, vrachtwagens, campers, noem het maar op. De gemeente Texel heeft een prachtig plan om wegen zelf in te vullen en waa graskeien langs gelegd moeten worden. Daar hebben ze een beleid voor, en moeten we niet aan tornen. Dank je wel.

Mark Pol
Dank u wel. Meneer Huisman. -Het laatste en dan zijn we wat

Albert Huisman
mij betreft klaar over deze graskeien. GroenLinks realiseert zich niet dat we dan geconfronteerd zullen worden met enorme onderhoudskosten. Daar waar je graskeien neerlegt, bewerkstellig je de verkeersveiligheid en bescherm je de fietser.

Mark Pol
Meneer Huisman was er klaar mee, maar ik kijk even rond? Iedereen? Meneer Huisman heeft voorspellende gaven. Heel goed. We gaan naar amendement elf: autoluwe dorpscentra met duidelijke fasering. Ik geef het woord aan mevrouw Dros.

Jacquelien Dros
Ik mag nog een keer. Dit gaat over de autoluwe dorpscentra, helemaal passend bij de veiligheid en leefbaarheid van onze dorpen. Deze koers sluit wat ons betreft naadloos aan bij het mobiliteitsbeleid. We willen dat de mogelijkheid voor het autoluw maken van alle dorpscentra - niet alleen in Oudeschild zoals nu in het mobiliteitsplan staat - in kaart wordt gebracht, gekoppeld aan een heldere fasering en ondersteund met passende randvoorwaarden zoals parkeervoorzieningen aan de randen van de dorpen, goede communicatie en stimulering van fiets- en ov-gebruik. Volgens mij is dit het eerste amendement waar het college positief op adviseert.

Mark Pol
Wie wil reageren op amendement elf? Niemand. Dan wachten we de stemming rustig af. Dan gaan we naar nummer twaalf, een amendement: verbetering openbaar vervoer in samenhang met andere modaliteiten. Mevrouw Dros. -Wat een tempo.

Jacquelien Dros
Verbetering openbaar vervoer in samenhang met de andere modaliteiten. Het idee is dat je het ov, fietsen en wandelen combineert door het maken van een multimodale overstappunten. In ons dictum staan er vijf. Daarover is er een vraag gekomen. Die vijf kwamen een beetje uit de lucht. We zouden het kunnen wijzigen in een aantal, bijvoorbeeld in elk dorp. Deze wijziging brengen we dan ook aan. -Ik begrijp dat u reageert op de reactie van het college. U zegt dat er een vraag over is gekomen, maar dat was dan voorafgaand aan deze vergadering. Een vraag vanuit één van de fracties. -U stelt voor om 'vijf' te wijzigen naar 'een aantal'. Dan gaan we dat op die manier ook bespreken. We passen het aan en kunnen dat straks in stemming brengen. Mevrouw Visser, gaat uw gang. -Die vraag kwam van mij.

Anneke Visser-Veltkamp
Jammer dat uit het dictum geen bepaalde spreiding blijkt. Vandaar mijn vraag. Als je er twee in Koog doet, twee in Den Burg, kan je er nog eentje kwijt in Oosterend. Dan heeft Cocksdorp niets. Mijn voorkeur zou gaan naar minimaal één per dorp. -Wij wachten even af

Mark Pol
wat straks de gewijzigde tekst wordt, want anders gaan we nu op punten en komma's in de vergadering onderhandelen. We schorsen even voordat we straks gaan stemmen. Is er nog behoefte om op dit punt te reageren? Gaan we naar nummer dertien, ook van GroenLinks. Meneer Soyer, het amendement 'veiligere fiets- en wandelroutes'. Gaat uw gang. -We hebben het

Henry Soyer
vandaag al vaak gezegd: veiligheid op één. Maar een fijne belevenis is ook belangrijk. We hebben de indruk dat in dit mobiliteitsprogramma de mobiliteitsvormen nog steeds redelijk afzonderlijk worden bekeken, ondanks het feit dat STOMP het uitgangspunt is. Wij pleiten ervoor om wandelen en fietsen in gezamenlijkheid te benaderen, zeker omdat op dit punt het wandelnetwerk wordt uitgerold en de fietsknooppunten grotendeels gerealiseerd zijn. Wij pleiten ervoor om op strategische punten fiets- en wandelroutes samen te laten komen, die plekken overzichtelijk te maken en in te richten, zodat het fietsparkeren eenvoudig is en het uitnodigt tot een rustmoment en wandeling. Er zijn ook plekken waar

fietsers en wandelaars elkaar in de weg zitten, zoals de Jan Ayeweg en naar Paal 17. In het uitvoeringsprogramma dat naar de raad komt, wordt een prioritering van deze aanpassingen gemaakt. Tenslotte, de fietsoversteekplaatsen, vooral op die van 60 kilometerwegen - hopelijk zijn erin 2035 geen 80-kilometerwegen meer - dienen minimaal te voldoen aan de CROW-normen. Veilig naar, en in de toekomst. - Dank u wel.

Mark Pol
Amendement dertien: veiligere fiets- en wandelroutes. Wie daarover? Meneer Kooiman. -Wij zijn er we blij mee.

Edo Kooiman
Meneer Soyer, wij komen straks met een motie voor een mooi fietspad over de dijk. U streeft ernaar om het zwaar en andere verkeer te scheiden van de fietspaden. Ik ben blij met deze motie en hoop dat u straks net zo blij bent met de motie die wij indienen.

Mark Pol
We gaan het zien. Wie nog over dit amendement? Meneer Huisman, jij gaat nu niet zeggen dat u er klaar mee bent.

Albert Huisman
Bijna. Nee, ik heb twee vragen aan GroenLinks. Zou u willen overwegen om deze twee besluitpunten apart in stemming te brengen? Ik begrijp dat u onder punt twee de bestaand knelpunten benoemt, maar volgens mij kunnen we heel goed doen als we het fietspadenplan actualiseren. Mijn vraag is of u 'achter bestaande knelpunten' de voorbeelden zou willen laten vervallen tot aan het punt en de Hoofdweg.

Mark Pol
Meneer Soyer. -Het splitsen van één en twee

Henry Soyer
vind ik geen enkel probleem, maar ik vind het onverstandig om hierbij de Hoofdweg te pakken. Dank u. - Dank u

Mark Pol
wel. We hadden er 24 en nu weer 25. Zo gaat het. Daarmee is deze afdoende besproken denk ik. Dan gaan we door met nummer veertien, het amendement 'verkeersveiligheid als toetssteen voor alle mobiliteitsmaatregelen'. Meneer Soyer, gaat uw gang. -Verkeersveiligheid als toetssteen.

Henry Soyer
Het antwoord van het college was 'overbodig', want verkeersveiligheid is altijd een toetssteen voor ons. Dat was voor ons onduidelijk, want het zou gênant zijn als dat anders was. Maar het ging ons om het principe 'veiligheid op één'. We willen voorkomen dat 'op één' een papieren principe is dat achter de voordeur van het gemeentehuis en de gemeentewerker blijft. Het is nu voor zowel de raad als inwoners vaak niet helder welke afweging gemaakt is om die veiligheid op één te zetten en niet 'zo doen we het altijd' of 'het is kostentechnisch beter' of 'zo is doorstroming handiger'. Communicatie, zoals bekend, is op Texel op het gebied van infrastructuur niet erg sterk aan raadsleden in hun controlerende rol, maar vooral aan inwoners die er gebruik van maken. Maak er maar een standaardkopje en elk voorstel van. Een mooi voorbeeld - en het blijkt dat dat nog niet helemaal uitgewerkt is - en actueel zijn de brieven die we gekregen hebben over De Ruyterstraat, vooral in combinatie met het STOMP-principe in het mobiliteitsprogramma. Bewoners melden dat het verkeerstechnisch onveiliger wordt in het nieuwe plan en dat veiligheidsbeleving kleiner wordt. In ons amendement heeft de plannenmaker ervoor gezorgd dat de plannen klip-en-klaar duidelijk maken waarom de veiligheidsrisico's kleiner worden en dat de bewoners dat ook zullen ervaren. Veiligheid op één.

Mark Pol
Dank u wel. Iemand bij dit amendement? Meneer Rutten, gaat uw gang. -Dank u, voorzitter.

Niels Rutten
Er wordt vaak in antwoorden gezegd: zo is het beleid. De weg voldoet niet aan de CROW-normen, dus hij moet heringericht worden. De uitleg van hoe belangen gewogen worden en hoe je komt tot een bepaald voorstel, kan beter. Daar kan ik hem in vinden. We hadden dat niet zo begrepen uit de motie. Dank voor deze toelichting.

Mark Pol

Dank u wel. We gaan door en zijn bij nummer vijftien, de motie 'verkeerssituaties Dorpscentra in samenspraak met bewoners en ondernemers. Meneer Rutten, gaat uw gang.

Niels Rutten

Dank u, voorzitter. Met deze motie willen we het college oproepen om de de verkeersplannen op een andere manier op te stellen dan ze tot nu toe doen. We zagen het weer bij de Wilhelminalaan en De Ruyterstraat. We kregen weer een stapel brieven van mensen die niet blij zijn met wat er voorligt. We zagen het eerder ook al bij de Rozendijk. We zouden graag zien dat het college het eens anders aanvliegt. Niet zelf eerst een plan maakt en dat goed gaat uitleggen, maar meer samen met de bewoners een plan probeert op te stellen. Eerst een gesprek over de situatie en de knelpunten. Dan pas een plan, zodat we minder van deze brieven krijgen.

Mark Pol

Dank u wel. Ik kijk eerst naar de raad. Ik weet dat het college ook behoefte heeft om te reageren. Mevrouw Koot, gaat uw gang. -Ik kan deze oproep volledig ondersteunen.

Veronne Koot

Ik heb nog een grappig feitje: in het mobiliteitsplan op pagina zes een prachtige foto van de zeer fotogenieke De Ruyterstraat, met de klinkertjes direct voor de voordeur. Dit sluit aan op het hoofdstuk burgerparticipatie. Kijk eventjes naar wat er staat, bedenk even wat er nu gebeurt in Oudenschild en hoe actueel de oproep van de heer Rutten is.

Mark Pol

Ik geef het woord aan de portefeuillehouder.

Remko van de Belt

Dank u wel, voorzitter. Ik werp de suggestie dat wij tegenwoordig vanuit een ivoren toren plannen bedenken en die aan de bewoners voorleggen ter goedkeuring verre van ons. Juist niet. De situatie waarin wij nu werken, is dat we alle plannen die ook maar enigszins van volume zijn, eerst aandachtig met de bewoners proberen voor te bespreken. Wat zijn de wensen? Inventariseren, bewonersavonden organiseren, inloopbijeenkomsten, et cetera, et cetera. De ervaring leert echter dat dat absoluut geen garantie is dat daarna iedereen spinnend tevreden is. Sterker nog, de ervaring leert ons de laatste tijd dat het wel lijkt alsof mensen ontevredener zijn na dit soort sessies, omdat we met z'n allen de suggestie lijken te wekken dat iedereen z'n zin krijgt in de plannen. Plannen die nog helemaal niet af zijn en zich nog in de ontwerpfase bevinden, worden als definitief ervaren. Dat zegt iets over het vertrouwen wat de bewoner in de gemeente heeft en over de kwaliteit hoe wij als organisatie omgaan met dit soort processen. Maar de veronderstelling dat wij plannen bedenken hier aan de tekentafel en die ter goedkeuring voorleggen aan de bewoners, is al enkele jaren absoluut niet meer de praktijk. Ik vind het o vervelend dat dit hardop in deze zaal continu wordt herhaald op basis van heersende verhalen. Het is zeker niet aan de orde momenteel. -Dank u wel,

Mark Pol

mevrouw Koot. Ik kan me iets voorstellen

Veronne Koot

bij de wat gebeten reactie van de wethouder. Wij zitten hier als gemeenteraad als volksvertegenwoordigers. Wij realiseren ons hoe belangrijk het is dat de inwoners zich gehoord voelen en dat dit proces goed en uitgebreid gelopen wordt. De oproep die ik lees in deze motie is hoe belangrijk dit is en hoe u uit alle macht moet inzetten op een goed verlopend gesprek.Dat niet iedereen altijd tevreden kan zijn, snappen de inwoners ook. Maar er moet uiteindelijk wel een gevoel overblijven dat er goed geluisterd is naar wat de inwoners ingebracht hebben. Portefeuillehouder.

Remko van de Belt

Dank u wel voorzitter. Dat ben ik uiteraard helemaal met u eens. Maar dan gebiedt het ook dat we met z'n allen de zuiverheid zouden moeten hebben om niet alleen degenen te horen die het niet eens zijn met de plannen en die als eerste naar buiten komen met hun onvrede. Misschien is 90% het wel eens, maar die hoor je vervolgens niet. Het gaat om de zuiverheid die wij, de media, de raadsleden, het college, ambtenaren, de buren hebben om het proces op zijn waarde te schatten. Dat is een ongelooflijk ingewikkeld proces waar we in heel Nederland met z'n allen in zitten. Daar komen we niet makkelijk uit. Het is misschien bij elk proces weer opnieuw zoeken naar: hoe gaat het nu het beste? Er zijn voorbeelden van processen die hartstikke goed lopen. De Bootlaan die morgen officieel geopend wordt - nadat die al drie weken open is - is een goed

gelopen geproces, op wat klinkermisverstanden met de aannemer na. Daar hoor je niemand voor. Geen applaus. Dat begrijp ik, want het is de normale gang van zaken. Een volgend project wat je op precies dezelfde manier aanvliegt, gaat niet goed. Hoe komt dat nu? We weten het niet altijd. De suggestie dat wij niet ons best doen om daar op een goede manier mee om te gaan - nogmaals - werp ik echt verre van me.

Mark Pol

Dank u wel. Mevrouw Van de Wetering. -Ik begrijp u prima, wethouder.

Astrid van de Wetering

Even één zin: 'In het mobiliteits programma wordt gestreefd naar het autoluwer maken van de dorpscentra.' Als wij dit plan vanavond vaststellen, geven we toch een bepaalde richting aan wat we willen gaan doen met de dorpscentra. Een beleidsmedewerker gaat op stap met het verhaal wat de raad heeft meegegeven: het autoluw maken van de dorpscentra. Ik weet dat we allemaal ons stinkende best doen, maar dat is vastgesteld beleid. Ik snap dat je dan soms in een spagaat komt met de wensen van ons beleid én van de inwoners. Ik begrijp dat het moeilijk is.

Mark Pol

Voor de zuiverheid. Het gaat over het ter inzage leggen van dit stuk. De portefeuillehouder, gaat uw gang.

Remko van de Belt

Dank u wel, voorzitter. Dat was één punt wat ik nog wilde inbrengen. Ten tweede, dit stuk is niet zomaar uit de lucht komen vallen. Ook dit stuk is niet bedacht op een tekentafel hierboven. U heeft het college de opdracht gegeven om een nieuwe mobiliteitsvisie te maken, met daarbij enkele uitvoeringsonderdelen. Daarover heeft het college gesproken met Jan en alleman op het eiland. Interactieve kaarten zijn met de bewoners en bezoekers gedeeld. Daar is uiteindelijk dit stuk uit voortgekomen waar een vijftal ambities in zitten plus enkele uitvoeringssituaties. Het is niet zo dat we dan opeens wat bedenken en dan maar op pad gaan met: dit hebben we met z'n allen besloten. Nee, dit komt al voort uit de dorpen. We snappen dat het in de uitvoering allemaal spannender wordt. Dan gaat het over de voortuin. Maar u legt hier als raad de kaders vast op de manier waarop wij in de dorpscentra, in de dorpskernen, maar ook op de buitenwegen met elkaar omgaan en het gesprek gaan voeren in de toekomst over: hoe gaan wij die openbare ruimte met elkaar inrichten, als het gaat om mobiliteit? Daar zit u voor. U bepaalt hier de kaders straks. Zeker in december, als u er definitief een klapt of geeft. Daar moet u niet bang voor zijn. U kan ervanuit gaan dat dat al gebeurt. De motie zelf zegt het niet zozeer, maar de discussie die er daarna plaatsvindt wel. En dat werp ik dus verre van mij.

Mark Pol

Meneer Kooiman wilde reageren. -Heel kort. Ik heb de motie

Edo Kooiman

zo niet gelezen, meneer Van de Belt. Het is zeker geen kritiek naar het college toe. Ik weet hoe het is. Als je aan die kant van de tafel zit en straten moet herinrichten, doe je het nooit goed. Ik denk dat het meer een steun in de rug is, in plaats van kritiek. Leest u hem met een positieve bril. -Meneer Van den Belt.

Remko van de Belt

De motie zelf was een stuk zachter dan de woorden die ik daarna hoorde hier in de zaal en die wilde ik graag even corrigeren vanaf deze plek. -Waarvan akte. Mevrouw Van der Werf.

Mariët van der Werf

Dank u, voorzitter. Ik zit even met het amendement 'autoluw dorpscentra met duidelijke fasering' en deze nu. Er staat dan dat dit is opgenomen in het coalitieprogramma. Maar deze motie komt meer overeen met ons coalitieprogramma dan met het amendement van GroenLinks. Ik vraag me waarom het amendement van GroenLinks wordt aangeraden en de motie van het CDA overbodig is.

Mark Pol

Meneer Van den Belt. De verwijzing naar amendement nummer

Remko van de Belt

elf in relatie tot de reactie op motie nummer vijftien. Ik moet eerlijk zeggen dat ik dat even kwijt ben. Bij de motie van GroenLinks staat heel sterk dat we deze aanraden, maar daarmee bedoelen we dat deze uitvoerbaar is en zelf waarschijnlijk zouden opgenomen hebben in de het uitvoeringsprogramma. U moet het niet lezen alsof dit wel of niet binnen het coalitieprogramma past. Dank u wel.

Mark Pol

We ronden het gesprek over deze motie af. Dan gaan we naar nummer zestien, een motie van het CDA, met als titel 'eenduidig gebruik reflectoren en uitsluitend dynamische verlichting in het buitengebied. Geen toelichting van de indiener aangekondigd en dat blijft zo. Iemand die op deze motie wil reageren of ingaan? Nee? Dan gaan we door naar nummer zeventien, een motie van het CDA en de VVD, met als titel 'eerst serieuze alternatieven ontwikkelen vóór sturende maatregelen op autogebruik'. Ook geen toelichting op aangekondigd. Is daar reactie op uit de rest van de raad? Nee, dat brengt ons bij nummer achttien, een motie van Hart voor Texel en de VVD, met de titel 'aanleg fietspad langs het Eierlands Kanaal'. Meneer Kooiman, u heeft het woord. -Dank u

Edo Kooiman

wel. Eén van de mooiste moties van de avond, voorzitter, de aanleg van het fietspad langs het Eierlands kanaal. We hebben het eerder geprobeerd, maar dan in combinatie bij de Redoute. Die hebben we er nu afgelegd. Het is heel simpel. Er ligt een mooie dijk en dit is een mooi verbinding tussen de Zaandammerdijk en Cocksdorp. Daar kunnen straks veel fiets over. Hierdoor bevorder je de verkeersveiligheid, want fietsers hoeven dan niet meer gezamenlijk met de auto's over de Hoofdweg. Gezien alle gesprekken en discussies die ik vanavond heb gehoord, denk ik dat deze vraag unaniem wordt aangenomen. -Het zelfvertrouwen spat eraf,

Mark Pol

maar er zijn toch een paar mensen die nog even willen reageren. meneer Kooijman. Meneer Soyer en meneer Lely. Meneer Soyer, gaat uw gang. -Dank u wel, voorzitter.

Henry Soyer

Ik heb begrepen dat het fietspad dan aan de agrarische kant van het Eierlands Kanaal komt. Dat klopt? -Ik laat de uitvoering graag

Edo Kooiman

aan de gemeente over. Het kan wel aan die kant, maar het zou niet op maar onder de dijk komen.

Henry Soyer

Dank u voor deze toelichting. Dan ben ik daar absoluut tegen. Dat is een leeg groen gebied waar allerlei watervogels op het water zitten en waar je een heel jaar drukte gaat maken. Wat ik nog belangrijker vind, is dat de mensen die langs de Hoofdweg wonen daar niets aan hebben. Zij moeten richting de Waddenzeedijk fietsen, dan langs het kanaal en weer terug. De mensen die midden in Eierland wonen en in hotels daar zitten, hebben hier niets aan. Langs de Hoofdweg is veel zinvoller. Dank u.

Mark Pol

Dank u wel. Meneer Kooiman, ik denk dat u wilt reageren. Gaat uw gang.

Edo Kooiman

Dan leggen we hem op de dijk. Dan kost het misschien minder vogels. Als dat uw instemming hebt, doen we dat. -Meneer Soyer.

Mark Pol

Op de dijk betekent dat de vogels links en rechts er last van hebben. Meneer Lely, gaat uw gang. -Dank u wel, voorzitter.

Nils Lely

Daar is hij weer. Meneer Kooiman is blijkbaar vergeten dat we vorige keer gezegd hebben dat het niet doorging. Het is ook een raadsbesluit geweest. Zoals u weet loop ik daar weleens en dan probeer ik geen vogels te verstoren. Het is een prachtig rustig gebied waar je geen fietsers tegenkomt. Ik heb ook een tijdje in Oosterend gewoond en gewerkt in De Cocksdorp. Ik ging toen met de fiets langs de Waddendijk. Toen was het langs buiten en dat ging prima. Nu mag je een stukje binnendoor en dat is overigens korter. Je kan prima die kant op. Meneer Soyer zei al dat als je naar het midden van Eierland moet, je er toch dwars over moet. Dat hebben we vorige keer ook allemaal gezegd en kunt u terugluisteren, meneer Kooiman. Het gaat hierover een visie op het mobiliteitsplan. U begint al meteen met een stukje uitvoering wat totaal buiten het huidige grid omgaat. Het zal dan een fietspad van 10 kilometer lang worden en 3 meter breed. U gooit er ongeveer 3 hectare verharding in, terwijl we nog niet hebben besloten waar we heen willen met onze mobiliteit. Ik vind dat een beetje voor de troepen uitlopen. Ik zie al vingers de lucht ingaan. Ik vind het merkwaardig dat een plan dat eerder weggestemd is, weer naar voren komt. De helft ervan komt nu weer terug met het argument: het is toen weggestemd omdat het andere er ook bij was. Ik denk niet dat dat de argumentatie was. Ik vind het

een vreemde argumentatie. Het is een idioot plan. Ik zou er eens gaan lopen als ik van u was. Ik zou daar geen paden/wegen inleggen. Dit is weer vroem vroem. -Nog niet helemaal unaniem,

Mark Pol
meneer Kooijman. Ik kijk even rond. Is er iemand anders die nog wil reageren? Meneer Kooiman, gaat uw gang.

Edo Kooiman
Heel kort, want het is al 21:30u. Ik moet even op één puntje van de heer Lely reageren, want hij zegt dat ik al met een uitvoeringsplan kom. De helft van de moties en amendementen van de PvdA zijn ook uitvoering. Kom dus niet met het argument dat dit een uitvoeringsplan is. Dit is een onderwerp, meneer Lely. Het gaat over mobiliteit. Ik hoor alleen maar fietspaden, verkeersluwer maken en het scheiden van auto's en fietsen. Ik denk dat dit er naadloos in past. Het is een wens van de Dorpscommissie van De Cocksdorp en Oosterend. U heeft er last van, maar die andere mensen willen het heel graag. Dat is een afweging van belangen. Dat heet democratie. We houden deze motie erin. Dank u wel. -Dat roept een reactie op.

Mark Pol
Meneer Lely, gaat uw gang. -Prima. Ik ken een heleboel mensen

Nils Lely
buiten mijzelf om die ertegen zijn. Het was ook democratie dat we vorige keer zeiden het niet te doen.

Mark Pol
Dank u wel, meneer Hoogerheide. -Dank u, voorzitter.

Cees Hoogerheide
Misschien is het voortschrijdend inzicht dat wij ook een keer kunnen hebben. Dat gebeurt ook, meneer Lely, en wij zijn wel voor.

Mark Pol
Kijk eens. Meneer Soyer. -Begrijp ik het goed dat als het fietspad

Henry Soyer
langs de dijk gaat komen, het vrijliggende fietspad langs die hele lange Amerikaanse highway, de Hoofdweg, er dus niet zal komen?

Mark Pol
Of kan gaan er twee fietspaden komen? -Aan wie stelt u deze vraag? Aan de indieners? -Daar wil ik wel op reageren, voorzitter.

Albert Huisman
U bent één van de indieners. Meneer Huisman. Ik ben een van de indieners. Dat is een aangenomen motie. Er is helemaal geen sprake van. Het staat er niet. Ik weet niet hoe u daarbij komt. Natuurlijk gaan we het fietspad langs de Hoofdweg leggen, maar deze hoort er ook heel goed bij.

Mark Pol
Dank u wel. Ik ga naar nummer negentie, en dat is de motie met de titel 'een vignet voor Texelaars' van D66, CDA en de VVD. Mevrouw Van de Wetering, u heeft het woord. Een

Astrid van de Wetering
vignet voor Texelaars. In het mobiliteitsprogramma wordt gesproken over het plaatsen van parkeerplaatsen uit de dorpscentra. De inwoners worden de dupe van ons succesvolle toeristische beleid. Zelfs nu al worden tuinen omgebouwd tot parkeerplaatsen. Wij willen een onderscheid maken tussen onze inwoners en toeristisch gebruik. Daarom roepen we op om eens te kijken of het mogelijk is om een vignet voor Texelaars weer terug te creëren - want we hadden ooit een stickertje - zodat zij kunnen blijven parkeren in de dorpen. Toeristen worden dan verwezen naar de parkeerplaatsen buiten de dorpen. Deze moeten nog wel gerealiseerd worden. We vragen ook om bij het realiseren van deze parkeerplaatsen het agrarisch areaal niet aan te tasten en goed te kijken naar de natuur, de dorpscultuur, de langschappelijke inpasbaarheid en bereikbarheid. We vragen om daar eerst een plan voor op tafel te leggen. Dank u wel. U bedankt. Ik kijk rond.

Mark Pol
Motie negentien. Meneer Hercules, gaat uw gang.

Eric Hercules

Voorzitter. Naar mijn weten is bij de invoering van het parkeervignet geprobeerd om onderscheid te maken tussen Texelaars en niet-Texelaars, maar daar was nogal wat wetgeving tegen, zowel Europees als Nederlands. Het antwoord van het college heeft het alleen maar over een parkeervergunningenstelsel wat eerder is geweest. Dat kan wel, maar een vignet voor zover ik weet niet. Ik hoor dat graag van het college, want dat staat niet in uw reactie.

Mark Pol

U mag eerst reageren, mevrouw Van de Wetering.

Astrid van de Wetering

In het voorstel wordt een vergunningstelsel genoemd. Ik heb het een vignet genoemd, maar ik bedoel een vergunningstelsel.

Mark Pol

Zo staat het ook in de motie. -De oproep is een vergunningstelsel. Het vignet is marketing. Iemand nog een reactie op deze motie? We gaan naar nummer 20 met de titel 'we trekken duidelijke strepen op onze wegen'. U heeft dit al toegelicht bij nummer vier. Iemand hierover? Nee. Gaan we door naar nummer 21, ook van het CDA 'geen klinkerbestrating als het woongenot wordt aangetast'. Deze wilt u wel toelichten. Meneer Rutten, u heeft het woord.

Niels Rutten

Dank u, voorzitter. Dit is naar aanleiding van de casus is Zuid-Eierland waar er klinkerbestrating is gekomen in plaats van asfalt. Daar hebben we diverse vragen over gesteld. We krijgen iedere keer te horen dat er binnen de bebouwde kom klinkeren horen. In onze ogen was dat hier geen gelukkige keuze. We kunnen ons ook bij andere toegangswegen tot dorpen en andere wegen in de bebouwde kom waar veel zwaar verkeer overheen moet, voorstellen dat niet altijd de handigste keuze is. Daarom deze motie, om het college op te roepen om bij dit soort wegen waar veel zwaar verkeer langskomt, zorgvuldig te kijken naar wat klinkerbestrating betekent voor de inwoners, omdat de bestrating niet vlak i en daardoor een verkeersremmende werking heeft, zoals het college stelt. Maar dat levert de bewoners meer trillingen en geluid op . Daarom vinden wij niet dat het per definitie op alle wegen de logische keuze is binnen de bebouwde kom. In sommige gevallen moet de afweging gemaakt worden of een vlakke bestrating niet beter is. -Dank u

Mark Pol

wel. Ik kijk naar de raad. Mevrouw Van de Wetering. -Ik wilde even richting het CDA meedelen

Astrid van de Wetering

dat het woordje 'tenzij' in deze motie mij over de streep heeft getrokken. 'Tenzi'j vaststaat dat klinkerbestrating het woongenot van de aanwonenden niet aantast. Dat is de essentie. Als het wel zo is, gebruik je het wel. Dat vind ik mooi en daarom ga ik voor stemmen. -Meneer Soyer.

Henry Soyer

Dank u, voorzitter. Dan wil ik graag toch het principe 'veiligheid op één' nog even herhalen. -Dank u

Mark Pol

wel. We zijn bij 22. Mevrouw Koot komt al naar voren om haar motie 'autoluwheid op recreatieve fietswegen bevorderen' toe te lichten. Gaat uw gang.

Veronne Koot

Voorzitter, GroenZwart heeft de motie 'autoluwheid op de recreatieve fietswegen bevorderen' op één gezet. Texel gaat de komende tien jaar inzetten op minder drukte, beleving en meer beleven van het landschap en de natuur. Dit probeert u zo goed mogelijk in de voorliggende mobiliteitsvisie op te pakken. Dit doen we door ruim baan te geven aan de fietser op Texel. De Fietsersbond heeft hier een goede en concrete suggestie voor gedaan. Het punt is namelijk dat we op Texel een aantal weggetjes hebben liggen waar niemand aan woont, dus daar is geen bestemming. Voorbeelden zijn de Laanweg, Smitsweg en het Oude Weggetje. Deze weggetjes waren oorspronkelijk kleine landweggetjes, waar min of meer per ongeluk een keer wat asfalt op is gekomen. Hoe toepasselijk is het om dan te zeggen dat die weggetjes mooi passen op ons fietsvriendelijke eiland en daar staan we geen autoverkeer meer toe, alleen nog landbouwverkeer. Ik moet even een kleine correctie noemen bij het dictum. Ik had ook de Steenweg opgenomen, maar ik heb niet goed gekeken, want daar zit wel een bestemming op. Deze past er dus niet bij. Ik ben het niet eens met het college dat zegt dat we

naar een balans moeten zoeken naar fietsvriendelijk en bereikbaarheid. Er woont niemand aan die weggetjes. In mijn optiek ligt het helemaal in de geest om dit soort kleine landweggetjes waar per ongeluk een beetje asfalt op is gekomen, weer keurig terug te bestemmen tot hele kleine landweggetjes waar de fietser vrij spel heeft. Dank u wel.

Mark Pol
Dank u wel. Ik begrijp daarmee dat u de motie wijzigt door de Steenweg eruit te halen. -Dat klopt.

Veronne Koot
Dank u wel. Wie op deze gewijzigde motie? Meneer Kooiman, gaat uw gang. -Ik

Edo Kooiman
had twee vragen aan de indiener aan GroenZwart. Er staat: 'Auto's op niet aansluitende wegen ondergeschikt maken en deze wegen te bestemmen als een weg voor een fietspad'. Moet ik daaruit opmaken dat als je wel met de auto daarin rijdt, je dan rijdt op een fietspad? Of wilt u de hele auto daar weg? U begint met drie wegen, want u heeft de Steenweg eruit gehaald. Hoeveel wegen heeft u op het oog die allemaal deze inrichting moeten krijgen?

Mark Pol
Mevrouw Koot. -Er zijn er meer. De Fietsersbond heeft nog meer suggesties gedaan.

Veronne Koot
De Fangeweg bij Oosterend is er ook eentje. Ik ken ze niet allemaal. De auto heeft dan geen plek meer, maar het landbouwverkeer kan gebruik maken van die weg. Bij Den Hoorn is er ook zo'n weggetje.

Mark Pol
U wilt hier op reageren? Ja, meneer Kooiman. Even heel kort. Dan komt er dus een verbodsbord

Edo Kooiman
voor auto's die daar niet in mogen. -Mevrouw Koot.

Veronne Koot
Ik ben geen verkeersdeskundige, maar ik weet dat er een bord is dat duidelijk maakt dat het een fietspad is toegankelijk voor landbouwverkeer. Dat moet ook, want zij moeten tot aan hun percelen kunnen komen. Auto's hebben daar niets te zoeken. Er is geen bestemming en adres. Wie is er op tegen om dan te zeggen dat we die auto's daar niet meer hoeven?

Mark Pol
Meneer Hoogerheide. -Dank u wel,

Cees Hoogerheide
voorzitter. Volgens mij staat eraan de Smitsweg een boerderij. Mevrouw Koot, schrap maar door. De Laanweg is een uitrit voor de Elisabeth Hoeve. Schrap maar door.

Mark Pol
We gaan bijna naar Google Maps. We doen straks een rondje, maar dat hangt ervan af hoe laat we klaar zijn. Meneer Soyer.

Henry Soyer
Er was de vraag welk bord daar zou moeten komen. Dat zou niet verboden voor auto's zijn, maar fietspad met het onderbord OP 55: toegestaan voor landbouwverkeer. -Meneer Huisman.

Albert Huisman
Wat mij betreft weer een afsluiter, voorzitter. We zijn niet zo goed in de oostwestverbindingen op Texel. Laten we het lekker laten zoals het is. Laten we eerlijk zijn, we hebben het niet over file rijden in deze straatjes. Kom op.

Mark Pol
Mevrouw Koot, u moet nu wel reageren. Gaat uw gang.

Veronne Koot

Volgens mij heeft u niet begrepen waar het over gaat. Het gaat over weggetjes waar veel fietsers op rijden. Fietsers naar de bosrand en de parken. Veel recreatieve fietsers op een smal weggetje waar een auto helemaal niets te zoeken heeft, omdat daar helemaal niemand woont. Het zijn geen ontsluitingswegen. Er zijn veel andere mogelijkheden. Het is een landweggetje waar per ongeluk een beetje asfalt op gekomen is en die zou je heel goed weer terug kunnen zetten naar een fietspad. -Ik wil dit echt afronden, mevrouw Visser.

Mark Pol

Ik geloof dat de argumenten over deze motie wel gewisseld zijn. We zijn bij nummer 23: fietspadennetwerk verbeteren met het toevoegen van een aantal missing links van vrijliggende fietspaden. Mevrouw Koot, gaat uw gang.

Veronne Koot

De tweede motie die Groen Zwart ingediend heeft, is een motie over het verbeteren van het fietspadennetwerk door een aantal missing links toe te voegen. Dezelfde toelichting: Texel gaat zich inzetten op minder drukte, beleving, meer beleven van het landschap en het mooi aansluiten van de fietspaden. Wat we beogen met otie past daar perfect in. Ik heb het advies van het college daarbij gelezen en het viel mij op dat het college zegt 'in deze vorm'. Is er een andere vorm die u wel geschikt vindt?

Mark Pol

Ik ga naar de portefeuillehouder om die vraag eerst te beantwoorden.

Remko van de Belt

Dank u wel, voorzitter. Ja, dat kan en staat in de eerste zin van de reactie op de motie. Het college stelt dat de consequenties van deze motie niet inzichtelijk zijn. Het gaat om nogal wat fietspaden en nogal wat duiten. Het gaat over de vraag: zijn dit de missing links waarover we het hebben? Alvorens hierover te kunnen oordelen, zullen deze in beeld gebracht moeten worden. Als de motie zou luiden 'wilt u in beeld brengen welke missing links er nog zijn met betrekking tot het fietspadennetwerk op het eiland', is dat duidelijker voor het college. -Dank u wel.

Mark Pol

Mevrouw Koot. -Ik vermoedde al

Veronne Koot

dat het antwoord in die richting ging. Ik denk dat ik er goed aan doe om dat wat beter voor te bereiden. Er komt nog een vervolg aan de mobiliteitsvisie. Ik wil dan heel graag met een goed voorstel komen om deze missing links te realiseren. Ik ga hem niet inbrengen. -Deze motie gaat van de agenda af.

Mark Pol

Dat brengt ons bij nummer 24, met de titel 'Texelhopper belangrijke pijler ontwerp-Mobiliteitsprogramma'. De heer Hercules.

Eric Hercules

Voorzitter, wij mogen deze motie indienen samen met D66, CDA en VVD. De VVD kwam met dit idee en wij hebben het alleen maar opgeschreven. We waren het meteen eens over de strekking van deze motie. Waar gaat het over? U heeft eerder op deze avond - met grote bewoordingen en stevige taal in uw zienswijze over het ontwerpplan van eisen - richting provincie duidelijk gemaakt dat het ov op Texel enorm verschraalt en dat deze belangrijke mobiliteitspijler hierdoor dreigt te verdwijnen. In dit mobiliteitsprogramma is het OV en de Texelhopper een heel belangrijke pijler. We besteden er twee pagina's aan met kaart en alle opstappunten. Als de provincie uiteindelijk met zijn ontwerp komt en erf afwijkt van het ov wat we op dit moment hebben, zal dat wat betekenen voor het hele mobiliteitsprogramma. In uw reactie zegt u dat er voldoende aandacht wordt besteed aan de zienswijze. Dat klopt en daar zijn we het ook mee eens. Maar als u het met ons eens bent dat het ov zo'n belangrijke pijler is voor mobiliteit op Texel, voor de verbinding van jong, oud en de dorpen, en dat als deze pijler zodanig wordt aangetast dat we nauwelijks nog van ov kunnen spreken en effect heeft op het hele mobiliteitsprogramma, vragen wij van u - dat als er duidelijkheid is over wat de provincie wil met het ov op Texel - of we wijzigingen kunnen doorvoeren op ons mobiliteitsprogramma. Dat hoeft niet op elke weg, dubbele streep of stoeprand. Zodra er duidelijkheid komt van de provincie over het ov, verwachten wij van u een reactie over het mobiliteitsprogramma. Daar gaat deze motie over. -Dank u wel.

Mark Pol

U richt zich nadrukkelijk tot het college. Ik geef meneer Soyer het woord.

Henry Soyer

Dank u wel, voorzitter. Wij staan zeker niet negatief ten opzichte van deze motie, maar we zouden graag een kleine toevoeging zien. Het dictum na mobiliteitsprogramma graag aanvullen met de tekst 'op dit onderdeel'. Wij willen absoluut voorkomen dat we dan weer van alles in het mobiliteitsprogramma kunnen amenderen en bekilometeren. Als het alleen gaat over de mobiliteit met het ov kunnen wij ermee instemmen. -Meneer Hercules, wilt u erop reageren?

Eric Hercules

Ik ga in overleg in een komende schorsing met de mede-indieners. Dan wachten we dat af. Ik geef even het woord aan het college.

Remko van de Belt

Zij zit te popelen. -Het valt wel mee, voorzitter. Ik wil even beginnen met de laatste suggestie van GroenLinks. Ik heb de motie zo gelezen dat het gaat om dit mobiliteitsprogramma. Wat voorligt is een heel integraal pakket. Als u het zou vernauwen tot dit onderdeel, is dat niet zo heel ingewikkeld denk ik. Ik denk niet dat de indiener dit bedoelt, en ik spreek even voor u. Wat het dictum zegt en waar ik als portefeuillehouder bang voor ben, is dat we dan het hele mobiliteitsprogramma opnieuw gaan bespreken. U ziet dat het vanavond al leidt tot 25 moties en amendementen. Dat gaat dan de volgende keer opnieuw gebeuren, want u ziet allemaal een aanleiding om nog een voorstel er proberen aan toe te voegen. Dat is heel helder. -Als laatste wil ik nog wel even meegeven dat ik uw wens, hoop en gedachte ondersteun dat het openbaar vervoer zo essentieel is voor alle mobiliteit op het eiland en tot grote veranderingen zou leiden als daar een aanpassing in zit. De werkelijkheid is zo dat het aandeel ov in een supersituatie vrij beperkt is vergeleken bij het aantal fietsers en auto's op dit punt. De impact zal wat minder zijn, maar uiteraard houden wij u op de hoogte van alles wat er gebeurt rondom het programma van eisen en de gevolgen daarvan. Meneer Hercules.

Eric Hercules

Ik heb toch even een reactie. Het is inderdaad een heel coherent mobiliteitsprogramma en het ontwerpplan van eisen van de provincie voor het openbaar vervoer was nog niet bekend toen dit programma werd geschreven met alle input die er was. Het is zeker niet ons idee om het mobiliteitsprogramma overnieuw te doen, maar ons lijkt het zaak om de consequenties van het ontbreken van een goed openbaar vervoersysteem in de raad te bespreken. Het hele mobiliteits programma overnieuw doen, lijkt niemand van ons te willen. Zo kunt u het dictum dan ook interpreteren.

Mark Pol

Portefeuillehouder. -Ik ben dol op interpreteren,

Remko van de Belt

maar in vergaderingen zoals deze heb ik graag concrete oproepen. Ik vind hem wat lastig te interpreteren. U heeft een schorsing aangekondigd. Misschien komt u tot een scherpere interpretatie.

Mark Pol

Voldoende besproken? Meneer Huisman. -Kort, want meneer Hercules

Albert Huisman

heeft het keurig verwoord. Na de presentatie verleden week in het raadsinformatiemoment door de gedeputeerde, knaagde het enorm. We stellen een mobiliteitsvisie vast tot 2035. De oproep lijkt mij heel duidelijk. Als daar zo een rol in ligt voor het openbaar vervoer, kunnen we niet anders deze vraag aan u te stellen en die motie straks in stemming brengen. We gaan nog even schorsen en kijken wat daar uit komt.

Mark Pol

Dank u wel. Daarmee hebben we de bespreking van alle moties en amendementen gehad. Wie wil het woord voeren over het mobiliteitsprogramma zelf? Ik ga u die kans niet ontnemen. Meneer Kooiman, mevrouw Visser, mevrouw Koot, meneer Soyer. Meneer Kooiman, gaat uw gang.

Edo Kooiman

Ik denk als niemand toch het woord wil voeren, doe ik het wel even. Ik wil de organisatie de complimenten geven voor dit mooie plan. Het inbrengen van 25 moties wil niet zeggen dat het een waardeloos plan is. Ik wilde nog meegeven dat het plan perfect is, maar de raad wil het altijd nog perfecter. Dit was ook weer een aanleiding om toch wat dingen op de agenda te zetten. De complimenten aan de organisatie voor dit plan.

Mark Pol

Dank u wel. Die glijden wij door. Meneer Soyer.

Henry Soyer

Dank u wel, voorzitter. Wij vonden het ook een uiterst leesbaar stuk, maar hadden toch een probleem. Het heet mobiliteitsprogramma. Het wordt even een semantische discussie. Het woord programma is een beetje lastig. Het is een combinatie geworden van visie, kaders en uitvoering op hoofdlijnen. Ik had liever dat laatste stukje eruit gehaald. Dank u wel. -Waren we eerder klaar geweest

Mark Pol

vanavond. Mevrouw Koot, gaat uw gang.

Veronne Koot

Voorzitter, in het mobiliteits programma formuleert u vijf toekomstige uitgangspunten en bij één daarvan wil ik wat uitgebreider stilstaan. Namelijk het uitgangspunt leefbare dorpscentra. Daar kan niemand op tegen zijn. Wie wil er niet leefbaar wonen? Maar nou komt het: wat is leefbaar en wie gaat dat bepalen? De motie van het CDA heeft dat heel goed aangevoeld, ziet deze onduidelijkheid en de open interpretatie hierover. Hier schuilt een gevaar van sturend idealisme. Zonder je af te vragen of de inwoners van de dorpen - tenslotte de mensen voor wie je de dorpen leefbaar wilt maken - blij zijn met wat er in hun directe leefomgeving gaat veranderen. Het CDA heeft nog een motie ingediend, maar niet gepitcht. -Deze gaat wel over hetzelfde. Het openbaar vervoer krijgt een belangrijke plaats, maar je moet eerst wel weten wat je alternatieven zijn voordat je je hele programma erop gaat schrijven. We hebben het gehad over het autoluw maken van de dorpen. De meeste mensen willen hun auto bij hun huis parkeren. Voor velen een belangrijk deel van hun woongenot. Met een vergrijzende bevolking zal deze wens alleen maar groter worden. Hoe gaat u luisteren naar de inbreng van de inwoners? Wordt dit terzijde geschoven onder het mom van algemeen belang? Hier heb ik zorgen over. Verder mijn complimenten voor het stuk en de prettige manier waarop we vanavond aan het praten zijn hierover. Maar deze zorg wil ik u graag meegeven.

Mark Pol

Dank u wel. Mevrouw Visser. -Dank u wel, voorzitter.

Anneke Visser-Veltkamp

Ik sluit me aan bij de woorden van meneer Kooiman. Het is een goed geschreven stuk is en het aantal amendementen en moties daaraan niets af. Wij vinden het stuk dusdanig in balans dat het u misschien niet zal verbazen dat wij slechts met enkele amendementen en moties in zullen stemmen.

Mark Pol

Dank u wel. Ik kijk nog naar het college voor een afsluiting. Gaat uw gang.

Remko van de Belt

Korte afsluiting voor ieder zijn geluk denk ik. Een kleine reactie op GroenZwart, en dat is dan meteen een algemene reactie. We moeten niet doen alsof dit plan uit de lucht komt vallen. U brengt de leefbare dorpen als een voorbeeld. Het is leefbare dorpscentra, dus het gaat over de kernen op ons eiland. Niet om alle dorpen of alle gebieden in de dorpen. Dit is wat bewoners in eerste instantie al hebben aangegeven wat ze willen. Ook dat komt niet uit de lucht vallen. Natuurlijk zijn er altijd mensen - en dat begrijp ik heel goed - die hun eerste, tweede, derde en vierde auto graag voor de deur willen parkeren. Ik snap die wens, maar er zijn ook veel mensen die zeggen dat daar geen ruimte voor is, als wij tegelijkertijd onze bezoeker de ruimte willen geven, groen in onze centra willen aanbrengen en veilig over onze straten, stoepen en fietspaden willen kunnen gaan. Het zijn altijd afwegingen. U weet als geen ander - dat ziet u aan de hoeveelheid amendementen en moties die vandaag het licht hebben gezien - dat het een ingewikkeld onderwerp is. Ik zeg gekscherend hier weleens: ik zou willen dat de raad zoveel moties en amendementen op bijvoorbeeld de visie Sociaal Domein had ingediend, want dat zou betekenen dat u daar evenveel betrokkenheid en kennis van had als van graskeien en fietspaden. Maar dat is niet het geval. Daar werken we de komende jaren aan. Het toont wel aan dat dit ingewikkelde onderwerpen. Dat is tegelijkertijd een reactie op GroenLinks. Natuurlijk hadden we eerst liever een visie neergelegd en daarna een kader en daarna uitvoering. We waren in tien klaar geweest met een vergadering over de visie. We zijn het allemaal met elkaar eens. De vergaderingen over de kaders en de uitvoering hadden net zolang geduurd als deze vergadering. We weten met zijn allen dat het een ingewikkeld onderwerp is en daarom is dit niet het laatste punt. Hij gaat nu naar vaststelling en aanpassing ter visie. Dan ligt die daar voor iedereen. Ook naar bewoners die zeggen: dit staat me allemaal niet aan. Ook naar bewoners - en die roep ik op - die zeggen: het staat me allemaal heel erg aan. Bewoners kunnen daarop

een reactie geven. Daarna worden die reacties verwerkt, voorzien van een reactie en vervolgens gaat u nogmaals hierover praten. We zijn er nog niet, maar we zijn met z'n allen goed op weg. En ik denk - met de woorden van mevrouw Koot - dat we hier een aardig gesprek met elkaar gevoerd hebben. Het duurde lang, maar dan zijn we ook wel weer ergens.

Mark Pol

Er zijn schorsingen aangekondigd. Voorafgaand daaraan heb ik opgeschreven dat er een wijziging zal komen op amendement twaalf van GroenLinks. We zullen gescheiden stemmen over nummer dertien van GroenLinks en dat er mogelijk een wijziging komt op de motie 24 van de VVD, PvdA, CDA en D66. Dat is wat ik heb opgeschreven naar aanleiding van de beraadslagingen. Meneer Kooijman, wilt u daarop reageren? Ik vroeg me af hoe we gaan stemmen straks. -Eerst schorsen en dingen aanpassen. Dan gaan we naar het volgende stapje, dacht ik. Daar komen we aan toe. Vijf minuten. Ik heropen de vergadering. Ik vraag iedereen weer plaats te nemen en aan diezelfde vergadering het discipline dat we net hadden weer op te pakken. We gaan nu over tot stemming en dat vraagt ook enige discipline. Ik vraag echt even stilte in de zaal nu. We gaan over 24 moties en amendementen stemmen. Dit moet echt goed gebeuren. Er was een vraag van meneer Kooiman, en we gaan dit doen bij handopsteking, omdat dat het proces een klein beetje versnelt. U mag uw hand opsteken. We zwaaien vrolijk terug, meneer Vonk, maar dat zal geen effect hebben op de stemming. We gaan stemmen door middel van handopsteking per nummer en titel. Ik roep u niet op om dat te doen, maar mocht u een stemverklaring wensen te doen, vraag ik u dat tijdig aan te geven, zodat we daar rekening mee kunnen houden. We hebben twee wijzigingen doorgekregen - daarvoor hebben we geschorst - bij nummer 12 en bij nummer 24. Dat betekent dat we bij 12 en 24 de gewijzigde moties en amendementen ook even op het scherm tonen, zodat u die kunt zien Bij amendement 13 en 16 zullen we over de verschillende punten in het dictum apart stemmen. Dat is verzocht. Dan weet u dat alvast. Ik herhaal het nog een keer voor iedereen, zodat het helemaal helder is: mochten de stemmen staken, gaat alles door naar september. Dat zijn de spelregels. We beginnen bij nummer één, het amendement 'verbeter de zichtbaarheid bij de zebrapaden' van de VVD, Hart voor Texel en Texels Belang. Wie stemt voor dat amendement? Dat is de fractie van het CDA, Hart voor Texel, VVD, GroenZwart en Texels Belang. DDat amendement is met 8 stemmen voor 6 stemmen tegen aanvaard. We zijn bij nummer twee, de motie 'verlichting op rotondes ter bevordering van de verkeersveiligheid'. Wie is voor die motie? Dat is de fractie van het CDA, Hart voor Texel, VVD, GroenZwart en Texels Belang'. Die motie is met 8 stemmen voor 6 stemmen tegen aanvaard. Nummer drie, motie 'dynamische verlichting op de kruising in het buitengebied' van de VVD en Hart voor Texel. Wie is voor die motie? De fractie van CDA, Hart voor Texel, VVD, GroenZwart en Texels Belang. n. Deze is met 8 stemmen voor en 6 stemmen tegen aanvaard. De stemverhoudingen zijn tot nu toe elke keer hetzelfde. We zijn bij nummer vier, de motie 'behoud van parkeerplaatsen in en nabij dorpskernen' van D66, VVD, Hart voor Texel en het CDA. Wie is voor die motie? De fractie van het CDA, Hart voor Texel, VVD, GroenZwart en D66. Deze is met 6 stemmen voor en 8 stemmen tegen verworpen. Nummer vijf, de motie 'behoud 50 kilometer per uur op doorgaande routes binnen de bebouwde kom' van de VVD, Hart voor Texel en D66. Wie is voor die motie? Het CDA, Hart voor Texel, VVD, D66 en het lid Van der Werf. Deze is met 6 stemmen voor en 8 stemmen tegen verworpen. Nummer zes, de motie 'veilige en vlotte verbindingen tussen de dorpen, herstel 80 kilometer per uur op de hoofdroutes met vrijliggende fietspaden' van de VVD, Texels Belang, Hart voor Texel en D66. Wie stemt voor die motie? Dat is het CDA, Hart voor Texel, VVD, D66 en Texels Belang. Die motie is met 8 stemmen voor en 6 stemmen tegen aangenomen. Dat betekent dat we motie zeven niet in stemming brengen. We gaan door aan nummer acht, het amendement met de titel 'uniforme snelheidsregimes en handhaving' ingediend door GroenLinks. Wie is voor dat amendement? Dat is de fractie van GroenLinks en de PvdA. Deze is met 5 stemmen voor en 9 stemmen tegen verworpen. Nummer negen, motie 'een bevoorradingshub buiten Den Burg' van D66, PvdA en CDA. Wie is voor deze motie? De fractie van GroenLinks, CDA, PvdA en D66. Dan hebben wij stakende stemmen en dat betekent dat we hiermee de beraadslagingen en de stemmingen over dit onderwerp opschorten tot de volgende vergadering in september. Ter verduidelijking, de stemming over alle eerdere moties amendementen blijft overeind en gaan we niet opnieuw over stemmen. We gaan naar agendapunt 8: evaluatie van het inwonersberaad. Ik schors even kort om van voorzitter te wisselen.

8 BESPREEKSTUK - Evaluatie inwonersberaad

Mark Pol

Na deze

Nick Ran

korte schorsing heropen ik de vergadering. We hebben drie onderwerpen achter elkaar die in de portefeuille van de burgemeester zitten. Vandaar dat ik even overneem. Agendapunt acht: de evaluatie van het inwonersberaad. Wie van de raad wil hierover het woord voeren of eventueel een vraag stellen? Meneer Huisman en mevrouw Koot. Meneer Huisman. Mevrouw Koot mag wat mij betreft eerst aftrappen. Ik heb u al het woord gegeven. -Een korte

Albert Huisman

samenvatting, maaru zal niet verbaasd zijn dat wij niet gaan instemmen met deze evaluatie. Wat ons betreft worden er te snel conclusies getrokken uit een eenmalig experiment waarin wordt bewezen dat het inwonersberaad niet heeft geleid tot betere besluitvorming. Bovendien zijn er grote twijfels geuit door de deelnemers zelf. We vinden dat die kritische geluiden nauwelijks zijn meegewogen. Ik wil toch opmerken dat het ons was opgevallen partijen zoals GroenLinks en D66 in de commissie redelijk luidruchtig lovend waren over het inwonersberaad, maar in feite hun verlies gestoeld op ideologische gronden niet willen erkennen. Ze verheerlijken het instrument omdat het past in een politieke lijn en niet omdat het aantoonbaar werkt. Daar komt nog bij dat dit experiment € 335.000 heeft gekost. Dat is een fors bedrag. Dat vraagt om een nuchtere evaluatie en geen politieke zelfrechtvaardiging. De VVD staat voor democratische legitimiteit. Dat is via de gekozen volksvertegenwoordiging en lokaal via de gemeenteraadsverkiezingen. Natuurlijk accepteren we participatie als aanvulling, maar niet als alternatieve route voor besluitvorming. Daarom herhalen wij de woorden uit de commissie: nooit meer een inwonersberaad doen. -Dat lokt een reactie uit.

Nick Ran

Eerst mevrouw Koot, dan mevrouw Van de Wetering en dan meneer Rutten. Mevrouw Koot.

Veronne Koot

Wat heeft dit inwonersberaad ons gebracht? Één: een advies gelijkluidend aan de eerdere conclusies van de gemeenteraad. Twee: een rekening van € 330.000 voor dit advies. Ik heb even zitten rekenen. Een gemeenteraadslid op Texel ontvangt ongeveer € 1.000 per maand. Met vijftien gemeenteraadsleden en een zittingstermijn van vier jaar kost de hele gemeenteraad over vier jaar de gemeenschap € 720.000. Dan heb je dus vijftien gekozen mensen die vier jaar lang gemiddeld 15 uur per week besteden aan het inlezen in de onderwerpen en het uitbrengen van advies over de meest uiteenlopende onderwerpen aangaande de samenleving. Wat is mijn conclusie? Het is duur en ik zie geen toegevoegde waarde.

Nick Ran

Dank u wel. Mevrouw Van de Wetering. -Geen toegevoegde waarde?

Astrid van de Wetering

Ik vind dit erg voor de inwoners die daar gezeten hebben, hun uiterste best hebben gedaan om een vraag te beantwoorden waar wij hier als raad al tijden mee aan het stoeien zijn, zelfs zo erg mee aan het stoeien zijn dat de coalitie in hun programma heeft afgesproken dat er over bepaalde onderwerpen vier jaar lang geen besluit wordt genomen of wordt over gediscussieerd. Zo uiteenlopend waren de standpunten binnen deze raad. Nu krijgen we: het heeft zoveel gekost. Ik vind dat te kort doen aan de tijd die mensen hierin hebben besteed. Ik weet dat we ons geconformeerd hebben aan de uitslagen die uit dat inwonersberaad kwamen. Dat vergt left van ons als raad en dan gaat u dat zo aan de kant vegen. -Meneer Rutten.

Niels Rutten

Dank u, voorzitter. We zijn het eens met wat de VVD zegt. De lovende woorden zijn erg overdreven. We zijn het ook eens met wat mevrouw Van de Wetering zegt over de overdreven kritiek. Het inwonersberaad kan een nuttige toevoeging zijn als je scherpe politieke tegenstellingen hebt en dan de bevolking betrekt om uit die impasse proberen te komen. Op basis van dit inwonersberaad weten we hoeveel draagvlak er is voor duurzaamheid. We kunnen nu een goede inschatting maken in onze verdere kezues. We twijfelen wel of er op basis van het inwonersberaad echt keuzes gemaakt gaan worden en er actie komt. We zien deze evaluatie helemaal niet als een flut verhaal, maar als een hele kritische evaluatie die behoorlijk wat huiswerk geeft als we dit nog eens willen doen. We constateerden dat dit geen klein project is. We zijn erg voorzichtig met een tweede burgerberaad. We zijn er principieel niet helemaal tegen, maar we zien niet 1-2-3 een goed onderwerp. We willen wat tijd nemen om eens goed na te denken over deze evaluatie. Hoe moet het een volgende keer worden aangepakt? Waar moet het nog verbeterd worden? -U heeft iets te doen

Nick Ran

tijdens het zomerreces. Meneer Kooijman. -Dank u wel.

Edo Kooiman

Mevrouw Van de Wetering benoemt dat de inwoners enorm hebben gestoeid en hun uiterste best hebben gedaan met de vraagstukken die ze kregen. Daar twijfelen wij ook niet aan mevrouw Van de Wetering, maar wat ons betreft hadden ze helemaal niet hoeven stoeien. We waren bij voorbaat al tegen het inwonersberaad. Domweg € 335.000. We wisten de uitslag al en die staat er hier nu weer. Het heeft niets toegevoegd. Nu twijfelen we of we het nog een keer moeten doen. Wat ons betreft helemaal niet. We zullen tegen deze evaluatie stemmen. -Dank u wel. Meneer Hoogerheide.

Cees Hoogerheide

Dank u wel, voorzitter. Van ons geen lovende woorden, maar wel constaterende woorden. Texelse inwoners hebben zich betrokken gevoeld en ingezet. Ze zijn bezig geweest, avonden lang. Dat hebben ze niet zomaar gedaan. Ze hebben geproefd wat de politiek en overleg is. Dat is al winst. Het is misschien heel veel geld, maar de toekomst zal ons leren wat het uiteindelijk opbrengt. -Dank u wel.

Nick Ran

Dan heb ik nog mevrouw Visser. Meneer Soyer en dan meneer Lely.

Anneke Visser-Veltkamp

Dank u wel, voorzitter. Misschien was het eerste inwonersberaad niet wat enkele leden van deze gemeenteraad daarvan verwachten. De heer Huisman zegt dat op het moment dat je het één keer geprobeerd hebt en het net niet aantoonbaar werkt, je het nooit meer moet doen. Als de wereld zo werkte, zaten wij hier nu niet in vergadering met alle technische hulpmiddelen die wij tot onze beschikking hebben. Ik wil daarmee zeggen dat een aantoonbare werking na één keer proberen voor mij niet nodig is. Ik ben het met degenen die vallen over de hoge kosten, het eens dat deze hoog zijn. Ook hoger dan we vooraf verwachten. Maar ook dit valt voor mij in dezelfde categorie als de aantoonbare werking. Het is een experiment geweest. We hebben een prachtige evaluatie waar veel verbeterpunten in zitten en dat is voor mij de allereerste winst. Daarnaast blijkt dat die kosten misschien wel meevallen. Ieder project is anders en de kosten zijn niet te vergelijken met bijvoorbeeld de € 680 per kilometer waar we net mee ingestemd hebben om van de wegen die niet veilig genoeg zijn 80 kilometerwegen te maken. De tweede winst is wat we meneer Hoogerheide net noemde, namelijk dat de inzet van de vele inwoners ontzettend veel heeft opgeleverd. Het gevoel van structureel samen ergens aan werken heeft voor die inwoners meerwaarde en ik denk voor onze hele maatschappij. Dit eerste inwonersberaad heeft niet gebracht wat we misschien wensten, was duurder dan we misschien voor ogen hadden. Voor ons is dit niet het laatste inwonersberaad geweest. -Meneer Soyer.

Henry Soyer

Dank u wel, voorzitter. Uiteraard moet je elke keer heel goed nadenken welk onderwerp geschikt is voor een burgerberaad. Wat ik heel fijn vind is dat wij andere democratische vormen dan de representatieve vertegenwoordiging uitproberen. Dit burgerberaad heeft bij 80 mensen het vertrouwen in de democratie sterker gemaakt. Vooral omdat we van te voren afgesproken hebben dat we de adviezen over zouden nemen. We hebben nu 80 betrokken burgers aan het werk gehad en zij zijn goed geïnformeerd. Het grappige is dat ik een aantal van die goed geïnformeerde burgers nu weer op andere politieke of bestuurlijke plekken tegenkom. Dank u wel. Voordat ik de portefeuillehouder

Nick Ran

het woord geef, meneer Lely. -Dank u wel, voorzitter.

Nils Lely

Als ik terugkijk naar de Atheense democratie - 2.500 jaar geleden - werd er presentiegeld geleverd. Ik wil het met u nog wel eens hebben over de uitslagen en of de keuzes beter werden. Het democratische gehalte ging flink omhoog, omdat er meer mensen bij betrokken waren. Ik heb een vraag aan meneer Kooiman. U zegt dat uit het burgerberaad precies dat kwam wat u zelf al dacht. Stel dat er een andere uitslag lag of er een ander besluit was genomen, had u het dan wel aanvaard? Of ligt het niet aan de uitslag maar aan het instrument? -Meneer Kooiman.

Edo Kooiman

Een overbodige vraag, want er ligt geen andere uitslag. Dan hoef ik daar ook niet op in te gaan. -De portefeuillehouder,

Nick Ran

meneer Pol. -Heel kort, voorzitter,

Mark Pol
maar even voor de helderheid. Bij de instelling van het inwonersberaad hebben we met elkaar afgesproken dat we na afloop het proces zouden evalueren. Dat hebben we door een extern bureau laten doen, omdat we merkten dat het onderwerp nogal gepolitiseerd werd de afgelopen periode. Ik begrijp dat u een beetje dunnetjes over deze evaluatie. Wat vanavond voorligt is het vaststellen van het externe evaluatierapport en om dat te verwerken in onze kadernota. Of u het nog een keertje wilt doen of dit leuk vond, ligt helemaal niet voor. Ik begrijp deze interessante discussie, maar kijk even goed naar wat er van u wordt gevraagd. Met die woorden wil ik het onderwerp in stemming brengen.

Nick Ran
Dat gaan we bij deze weer digitaal doen. De uitslag is 11 stemmen voor en 3 stemmen tegen. Daarmee sluiten we agendapunt acht en gaan we over naar agendapunt negen: het raadsvoorstel Landelijke Intocht Sinterklaas.

9 BESPREEKSTUK - Raadsvoorstel Landelijke Intocht Sinterklaas

Nick Ran
Daarbij noteren we dat de heer Hercules de zaal verlaat en niet mee zal stemmen. Hij komt later weer terug. Ik zag een hele hoge hand bij meneer Huisman. Meneer Kooiman, mevrouw Visser. Meneer Huisman. -Ik word blij van dit onderwerp.

Albert Huisman
Voorzitter, Texel wordt gastheer van een prachtig kinderfeest. We kijken het meest uit naar de aankomst van Sint en Skil. Dit is de kans dat Texel kan tonen dat het een eiland is waarop gastvrije mensen wonen. VVD Texel ziet dit kinderfeest met enthousiasme tegemoet. Een investering die zowel aan verbinding als promotie doet. Ik geef eerlijk toe dat ik als Sint en Piet fan al reikhalzend uitkijk naar het Sinterklaasjournaal. De kracht van Texel zit in de sterke samenwerking, van ondernemersverenigingen tot ambtelijk werk. Tenslotte roepen wij, geheel in stijl en vol goede moed, de burgemeester op om te zorgen dat die keten weer glanzen moet. Even zilverpoets erbij, een doekje en een lach voor een ontvangst die Texel waardig is op deze feestelijke dag. We danken het college voor dit mooie plan en laten graag zien dat Texel schitteren kan. -Dank daarvoor. Meneer Kooiman.

Edo Kooiman
Ik ga daar niet meer overheen. Ik stop. -Iemand anders uit de raad?

Nick Ran
Mevrouw Visser. -Zonder te denken dat ik het beter kan.

Anneke Visser-Veltkamp
Beste raads- en collegeleden, lieve Texelaars, dat het bezoek van de Sint dit jaar op Texel begint, klinkt PvdA Pro Texel als muziek in de oren en dat willen wij vanavond graag laten horen. Dit is een mooie kans om op nationale tv te laten zien dat Texel prachtig, gastvrij en gezellig is bovendien. Op Texel zijn de lijntjes kort en werken we graag samen. Dat zal iedere Texelaar kunnen beamen. Met het eilandgevoel en de inzet van velen is Texel veel meer dan de som der delen. Dus kunnen wij een prachtig feest organiseren als Sinterklaas in de Oude Schil aan gaat meren. We kunnen dit als kleine gemeenschap aan en zullen grote steden versteld laten staan. Dat het ook de nodige pepernoten kost beseffen wij. Maar ondanks dat worden wij van dit voorstel erg blij. Wel nog één kleine vraag onzerzijds en dat betreft de evaluatie tussentijds. Wordt om tussentijds overzicht te hebben op de voorraad pepernoten een financieel projectadministratie overwogen?

Nick Ran
Dat is een heldere en logische vraag aan de portefeuillehouder. Ik ben benieuwd of het gaat lukken om in rijm te reageren.

Mark Pol
Ik zit hard te denken wat er rijmt op financiële projectadministratie, voorzitter. Geef mij gratie. Die vraag is terecht. In onze huidige systematiek is het nog niet mogelijk om daar een aparte projectadministratie voor te

maken. We maken wel een aparte kostenplaats, zodat het mogelijk is om te volgen welke middelen we daarop uitgeven. We wens die u daarmee min of meer uitdraagt, heb ik ook om zo goed te kunnen volgen wat we er uiteindelijk aan uitgeven. -Kunnen we daarmee overgaan

Nick Ran
tot stemming? Dat is met 13 aanwezigen, 12 stemmen voor 1 stem tegen aangenomen. De heer Hercules komt weer terug in de zaal. Agendapunt tien is een motie van CDA Texel, D66 Texel, VVD

10 Motie CDA Texel, D66 Texel, VVD Texel en Hart voor Texel: Terugdraaien verhoging toeristenbelasting en indexatie lokale lasten

Nick Ran
en Hart voor Texel: terugdraaien verhoging toeristenbelasting en indexatie lokale lasten. Eén indiener staat klaar. Meneer Rutten.

Niels Rutten
Dank u, voorzitter. Deze motie wilden wij indienen bij de programmarekening, maar die is verdaagd tot september. We hebben toch gemeend hem nu in te dienen omdat, mocht die wel aangenomen worden, het erg lastig zou zijn om deze nog uit te voeren als we het pas in september in stemming zouden brengen. We constaterendat de gemeente dit jaar 3,3 miljoen overhoudt. Dat is niet voor het eerst. We houden vaker een paar miljoen over aan het eind van het jaar. De gevolgen van het ravijnjaar lijken mee te vallen en daarom zien we geen reden meer om de aangekondigde indexatie van de lokale lasten en de verhoging van de toeristenbelasting door te laten gaan. Als we dat geld niet daadwerkelijk uitgeven, is er in onze exploitatie meer geld voor plannen die de gemeentelijke organisatie in een jaar kan uitvoeren. Wij kunnen het niet uitleggen dat we de belastingen verhogen om een positief rekeningresultaat te realiseren. Vandaar deze motie. -Dank. Mevrouw Koot.

Veronne Koot
Dank u wel. Een terechte motie die GroenZwart zeker zal ondersteunen.

Nick Ran
Dank. Ik zie voor de rest geen handen. De portefeuillehouder wil heel graag reageren. Eerst de portefeuillehouder en dan eventueel nog mevrouw Visser. -Dank u wel.

Mark Pol
Ik snap dat dit lastig is met een verdaagde jaarrekening. Ik begrijp dat het een ingewikkeld instrument is om het op deze manier te doen. Zonder te veel op de inhoud in te gaan, is de vraag of dit een financieel verstandige zet is. In de Perspectiefnota hebben we met elkaar besloten om onze ondernemers op het eiland ruim op tijd de tarieven mee te geven en een aantal aan te passen. We merken dat er structureel druk staat op onze begroting de komende jaar. U benoemt nu een incidentele meevaller uit de jaarrekening - en deze komt niet alleen voort uit dingen die meevallen, maar vooral uit vertraagde projecten - als argument om de structurele afspraak die we met elkaar anderhalve maand geleden hebben gemaakt weer helemaal om te gooien. Dat vind ik om meerdere redenen niet zo heel erg verstandig. Eén: het is niet prudent, want het zijn echt incidentele voordelen ten opzichte van structurele middelen. Twee: we roepen elke keer op om onze ondernemers tijdig te informeren. Maar nu wilt u anderhalve maand besluiten om het weer helemaal anders te doen. Ik vind dat helemaal niet in lijn met wat we eerder gedaan hebben. Om die twee reden zou ik de motie willen ontraden.

Nick Ran
Dank. Mevrouw Visser. -Ik heb bij het mobiliteitsprogramma

Anneke Visser-Veltkamp
begrepen dat het heel goed mogelijk is dat de raad genomen raadsbesluiten terugdraait. Maar het lijkt me niet wenselijk om een besluit van nog geen twee maanden oud nu weer terug te draaien. Ik vind dat het niet echt helderheid en een geloofwaardig bestuur oplevert. Ik zal hier niet in meegaan.

Nick Ran
Mevrouw Van de Wetering. -Even over het structurele

Astrid van de Wetering
en incidentele geld. Ik begrijp wat u zegt. Volgend jaar is er weer een begroting. Deze motie spreekt over eenmalig geen indextie toe te passen en volgend jaar misschien weer wel. De structurele middelen die u zegt, worden nu vergeleken met incidentele middelen. Dit is ook incidenteel, net zoals dat het voordeel incidenteel is.

Nick Ran
Reactie van meneer Pol. -Een belastingsverhoging

Mark Pol
leidt tot een structureel effect op de totale begroting en is doorgerekend in het meerjarenperspectief dat u bij de perspectiefnota nog hebt vastgesteld. Dit gaat over een voordeel dat in 2024 is ontstaan, dat nu vrij kan vallen als algemene reserve en is daarmee een incidenteel voordeel. U gebruikt dus een incidenteel voordeel voor een structureel effect. Waarom het college heeft voorgesteld die verhoging door te voeren, was omdat we zagen dat de structurele lasten in onze begroting de komende jaren groter worden. Sterker nog, dat we misschien mogelijk nog een aantal stille lasten hebben waarvan we weten dat we die de komende jaren zullen moeten oplossen. De combinatie van die factoren maakt dat ik het geen verstandig idee vind, even los van wat we hierover anderhalve maand geleden met elkaar hebben vastgesteld. -Dat lokt een reactie

Nick Ran
uit bij meneer Hercules.

Eric Hercules
Voorzitter, mevrouw Van de Wetering van D66 zegt dat we dit maar één keer doen. Als u akkoord bent gegaan met het meerjarenperspectief, betekent dit dat u het dan volgend jaar zou moeten verdubbelen om de meerjarenbegroting te kunnen dekken. Dat is wat u doet. Als je het dan nog een jaar uitstelt, moet u het verdriedubbelen.

Nick Ran
Dat gezegd hebbende, kunnen we overgaan tot stemming. Deze is verworpen met zes tegen acht. Dan schors ik voor één minuut de vergadering. Ga ik even zilverpoets pakken.

11 HAMERSTUK - Tussenrapportage 2025

Mark Pol
Ik heropen de vergadering. Dat brengt ons bij punt elf van onze agenda, een hamerstuk: de tussenrapportage. Inmiddels gewijzigd. Is daarover stemming gewenst. Dat is niet het geval en is met algemene stemmen aanvaard. Dan zijn wij bij punt twaalf op onze agenda:

12 HAMERSTUK - Variantenstudie kustdynamiek Texel Zuidwest

Mark Pol
de variantenstudie kustdynamiek Texel Zuidwest. Is daarover stemming gewenst? Ook dat is niet het geval en met algemene stemmen aanvaard. Wij hebben geen openstaande vragen uit de rondvraag voor zover ik weet. Dat betekent dat wij kunnen overgaan

14 Benoeming en (na stemming) installatie Corry Heijne-Dros als wethouder

Mark Pol

tot de benoeming - na stemming uiteraard - en de installatie van mevrouw Heijne-Dros als wethouder. Als u alsnog wil, zou ik bijna willen zeggen 'na vanavond'. Maar goed, dat wachten we rustig af. Ze is er nog steeds, gelukkig. Ik geef het woord aan mevrouw Van der Werf.

Mariët van der Werf

Dank u wel, voorzitter. Op 5 juni een telefoontje van Mark, onze burgemeester. Cees Hooijschuur is overleden. Voor zover ik het kan bevatten en laten bezinken, is er daarna ook de gedachte: hoe nu verder? Om gelijk te moeten schakelen, hoe dubbel het ook voelt, weer contact opgenomen met onze burgemeester om te vragen wat he protocol hiervoor is. Want hoe vaak gebeurt dit? Met Mark het protocol besproken en als tip gaf hij dat er vaak een oud-wethouder of raadslid deze laatste periode zou kunnen invullen. Een oud wethouder? Hm, mijn gedachten gingen gelijk naar Corry Heijne-Dros. Samen met mijn fractiegenoten Fred en Kees hebben wij Corry besproken, maar ook andere namen kwamen voorbij. Ik voelde mij als een soort dief in de nacht toen ik op een oriënterend gesprek bij Corry langs ging. Zij woont redelijk vrij van de Pontweg, maar toch, op Texel word je altijd wel gezien. Naast het gesprek met Corry hebben we ook gesprekken gehad met andere gegadigden. Fred, Kees en ik hebben na de gesprekken met alle gegadigden samen met het bestuur van Texels Belang unaniem gekozen voor Corry. Ook onze coalitiegenoten PvdA en GroenLinks waren positief. Ons doel was uiterlijk tijdens de laatste raadsvergadering voor het zomerreces de nieuwe wethouder voor te dragen. En dat is gelukt. De redenen dat wij Corry voordragen als wethouder zijn onder andere: Corry heeft ervaring als wethouder, ook al is het 20 jaar geleden. Corrie heeft een brede kennis van zaken die het college, de raads- en commissieleden, maar ook de inwoners van Texel goed van pas kan komen. Maar wat voor Texels Belang zwaar weegt is een juiste vervanger voor Kees. Daarom Corry for president, euh wethouder. De fractie van Texels Belang heeft veel respect voor Corry. Om haar woorden over te nemen: zij zal haar verantwoordelijkheid nemen, net als Cees ook deed. Ook al is de reden verdrietig, wij zijn ervan overtuigd dat wij een goede keus hebben gemaakt en hopen dan ook dat we als coalitie, oppositie en college nog een fijne, goede en mooie resterende raadsperiode met elkaar mogen hebben. En als laatste: Corry, heel veel succes, maar dat zal vast lukken. -Dank u wel.

Mark Pol

We moeten nog stemmen en dan moeten we nog benoemen. Ik begrijp het enthousiasme. De commissie stem- en geloofsbrieven is bij elkaar geweest. Ik wil graag de heer Oosterhof het woord geven om de bevindingen van de commissie toe te lichten.

Fred Oosterhof

Dank u wel, voorzitter. Voorzitter, leden van de raad, de Commissie stem- en geloofsbrieven is op 8 juli om 19.00u bij elkaar gekomen om de geloofsbrieven van mevrouw Corry Heijne-Dros te controleren. De Commissie bestond uit de heer Kooiman, mevrouw Visser en uiteraard de ondersteuning van onze griffier, mevrouw De Porto. Wij kunnen u mededelen dat er geen bijzonderheden zijn geconstateerd. De geloofsbrieven zijn volledig in orde bevonden. Eerlijkheidshalve mogen wij daar aan toevoegen dat dit, gezien de uitgebreide ervaring van mevrouw Heijne-Dros als wethouder en raadslid in het verleden, ook niet anders te verwachten was. Het is dan ook een zeer logische voordracht. Namens de Commissie stem- en geloofsbrieven kan ik u derhalve mededelen dat de geloofsbrieven allemaal in orde zijn bevonden. Dank u wel.

Mark Pol

Ik dank u wel. In de tussentijd zijn de stembriefjes uitgedeeld. U heeft twee opties. U kunt voor de benoeming van mevrouw Heijne-Dros stemmen en dan kruist u dat bolletje aan. Als u tegen bent, kruist u dat andere bolletje aan. Ik zie dat het inmiddels voor een deel al gebeurd is en dat de stemmen worden opgenomen. Dank u wel. Dan nodig ik de hele Commissie stem- en geloofsbrieven uit om de stemming te bekijken. Ik geef de voorzitter van de Commissie het woord. Mijnheer Oosterhof. Dank u wel, voorzitter. Dertien stemmen voor en één wordt ongeldig verklaard omdat die voor op het briefje had geschreven. Zo is het, maar het voelt als unaniem. Mevrouw Heijne, ik wil u uitnodigen om in het midden plaats te nemen. Dan gaan we de belofte afnemen. Ik wil u vragen om allemaal te gaan staan. Ik ga de belofte voorlezen en dan zegt u aan het eind: 'Dat verklaar en beloof ik'. 'Ik verklaar dat ik om tot wethouder benoemd te worden, rechtstreeks noch middellijk, onder welke naam of welk voorwendsel ook, enige gift of gunst heb gegeven of beloofd. Ik verklaar en beloof dat ik, om iets in dit ambt te doen of te laten, rechtstreeks noch middellijk enig geschenk of enige belofte heb aangenomen of zal aannemen. Ik beloof dat ik getrouw zal zijn aan de grondwet, dat ik de wetten zal nakomen en dat ik mijn plichten als wethouder naar eer en geweten zal vervullen.' Dat verklaar en beloof ik. -Van harte gefeliciteerd. Goed, we gaan sluiten, maar niet voordat we

het volgende gezegd hebben. Geachte raadsleden, we hebben een drukke periode achter de rug. Soms zelfs ook een emotionele periode. Een best wel moeilijke periode. Er is door u ongelooflijk hard gewerkt, door het college, door de ambtelijke organisatie om al die besluiten die we vanavond genomen hebben te kunnen nemen. Het is eerder vanavond gememoreerd, want dat ging in een hele prettige sfeer. Ik hoop dat we met die sfeer met elkaar het reces ingaan. Ik gun u allen een heel goed en rustig reces. Neem echt even de tijd, want die laatste maanden richting de verkiezingen zullen weer het een of ander van ons gaan vragen. Ik spreek de hoop en de verwachting uit dat we op deze manier de komende periode, de komende maanden met elkaar verder gaan, ook richting die termijn van maart. Ik dank u allen heel erg, niet alleen voor vanavond. Ik geef nog even het woord aan de nieuwe wethouder. Voordat ik dat doe, dank ik u alvast voor de manier waarop we dit vanavond met elkaar hebben kunnen doen. Wethouder Heijne, gaat uw gang. Voorzitter, dank u wel. Ik zou graag de raadsleden bedanken voor het uitgesproken vertrouwen in mij. Ik zal mijn best doen om dat ook waar te maken. Zoals gezegd is de aanleiding minder leuk en heel triest. Ik zou er heel wat voor over hebben gehad als Cees hier nog gezeten had, maar helaas kan dat niet. Toen ik benaderd werd - Mariëtte heeft het net al gezegd - vond ik dat ik de verantwoording moest nemen om mij beschikbaar te stellen. Cees heeft dat ook twee keer gedaan. Hij is één keer een periode in de raad gaan zitten, terwijl hij op nummer zeventien stond. Hij heeft ook gekozen om het wethouderschap in te vullen, terwijl hij niet de eerste keus was. Ik heb daar een boel respect voor. Ik heb wel eens gedacht: misschien heeft dat iets met onze opvoeding te maken. Toen dacht ik aan de woorden van John F. Kennedy: 'Don't ask what your country can do for you, but what you can do for your country.' Als je dat vrij vertaald zou je kunnen zeggen: 'Als er een beroep op je gedaan wordt en je kan het doen, blijf dan niet aan de kant staan. Neem de handschoen op.' Dat heeft Cees gedaan en zo ben ik ook opgevoed. Ik hoop dat de samenwerking tussen u als raad, college en commissieleden en niet in de laatste plaats onze medewerkers, zo goed mogelijk zal zijn. De raad, het college, de commissieleden en de medewerkers vormen samen team Texel. Des te beter die samenwerking is, des te meer we voor Texel kunnen doen. Daarom zitten we hier. Je zou kunnen zeggen: eenheid in verscheidenheid. Het is mijn streven om dat zo goed mogelijk te doen. Als laatste zou ik nog willen zeggen: ik denk dat als Cees zou weten dat er iemand op zijn stoel komt te zitten wiens roots ook liggen achter De Rugediek, hij dit waarschijnlijk heel mooi gevonden zou hebben. Ik wil net zoals Cees zeggen: voor ons is de weg van Den Burg naar Cocksdorp net zo lang als andersom. Dank u wel. Met die mooie woorden sluit ik de vergadering en nodig ik u van harte uit om nog een glas te drinken met ons in de Lepelaar. Dank u wel.

Gemeente Texel

(Concept / Voorgenomen)

Raadsbesluit

Zaaknummer 3625599

Zienswijze ov-concessie NoordWest Noord-Holland

Doelenboom

Programma

2	Goede bereikbaarheid
2.5	Openbaar vervoer

De raad van de gemeente Texel:

gelezen het advies van burgemeester en wethouders;

gehoord de raadscommissie;

Overwegende

- dat de gemeente Texel werkt aan een goede bereikbaarheid middels een aantrekkelijk openbaar vervoer systeem;
- dat het huidige ontwerp PvE voor de concessie NoordWest Noord-Holland zorgt voor een vermindering van de bereikbaarheid over heel Texel;
- dat we daarom samen met de provincie Noord-Holland in gesprek willen gaan aan de hand van onze zienswijze om op zoek te gaan naar een toekomstbestendig mobiliteitssysteem.

Besluit

1. Het vaststellen van de zienswijze m.b.t. ov-concessie NoordWest Noord-Holland.

Vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 09-07-2025,

De griffier, De voorzitter,

Bijlagen

1. Zienswijze ov-concessie NoordWest Noord-Holland

Gemeente Texel

.txl

Advies

Zaaknummer 3625599

Zienswijze Texel op ontwerp PvE busconcessie NoordWest Noord-Holland

Programma

2	Goede bereikbaarheid
2.5	Openbaar vervoer

Advies

Voorgesteld wordt te besluiten:

1. De concept-zienswijze vast te stellen.
2. De gemeenteraad voor te stellen de zienswijze vast te stellen.

Toelichting

Met dit voorstel stelt u de zienswijze vast die de gemeente Texel heeft opgesteld als reactie op het ontwerp PvE busconcessie NoordWest Noord-Holland. Deze zienswijze is samen met u en diverse stakeholders tot stand gekomen.

Bijlagen

1. Zienswijze busconcessie NoordWest Noord-Holland

Consequenties

Financieel	☐	Inkoop/Aanbesteding	☐	Belanghebbenden	☑
Personeel/Organisatie	☐	Deregulering	☐	Structuurvisie	☑
Juridisch	☑	Majeure risico's	☑		
Beleid	☑	Beheer	☐		

Zienswijze busconcessie NoordWest Noord-Holland

Samenvatting

Op 15 juli 2028 eindigen de busconcessies Haarlem-IJmond en Noord-Holland Noord. De gemeente Texel wil graag samen met de provincie Noord-Holland werken aan goede plannen voor de nieuwe ov-concessie op Texel. Daarom komen we met een zienswijze die oproept om samen te werken om zo de bereikbaarheid op Texel voor inwoners, werknemers en toeristen te vergroten. We geven in deze zienswijze de provincie op hoofdlijnen onze gedachten mee. Zoals besproken tijdens het raadsinformatiemoment op 1 juli ’25 gaan we aan de hand van deze zienswijze de aankomende tijd met de provincie in gesprek over het ontwerp PvE.

Zienswijze busconcessie NoordWest Noord-Holland

Argumenten tot advies

Door het indienen van deze zienswijze beogen we een verbetering van het PvE en daarmee een verhoging van het minimale aanbod waar de toekomstige vervoerder zich aan moet houden. Dit is van belang voor het verbeteren van de bereikbaarheid op het eiland met het openbaar vervoer.

Alternatieven

Indien we geen zienswijze indienen bij de provincie Noord-Holland, lopen we het risico op een verminderde bereikbaarheid van het openbaar vervoer op Texel.

Consequenties van het advies

- **Juridische consequenties**
  Op 15 juli 2028 eindigen de concessies Haarlem-IJmond en Noord-Holland Noord. Op grond van de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000) is het College van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland (GS) bevoegd om concessies voor het openbaar busvervoer in beide concessiegebieden te verlenen.

- **Beleidsmatige consequenties**
  Met het indienen van deze zienswijze stellen we een verbetering voor van de minimale eisen waar de nieuwe vervoerder zich aan moet houden, waardoor we de bereikbaarheid vergroten voor de inwoners, toeristen en werknemers op Texel.

- **Majeure risico's**
  De beperkte tijd voor het opstellen van deze zienswijze is een risico. We hebben dit risico beperkt door in korte tijd met diverse stakeholders af te stemmen en te komen tot een zoveel mogelijk gedragen zienswijze.

  Een aandachtspunt blijft de ruimte die er is nog is om met de provincie het gesprek te voeren over het PvE. Tijdens het raadsinformatiemoment op dinsdag 1 juli '25 heeft de provincie toegezegd dat de ruimte er is; we vertrouwen erop dat dit constructieve gesprekken gaan zijn.

Belanghebbenden

Op maandag 7 juli '25 is de stakeholdersbijeenkomst over het ontwerp PvE. Voor deze bijeenkomst zijn de dorpscommissies, TBO, Texel, TOP, Sigt, TESO en VVV Texel uitgenodigd. Deze input verwerken we zoveel mogelijk in de zienswijze.

Structuurvisie

In de structuurvisie staat benoemd dat inwoners van Texel vinden dat het openbaar vervoer op Texel aantrekkelijker gemaakt moet worden, onder andere door het hebben van busverbindingen tussen de dorpen. Daarnaast wordt in de structuurvisie het opstellen van het Mobiliteitsprogramma Texel 2035 aangehaald. Binnen dit programma gaan we inzetten op het STOMP-principe. In de structuurvisie staat benoemd dat diverse instellingen goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer.

Aanleiding / Voorgeschiedenis / Eerdere besluiten

Het ontwerp PvE is in mei ’25 vastgesteld door het college van GS. Hierin is een Texel-hoofdstuk opgenomen. Middels de zienswijze in de bijlage reageren we op dit ontwerp PvE.

Gemeente Texel

.txl

(Concept / Voorgenomen)

Raadsbesluit

Zaaknummer 3625599

Zienswijze ov-concessie NoordWest Noord-Holland

Doelenboom

Programma

2	Goede bereikbaarheid
2.5	Openbaar vervoer

De raad van de gemeente Texel:

gelezen het advies van burgemeester en wethouders;

gehoord de raadscommissie;

Overwegende

- dat de gemeente Texel werkt aan een goede bereikbaarheid middels een aantrekkelijk openbaar vervoer systeem;
- dat het huidige ontwerp PvE voor de concessie NoordWest Noord-Holland zorgt voor een vermindering van de bereikbaarheid over heel Texel;
- dat we daarom samen met de provincie Noord-Holland in gesprek willen gaan aan de hand van onze zienswijze om op zoek te gaan naar een toekomstbestendig mobiliteitssysteem.

Besluit

1. Het vaststellen van de zienswijze m.b.t. ov-concessie NoordWest Noord-Holland.

Vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 09-07-2025,

De griffier, De voorzitter,

Bijlagen

1. Zienswijze ov-concessie NoordWest Noord-Holland

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

Geachte gedeputeerde Olthof,

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

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

Belangrijkste aandachtspunten en bezwaren

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

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

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

De essentie

1. Betrouwbare lijndienst

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

2. Het perspectief van de reiziger

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

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

3. Het opnemen van extra haltes als eis

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

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

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

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

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

Onze aanvullende denkrichtingen

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

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

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

- **Zet in op kwalitatieve mobiliteitshubs**

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

- **Reizen tussen de haltes**

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

- **Integratie doelgroepenvervoer en flexvervoer**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Conclusie

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

Ondertekening door college van B&W

Gemeente Texel

.txl

Raadsinformatiebrief

Proces zienswijze ov-concessie NoordWest Noord-Holland

Zaaknummer	3625599
Portefeuillehouder	R. van de Belt *
Datum verzending	25 juni 2025

Programma

2	Goede bereikbaarheid
2.5	Openbaar vervoer

Beste raad- en commissieleden,

Op 4 juni ’25 hebben we u middels een raadsinformatiebrief op de hoogte gebracht van de voorbereidingen voor de nieuwe ov-concessie NoordWest Noord-Holland. We hebben onder andere aangegeven aan de slag te gaan met het opstellen van een lokale zienswijze. Deze lokale zienswijze wordt door u vastgesteld tijdens de raadsvergadering op 9 juli ’25.

Proces
Op dit moment zijn we druk met het opstellen van de concept-zienswijze; hieronder treft u een tijdslijn aan van het proces tot indienen van de definitieve zienswijze op vrijdag 11 juli ’25.

- 25/6 College verstuurt de RIB *Proces zienswijze ov-concessie*.
- 25/6 Commissievergadering over mobiliteitsprogramma Texel, inclusief voorstel van PvdA Pro Texel voor een beter openbaar vervoersysteem op Texel.
- 1/7 Raadsinformatiemoment (RIM) onder leiding van de verantwoordelijk wethouder, waarbij ook de gedeputeerde van de provincie Noord Holland aanwezig is, die een toelichting geeft op de voorgenomen ov-concessie NoordWest Noord-Holland. Ruimte voor vragen en uitwisseling van ideeën.
- 1/7 Ter voorbereiding op het RIM delen we die middag de concept-zienswijze op hoofdlijnen met u.
- 7/7 Overleg met stakeholders en de gemeente Texel. Hiervoor worden ook de dorpscommissies uitgenodigd. Ook de provincie is hierbij aanwezig.
- 8/7 Alle tot dit moment opgehaalde informatie wordt verwerkt in een nieuwe concept-zienswijze met een bijhorend raadsbesluit.
- 9/7 Raadsvergadering. Besluitvorming over de in te dienen zienswijze. Eventueel verwerken van de laatste ideeën en amendementen: definitieve zienswijze.
- 11/7 Indienen van de zienswijze bij de provincie Noord-Holland.

Hoogachtend,

Zaaknummer 3625599

burgemeester en wethouders van gemeente Texel,
de secretaris, de burgemeester,

E. Wolfkamp M. Pol

Provincie
Noord-Holland

Concessie NoordWest Noord-Holland

Ontwerp Programma van Eisen

CONSESSI

INHOUD

4 1. Inleiding
4 1.1 Context
4 1.2 Scope concessie 'NoordWest Noord-Holland'
5 1.3 Hoofdopgaven en doelen Concessie
6 1.4 Rol en status ontwerp Programma van Eisen
7 1.5 Leeswijzer

8 2. Vervoeraanbod
8 2.1 Fasering van het aanbod
9 2.2 Ontsluiting van het Concessiegebied
10 2.3 Opbouw van het Lijnennet
12 2.4 Verplichte Verbindingen van en naar Kernen
13 2.5 Verplichte Trajecten
15 2.6 Buurtbuslijnen
16 2.7 Lijnen voor specifieke doelgroepen en bestemmingen
17 2.8 Aanvullende concessiegrensoverschrijdende Lijnen naar Amsterdam
18 2.9 Vervoeraanbod op Texel
19 2.10 Nachtlijnen
20 2.11 Vraagafhankelijk Vervoer
20 2.12 Vervoerplan en Dienstregeling
21 2.13 Aanbod tijdens Vakanties en seizoensgebonden aanbod
22 2.14 Vervoerkundige ontwikkeling gedurende de Concessie

23 3. Infrastructuur
23 3.1 Samenwerking Concessiehouder met partners
23 3.2 Weg- en OV - infrastructuur
24 3.3 Haltes
24 3.4 Laadinfrastructuur
25 3.5 Stallingen, werkplaatsen en pauzevoorzieningen

26 4. Uitvoeringskwaliteit
26 4.1 Vervoergarantie en capaciteit
27 4.2 Rituitval en Vervangend Vervoer
27 4.3 Punctualiteit en Aansluitingen
28 4.4 Overmacht
28 4.5 Compensatieregeling

29 5. Materieel
29 5.1 Algemene eisen Materieel
30 5.2 Comfort en netheid
30 5.3 Toegankelijkheid
31 5.4 Apparatuur
32 5.5 Huisstijl en reclame
32 5.6 Buurtbussen

33 6. Reisinformatie
33 6.1 Algemene informatie
33 6.2 Toegankelijkheid informatie
34 6.3 Lijnennetkaarten
34 6.4 Informatie op Haltes
35 6.5 Informatie in en op Voertuigen
36 6.6 Digitale informatie
36 6.7 Wijzigingen in de Dienstregeling

INHOUD

38 **7. Tarieven en Betaalwijzen**
38 7.1 Betaalsysteem
39 7.2 Tarieven en Reisproducten
39 7.3 Tarievenplan
40 7.4 Toekomstige betaalsystemen

41 **8. Marketing**
41 8.1 Kader
42 8.2 Marketingplan

43 **9. Personeel**
43 9.1 Concessiehouder als werkgever
44 9.2 Eisen aan het Personeel
44 9.3 Social Return
45 9.4 Buurtbuschauffeurs

46 **10. Veiligheid**
46 10.1 Fysieke veiligheid
47 10.2 Verkeersveiligheid
47 10.3 Sociale veiligheid
49 10.4 Sociale Veiligheidsplan
49 10.5 Samenwerking op het gebied van Sociale Veiligheid

50 **11. Duurzaamheid**
50 11.1 Duurzame bedrijfsvoering
50 11.2 Milieuprestaties Materieel
51 11.3 Overgang circulaire economie

52 **12. Consumentenbescherming en Reizigersinspraak**
52 12.1 Klantenservice en klachtenafhandeling
53 12.2 ROCOV en Stakeholderconsultatie
53 12.3 Reizigershandvest

54 **13. Ontwikkeling in samenwerking**
54 13.1 Ontwikkelrol Concessiehouder
55 13.2 Ontwikkelplan
56 13.3 Concessiehouder als Mobiliteitsmakelaar
57 13.4 Overleg Concessieverlener en Concessiehouder

59 **14. Data en monitoring**
59 14.1 Datalevering
60 14.2 Openbaarheid en bescherming van (persoons)gegevens
61 14.3 Monitoring

62 **Bijlagen bij het ontwerp Programma van Eisen**
62 B1 Begrippenlijst
69 B2 Vervoerkundig kader Concessieverlening NoordWest Noord-Holland
79 B3 Vervoerkundige Bijlagen
87 B4 Social Return
90 B5 Protocol sturing

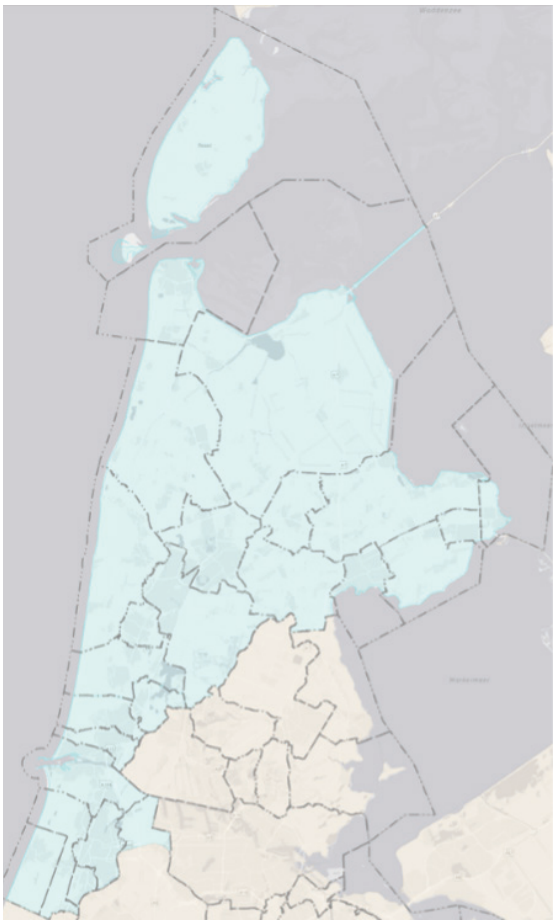
1 INLEIDING

1.1 Context

Op 15 juli 2028 eindigen de concessies Haarlem-IJmond en Noord-Holland Noord. Op grond van de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000) is het College van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland (GS) bevoegd om concessies voor het openbaar busvervoer in beide concessiegebieden te verlenen. Op 9 april 2024 hebben GS besloten om de concessiegebieden na afloop van de huidige concessies samen te voegen tot het concessiegebied NoordWest Noord-Holland (NWNH). Dit ontwerp Programma van Eisen (PvE) bevat in concept de eisen die met ingang van de nieuwe concessie 'NoordWest Noord-Holland' van kracht zullen worden.

1.2 Scope concessie 'NoordWest Noord-Holland'[1]

Sinds 2001 is wettelijk geregeld dat een vervoerder over een concessie[2] moet beschikken om in een regio Openbaar Vervoer aan te mogen bieden. De concessie 'NoordWest Noord-Holland' betreft het exclusieve recht, en tevens de plicht, tot het aanbieden van openbaar busvervoer in het concessiegebied NoordWest Noord-Holland en op een aantal aangewezen Trajecten in aangrenzende concessiegebieden.



Het Concessiegebied NoordWest Noord-Holland.

1 De scope van de Concessie is in de Concessiebeschikking in detail beschreven.
2 Een concessie geeft een vervoerder (de concessiehouder) het alleenrecht op het uitvoeren van het Openbaar Vervoer in een gebied. De grondslag voor de concessieverlening is vastgelegd in de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000), het Besluit personenvervoer 2000 (Bp2000) en de PSO-verordening (Verordening (EG) 1370/2007 over openbaar personenvervoer per spoor en over de weg).

De nieuwe concessie 'NoordWest Noord-Holland' betreft een samenvoeging van de huidige, aan Connexxion verleende concessies Haarlem-IJmond en Noord-Holland Noord die beiden op 15 juli 2028 eindigen. De nieuwe concessie 'NoordWest Noord-Holland' (hierna: de Concessie[3]) start op 16 juli 2028 en eindigt in juli 2043, op het moment waarop de zomervakantie aanvangt in de onderwijsregio Noord. Gunning van de Concessie is voorzien na de zomer van 2026.

1.2.1 Het concessiegebied NoordWest Noord-Holland

Het concessiegebied NoordWest Noord-Holland omvat de volgende gemeenten: Alkmaar, Bergen, Beverwijk, Bloemendaal, Castricum, Den Helder, Dijk en Waard, Drechterland, Enkhuizen, Haarlem, Heemskerk, Heemstede, Heiloo, Hollands Kroon, Hoorn, Koggenland, Medemblik, Opmeer, Schagen, Stede Broec, Texel, Uitgeest, Velsen en Zandvoort. In het Concessiegebied wonen circa 1 miljoen mensen en werken circa 460.000 mensen. Dagelijks stappen er ongeveer 44.000 Reizigers in bij het Openbaar Vervoer. Tot 2040 vindt er in het concessiegebied NoordWest Noord-Holland een aanzienlijke woningbouw ontwikkeling plaats, grotendeels nabij ov-knooppunten. De Provincie wil de bijbehorende groei aan mobiliteit faciliteren met duurzame mobiliteit om bereikbaarheid te borgen en bij te dragen aan klimaatdoelen, energietransitie en verkeersveiligheidsambitie.

De Concessie omvat een aantal Lijnen naar aangrenzende concessiegebieden en een netwerk van 12 Buurtbuslijnen. De Concessiehouder faciliteert deze Buurtbuslijnen, onder meer door de hiervoor benodigde Buurtbussen beschikbaar te stellen.

1.3 Hoofdopgaven en doelen Concessie

De provincie Noord-Holland staat samen met alle organisaties en inwoners voor enorme veranderingen. De bereikbaarheid in Noord-Holland is de afgelopen jaren steeds meer onder druk komen te staan. De Provincie ziet dat de mobiliteitsnetwerken in en tussen steden en Kernen vaak overbelast zijn en voor hinder voor de omgeving zorgen. De groei van het aantal inwoners en de werkgelegenheid zorgt voor meer mobiliteit, meer vraag naar energie en meer vraag naar ruimte en Infrastructuur. Er zijn integrale keuzes voor mobiliteit in relatie tot de verstedelijkingsopgaven in de Provincie nodig om problemen te voorkomen of op te lossen.

Een andere hoofdopgave waar de Provincie voor staat is het verduurzamen van de energieopwekking die ertoe moet leiden dat nieuwe, schone brandstoffen voor iedereen toegankelijk worden. Deze energietransitie is de basis voor schone mobiliteit, maar vraagt ook om Infrastructuur en logistiek voor nieuwe brandstoffen (met name elektrisch en waterstof). Deze grootschalige veranderingen zijn nodig om de klimaatsverandering te remmen en Nederland te beschermen tegen de gevolgen van klimaatverandering. Dit vraagt ook wat van mobiliteit. In het kader van het Klimaatakkoord en het Schone Luchtakkoord heeft de Provincie zich gecommitteerd aan verbeterdoelen. In het Perspectief Mobiliteit brengt de Provincie deze hoofdopgaven bij elkaar te brengen en formuleert zij de beleidsinzet om de ontwikkelingen goed te kunnen faciliteren. Het Perspectief Mobiliteit vormt daarmee ook een liniaal waarlangs de Provincie haar plannen legt om te controleren of de Provincie op de goede weg is.

De Provincie heeft onderdelen uit het Perspectief Mobiliteit nader uitgewerkt in de Visie Publieke Mobiliteit. De Visie Publieke Mobiliteit gaat over alle vervoer waarvoor reizigers niet een eigen vervoermiddel, zoals Auto of fiets, kunnen of willen gebruiken. De ambitie daarbij is dat Publieke Mobiliteit overal in de Provincie goed georganiseerd is. Het regionaal Openbaar Vervoer is een belangrijk onderdeel van Publieke Mobiliteit. De Provincie is wettelijk verantwoordelijk voor het regionaal Openbaar Vervoer in een groot deel van de Provincie. Voor de bruikbaarheid van het regionaal Openbaar Vervoer is het echter van belang dat de gehele (keten)reis van deur tot deur goed werkt, dus ook de Trein, voor- en natransport, deelmobiliteit en regionaal Openbaar Vervoer dat onder verantwoordelijkheid van de Vervoerregio Amsterdam en omliggende provincies valt.

In het Coalitieakkoord_2023_2027_'Verbindend_vooruit geeft de Provincie ten slotte aan dat Openbaar Vervoer belangrijk is voor inwoners in het landelijk én stedelijk gebied. De Provincie zet in op beter en betaalbaar Openbaar Vervoer (ov), onder andere in de kleine Kernen. Daarom wil de Provincie investeren in nieuwe vormen van deelmobiliteit, Openbaar Vervoer en hubs om het overstappen op verschillende vormen van mobiliteit te faciliteren.

3 In dit document zijn gedefinieerde begrippen met een hoofdletter geschreven. De definitie van deze begrippen is te vinden in het document 'Begrippenlijst'.

De Provincie heeft de implicaties van de Visie Publieke Mobiliteit en het coalitieakkoord voor het openbaar busvervoer in het concessiegebied 'NoordWest Noord-Holland' nader geconcretiseerd in een Nota van Uitgangspunten. In de Nota van Uitgangspunten zijn de hoofdlijnen voor de nieuwe concessie 'NoordWest Noord-Holland' vastgelegd. Daarbij onderscheidt de Provincie de volgende manieren waarop het Openbaar Vervoer kan bijdragen aan de hiervoor beschreven hoofdopgaven:

1. Borgen van de bereikbaarheid
2. Bijdragen aan inclusief toegankelijk mobiliteitssysteem (mobiliteitsrechtvaardigheid)
3. Bijdragen aan duurzaam mobiliteitssysteem

De Provincie stelt op basis hiervan als hoofddoel voor de concessie 'NoordWest Noord-Holland':
De Concessie moet de bereikbaarheid van relevante bestemmingen in NoordWest Noord-Holland op een inclusieve, toegankelijke, veilige en duurzame manier borgen in de vorm van een goed ov-aanbod aangevuld met andere vormen van Publieke Mobiliteit.

De Provincie heeft dit hoofddoel vervolgens verder uitgewerkt in de volgende subdoelen (strategieën):

1. De bereikbaarheid van woon-, werk- en onderwijslocaties in NoordWest Noord-Holland is geborgd door het bieden van snelle, directe, frequente en betrouwbare Verbindingen die een volwaardig alternatief zijn voor de Auto.
2. De basisbereikbaarheid van regionale voorzieningen (o.a. ziekenhuizen en winkelgebieden breder dan dagelijkse boodschappen) is geborgd door korte loopafstanden tot ov-haltes vanaf waar ten minste een keer per uur een Bus vertrekt en door korte reistijden vanaf de ov-haltes naar deze voorzieningen.
3. De toegankelijkheid van het Openbaar Vervoer is geborgd door de inzet van toegankelijke Voertuigen, de beschikbaarheid en toegankelijkheid van reisinformatie en de betaalbaarheid van Ritten.
4. De veiligheid van het Openbaar Vervoer is geborgd door een heldere verdeling van taken en verantwoordelijkheid en een goede samenwerking tussen partijen.
5. De duurzaamheid van het Openbaar Vervoer wordt verbeterd door de uitstoot van schadelijke stoffen te beperken en circulaire inkoop.

1.4 Rol en status ontwerp Programma van Eisen

Als nadere uitwerking van de Nota van Uitgangspunten heeft de Provincie dit ontwerp Programma van Eisen voor de (aanbesteding van) de Concessie opgesteld. In het ontwerp Programma van Eisen staan de eisen die de Provincie aan het Openbaar Vervoer en de Concessiehouder10 stelt. Daarnaast moet de Concessiehouder zich vanzelfsprekend aan alle wettelijke bepalingen en regelingen houden die relevant zijn bij de uitvoering van het Openbaar Vervoer. Deze wettelijke bepalingen en regelingen zijn niet in het Programma van Eisen opgenomen.

Dit document betreft een ontwerpversie van het Programma van Eisen. Deze ontwerpversie wordt:

- conform artikel 27 en 27(a) van de Wp2000 voor advies voorgelegd aan het door de Provincie aangewezen Reizigers Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer Noord-Holland, gebiedskamer Haarlem – IJmond en Noord-Holland Noord ("ROCOV");
- voor een reactie voorgelegd aan de Gemeenten in het concessiegebied NoordWest Noord-Holland, vervoerders (in de vorm van een marktconsultatie en een marktraadpleging Sociale Veiligheid), Buurtbusverenigingen en concessieverleners van aangrenzende concessiegebieden (i.c. Vervoerregio Amsterdam en de provincies Zuid-Holland, Friesland en Flevoland). Met deze concessieverleners maakt de Concessieverlener afspraken over de uitvoering van Verbindingen naar en vanuit aangrenzende concessiegebieden, en
- op de website van de Provincie gepubliceerd.

Tot en met 3 juli 2025 is het mogelijk om op deze ontwerpversie te reageren via aanbestedingnwnh@noord-holland.nl. Alle ontvangen adviezen en reacties worden opgenomen en door de Provincie beantwoord in een Nota van Zienswijzen. Hierin geeft de Provincie aan of, en zo ja op welke wijze, adviezen en reacties in de definitieve versie van het Programma van Eisen zijn verwerkt dan wel waarom adviezen en reacties niet zijn overgenomen. De Nota van Zienswijzen wordt tezamen met het definitieve Programma van Eisen als onderdeel van het Bestek gepubliceerd. Andere documenten ten behoeve van de aanbesteding die de Provincie parallel aan het Programma van Eisen opstelt en te zijner tijd onderdeel van het Bestek zullen worden, zijn onder meer:

- **Inschrijvingsleidraad:** een beschrijving van de aanbestedings- en beoordelingsprocedure inclusief de Gunningscriteria en de informatie die Inschrijvers moeten aanleveren.
- **Concessiebesluit:** het besluit tot verlening van de Concessie aan de winnende Inschrijver met daarin de eisen waaraan de Concessiehouder moet voldoen. In het Concessiebesluit zijn bepalingen van meer algemene aard uitgewerkt zoals onderwerp, duur en gebied van de Concessie en procedures voor onder meer Herijking/aanpassing en verlenging van de Concessie.

- **Begrippenlijst:** Bijlage bij het Concessiebesluit waarin de definities van de in de documenten gehanteerde begrippen zijn opgenomen. Bij het ontwerp Programma van Eisen is een ontwerpversie van de Begrippenlijst gevoegd.
- **Financiële bepalingen:** document met de financiële bijdrage die Provincie ter beschikking stelt voor de uitvoering van de Concessie. In dit document is aangegeven aan welke financieel-administratieve voorwaarden de Concessiehouder moet voldoen om voor deze bijdrage in aanmerking te komen en wat de consequenties zijn wanneer de Concessiehouder bepaalde verplichtingen vanuit de Concessie niet nakomt.

1.5 Leeswijzer

Het Programma van Eisen bevat de minimumeisen waaraan de Concessiehouder in ieder geval moet voldoen. De Provincie daagt (potentiële) Inschrijvers echter uit om in het kader van de aanbesteding van de Concessie zoveel mogelijk extra's bovenop deze minimumeisen te bieden om zo de Concessie gegund te krijgen. De wensen van de Provincie met betrekking tot deze extra's, veelal gerelateerd aan de doelen van de Concessie (zie paragraaf 1.3), worden in de Inschrijvingsleidraad nader uitgewerkt in de vorm van Gunningscriteria.

De eisen zelf zijn per (deel)onderwerp beschreven in verschillende hoofdstukken. Elk hoofdstuk start met een toelichtende tekst die op functionele wijze beschrijft wat de Provincie met het betreffende onderwerp wil bereiken. De concrete eisen die hieruit voortvloeien zijn opgenomen in tabellen. Een lezer die alleen op hoofdlijnen wil weten welke eisen de Provincie aan het Openbaar Vervoer en de Concessiehouder stelt, kan zich beperken tot de inleidende teksten. In geval van strijdigheid tussen een inleidende tekst en een eis in een tabel, prevaleert de eis in de tabel.

Indien in dit Programma van Eisen wordt verwezen naar een Bijlage wordt hiermee één van de Bijlagen bij dit Programma van Eisen bedoeld, tenzij dit expliciet anders is vermeld (bijvoorbeeld: een Bijlage bij de Financiële bepalingen).

Tenslotte adviseren wij u om, voordat u begint met lezen aan hoofdstuk 2 (Vervoeraanbod), Bijlage B2 Vervoerkundig kader Concessieverlening NoordWest Noord-Holland te lezen.

2 VERVOERAANBOD

De Concessieverlener heeft in de vastgestelde Visie Publieke Mobiliteit en in de Nota van Uitgangspunten voor de Concessie NoordWest Noord-Holland drie doelen voor de Concessie geformuleerd die in het document Vervoerkundig Kader Concessieverlening NoordWest Noord-Holland (hierna: Vervoerkundige Kader, zie Bijlage B2) vertaald zijn naar vervoerkundige uitgangspunten voor de Concessie waarbij de ontwikkelperspectieven Noord-Holland Noord en Zuid-Kennemerland IJmond richtinggevend zijn geweest. De Concessieverlener verwacht dat de Concessiehouder in zijn Inschrijving en gedurende de looptijd van de Concessie het Vervoerkundige Kader volgt. Dit houdt in dat de Concessiehouder vanaf start van de Concessie de bereikbaarheid van het hele Concessiegebied verbetert door op kansrijke Verbindingen hoogfrequente en snelle Buslijnen aan te bieden en tegelijkertijd de inclusiviteit van het Openbaar Vervoer waarborgt door een netwerk van Lijnen aan te bieden met in stedelijke gebieden korte loopafstanden tot Haltes en bediening van kleine Kernen in het hele Concessiegebied. De Concessiehouder vertaalt het Vervoerkundige Kader naar een eenvoudig te begrijpen netwerk aan lijnen met veel reismogelijkheden tijdens de hele bedieningsperiode. De Concessieverlener verwacht daarbij dat de Concessiehouder gedurende de looptijd van de Concessie aandacht besteedt aan de verschillen tussen regio's binnen het Concessiegebied en in samenwerking met de Concessieverlener en overige Stakeholders, zoals Gemeenten, lokale initiatieven verder ontwikkelt. In dit hoofdstuk beschrijft de Concessieverlener de eisen waaraan het OV-netwerk en de Dienstregeling in ieder geval moeten voldoen.

2.1 Fasering van het aanbod

In het huidige concessiegebied Noord-Holland-Noord is in de zomer van 2024 een nieuwe dienstregeling met ingrijpende wijzigingen in het Lijnennet ingevoerd. Om Reizigers een duurzaam betrouwbaar aanbod aan Openbaar Vervoer te bieden, wil de Concessieverlener de komende jaren geen verdere ingrijpende wijzigingen aan het Lijnennet binnen Noord-Holland-Noord doorvoeren. Daarnaast is bij verschillende recent gestarte concessies gebleken dat een ingroeiperiode in de eerste periode van de Concessie wenselijk is. Daarom heeft de Concessieverlener besloten om een fasering in de ontwikkeling van het Openbaar Vervoer aanbod tijdens de eerste jaren van de Concessie te hanteren, namelijk:

Fase 1: De eerste 12 maanden van de Concessie;

Fase 2: De periode vanaf juli 2029, waarbij een tussentijdse wijziging van de Dienstregeling is toegestaan indien de datum van ingebruikname van het Knooppunt Haarlem Nieuw Zuid niet samenvalt met de ingangsdatum van een Jaardienstregeling.

In de eerste 12 maanden van de Concessie (juli 2028 tot en met juni 2029) mag de Concessiehouder het Lijnennet in principe niet wijzigen ten opzichte van het Lijnennet in het begin van 2028 (met uitzondering van positieve veranderingen in het bestaande netwerk, zoals frequentieverhogingen of langere bedieningstijden). Op die manier wil de Concessieverlener een voor Reizigers stabiele Dienstregeling bij overgang van de concessies borgen.

Vanaf het Dienstregelingjaar 2029 zijn in principe aanpassingen van het Lijnennet in het hele Concessiegebied mogelijk. Eén van de redenen om het Lijnennet aan te passen is het in 2024 genomen besluit om in Haarlem het nieuwe busstation Knooppunt Nieuw Zuid aan te leggen. Verwachting is dat dit Knooppunt in het jaar 2029 in gebruik genomen kan worden. Dat betekent dat op een nog niet bekend moment binnen de eerste twee jaren van de Concessie een nieuwe centrale overstaplocatie binnen de regio Haarlem-IJmond beschikbaar komt.

De Concessieverlener geeft de Concessiehouder de ruimte om al voor oplevering van Knooppunt Nieuw Zuid een gewijzigd Lijnennet in de regio Haarlem en IJmond aan te bieden. Wel biedt Knooppunt Nieuw Zuid mogelijkheden om dit gewijzigde Lijnennet te optimaliseren qua Aansluitingen en eventueel andere Routes van een beperkt aantal lijnen. Daarom is het de Concessiehouder toegestaan om direct na

oplevering van Knooppunt Nieuw Zuid verdere wijzigingen in de Dienstregeling door te voeren, indien de datum van ingebruikname van het Knooppunt Nieuw Zuid niet overeenkomt met de ingangsdatum van een Dienstregelingjaar of de start van de tweede fase in de ontwikkeling van het Openbaar Vervoer aanbod.

Fasering van het aanbod	
2.1.1	De Concessiehouder biedt vanaf 16 juli 2029 een Dienstregeling aan die voldoet aan alle eisen in dit hoofdstuk.
2.1.2	De Concessiehouder biedt vanaf start van de Concessie tot en met 15 juli 2029 een Dienstregeling aan waarbij de Routes van bestaande Lijnen ongewijzigd blijven ten opzichte van en de bedieningstijden en frequenties van bestaande Lijnen minimaal gelijk blijven aan de Dienstregeling voor de eerste zes maanden van het Dienstregelingjaar 2028 voor de huidige concessies Noord-Holland-Noord en Haarlem-IJmond. Het is de Concessiehouder toegestaan om vanaf start van de Concessie en/of het Dienstregelingjaar 2029: Extra Lijnen conform de Lijntypes zoals opgenomen in Tabel 4 aan te bieden in aanvulling op bestaande Lijnen die zijn opgenomen in de Dienstregeling voor de eerste zes maanden van het Dienstregelingjaar 2028, mits bestaande Lijnen ongewijzigd blijven; Hogere frequenties en langere bedieningstijden op bestaande Lijnen aan te bieden, en Vertrektijdstippen op Haltes aan te passen om Aansluitingen te verbeteren.
2.1.3	Het is de Concessiehouder toegestaan om binnen drie maanden na oplevering van Knooppunt Nieuw Zuid de Dienstregeling van het Openbaar Vervoer binnen Haarlem te wijzigen, ook als het tijdstip van wijziging van de Dienstregeling niet overeenkomt met de ingangsdatum van een nieuw Dienstregelingjaar. Indien de Concessiehouder daarbij ook lijnvoering, bedieningstijden en frequenties van Lijnen wil aanpassen, dienen deze aanpassingen in het voorafgaande Vervoerplan vastgesteld te zijn.

2.2 Ontsluiting van het Concessiegebied

De Concessieverlener heeft passend bij het doel om te komen tot een inclusief netwerk aan Openbaar Vervoer de ambitie om minimaal het huidige ontsluitingsniveau van het Concessiegebied te borgen. De eisen aan te bedienen Kernen en afstanden tot Haltes sluiten daarom grotendeels aan bij de huidige situatie. Door voor frequentere lijnen afstanden van maximaal 600 meter tot een Halte toe te staan, biedt de Concessieverlener de Concessiehouder de ruimte om het vervoeraanbod op een Traject beperkt te bundelen om aanbod van hoogfrequente lijnen te faciliteren. Dit levert kortere wachttijden en een hogere betrouwbaarheid op waardoor de bereikbaarheid van het Concessiegebied verbetert; dat wil zeggen, Reizigers kunnen erop vertrouwen dat zij op meer momenten en binnen hetzelfde tijdbestek meer plekken met het Openbaar Vervoer kunnen bereiken. Daarnaast eist de Concessieverlener dat de Concessiehouder inspeelt op ontwikkelingen rondom nieuwbouwlocaties door vroegtijdig voor een passende OV-ontsluiting te zorgen om zo nieuwe bewoners te verleiden om gebruik te maken van het Openbaar Vervoer.

Ontsluiting van het Concessiegebied	
2.2.1	De Concessiehouder ontsluit minimaal 90% van alle adressen in elke Kern en elke Wijk met minimaal het bedieningsniveau van het Openbaar Vervoer zoals opgenomen in Tabel 1 (voor Kernen met minder dan 25.000 inwoners) en Tabel 2 (voor Wijken in Kernen met minimaal 25.000 inwoners). Een adres geldt als ontsloten wanneer de Hemelsbrede afstand van dit adres naar • een Halte van een R-netlijn of Stadsprinter maximaal 600 meter bedraagt, of • een Halte van een Streeksprinter, Wijkverbinder, Basisverbinder, Maatwerkverbinder of Buurtbuslijn maximaal 400 meter bedraagt, of • een van de Treinstations Alkmaar, Haarlem of Hoorn maximaal 1.200 meter bedraagt, of • een Treinstation met een Sprinter-bediening van op één Verbinding minimaal vier Treinen per uur per richting op een werkdag om 12:00 uur, of een Treinstation met een Intercity-bediening* maximaal 800 meter bedraagt, of • een ander Treinstation met een Sprinter-bediening van per Verbinding minder dan vier Treinen per uur en richting op een werkdag om 12:00 uur maximaal 400 meter bedraagt. *Treinstations met een bediening door treindiensten die op het betreffende Traject een Sprinter-functie hebben, waaronder de Treinstation op het Traject tussen Alkmaar en Den Helder en tussen Hoorn en Enkhuizen, gelden niet als Treinstations met een Intercity-bediening.
2.2.2	Indien het vanwege beperkingen van de beschikbare Infrastructuur niet mogelijk is om aan eis 2.2.1 te voldoen, bedient de Concessiehouder in ieder geval alle Haltes in de betreffende Kern of Wijk zoals opgenomen in de Jaardienstregeling 2025[4].

4 De Jaardienstregeling 2025 wordt als achtergrondinformatie bij het ontwerp Programma van Eisen gepubliceerd. Hierop kan niet worden gereageerd.

Ontsluiting van het Concessiegebied	
2.2.3	De Concessiehouder ontsluit elk ziekenhuis in het Concessiegebied met een Lijn met minimaal de frequenties en bedieningstijden van een Basisverbinder die halteert bij een Halte op maximaal 250 meter werkelijke loopafstand naar de hoofdingang van het betreffende ziekenhuis. Bij start van de Concessie betreft dit de volgende ziekenhuizen: • Noordwest Ziekenhuisgroep, locatie Alkmaar • Noordwest Ziekenhuisgroep, locatie Den Helder • Dijklander Ziekenhuis, Hoorn • Beverwijk Rode Kruis Ziekenhuis, Beverwijk • Spaarne Gasthuis, locatie Noord, Haarlem • Spaarne Gasthuis, locatie Zuid, Haarlem
2.2.4	De Concessiehouder ontsluit ten minste 90% van alle adressen van een nieuwbouwlocatie binnen een bestaande Kern met op termijn minimaal 2.000 inwoners en een bevolkingsdichtheid van 1.200 inwoners per km² met ten minste een Basisverbinder en met een maximale Hemelsbrede afstand tot een Halte conform het bepaalde in eis 2.2.1 zodra minimaal 500 bewoners in de betreffende nieuwbouwlocatie gevestigd zijn. Deze eis geldt niet voor nieuwbouwlocaties waarvoor de Concessieverlener heeft vastgesteld dat dit vanwege de beschikbare en geplande Infrastructuur (nog) niet mogelijk is.
2.2.5	De Concessiehouder voldoet aan eis 2.2.1, ook indien er door nieuwbouw binnen bestaande Kernen of Wijken nieuwe Verbindingen en de bediening van andere Haltes nodig zijn. Uitzonderingen hierop zijn mogelijk indien de Concessieverlener anders bepaalt, bijvoorbeeld omdat de ontsluiting van de betreffende nieuwbouwlocatie vanwege de ruimtelijke inrichting beperkte meerwaarde biedt voor bestaande en potentiële Reizigers.

Kern met aantal inwoners	Treinstation in de betreffende Kern	Minimumbedieningsniveau om te voldoen aan eis 2.2.1 conform Lijntype*	Verbinding met minimaal
1.250-2.499	Niet aanwezig	Maatwerkverbinder	Een A- of B-Knooppunt
2.500-4.999	Niet aanwezig	Basisverbinder**	Een A-Knooppunt
5.000-24.999	Niet aanwezig	Streeksprinter	Een A-Knooppunt
1.250-24.999	Aanwezig	Basisverbinder**	Een A- of B-Knooppunt

Tabel 1: Minimumbedieningsniveau in Kernen met minder dan 25.000 inwoners zoals opgenomen in Bijlage 3.7.

* Het is de Concessiehouder toegestaan om aan het minimumbedieningsniveau per Kern te voldoen door (voor de hele of een deel van de bedieningsperiode) Lijnen van andere Lijntypes aan te bieden, mits de betreffende Lijn voldoet aan de minimale frequenties en bedieningstijden van het in de tabel opgenomen Lijntype. Het is de Concessiehouder daarnaast toegestaan om Vraagafhankelijk Vervoer aan te bieden in aanvulling op de vereiste Lijnen.

** Voor Kernen in deze categorieën die in de Jaardienstregeling 2025 uitsluitend of gedeeltelijk met Buurtbuslijnen en/of Overige lijnen ontsloten worden, volstaat het bedieningsniveau zoals opgenomen in de Jaardienstregeling van 2025. De Concessieverlener beschouwt daarbij de in de Jaardienstregeling 2025 opgenomen Lijn 153 (Schagen-Winkel-Nieuw Niedorp) als Overige lijn en niet als Maatwerkverbinder. Voor de Kernen die door deze Lijn bediend worden, volstaat de in eisen 2.6.1 en 2.7.2 opgenomen bedieningsverplichting.

Minimaal aantal inwoners en bevolkingsdichtheid	In Kern met aantal inwoners	Minimumbedieningsniveau om te voldoen aan eis 1.1.2 conform Lijntype
Wijk met minimaal 2.000 inwoners en minimaal 1.200 inwoners per km/2 of Buurt met minimaal 5.000 inwoners per km/2	25.000-49.999	Basisverbinder
	50.000 of meer	Wijkverbinder

Tabel 2: Minimumbedieningsniveau per Wijk in Kernen met minimaal 25.000 inwoners zoals opgenomen in Bijlage 3.7.

* Het is de Concessiehouder toegestaan om aan het minimumbedieningsniveau per Kern te voldoen door (voor de hele of een deel van de bedieningsperiode) Lijnen van andere Lijntypes aan te bieden, mits de betreffende Lijn voldoet aan de minimale frequenties en bedieningstijden van het in de tabel opgenomen Lijntype.

2.3 Opbouw van het Lijnennet

De Concessieverlener streeft naar een samenhangend Lijnennet dat voor Reizigers eenvoudig te begrijpen is. Een van de speerpunten daarbij is de consistente integratie van het Lijnennet met het Openbaar Vervoer van overige concessiehouders (per Trein, Bus en Veer). De Concessiehouder werkt zijn aanbod dusdanig uit dat het Openbaar Vervoer van alle in de regio aanwezige concessiehouders voor Reizigers een samenhangend geheel vormt door parallelliteit te voorkomen en goede Aansluitingen te bieden. In aansluiting met de doelen van de Concessie en de in de Visie Publieke Mobiliteit opgenomen lijnformules (Plusnet en Basisnet) onderscheidt de Concessieverlener binnen het Lijnennet de volgende Lijntypes:

- In het landelijke gebied bieden Streeksprinters snelle en frequente Verbindingen tussen grotere Kernen (>5.000 inwoners) en het centrum van steden. Kleinere Kernen (>2.500 inwoners) worden ontsloten met Basis-

verbinders waar de focus op beschikbaarheid tijdens de hele bedieningsperiode ligt. In overige te ontsluiten Kernen (>1.250 inwoners) zorgen Maatwerkverbinders ervoor dat het huidige bedieningsniveau met Openbaar Vervoer geborgd blijft. Alle Lijnen takken op voor Reizigers zinvolle plekken aan op het treinnetwerk en overige relevante lijnen zoals de Buslijn van Alkmaar via Den Oever naar Leeuwarden.
- In het stedelijke gebied bieden R-netlijnen en Stadsprinters snelle en hoogfrequente Verbindingen vanuit Wijken met een zeer hoge bevolkingsdichtheid (uitgangspunt 6.000 inwoners per km2) en nabijgelegen grote Kernen naar centrale bestemmingen. In aanvulling op Stadsprinters en in Wijken waar geen Stadsprinters aanwezig zijn, zorgen Wijkverbinders voor korte loopafstanden naar Haltes.

Het aanbod aan Openbaar Vervoer wordt verder aangevuld met de bestaande Buurtbuslijnen (paragraaf 2.6), Overige lijnen gericht op specifieke doelgroepen zoals scholieren (paragraaf 2.7), en Nachtlijnen (paragraaf 2.9). Ten slotte gelden voor Texel specifieke bedieningseisen (paragraaf 2.11).

De Concessieverlener verwacht dat de Concessiehouder op basis van de gedefinieerde Lijntypes en hun functies in het Concessiegebied een voor Reizigers navolgbaar Lijnennet met een betrouwbaar aanbod met zo weinig mogelijk wijzigingen in Routes en beschikbaarheid over de hele dag aanbiedt. Dit houdt in dat de Concessieverlener zo veel mogelijk aanbod biedt op de Lijnen die de hele dag beschikbaar zijn en Overige lijnen, zoals Lijnen met een beperkte bedieningsperiode alleen in uitzonderlijke gevallen aanbiedt.

Eisen aan Lijntypes	
2.3.1	De Concessiehouder biedt ten minste tijdens de bedieningsperioden zoals opgenomen in Tabel 3 een samenhangend netwerk van R-netlijnen, Stadsprinters, Streeksprinters, Wijkverbinders, Basisverbinders, Maatwerkverbinders, Buurtbuslijnen en Overige lijnen aan. Daarbij zorgt de Concessiehouder ervoor dat per Lijn en richting de eerste Rit nooit eerder vanaf de Beginhalte vertrekt dan het begintijdstip en de laatste Rit nooit eerder op de Eindhalteaankomt dan het eindtijdstip van de in Tabel 3 aangegeven periodes.
2.3.2	Het is de Concessiehouder toegestaan om Lijnen van verschillende Lijntypes, niet zijnde R-netlijnen en Stadsprinters, te combineren en voor deze gecombineerde Lijn hetzelfde Lijnnummer te gebruiken (zoals een Streeksprinter en een Wijkverbinder), mits de Concessiehouder ten genoegen van de Concessieverlener kan aantonen dat dit voordelen voor (potentiële) Reizigers biedt.
2.3.3	In afwijking van eis 2.3.2 is het de Concessiehouder toegestaan om Lijnen behorend tot de Lijntypes R-netlijn en Stadsprinter op hun Eindhalte te koppelen aan een Lijn van een ander Lijntype en de gehele Lijn als respectievelijk R-netlijn of Stadsprinter te exploiteren, indien de gecombineerde Lijn op minimaal 85% van het gehele Traject van de gekoppelde Lijn voldoet aan de eisen aan de frequenties van respectievelijk een R-netlijn of Stadsprinter en mits de Concessiehouder ten genoegen van de Concessieverlener kan aantonen dat dit voordelen voor (potentiële) Reizigers biedt. Voor de Concessiehouder op een deel van het Traject van de gekoppelde Lijn niet voldoet aan de minimumeisen ten aanzien van frequenties en bedieningstijden die gelden voor een R-net-lijn of Stadsprinter, geldt voor het door dit deel van het Traject bediende gebied geldt 400 meter als maximaal toegestane Hemelsbrede afstand tot Haltes zoals aangegeven in eis 2.2.1.
2.3.4	Het is de Concessiehouder niet toegestaan om Lijnen van het Lijntype R-netlijnen en Stadsprinter aan te bieden die Routevarianten en/of Trajecten met een alternerende bediening (waaronder in twee richtingen bediende lusroutes) hebben, tenzij de Concessieverlener in het kader van de Dienstregelingsprocedure (Bijlage 3.1) anders bepaalt.
2.3.5	Het is de Concessiehouder niet toegestaan om aan de eisen ten aanzien van de ontsluiting van het Concessiegebied te voldoen door een Traject maar in één richting te bedienen, tenzij minimaal 80% van het betreffende Traject in de Jaardienstregeling 2025 ook uitsluitend in één richting bediend wordt.
2.3.6	Het is de Concessiehouder niet toegestaan om R-netlijnen en Stadsprinters aan te bieden die Trajecten langer dan 2.000 meter (gemeten over het midden van de weg) maar in één richting te bedienen.
2.3.7	De Concessiehouder biedt op alle R-netlijnen, Stadsprinters, Streeksprinters, Wijkverbinders en Basisverbinders minimaal de frequenties zoals opgenomen in Tabel 4.
2.3.8	In aanvulling op eis 2.3.7 biedt de Concessiehouder op elke Maatwerkverbinder per te bedienen Kern, per dag van de week en per rijrichting, minimaal 90% van het aantal Ritten uit de Jaardienstregeling 2025, waarbij het aantal Ritten naar boven wordt afgerond. Ter illustratie: de Concessiehouder biedt in een Kern waarvoor een Maatwerkverbinder is voorgeschreven en waar in de Jaardienstregeling 2025 een Lijn is opgenomen met 14 Ritten in een rijrichting minimaal 13 (0,9*14=12,6) Ritten op een werkdag in deze rijrichting aan.
2.3.9	De Concessiehouder zorgt dat het interval tussen opeenvolgende Ritten van Lijnen tijdens bedieningsperiodes waarin voor deze Lijnen een minimale frequentie-eis van één keer per uur of lager of geen minimale frequentie-eis geldt, maximaal 60 minuten bedraagt, uitgezonderd kleine afwijkingen vanwege andere rijtijden in beide richtingen. Deze eis geldt ook voor Maatwerkverbinders, maar niet voor Overige lijnen en Nachtlijnen.
2.3.10	De Concessiehouder hanteert een lijnnummering die bijdraagt aan de begrijpelijkheid van zijn aanbod aan Openbaar Vervoer en in ieder geval voldoet aan de volgende uitgangspunten: • R-netlijnen hebben een driecijferig Lijnnummer, beginnend met een 3; • Nachtlijnen hebben een Lijnnummer beginnend met een N gevolgd door twee cijfers; • Alle andere Lijnen hebben een logische nummering gebaseerd op een systematiek per Lijntype en/of regio.

		R-netlijn / Stadsprinter	Wijkverbinder/Streeksprinter/ Basisverbinder
Werkdag	Overdag	6:00-20:00 (waarvan Spits: 7:00-9:00 en 16:00-18:00)	6:00-19:00
	Avond	20:00-00:00	19:00-23:00
Zaterdag	Overdag	7:00-20:00	7:00-19:00
	Avond	20:00-00:00	19:00-23:00
Zondag	Overdag	8:00-20:00	8:00-19:00
	Avond	20:00-00:00	19:00-23:00

Tabel 3: Bedieningsperioden per Lijntype.

		R-netlijn	Stadsprinter	Wijk-verbinder	Streek-sprinter	Basis-verbinder
Werkdag	Spits	6	4	2	2	1
	Overdag	4	4	2	2	1
	Avond	2	2	1	1	1
Zaterdag	Overdag	4	4	2	1	1
	Avond	2	2	1	1	1
Zondag	Overdag	2	2	1	1	1
	Avond	2	2	1	1	1

Tabel 4: Minimale frequenties per Lijntype en bedieningsperiode in Ritten per uur en richting.

2.4 Verplichte Verbindingen van en naar Kernen

Om de integraliteit van het Lijnennet onderling en met het overige Openbaar Vervoer te borgen, stelt de Concessieverlener eisen aan verplichte Verbindingen per Kern. Uitgangspunt is daarbij dat vanuit elke Kern in ieder geval een Verbinding zonder overstap met een Treinstation wordt geboden en waar kansrijk en rechtstreekse Verbinding met het centrum van een stad wordt geboden.

Verbindingen van en naar Kernen	
2.4.1	De Concessiehouder bedient elke Kern met minimaal 2.500 en maximaal 24.999 inwoners zonder Treinstation conform Tabel 1 met een Lijn die de betreffende Kern met een A-Knooppunt verbindt. Als A-Knooppunten gelden bij start van de Concessie de volgende Treinstations en Haltes (zie ook Bijlage 3.6): • Alkmaar station • Beverwijk station • Bovenkarspel-Grootebroek station • Den Helder station • Haarlem station • Heemstede-Aerdenhout station • Hoorn station • Schagen station • Haarlem, Delftplein Vanaf het moment van oplevering geldt Haarlem Nieuw-Zuid eveneens als A-Knooppunt. Vanaf het moment dat het Treinstation Heerhugowaard op alle dagen van de week binnen minimaal de bedieningsperiode overdag (zoals opgenomen in Tabel 3) met vier Intercity's per uur van en naar Amsterdam bediend wordt, geldt ook het Treinstation Heerhugowaard als A-Knooppunt.
2.4.2	De Concessiehouder bedient elke Kern met minimaal 1.250 en maximaal 2.499 inwoners zonder Treinstation en elke Kern met minimaal 1.250 en maximaal 24.999 inwoners met Treinstation conform Tabel 1 met een Lijn die de betreffende Kern met een A- of B-Knooppunt verbindt. Als B-Knooppunten gelden bij start van de Concessie alle Treinstations gelegen in het Concessiegebied die niet in eis 2.4.1 als A-Knooppunt worden genoemd (zie voor een overzicht Bijlage 3.6).
2.4.3	De Concessiehouder bedient minimaal elke Wijk met minimaal 2.000 inwoners en een dichtheid van minimaal 1.200 inwoners per km2 en elke Buurt met een bevolkingsdichtheid van minimaal 5.000 inwoners km2 binnen een Wijk met minder dan 2.000 inwoners en een dichtheid van minder dan 1.200 inwoners per km2 conform Tabel 2 met een Lijn die de betreffende Wijk of Buurt met een A-Knooppunt verbindt zoals opgenomen in eis 2.4.1.

2.5 Verplichte Trajecten

In aanvulling op de verplichte Verbindingen per Kern schrijft de Concessieverlener op een aantal Trajecten een bediening met een specifiek Lijntype voor. Allereerst gaat het om het continueren van huidige R-net trajecten op basis van de huidige frequenties en bedieningstijden waarbij de Concessiehouder de keuze heeft om deze Trajecten in de R-net huisstijl of in een nieuwe huisstijl voor het Lijntype Stadsprinter uitvoert.

Daarnaast zijn verplichte Trajecten voor Stadsprinters gedefinieerd op Verbindingen tussen Wijken met een zeer hoge bevolkingsdichtheid (minimaal 6.000 inwoners per km²) en op Verbindingen tussen stedelijke gebieden waar in de Jaardienstregeling 2025 al sprake is van een hoogfrequent aanbod (zoals tussen Zandvoort aan Zee en Haarlem). Op de Verbinding tussen Alkmaar en Heerhugowaard wil de Concessieverlener een kwaliteitsimpuls bieden door een Stadsprinter voor te schrijven die tussen Alkmaar en Heerhugowaard Rivierenwijk de huidige Route van lijn 160 of 162 volgt en een groot deel van de Wijken in Heerhugowaard ontsluit.

Voor overige Lijntypes is een beperkt aantal verplichte Trajecten gedefinieerd om de integraliteit van het Lijnennet te borgen. Kernen of Wijken met bijvoorbeeld Verbindingen naar meerdere Treinstations kunnen zo vertrouwen op de continuïteit van het huidige bedieningsniveau. De lijst verplichte Trajecten in eis 2.5.4 is daarom geen volledig overzicht van alle verplichte Verbindingen voor Maatwerkverbinders, Basisverbinders, Wijkverbinders en Streeksprinters, maar dient alleen ter aanvulling van de in paragraaf 2.4 geëiste Verbindingen.

Verplichte Trajecten

2.5.1	De Concessiehouder biedt op de volgende Trajecten ten minste een Lijn aan die voldoet aan de eisen ten aanzien van frequenties en bedieningstijden die gelden voor een R-netlijn. De Concessiehouder voert deze Lijnen uit volgens de Productformule R-net of een Productformule voor Stadsprinters:

Traject	Lijnnummer Jaardienstregeling 2025
Haarlem Station – Delftplein – Santpoort – Driehuis Westerveld – IJmuiden Dennekoplaan	385
Amsterdam Sloterdijk – Westpoort – Pont Buitenhuizen – Velsen Zuid – IJmuiden Dennekoplaan* (– IJmuiden aan Zee)**	382

* Het is de Concessiehouder toegestaan om de Lijn in de bedieningsperiode zaterdag overdag conform de minimumfrequenties die geldt voor het Lijntype Stadsprinter te exploiteren.
** De Concessiehouder bedient het Traject tussen IJmuiden Dennekoplaan en IJmuiden aan Zee conform het bedieningsniveau (frequenties en bedieningstijden) zoals opgenomen in de Jaardienstregeling 2025.

2.5.2	De Concessiehouder biedt op de volgende Trajecten ten minste één Stadsprinter aan: • Alkmaar Station – Kanaalkade – Nieuwe Schermerweg – Heerhugowaard • Heemskerk Centrum – Beverwijk Station • Beverwijk Station – Velserbroek Centrum – Haarlem Delftplein • Amsterdam Elandsgracht – Halfweg-Zwanenburg Station – Haarlem Spaarnwoude Station – Haarlem Nieuw Zuid • Zandvoort aan Zee busstation – Heemstede-Aerdenhout Station – Haarlem Nieuw-Zuid • Haarlem Nieuw Zuid – Schalkwijk Centrum via Europawijk, Laan van Angers • Haarlem Nieuw Zuid – Schalkwijk Centrum via Meerwijk, Bernadottelaan
2.5.3	Voor de Stadsprinter op het Traject Alkmaar Station – Heerhugowaard zoals opgenomen in eis 2.5.2 geldt aanvullend dat de Concessiehouder de Route binnen Heerhugowaard mag bepalen, mits de Route voldoet aan de volgende criteria: • De Stadsprinter biedt een Verbinding tussen knooppunt N242/N508 en de Wijk Rivierenwijk in Heerhugowaard waarbij gebruikgemaakt wordt van óf de Middenweg óf de Oosttangent, en • Minimaal 90% van alle adressen in ten minste één van de Wijken Heemradenwijk, Schilderswijk en De Draai in Heerhugowaard hebben een maximale Hemelsbrede afstand van 600 meter naar een Halte van de Stadsprinter.

Verplichte Trajecten

2.5.4 De Concessiehouder biedt ter invulling van of in aanvulling op eisen 2.4.1 tot en met 2.4.3 op de volgende Trajecten minimaal een Lijn conform het Lijntype zoals opgenomen in onderstaande tabel aan:

Traject	**Lijntype (minimum)**
Alkmaar station – Akersloot – Uitgeest station	Basisverbinder
Alkmaar station – Heiloo - Limmen – Castricum station	Basisverbinder
Alkmaar station – Stompetoren - Schermerhoorn – Noordbeemster – Purmerend tramplein	Streeksprinter
Alkmaar station – Warmenhuizen – Tuitjenhorn – Dirkshorn – Schagen station	Streeksprinter (Alkmaar – Tuitjenhorn) en Maatwerkverbinder (Tuitjenhorn – Schagen)
Anna Paulowna station – Breezand – Den Oever busstation	Maatwerkverbinder
Den Helder station – Den Helder Zuid station – Julianadorp – Schagen station	Streeksprinter (Den Helder station – Julianadorp) en Basisverbinder (Julianadorp – Schagen)
Den Helder station – Hippolytushoef – Den Oever – Middenmeer – Abbekerk busstation – (A7) – Hoorn station	Basisverbinder
Heemskerk centrum – Uitgeest station	Wijkverbinder
Heemskerk centrum – Castricum station	Wijkverbinder
Hoorn station – (A7) – Abbekerk busstation – Medemblik busstation	Streeksprinter
Hoorn station – Berkhout – De Goorn – Avenhorn – Noordbeemster, Oosthuizerweg	Streeksprinter
IJmuiden, Rotonde Stadspark – Driehuis, Waterloolaan – Velserbroek, centrum	Wijkverbinder
Vogelenzang, Henk Lensenlaan – Bennebroek – De Glip – Heemstede – Heemstede-Aerdenhout, station / Haarlem Nieuw Zuid*	Wijkverbinder
Wijk aan Zee – Beverwijk, station	Wijkverbinder
Zandvoort aan Zee – Bloemendaal aan Zee – Overveen – Haarlem Nieuw Zuid	Wijkverbinder

* Het is de Concessiehouder toegestaan om deze Lijn in afwijking van de frequentie-eisen die aan een Wijkverbinder gesteld worden te splitsen in twee Lijnen met een frequentie van ten minste 1x per uur per richting om een Verbinding met beide mogelijke Eindhaltes (Heemstede-Aerdenhout en Haarlem Nieuw Zuid) aan te bieden op momenten wanneer de Lijn een frequentie van ten minste 2x per uur per richting heeft.

2.6 Buurtbuslijnen

Buurtbuslijnen bieden in veel Kernen met name in het landelijke gebied en in Wijken met lagere dichtheden een betrouwbaar aanbod aan Openbaar Vervoer, dat bijdraagt aan de inclusiviteit van het Lijnennet. De Concessieverlener zet zich er daarom voor in dat de huidige Buurtbuslijnen gecontinueerd worden. Daarnaast onderzoekt de Concessieverlener of uitbreiding van het netwerk van Buurtbuslijnen op hiervoor geschikte plekken gewenst en mogelijk is.

De Concessieverlener verwacht dat de Concessiehouder Buurtbusverenigingen proactief ondersteunt en de Buurtbuslijnen in zijn netwerk van Openbaar Vervoer opneemt. De Concessiehouder mag Buurtbuslijnen daarbij onder voorwaarden gebruiken om aan bedieningseisen voor Kernen en Wijken te voldoen. Tegelijkertijd verwacht de Concessieverlener dat de Concessiehouder alternatieven aanbiedt indien continuering van een Buurtbuslijn op enig moment niet langer mogelijk blijkt.

Buurtbuslijnen

2.6.1 De Concessiehouder faciliteert de door de Concessieverlener goedgekeurde Buurtbuslijnen en neemt deze op in zijn Lijnennet. Bij de start van de Concessie betreft dit de volgende Buurtbuslijnen:

Traject	Lijnnr.
Schagen – 't Veld – Zijdewind - Waarland	406
Heerhugowaard – Noord- en Zuid-Scharwoude – Broek op Langedijk - Heerhugowaard	407
Egmond aan Zee – Egmond Binnen - Heiloo	408
Heerhugowaard – Ursem - Obdam	409
Egmond aan Zee - Bergen aan Zee – Bergen - Schoorl – Groet - Camperduin	410
Schagen – Sint Maartensvlotbrug – Burgerbrug - Tuitjenhorn	411
Hoorn – Schellinkhout - Wijdenes – Hem – Venhuizen – Hoogkarspel – Lutjebroek – Grootebroek - Bovenkarspel	412
Hoorn – Oosterblokker - Westwoud – Oostwoud - Wervershoof - Medemblik	415
Schagen – Zijpe – Anna Paulowna – Wieringerwaard – Wieringerwerf - Kreileroord	416
Schagen – Barsingerhorn – Winkel – Nieuwe Niedorp – Hoogwoud – Opmeer - Obdam	417
Enkhuizen – Bovenkarspel – Andijk	438
Haarlem Ramplaankwartier – Overveen – Bloemendaal – Santpoort Zuid – Haarlem Delftplein/ Spaarne Gasthuis Noord	481

2.6.2 Het is de Concessiehouder toegestaan om in zijn Vervoerplan voorstellen te doen voor wijzigingen in de lijnvoering van een Buurtbuslijn, bijvoorbeeld om te voorkomen dat door veranderingen in de lijnvoering van andere Lijnen parallelliteit met een bestaande Buurtbuslijn ontstaat, mits deze voorstellen niet leiden tot een verminderde bediening van Kernen die volgens de Jaardienstregeling 2025 door de betreffende Buurtbuslijn worden aangedaan. De Concessieverlener bepaalt na overleg met de betreffende Buurtbusvereniging en de Concessiehouder of deze voorstellen al dan niet worden goedgekeurd en mogen worden geïmplementeerd.

2.6.3 Al dan niet op verzoek van een (nieuwe) Buurtbusvereniging kan de Concessieverlener, na overleg met betrokken gemeente(n) en de Concessiehouder, besluiten om de in eis 2.6.1 genoemde Buurtbuslijnen uit te breiden of te beëindigen dan wel hier Buurtbuslijnen aan toe te voegen. De Concessiehouder verleent hieraan zijn medewerking.

2.6.4 Het is de Concessiehouder niet toegestaan nieuwe Buurtbuslijnen te initiëren en/of Buurtbuslijnen te beëindigen zonder voorafgaande toestemming van de Concessieverlener.

2.6.5 Het is de Concessiehouder toegestaan om Buurtbuslijnen als alternatief voor de in Tabel 1 genoemde Lijntypes te gebruiken om te voldoen aan de eisen ten aanzien van de ontsluiting van Kernen en Wijken (paragraaf 2.2).

Het is de Concessiehouder daarnaast toegestaan om Buurtbuslijnen als alternatief voor de in Tabel 1 genoemde Lijntypes te gebruiken om te voldoen aan de eisen ten aanzien van het verplichte bedieningsniveau per Kern (eisen 2.4.1 tot en met 2.4.3) te voldoen, mits de betreffende Kern in de Jaardienstregeling 2025 uitsluitend met Buurtbuslijnen en/of Overige lijnen bediend wordt. De Concessiehouder beschouwt daarbij de in de Jaardienstregeling 2025 opgenomen lijn 153 (Schagen-Winkel-Nieuw Niedorp) als Overige lijn.

Ter illustratie: In Kernen die bediend worden door een Buurtbuslijn en (een) andere Lijn(en), niet zijnde een Overige lijn, geldt dus dat een bediening met een Buurtbuslijn niet volstaat en wordt het verplichte bedieningsniveau met een Maatwerkverbinder bepaald op basis van het bedieningsniveau van de betreffende andere Lijn(en) zoals opgenomen in de Jaardienstregeling 2025.

Buurtbuslijnen	
2.6.6	In afwijking van eis 2.6.5 is het de Concessiehouder toegestaan om met Buurtbuslijnen die de Concessieverlener na start van de Concessie heeft goedgekeurd en die Lijnen die opgenomen zijn in de Jaardienstregeling 2025 vervangen, te voldoen aan de eisen in paragraaf 2.2 en de eisen 2.4.1 tot en met 2.4.3.
2.6.7	Ingeval de Concessiehouder gebruikmaakt van Buurtbuslijnen om aan de eisen ten aanzien van de bediening van Kernen zoals opgenomen in Tabel 1 te voldoen, voorkomt de Concessiehouder eventuele Rituitval door een tekort aan vrijwillige chauffeurs bij de betreffende Buurtbusvereniging door eigen Personeel in te zetten.
2.6.8	Indien een Buurtbuslijn tijdens de looptijd van de Concessie wordt stopgezet, biedt de Concessiehouder voor alle door deze Buurtbuslijn bediende Kernen waarvoor op grond van Tabel 1 een bedieningsplicht geldt een qua aantallen Ritten en geboden Verbindingen gelijkwaardig alternatief, ook als de Concessiehouder reeds met andere Lijnen aan de eisen ten aanzien van de bediening van de betreffende Kernen voldoet. De Concessieverlener behoudt zich het recht voor om de eisen ten aanzien van de bediening van de betreffende Kern te verlagen ten opzichte van het bepaalde in Tabel 1.
2.6.9	De Concessiehouder ondersteunt elke Buurtbusvereniging in het Concessiegebied bij het jaarlijks opstellen van de Dienstregeling voor de betreffende Buurtbuslijn(en) inclusief Route en halteplaatsen, alsmede bij het maken van inzetroosters (zie ook eis 9.4.1). De Concessiehouder stemt zijn Dienstregeling tijdig af met de Buurtbusverenigingen, opdat zij tijdig advies kunnen uitbrengen over eventuele wijzigingen in de Dienstregeling die hun Buurtbuslijn(en) raken.
2.6.10	In geval van geschillen tussen de Concessiehouder en een Buurtbusvereniging treden de Concessiehouder, de Concessieverlener en de desbetreffende Buurtbusvereniging in overleg. Wanneer dit overleg niet tot overeenstemming leidt, neemt de Concessieverlener de eindbeslissing over het geschil.

2.7 Lijnen voor specifieke doelgroepen en bestemmingen

In aanvulling op reguliere Lijnen (dat wil zeggen, Lijnen zoals beschreven in de paragrafen 2.3 tot en met 2.6) biedt de Concessiehouder in ieder geval een aantal vaste Ritten op Verbindingen die gericht zijn op specifieke doelgroepen. De Concessieverlener verwacht dat de Concessiehouder bij het opstellen van de Dienstregeling de belangen van de betreffende doelgroepen behartigt en waar relevant afspraken maakt met de betreffende instellingen (scholen, werkgevers, etc.). De Concessieverlener heeft daarbij als ambitie dat deze Lijnen op termijn waar mogelijk geïntegreerd worden in het aanbod aan reguliere Lijnen en/of uitgevoerd worden door andere concessiehouders. De Concessieverlener is concreet in gesprek met de provincie Flevoland om de afspraken over de bediening van de huidige lijn 650 te herzien. Op de Verbinding met de Energie&Health-Campus in Petten heeft de Concessieverlener de wens om het succesvolle huidige bedieningsconcept met per richting een halfuurdienst op de snelle of de langzame Route te continueren.

Lijnen voor specifieke doelgroepen en bestemmingen

2.7.1 De Concessiehouder biedt op de onderstaande Trajecten een Overige lijn die op de behoefte van scholieren dan wel werknemers is afgestemd en met in ieder geval het aantal Ritten zoals opgenomen in de Jaardienstregeling 2025, tenzij de bestemming waarvoor de Overige lijn bedoeld is, verplaatst of beëindigd wordt, de Concessieverlener andere afspraken met een andere concessieverlener maakt, of de Concessieverlener tijdens de looptijd van de Concessie anders bepaalt:

Traject	Lijnnummer Jaardienstregeling 2025
Bergen, Europese School – Alkmaar station	606
Wervershoof, gemeentehuis – Andijk – Enkhuizen station – Lelystad station centrum	650
Haarlem station → Cruquius SpaarneWerkt	567
Haarlem station → Cruquius SpaarneWerkt	568
Cruquius SpaarneWerkt → Haarlem station	569

2.7.2 De Concessiehouder biedt op het volgende Traject een Overige lijn die de behoefte van scholieren is afgestemd met per dag ten minste het aantal Ritten zoals opgenomen in de Jaardienstregeling 2023, tenzij de Concessieverlener tijdens de looptijd van de Concessie anders bepaalt:

Traject	Lijnnummer Jaardienstregeling 2023
Kreileroord – Wieringerwerf – Middenmeer – Nieuw Niedorp, transferium – Winkel – Schagen	653

2.7.3 De Concessiehouder biedt op het volgende Traject met een Overige lijn ten minste het aantal Ritten zoals opgenomen in de Jaardienstregeling 2025, tenzij de Concessieverlener tijdens de looptijd van de Concessie anders bepaalt:

Traject	Lijnnummer Jaardienstregeling 2025
Petten Energy&Health-Campus – Alkmaar station	151 / 251

Het is de Concessiehouder toegestaan om het huidige dienstregelingsconcept te continueren in de vorm van een gecombineerde Basisverbinder (via Schoorl en Petten) en Overige lijn.

2.8 Aanvullende concessiegrensoverschrijdende Lijnen naar Amsterdam

De Concessieverlener beoogt om in samenwerking met de Vervoerregio Amsterdam in het kader van de BRT-Visie op termijn extra OV-verbindingen per Bus tussen bestemmingen in Haarlem en in Amsterdam aan te bieden (zie ook paragraaf 2.14). Vooruitlopend op de realisatie van deze Verbindingen introduceert de Concessieverlener in 2025 een Verbinding tussen IJmond, Haarlem Noord en Amsterdam Zuid (werktitel: lijn 244) die al eerder geëxploiteerd werd (voor 2020). De Concessieverlener heeft als doel om deze Lijn structureel in de Dienstregeling op te nemen en op termijn als Lijn aan te bieden die tijdens de hele bedieningsperiode rijdt. Daarom eist de Concessieverlener dat de Concessiehouder de bediening van het Traject in ieder geval continueert. Daarnaast is het de Concessiehouder toegestaan om een nieuwe Lijn op het Traject naar Schiphol Airport Plaza (zonder verdere Haltes buiten het Concessiegebied) met een beperkt bedieningsniveau aan te bieden. Voor de Lijnen op deze Trajecten is het de Concessiehouder toegestaan om voor Reizigers interessante doorkoppelingen met andere Lijnen in het Concessiegebied te realiseren, tenzij dit ten koste gaat van de begrijpelijkheid van het Lijnennet.

Op overige Trajecten opgenomen in de BRT-Visie is het de Concessiehouder vooralsnog niet toegestaan een Lijn aan te bieden. De Concessieverlener wil hiermee voorkomen dat het aanbod aan nieuwe Lijnen op deze Trajecten ten koste gaat van het bedieningsniveau in het Concessiegebied.

Aanvullende concessiegrensoverschrijdende Lijnen naar Amsterdam

2.8.1 De Concessiehouder biedt op het onderstaande grensoverschrijdende Traject een Lijn aan waarbij de in onderstaande tabel opgenomen minimale en maximale bedieningseisen van toepassing zijn:

Traject	Minimaal aanbod	Maximaal aanbod
IJmond (Beverwijk of IJmuiden)* – Haarlem Delftplein – Haarlem Nieuw Zuid – A9 – Amsterdam Amstelveenseweg – Amsterdam Zuid	Streeksprinter**	Stadsprinter (geen hogere frequenties dan de minimumfrequenties zoals opgenomen in Tabel 4)**

* Het is de Concessiehouder toegestaan om de Beginhalte van de Lijn binnen IJmond te veranderen ten opzichte van de lijn zoals die in de Dienstregeling voor de eerste zes maanden van het Dienstregelingjaar 2028 wordt aangeboden, mits de Lijn in ieder geval óf de Halte Beverwijk, station óf de Halte IJmuiden, Plein 1945, bedient.

** De Concessieverlener behoudt zich het recht voor om tijdens de looptijd van de Concessie in het kader van de eventuele uitrol van BRT-lijnen op het Traject tussen Haarlem Nieuw-Zuid en bestemmingen in Amsterdam het minimaal vereiste en/of maximaal toegestane aanbod naar boven bij te stellen.

2.8.2 De Concessiehouder mag op het volgende grensoverschrijdende Traject een Lijn aanbieden waarbij in dat geval de in onderstaande tabel opgenomen minimale en maximale bedieningseisen van toepassing zijn:

Traject	Minimaal aanbod	Maximaal aanbod
Haarlem Nieuw Zuid – A9 – Schiphol Airport Plaza (geen bediening van overige Haltes buiten het Concessiegebied toegestaan)	Geen bedieningseis	4 Ritten per uur per richting tijdens de Spits en 2 Ritten per uur per richting tijdens overige bedieningsperiodes zoals opgenomen in Tabel 3

De Concessieverlener behoudt zich het recht voor om tijdens de looptijd van de Concessie in het kader van de eventuele uitrol van BRT-lijnen op het Traject tussen Haarlem Nieuw-Zuid en bestemmingen in Amsterdam het maximaal toegestane aanbod op het bovenstaande Traject naar boven bij te stellen.

2.8.3 Het is de Concessiehouder toegestaan om:
- Een Lijn genoemd in eisen 2.8.1 en 2.8.2 te koppelen aan een andere Lijn binnen het Concessiegebied, niet zijnde een R-netlijn of een Stadsprinter, en
- De Lijn genoemd in eis 2.8.1 uit te voeren als uitloper van een R-netlijn of een Stadsprinter of uit te voeren als een Stadsprinter, mits de Concessiehouder het maximale aanbod biedt zoals opgenomen in eis 2.8.1.

2.9 Vervoeraanbod op Texel

Gezien de unieke kenmerken van de behoeften aan vervoer en het reisgedrag van, naar en op het eiland Texel, stelt de Concessieverlener specifieke eisen aan het vervoeraanbod op dit eiland. De eisen aan de bediening en ontsluiting van Kernen zoals opgenomen in voorgaande paragrafen van dit hoofdstuk zijn daarom niet van toepassing op Texel. Uitgangspunt voor de eisen aan het vervoeraanbod op Texel is dat alle plaatsen op Texel over reismogelijkheden beschikken die Aansluiting bieden op alle afvaarten van de veerdienst van en naar Den Helder. Op het Traject tussen De Koog, Den Burg en de Veerhaven blijft daarbij bediening met een vaste Lijn verplicht. Daarnaast biedt de Concessiehouder net als in de huidige situatie met de Texelhopper een vraagafhankelijk vervoersysteem aan. Dit systeem is opgezet als Vraagafhankelijk Vervoer van en naar de de Haltes Den Burg, Elemert/Centrum en 't Horntje, Veerhaven. Hierdoor wordt het vervoer efficiënter georganiseerd en de betrouwbaarheid voor Reizigers verhoogd. Tegelijkertijd wordt het niveau aan Openbaar Vervoer gelijkwaardiger aan het niveau in de rest van het Concessiegebied. De Concessiehouder mag daarbij de productnaam Texelhopper continueren of voor een alternatieve naam kiezen. De Concessiehouder mag daarnaast reismogelijkheden met het Vraagafhankelijke Vervoer vervangen door Ritten met een vaste Lijn.

<table>
<tr><th colspan="2">Vervoeraanbod van, naar en op Texel</th></tr>
<tr><td>2.9.1</td><td>De eisen in paragrafen 2.2 tot en met 2.8 zijn niet van toepassing voor de ontsluiting en bediening van Texel met Openbaar Vervoer.</td></tr>
<tr><td>2.9.2</td><td>De Concessiehouder biedt in ieder geval:
a. een Lijn met ten minste het bedieningsniveau van een Basisverbinder zoals opgenomen in Tabel 3 en Tabel 4 aan op het Traject De Koog, Nikadel – Den Burg, Elemert/Centrum – 't Horntje, Veerhaven die in beide richtingen Aansluiting biedt op de reguliere afvaarten (één afvaart per uur per richting) van de veerverbinding van en naar Den Helder; en
b. een Lijn met ten minste het bedieningsniveau van een Basisverbinder zoals opgenomen in Tabel 3 en Tabel 4 aan op het Traject Den Helder station – Den Helder Steiger TESO die in beide richtingen Aansluiting biedt op de reguliere afvaarten (één afvaart per uur per richting) van de veerverbinding van en naar Texel.</td></tr>
<tr><td>2.9.3</td><td>De Concessiehouder biedt:
a. op de Lijn tussen De Koog en 't Horntje zoals genoemd in eis 2.9.2, sub a, een aanvullende Rit op het Traject Den Burg, Elemert/Centrum – 't Horntje, Veerhaven die Aansluiting biedt op elke extra afvaart van de veerverbinding van en naar Den Helder (elke afvaarten bovenop één afvaart per uur per richting). Het is de Concessiehouder toegestaan om deze Ritten vanuit/op andere plaatsen te laten beginnen/eindigen dan Den Burg, Elemert/Centrum en deze Ritten onder een ander Lijnnummer als een Overige lijn te exploiteren, mits de Lijn de snelste Route tussen Den Burg, Elemert/Centrum en 't Horntje, Veerhaven volgt; en
b. op de Lijn tussen Den Helder station – Den Helder Steiger TESO zoals opgenomen in eis 2.9.2, sub b, een aanvullende Rit die Aansluiting biedt op elke extra afvaart van de veerverbinding van en naar Texel (elke afvaart bovenop één afvaart per uur per richting).</td></tr>
<tr><td>2.9.4</td><td>De Concessiehouder biedt in aanvulling op de Lijn(en) als bedoeld in eisen 2.11.2 en 2.11.3 Vraagafhankelijk Vervoer met vaste vertrek- en aankomsttijdstippen bij de Haltes Den Burg, Centurm/Elemert en 't Horntje, Veerhaven aan dat voldoet aan de volgende eisen:</td></tr>
<tr><td>a.</td><td>Het Vraagafhankelijk Vervoer biedt reismogelijkheden tussen de Halte Den Burg, Centrum/Elemert (huidig haltenummer 13) of respectievelijk 't Horntje, Veerhaven (huidig haltenummer 1) en de volgende Haltes:
<table>
<tr><th>Kern</th><th>Haltenaam</th><th>Haltenummer</th></tr>
<tr><td>De Cocksdorp</td><td>De Krim</td><td>108</td></tr>
<tr><td>De Cocksdorp</td><td>Molenlaan</td><td>110</td></tr>
<tr><td>De Cocksdorp</td><td>Vuurtoren</td><td>121</td></tr>
<tr><td>De Cocksdorp</td><td>Landal Sluftervallei</td><td>117</td></tr>
<tr><td>De Cocksdorp</td><td>De Muy</td><td>126</td></tr>
<tr><td>De Waal</td><td>Hotel de Waal</td><td>88</td></tr>
<tr><td>Den Hoorn</td><td>Anja's Hoeve</td><td>62</td></tr>
<tr><td>Den Hoorn</td><td>Bonte Belevenis</td><td>59</td></tr>
<tr><td>Den Hoorn</td><td>De Naal</td><td>54</td></tr>
<tr><td>Oosterend</td><td>De Bijenkorf</td><td>189</td></tr>
<tr><td>Oudeschild</td><td>Bierbrouwerij</td><td>69</td></tr>
<tr><td>Oudeschild</td><td>Heemskerckstraat</td><td>73</td></tr>
</table>
Het Vraagafhankelijk Vervoer biedt geen reismogelijkheden tussen deze Haltes onderling.</td></tr>
</table>

Vervoeraanbod van, naar en op Texel	
b.	Het Vraagafhankelijk Vervoer biedt voor elke Verbinding zoals genoemd onder sub a minimaal één reismogelijkheid per uur vanaf elke Halte van het Vraagafhankelijk Vervoer die Aansluiting biedt op alle reguliere afvaarten vanaf de eerste tot en met de laatste afvaart van de veerverbinding naar den Helder (al dan niet met overstap op Den Burg, Centrum/Elemert) kunnen bereiken en vice versa. Hiervoor biedt het Vraagafhankelijk Vervoer in beide richtingen een Aansluiting en een Aansluitgarantie op de Lijn tussen Den Burg en 't Hoorntje, Veerhaven zoals genoemd in eis 2.9.2 sub a.
c.	Het is de Concessiehouder toegestaan om reismogelijkheden met het Vraagafhankelijk Vervoer te vervangen door Ritten met een Overige lijn die voldoen aan het bepaalde in eis 2.9.3.
d.	Het Vraagafhankelijk Vervoer biedt zowel in de richting De Koog als in de richting Veerhaven Aansluiting op de Lijn zoals bedoeld in eis 2.9.2 sub a, waarbij de Concessiehouder uitgaat van een overstaptijd van minimaal 2 en maximaal 10 minuten.
e.	De Concessiehouder voldoet aan de eisen 2.11.3 en 2.11.4.
g.	De Concessiehouder hanteert een Schaduwdienstregeling voor het Vraagafhankelijk Vervoer en stelt de Schaduwdienstregeling als open data beschikbaar conform de 'Concessiebijlage datasets OV' of diens opvolger(s).

2.10 Nachtlijnen

De huidige Nachtlijnen bieden op dagen met veel sociaal-recreatief vervoer in de late en vroege uren van de dag een belangrijke bijdrage aan de bereikbaarheid van het Concessiegebied. De Concessieverlener stelt daarom continuering van drie van de huidige Nachtlijnen verplicht. De Nachtlijn tussen Alkmaar en Den Oever is als facultatieve Nachtlijn opgenomen.

Nachtlijnen

2.10.1 De Concessiehouder biedt op de volgende Trajecten een Nachtlijn en per Nachtlijn ten minste het aantal Ritten per dag zoals opgenomen in de Jaardienstregeling 2025:

Traject	Lijnnummer Jaardienstregeling 2025
IJmuiden – Driehuis – Haarlem station – Haarlem Nieuw-Zuid – Hoofddorp station – Schiphol Airport Plaza – Schiphol Noord – Amstelveen busstation – Amsterdam Bijlmer Arena	N30
Alkmaar station – Alkmaar Kanaalkade – Stad van de Zon – Heerhugowaard Stadshart – Heerhugowaard Schildersbuurt	N60
Amsterdam Elandsgracht → Halfweg-Zwanenburg station → Haarlem Nieuw-Zuid → Haarlem station → Velserbroek centrum → Beverwijk station	N80

2.10.2 De Concessiehouder mag op het volgende Traject een Nachtlijn aanbieden, in welk geval hij ten minste het aantal Ritten per dag aanbiedt zoals opgenomen in de Jaardienstregeling 2025:

Traject	Lijnnummer Jaardienstregeling 2025
Alkmaar station - Langedijk - Nieuwe Niedorp transferium – Middenmeer Alkmaarseweg - Wieringerwerf Motel - Den Oever transferium	N50

2.11 Vraagafhankelijk Vervoer

In de Visie Publieke Mobiliteit heeft de Concessieverlener de ambitie uitgesproken om overal in het Concessiegebied dagelijks van 6.00 tot 1.00 uur een vorm van Publieke Mobiliteit aan te bieden. Met de eisen in dit hoofdstuk vult het Openbaar Vervoer per Bus, aangevuld met het aanbod aan openbaar vervoer verzorgd door andere concessiehouders, deze ambitie voor een groot deel in met uitzondering van (gedeelten van) zeer kleine Kernen waarvoor geen bedieningseis geldt en voor perioden aan de randen van de dag. De Concessieverlener heeft daarom de wens om voor deze (delen van) Kernen en perioden op termijn een andere vorm van Publieke Mobiliteit aan te bieden. Daarbij is Vraagafhankelijk Vervoer uitgevoerd door de Concessiehouder een optie. Het is de Concessiehouder daarom toegestaan om aanvullend op zijn Lijnennet Vraagafhankelijk Vervoer aan te bieden, mits de Concessiehouder aan de voorwaarden voldoet die het Vraagafhankelijke Vervoer een alternatief voor Reizigers maakt.

Vraagafhankelijk Vervoer	
2.11.1	Het is de Concessiehouder toegestaan om Vraagafhankelijk Vervoer tussen Haltes aan te bieden.
2.11.2	De Concessiehouder biedt vanaf en naar elke Halte die hij bedient met Vraagafhankelijk Vervoer minimaal één Reismogelijkheid per uur: • van en naar een Halte die met een Lijn bediend wordt, en/of • van en naar een Knooppunt.
2.11.3	De Concessiehouder neemt alle Reismogelijkheden met Vraagafhankelijk Vervoer als Ritten in de Dienstregeling op. Voor alle Ritten van Vraagafhankelijk Vervoer gelden de eisen omtrent Punctualiteit en Rituitval zoals opgenomen in hoofdstuk 4.
2.11.4	De Concessiehouder zorgt ervoor dat: • Reizigers een Rit met het Vraagafhankelijk Vervoer telefonisch, via de website en per app kunnen reserveren; • de minimale aanmeldtijd voor een te reserveren Rit met het Vraagafhankelijk Vervoer maximaal 45 minuten bedraagt, en • aan Reizigers bij het aanmelden een ophaaltijdstip gemeld wordt.
2.11.5	De Concessiehouder brengt voor Ritten met het Vraagafhankelijk Vervoer maximaal het OV-tarief in rekening en brengt in geval van een overstap van of naar een Lijn de Vaste Voet niet twee keer in rekening.

2.12 Vervoerplan en Dienstregeling

De Concessieverlener verwacht dat de Concessiehouder elk jaar inspeelt op de verdere ontwikkeling van het aanbod aan Openbaar Vervoer passend bij de doelen van de Concessie en daarbij rekening houdt met nieuwe verwachte en onverwachte ontwikkelingen. De Concessiehouder stelt hiertoe voor elk Dienstregelingjaar een Vervoerplan op waarop hij vervolgens zijn Dienstregeling baseert. De Concessieverlener stelt daarbij nadere eisen aan de inhoud van het Vervoerplan en de opzet van de Dienstregeling.

Vervoerplan en Dienstregeling	
2.12.1	Ieder jaar stelt de Concessiehouder een concept-Vervoerplan op en doorloopt vervolgens de Dienstregelingsprocedure (Bijlage 3.1). In het Vervoerplan evalueert de Concessiehouder de ontwikkelingen in het afgelopen jaar in het licht van de doelen van de Concessie het afgelopen Dienstregelingjaar en beschrijft en motiveert hij voorstellen voor de Dienstregeling van het eerstvolgende Dienstregelingjaar. De Concessiehouder besteedt daarbij aandacht aan de verschillende kenmerken van het Openbaar Vervoer per regio van het Concessiegebied zoals opgenomen in het document Vervoerkundige Kader in Bijlage B2 en baseert zijn voorstellen in ieder geval op: • De ontwikkeling van de bereikbaarheid van het Concessiegebied met het Openbaar Vervoer en het gebruik van het Openbaar Vervoer; • De te verwachten ontwikkelingen in de behoeften van Reizigers op basis van de resultaten van behoefteonderzoek onder (potentiële) Reizigers; • De te verwachten ontwikkelingen in het aantal Reizigers; • Een inventarisatie van voorstellen en wensen van Stakeholders zoals het ROCOV, Gemeenten en overige relevante organisaties; • Een analyse van het gebruik van het bestaande openbaar vervoeraanbod; • Een analyse van demografische, infrastructurele, ruimtelijke en sociaaleconomische ontwikkelingen; • Eventuele aanvullende eisen en wensen van de Concessieverlener en eventuele Derden ten aanzien van lijnvoering, bedieningstijden en frequenties, de ontwikkelmogelijkheden van het Openbaar Vervoer behorend tot de Concessie. • De Concessieverlener kan in enig jaar de Concessiehouder verzoeken specifiek aandacht te besteden aan één of meer van de genoemde onderwerpen.
2.12.2	Het is de Concessiehouder toegestaan om in zijn Vervoerplan voorstellen te doen voor nieuwe Haltes of het laten vervallen van Haltes. Hierover zal vervolgens overleg plaatsvinden tussen de Concessieverlener, de Concessiehouder en de betreffende Wegbeheerder(s). De Concessieverlener behoudt zich het recht voor om voorstellen voor het plaatsen van nieuwe Haltes af te wijzen indien de Concessiehouder de realiseerbaarheid en/of meerwaarde van de betreffende Halte niet ten genoegen van de Concessieverlener aantoont.

Vervoerplan en Dienstregeling	
2.12.3	Jaarlijks stelt de Concessiehouder op basis van het door de Concessieverlener vastgestelde Vervoerplan een Dienstregeling op. De Concessiehouder zorgt dat de Dienstregeling voor ieder Dienstregelingjaar, net als het onderliggende Vervoerplan, voldoet aan de eisen uit dit Programma van Eisen.
2.12.4	De ingangsdatum van de Dienstregeling van ieder Dienstregelingjaar valt samen met de ingangsdatum van de Dienstregeling voor het Hoofdrailnet (Trein), tenzij de Concessieverlener en de Concessiehouder anders zijn overeengekomen. In bijzondere gevallen, bijvoorbeeld bij (tijdelijke) ingrijpende wijziging van het wegennet en/of businfrastructuur, waaronder de ingebruikname van Knooppunt Haarlem Nieuw Zuid, kunnen de Concessieverlener en de Concessiehouder gezamenlijk besluiten tot een tussentijdse wijziging van de Dienstregeling.
2.12.5	De Concessiehouder zorgt ervoor dat de Dienstregeling van alle Lijnen voor Reizigers makkelijk te begrijpen en te onthouden is. Dat houdt in ieder geval in dat Ritten van elke Lijn in elke richting gelijkmatig over het uur verdeeld zijn en voor zover mogelijk geen verspringingen in patroontijden tussen bedieningsperiodes en dagen van de week plaatsvinden.
2.12.6	Op Koningsdag biedt de Concessiehouder minimaal de Dienstregeling zoals op een zaterdag aan. In de nachten voorafgaand aan en volgend op Koningsdag geldt minimaal de Dienstregeling voor de nacht van vrijdag op zaterdag.
2.12.7	Op de overige, algemeen erkende Feestdagen (Nieuwjaarsdag, Eerste en Tweede Paasdag, Hemelvaartsdag, Eerste en Tweede Pinksterdag, Eerste en Tweede Kerstdag) biedt de Concessiehouder minimaal de Dienstregeling zoals op een zondag aan. Op Oudjaarsavond is het de Concessiehouder toegestaan om na 20:00 uur geen Openbaar Vervoer aan te bieden.

2.13 Aanbod tijdens Vakanties en seizoensgebonden aanbod

Tijdens vakantieperiodes is het reisgedrag van, naar en binnen het Concessiegebied op veel plekken anders. Meer Reizigers maken gebruik van Verbindingen naar met name Kustplaatsen en andere sociaal-recreatieve bestemmingen, terwijl minder Reizigers met werk- of school gerelateerde doeleinden reizen. Daarom biedt de Concessieverlener de Concessiehouder de ruimte om zijn aanbod aan Openbaar Vervoer tijdens bepaalde weken aan te passen. De Concessieverlener hanteert daarbij als uitgangspunt dat het aanbod op de Lijnen behorende tot het kernnetwerk (R-netlijnen, Stadsprinter, Streeksprinter, Wijkverbinder, Basisverbinder, Maatwerkverbinder) zo min mogelijk wijzigt en ieder geval niet op alle Verbindingen met Kustplaatsen. Daarnaast stelt de Concessieverlener aanvullende eisen aan extra bediening op Trajecten met Kustplaatsen.

Vakanties en seizoensgebonden aanbod	
2.13.1	Het is de Concessiehouder toegestaan om tijdens de herfstvakantie (maximaal één week), kerstvakantie (maximaal twee weken), voorjaarsvakantie (maximaal één week) meivakantie (maximaal twee weken) en/of zomervakantie (maximaal zes weken) van het voortgezet onderwijs in de regio Noord een Vakantiedienstregeling aan te bieden die afwijkt van de Jaardienstregeling. De Concessiehouder beschrijft en motiveert zijn keuze voor het hanteren van een Vakantiedienstregeling tijdens specifieke vakanties in zijn Vervoerplan.
2.13.2	Het is de Concessiehouder niet toegestaan om op Lijnen die een Kustplaats bedienen, in zijn Vakantiedienstregeling lagere frequenties dan in de Jaardienstregeling opgenomen aan te bieden. Als uitzondering op deze eis geldt dat de Concessiehouder in de Vakantiedienstregeling wel de frequenties in de Spits (zoals gedefinieerd in Tabel 3) mag verlagen naar de frequenties buiten deze periode. Als Kustplaatsen zijn de volgende Kernen gedefinieerd: • Callantsoog • Petten • Egmond aan Zee • Wijk aan Zee • IJmuiden aan Zee • Bloemendaal aan Zee • Zandvoort aan Zee
2.13.3	De Concessiehouder biedt op de Lijn die het verplichte Traject Zandvoort aan Zee – Bloemendaal aan Zee – Overveen – Haarlem Nieuw Zuid (zie eis 2.5.4) bedient, tijdens de zomervakantie van het voortgezet onderwijs in de regio Noord een bedieningsniveau dat voldoet aan de eisen ten aanzien van frequenties en bedieningstijden die gelden voor een Stadsprinter zoals opgenomen in Tabel 4.
2.12.4	Het is de Concessiehouder toegestaan om tijdens de zomervakantie van het voortgezet onderwijs in de regio Noord het Traject Bergen – Bergen aan Zee te bedienen met een uitloper van de verplichte Verbinding tussen Alkmaar en Bergen waarbij frequenties en bedieningstijden van deze uitloper vergelijkbaar zijn met die van de huidige kustbuslijn 866.

2.14 Vervoerkundige ontwikkeling gedurende de Concessie

De Concessieverlener verwacht dat de Concessiehouder in het kader van zijn ontwikkelrol het netwerk aan Openbaar Vervoer tijdens de looptijd van de Concessie verder verbetert in lijn met de doelen van de Concessie en daarbij binnen de kaders van de Concessieverlener een proactieve rol in de samenwerking met overheden en belangrijke organen zoals het ROCOV en lokale initiatieven inneemt. Daarbij hoort ook de realisatie van nieuwe Verbindingen tussen bestemmingen in Haarlem en in Amsterdam in lijn met de BRT-Visie (zie ook paragraaf 2.9). De Concessieverlener verwacht dat de Concessiehouder zijn medewerking verleent aan onderzoek naar deze Verbindingen, daarbij samenwerkt met de Concessieverlener en de Vervoerregio Amsterdam, en indien door de Concessieverlener gevraagd, nieuwe Lijnen opneemt in de Concessie.

Vervoerkundige ontwikkeling	
2.14.1	De Concessiehouder ontwikkelt gedurende de looptijd van de Concessie het aanbod aan Openbaar Vervoer in lijn met de doelen van de Concessie en de ontwikkelperspectieven Noord-Holland Noord en Zuid-Kennemerland IJmond en stemt het aanbod aan Openbaar Vervoer in overleg met de Concessieverlener, Gemeenten, de Vervoerregio Amsterdam, het ROCOV, scholen en andere Stakeholders af met ruimtelijke ontwikkelingen en ontwikkelingen op het gebied van Publieke Mobiliteit. Daarbij vervult de Concessiehouder waar door de Concessieverlener gewenst een proactieve rol in de samenwerking met bijvoorbeeld overige concessiehouders en aanbieders van Flexvervoer, wmo-vervoer en lokale initiatieven.
2.14.2	De Concessiehouder verleent medewerking aan de ontwikkeling en exploitatie van nieuwe Verbindingen per Bus op de A9-corridor tussen Haarlem en Amsterdam in het kader van de BRT-Visie. Dit betreft naast de Verbindingen genoemd in de eisen 2.8.1 en 2.8.2 een eventuele nieuwe Verbinding op het Traject Haarlem Nieuw Zuid – A9 – Amsterdam Lelylaan station. De Concessieverlener behoudt zich daarbij het recht voor om aanvullende eisen aan de Concessiehouder te stellen ten aanzien van minimale en maximale frequenties en bedieningstijden op de betreffende Verbindingen en voor de invulling van deze eisen een apart budget beschikbaar te stellen.

3 INFRASTRUCTUUR

De kwaliteit van het Openbaar Vervoer zoals Reizigers die ervaren wordt mede bepaald door de Infrastructuur waar het Openbaar Vervoer gebruik van maakt. Denk daarbij bijvoorbeeld aan vrij liggende busbanen en de locatie en inrichting van Haltes, maar ook aan de werkplaatsen en pauzevoorzieningen die belangrijk zijn voor een goede uitvoering van het Openbaar Vervoer. De overgang naar Zero-Emissiebusvervoer vraagt daarnaast om de tijdige beschikbaarheid van Energievoorzieningen en Laadinfrastructuur. Hoewel niet alle aspecten van de Infrastructuur zichtbaar zijn voor Reizigers, zijn ze wel stuk voor stuk van belang om een goed functionerend Openbaar Vervoersysteem te faciliteren. Om alle onderdelen van de Infrastructuur goed te organiseren is nauwe samenwerking tussen de Concessiehouder, de Concessieverlener en betrokken Stakeholders, waaronder in het bijzonder Wegbeheerders, een vereiste.

3.1 Samenwerking Concessiehouder met partners

Samenwerking Concessiehouder met partners	
3.1.1	De Concessiehouder stelt een vertegenwoordiger aan die als contactpersoon voor de Wegbeheerders fungeert en die bevoegd is namens de Concessiehouder met de Wegbeheerders bindende afspraken te maken met betrekking tot het gebruik van de weginfrastructuur en Haltes ten behoeve van de uitvoering van de Concessie.
3.1.2	De Concessiehouder signaleert problemen met de weginfrastructuur, doorstroming en Haltes in het Concessiegebied en meldt deze bij de betreffende Wegbeheerder. De Concessiehouder meldt structurele problemen bij de Concessieverlener.
3.1.3	De Concessiehouder informeert Wegbeheerders, Gemeenten en Buurtbusverenigingen ten minste één maand voor ingebruikname over tijdelijke en permanente aanpassingen van Routes van (nieuwe) Lijnen.
3.1.4	De Concessiehouder neemt proactief deel aan overleggen met Stakeholders, levert vanuit zijn rol als vervoerder input over grotere aanpassingen aan de weginfrastructuur en onderneemt proactief actie op basis van de informatie (onder meer uit Melvin[5]) over aanpassingen van de weginfrastructuur.

3.2 Weg- en OV - infrastructuur

Weg- en OV-infrastructuur	
3.2.1	De Concessiehouder benut alle aanwezige OV-infrastructuur, zowel bestaande als nieuw aan te leggen, tenzij de Concessieverlener hiervoor op verzoek van de Concessiehouder een ontheffing verleent.
3.2.2	De Concessiehouder stemt zijn Dienstregeling en de inzet van Materieel af op de eigenschappen van de weg- en OV-infrastructuur, waaronder lengte, hoogte, breedte, draaicirkel, afstand tot het wegdek, toegestane aslast en capaciteit van Haltes.
3.2.3	De Concessiehouder is verantwoordelijk voor het beschikbaar hebben en beheer en onderhoud van voldoende Stallingen/remises, werkplaatsen en pauzevoorzieningen (zoals genoemd in artikel 30, lid 4 van de CAO Openbaar Vervoer) voor de uitvoering van de Concessie, met inachtneming van het bepaalde in paragraaf 3.5.

5 Melvin staat voor MELden van Verstoringen in de Infrastructuur in Nederland. Melvin is het meldsysteem voor Wegbeheerders voor het melden van wegwerkzaamheden en evenementen. De meldingen in Melvin zijn zichtbaar op de publiekswebsite als deze door de wegbeheerder zijn gepubliceerd.

3.3 Haltes

Haltes	
3.3.1	De Wegbeheerder is verantwoordelijk voor de aanleg, het beheer en het onderhoud van Haltes. Het is aan de Concessiehouder om de Wegbeheerder zo nodig op deze verantwoordelijkheid te wijzen.
3.3.2	De Concessiehouder meldt geconstateerde problemen aan of rondom Haltes, bijvoorbeeld vandalisme, slecht onderhoud, vervuiling, onveiligheid et cetera, onmiddellijk aan de verantwoordelijke Wegbeheerder. De Concessiehouder informeert tevens de Concessieverlener over de betreffende melding aan de Wegbeheerder.
3.3.3	De Concessiehouder gebruikt voor de uitvoering van de Concessie uitsluitend de Haltes vermeld in het Centraal Halte Bestand (CHB)[6]. De Concessiehouder gaat voor de benamingen en nummering van Haltes uit van de haltenamen en haltenummers zoals opgenomen in het Centraal Halte Bestand (CHB).
3.3.4	De Concessiehouder kan in zijn Inschrijving en/of tijdens de looptijd van de Concessie voorstellen doen voor het laten vervallen, toevoegen of verplaatsen van Haltes (zie ook eis 2.12.2), maar kan aan deze voorstellen geen rechten ontlenen.
3.3.5	De Concessiehouder neemt de bestaande Haltepalen en Halteborden om niet over van de huidige concessiehouder dan wel de Wegbeheerders.
3.3.6	De Concessiehouder is voor eigen rekening en risico verantwoordelijk voor plaatsing, beheer, onderhoud en reiniging van Haltepalen en Halteborden op alle Haltes in het Concessiegebied.
3.3.7	De Concessiehouder (ver)plaatst geen Haltepalen zonder voorafgaande schriftelijke instemming van de betreffende Wegbeheerder en meldt (ver)plaatsingen van Haltepalen vooraf aan de Concessieverlener.
3.3.8	De Concessiehouder zorgt er bij (ver)plaatsing van Haltepalen voor dat Reizigers, waaronder Reizigers in een rolstoel, geen hinder van de Haltepaal ondervinden en neemt hierbij de aanwijzingen van de betreffende Wegbeheerder in acht.
3.3.9	De Concessiehouder verwijdert na voorafgaande schriftelijke instemming van de betreffende Wegbeheerder(s) Haltepalen bij Haltes in het Concessiegebied waar niet langer Lijnen van de Concessiehouder of Lijnen van concessiehouders van aangrenzende concessies halteren.
3.3.10	De Concessiehouder draagt de Haltepalen en Halteborden aan het eind van de Concessie om niet over aan de opvolgende concessiehouder, tenzij hij met de opvolgende concessiehouder anders overeenkomt.

3.4 Laadinfrastructuur

Laadinfrastructuur	
3.4.1	De Concessiehouder is verantwoordelijk voor de aanleg, het beheer en het onderhoud van eventueel te realiseren Laadinfrastructuur en daarvoor benodigde Energievoorzieningen ten behoeve van Zero-Emissievoertuigen.
3.4.2	De Concessiehouder stemt de vormgeving en aanleg van Laadinfrastructuur af met de desbetreffende Wegbeheerder(s) of particuliere grondeigenaren rekening houdend met de ruimtelijke inpassing van de Laadinfrastructuur.
3.4.3	De Concessiehouder onderhoudt de Laadinfrastructuur conform de voorschriften van de betreffende garantiegever en wel zodanig dat hij voldoet aan de voorwaarden die deze garantiegever aan de Gegarandeerde inzetperiode van de Laadinfrastructuur verbindt.
3.4.5	De Concessiehouder verleent medewerking aan onderzoek naar medegebruik van de Laadinfrastructuur, bijvoorbeeld medegebruik door andere modaliteiten, andere concessiehouders of voor andere doeleinden dan het uitvoeren van Openbaar Vervoer
3.4.6	De Concessiehouder realiseert in overleg met de Buurtbusverenigingen tijdig de benodigde Laadinfrastructuur voordat de Concessiehouder Zero-Emissiebuurtbussen op de betreffende Buurtbuslijn(en) laat inzetten.
3.4.7	De Concessiehouder zorgt ervoor dat de Laadinfrastructuur blijvend voldoet aan de eisen met betrekking tot veiligheid, standaardisatie en interoperabiliteit, conform vigerende Europese normen.
3.4.8	De Concessiehouder treedt aan het eind van de Concessie in overleg met de Concessieverlener over de overname van de Energieaansluiting ten behoeve van onder de Overnameregeling vallende Laadinfrastructuur op een specifieke locatie.[7]

6 Zie bijvoorbeeld https://halteviewer.ov-data.nl/ of http://data.ndovloket.nl/haltes/
7 De Concessieverlener stelt nog vast of en - indien van toepassing - welke aspecten van de Laadinfrastructuur en Energievoorzieningen in de Overnameverplichting zullen worden opgenomen.

3.5 Stallingen, werkplaatsen en pauzevoorzieningen

De Concessiehouder moet er in principe zelf voor zorgen dat hij over voldoende Stallingen, werkplaatsen en pauzevoorzieningen beschikt en is daarbij vrij in zijn keuze wat de locaties betreft. Om risico's rond de inzet van Zero-Emissiebussen bij de start van de Concessie te verkleinen is de Concessieverlener in gesprek met diverse partijen die stallingsfaciliteiten met Energievoorzieningen kunnen aanbieden. Het definitieve Programma van Eisen zal een overzicht van beschikbare, al dan niet voorgeschreven Stallingslocaties bevatten. Daarbij kan de Concessieverlener eisen ten aanzien van het gebruik van deze Stallingslocaties formuleren in aanvulling op de eis in onderstaande eisentabel.

Stallingen, onderhoudsvoorzieningen en pauzevoorzieningen	
3.5.1	De Concessiehouder is verantwoordelijk voor het beschikbaar hebben en beheer en onderhoud van voldoende Stallingen, werkplaatsen en pauzevoorzieningen (zoals genoemd in artikel 30, lid 4 van de CAO Openbaar Vervoer) voor de uitvoering van de Concessie.

4 UITVOERINGSKWALITEIT

Om bereikbaarheid te waarborgen wenst de Provincie een OV-product dat een aantrekkelijk alternatief is voor inwoners en bezoekers van het Concessiegebied. Daarom stelt de Concessieverlener eisen aan de uitvoeringskwaliteit van de Concessie. Zo is het voor Reizigers belangrijk dat zij met de eerstvolgende Rit mee kunnen reizen op het moment dat ze bij een Halte staan en dat ze op vrijwel alle Trajecten kunnen zitten. Daarnaast dient de Concessiehouder zich maximaal in te spannen om Rituitval te voorkomen en in het geval dat een Rit onverhoopt toch uitvalt, de overlast voor de Reiziger minimaal blijft door snel een goed reisalternatief te bieden. Bovendien wordt er van de Concessiehouder verwacht dat Ritten op tijd (dus niet te laat, maar ook zeker niet te vroeg) vertrekken en tevens ook op tijd aankomen zodat Reizigers beoogde Aansluitingen kunnen halen. De Concessiehouder dient continu te streven naar een verbeterde uitvoering van het Openbaar Vervoer.

Op deze manier draagt de Concessiehouder bij aan een optimale ervaring van het Openbaar Vervoer voor de Reiziger. De Concessieverlener hecht daarbij veel waarde aan het borgen van een inclusief, toegankelijk en duurzaam mobiliteitssysteem, waarbij iedereen op een prettige en efficiënte manier gebruik kan maken van het Openbaar Vervoer. Zo vormt het Openbaar Vervoer een goede basis van het systeem van Publieke Mobiliteit.

4.1 Vervoergarantie en capaciteit

Vervoergarantie en capaciteit	
4.1.1	De Concessiehouder beschikt over een Exploitatiebeheerssysteem en een Centrale Verkeersleiding (CVL) vanuit waar hij de dagelijkse exploitatie monitort en bijstuurt waar nodig.
4.1.2	De Concessiehouder heeft een vervoerplicht, hetgeen betekent dat de Concessiehouder zorgt dat alle Reizigers die tijdig bij een Halte aanwezig zijn en over een geldig Vervoerbewijs beschikken om van een door Concessiehouder aangeboden Rit gebruik te maken, daadwerkelijk vervoerd kunnen worden.
4.1.3	Wanneer blijkt dat de geplande capaciteit structureel ontoereikend is om te voldoen aan de Vervoervraag realiseert de Concessiehouder zo spoedig mogelijk en op eigen kosten Versterkingsrit(ten).
4.1.4	Indien Reizigers vanwege te krappe capaciteit achterblijven op een Halte en de eerstvolgende Rit volgens de Dienstregeling meer dan 30 minuten later vertrekt, zet de Concessiehouder op eigen kosten Vervangend Vervoer in.
4.1.5	Tijdens een te voorziene incidentele grotere Vervoervraag, bijvoorbeeld bij Evenementen of op feestdagen, geldt onverkort de vervoerplicht zoals beschreven in eis 4.1.2 en zet de Concessiehouder extra Materieel of Materieel met meer capaciteit in. De Concessiehouder verricht alle noodzakelijke activiteiten en verleent alle medewerking die noodzakelijk is om ook in deze gevallen een zo hoog mogelijke uitvoeringskwaliteit te bieden die passend is bij de verwachte Vervoervraag.
4.1.6	Tijdens de Dalperiode biedt Concessiehouder alle Reizigers een zitplaats. Om dit te borgen zorgt de Concessiehouder dat de statische Bezettingsgraad (gemeten per maand) in een Bus de verhouding van 5/7 (vijfzevende) van het aantal zitplaatsen niet overschrijdt.
4.1.7	Tijdens de Spits en op Ritten van Scholierenlijnen zijn staanplaatsen toegestaan, mits het type Materieel dit toestaat. De statische Bezettingsgraad in een Bus is tijdens de Spits niet hoger dan "het aantal zitplaatsen + 50% van het toegestane aantal staanplaatsen." Het is niet toegestaan dat een Reiziger tijdens een Rit langer dan 20 minuten moet staan.
4.1.8	De Concessiehouder laat sociale honden (SOHO)/geleidehonden en huisdieren toe in Voertuigen voor zover deze geen gevaar, verontreiniging of overmatige hinder voor Reizigers veroorzaken. Voor het toelaten van sociale honden (SOHO)/geleidehonden en huisdieren gelden de wettelijke bepalingen zoals opgenomen in de Algemene Voorwaarden stads- en streekvervoer.
4.1.9	De Concessiehouder geeft jaarlijks in het Vervoerplan dat als basis dient voor de nieuwe Dienstregeling aan welke capaciteit hij op een Lijn inzet om aan de eisen 4.1.2, 4.1.6 en 4.1.7 te kunnen voldoen. Hierbij gaat de Concessiehouder expliciet in op de inzet per dag van de week en per seizoen.
4.1.10	Het is de Concessiehouder niet toegestaan in de praktijk minder capaciteit aan te bieden dan hij heeft vastgelegd in het Vervoerplan, tenzij de Concessieverlener vooraf met deze neerwaartse aanpassing van de geboden capaciteit heeft ingestemd.

4.2 Rituitval en Vervangend Vervoer

Rituitval en Vervangend Vervoer	
4.2.1	Het aantal geheel of gedeeltelijk uitgevallen Ritten zoals gepubliceerd in de Dienstregeling, waarbij geen sprake is van Overmacht, mag op maandbasis maximaal 0,2% van de Ritten in de Dienstregeling bedragen, zowel bezien over alle Lijnen als per Lijn afzonderlijk.
4.2.2	Indien een Rit geheel of gedeeltelijk uitvalt, beperkt de Concessiehouder de overlast voor Reizigers tot een minimum door hen te informeren over de gewijzigde vertrektijden, het aanbod aan Vervangend Vervoer en alternatieve reismogelijkheden (ook buiten het Openbaar Vervoer). De Concessiehouder zorgt dat de klantenservice bereikbaar is om vragen van Reizigers hierover te beantwoorden.
4.2.3	Indien Reizigers bij Rituitval geen alternatieve reismogelijkheden met het Openbaar Vervoer hebben, zet de Concessiehouder uiterlijk 30 minuten nadat de eerste Rit is uitgevallen Vervangend Vervoer in.

4.3 Punctualiteit en Aansluitingen

Punctualiteit en Aansluitingen	
4.3.1	De Concessiehouder definieert in de Dienstregeling Tijdhaltes op elke Lijn ten behoeve van het borgen en monitoren van de punctualiteit. De geplande rijtijd tussen Tijdhaltes bedraagt maximaal 20 minuten. Begin- en Eindhaltes en Knooppunten gelden altijd als Tijdhaltes, waar nodig wijst de Concessiehouder ook andere Haltes als Tijdhalte aan om aan de eis ten aanzien van de maximale geplande rijtijd tussen Tijdhaltes te voldoen. Voorafgaand aan een Dienstregelingsjaar wordt in overleg tussen de Concessieverlener en Concessiehouder vastgesteld welke Haltes als Tijdhalte gelden.
4.3.2	De Concessiehouder zorgt ervoor dat een Rit nooit eerder vertrekt vanaf een Halte dan de in de Dienstregeling aangegeven vertrektijd.
4.3.3	De Concessiehouder zorgt ervoor dat iedere maand ten minste 85% van de Ritten: a. uiterlijk 120 seconden na de in de Dienstregeling aangegeven vertrektijd bij Beginhaltes vertrekt; b. uiterlijk 180 seconden na de in de Dienstregeling aangegeven vertrektijd bij Knooppunten en Tijdhaltes vertrekt, en c. niet eerder dan 180 seconden voor en niet later dan 180 seconden na de in de Dienstregeling aangegeven aankomsttijd bij Eindhaltes, Tijdhaltes en Knooppunten aankomt.
4.3.4	Het percentage genoemd in eis 4.3.3 geldt zowel voor het totaal van alle Lijnen samen als voor iedere Lijn afzonderlijk.
4.3.5	Als een Buurtbuslijn het percentage genoemd in eis 4.3.3 niet haalt, gaat de Concessiehouder met de betreffende Buurtbusvereniging in overleg om gezamenlijk te bepalen hoe een betere uitvoering van de Dienstregeling mogelijk is.
4.3.6	De Concessiehouder neemt in de Dienstregeling in ieder geval de Aansluitingen tussen Bus en Trein, Bus en Veer, Bus en Bus (waaronder lijnen van overige concessiehouders) en Bus en Vraagafhankelijk Vervoer op de door de Concessiehouder bediende Knooppunten zoals opgenomen in Bijlage 3.6 op. Daarbij biedt de Concessiehouder in ieder geval Aansluitingen in (i) de voor Reizigers per bedieningsperiode meest relevante reisrichtingen en (ii) van en naar Lijnen met de laagste frequentie, stemt hij de Aansluitingen af met relevante overige concessiehouders en onderbouwt en motiveert hij zijn keuze voor (wijzigingen in) Aansluitingen in het Vervoerplan. De Concessiehouder hanteert voor Aansluitingen de volgende wachttijden tussen aankomst en vertrek: • Voor een Overstap van Bus op Bus en vice versa: tussen 2 en 8 minuten. • Voor een Overstap van Bus op Trein en vice versa: tussen 5 en 10 minuten. • Voor een Overstap van Bus op Veer en vice versa: tussen 5 en 10 minuten. • Voor een Overstap van Vraagafhankelijk Vervoer op Bus en vice versa: tussen 2 en 10 minuten. • De Concessiehouder mag (in de Dienstregeling) van deze tijden afwijken indien hij aannemelijk kan maken dat dit ten goede komt aan de kwaliteit van de Aansluitingen voor Reizigers, bijvoorbeeld als gevolg van looptijden op het betreffende Knooppunt.
4.3.7	De Concessiehouder spant zich maximaal in om alle in de Dienstregeling vastgelegde Aansluitingen te realiseren door een Voertuig te laten wachten op het Voertuig van de Rit waarop Aansluiting wordt geboden of door Vervangend Vervoer aan te bieden. De Concessiehouder heeft een wachttijdenregeling waarin is vastgelegd hoe lang een Voertuig wacht om een Aansluiting te bieden. De Concessiehouder legt in een koppelvlakbericht als EarliestExpectedDepartureTime vast of een Voertuig wel of niet wacht op een vertraagde Rit.
4.3.8	De Concessiehouder biedt ten minste een Gegarandeerde aansluiting bij: a. de laatste Aansluitingen op een dag tussen Ritten van de Concessiehouder; b. de laatste Aansluiting op een dag vanaf een Trein op een Rit van de Concessiehouder, en c. de overstap van een Lijn van de Concessiehouder bij de Halte Lelystad, Centrumbrug op een Lijn van de concessiehouder van de concessie IJssel-Vecht naar de Halte Kampen, Pieter Zandtcollege.
4.3.9	In aanvulling op eis 4.3.8 sluit de Concessiehouder voor de Overstap van Bus op Veer en vice versa bij de Halte 't Horntje, Veerhaven in 100% van de gevallen op de aankomende en vertrekkende veerboot van de TESO aan, met uitzondering van gevallen waarin de veerboot niet of veel eerder of later afvaart (bijvoorbeeld extreme weersomstandigheden of een ambulancerit). Indien de Halte 't Horntje, Veerhaven voor het Vraagafhankelijk Vervoer als centrale Halte fungeert, gelden de overstaptijden en de aansluitgarantie ook voor het Vraagafhankelijke Vervoer.

4.3.10	De Concessiehouder brengt Reizigers die stranden (bijvoorbeeld door vertraging of uitval van de laatste Rit van de Concessiehouder) met Vervangend Vervoer naar een door de Reiziger aangewezen Halte binnen het Concessiegebied, tenzij het stranden veroorzaakt is door uitval/vertraging van vervoer van een andere vervoerder dan de Concessiehouder.
4.3.11	De Concessiehouder maakt met andere concessiehouders die Openbaar Vervoer verrichten binnen het Concessiegebied of in aangrenzende concessiegebieden zodanige afspraken dat in geval van vertragingen of uitval van Ritten van deze andere concessiehouders, Aansluitingen zo veel mogelijk in tact blijven. Tijdens de uitvoering van de Dienstregeling communiceert de Centrale Verkeersleiding van de Concessiehouder met de verkeersleidingen van andere concessiehouders om invulling te geven aan de hiervoor benoemde eisen.
4.3.12	Ook ingeval hij wacht om Aansluiting te kunnen bieden voldoet de Concessiehouder onverkort aan de in eis 4.3.3 genoemde punctualiteitsnormen, tenzij de Concessiehouder aantoonbaar kan maken dat de overschrijding van de norm een gevolg is van Ritten die in het kader van de wachttijdenregeling wachten op vertraagd vervoer van een andere vervoerder dan de Concessiehouder.

4.4 Overmacht

Overmacht	
4.4.1	Onder Overmacht wordt elke gebeurtenis verstaan die de Concessiehouder naar het oordeel van de Concessieverlener beperkt in of verhindert tot het nakomen van zijn verplichtingen ingevolge de Concessie en die niet aan hem te wijten is, noch krachtens wet, rechtshandeling of in het maatschappelijke verkeer geldende opvattingen voor zijn rekening komt. Onder Overmacht wordt in ieder geval niet verstaan: a. gebeurtenissen die voortvloeien uit handelen/nalaten van het Personeel en/of uit (de staat van) het Materieel; b. tekort aan Personeel en/of Materieel; c. toegenomen verkeersdrukte en structureel voorkomende files, en d. stakingen en/of werkonderbrekingen van Personeel.
4.4.2	In geval van een situatie van Overmacht spant de Concessiehouder zich maximaal in om zoveel mogelijk aan dit Programma van Eisen en zijn Inschrijving te blijven voldoen. Daarnaast neemt de Concessiehouder waar mogelijk maatregelen om de negatieve gevolgen van Overmacht voor Reizigers zoveel mogelijk te beperken, zowel in ernst als in duur.
4.4.3	Indien er naar het oordeel van de Concessieverlener sprake is van Overmacht zullen de verplichtingen van de Concessiehouder waarop de Overmacht betrekking heeft worden opgeschort zolang de situatie van Overmacht voortduurt. Ritten die gepland waren en al dan niet uitgevoerd zijn ten tijde van deze omstandigheden worden niet meegenomen bij de beoordeling van de realisatie van de in paragrafen 4.2 en 4.3 genoemde normen.
4.4.4	In geval van een situatie van Overmacht meldt de Concessiehouder dit onverwijld aan de Concessieverlener en doet hij in elk geval binnen 2 werkdagen nadat de betreffende situatie zich voordeed een verslag aan de Concessieverlener toekomen dat ten minste een beschrijving omvat van: a. de aard en (verwachte) duur van de situatie van Overmacht; b. de gevolgen die de situatie van Overmacht heeft (gehad) voor de mogelijkheid voor de Concessiehouder om de Dienstregeling uit te voeren; c. de maatregelen die de Concessiehouder heeft genomen/zal nemen teneinde zoveel als mogelijk de situatie van Overmacht op te heffen dan wel de gevolgen daarvan voor de uitvoering van de Dienstregeling te beperken; en d. alle andere feiten en omstandigheden die redelijkerwijs van belang geacht kunnen worden in verband met de ontstane situatie van Overmacht, bijvoorbeeld maar niet uitsluitend de wijze waarop de Concessiehouder de Reizigers gedurende Overmacht situatie geïnformeerd heeft.

4.5 Compensatieregeling

Compensatieregeling	
4.5.1	De Concessiehouder hanteert een Compensatieregeling. De Compensatieregeling compenseert Reizigers (ongeacht de verwijtbaarheid van de Concessiehouder) indien: a. deze Reizigers langer dan 30 minuten op een Halte moeten wachten dan wel meer dan 30 minuten vertraging oplopen, omdat de uitvoeringskwaliteit niet voldoet aan de eisen beschreven in paragraaf 4.1, paragraaf 4.2 en/of paragraaf 4.3, en/of b. de Concessiehouder een Gegarandeerde aansluiting op de laatste Rit van een Lijn of Trein niet realiseert en geen of onvoldoende invulling geeft aan de aansluitgarantie als bedoeld in eisen 4.3.8 en 4.3.9.
4.5.2	De Concessiehouder volgt bij het opzetten van de Compensatieregeling de geldende wet- en regelgeving en eventuele landelijke afspraken ten aanzien van een Compensatieregeling voor het Openbaar Vervoer, en draagt er zorg voor dat de Compensatieregeling hiermee niet in strijd is.
4.5.3	De Concessiehouder stelt Reizigers door middel van een gebruikersvriendelijke procedure in de gelegenheid een beroep te doen op de Compensatieregeling. De Concessiehouder legt deze procedure voor de start van de Concessie ter goedkeuring voor aan de Concessieverlener.
4.5.4	De Concessiehouder zorgt dat de Compensatieregeling, met inbegrip van de in eis 4.5.3 bedoelde procedure, bekend is bij Reizigers en in ieder geval gemakkelijk te vinden is op de website van de Concessiehouder.

5 MATERIEEL

Het Materieel dat de Concessiehouder inzet voor de uitvoering van de Concessie speelt een belangrijke rol in de reiservaring van zowel Reizigers als Personeel. Het Materieel is een bepalende factor voor het comfort en de betrouwbaarheid van de Ketenreis, en daarmee aan de beleving van het Openbaar Vervoer binnen het systeem van Publieke Mobiliteit. Veiligheid, toegankelijkheid en netheid zijn hierbij belangrijke voorwaarden.

De Concessieverlener streeft naar een mobiliteitssysteem dat voor iedereen toegankelijk is. Daarom heeft de Concessieverlener het landelijke bestuursakkoord Toegankelijk Openbaar Vervoer ondertekend en vervolgens een uitvoeringsprogramma Toegankelijk Openbaar Vervoer opgesteld. Het gaat hierbij niet alleen om de inzet van fysiek toegankelijke Voertuigen, maar het heeft ook betrekking op bijvoorbeeld de informatievoorziening en bejegening van Reizigers (mentale toegankelijkheid).

Daarnaast heeft de Concessieverlener zich gecommitteerd aan het Bestuursakkoord Zero-Emissie Busvervoer. De afgelopen jaren zijn er in de huidige concessies al ruim 100 Zero-Emissiebussen ingestroomd waarvoor een overnameverplichting geldt en die derhalve ook voor de nieuwe Concessie weer kunnen en moeten worden ingezet.

De Concessieverlener verwacht dat de Concessiehouder bij de uitvoering van de Concessie invulling geeft aan bovengenoemde bestuursakkoorden. Waar toegankelijk Materieel bijdraagt aan een inclusief mobiliteitssysteem en mobiliteitsrechtvaardigheid, draagt Materieel met goede milieuprestaties bij aan een duurzamer mobiliteitssysteem. Om deze redenen stelt de Concessieverlener eisen waaraan het ingezette Materieel minimaal moet voldoen. Deze eisen hebben betrekking op technische specificaties, milieuprestaties (zie hiervoor hoofdstuk 11 Duurzaamheid), toegankelijkheid, comfort en netheid.

5.1 Algemene eisen Materieel

Algemene eisen Materieel	
5.1.1	De Concessiehouder zorgt ervoor dat het Materieel voldoet aan alle eisen die bij of krachtens wet- en regelgeving op het Materieel van toepassing zijn.
5.1.2	De Concessiehouder zet voor de uitvoering van de Concessie in beginsel de typen Voertuigen in zoals opgenomen in zijn Inschrijving. Het is de Concessiehouder alleen na voorafgaande schriftelijke toestemming van de Concessieverlener toegestaan om hiervan af te wijken. De Concessieverlener gaat voor de beoordeling van een verzoek hiertoe uit van de volgende criteria: a. de Concessieverlener acht de instromende Bus van gelijkwaardige kwaliteit als de uitstromende Bus; b. de instromende Bus is een Zero-Emissiebus, en c. de Concessiehouder doet opgave van de verschillen tussen de instromende en uitstromende Bus bij de Concessieverlener. Indien de Concessieverlener niet instemt met vervanging van een type Voertuigen uit de Inschrijving door een ander type Voertuigen zal de Concessieverlener dit gemotiveerd aangeven.
5.1.3	De Concessiehouder neemt van de huidige concessiehouder van de concessies Haarlem-IJmond en Noord-Holland Noord de Zero-Emissiebussen tegen de Overnamewaarde en conform de procedure zoals opgenomen in de Overnameverplichting.[8]
5.1.4	De Concessiehouder is verantwoordelijk voor het onderhoud van het Materieel en zorgt dat het onderhoud van Materieel waarop een Overnameregeling van toepassing is plaatsvindt conform de voorschriften van de garantiegever, waaronder begrepen de voorschriften voor revisies en vervanging van de Batterij, en de daaraan verbonden garantiebepalingen.

8 De Overnameverplichting maakt onderdeel uit van de Bijlagen bij de Inschrijvingsleidraad en wordt gelijktijdig met het Bestek gepubliceerd.

Algemene eisen Materieel	
5.1.5	De Concessiehouder zorgt ervoor dat het Materieel dat hij inzet voor de uitvoering van de Concessie op ieder willekeurig moment tijdens de Concessieduur voldoet aan de volgende leeftijdseisen: a. de leeftijd van Zero-Emissiebussen bedraagt niet meer dan 15 jaar en 6 maanden; b. de leeftijd van Bussen anders dan Zero-Emissiebussen bedraagt niet meer dan 10 jaar en 6 maanden; c. de leeftijd van Auto's bedraagt niet meer dan 6 jaar en d. de leeftijd van Buurtbussen bedraagt niet meer dan 6 jaar. (Zie voor verdere eisen die bepalend zijn voor de milieuprestaties an het Materieel paragraaf 11.2).
5.1.6	Het is de Concessiehouder niet toegestaan om Dubbeldekkers in te zetten ten behoeve van de uitvoering van de Concessie.

5.2 Comfort en netheid

Comfort en netheid	
5.2.1	De Concessiehouder zet voor de uitvoering van de Concessie uitsluitend Materieel in waarmee Reizigers comfortabel kunnen reizen.
5.2.2	In aanvulling op eis 5.2.1. zet de Concessiehouder voor de Concessie uitsluitend Materieel in dat ten minste voorzien is van: a. comfortabele stoelen, waarbij geldt dat de dikte van de bekleding op de zitting ten minste drie centimeter en de dikte van de bekleding op de rugleuning ten minste twee centimeter bedraagt; b. een goede vering; c. voldoende beenruimte, zodanig dat Tussenruimte in 80% van de zitplaatsen ten minste 74 centimeter bedraagt en nooit minder dan 72 centimeter. d. prettige verlichting die bijdraagt aan het gevoel van Sociale Veiligheid in het Voertuig; e. ten minste een USB A+C poort per stoel, die zich niet boven het hoofd van de Reiziger bevindt; f. trilling dempende banden; g. voldoende bagageruimte; h. voldoende prullenbakken; i. een goed uitgeruste EHBO-doos; j. een goedgekeurde brandblusser; k. stopknoppen, die geluidssignaal afgeven bij het drukken en die vanaf iedere zit- en staanplaats binnen handbereik zijn; l. geluidsinstallaties die uitsluitend gebruikt worden voor het verstrekken van reisinformatie; m. een goed werkend klimaatbeheersingssysteem, en n. goed bruikbare stangen voor staande Reizigers, die ook voor Reizigers met een beperkt gezichtsvermogen goed zichtbaar zijn.
5.2.3	Voertuigen zijn voorzien van een goede cabine-ergonomie (goede, instelbare stoel met voldoende zijdelingse steun en/of steun in de onderrug en een verstelbaar stuur, beiden eenvoudig te bedienen) zodanig dat het Personeel en Buurtbuschauffeurs hun taken goed kunnen uitvoeren.
5.2.4	Bussen zijn voorzien van een goed functionerend, voor Reizigers gratis te gebruiken Wifi-netwerk. De Concessiehouder zorgt dat Reizigers zonder registratie van het WiFi-netwerk gebruik kunnen maken en dat veilig gebruik van het WiFi-netwerk gewaarborgd is.
5.2.5	De Concessiehouder zorgt dat in het Materieel de huisregels door middel van pictogrammen goed zichtbaar zijn weergegeven bij in ieder geval de voorste instapdeur. De huisregels omvatten in ieder geval een rookverbod en een verbod op het afspelen van muziek die hoorbaar is voor anderen.
5.2.6	Het Personeel van de Concessiehouder ziet toe op naleving van de huisregels en houdt zich zelf ook aan deze regels.
5.2.7	De Concessiehouder zorgt ervoor dat zowel het interieur als exterieur van het Materieel voor aanvang van de eerste Rit van de dag schoon, heel en vrij van graffiti is.

5.3 Toegankelijkheid

Toegankelijkheid	
5.3.1	De Concessiehouder zorgt ervoor dat het Materieel op het moment van eerste inzet in de Concessie voldoet aan: a. geldende wet- en regelgeving ten aanzien van toegankelijkheid, zoals onder meer vastgelegd in het 'Besluit toegankelijkheid van het openbaar vervoer', en b. de richtlijnen inzake de inrichting, kenmerken en toegankelijkheid zoals opgenomen in de publicaties 'Toegankelijkheid collectief personenvervoer – Bussen' (CROW-publicatie 219c) dan wel de publicatie 'Toegankelijkheid collectief personenvervoer – Taxi's' (CROW-publicatie 219b) en het Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022-2032 of diens opvolger(s).
5.3.2	De Concessiehouder werkt mee aan het behalen van de gestelde doelstellingen en bijbehorende acties uit het Uitvoeringsprogramma 2024-2028 en het Uitvoeringsprogramma 2029-2032 die door de Provincie in het kader van het Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022-2032 is respectievelijk wordt opgesteld en diens (mogelijke) opvolger(s).

Toegankelijkheid	
5.3.3	De Bussen die de Concessiehouder inzet voor de uitvoering van de Concessie zijn Lagevloerbussen die voorzien zijn van een knielfunctie, met de mogelijkheid tot knielen tot een niveau van 280 mm of lager bij de voor- en achterdeuren.
5.3.4	In aanvulling op eis 5.3.3 zijn de Bussen voorzien van een (elektrische, handbediende of hybride) rolstoelplank en een rolstoelplaats waarbij voorzieningen aanwezig zijn om een rolstoel vast te zetten. Het Personeel beschikt over de benodigde kennis om een Reiziger in een rolstoel veilig vast te zetten.
5.3.5	Indien een Reiziger hierom verzoekt, verleent het Personeel van de Concessieverlener assistentie bij het uitklappen van de rolstoelplank en het betreden van de Bus.
5.3.6	De Concessiehouder staat toe dat de rolstoelplaatsen in de Bus door Reizigers gebruikt worden voor het plaatsen van kinderwagens, vouwfietsen, rollators en bagage. Wanneer een Reiziger met een mobiliteitsbeperking de Bus betreedt, ziet het Personeel erop toe dat de rolstoelplaats daadwerkelijk beschikbaar wordt gesteld voor deze Reiziger.
5.3.7	De Concessiehouder zorgt ervoor dat Auto's, waaronder Buurtbussen, zijn uitgerust met een voorziening waarmee Reizigers in een rolstoel of met een kinderwagen of rollator gemakkelijk het Voertuig kunnen betreden en dat Reizigers in een rolstoel zichzelf zelfstandig en veilig kunnen vastzetten.

5.4 Apparatuur

Apparatuur	
5.4.1	De Concessiehouder zorgt ervoor dat Voertuigen zijn uitgerust met een Intelligent Voertuig Systeem ("IVS") met daarin de actuele Dienstregeling, samen met de geografische gegevens van de Route, Haltes en de in- en uitmeldpunten ten behoeve van het verkeerslichtbeïnvloedingssysteem Korteafstandsradio ("KAR"). De Concessiehouder geeft de informatie waar het Voertuig zich bevindt in relatie tot de Dienstregeling (realtime) door aan een voertuig volgsysteem waarin de actuele positie en status van Voertuigen wordt gevolgd en geregistreerd.
5.4.2	Het Materieel is uitgerust met goed werkende apparatuur dat in staat is om KAR[9] en/ of Vehicle Tagging ("VETAG") als verkeerslichtbeïnvloedingssysteem aan te sturen. De Concessiehouder zorgt dat iedere in ieder geval uitgerust is met het systeem dat gebruikt wordt op de Routes van Lijn(en) waar hij die Bus op inzet.
5.4.3	De Concessiehouder houdt rekening met en werkt in voorkomende gevallen zonder voorbehoud mee aan de implementatie van nieuwe technologieën ten behoeve van de prioritering van het Materieel bij verkeersregelings-installaties, bijvoorbeeld i-VRI. De Concessiehouder en het Materieel voldoen aan de eisen en afspraken zoals deze zijn en worden vastgelegd binnen het Partnership Talking Traffic, de 'Concessiebijlage datasets OV' inclusief het separaat gepubliceerde Hoofdstuk 'Data-eisen OV en iVRI'[9] en aanvullende/vervangende afspraken gepubliceerd op de website van het CROW. Uiterlijk twee maanden voor aanvang van de Concessie toont de Concessiehouder ten genoegen van de Concessieverlener aan dat al het Materieel aan deze eisen voldoet en de Concessiehouder zorgt ervoor dat het Materieel gedurende de looptijd van de Concessie blijvend aan deze eisen voldoet.
5.4.4	De Concessiehouder voorziet Bussen van een goed werkend communicatiesysteem, inclusief een noodknop, waarmee het Personeel te allen tijde contact kan opnemen met in ieder geval de Centrale Verkeersleiding en, al dan niet met tussenkomst van de Centrale Verkeersleiding, met de verkeersleiding van concessiehouders van aangrenzende concessies.
5.4.5	De Concessiehouder voorziet het Materieel van apparatuur (hard- en software) die nodig is voor het gebruik van wettelijk vastgestelde of binnen het landelijk (NOVB) overleg overeengekomen Betaalwijzen in het Openbaar Vervoer, waaronder EMVc en Barcodes. De Concessiehouder voldoet daarbij aan de eisen zoals gesteld in paragraaf 7.1 en in het document 'Specification Document Open Architecture (SDOA)' of diens opvolger(s) en andere relevante documenten zoals opgesteld door Translink.
5.4.6	De Concessiehouder zorgt ervoor dat Voertuigen zijn uitgerust met benodigde voorzieningen voor het auditief en visueel weergeven van (actuele) reisinformatie zoals nader gespecificeerd in paragraaf 6.5.
5.4.7	De Concessiehouder voorziet in ieder geval alle Bussen van een registratief videobewakingssysteem (Auto's, waaronder begrepen Buurtbussen, hoeven niet voorzien te zijn van een registratief videobewakingssysteem). De Concessiehouder zorgt ervoor dat met behulp van het registratief videobewakingssysteem permanent video-opnames worden gemaakt van de Reizigers in alle delen van de Bus. De Concessiehouder volgt bij vervanging van het registratief videobewakingssysteem de nieuwste standaarden.

9 https://dova.nu/document/concessiebijlagen

5.5 Huisstijl en reclame

De Concessieverlener beoogt met de eisen aan onder ander het vervoeraanbod te komen tot een samenhangend, voor Reizigers herkenbaar Lijnennet met heldere verschillen in functie tussen Lijntypes. In dat kader stelt de Concessieverlener eisen aan de productformule en de huisstijl van het nieuwe Lijntype Stadsprinter. De Concessiehouder krijgt daarnaast ruimte om een eigen productformule te ontwikkelen passend bij de regio en de kenmerken van het Lijntype. Om het Lijnennet binnen Haarlem herkenbaarder te maken, is het de Concessiehouder toegestaan om bestaande R-netlijnen te integreren in deze nieuwe productformule.

Huisstijl en reclame	
5.5.1	De Concessiehouder hanteert een eenduidige huisstijl op het Materieel en mag daarbij desgewenst onderscheid maken tussen verschillende zelf te bepalen productformules (maar is daartoe niet verplicht).
5.5.2	De Concessiehouder hanteert in afwijking van het bepaalde in eis 5.5.1 in ieder geval een eenduidige onderscheidende huisstijl voor de productformule van het Lijntype Stadsprinter. De Concessiehouder zorgt daarbij in ieder geval voor een bij het hoogwaardige en regionale karakter van dit Lijntype passende naam, uitstraling van het Materieel en eventueel Haltes, en vormgeving van reisinformatie en marketing. De Concessiehouder past daarnaast waar mogelijk per Lijn binnen het Lijntype Stadsprinter een unieke kleurstelling in de reisinformatie, marketing en Materieel en op Haltes toe met als doel een betere herkenbaarheid van de Lijn voor Reizigers.
5.5.3	De Concessiehouder zet op Stadsprinters alleen Materieel in dat uitgevoerd is in de huisstijl van de productformule zoals bedoeld in eis 5.5.2.
5.5.4	De Concessiehouder voert R-netlijnen uit conform de productformule R-net uit of conform de productformule van het Lijntype Stadsprinter zoals bedoeld in eis 5.5.2.
5.5.5	Indien de Concessiehouder ertoe besluit om op Lijnen de productformule R-net te hanteren, gelden op deze Lijnen alle eisen zoals opgenomen in het document 'Een productformule voor het Hoogwaardig Openbaar Vervoer' of diens opvolger(s), en zet de Concessiehouder op R-netlijnen uitsluitend Materieel in dat uitgevoerd is in de huisstijl voor de productformule R-net. Het is de Concessiehouder alleen in uitzonderlijke omstandigheden en met voorafgaande schriftelijke toestemming van de Concessieverlener toegestaan om op R-netlijnen ander Materieel in te zetten.
5.5.6	De Concessiehouder werkt in afstemming met de Concessieverlener proactief mee aan het verder ontwikkelen en promoten van het productformule voor Stadsprinters zoals bedoeld in eis 5.5.2, eventuele toekomstige productformules voor frequente en snelle lijnen (zoals BRT) en, indien de Concessiehouder kiest voor het continueren ervan, de R-net productformule.
5.5.7	De Concessiehouder plaatst als onderdeel van de huisstijl het logo van de Provincie, op een naar het oordeel van de Concessieverlener zichtbare plek, op de achterzijde van de Bus.
5.5.8	Het is de Concessiehouder toegestaan om voor eigen rekening en risico reclame te voeren op het Materieel. De opbrengsten van reclame komen toe aan de Concessiehouder. Als de Concessieverlener oordeelt dat reclame op het Materieel de regels van het betamelijke overschrijden dan wel aanstootgevend en/of religieus van aard zijn, dan verwijdert de Concessiehouder de betreffende reclame onverwijld en voor eigen rekening. Voor Materieel dat de Concessiehouder op Buslijnen inzet die onder de productformule R-net vallen, gelden wat betreft de mogelijkheden tot het aanbrengen van reclame-uitingen de relevante bepalingen uit 'Een productformule voor het Hoogwaardig Openbaar Vervoer'.
5.5.9	Als uitzondering op eis 5.5.8 geldt dat het de Concessiehouder niet is toegestaan om reclame te voeren op Buurtbussen.
5.5.10	Het is de Concessiehouder niet toegestaan om reclame-uitingen aan te brengen op of over: a. Deuren en ramen, (ook niet in (semi-)doorzichtige vorm) met uitzondering van de achterruit; b. Lijnnummers, bestemmingsaanduidingen, informatiedisplays of camera's, en c. bedieningselementen (stopknoppen, deuropeningsknoppen, et cetera).

5.6 Buurtbussen

Buurtbussen	
5.6.1	De Concessiehouder stelt aan de Buurtbusverenigingen voldoende Buurtbussen beschikbaar om de Dienstregeling van de door hen verzorgde Buurtbuslijn(en) te kunnen uitvoeren. De Concessiehouder zorgt tevens voor extra Buurtbussen ten behoeve van vervangende inzet vanwege technische mankementen, onderhoud en Versterkingsritten.
5.6.2	De Concessiehouder is verantwoordelijk voor het onderhoud en reparaties van Buurtbussen en stelt brandstof beschikbaar voor de Buurtbussen.
5.6.3	De Concessiehouder maakt Buurtbussen als zodanig herkenbaar door de aanduiding 'Buurtbus' op de voor- en zijkant van iedere Buurtbus te plaatsen.
5.6.4	De Concessiehouder beschrijft in zijn Ontwikkelplan hoe hij de instroom van Zero-Emissiebuurtbussen ter hand neemt en hoe hij de Buurtbusverenigingen hierbij betrekt.

6 REISINFORMATIE

Betrouwbare en toegankelijke reisinformatievoorziening is essentieel voor een goede reiservaring. Om een reis te kunnen plannen en waar nodig aan te kunnen passen moeten Reizigers zowel voorafgaand aan als tijdens hun reis, kunnen beschikken over betrouwbare, eenduidige, actuele reisinformatie die voor iedereen begrijpelijk en toegankelijk is. Zekerheid over deze informatie maakt het voor de (potentiële) Reiziger aantrekkelijker om te kiezen voor een vervoeroptie binnen het systeem van Publieke Mobiliteit.

De Concessiehouder is verantwoordelijk voor het aanbieden van actuele informatie op (mobiel)internet, in het Voertuig en bij Haltes. Hierbij verwacht de Concessieverlener dat de reisinformatie en media waarmee de Concessiehouder de reisinformatie verstrekt aan Reizigers bijdraagt aan de toegankelijkheid van het Openbaar Vervoer, door deze af te stemmen op de verschillende behoeften van doelgroepen. Daarnaast dient de Concessiehouder ook op momenten dat zich (onverwachte) wijzigingen in de Dienstregeling voordoen de Reiziger juist en tijdig te informeren over onder andere de oorzaak van de situatie en de mogelijkheden voor alternatief vervoer. Ook stelt de Concessieverlener eisen ten aanzien van de Lijnennetkaarten die de Concessiehouder beschikbaar dient te stellen, om op deze manier de begrijpelijkheid van het Openbaar Vervoer voor de Reiziger te vergroten.

6.1 Algemene informatie

Algemene informatie	
6.1.1	De Concessiehouder informeert inwoners en bezoekers van het Concessiegebied over het Openbaar Vervoer van, naar en binnen het Concessiegebied en over het aanbod van Andere Mobiliteitsdiensten.
6.1.2	De Concessiehouder zorgt ervoor dat alle informatie over het Openbaar Vervoer altijd volledig, correct, eenduidig en direct met de werkelijkheid overeenstemmend/actueel is en dat hij alle informatie over Lijnen die de Concessie binnen komen vanuit aangrenzende concessiegebieden, Andere Mobiliteitsdiensten, waaronder het Flex-vervoer en andere zaken die onder Publieke Mobiliteit vallen, die hij van de betreffende aanbieder ontvangt via zijn informatiekanalen beschikbaar stelt.
6.1.3	De Concessiehouder zorgt dat alle informatie over het Openbaar Vervoer voldoet aan de eisen gesteld in de 'Concessiebijlage Datasets OV'[10] of diens opvolgers.
6.1.4	De Concessiehouder levert volledige en juiste informatie met betrekking tot (de uitvoering van) de Dienstregeling rechtstreeks aan de NDOV-loketten en DOVA OV-data of diens opvolger(s) conform het bepaalde in het document 'Concessiebijlage datasets OV' of diens opvolger(s).
6.1.5	De Concessiehouder stelt voor ingang van de Concessie, als onderdeel van het Marketingplan, een Reisinformatieplan op waarin hij beschrijft hoe hij invulling geeft aan de eisen zoals gesteld in dit hoofdstuk. Hij legt het Reisinformatieplan, en elk voorstel tot wijziging daarvan, minimaal 6 weken van tevoren ter advisering voor aan de Concessieverlener, het ROCOV en Gemeenten.

6.2 Toegankelijkheid informatie

Toegankelijkheid informatie	
6.2.1	De Concessiehouder zorgt dat alle reisinformatie begrijpelijk en toegankelijk is voor alle Reizigers, waaronder Reizigers met een visuele of auditieve beperking.
6.2.2	Als norm voor de begrijpelijkheid van reisinformatie geldt niveau B1 van het Europees Referentiekader voor de talen.
6.2.3	Als norm voor de toegankelijkheid van reisinformatie op websites dan wel mobiele applicaties geldt het niveau AA volgens WCAG 2.1 of diens opvolger(s) (zie www.digitoegankelijk.nl).
6.2.4	De Concessiehouder toont de Concessieverlener uiterlijk 3 maanden voor de ingangsdatum van de Concessie een toegankelijkheidsverklaring die borgt dat de websites en mobiele applicaties voldoen aan: a. de wetgeving inzake digitale toegankelijkheid zoals gepubliceerd op de website www.digitoegankelijk.nl/toegankelijkheidsverklaring/voorbeeld-opbouw-rapportage, en b. waar relevant, de Europese standaard EN 301549.

10 https://dova.nu/document/concessiebijlagen

6.3 Lijnennetkaarten

Lijnennetkaarten	
6.3.1	De Concessiehouder stelt actuele Lijnennetkaarten beschikbaar in ten minste de volgende uitvoeringen: a. Een geografische Lijnennetkaart van het hele Concessiegebied met het volledige in het gebied aanwezige Openbaar Vervoer; b. Een geografische Lijnennetkaart per Kern met minimaal 15.000 inwoners van de betreffende Kern met het volledige in het gebied aanwezige Openbaar Vervoer. Het is de Concessiehouder hierbij toegestaan om voor de Kernen Groot-Alkmaar en Heerhugowaard/Scharwoude/Broek op Langedijk en voor de Kernen in de huidige concessie Haarlem-IJmond respectievelijk één gezamenlijke Lijnennetkaart beschikbaar te stellen; c. Een schematische Lijnennetkaart van: 1. het volledige in het gebied aanwezige Openbaar Vervoer per Trein, Veer, en Lijnen van de Lijntypes R-netlijn en Stadsprinter (inclusief te gedogen lijnen met een frequentie van minimaal 4x per uur op werkdagen overdag in dezelfde vorm als Stadsprinter), en 2. al het Openbaar Vervoer in de gebieden: i. de huidige concessie Haarlem-IJmond ii. de Kernen Groot-Alkmaar en Heerhugowaard/Scharwoude/Broek op Langedijk 3. het hele Concessiegebied met het volledige in het gebied aanwezige Openbaar Vervoer per Trein, Veer, en Lijnen van de Lijntypes R-netlijn, Stadsprinter, Streeksprinter (inclusief te gedogen lijnen met een frequentie van minimaal 2x per uur op werkdagen overdag in dezelfde vorm als Streeksprinter) en 4. al het Openbaar Vervoer voor het gebied van de huidige concessie Noord-Holland-Noord.
6.3.2	De Concessiehouder zorgt ervoor dat alle Lijnennetkaarten zijn opgemaakt conform de volgende criteria: • Op Lijnennetkaarten (6.3.1.b), (6.3.1.c.1) en (6.3.1.c.3) zijn alle Haltes inclusief namen weergegeven. Op de overige Lijnennetkaarten worden in ieder geval alle Knooppunten, Beginhaltes en minimaal één Halte per Kern en per CBS-wijk weergegeven; • Alle Lijnennetkaarten tonen de Lijnen (inclusief Openbaar Vervoer van andere concessiehouders) met een lijndikte gebaseerd op de frequentie op een gemiddelde werkdag overdag (12 uur). De Concessiehouder maakt ten minste onderscheid tussen de volgende frequentiecategorieën: • 4x per uur of hoger • 2-3x per uur, • 1x per uur • lager dan 1x per uur; • Lijnennetkaart (6.3.1.a) toont per Lijntype (Trein, Veer, R-net, Stadsprinter, Streeksprinter, Wijkverbinder, Basisverbinder, Maatwerkverbinder, Buurtbus, en overige Lijntypes) één onderscheidende kleur (of kleurenspectrum); • Lijnennetkaarten (6.3.2.b), (6.3.1.c.1-2) tonen voor R-net en Stadsprinter per lijn een onderscheidende kleur en tonen voor overige Lijntypes per lijn dezelfde kleur voor het betreffende Lijntype. • Lijnen die geen intervalmatige bediening hebben tijdens een werkdag overdag (12.00 uur), bijvoorbeeld Overige lijnen en (eventuele) vaste Verbindingen met Vraagafhankelijk Vervoer, worden op alle Lijnennetkaarten getoond als gestippelde lijn; • Op alle Lijnennetkaarten worden Lijnen altijd afzonderlijk en niet als lijnbundels (in een afwijkende kleur) getoond.
6.3.3	Op alle Lijnennetkaarten is het de Concessiehouder toegestaan om attracties, bezienswaardigheden, ziekenhuizen en overige voor Reizigers relevante bestemmingen te tonen door middel van een herkenbaar, onderscheidend symbool.

6.4 Informatie op Haltes

Informatie op Haltes	
6.4.1	De Concessiehouder draagt er zorg voor dat op elke Halte in het Concessiegebied in elk geval een actuele, al dan niet digitale Haltevertrekstaat met de volgende informatie aanwezig is: a. de haltenaam en het haltenummer uit het Centraal Halte Bestand (CHB); b. van alle Lijnen die van de Halte vertrekken: i. het Lijnnummer, ii. de vertrektijden, iii. de te volgen Route met vermelding van de resterende Haltes tot de Eindhalte; iv. de Eindhalte, en v. Haltes die niet toegankelijk zijn voor mensen met een mobiliteitsbeperking; c. een URL en QR-code naar de website van de Concessiehouder en het Platform waar actuele reisinformatie is te vinden; d. het telefoonnummer, de internetsite en openingstijden van de klantenservice; e. een afbeelding die een rookverbod aangeeft, en f. informatie over het reserveren van deelmobiliteiten en Flex-vervoer.
6.4.2	Voor zover een Halte is voorzien van een abri, zorgt de Concessiehouder ervoor dat in deze abri in ieder geval de volgende informatie aanwezig is: a. een Lijnennetkaart in schematische en geografische stijl zoals beschreven in eis 6.3.1 met een aanduiding waar de Halte zich bevindt; b. een kaart van de betreffende Kern c. informatie over Betaalwijzen en Tarieven; d. informatie over de kanalen die de Concessiehouder inzet voor het verstrekken van informatie; e. een afbeelding die een rookverbod aangeeft, en f. informatie over de Compensatieregeling.

Informatie op Haltes	
6.4.3	Op verzoek van de Concessieverlener voorziet de Concessiehouder Haltes in het Concessiegebied die bediend worden door concessiehouders van de aangrenzende concessies of de houder van het Flex-contract ook van de in eisen 6.4.1 en 6.4.2 beschreven informatie, ook wanneer de Concessiehouder de betreffende Halte zelf niet bedient.
6.4.4	Eisen 6.4.1, 6.4.2 en 6.4.3 gelden niet voor Haltes die tijdelijk buiten gebruik zijn of voor tijdelijke Haltes die ten hoogste 1 maand in gebruik zijn.
6.4.5	De Concessiehouder maakt tijdelijke afwijkingen van de Dienstregeling op adequate en zorgvuldige wijze op de Halte kenbaar. Indien een Halte tijdelijk vervalt en/of een Lijn tijdelijk vanaf een andere Halte vertrekt, geeft de Concessiehouder op de Halte, mogelijk digitaal of indien beschikbaar middels de DRIS, in ieder geval aan hoe lang de Halte niet beschikbaar is. Tevens informeert de Concessiehouder Reizigers, door middel van een kaart van de omgeving van de Halte en een routebeschrijving, hoe zij bij de dichtstbijzijnde Halte van de betreffende Lijn kunnen komen of met welke alternatieve reismogelijkheden zij hun reis kunnen vervolgen.
6.4.6	De Concessiehouder maakt met de concessiehouders van de aangrenzende concessies afspraken over tijdige wederzijdse aanlevering van de informatie genoemd in eisen 6.2.1, 6.2.2 en 6.2.5 en informatie met betrekking tot tijdelijke routewijzigingen door wegomleidingen als gevolg van werkzaamheden of Evenementen.
6.4.7	De Concessiehouder zorgt ervoor dat alle Haltes op de ingangsdatum van een nieuwe/ gewijzigde Dienstregeling over de actuele reisinformatie beschikken. Het is de Concessiehouder toegestaan de oude reisinformatie vanaf 5 werkdagen voorafgaand aan de ingangsdatum van de nieuwe/ gewijzigde Dienstregeling te vervangen.

6.5 Informatie in en op Voertuigen

Reisinformatie in en op Voertuigen	
6.5.1	De Concessiehouder zorgt voor correcte en actuele informatie in en op het Voertuig, waaronder begrepen informatie over het Openbaar Vervoer.
6.5.2	De Concessiehouder zorgt ervoor dat afwijkingen van de Dienstregeling tijdig aan Reizigers in het Voertuig kenbaar gemaakt worden. Bij verstoringen in de uitvoering van de Dienstregeling informeert de Concessiehouder Reizigers in het Voertuig over de consequenties van deze verstoring voor hun reis en over alternatieve reismogelijkheden. De Concessiehouder zorgt dat het Personeel in het Voertuig over de informatie beschikt die nodig is om vragen van Reizigers over consequenties van verstoringen voor hun reis en over alternatieve reismogelijkheden te kunnen beantwoorden.
6.5.3	De Concessiehouder voorziet alle Voertuigen van een werkend automatisch auditief halteomroepsysteem dat voor iedere Halte ten minste de eerstvolgende Halte en belangrijke Aansluitingen op deze Halte en daarnaast (in een groter interval) het Lijnnummer en het de Eindhalte omroept. Indien het automatisch auditief halteomroep-systeem niet functioneert, roept het Personeel in het Voertuig de eerstvolgende Halte en belangrijke Aansluitingen op deze Halte om.
6.5.4	De Concessiehouder voorziet al het Materieel dat wordt ingezet op de Stadsprinters van minimaal een schematische Lijnennetkaart van het betreffende gebied.
6.5.5	De Concessiehouder voorziet alle Bussen, waaronder begrepen Buurtbussen, van werkende Displays. Hierbij geldt dat hij: a. de Displays zodanig in het Voertuig aanbrengt dat alle Reizigers vanaf elke positie in het Voertuig de informatie op de Displays kunnen lezen; b. in elke Bus ten minste drie Displays aanbrengt, en c. in elke Gelede bus ten minste vier Displays aanbrengt.
6.5.6	De Concessiehouder toont op de Displays ten minste de volgende actuele reisinformatie: a. geplande aankomsttijden en actuele inschatting van de verwachte aankomsttijden op de eerstvolgende Haltes; b. de Eindhalte van de Rit, inclusief de verwachte aankomsttijd op de Eindhalte; c. geboden Aansluitingen op Knooppunten inclusief de actuele vertrektijden van aansluitende Lijnen (zowel op de Lijnen van de Concessiehouder zelf als op de Lijnen van concessiehouders van aangrenzende concessies en op de Trein); d. overstapmogelijkheden op de eerstvolgende Haltes op het Flex-vervoer; e. de actuele tijd, en f. actuele informatie over tijdelijke afwijkingen ten opzichte van de Dienstregeling, waaronder in ieder geval begrepen afwijkende Routes, vervallen en/of alternatieve Haltes en gewijzigde vertrektijden.
6.5.7	De Concessiehouder volgt voor de vormgeving van de in eis 6.5.6 genoemde reisinformatie op de Displays de landelijke standaarden, zoals weergegeven in 'Richtlijnen Reisinformatie in OV-voertuigen' of diens opvolger(s).
6.5.8	De Concessiehouder mag in overleg met de Concessieverlener de Displays tevens voor promotie van het Openbaar Vervoer gebruiken, mits dit niet ten koste gaat van het tonen van actuele reisinformatie. De Concessiehouder zorgt er daarom voor dat te allen tijde, eventueel alternerend met de overige informatie genoemd in eis 6.5.6, (i) de actuele tijd en de (naam van de) eerstvolgende Halte en (ii) het Lijnnummer en de Eindhalte van de Lijn getoond worden.
6.5.9	Op verzoek van de Concessieverlener stelt de Concessiehouder de Displays ter beschikking voor het verstrekken van informatie ingebracht door de Concessieverlener, zonder hiervoor kosten in rekening te brengen.

Reisinformatie in en op Voertuigen	
6.5.10	De Concessiehouder voorziet: a. Bussen van een uniforme routeaanduiding, ten minste door middel van een aanduiding van het Lijnnummer en de Eindhalte op de voor- en rechterzijde van de Bus en een aanduiding van het Lijnnummer op achterzijde van de Bus, en b. Auto's, niet zijnde personenauto's, van een uniforme routeaanduiding, ten minste door middel van een aanduiding van het Lijnnummer en de Eindhalte op de voorzijde van de Auto.
6.5.11	De Concessiehouder vermeldt de website, de contactgegevens en openingstijden van de klantenservice van de Concessiehouder aan de binnenzijde van alle Voertuigen.
6.5.12	De Concessiehouder conformeert zich aan het gebruik van uniforme pictogrammen om Openbaar Vervoersvormen aan te duiden zoals vastgelegd in het handboek 'De identiteit voor hubs' of diens opvolgers.[11]

6.6 Digitale informatie

Digitale informatie	
6.6.1	De Concessiehouder zorgt ervoor dat mensen in ieder geval de volgende informatie gratis kunnen raadplegen via de website van de Concessiehouder, kunnen downloaden en kunnen opvragen bij de klantenservice van de Concessiehouder: a. informatie over de Dienstregeling van de afzonderlijke Lijnen, met in ieder geval een overzicht van de Haltes, de aankomst- en vertrektijden per Halte, de overstapmogelijkheden op belangrijke (overstap)locaties en de Aansluitingen op zowel de eigen Lijnen als op lijnen van andere concessiehouders en Publieke Mobiliteit; b. Haltevertrekstaten, met de vertrektijden van de Lijnen die vanaf de betreffende Halte vertrekken; c. alle Lijnennetkaarten zoals beschreven in eis 6.3.1; d. een overzicht van de aangeboden voorzieningen per Halte; e. informatie over actuele vertrektijden, ook in geval van ongeplande wijzigingen in de Dienstregeling, zoals vertraging, routewijzigingen en Rituitval; f. informatie over de toegankelijkheid van het Openbaar Vervoer, waaronder: i. aanwezigheid van voorzieningen ten behoeve van de toegankelijkheid in het op een Rit ingezette Voertuig en op Haltes, en ii. regels over maximaal toegestane afmetingen van rolstoelen; g. informatie over de actuele bezetting van het Voertuig tijdens een Rit; h. informatie over het reserveren van Flex-vervoer, indien aangeboden door de Concessiehouder of binnen de Concessie; i. informatie over Betaalwijzen en Tarieven; j. informatie over de Compensatieregeling; k. informatie over de bereikbaarheid van de klantenservice en klachtenlijn van de Concessiehouder, inclusief telefoonnummer en website, en l. informatie over het Klachtenloket Openbaar Vervoer en de Geschillencommissie Openbaar Vervoer en de wijze waarop Reizigers deze instanties kunnen benaderen.
6.6.2	De Concessiehouder zorgt ervoor dat in ieder geval de informatie genoemd in eis 6.6.1 sub a, b en c kan worden geprint in een handzaam en goed leesbaar formaat.
6.6.3	De Concessiehouder zorgt ervoor dat mensen de informatie kunnen raadplegen via de kanalen van de Concessiehouder en andere aanbieders van Publieke Mobiliteit binnen het Concessiegebied, en beheert deze kanalen samen met de andere Noord-Hollandse concessiehouders, waartoe de Concessieverlener de Concessiehouder toegang verleent tot het CMS-systeem van de website.
6.6.4	De Concessiehouder zorgt ervoor dat Reizigers adequate ondersteuning ontvangen bij vragen over bijvoorbeeld hun reis, de verstrekte reisinformatie, de aanschaf van vervoersbewijzen en Reisproducten en Betaalwijzen binnen het Openbaar Vervoer.

6.7 Wijzigingen in de Dienstregeling

Geplande wijzigingen in de Dienstregeling	
6.7.1	De Concessiehouder maakt de Dienstregeling (i) voor een nieuw Dienstregelingjaar uiterlijk 20 werkdagen voor de inwerkingtreding en (ii) bij geplande (route)wijzigingen tijdens een Dienstregelingjaar uiterlijk 10 werkdagen voor de inwerkingtreding bekend via in elk geval: a. Displays in alle Voertuigen; b. aankondigingen op de Haltes waar wijzigingen plaatsvinden die de wijziging omschrijven, waaronder begrepen via eventueel aanwezige DRIS'en; c. de website van de Concessiehouder en social media kanalen, en d. actuele reisinformatiesystemen.
6.7.2	In aanvulling op het bepaalde in eis 6.7.1 informeert de Concessiehouder uiterlijk 20 werkdagen voor de inwerkingtreding van een geplande wijziging in de Dienstregeling de in eis 6.1.4 genoemde organisaties over deze wijziging, met inachtneming van het bepaalde in het document 'Concessiebijlage datasets OV' of diens opvolger(s).

11 https://natuurlijkdeelmobiliteit.nl/product/handboek-identiteit-deelvervoerhubs/

Geplande wijzigingen in de Dienstregeling	
6.7.3	De Concessiehouder maakt tijdelijke en/of tussentijdse wijzigingen van de Dienstregeling in verband met wegomleidingen ten gevolge van werkzaamheden of Evenementen waarbij één of meerdere Haltes niet worden aangedaan, ten minste 5 werkdagen voorafgaande aan de wijziging bekend door publicatie overeenkomstig het bepaalde in eis 6.4.5, 6.7.1 en 6.7.2, dan wel zo spoedig mogelijk wanneer de stremming waardoor sprake is van een wegomleiding, later dan 5 werkdagen voor de ingangsdatum van de wegomleiding bekend is gemaakt.
6.7.4	De Concessiehouder is verantwoordelijk voor het tijdig uitwisselen van informatie over de te wijzigen en gewijzigde Dienstregeling met omliggende concessiehouders een aanbieders van Publieke Mobiliteit.

Ongeplande wijzigingen in de Dienstregeling	
6.7.5	In geval van ongeplande wijzigingen in de Dienstregeling, zoals vertragingen, ongeplande routewijzingen en Rituitval, zorgt de Concessiehouder ervoor dat zo spoedig mogelijk doch uiterlijk 15 minuten nadat de situatie zich voordoet: a. Reizigers via Displays in Voertuigen, aanwezige DRIS'en op Haltes, de website van de Concessiehouder, het Platform, actuele reisinformatiesystemen, en Personeel en Buurtbuschauffeurs geïnformeerd worden over de situatie, de oorzaak en alternatieve reismogelijkheden, waaronder de inzet van Vervangend Vervoer, met inachtneming van het bepaalde in paragraaf 4.2 en eis 6.1.2, en b. de in eis 6.1.4 genoemde organisaties voorzien worden van gegevens over de wijzigingen, met inachtneming van het bepaalde in het document 'Concessiebijlage datasets OV' of diens opvolger(s).
6.7.6	De Concessiehouder zorgt ervoor dat alle reisinformatie en de informatie die hij verstrekt aan de in eis 6.1.4 genoemde organisaties ook bij ongeplande wijzigingen in de Dienstregeling, zoals bij verstoringen en eventuele omleidingsroutes, juist is en tijdig beschikbaar komt.

7 TARIEVEN EN BETAALWIJZEN

Door betaalgemak voor de Reiziger te faciliteren worden drempels om het Openbaar Vervoer te gebruiken weggenomen. De Concessieverlener verwacht daarom van de Concessiehouder dat hij - ongeacht welke Betaalwijze er bij ingang van de Concessie de landelijke standaard vormt – constructief bijdraagt aan betaalgemak voor de Reiziger.

De Concessiehouder dient over een volledig functionerend Betaalsysteem te beschikken en te voldoen aan de MaaS-waardige bestekseisen. Daarnaast verwacht de Concessieverlener dat de Concessiehouder een actieve rol aanneemt in de (door)ontwikkeling van OVPay en dat hij alle activiteiten die in dit kader worden ondernomen nauw afstemt met de Concessieverlener en aangrenzende concessieverleners en concessiehouders.

Voor het Openbaar Vervoer wordt van de Reiziger een passende prijs gevraagd. De Concessieverlener stelt daarom de randvoorwaarden vast waarbinnen de Concessiehouder tariefvoorstellen kan indienen. Hierbij dient de prijs en de prijsontwikkeling te vallen binnen de kaders van zowel het regionale als het landelijke tariefbeleid. Omdat het voor de Reiziger niet uit zou moeten maken of hij tijdens de reis een concessiegrens overschrijdt, streeft de Concessieverlener naar tariefintegratie met aangrenzende concessieverleners, waaronder ook op het spoor. Om dit te kunnen realiseren wordt van de Concessiehouder een coöperatieve en proactieve houding verwacht in samenwerking met derde partijen.

7.1 Betaalsysteem

Betaalsysteem	
7.1.1	De Concessiehouder is verantwoordelijk voor een volledig functionerend Betaalsysteem dat Vervoersbewijzen, Reisproducten en Bijzondere Vervoersbewijzen die geldig zijn in het Concessiegebied accepteert.
7.1.2	Indien de OV-chipkaart bij aanvang van de Concessie landelijk nog niet is uitgefaseerd, zorgt de Concessiehouder voor eigen rekening en risico ervoor dat de OV-chipkaart tot het moment van landelijke uitfasering beschikbaar en werkzaam is voor Reizigers.
7.1.3	De Concessiehouder vervoert reizigers die als gevolg van ontbrekende of defecte Betaalsystemen niet kunnen in- of uitchecken of betalen gratis.
7.1.4	Eventuele veranderingen in de Reizigersopbrengsten door kosten van de invoering, uitbreiding, vernieuwing en/of vervanging van het Betaalsysteem ten behoeve van de acceptatie van (toekomstige) Betaalwijzen zijn volledig voor rekening en risico van de Concessiehouder.
7.1.5	De Concessiehouder beschikt over een Restitutieregeling op basis waarvan Reizigers te veel geïncasseerde gelden kunnen terugkrijgen. De Concessiehouder conformeert zich daarbij aan afspraken zoals opgenomen in het document 'Uitvoeringsregels' bij het Landelijk Tarievenkader (LTK).
7.1.6	Het Betaalsysteem van de Concessiehouder is gecertificeerd door en aangesloten op de landelijke backoffice van Translink (of diens opvolgers).
7.1.7	De Concessiehouder verstrekt op verzoek van de Concessieverlener het bewijs van certificering door Translink (of diens opvolgers).
7.1.8	De Concessiehouder voldoet aan de eisen zoals opgenomen in het document 'Concessiebijlage MaaS-waardige bestekseisen' of diens opvolgers en implementeert wijzigingen van en aanvullingen op deze eisen binnen één jaar na publicatie van een gewijzigde versie van dit document.
7.1.9	De Concessiehouder voorziet het Materieel dat hij voor de uitvoering van de Concessie inzet van de technische voorzieningen die benodigd zijn voor het functioneren van een Be-in-Be-out Betaalsysteem.

7.2 Tarieven en Reisproducten

Tarieven en Reisproducten	
7.2.1	De Concessiehouder conformeert zich aan het Landelijke Tarievenkader (LTK) of diens opvolgers.
7.2.2	De Concessiehouder hanteert geen andere Tarieven dan de Tarieven die zijn vastgesteld of goedgekeurd door de Concessieverlener.
7.2.3	De Concessiehouder accepteert doorlopende verplichtingen ten aanzien van Reisproducten die voor aanvang van de Concessie zijn verkocht.
7.2.4	Bij voorgenomen wijzigingen van Tarieven consulteert de Concessiehouder de aangrenzende concessiehouders en legt hij de voorgenomen wijziging voor advies aan het ROCOV voor.
7.2.5	De Concessiehouder waarborgt de overzichtelijkheid van Tarieven, Vervoerbewijzen en Reisproducten.
7.2.6	In geval van gedeelde exploitatie van Lijnen met een andere concessiehouder, accepteert de Concessiehouder in ieder geval de Reisproducten en Vervoerbewijzen die de betreffende concessiehouder voor de doorgaande Lijn hanteert.
7.2.7	De Concessiehouder dient bij interoperabele producten zelf zorg te dragen voor het verkrijgen van de opbrengsten waarop hij recht meent te hebben.
7.2.8	De Concessiehouder accepteert en faciliteert de verkoop van en het betalen met Vervoerbewijzen en Reisproducten voor combinaties van Openbaar Vervoer en andere vormen van Publieke Mobiliteit.
7.2.9	De Concessiehouder biedt Gemeenten in het Concessiegebied tegen – naar oordeel van de Concessieverlener – redelijke kosten voor de betreffende Gemeenten, de mogelijkheid om (per Gemeente) de doelgroep sociale minima tegen een passend Tarief met het Openbaar Vervoer te laten reizen. De Concessiehouder draagt er zorg voor om het Tarief in de vorm van een voor de Reiziger en Gemeente begrijpelijk en gebruiksvriendelijk Reisproduct aan te bieden.
7.2.10	Indien bij aanvang van de Concessie een landelijk Reisproduct voor minima is geïntroduceerd faciliteert de Concessiehouder het gebruik hiervan binnen de Concessie.
7.2.11	De Concessiehouder stelt alle Reisproducten die onderdeel zijn van het Landelijk Tarievenkader, met uitzondering van Reisproducten waarop de betreffende aanbieder alleenrecht van verkoop heeft, voor aanschaf beschikbaar voor Reizigers.
7.4.12	Reizigers kunnen in alle Bussen en Auto's een Vervoerbewijs kopen voor tenminste de betreffende reis.
7.4.13	De Concessiehouder is verantwoordelijk voor de verkoop en distributie van Reisproducten en, indien van toepassing, Productdragers en draagt hiermee alle gepaard gaande kosten en risico's.

7.3 Tarievenplan

Tarievenplan	
7.3.1	De Concessiehouder legt jaarlijks een Tarievenplan voor de in het komende kalenderjaar te hanteren (inclusief uitbreiding, aanvulling, wijziging of vervanging van) Tarieven, Vervoerbewijzen en Reisproducten en de voorwaarden voor het gebruik door de Reizigers ter vaststelling aan de Concessieverlener voor.
7.3.2	De Concessiehouder mag de Tarieven jaarlijks ten hoogste verhogen met het vastgestelde percentage van de Landelijke Tarieven Index (LTI), tenzij de Concessieverlener anders besluit.
7.3.3	De Concessiehouder houdt in het Tarievenplan rekening met de eventuele introductie van landelijk geldende Reisproducten overeenkomstig het Landelijk Tarievenkader. De Concessiehouder accepteert deze landelijk geldende Reisproducten en draagt er zorg voor dat het Betaalsysteem deze volledig ondersteunt.
7.3.4	De Concessiehouder legt het Tarievenplan ter advisering voor aan het ROCOV alvorens hij deze ter vaststelling aan de Concessieverlener voorlegt.
7.3.5	De Concessieverlener stelt Bijzondere Vervoersbewijzen voor de duur van ten hoogste één kalenderjaar vast.
7.3.6	De Concessiehouder houdt bij het opstellen van het Tarievenplan rekening met de tarieven zoals gehanteerd in nabijgelegen concessiegebieden, zoals de concessies die worden uitgevoerd in opdracht van de Vervoerregio Amsterdam en in de provincies Zuid-Holland, Fryslân en Flevoland.
7.3.7	Het besluit tot verlening van de Concessie staat niet gelijk aan instemming met of vaststelling van de (mogelijk) in de Inschrijving voorgestelde Tarieven.

7.4 Toekomstige betaalsystemen

Toekomstige betaalsystemen	
7.4.1	De Concessiehouder vervult een actieve rol bij de ontwikkeling van nieuwe betaalsystemen en Productdragers in het Openbaar Vervoer.
7.4.2	Bij het introduceren van een nieuwe Betaalwijze spant de Concessiehouder zich extra in om deze nieuwe Betaalwijze bij alle Reizigers te introduceren. Voor Reizigers met specifieke kenmerken of specifieke reizigersgroepen onderneemt hij extra actie passend bij de doelgroep.
7.4.3	De invoering van nieuwe Betaalwijzen mag niet ten koste gaan van gestelde eisen ten aanzien van gegevenslevering, verantwoording over opbrengsten of faciliteiten voor reizigers, zoals het opvragen van de reisgeschiedenis en kosten.
7.4.4	Het introduceren van nieuwe Productdragers of het wijzigen van bestaande Productdragers is alleen mogelijk na voorafgaande toestemming van de Concessieverlener.
7.4.5	Indien de Concessieverlener na overleg met de Concessiehouder en het ROCOV bepaalt dat een betaalmethode mag worden uitgefaseerd, zal de Concessieverlener hier een redelijke minimale uitfaseringstermijn voor stellen.

8 MARKETING

De Concessieverlener wil de bekendheid en het gebruik van het Openbaar Vervoer onder haar inwoners en alle Reizigers vergroten. Hierin speelt de Concessiehouder een belangrijke rol. Marketing is een invloedrijk middel om het gebruik van het Openbaar Vervoer te promoten en op deze manier bij te dragen aan zowel een inclusief en toegankelijk als duurzaam Openbaar Vervoerssysteem, als onderdeel van het systeem Publieke mobiliteit. De Concessiehouder is verantwoordelijk voor het ontwikkelen en uitvoeren van een effectief Marketingplan dat deze doelstellingen helpt te realiseren.

Marketing gaat hierbij verder dan reclame. Het is aan de Concessiehouder om een samenhangende strategie te ontwikkelen die niet alleen gericht is op promotie en communicatie, maar ook op het verbeteren van de reisbeleving, het inspelen op de behoeften van verschillende (Reizigers) doelgroepen en het optimaliseren van de gebruiksvriendelijkheid van het Openbaar Vervoer binnen de Publieke Mobiliteit. Dit betekent in de praktijk bijvoorbeeld dat de Concessiehouder proactief onderzoek doet naar reizigersgedrag en reizigersvoorkeuren en campagnes inzet om verschillende doelgroepen te bereiken.

Een effectief marketingbeleid draagt enerzijds bij aan een positief imago van het Openbaar Vervoer en stimuleert anderzijds het gebruik ervan. De Concessieverlener verwacht daarom van de Concessiehouder dat deze zich door middel van creatieve initiatieven inzet om de mobiliteitskeuzes van Reizigers te beïnvloeden en op deze manier bijdraagt aan het realiseren van de Concessiedoelen.

8.1 Kader

Kader	
8.1.1	De Concessiehouder is verantwoordelijk voor het ondernemen van marketingactiviteiten ten behoeve van de Concessie.
8.1.2	De Concessiehouder werkt samen met andere concessiehouders die in opdracht van de Concessieverlener openbaar vervoer verzorgen en, op verzoek van de Concessieverlener, met Derden aan concessiegrens overstijgende marketingactiviteiten.
8.1.3	De Concessiehouder benoemt een direct aanspreekpunt voor marketing en communicatie. Dit aanspreekpunt is onder meer verantwoordelijk voor het opstellen en uitvoeren van het Marketingplan en voor de afstemming en samenwerking met derden zoals bedoeld in eis 8.1.2.
8.1.4	De Concessiehouder neemt op verzoek van de Concessieverlener deel aan landelijke marketingactiviteiten.
8.1.5	De Concessiehouder stelt de beelden (afbeeldingen, foto's) die hij gebruikt in het kader van marketingactiviteiten en communicatie-uitingen digitaal via een beveiligde omgeving beschikbaar aan de Concessieverlener. De Concessiehouder zorgt er daarbij voor dat het beeldmateriaal door de Concessieverlener rechtenvrij te gebruiken is.

8.2 Marketingplan

Marketingplan	
8.2.1	De Concessiehouder stelt jaarlijks een Marketingplan op voor het komende dienstregelingsjaar, waarin in ieder geval de volgende onderwerpen worden behandeld: a. een analyse van de resultaten die met eerdere, voor het Concessiegebied relevante, marketingacties zijn bereikt; b. een analyse van kansrijke marketingactiviteiten die aansluiten bij het Ontwikkelplan, waaronder de marketingkansen van wijzigingen van de Dienstregeling om extra Reizigers te trekken; c. de concrete marketingactiviteiten die de Concessiehouder in het komende Dienstregelingjaar onderneemt, waaronder: i. promotie, waaronder een actieve benadering van bestaande en potentiële reizigers; ii. Gezamenlijke marketingactiviteiten met andere concessiehouders die in opdracht van de Concessieverlener Openbaar Vervoer verzorgen; iii. Marketingactiviteiten rond landelijke en regionale Evenementen; iv. (innovatieve) omgang met betrekking tot het Betaalsysteem in het Openbaar Vervoer, en v. (innovatieve) omgang met betrekking tot (actuele) reisinformatie, bijvoorbeeld nieuwe (digitale) kanalen om bestaande en potentiële Reizigers te informeren. d. een jaarkalender met daarin de voorgestelde marketingactiviteiten e. een begroting van de kosten van de marketingactiviteiten; f. een strategie ten aanzien van verkoop en distributie van Vervoerbewijzen en Reisproducten en een actueel overzicht van het distributienetwerk met eventuele aanpassingen ten opzichte van voorgaand Dienstregelingjaar; g. de communicatie van de maatregelen die in het kader van duurzame bedrijfsvoering en circulariteit worden getroffen (zie hoofdstuk 11 Duurzaamheid); h. verwachte effect(en) op het gebied van het aantal Reizigers en de Reizigersopbrengsten, en i. de wijze waarop de Concessiehouder het resultaat van de marketingactiviteiten zal meten en evalueren.
8.2.2	De Concessiehouder bespreekt het Marketingplan jaarlijks met het ROCOV alvorens het ter goedkeuring aan de Concessieverlener voor te leggen.
8.2.3	Het budget dat de Concessiehouder jaarlijks inzet ter uitvoering van het Marketingplan bedraagt ten minste €120.000,-. Het is de Concessiehouder niet toegestaan het marketingbudget in te zetten ter compensatie van de kosten van de inzet van Personeel.

9 PERSONEEL

De Concessieverlener hecht veel waarde aan goed werkgeverschap. Dit vertaalt zich in de praktijk naar de verwachting dat de Concessiehouder minimaal de CAO naleeft en zich houdt aan alle wet- en regelgeving omtrent het Personeel. Ook vindt de Concessieverlener het belangrijk dat de Concessiehouder voldoet aan de Code Verantwoordelijk Marktgedrag, waarin sociale aspecten en rechten van het Personeel worden geborgd.

De Concessieverlener verwacht van de Concessiehouder dat hij over voldoende Personeel beschikt om de Concessie goed uit te kunnen voeren. Daarnaast stelt de Concessieverlener in het kader van een toegankelijk en inclusief mobiliteitssysteem eisen op het gebied van deskundigheid en klantgerichtheid. Op deze manier beoogt de Concessieverlener om Reizigers (met mobiliteitsbeperking) zo goed mogelijk van dienst te kunnen zijn.

Vanuit het oogpunt van sociaal werkgeverschap en opdrachtgeverschap vraagt de Concessieverlener dat de Concessiehouder een bijdrage levert aan het creëren van werkgelegenheid voor mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt. Dit kan de Concessiehouder bijvoorbeeld doen door mensen uit de doelgroep in dienst te nemen, of mensen voor te bereiden op duurzame deelname aan de arbeidsmarkt. Op deze manier streeft de Concessieverlener naar een toegankelijk en inclusief mobiliteitssysteem voor zowel werkgever als werknemer.

9.1 Concessiehouder als werkgever

Concessiehouder als werkgever	
9.1.1	De Concessiehouder ziet erop toe dat het welzijn en de veiligheid van het Personeel wordt geborgd en dat de geldende cao's worden toegepast teneinde het Personeel duurzaam te behouden voor de organisatie.
9.1.2	De Concessiehouder en de voormalige concessiehouder maken met elkaar afspraken over het Personeel dat overgaat met de overgang van de huidige concessie naar de Concessie. Hierbij dienen bestaande interne afspraken tussen de huidige concessiehouder en het Personeel over de opbouw van diensten, zoals afspraken met betrekking tot rij- en pauzetijden te worden overgenomen door de Concessiehouder.
9.1.3	De Concessiehouder zorgt ervoor dat hij gedurende de gehele Concessieperiode over voldoende en gekwalificeerd - dat wil zeggen met de juiste opleiding en vereiste kwalificaties, diploma's of certificaten – Personeel beschikt. De Concessiehouder beschrijft in het Implementatieplan welke maatregelen hij treft om een tekort aan Personeel te voorkomen en informeert de Concessiehouder voorafgaand aan en tijdens de looptijd van de Concessie over ontwikkelingen rondom het Personeel.
9.1.4	De Concessiehouder voert personeelsbeleid dat gericht is op het welzijn en de vitaliteit van het Personeel, inclusief een arbozorgsysteem, teneinde het ziekteverzuim te beperken en de duurzaamheid van de inzetbaarheid van het Personeel te vergroten.
9.1.5	De Concessiehouder laat door een externe partij iedere twee jaar een medewerkerstevredenheidsonderzoek uitvoeren en rapporteert de resultaten hiervan aan de Concessieverlener. De Concessiehouder geeft bij de rapportage aan welke maatregelen hij treft ter verbetering van de medewerkerstevredenheid naar aanleiding van het onderzoek.
9.1.6	De Concessiehouder vervult een rol als belangrijke werkgever in de regio en dient hierom als zodanig ingebed te zijn in de regio, bijvoorbeeld door actief in contact te treden met onderwijsinstellingen voor het aanbieden van stageplekken en het initiëren van projecten op het gebied van kennisuitwisseling.

9.2 Eisen aan het Personeel

Eisen aan het Personeel	
9.2.1	Het rijdend Personeel (met uitzondering van Personeel op Buurtbussen) volgt periodiek opleidingen ten behoeve van een veilige, comfortabele en prettige rijstijl en legt deze met goed gevolg af.
9.2.2	De Concessieverlener zorgt ervoor dat het Personeel dat met Reizigers in contact komt of kan komen in ieder geval: a. Bekend is met het Concessiegebied, waaronder in ieder geval de Dienstregeling, de Betaalwijzen en de Tarieven; b. Eventueel na consultatie van de Verkeersleiding, vragen met betrekking tot het Openbaar Vervoer, waaronder vragen over Publieke Mobiliteit, naar aangrenzende concessiegebieden kan beantwoorden; c. Bij verstoringen en vertragingen duidelijk zichtbaar en aanspreekbaar is en Reizigers informeert over de oorzaak en duur van de verstoring/vertraging, de gevolgen voor Aansluitingen en, indien van toepassing, alternatieve reismogelijkheden waaronder de inzet van Vervangend Vervoer; d. Klantgericht en betrokken is en zich servicegericht opstelt tegenover de Reiziger; e. Herkenbaar en representatief gekleed is; f. De Nederlandse taal goed beheerst of, in geval het Personeel de Nederlandse taal (nog) niet goed beheerst, de Engelse taal beheerst op minimaal A2 niveau; g. Bekend is met de te volgen procedures en te nemen maatregelen in geval van incidenten, en; h. Getraind is in het omgaan met agressie en beheersend en de-escalerend optreden.
9.2.3	In aanvulling op het bepaalde in eis 9.2.2 zorgt de Concessiehouder ervoor dat het rijdend Personeel: a. Reizigers veilig, comfortabel en in overeenstemming met de Dienstregeling vervoert; b. Op de hoogte is van de ontruimingsmaatregelen die gelden voor tunnels en andere Infrastructuur in het Concessiegebied waarvan hij gebruik maakt; c. Bijdraagt aan de Sociale Veiligheid door de rust en orde in het Voertuig te handhaven; d. Erop toeziet dat Reizigers met een visuele, auditieve en/of motorische beperking het Voertuig kunnen betreden en gebruik kunnen maken van de voor hen bestemde zitplaatsen, en e. Bekend is met de procedures in geval Reizigers met een mobiliteitsbeperking van het Openbaar Vervoer gebruik willen maken en hen indien nodig helpt bij het betreden en verlaten van het Voertuig.
9.2.4	Het Personeel controleert of Reizigers over een geldig Vervoerbewijs beschikken.
9.2.5	Het Personeel rookt niet, luistert niet naar muziek en maakt geen gebruik van een mobiele telefoon (tenzij dit voor de uitvoering van de werkzaamheden noodzakelijk is) in, of in de onmiddellijke nabijheid van het Materieel.
9.2.6	Het Personeel ziet erop toe dat Reizigers zich aan de huisregels en reisvoorwaarden van de Concessiehouder houden.

9.3 Social Return

Social Return	
9.3.1	De Concessiehouder voert personeelsbeleid in lijn met de doelstellingen van de Concessieverlener op het gebied van arbeidsmarkt, onderwijs en duurzame economie en levert hiermee een bijdrage aan het realiseren van een inclusieve arbeidsmarkt, waarin iedereen participeert naar vermogen. Onder de doelgroep voor Social Return vallen alle personen met een aantoonbare afstand tot de arbeidsmarkt. De Concessiehouder kan de Social Return bijdrage bijvoorbeeld realiseren door personen uit de doelgroep in dienst te nemen of personen uit de doelgroep voor te bereiden op de arbeidsmarkt door het aanbieden van opleidingen, trainingen of stageplaatsen.
9.3.2	De contractverplichtingswaarde van de Social Return maatregelen van de Concessiehouder bedraagt ten minste €50.000,- per kalenderjaar. Indien de Concessiehouder in het bezit is van een geldig Prestatieladder Socialer Ondernemen (PSO)-certificaat geldt het volgende: a. PSO-certificaat trede 1: 10% korting op de jaarlijkse Social Return verplichting; b. PSO-certificaat trede 2: 25% korting op de jaarlijkse Social Return verplichting; c. PSO-certificaat trede 3: 50% korting op de jaarlijkse Social Return verplichting; d. PSO 30+ of gelijkwaardig: Vrijstelling van de jaarlijkse Social Return verplichting.
9.3.3	De Concessiehouder zorgt ervoor dat de door of namens hem getroffen Social Return maatregelen nieuwe maatregelen betreffen die direct zijn toe te rekenen aan de Concessie en/of het Concessiegebied en uitsluitend worden opgevoerd om te voldoen aan het gestelde in eisen 9.3.1 en 9.3.2.
9.3.4	De Concessiehouder doet tijdens de Implementatieperiode een voorstel over de invulling van de Social Return verplichting en legt dit voorstel ter goedkeuring aan de Concessieverlener voor. De Concessiehouder voldoet hierbij aan het gestelde Bijlage B4 (Social Return).
9.3.5	De Concessiehouder is te allen tijde eindverantwoordelijk voor het invullen, nakomen en verantwoorden van zijn Social Return verplichting, zoals: het werven, selecteren, opleiden, plaatsen, trainen en/of begeleiden van kandidaten uit de doelgroep. Dit geldt ook wanneer de Concessiehouder de Social Return verplichting deels overdraagt aan bijvoorbeeld Onderaannemers.

9.4 Buurtbuschauffeurs

Buurtbuschauffeurs	
9.4.1	De Concessiehouder stelt Buurtbuschauffeurs en Buurtbusverenigingen in staat om de Buurtbuslijnen goed uit te voeren door: a. Het aanstellen van één aanspreekpunt voor alle buurtbusaangelegenheden, een buurtbuscoördinator, met voldoende mandaat om namens de Concessiehouder besluiten te kunnen nemen over de dagelijkse aangelegenheden omtrent de Buurtbus; b. Het organiseren van ten minste twee overleggen per jaar met elke Buurtbusvereniging en twee overleggen per jaar met een afvaardiging van de besturen van Buurtbusverenigingen, de Concessieverlener en het ROCOV; c. desgevraagd de Dienstregeling van de Buurtbuslijn en roosters voor de (vrijwillige) Buurtbuschauffeurs op te stellen; d. desgevraagd (medische) keuringen en rijvaardigheidstesten voor vrijwilligers te faciliteren; e. de benodigde verzekeringen af te sluiten; f. vrijwilligers te vrijwaren van aansprakelijkheid in relatie tot diensten die zij verrichten in hun functie van vrijwilliger bij de Buurtbusverenigingen; g. trainingen aan te bieden over het vervoeren van rolstoelgebruikers, en h. desgevraagd andere relevante trainingen dan wel faciliteiten aan te bieden. De Concessiehouder maakt hierover tijdens de Implementatieperiode afspraken met alle Buurtbusverenigingen.
9.4.2	De eisen in paragraaf 9.2 zijn ook van toepassing op Buurtbuschauffeurs, met uitzondering van eisen 9.2.2 sub c t/m h.

10 VEILIGHEID

Zowel de fysieke als de Sociale Veiligheid in het Openbaar Vervoer zijn voor de Concessieverlener belangrijke onderwerpen. De Reiziger moet kunnen vertrouwen op een reiservaring zonder incidenten en het is de verantwoordelijkheid van de Concessiehouder om dit te waarborgen. De Concessiehouder doet dit onder meer door duidelijke afspraken met ketenpartners te maken over de verdeling van taken en verantwoordelijkheden en een goede samenwerking tussen betrokken partijen te realiseren.

Sociale Veiligheid is een maatschappelijk verschijnsel waaraan zowel de Concessiehouder als andere bij de Concessie betrokken partijen in positieve zin hun steentje kunnen bijdragen. In lijn met het door de Concessieverlener ondertekende landelijke convenant Sociale Veiligheid is het uitgangspunt van deze aanbesteding dat Sociale Veiligheid geen onderdeel uitmaakt van het gunningsmodel. Uit de klantwensenpiramide en het door de Provincie uitgevoerde behoefteonderzoek[12] blijkt dat een gevoel van (sociale) veiligheid, naast een hoge betrouwbaarheid, voor Reizigers een noodzakelijke voorwaarde is om gebruik te maken van het Openbaar Vervoer. De Concessieverlener wil samen met de Concessiehouder zorgdragen voor een sociaal veilig Openbaar Vervoersysteem. De Concessieverlener heeft hierbij een sturende en faciliterende rol. Van de Concessiehouder wordt verwacht dat deze op basis van expertise en binnen de door de Concessieverlener geschetste kaders hier invulling aan geeft.

De afgelopen jaren is gebleken dat de Concessiehouder die in de huidige Concessies Haarlem-IJmond en Noord-Holland Noord actief is op het gebied van Sociale Veiligheid en op dit gebied doeltreffende maatregelen heeft voorgesteld en uitgevoerd. Dit resulteerde volgens de Klantenbarometer van 2024 in respectievelijk een 8,6 en een 8,7 voor de Sociale Veiligheid tijdens de Rit in de concessiegebieden.

De Concessiehouder is verantwoordelijk voor het in stand houden en verbeteren van de Sociale Veiligheid van zowel Reizigers als Personeel in het Materieel. In hoofdstuk 9 (Personeel) is opgenomen wat de Concessieverlener ten minste van de Concessiehouder verwacht ten aanzien van de Sociale Veiligheid van het Personeel. De Concessieverlener verwacht daarnaast van de Concessiehouder een proactieve houding als het gaat om aspecten van Sociale Veiligheid die onder de verantwoordelijkheid van andere bij de Concessie betrokken partijen vallen. Ook verwacht de Concessieverlener dat de Concessiehouder zich conformeert aan het Landelijk Convenant Sociale Veiligheid en waar mogelijk meedenkt dan wel meewerkt aan relevante pilots op het gebied van Sociale Veiligheid.

10.1 Fysieke veiligheid

Fysieke veiligheid	
10.1.1	De Concessiehouder beschikt over een Veiligheidsplan waarin hij beschrijft welke preventieve en mitigerende maatregelen hij treft op gebied van Materieel, Stallingen, Personeel, Buurtbuschauffeurs en de eigen organisatie ten behoeve van de fysieke veiligheid. Het Veiligheidsplan is gebaseerd op een risicoanalyse van het Concessiegebied en: a. onderscheidt preventieve maatregelen (die te allen tijde worden getroffen) en aanvullende maatregelen; b. bevat mitigerende maatregelen die de Concessiehouder zal nemen bij Incidenten, ongevallen of doelbewuste acties; c. bevat aantoonbare afspraken met Derden (waaronder Wegbeheerders, concessiehouders van aangrenzende concessies, politie en brandweer); d. bevat protocollen over communicatie (met de Concessieverlener, omgeving en betrokken partijen) bij ernstige Incidenten en (verkeers)ongevallen, en e. beschrijft de opleiding en oefening ten behoeve van de veiligheid.

12 Het uitgevoerde behoefteonderzoek is te vinden op https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Openbaar_vervoer/Aanbesteding_busvervoer_2028.

Fysieke veiligheid	
10.1.2	De Concessiehouder legt het Veiligheidsplan voor aanvang van de Concessie ter instemming aan de Concessieverlener.
10.1.3	De Concessiehouder actualiseert het Veiligheidsplan jaarlijks onder andere op basis van de monitoring van Incidenten, uitkomsten van oefeningen en afspraken uit het Concessieoverleg. De Concessiehouder legt het Veiligheidsplan jaarlijks ter toetsing voor aan de Concessieverlener.
10.1.4	De Concessiehouder stelt een veiligheidscoördinator aan die de afspraken en de contacten met de Concessieverlener en andere Stakeholders waarborgt en onderhoudt.

10.2 Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid	
10.2.1	De Concessiehouder voldoet aan de wettelijke eisen aangaande veiligheid in, op en/of rond de Haltes, de Voertuigen en de Infrastructuur.
10.2.2	De Concessiehouder voorziet Bussen van een dodehoeksticker.
10.2.3	De Concessiehouder levert uiterlijk één maand na afsluiting van elk kwartaal een overzicht van alle Incidenten in de periode vanaf start van het betreffende kalenderjaar tot en met het betreffende kwartaal aan de Concessieverlener. De Concessiehouder neemt bij elk Incident in ieder geval de volgende informatie in het overzicht op: • Vestiging; • Lijnnummer; • Datum Incident; • Dagsoort (maandag, dinsdag et cetera); • Tijdstip Incident; • Provincie; • Plaats/kern; • Locatie; • Aard van het ongeval (eenzijdig, flank, frontaal, kop/staart); • Afloop van het ongeval (dodelijke afloop, letsel of uitsluitend materiële schade); • Botspartner (vervoerwijze tegenpartij: bestelauto, boom, bromfiets, brommobiel, Bus, dier, elektrische fiets, fiets, geparkeerd Voertuig, landbouwvoertuig, lichtmast, los voorwerp, motor, overig vast object, overig wegmeubilair, personenauto, schootmobiel, snorfiets, speed pedelec, Trein/tram, voetganger, vrachtauto) • Aantal betrokken personen met letsel (licht gewond, zwaargewond, overleden); • Omschrijving van de materiële schade; • Oorzaak van het ongeval; • Assistentie Politie wel of niet opgeroepen, en • Welke hulpdiensten (in elk geval politie en/of ambulance) aanwezig zijn geweest.

10.3 Sociale veiligheid

Sociale veiligheid	
10.3.1	De Concessiehouder is verantwoordelijk voor de Sociale Veiligheid in het Materieel, voor zowel Reizigers als Personeel en Buurtbuschauffeurs. De Concessiehouder is niet verantwoordelijk voor de Sociale Veiligheid op Haltes, maar denkt en werkt proactief mee om de Sociale Veiligheid op Haltes in stand te houden en te verbeteren, bijvoorbeeld door onveilige situaties door te geven aan de betreffende Wegbeheerder (zie eis 3.3.2).
10.3.2	De Concessiehouder neemt alle maatregelen die ingevolge van wet- en regelgeving vereist zijn, en daarnaast alle maatregelen die redelijkerwijs van hem verlangd kunnen worden om de veiligheid, waaronder de Sociale Veiligheid, van Reizigers, Personeel en Buurtbuschauffeurs, voor zover dit onder zijn verantwoordelijkheid valt, te waarborgen.
10.3.3	De Concessiehouder voldoet aan de afspraken uit het 'Landelijk Convenant Sociale Veiligheid in het OV 2020-2025' of diens opvolger(s).
10.3.4	De Concessiehouder stemt de maatregelen ter verbetering van de Sociale Veiligheid waar nodig af met de Concessieverlener, met concessiehouders van aangrenzende concessiegebieden, de concessiehouder spoor en (voor zover noodzakelijk) met aanbieders van Andere Mobiliteitsdiensten binnen het Concessiegebied. De Concessiehouder geeft ten minste invulling aan de lopende convenanten en andere samenwerkingsafspraken inzake Sociale Veiligheid, zoals deze in de huidige concessies Haarlem-IJmond en Noord-Holland Noord van kracht zijn, of diens opvolger(s).
10.3.5	De Concessiehouder zorgt ervoor dat tijdens de gehele looptijd van de Concessie het oordeel van Reizigers voor de Sociale Veiligheid tijdens de Rit, zoals gemeten met de Klantenbarometer, ten minste een 7,5 bedraagt.
10.3.6	In aanvulling op de OV Klantenbarometer behoudt de Concessieverlener zich het recht voor onderzoek uit te voeren onder Reizigers en inwoners naar de wensen rond het Openbaar Vervoer en Sociale Veiligheid, als vervolg op het uitgevoerde behoefteonderzoek tijdens de aanbesteding van de Concessie.[13] Dit onderzoek dient naast de OV Klantenbarometer gedetailleerde sturingsinformatie te geven en de effectiviteit van maatregelen te beoordelen. De Concessiehouder werkt actief en om niet mee aan het opzetten en uitvoeren van het onderzoek en de verspreiding van de vragenlijsten onder Reizigers door middel van bijvoorbeeld maar niet uitsluitend communicatie uitingen in Voertuigen, de website en/of de app.

13 Het uitgevoerde behoefteonderzoek is te vinden op https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Openbaar_vervoer/Aanbesteding_busvervoer_2028

Sociale veiligheid	
10.3.7	De Concessieverlener behoudt zich het recht voor om een concessieverlenerstevredenheid onderzoek uit te voeren onder Stakeholders, waarbij de centrale vraag is of de Concessiehouder zich voldoende benaderbaar opstelt, proactief is in het uitbouwen van de samenwerking en het nemen van initiatief. De Concessiehouder dient hier minimaal met een voldoende beoordeeld te worden.
10.3.8	De Concessiehouder biedt Reizigers de mogelijkheid om Incidenten te melden per telefoon, via internet, zijn website, sociale media en via de app van de Concessiehouder waarbij duidelijk is voor Reizigers op welke termijn zij antwoord mogen verwachten. Daarnaast werkt de Concessiehouder mee aan innovaties die Reizigers de mogelijkheid geven om meldingen te doen bij een meldkamer. De Concessiehouder verwijst naar de mogelijkheden om incidenten te melden in het Materieel en op zijn website.
10.3.9	De Concessiehouder zet een meldingssysteem op voor het melden van problemen ten aanzien van Haltes en wachtvoorzieningen door Reizigers en Personeel. De Concessiehouder deelt maandelijks een overzicht van deze meldingen met de Concessieverlener en neemt samen met de Concessieverlener een actieve rol in richting Wegbeheerders. In overleg met de Concessieverlener organiseert de Concessiehouder jaarlijks bijeenkomsten met de Wegbeheerders en organiseert de Concessiehouder tijdens de looptijd van de Concessie om de vijf jaar een schouw van alle Haltes.
10.3.10	De Concessiehouder voorziet het Materieel van een noodknopvoorziening voor het Personeel die rechtstreeks is verbonden met de Verkeersleiding.
10.3.11	De Concessiehouder zet bij aanvang van de Concessie minimaal 8 fte aan toezichthouders in. Vanaf 2030 bedraagt de verplichte minimale inzet van toezichthouders minimaal 10 fte.
10.3.12	Indien de Concessieverlener voorafgaand of gedurende de Concessie een beleidskader Sociale Veiligheid opstelt op grond waarvan een hogere inzet van toezichthouder fte gewenst is dan beschreven in eis 10.3.11, behoudt de Concessieverlener zich het recht voor om dit minimum aantal fte's te verhogen in welk geval de Concessiehouder gecompenseerd zal worden voor de meerkosten overeenkomstig het bepaalde in de Financiële bepalingen.
10.3.13	De Concessiehouder zorgt dat het Personeel dat wordt ingezet als toezichthouder een bij de functie behorende opleiding succesvol heeft afgerond, dat wil zeggen BOA domein IV-bevoegd is en over een RTGB (aanvullende geweldsbevoegdheid) beschikt.
10.3.14	De Concessiehouder zorgt voor een verdeling van de inzet van de toezichthouders zodanig dat 2/3e (twee derde) van de capaciteit zich richt op Hotspots en Hottimes en 1/3e (een derde) van de capaciteit zich richt op de zichtbaarheid van de toezichthouders binnen het Concessiegebied.
10.3.15	De Concessiehouder zorgt voor een voldoende gespreide inzet van toezichthouders dusdanig dat sprake is van regelmatige (preventieve) kaartcontrole in Bussen en Auto's. Daarnaast stemt de Concessiehouder de (planning van) de inzet van toezichthouders af op risicoritten/-lijnen en Evenementen.
10.3.16	De Concessiehouder stelt een specifiek maatwerkplan op ter verbetering van situaties op plaatsen waar veel Reizigers zich onveilig voelen en/ of waar veel Incidenten voorkomen.
10.3.17	De Concessiehouder traint al het Personeel dat met Reizigers in contact komt regelmatig en afdoende zodat dit Personeel blijvend over parate kennis en vaardigheden beschikt om Incidenten te voorkomen en de-escalerend op te treden bij Incidenten.
10.3.18	De Concessiehouder zorgt voor adequate opvang, assistentie en voldoende ondersteuning voor Reizigers, Personeel en Buurtbuschauffeurs die het slachtoffer zijn van Incidenten.
10.3.19	De Concessiehouder beschikt over een protocol cameratoezicht en stelt de beeld- en geluidopnames van het registratief videobewakingssysteem zoals bedoeld in eis 5.4.7 op aanvraag beschikbaar aan bevoegde Stakeholders.
10.3.20	De Concessiehouder levert correct, compleet en uiterlijk binnen één maand na afloop van de maand waarop de gegevens betrekking hebben, gegevens over incidenten aan de database Sociale Veiligheid in het Openbaar Vervoer data-analyse (SVOVda) of diens opvolger(s).
10.3.21	Voor zover niet in SVOVda aangeleverd, levert de Concessiehouder uiterlijk één maand na afsluiting van elk kwartaal een overzicht van alle Incidenten – waaronder maar niet uitsluitend de meldingen van eis 10.3.8 - in de periode vanaf start van het betreffende kalenderjaar tot en met het betreffende kwartaal aan de Concessieverlener. De Concessiehouder neemt bij elk Incident in ieder geval de volgende informatie in het overzicht op: • Vestiging; • Lijnnummer; • Datum Incident; • Dagsoort (maandag, dinsdag et cetera); • Tijdstip Incident; • Plaats/kern; • Locatie; • Code Incident (conform ABC-systematiek); • Categorie; • Code aanleiding (bijv. geen geldig Vervoerbewijs bij controle); • Plaats Incident (in Voertuig/op Halte of station); • Korte beschrijving van het Incident; • Of assistentie politie wel of niet is opgeroepen, en • Wijze waarop de melding gemaakt is (bijvoorbeeld via toezichthouder, chauffeur, telefoon, app, et cetera).

10.4 Sociale Veiligheidsplan

Sociale Veiligheidsplan	
10.4.1	De Concessiehouder stelt voor aanvang van de Concessie een Sociale Veiligheidsplan op dat hij driejaarlijks actualiseert en dat in ieder geval de volgende elementen bevat: a. visie op de ontwikkeling van de Sociale Veiligheid en de maatregelen die de Concessiehouder uitvoert voor het handhaven en verbeteren van de Sociale Veiligheid in en rond het Openbaar Vervoer; b. doelstellingen die de Concessiehouder formuleert ter verbetering van Sociale Veiligheid in en rond het Openbaar Vervoer; c. analyse van de in eis 10.4.3 genoemde rapportages en de scores in de Klantenbarometer en Personeelsmonitor in voorgaande jaren en de uitkomsten van het onderzoek zoals benoemd in eis 10.3.6; d. analyse van de meldingen van Incidenten door Reizigers en Personeel; e. maatregelen die de Concessiehouder neemt of heeft genomen voor het handhaven en verbeteren van de Sociale Veiligheid in en rond het Openbaar Vervoer, waaronder in ieder geval de inzet van toezichthouders (in fte's), hun rol en taken, de opleiding van het Personeel; f. de afstemming van (de uitvoering van) deze maatregelen met de concessiehouders van aangrenzende concessies en Andere Mobiliteitsdiensten, wanneer relevant; g. de resultaten die de Concessiehouder met de maatregelen verwacht te bereiken op korte en lange termijn; h. de kosten van de maatregelen; i. een detailplanning van de stappen die de Concessiehouder in de komende drie jaar gaat zetten en van de projecten die de Concessiehouder in ieder jaar oppakt, en j. de wijze waarop de Concessiehouder de uitvoering van het Sociale Veiligheidsplan en de ontwikkelingen op het gebied van Sociale Veiligheid gaat monitoren.
10.4.2	De Concessiehouder besteedt de Subsidie Sociale Veiligheid uitsluitend aan de daadwerkelijke uitvoering van maatregelen ten behoeve van de Sociale Veiligheid in en rond het Openbaar Vervoer zoals voor dat kalenderjaar opgenomen in het Sociale Veiligheidsplan en de uitwerking voor het betreffende kalenderjaar, en niet ter compensatie van kosten voor het opstellen en actualiseren van het Sociale Veiligheidsplan dan wel de kosten voor de aanschaf, het beheer en onderhoud en de vervanging van het registratief videobewakingssysteem als bedoeld in eis 5.4.7.
10.4.3	De Concessiehouder levert uiterlijk een half jaar na afloop van ieder kalenderjaar aan de Concessieverlener: a. een overzicht en beschrijving van uitgevoerde maatregelen op het gebied van Sociale Veiligheid; b. een evaluatie van mate waarin de gestelde doelen zoals bedoeld in 10.4.1 b behaald zijn; c. de verantwoording van de resultaten van/behaalde effecten met de maatregelen Sociale Veiligheid in het betreffende kalenderjaar; d. het oordeel van Reizigers (Klantenbarometer) en het Personeel (Personeelsmonitor (indien van toepassing)) voor de Sociale Veiligheid tijdens de Rit; e. het aantal Incidenten gecategoriseerd conform de ABC-systematiek; f. het percentage zwartrijders en aantal uitgeschreven UvB's (Uitstel van Betaling); g. de omvang vandalismeschade aan Voertuigen; h. resultaten van overleggen en convenanten met Gemeenten, politie en Openbaar Ministerie; i. de kosten van de uitgevoerde maatregelen op het gebied van Sociale Veiligheid in relatie tot de begroting zoals opgenomen in het Sociaal Veiligheidsplan; j. andere relevante zaken. Deze informatie vormt de basis voor de jaarlijkse verantwoording van de Subsidie Sociale Veiligheid door de Concessiehouder en dient – indien de Concessieverlener hierom vraagt - tevens mondeling te worden toegelicht.

10.5 Samenwerking op het gebied van Sociale Veiligheid

Samenwerking op het gebied van Sociale Veiligheid	
10.5.1	De Concessiehouder benoemt één direct aanspreekpunt voor Sociale Veiligheid dat op operationeel, tactisch en strategisch niveau kan functioneren.
10.5.2	Het aanspreekpunt van de Concessiehouder voor Sociale Veiligheid organiseert ieder kwartaal een overleg over Sociale Veiligheid met het aanspreekpunt Sociale Veiligheid bij de concessie Gooi en Vechtstreek en het aanspreekpunt bij de Concessieverlener.
10.5.3	De Concessiehouder werkt proactief en structureel samen met andere concessiehouders die in opdracht van de Vervoerregio Amsterdam (VRA) Openbaar Vervoer realiseren. De Concessiehouder neemt hiertoe aantoonbaar initiatief en participeert in bestaande overlegstructuren van de VRA en Fryslân.
10.5.4	Het aanspreekpunt bij de Concessiehouder voor Sociale Veiligheid sluit op verzoek van de Concessieverlener aan bij overleggen waar Sociale Veiligheid geagendeerd staat, bijvoorbeeld het Provinciaal verkeer- en vervoerberaad.
10.5.5	De Concessiehouder stelt in ieder geval voor de gemeenten Haarlem, Alkmaar, Hoorn en Den Helder samen met de betrokken gemeente(n), de politie en het Openbaar Ministerie een regionaal veiligheidsconvenant op. Indien de Concessieverlener dit noodzakelijk acht kan de Concessieverlener besluiten aanvullende gemeenten aan bovenstaande opsomming toe te voegen.

11 DUURZAAMHEID

Als belangrijk onderdeel van het Maatschappelijk Verantwoord Inkopen zet de Concessieverlener in op beperking van de uitstoot van schadelijke stoffen en circulaire inkoop. Circulariteit heeft betrekking op de gehele productieketen en de Concessieverlener verwacht in dat kader van de Concessiehouder dat deze bij de uitvoering van de Concessie blijvend streeft naar maximalisatie van hergebruik van producten, materialen en grondstoffen, behoud van natuurlijke hulpbronnen, het verlengen van de levensduur van producten en onderdelen en het terugwinnen van grondstoffen aan het einde van de levensduur van producten. Hiermee sluit de Concessieverlener aan bij het Nationale Programma Circulaire Economie 2023-2030[14]. Door de uitstoot van schadelijke stoffen te beperken en circulair in te kopen wordt de duurzaamheid van het Openbaar Vervoer verbeterd.

Daarnaast heeft de Concessieverlener zich verbonden aan het Bestuursakkoord Zero-Emissie Busvervoer en zal dit naar verwachting ook voor het Convenant Circulair OV[15] gaan gelden. In dat kader verwacht de Concessieverlener dat de Concessiehouder voor de uitvoering van de Concessie hoofdzakelijk Zero-Emissievoertuigen inzet en dat hij gebruik maakt van Hernieuwbare Energie. De Concessieverlener verwacht ook dat de Concessiehouder jaarlijks rapporteert over de maatregelen die hij treft ter verdere verduurzaming van de bedrijfsvoering en dat Reizigers en Stakeholders hier tevens over worden geïnformeerd.

11.1 Duurzame bedrijfsvoering

Duurzame bedrijfsvoering	
11.1.1	De Concessiehouder verleent volledige medewerking aan initiatieven en onderzoeken van de Concessieverlener betreffende (innovaties op het gebied van) duurzaamheid. Voorbeelden van dergelijke onderzoeken zijn mogelijk (maar niet uitsluitend) onderzoek naar elektriciteits-/ brandstofgebruik, CO_2-emissies, fijnstof-emissies en materieelspecificaties.
11.1.2	De Concessiehouder maakt voor het laden dan wel tanken van Zero-Emissievoertuigen uitsluitend gebruik van gecertificeerde 100% Hernieuwbare Energie (afkomstig uit bijvoorbeeld windenergie, zonne-energie, waterkracht of geometrische energie).
11.1.3	Met het gebruik van Hernieuwbare Energie voor het laden/tanken van Zero-Emissievoertuigen, zoals omschreven in eis 11.1.2, ontstaat bij de Concessiehouder de mogelijkheid om verhandelbare emissierechten (zoals Hernieuwbare Brandstofeenheden) te verkrijgen. Hierbij geldt dat deze verhandelbare emissierechten ten goede komen aan de Concessieverlener tot het moment waarop de Concessiehouder de Concessie volledig uitvoert met Zero-Emissievoertuigen. Vanaf het moment dat hij de Concessie volledig met Zero-Emissievoertuigen uitvoert, komen verhandelbare emissierechten ten goede aan de Concessiehouder.
11.1.4	De Concessiehouder implementeert de CO_2-Prestatieladder en zorgt dat hij vanaf de start van de Concessie is gecertificeerd voor trede 5.
11.1.5	De Concessiehouder toont voor de start van ieder kalenderjaar door middel van een certificaat aan dat hij conform eis 11.1.4 (minimaal) gecertificeerd is voor trede 5.

11.2 Milieuprestaties Materieel

De Concessieverlener streeft, in lijn met het Bestuursakkoord Zero Emissie Busvervoer en het Convenant Circulair OV, naar een Concessie die volledig wordt uitgevoerd met Zero Emissievoertuigen. Het moment van realisatie van dit streven is echter afhankelijk van de oplossingen ten aanzien van de huidige netcongestie. De Concessieverlener onderzoekt op dit moment mogelijkheden om de problemen op het gebied van de netcongestie op te lossen. Bij publicatie van het Bestek wordt hierover uitsluitsel gegeven. Naar aanleiding hiervan kan onderstaande eisentabel nog worden aangepast.

14 https://www.rijksoverheid.nl/documenten/beleidsnotas/2023/02/03/nationaal-programma-circulaire-economie-2023-2030
15 Publicatie van dit document is voorzien in juni 2025

Milieuprestaties Materieel	
11.2.1	De Concessiehouder zet voor minimaal 2/3 (twee derde) van alle gereden dienstregelingskilometers binnen de Concessie uitsluitend Zero Emissievoertuigen in. Dit geldt ook voor Auto's die bedrijfsmatig of contractueel worden ingezet voor Personeel of vervoer van Personeel, tenzij hier door de Concessieverlener ontheffing voor verleend is.
11.2.2	De Concessiehouder spant zich maximaal in om een transitie naar volledige uitvoering van de Concessie met Zero Emissievoertuigen zo snel mogelijk te realiseren.
11.2.3	Zodra er gedurende de looptijd van de Concessie netaansluiting gerealiseerd is die inzet van extra Zero Emissievoertuigen mogelijk maakt, breidt de Concessiehouder het aantal Zero Emissievoertuigen dienovereenkomstig uit.
11.2.4	Eisen ten aanzien van de milieuprestaties van Zero-Emissievoertuigen gelden ook voor de apparatuur ten behoeve van Klimaatbeheersing in de Voertuigen, zoals standkachels of airconditioning.
11.2.5	Het is de Concessiehouder niet toegestaan om zonder voorafgaande schriftelijke goedkeuring van de Concessieverlener af te wijken van de voorgeschreven milieuprestaties zoals beschreven in eisen 11.2.1 tot en met 11.2.4.
11.2.6	In geval van een ontheffing zoals bedoeld in eis 11.2.5 zet de Concessiehouder uitsluitend Voertuigen in die voldoen aan de strengste geldende uitstootnorm. Op dit moment betreft dat voor Bussen de Euro-VI uitstootnorm en voor Auto's de Euro-6 uitstootnorm.
11.2.7	De Concessiehouder is – met in achtneming van eis 11.2.1 en 11.2.4 – vrij in de keuze voor brandstof/energiedrager dan wel aandrijftechniek ten behoeve van de inzet van Zero-Emissievoertuigen.
11.2.9	In geval van inzet van Voertuigen rijdend op waterstof, garandeert de Concessiehouder gebruik van groene waterstof. Het is de verantwoordelijkheid van de Concessiehouder om te verifiëren waar de inzet en het stallen van waterstofbussen wel en niet is toegestaan.

11.3 Overgang circulaire economie

Overgang circulaire economie	
11.3.1	De Concessiehouder stelt jaarlijks een Duurzaamheidsplan op waarin hij SMART aangeeft op welke wijze hij invulling geeft aan de duurzaamheidsdoelstellingen van de Concessieverlener. Het Duurzaamheidsplan omvat in ieder geval: • De maatregelen voor (her)gebruik van Materieel, materialen en grondstoffen die de Concessiehouder treft in het kader van circulariteit gedurende de Concessie, en • De maatregelen die de Concessiehouder neemt in de exploitatie en eigen bedrijfsvoering ten behoeve van een voortdurende beperking van CO_2-uitstoot, energieverbruik en grondstoffengebruik.
11.3.2	De Concessiehouder rapporteert uiterlijk drie maanden na afloop van ieder kalenderjaar aan de Concessieverlener over de duurzaamheidsmaatregelen die in het betreffende kalenderjaar zijn getroffen en de hiermee behaalde resultaten. Indien maatregelen niet (voldoende) in de beoogde effecten hebben geresulteerd doet de Concessiehouder hierbij verbetervoorstellen.
11.3.3	De Concessiehouder verstrekt aan de Concessieverlener voor elk type Zero-Emissievoertuigen dat nieuw is op het moment van eerste inzet in de Concessie een Materiaalpaspoort.

12 CONSUMENTENBESCHERMING EN REIZIGERSINSPRAAK

De Concessieverlener hecht waarde aan het betrekken van Reizigers en inwoners bij het vormgeven van het Openbaar Vervoer binnen het systeem van Publieke Mobiliteit. Om deze reden verwacht de Concessieverlener dat de Concessiehouder zorg draagt voor een betrouwbare en zorgvuldige klantenservice en klachtenafhandeling. Door eisen te stellen aan klantenservice, klachtenafhandeling en het betrekken van relevante partijen beoogt de Concessieverlener bij te dragen aan een toegankelijk en inclusief mobiliteitssysteem.

Naast het melden van klachten en wensen dient het voor Reizigers ook mogelijk te zijn om hun mening over het Openbaar Vervoer te geven. De Concessiehouder neemt de suggesties van Reizigers ter harte om zo de uitvoering van het Openbaar Vervoer continu te kunnen verbeteren. Door middel van een Reizigershandvest communiceert de Concessieverlener naar de Reizigers welke kwaliteit zij van het Openbaar Vervoer kunnen verwachten en wat hun rechten zijn in het geval deze kwaliteit niet wordt gerealiseerd. Daarnaast verwacht de Concessieverlener dat de Concessiehouder een constructieve relatie onderhoudt met het ROCOV.

12.1 Klantenservice en klachtenafhandeling

Klantenservice en klachtenafhandeling	
12.1.1	De Concessiehouder beschikt over een systeem van klachtenafhandeling dat in elk geval voldoet aan de volgende eisen: a. Reizigers kunnen klachten door middel van internet, telefoon, e-mail, sociale media/mobiele applicatie(s) en/of schriftelijk indienen. Het telefoontarief dat de Concessiehouder aan de beller van het klachtennummer berekent mag niet hoger zijn dan het tarief voor bellen binnen het Concessiegebied vanaf een vast telefoontoestel. Het klachtennummer is ten minste bereikbaar op de volgende tijden: i. maandag tot en met vrijdag: 8:00 – 20:00 uur; ii. zaterdag: 8:00 – 18:00 uur, en iii. zondag: 10:00 – 17:00 uur; b. de Concessiehouder zorgt dat de klachtenafhandeling in de Nederlandse en Engelse taal kan plaatsvinden; c. De maximale wachttijd voor het beantwoorden van de telefoon bedraagt 120 seconden, waarbij keuzemenu's, automatische antwoorden, het (opnieuw) in de wacht zetten van bellers, et cetera niet gelden als beantwoording van de oproep; d. de Concessiehouder geeft klachten die betrekking hebben op de Infrastructuur of het mobiliteitsbeleid binnen vijf werkdagen door aan de betreffende Wegbeheerder respectievelijk de Concessieverlener; e. de Concessiehouder geeft klachten en vergoedingsverzoeken die betrekking hebben op onderdelen van de Ketenreis die niet onder zijn verantwoordelijkheid vallen, binnen vijf werkdagen door aan de aanbieder van de desbetreffende Andere Mobiliteitsdienst, de desbetreffende MaaS-aanbieder of de desbetreffende concessiehouder; f. de Concessiehouder stuurt binnen vijf werkdagen naar de desbetreffende Reiziger een bevestiging dat de klacht in behandeling is genomen. De Concessiehouder vermeldt in de behandelbevestiging van klachten als bedoeld onder sub d en sub e naar welke partij hij de klacht heeft doorgegeven, inclusief vermelding van de contactgegevens van deze partij; g. de Concessiehouder handelt klachten, met uitzondering van de klachten als bedoeld onder sub d en sub e, binnen tien werkdagen na indiening op correcte wijze af, dat wil zeggen dat hij minimaal een inhoudelijke reactie op de klacht geeft en uitsluitsel geeft over wat er met de klacht gebeurt. De Concessiehouder maakt hierbij geen onderscheid tussen klachten en restitutieverzoeken die bij hemzelf dan wel via Derden, waaronder MaaS-aanbieders worden ingediend; h. de Concessiehouder vermeldt bij de afhandeling van klachten in ieder geval welke maatregelen hij zal nemen om vergelijkbare klachten in de toekomst te voorkomen, en i. de Concessiehouder wijst Reizigers bij de afhandeling van klachten op de mogelijkheid om klachten over de klachtafhandeling door de Concessiehouder in te dienen bij het Klachtenloket Openbaar Vervoer en de Geschillencommissie Openbaar Vervoer, met vermelding van de volledige gegevens.

Klantenservice en klachtenafhandeling	
12.1.2	In aanvulling op de reguliere Klantenservice beschikt de Concessiehouder over een Klantenservice die telefonisch en via sociale media bereikbaar is vanaf de vertrektijd van de eerste Rit in de Dienstregeling tot 15 minuten na de aankomsttijd van de laatste Rit in de Dienstregeling, waar Reizigers bijvoorbeeld contact mee kunnen opnemen in het geval van uitgevallen (laatste) Ritten.
12.1.3	De Concessiehouder wijst Reizigers er op zijn communicatiekanalen op dat het indienen van klachten over het Openbaar Vervoer uitsluitend bij de Concessiehouder kan plaatsvinden.
12.1.4	Bij grootschalige projecten of wegwerkzaamheden die tot grote wijzigingen en/of verstoringen van het Openbaar Vervoer leiden maakt de Concessiehouder afspraken met de Concessieverlener over de wijze van afhandeling van klachten en suggesties.
12.1.5	De Concessiehouder werkt constructief mee aan bemiddelingspogingen van het Klachtenloket Openbaar Vervoer.
12.1.6	De Concessiehouder is aangesloten bij de Geschillencommissie Openbaar Vervoer.
12.1.7	De Concessiehouder verstrekt aan de Concessieverlener en het ROCOV ieder kwartaal een overzicht waarin is opgenomen: a. het aantal klachten dat hij in de betreffende maand heeft ontvangen; b. de aard van de binnengekomen klachten; c. de Rit (Lijnnummer, tijd) waarop de klachten betrekking hebben; d. de snelheid van afhandeling van de klachten, en e. de actie die de Concessiehouder heeft ondernomen om herhaling van de klacht of soortgelijke klachten te voorkomen.
12.1.8	De Concessiehouder bewaart voorwerpen die reizigers hebben laten liggen, en stelt reizigers die iets verloren zijn in de gelegenheid hun bezit terug te krijgen. De Concessiehouder hanteert hiertoe een laagdrempelige en gebruiksvriendelijke regeling voor gevonden voorwerpen en maakt deze kenbaar aan de reizigers.

12.2 ROCOV en Stakeholderconsultatie

Samenwerking ROCOV	
12.2.1	De Concessiehouder verstrekt het ROCOV in ieder geval digitaal (en op verzoek op papier) een exemplaar van alle informatie-uitingen die de Concessiehouder richting reizigers verstuurt over de Concessie.
12.2.2	De Concessiehouder werkt actief mee aan het structureel versterken van de ervaringsdeskundigheid op het gebied van toegankelijkheid en Inclusiviteit in het OV al dan niet in ROCOV of via een separaat overlegorgaan.
12.2.3	De Concessiehouder biedt Gemeenten, Reizigers en andere belanghebbenden de mogelijkheid om ideeën en suggesties met betrekking tot het Openbaar Vervoer bij hem kenbaar te maken. De Concessiehouder geeft op ieder idee of suggestie een adequate inhoudelijke reactie.
12.2.4	De Concessiehouder informeert de Concessieverlener in ieder geval na afloop van elk kwartaal over de door Gemeenten, Reizigers en andere belanghebbenden ingebrachte ideeën en suggesties, over zijn reactie daarop en over de resultaten van maatregelen die hij naar aanleiding van de ideeën en suggesties eventueel heeft getroffen.

12.3 Reizigershandvest

Reizigershandvest	
12.3.1	Concessiehouder brengt een Reizigershandvest uit, waarin hij aan de Reiziger duidelijk maakt welke mate van kwaliteit van het Openbaar Vervoer gegarandeerd wordt en welke rechten Reizigers hebben indien niet aan deze kwaliteit wordt voldaan. Het Reizigershandvest treedt in werking bij start van de Concessie en wordt vóór inwerkingtreding ter advisering voorgelegd aan het ROCOV. In het Reizigershandvest wordt ten minste aandacht besteed aan: • Punctualiteit; • Beschikbaarheid vervoer/zitplaatsgarantie; • Aansluitgarantie; • Thuis-breng-garantie/Vervangend Vervoer; • Persoonlijke service; • Reisinformatie; • Kaartverkoop; • Toegankelijkheid; • (Sociale) veiligheid/veilig en schoon; • Duurzaamheid, en • Compensatie bij vertragingen/ vergeten van uitchecken. Daarnaast vermeldt het Reizigershandvest: • Huisregels/Algemene voorwaarden stads- en streekvervoer 2015 (of diens opvolger), en • Hoe Concessiehouder om gaat met suggesties en klachtenafhandeling.
12.3.2	Concessiehouder communiceert het Reizigershandvest breed aan Reizigers. Het Reizigershandvest is in ieder geval op de website (homepage) van Concessiehouder vindbaar te downloaden als PDF. Concessiehouders nemen het Reizigershandvest op in hun Inschrijving.

13 ONTWIKKELING IN SAMENWERKING

Het succes van het systeem van publieke mobiliteit hangt sterk af van de vraag of de partijen die verantwoordelijk zijn voor de verschillende onderdelen van het systeem goed met elkaar weten samen te werken. De Concessieverlener voorziet een belangrijke rol voor de Concessiehouder bij de implementatie van de Visie Publieke Mobiliteit. De Provincie is recent gestart met het opstellen van een Uitvoeringsagenda Publieke Mobiliteit. Deze agenda gaat een overzicht bevatten van concrete acties en maatregelen (aanvullend op het OV-netwerk), wie deze uitvoert, waar, wanneer en hoe de uitrol van de Publieke Mobiliteit wordt opgepakt in de praktijk. Dit hoofdstuk geeft een voorlopig beeld van:

- de rol die de Concessieverlener op dit moment voor de Concessiehouder voorziet in de Uitvoeringsagenda Publieke Mobiliteit naast zijn verantwoordelijkheid voor het Openbaar Vervoer per Bus in het Concessiegebied;
- de wijze waarop de Concessieverlener samen met de Concessiehouder wil werken aan de Uitvoeringsagenda Publieke Mobiliteit en dan in het bijzonder de uitvoering van de Concessie.

Zoals aangegeven werkt de Provincie op dit moment nog aan de Uitvoeringsagenda Publieke Mobiliteit. Eisen in dit hoofdstuk kunnen daarom nog aangepast worden als de uiteindelijke versie van de Uitvoeringsagenda Publieke Mobiliteit daar aanleiding toe geeft.

13.1 Ontwikkelrol Concessiehouder

De Concessieverlener voorziet een grote rol ervoor de Concessiehouder bij de ontwikkeling van het Openbaar Vervoer per Bus in het Concessiegebied. De Concessieverlener verwacht dat op deze wijze de doelen van de Concessie en de implementatie van de ontwikkelperspectieven Noord-Holland Noord en Zuid-Kennemerland IJmond het beste gerealiseerd kunnen worden. De Concessiehouder heeft immers beter zicht op (i) de behoeften van (potentiële) Reizigers, (ii) de samenhang en het relatieve belang van deze behoeften, en (iii) methoden om deze behoeften op efficiënte wijze in te vullen.

De Concessieverlener biedt de Concessiehouder ruimte om het Openbaar Vervoer (door) te ontwikkelen en verwacht van de Concessiehouder dat hij deze ruimte zodanig benut dat dit leidt tot meer en meer tevreden Reizigers (zie ook paragraaf 2.14). Bij de (door)ontwikkeling van het Openbaar Vervoer werkt de Concessiehouder nauw samen met de Concessieverlener en Stakeholders en neemt hij hen mee in de keuzes die hij vanuit zijn ontwikkelrol maakt.

Ontwikkelrol	
13.1.1	De Concessiehouder is binnen de kaders zoals vastgelegd in de Concessiebeschikking inclusief Bijlagen, waaronder het Programma van Eisen en de Financiële bepalingen, verantwoordelijk voor de (door)ontwikkeling van alle aspecten van het Openbaar Vervoer.
13.1.2	Vanuit zijn ontwikkelrol monitort de Concessiehouder continu (nieuwe) trends en eventuele knelpunten en betrekt hij deze bij de (door)ontwikkeling van het Openbaar Vervoer, teneinde het aanbod aan Openbaar Vervoer optimaal af te stemmen op de behoeften van Reizigers en Derden, waaronder Gemeenten en Wegbeheerders.
13.1.3	De Concessiehouder werkt bij de (door)ontwikkeling van het Openbaar Vervoer behorend tot de Concessie intensief samen met de Concessieverlener, Gemeenten (en in geval van concessiegrens-overschrijdende Lijnen ook de betrokken gemeenten in aangrenzende concessiegebieden), het ROCOV Noord-Holland, concessiehouders van aangrenzende concessies en aanbieders van andere vormen van Publieke Mobiliteit. De Concessiehouder neemt daartoe deel aan de in dat kader door de Concessieverlener georganiseerde overleggen.
13.1.4	De Concessiehouder stelt een persoon beschikbaar die als aanspreekpunt fungeert voor ontwikkeling van en innovatie in het Openbaar Vervoer behorend tot de Concessie. Deze persoon: a. neemt deel aan het Ontwikkelteam Publieke Mobiliteit; b. zet zich proactief in voor de ontwikkeling van het Openbaar Vervoer; c. beschikt over voldoende competenties en tijd om haar/zijn rol adequaat uit te kunnen voeren, en d. beschikt over mandaat om te kunnen beslissen over wijzigingen in het aanbod, waaronder in ieder geval wijzigingen in de Dienstregeling en marketingactiviteiten.

13.2 Ontwikkelplan

De Concessiehouder stelt in het kader van zijn ontwikkelrol, afhankelijk van de uiteindelijke looptijd van de Concessie, twee- tot driemaal tijdens de looptijd van de Concessie een Ontwikkelplan op. Jaarlijks stelt de Concessiehouder als nadere invulling van het Ontwikkelplan in ieder geval een Vervoerplan, een Tarievenplan, een Marketingplan, een (Fysieke) Veiligheidsplan, een Sociaal Veiligheidsplan en een Duurzaamheidsplan op.

Ontwikkelplan	
13.2.1	De Concessiehouder stelt voorafgaand aan de start van de Concessie een Ontwikkelplan op voor de periode tot en met december 2033 met een doorkijk tot het einde van de Concessie. Tijdens de looptijd van de Concessie stelt de Concessiehouder in ieder geval nog eenmaal een Ontwikkelplan op dat qua invulling ten minste gelijkwaardig is aan het eerste Ontwikkelplan en legt dit ter instemming aan de Concessieverlener. De Concessiehouder actualiseert het Ontwikkelplan jaarlijks.
13.2.2	De Concessiehouder beschrijft in het Ontwikkelplan:
a.	De visie van de Concessiehouder ten aanzien van de ontwikkelmogelijkheden van het Openbaar Vervoer tijdens de geldigheidsduur van het Ontwikkelplan en de daaropvolgende periode tot het einde van de Concessie. De Concessiehouder gaat daarbij in ieder geval in op de ontwikkelperspectieven Noord-Holland Noord en Zuid-Kennemerland IJmond, de doelen van de Concessie en de Vervoerkundige Kaders. Daarbij heeft de Concessiehouder nadrukkelijk oog voor een herkenbaar, eenvoudig te begrijpen en betrouwbaar aanbod dat bijdraagt aan zowel het behoud van bestaande Reizigers als het aantrekken van nieuwe Reizigers in alle regio's van het Concessiegebied;
b.	Ontwikkelstrategieën die op hoofdlijnen de wijze beschrijven waarop de Concessiehouder het Openbaar Vervoer gedurende de looptijd van de Concessie vormgeeft als een aantrekkelijk reisalternatief voor (potentiële) Reizigers. De Concessiehouder gaat daarbij in ieder geval in op: i. de rol van het Openbaar Vervoer in het systeem van Publieke Mobiliteit, met daarbij ten minste aandacht voor: • de samenhang tussen het aanbod aan Openbaar Vervoer van de Concessiehouder met het aanbod aan Openbaar Vervoer van andere concessiehouders en andere vormen van Publieke Mobiliteit; • het informeren van inwoners en bezoekers van het Concessiegebied over zowel het Openbaar Vervoer als over andere onderdelen van he systeem van Publieke Mobiliteit; • de partijen waarmee hij (eventueel) gaat samenwerken en de concrete diensten die hij aanbiedt om de Ketenreis voor Reizigers te vergemakkelijken; ii. het vergroten van het gebruik van het Openbaar Vervoer, met daarbij ten minste aandacht voor: • de zichtbaarheid, herkenbaarheid, vanzelfsprekendheid en coherentie van zijn aanbod aan Openbaar Vervoer (Lijnennet, productformules, uitstraling Materieel & Haltes, reisinformatie), • de onderwerpen Tarieven en Reisproducten, Mobility als a Service (MaaS), distributienetwerk en marketing, • de partijen waarmee hij (eventueel) gaat samenwerken en de concrete diensten die hij aanbiedt om de Ketenreis voor Reizigers te vergemakkelijken, • de vraag hoe hiermee een samenhangend aanbod wordt gecreëerd dat gebruiksvriendelijk is en dat door Reizigers als zodanig wordt herkend en erkend; iii. de vervoerkundige doorontwikkeling van de Concessie per regio in het Concessiegebied teneinde de bereikbaarheid van, naar en binnen alle regio's in het concessiegebied te verbeteren en de inclusiviteit en toegankelijkheid van het Lijnennet te borgen, waaronder ook de verbetering van het Lijnennet, de uitvoeringskwaliteit en het gebruiksgemak van het Openbaar Vervoer door (voorstellen voor) maatregelen op het snijvlak tussen verkeer en ruimtelijke inrichting.. Hiervoor stelt de Concessiehouder naast een concrete uitwerking van een Lijnennet (inclusief bedieningsniveau) tot einde van de periode het betreffende Ontwikkelplan ook een op de doelen van de Concessie gebaseerde lijnennetvisie (doorkijk Lijnennet in 2050) en licht redenerend vanuit deze visie toe hoe zijn voorstellen bijdragen aan de ontwikkeling van het Openbaar Vervoer op de lange termijn. De Concessiehouder heeft daarbij in het bijzonder aandacht voor de doorontwikkeling van Concessiegrensoverschrijdende verbindingen tussen de Concessieverlener en de concessieverlener van de huidige concessie Amstelland-Meerlanden; iv. de verschillende typen Voertuigen die hij gedurende de looptijd van de Concessie inzet, met daarbij ten minste aandacht voor: • de inzetstrategie per productformule en/of Lijntype en regio waarbij de Concessiehouder oog heeft voor de respectievelijke functies van de Lijntypes; • de capaciteit en toegankelijkheid van de Voertuigen, • het moment waarop hij de Voertuigen gaat inzetten, • de mate waarin de verschillende typen Voertuigen bijdragen aan de realisatie van de doelstellingen van de Concessiehouder; v. een maatschappelijk verantwoorde uitvoering van de Concessie, met daarbij ten minste aandacht voor: • het welbevinden en welzijn van Reizigers, Personeel en inwoners van het Concessiegebied; • duurzaamheid en circulariteit; • actieve betrokkenheid in de Noord-Hollandse maatschappij;
c.	De resultaten (output) en de effecten (outcome) die hij met de uitvoering van zijn ontwikkelstrategieën verwacht te bereiken, waaronder de bereikbaarheid van bestemmingen in het Concessiegebied en op Concessiegrensoverschrijdende Trajecten (gebaseerd op veranderingen in deur-tot-deur-reistijd, -gemak, en comfort en onderzoek naar potentiële veranderingen in het aantal Reizigers) en de imagoverbetering van het Openbaar Vervoer. De Concessiehouder onderbouwt de verwachte resultaten en effecten, op welk moment hij deze resultaten en effecten bereikt, hoe deze resultaten en effecten zich verhouden tot de doelen die de Concessieverlener met de Concessie nastreeft en hoe hij de resultaten en effecten gaat monitoren en rapporteren;

Ontwikkelplan	
d.	Zijn ervaringen met en eventuele verbetervoorstellen voor de samenwerking met de Concessieverlener, het ROCOV Noord-Holland, Gemeenten en de aangrenzende Concessiehouders in de Vervoerregio Amsterdam en de provincies Fryslân, Flevoland en Zuid-Holland;
e.	Zijn ervaringen met en eventuele verbetervoorstellen voor de samenwerking met en het betrekken van vrijwilligers, zoals OV-ambassadeurs, Buurtbuschauffeurs en niet-commerciële aanbieders van onderdelen van het systeem van Publieke Mobiliteit, waaronder de wijze waarop hij indien nodig nieuwe vrijwilligers werft;
f.	Hoe hij de belangen van (potentiële) Reizigers, de Concessieverlener en Derden combineert met zijn eigen doelstellingen;
g.	(Eventuele verbetervoorstellen voor) de organisatie van zijn ontwikkelrol, rekening houdend met de bestaande ontwikkelstructuur en de samenwerking met aanbieders van andere onderdelen van het systeem van Publieke Mobiliteit;
h.	Welke risico's hij in relatie tot de ontwikkelstrategieën voorziet en hoe hij deze gaat beheersen;
i.	De samenhang tussen de onderdelen genoemd onder sub a tot en met h, en
j.	Eventuele nieuwe onderwerpen die zich tijdens de uitvoering van de Concessie aandienen en die naar het oordeel van de Concessiehouder dan wel de Concessieverlener een plek moeten krijgen in het Ontwikkelplan.
13.2.3	Jaarlijks stelt de Concessiehouder als nadere invulling van het Ontwikkelplan ten minste de volgende plannen op: a. Vervoerplan; b. Tarievenplan; c. Marketingplan; d. (Fysieke) Veiligheidsplan; e. Sociale Veiligheidsplan, en f. Duurzaamheidsplan.
13.2.4	De Concessiehouder evalueert de ervaringen en effecten van het in uitvoering zijnde Ontwikkelplan inclusief de onderliggende plannen.
13.2.5	In het Ontwikkelplan, niet zijnde het eerste Ontwikkelplan, beschrijft de Concessiehouder de wijze waarop hij de ervaringen en effecten uit de evaluatie meeneemt bij de doorontwikkeling van het Openbaar Vervoer in de aankomende periode.

13.3 Concessiehouder als Mobiliteitsmakelaar

De Concessieverlener verwacht van de Concessiehouder dat hij bij de uitvoering van zijn ontwikkelrol oog heeft voor de gehele Ketenreis en zich niet alleen richt op 'zijn' Openbaar Vervoer. Waar de Concessieverlener optreedt als regisseur van het systeem van Publieke Mobiliteit, heeft de Concessieverlener hierbij op dit moment de rol van Mobiliteitsmakelaar voor ogen voor de Concessiehouder. Concreet betekent dit dat de Concessieverlener een rol voorziet voor de Concessiehouder bij het faciliteren van andere vormen van Publieke Mobiliteit die onderdeel zijn van de Ketenreis waar het Openbaar Vervoer (en het Vraagafhankelijke Vervoer, indien de Concessiehouder ervoor kiest om dit (gedeeltelijk) zelf aan te bieden) onderdeel van is. Het aanbieden van andere vormen van Publieke Mobiliteit zelf maakt geen deel uit van de Concessie.

De Concessiehouder wordt geacht andere vormen van Publieke Mobiliteit te ontsluiten door een eigen Platform te ontwikkelen of zich aan te sluiten bij een landelijk of Europees opererend Platform. Reizigers kunnen op het Platform in ieder geval hun gehele Ketenreis plannen. Als randvoorwaarde geldt dat de Concessiehouder een constructieve en proactieve houding inneemt, non-discriminerend handelt als het gaat om het delen van informatie, ook wat betreft Tarieven, het beschikbaar stellen van Vervoerbewijzen en Reisproducten en het boeken en betalen van andere vormen van Publieke Mobiliteit en bij dit alles de landelijk vastgestelde MaaS-waardige bestekseisen in acht neemt.

Concessiehouder als Mobiliteitsmakelaar	
13.3.1	De Concessiehouder vervult in eerste instantie gedurende de Dienstregelingjaren 2028 tot en met 2033 de rol van Mobiliteitsmakelaar. Hiertoe beschikt de Concessiehouder over een eigen Platform of sluit hij zich aan bij een landelijk of Europees opererend Platform.
13.3.2	De Concessiehouder draagt in zijn rol van Mobiliteitsmakelaar in ieder geval zorg voor: a. het bieden van (Gegarandeerde) Aansluitingen tussen Lijnen op Knooppunten, tussen Lijnen en het Vraagafhankelijke Vervoer op betreffende overstappunten, tussen Lijnen en Treinen, tussen Lijnen en veerdiensten, tussen Lijnen en openbaar vervoer van concessiehouders van aangrenzende concessiegebieden en tussen Lijnen en andere vormen van Publieke Mobiliteit die onderdeel zijn van de Ketenreis waar het Openbaar Vervoer onderdeel van is; b. het beperken van de wachttijd en loopafstand bij Aansluitingen; c. de afstemming van het Openbaar Vervoer met het openbaar vervoer van concessiehouders van aangrenzende concessiegebieden; d. het bieden van actuele informatie aan Reizigers, ook op het Platform, over de beschikbaarheid (in de vorm van een reisplanner) en Tarieven, Vervoerbewijzen en Reisproducten van alle vormen van Publieke Mobiliteit die onderdeel zijn van de Ketenreis waar het Openbaar Vervoer onderdeel van is;

Concessiehouder als Mobiliteitsmakelaar	
	e. het beschikbaar stellen van informatie over beschikbaarheid, Tarieven en voertuigcapaciteit van het Openbaar Vervoer via de NDOV-loketten, DOVA OV-data en als open data aan Derden; f. het doorverwijzen van Reizigers, ook op het Platform, naar het reserveringssysteem van door Derden aangeboden vormen van Publieke Mobiliteit, waaronder het zoveel mogelijk bieden van mogelijkheden aan Reizigers om ook andere vormen van Publieke Mobiliteit te boeken en te betalen; g. het bieden van informatie over actuele vertrektijden van en Aansluitingen op ander openbaar vervoer in het Voertuig; h. het in staat stellen van het Personeel tot het verschaffen van de informatie; i. het introduceren en accepteren van Vervoerbewijzen en Reisproducten van concessiehouders van aangrenzende concessiegebieden; j. het introduceren en accepteren van concessiegrensoverschrijdende Vervoerbewijzen en Reisproducten en van Vervoerbewijzen en Reisproducten voor combinaties van Openbaar Vervoer en andere vormen van Publieke Mobiliteit; k. het initiëren en uitvoeren van (gezamenlijke) marketingactiviteiten gericht op het stimuleren van Ketenreizen, en l. het doen van voorstellen aan Wegbeheerders voor verbetering van de inrichting, de bereikbaarheid en het comfort van Haltes.
13.3.3	De Concessiehouder zet zich proactief in en werkt mee aan de ontwikkeling van eventuele Reisproducten voor de gehele Ketenreis, gebruikmakend van de mogelijkheden van het Platform.
13.3.4	De Concessiehouder werkt mee aan de ontwikkeling en uitvoering van eventuele nieuwe Betaalwijzen voor de gehele Ketenreis.
13.3.5	De Concessiehouder dient voor 1 december 2032 een voorstel in bij de Concessieverlener voor de Invulling van de rol van Mobiliteitsmakelaar vanaf het Dienstregelingjaar 2034.
13.3.6	De Concessieverlener besluit over het voorstel van de Concessiehouder voor de Invulling van de rol van Mobiliteits-makelaar, waarbij de Concessieverlener al dan niet naar aanleiding van het voorstel van de Concessieverlener kan besluiten de rol van Mobiliteitsmakelaar vanaf Dienstregelingjaar 2034 anders of nader in te vullen.

MaaS-waardige bestekseisen	
13.3.7	De Concessiehouder voldoet aan de eisen zoals opgenomen in het document 'Concessiebijlage MaaS-waardige bestekseisen'.
13.3.8	De Concessiehouder implementeert wijzigingen binnen één jaar na publicatie van een gewijzigde of vervangende versie van het document 'Concessiebijlage MaaS-waardige bestekseisen'.

13.4 Overleg Concessieverlener en Concessiehouder

Goed en regelmatig overleg tussen de Concessieverlener en de Concessiehouder draagt bij aan een kwalitatief goede uitvoering van de Concessie binnen de door de Concessieverlener gestelde kaders. Daarnaast kan de kennis en ervaring van de Concessiehouder bijdragen aan de implementatie van de andere onderdelen van de Visie Publieke Mobiliteit. De Concessieverlener zet zich daarom in om te komen tot een constructieve samenwerking met de Concessiehouder, gericht op realisatie van de doelen die de Concessieverlener met de Concessie nastreeft en de implementatie van de Visie Publieke Mobiliteit, waaronder de ontwikkelperspectieven Noord-Holland Noord en Zuid-Kennemerland IJmond.

De Concessiehouder neemt daarom deel aan alle overleggen die de Concessieverlener organiseert in het kader van de ontwikkeling en het beheer van de Concessie. De Concessieverlener en de Concessiehouder bespreken aan de hand van het online dashboard en/of de maandrapportages (zie hoofdstuk 14) in het beheeroverleg onder andere de uitvoering van het lopende Vervoerplan en de ontwikkelingen ten aanzien van de uitvoeringskwaliteit.

Ook neemt de Concessiehouder actief deel aan andere overleggen die de Concessieverlener organiseert, zoals overleggen in het kader van Sociale Veiligheid en marketing en overleggen over het bredere verkeers- en vervoersbeleid van de Provincie, waaronder overleggen in het kader van de Uitvoeringsagenda Publieke Mobiliteit.

Overleg Concessieverlener en Concessiehouder	
13.4.1	De Concessiehouder neemt actief deel aan alle door de Concessieverlener georganiseerde overleggen in het kader van de ontwikkeling en het beheer van de Concessie.
13.4.2	De Concessiehouder neemt deel aan het implementatieoverleg, waarin hij de Concessieverlener ten minste maandelijks aan de hand van voortgangsrapportages informeert over de uitvoering van de plannen uit zijn Inschrijving, waaronder het Implementatieplan. Het eerste implementatieoverleg vindt binnen twee weken plaats na gunning van de Concessie. De Concessiehouder overlegt vanaf de start van de Implementatie ook met Gemeenten en andere Wegbeheerders onder andere over de te realiseren (Laad)Infrastructuur zodat deze op tijd beschikbaar is voor een probleemloze start van de Concessie.

Overleg Concessieverlener en Concessiehouder	
13.4.3	De Concessiehouder neemt deel aan het beheeroverleg, waarin de Concessiehouder de Concessieverlener maandelijks informeert over de uitvoering van de Concessie. Tijdens het beheeroverleg komen in ieder geval de volgende onderwerpen aan de orde: a. de uitvoering van het lopende Exploitatieplan, andere plannen en eventuele verbeterplannen; b. ontwikkelingen in KPI's ten aanzien van onder meer uitvoeringskwaliteit, gebruik en aanbod, Reizigersopbrengsten en klachten, aan de hand van het online dashboard van de Concessieverlener en/of de Concessiehouder en maandrapportages van de Concessiehouder; c. eventuele bijzonderheden tijdens de uitvoering van de Concessie, en d. afstemming en samenwerking met Stakeholders. Het eerste beheeroverleg vindt binnen één maand na aanvang van de Concessie plaats. De Concessieverlener houdt de mogelijkheid open om de frequentie van het beheeroverleg aan te passen of overleggen over andere onderwerpen te organiseren.
13.4.4	De Concessiehouder neemt actief deel aan gesprekken in het kader van de Concessieverlenerstevredenheid.
13.4.5	De Concessieverlener kan in samenspraak met de Concessiehouder tijdens de looptijd van de Concessie de overleggen waaraan de Concessiehouder geacht wordt deel te nemen, wijzigen, uitbreiden of verminderen.

14 DATA EN MONITORING

Monitoring en sturing op de uitvoeringskwaliteit van de Concessie dragen bij aan de tevredenheid van Reizigers en andere Stakeholders. Door het benoemen van KPI's kan de Concessieverlener de prestaties van de Concessiehouder objectief meten en beoordelen. Waar nodig kan de Concessieverlener op basis van de KPI's bijsturen om de uitvoeringskwaliteit te blijven waarborgen.

Data speelt hierbij een belangrijke rol. De Concessieverlener hecht veel waarde aan de openbaarheid van gegevens en verwacht van de Concessiehouder dat deze data real-time aanlevert, zowel aan de Concessieverlener als aan landelijke servers. Daarnaast heeft het Openbaar Vervoer een centrale positie binnen het bredere systeem van Publieke mobiliteit. Om een geïntegreerd en gebruiksvriendelijk vervoersaanbod te ondersteunen, verwacht de Concessieverlener van de Concessiehouder dat deze relevante reisinformatie – zoals dienstregelingen en actuele reisinformatie – actief deelt. Op deze manier is het mogelijk voor derde partijen om op basis hiervan informatie of mobiliteitsdiensten aan te bieden.

14.1 Datalevering

Beschikbaar stellen en verstrekken gegevens	
14.1.1	De Concessiehouder verstrekt om niet de gegevens als bedoeld in het MIPOV 2025 (of een latere versie of een opvolger hiervan) en bijbehorende addenda, in de frequentie en vorm zoals beschreven in het MIPOV. Het betreft hier alle kernelementen, optionele en gelieerde elementen. De gelieerde elementen worden na verzoek daartoe van de Concessieverlener binnen 6 weken ter beschikking gesteld.
14.1.2	De verplichting tot het verstrekken van gegevens over de Concessie geldt tot één kalenderjaar na afloop van de Concessie.
14.1.3	De Concessiehouder conformeert zich en werkt onvoorwaardelijk mee aan het, binnen de kaders van wet- en regelgeving, in de vorm van open data om niet beschikbaar stellen van gegevens voor onderzoek en aan aanbieders van andere vormen van Publieke Mobiliteit en MaaS-aanbieders.
14.1.4	De Concessiehouder beroept zich niet op zijn eigendomsrecht ten aanzien van door hem verstrekte en ontvangen gegevens.
14.1.5	De Concessieverlener mag alle gegevensbestanden binnen de kaders van wet- en regelgeving als open data bewerken, delen en publiceren.
14.1.6	De Concessiehouder levert tijdig volledige en juiste gegevens rechtstreeks aan de NDOV-loketten en DOVA OV-data conform het bepaalde in het document 'Concessiebijlage datasets OV' of diens opvolger(s).
14.1.7	De Concessiehouder levert, binnen één jaar nadat hierover door de Concessieverlener, dan wel landelijk afspraken zijn gemaakt, gewijzigde en/of aanvullende gegevens over de uitvoering van de Concessie aan de NDOV-loketten en DOVA OV-data conform de betreffende (gewijzigde) standaarden.
14.1.8	Als de Concessiehouder in aanvulling op de conform de gevraagde BISON-koppelvlakken te verstrekken gegevens, (andere) gegevens beschikbaar stelt aan enig afnemer van reisinformatiediensten of ten behoeve van eigen reisinformatie publiceert, dan stelt hij deze gegevens om niet gelijktijdig en volledig gedocumenteerd aan de NDOV-loketten en DOVA OV-data ter beschikking.

Leveren gegevens aan Concessieverlener	
14.1.9	De Concessiehouder verstrekt aan de Concessieverlener alle gegevens met betrekking tot de Concessie, waaronder gegevens over via hem geraadpleegde en/of geboekte Andere Mobiliteitsdiensten, die naar het oordeel van de Concessieverlener nodig dan wel wenselijk zijn voor: a. het monitoren van en sturen op de uitvoering en ontwikkeling van de Concessie en/of het systeem van Publieke Mobiliteit; b. het informeren van Stakeholders en inwoners; c. het vormgeven van verkeers- en vervoersbeleid van de Provincie; d. de aanbesteding van de opvolgende concessie(s) of van een aangrenzende concessies, en e. het toepassen van landelijke wet- en regelgeving, zoals rond stikstofuitstoot.
14.1.10	De Concessiehouder verstrekt aan de Concessieverlener alle gegevens over de uitvoering van de Concessie zoals benoemd en conform de voorschriften 'Concessiebijlage datasets OV'.

Leveren gegevens aan Concessieverlener	
14.1.11	De Concessiehouder levert op verzoek van de Concessieverlener binnen de gevraagde termijn onbewerkte gegevens verkregen via het gebruik van OVpay en/of andere mogelijke toekomstige Betaalwijzen in het uitgevraagde format aan de Concessieverlener. De Concessiehouder stelt deze gegevens ook na de wettelijke bewaartermijn van 18 maanden in (minimaal) geaggregeerde en toegankelijke vorm beschikbaar aan de Concessieverlener.
14.1.12	De Concessiehouder geeft de Concessieverlener, of een door de Concessieverlener aangewezen Derde, ongelimiteerd toegang tot alle onbewerkte brondata, ontdaan van eventuele persoonsgegevens, die gebruikt is voor het aanleveren van de in eisen 14.1.9 tot en met 14.1.11 gevraagde gegevens. De Concessieverlener of aangewezen Derde mag alle brondata zelf bewerken.
14.1.13	De Concessiehouder verleent op verzoek van de Concessieverlener volledige medewerking aan controles (door de Concessieverlener of door Derden) van geleverde gegevens, door inzicht te geven in zijn interne processen, systemen en keuzes met betrekking tot het verzamelen, opslaan, bewerken en delen van gegevens. De Concessiehouder zorgt in dat kader voor volledige en toegankelijke archivering van gegevens en rapportages over de uitvoering van de Concessie.
14.1.14	De Concessieverlener is bevoegd de juistheid en authenticiteit van door de Concessiehouder geleverde gegevens te (laten) controleren. Deze bepaling is onverminderd van kracht na het verstrijken van wettelijke bewaartermijnen
14.1.15	De Concessiehouder werkt actief mee aan de organisatie en uitvoering van de Klantenbarometer of diens opvolger(s) en eventuele aanvullende landelijk of regionaal overeengekomen onderzoeken op het gebied van Openbaar Vervoer, waaronder de Personeelsmonitor.
14.1.16	De Concessiehouder informeert de Concessieverlener wanneer Derden (bijvoorbeeld onderzoekers, stagiaires, andere overheden) gegevens over de Concessie opvragen.

14.2 Openbaarheid en bescherming van (persoons)gegevens

Openbaarheid en bescherming van (persoons)gegevens	
14.2.1	De Concessiehouder voldoet bij het verwerken van persoonsgegevens aan de verplichtingen die de (Uitvoerings-wet) Algemene Verordening Gegevensbescherming ((U)AVG) of diens opvolger(s) en daaraan gerelateerde regel-geving stelt.
14.2.2	De Concessiehouder garandeert, rekening houdend met de stand van de techniek en de kosten van de uitvoering, een passend beveiligingsniveau, waarbij de risico's en de aard van de te beschermen persoonsgegevens in acht worden genomen. De maatregelen zijn er mede op gericht onnodige verzameling en verdere verwerking van persoons-gegevens te voorkomen. De Concessiehouder handelt conform de BIO (Baseline Informatiebeveiliging Overheid).
14.2.3	De Concessiehouder en het Personeel houden de persoonsgegevens waar zij kennis van nemen en mee werken geheim, tenzij er een wettelijke uitzondering is. De Concessiehouder verleent de Concessieverlener bijstand bij het (doen) nakomen van de verplichtingen uit hoofde van de artikelen 32 tot en met 36 van de AVG.
14.2.4	De Concessiehouder verwerkt persoonsgegevens niet buiten de Europese Economische Ruimte, tenzij hij daarvoor uitdrukkelijk schriftelijk toestemming heeft verkregen van de Concessieverlener en behoudens afwijkende wettelijke verplichtingen.
14.2.5	Indien de Concessiehouder op grond van een wettelijke verplichting persoonsgegevens dient te verstrekken, informeert hij de Concessieverlener onmiddellijk en zo mogelijk voorafgaand aan de verstrekking.
14.2.6	De Concessiehouder informeert de Concessieverlener zodra hij kennis heeft genomen van onrechtmatige verwerkingen van persoonsgegevens of inbreuken op beveiligingsmaatregelen.
14.2.7	De Concessiehouder is aansprakelijk voor alle schade of nadeel, voortvloeiende uit het niet-nakomen van of in strijd handelen met de bij of krachtens de AVG gegeven voorschriften, onverminderd de aanspraken op grond van wettelijke regels. De Concessiehouder is aansprakelijk voor schade of nadeel voor zover ontstaan bij de verwerking van de persoonsgegevens, waaronder alle schade of nadeel voortvloeiende uit de ontstane inbreuken op de persoon-lijke levenssfeer van betrokkenen.
14.2.8	De Concessieverlener mag gegevens die de Concessiehouder op grond van de Concessiebeschikking dan wel bij of krachtens de Wp2000 aan de Concessieverlener moet verstrekken, openbaar maken, tenzij het belang van openbaarmaking niet opweegt tegen het belang van het voorkomen van onevenredige benadeling van de Concessiehouder. Gelet op het publieke karakter van het Openbaar Vervoer zal van een dergelijke onevenredige benadeling niet snel sprake zijn. De openbaar te maken gegevens zullen noch direct noch indirect herleidbaar zijn tot natuurlijke personen.
14.2.9	Indien en voor zover gegevensbestanden die de Concessiehouder aan de Concessieverlener en eventuele Derden beschikbaar stelt persoonsgegevens bevatten, voldoet de Concessiehouder aan de verplichtingen die de AVG en daaraan gerelateerde regelgeving stelt. Het is de verantwoordelijkheid van de Concessiehouder om ervoor te zorgen dat tijdig alle maatregelen worden genomen die nodig zijn om deze gegevens te kunnen verstrekken. De Concessiehouder legt de afspraken rondom AVG-thema's vast in een verwerkersovereenkomst. Ook bij het leveren van gegevens is eis 14.2.7 van toepassing.

14.3 Monitoring

Monitoring	
14.3.1	De Concessiehouder stelt na afloop van iedere maand een maandrapportage en na afloop van ieder kwartaal een kwartaalrapportage op en rapporteert in ieder geval de ontwikkelingen in de volgende KPI's en maakt daarbij onderscheid naar Lijnen (het detailniveau van de rapportage wordt in de Implementatieperiode van de Concessie afgestemd): a. Rituitval: de mate waarin de Lijnen behorend tot de Concessie voldoen aan de gestelde norm in paragraaf 4.2; b. ZE-transitie: aantal en aandeel Dienstregelinguren die gereden worden met Zero-Emissievoertuigen; c. Punctualiteit: de mate waarin de Lijnen behorend tot de Concessie voldoen aan de gestelde normen in paragraaf 4.3; d. OV-gebruik in termen van reizigersaantallen en reizigerskilometers; e. Reizigersopbrengsten per Lijn, waarbij het detailniveau van de rapportage in de Implementatieperiode van de Concessie wordt afgestemd; f. Aantallen klachten en aantallen Incidenten, en g. Eventuele aanvullende KPI's ter monitoring van de doelen van de Concessie die de Concessiehouder en de Concessieverlener gezamenlijk overeenkomen.
14.3.2	De Concessiehouder stelt na afloop van ieder Dienstregelingjaar een jaarrapportage op waarin hij ten minste: a. de voortgang van de uitvoering van de aangekondigde plannen en marketingactiviteiten verantwoordt; b. de ontwikkelingen in het aanbod, de uitvoeringskwaliteit, het gebruik, de Reizigersopbrengsten van het Openbaar Vervoer analyseert; c. de ontwikkelingen in de KPI's als genoemd in eis 14.3.1 beschrijft en duidt, en d. de reizigerstevredenheid aan de hand van de uitkomsten van de Klantenbarometer of diens opvolger(s) analyseert en ingaat op de manier waarop hij zich inspant om het reizigerstevredenheid oordeel te verbeteren.
14.3.3	In alle gevallen zorgt de Concessiehouder ervoor dat de cijfers die hij in de in eisen 14.3.1 en 14.3.2 genoemde rapportage opneemt aansluiten op en herleidbaar zijn uit de gegevens die de Concessiehouder aan de Concessieverlener en Derden verstrekt
14.3.4	De Concessieverlener monitort ook zelf de uitvoeringskwaliteit, onder andere via mystery guests. De Concessiehouder ontvangt een rapportage van de monitoring.
14.3.5	Concessiehouder dient Ritten via het IVS en het exploitatiebeheerssysteem te volgen en loggen, onder meer voor het controleren van de punctualiteitsnormen en aansturing van realtime Reisinformatie. Het aantal niet-gevolgde/niet-gelogde Ritten van het Regulier OV bedraagt maximaal 2%.
14.3.6	De Concessiehouder stelt jaarlijks een Jaarrapportage Assets op waarin hij de staat van de Assets beschrijft die onder de Overnameregeling vallen. De Concessiehouder bespreekt een concept van de Jaarrapportage Assets uiterlijk in het eerste kwartaal van het kalenderjaar dat volgt op het jaar waarop de Jaarrapportage Assets betrekking heeft met de Concessieverlener.
14.3.7	De Concessiehouder streeft continu naar een verbetering van de uitvoeringskwaliteit.
14.3.8	Ingeval de prestaties van de Concessiehouder ten aanzien van een KPI achterblijven bij de overeengekomen norm volgt de Concessieverlener het Protocol Sturing (Bijlage B5).

B

BIJLAGEN BIJ HET ONTWERP PROGRAMMA VAN EISEN

B1 Begrippenlijst
B2 Vervoerkundig kader Concessieverlening NoordWest Noord-Holland
B3 Vervoerkundige Bijlagen
B4 Social Return
B5 Protocol sturing

B1 Begrippenlijst

Begrip	Definitie
Aansluiting	De mogelijkheid om binnen een beperkte, in de Dienstregeling aangegeven tijd op een andere openbaar vervoermiddel of het Flex-vervoer over te stappen, waarbij de overstaptijd is afgestemd op de loopafstand en afhankelijk is van de vraag of de Concessiehouder een (Gegarandeerde) Aansluiting biedt.
A-Knooppunt	Een knooppunt zoals opgenomen in Bijlage B3.6.
Andere Mobiliteitsdienst	Een door een Derde in het Concessiegebied aangeboden mobiliteitsdienst, niet zijnde Openbaar Vervoer, al dan niet ter aanvulling op het Openbaar Vervoer. Een voorbeeld van een Andere Mobiliteitsdienst is het Flex-vervoer.
Asset	Een onderdeel van het Zero-Emissiebussysteem, bijvoorbeeld: een Zero-Emissie-voertuig, Laadinfrastructuur of een Energievoorziening.
Auto	Motorrijtuig ingericht voor het vervoer van ten hoogste acht personen, de bestuurder daaronder niet begrepen.
Avond	De periode zoals beschreven in Tabel 3 (Bedieningsperioden per Lijntype) van het ontwerp Programma van Eisen.
Barcode, Bar-/ QR-code	Een digitale verschijningsvorm van een reisrecht dat op papier geprint kan worden of getoond kan worden op een mobiele telefoon.
Batterij	Asset dat dient voor de opslag van elektriciteit ten behoeve van de aandrijving van een Zero-Emissievoertuig.
Beginhalte	De eerste Halte van een Lijn zoals vermeld in de Dienstregeling.
Bestek	De Aanbestedingsleidraad inclusief de Bijlagen, de Standaardformulieren en de Nota's van Inlichtingen alsmede de achtergrondinformatie, zoals deze door de Concessieverlener ten behoeve van de aanbesteding van de Concessie beschikbaar worden gesteld.
Betaalsysteem	Onder meer, maar niet uitsluitend: de Kaartlezers, de verkoopautomaten, de oplaad- en ophaalautomaten en het verwerkingssysteem ten behoeve van Betaalwijzen, ten behoeve van volledig functioneren van Betaalwijzen.
Betaalwijze	Een manier, methode of wijze van betaling, waaronder begrepen de OV-chipkaart, OVpay en Barcodes/QR-codes, waarmee Reizigers voor het Openbaar Vervoer kunnen betalen.
Bezettingsgraad	De verhouding tussen de werkelijk gebruikte capaciteit en de totale capaciteit van het Materieel.
Bijlage	Een document horende bij de Concessiebeschikking, het Programma van Eisen, de Financiële bepalingen, de Aanbestedingsleidraad of een ander document.
Bijzonder Vervoerbewijs	Een door de Concessieverlener voor specifieke gelegenheden en/of typen Reizigers vastgesteld Vervoerbewijs met eventueel een afwijkend tarief.
B-Knooppunt	Een knooppunt zoals opgenomen in Bijlage B3.7.
Bp2000	Het Besluit personenvervoer 2000 (14 december 2000, Stb. 563), zoals deze van tijd tot tijd zal bestaan.
BRT (Bus Rapid Transit)	Een hoogwaardig openbaar vervoerconcept met snelle, frequente en comfortabele Bussen.
Bus	Motorvoertuig, al dan niet voorzien van een aanhangwagen, ingericht voor het vervoer van meer dan acht personen, de bestuurder daaronder niet begrepen.

Begrip	Definitie
Buslijn	Een Lijn uitgevoerd door een Bus.
Buurt	Een buurt zoals gehanteerd in de CBS-publicatie 'Kerncijfers Wijken en Buurten 2024' of diens opvolger(s).
Buurtbus	Door de Concessiehouder voor de exploitatie van een Buurtbuslijn beschikbaar gestelde Auto die bestuurd mag worden door een chauffeur in het bezit van een rijbewijs B.
Buurtbuschauffeur	Lid van een Buurtbusvereniging dat door deze vereniging ingezet wordt op een Buurtbuslijn.
Buurtbuslijn	Een Lijn die wordt geëxploiteerd door een Buurtbusvereniging, als zodanig aangeduid in paragraaf 2.6 van het ontwerp Programma van Eisen.
Buurtbusvereniging	Een vereniging belast met de uitvoering van één of meerdere Buurtbuslijnen.
Centrale Verkeersleiding (CVL)	Een door de Concessiehouder ingestelde of aangewezen afdeling of organisatie die verantwoordelijk is voor de kwaliteit en veiligheid van de uitvoering van het Openbaar Vervoer overeenkomstig de Dienstregeling.
CO_2-Prestatieladder	Een CO_2-managementsysteem bestaande uit 5 niveaus. Tot en met niveau 3 maakt een organisatie werk van de uitstoot van de eigen organisatie (en alle projecten). Vanaf niveau 4 en 5 wordt er ook werk gemaakt van de CO_2-uitstoot van de keten en sector. Een gecertificeerde organisatie voldoet op een bepaald niveau (en alle onderliggende niveaus) aan de eisen van de CO_2-Prestatieladder.
Compensatieregeling	Door de Concessiehouder op te stellen regeling om Reizigers te compenseren wanneer niet wordt voldaan aan de uitvoeringskwaliteit en die voldoet aan de eisen in paragraaf 4.5 (Compensatieregeling) van het ontwerp Programma van Eisen.
Concessie (voluit: Concessie NoordWest Noord-Holland)	Het exclusieve recht van de Concessiehouder om met uitsluiting van anderen Openbaar Vervoer over de weg te verrichten in het Concessiegebied, in de zin van artikel 1 van de Wp2000, een en ander als nader omschreven in de Concessiebeschikking en het ontwerp Programma van Eisen. Het begrip Concessie kan zowel verwijzen naar het hiervoor genoemde recht, als naar de Concessiebeschikking waarmee dit recht aan de Concessiehouder is/wordt verleend.
Concessiebeschikking	Het besluit van de Concessieverlener waarmee de Concessie aan de Concessiehouder wordt verleend.
Concessiegebied/ Concessiegebied Noord West Noord-Holland	Het afgebakende gebied, waarbinnen de Concessiehouder van de Concessieverlener het recht krijgt tot exploitatie van het door hem te verrichten Openbaar Vervoer over de weg, zoals gespecificeerd in de Concessiebeschikking.
Concessiehouder	Vergunning houdende vervoerder waaraan de Concessie is verleend.
Concessieverlener	Gedeputeerde Staten van Noord-Holland.
Dalperiode	De tijdsperiode binnen de totale bedieningsperiode, niet zijnde de Spitsperiode.
Derde	Een rechtspersoon, niet zijnde de Concessieverlener of de Concessiehouder.
Dienstregeling	Voor eenieder kenbaar schema van reismogelijkheden waarin onder andere zijn aangeduid de Haltes waartussen en de tijdstippen waarop de Concessiehouder Openbaar Vervoer verricht.
Dienstregelingjaar	De periode die loopt vanaf de zondag na de tweede zaterdag van december van het voorafgaande kalenderjaar, tot en met de tweede zaterdag van december van het aangeduide kalenderjaar.
Display	Een beeldscherm in een Voertuig of op een Halte waarop actuele Reisinformatie getoond wordt.
Dubbeldekker	Een Bus die bestaat uit twee verdiepingen.
Duurzaamheidsplan	Het plan zoals bedoeld in eis 11.3.1 van het ontwerp Programma van Eisen.
Eindhalte	De laatste Halte van een Lijn, zoals vermeld in de Dienstregeling.
EMVc	Europay MasterCard Visa, de drie betaalkaartsystemen die samen een kader hebben opgesteld voor het compatibel maken van chipbetaalkaarten en chipbetaalterminals. Ook andere betaalsystemen, vooral in Europa, gebruiken de EMV-standaarden voor hun chipbetaalkaarten. De 'c' in EMVc staat voor contactloos.
Energievoorziening	De aansluiting van de netbeheerder en het inkoopstation met daarin de ruimte voor elektrische aansluiting netbeheerder; ruimte metervoorziening; klantruimte met elektrische energieverdeling naar verdeelstation(s); mantelbuizen en kabel(s) naar verdeelstation(s).
Evenement	Een bijzondere attractie of gelegenheid waarbij extra vraag naar Openbaar Vervoer verwacht kan worden.
Financiële bepalingen	Een Bijlage bij de Concessiebeschikking met financiële voorwaarden inzake de Concessie, inclusief eventuele aanpassingen naar aanleiding van de Nota's van Inlichtingen.
Flex-vervoer	Het vervoer dat mede wordt uitgevoerd in opdracht van de Provincie om te voldoen aan de plichten aangaande de Wet maatschappelijke ondersteuning, met daarop aanvullend een openbaar vervoercomponent voor het vervoer tussen Haltes en Flex-overstappunten.
Gegarandeerde aansluiting	Een door de Concessiehouder afgegeven garantie dat een Aansluiting op een ander openbaar vervoermiddel tot stand wordt gebracht, ondanks een eventueel van de Dienstregeling afwijkende dienstuitvoering.

Begrip	Definitie
Gegarandeerde inzetperiode	De door de betreffende leverancier of fabrikant in de garantie vermelde minimale periode dat een Asset goed zal functioneren en dat strategische reserve-onderdelen en, in geval van Zero-Emissie-voertuigen, vervangende Batterijen beschikbaar zullen blijven.
Gelede bus	Bus die bestaat uit twee ten opzichte van elkaar scharnierende geledingen met een maximale lengte van 18,75 meter.
Gemeenten	De gemeenten Alkmaar, Bergen, Bloemendaal, Castricum, Den Helder, Dijk en Waard, Drechterland, Enkhuizen, Haarlem, Heemstede, Heiloo, Hollands Kroon, Hoorn, Koggenland, Medemblik, Opmeer, Schagen, Stede Broec, Texel, Uitgeest en Zandvoort
Geschillencommissie Openbaar Vervoer	Een commissie die geschillen tussen Reizigers en de Concessiehouder met betrekking tot de totstandkoming of uitvoering van de vervoersovereenkomst bij wijze van bindend advies beslecht, een en ander als beschreven op https://www.degeschillencommissie.nl/over-ons/commissies/openbaar-vervoer/.
Gunningscriterium	Een maatstaf die gebruikt wordt om de Inschrijving te beoordelen en te bepalen welke Inschrijving de beste prijs-kwaliteit biedt.
Halte	Een daartoe ingerichte of opgestelde infrastructurele voorziening, zoals opgenomen in het Centraal Haltebestand, om wachtende Reizigers de gelegenheid te geven van het Openbaar Vervoer en Flex-vervoer gebruik te maken en om Reizigers in of uit te laten stappen. Onder Halte wordt uitdrukkelijk begrepen Halteborden, Haltepalen, bushokjes en dergelijke die de Concessiehouder kan gebruiken bij de uitvoering van de Concessie.
Haltebord	Een bord in L3-formaat, met de naam van de Halte (bijvoorbeeld de straatnaam plus huisnummer, naam van de zijstraat of de naam van een nabijgelegen attractie/voorziening).
Haltepaal	Een voorziening ter aanduiding van een Halte, waaraan een Haltebord en eventueel een Display kan worden bevestigd.
Haltevertrekstaat	Een overzicht van de vertrektijden van alle Ritten van een Lijn vanaf een Halte.
Hemelsbrede afstand	Hemelsbrede afstand betreft: 1. indien zich tussen de Halte of het Station en een plek of adres geen onoverbrugbare barrière (zoals water of een snelweg) voor een Reiziger bevindt: de hemelsbrede afstand tussen de Halte of het Station en een plek of adres, of: 2. indien zich tussen de Halte of het Station en een plek of adres een onoverbrugbare barrière (zoals water of snelwegen) voor een Reiziger bevindt: de hemelsbrede afstand tussen de Halte of het Station en een plek of adres, maximaal tot aan de barrière, of: 3. indien zich tussen de Halte of het Station en een plek of adres een barrière bevindt, die door een Reiziger alleen kan worden overbrugd door een brug of tunnel: de hemelsbrede afstand tussen de Halte of het Station tot de brug of tunnel, vermeerderd met de hemelsbrede afstand tussen de brug of tunnel en de plek of adres.
Herijking	Periodieke evaluatie om na te gaan in hoeverre afspraken tussen de Concessiehouder en de Concessieverleners nog aansluiten bij de ontwikkelingen op de mobiliteitsmarkt en de provinciale doelen, inclusief een voorstel voor aanpassing/invulling van de afspraken tijdens de resterende looptijd van de Concessie.
Hernieuwbare Brandstofeenheid (HBE)	Een volgens het marktmechanisme Energie voor Vervoer van de Nederlandse Emissieautoriteit uitgegeven eenheid die wordt gegenereerd bij elke gigajoule aan vervoer geleverde en in het Register Energie voor Vervoer ingeboekte hernieuwbare energie.
Hernieuwbare Energie	Elektriciteit of brandstof, voor 100% afkomstig uit bijvoorbeeld windenergie, zonne-energie, waterkracht of geothermische energie waarvoor de opwekking/productie geen uitstoot veroorzaakt. Uitgesloten als bron van Hernieuwbare Energie zijn biomassa en kernenergie.
Hoofdrailnet	Spoorvervoerdiensten die als zodanig zijn aangewezen bij het koninklijk besluit, bedoeld in lid 1 van artikel 65 van de Wp2000.
Hotspot	Locatie of gebied binnen het Concessiegebied waar sprake is van een verhoogd risico op Incidenten.
Hottime	Specifieke tijdsperioden waarin de kans op verstoring van de (Sociale) veiligheid groter is dan gemiddeld.
Implementatie	Alle activiteiten die de Concessiehouder na de gunning van de Concessie uitvoert om bij de start van de Concessie zonder problemen met de uitvoering van de Concessie te kunnen starten.
Implementatie-periode	Periode tussen de gunning van de Concessie en de start van de Concessie, waarin de Concessie-houder de uitvoering van de Concessie voorbereidt.
Implementatieplan	Het plan van de Concessiehouder zoals opgenomen in zijn Inschrijving, strekkende tot nakoming van de Concessiehouders verplichtingen en tot uitvoering van alle benodigde maatregelen om vanaf de start de Concessie zonder problemen uit te kunnen voeren.
Incident	Onvoorziene gebeurtenis met of zonder aanwijsbare oorzaak, buiten de invloedssfeer van de Concessiehouder, tijdens de uitvoering van de Concessie, waaronder verstoringen van de veiligheid, aanrijdingen, ongevallen, (natuur)rampen, brand, ontploffing, overstroming of storing op het hoog- of middenspanningsnet.

Begrip	Definitie
Infrastructuur	De voorzieningen van verkeerstechnische en/of civieltechnische aard waarvan het Openbaar Vervoer per Bus en Auto gebruikmaakt of die daarvoor ten dienste staat.
Inschrijver	Onderneming die middels een Inschrijving een aanbieding doet voor de Concessie.
Inschrijving	De aanbieding die een Inschrijver naar aanleiding van het Bestek aan de Concessieverlener heeft uitgebracht.
Inschrijvingsleidraad	Een beschrijving van de aanbestedings- en beoordelingsprocedure, inclusief de Gunningscriteria, Standaardformulieren en bijbehorende Bijlagen.
Jaardienstregeling	De Dienstregeling die geldt voor een specifiek jaar.
Jaardienstregeling 2025	De Dienstregeling van de concessies Haarlem – IJmond en Noord-Holland Noord van het jaar 2025[16].
KAR	Korteafstandsradio, waarmee met een radiosignaal prioriteit wordt aangevraagd bij verkeerslichten en een Voertuig zich bij aankomst en vertrek van een Halte meldt.

Kern	Een Kern zoals gehanteerd in de CBS-publicatie 'Bevolkingskernen in Nederland 2021' of diens opvolger(s), waarbij tevens geldt dat:
	• De volgende Kernen als één Kern beschouwd worden en de inwonersaantallen bij elkaar opgeteld dienen te worden voor het bepalen van de verplichte bediening zoals opgenomen in het Programma van Eisen:
	  • Kernen Egmond aan Zee en Egmond aan den Hoef;
	  • Warmenhuizen en Tuitjenhorn; en
	  • Wervershoof en Kerkbuurt; en
	• De Kern Heerhugowaard/Scharwoude/Broek op Langedijk als drie aparte Kernen beschouwd wordt, te weten
	  • De Kern Sint-Pancras (bestaand uit het gebied van de Kern binnen de Wijk Sint-Pancras) met als bedieningseis minimaal een Basisverbinder die 90% van alle Adressen ontsluit conform eis 2.2.1
	  • De Kern Scharwoude (bestaand uit het gebied van de Kern binnen de Wijken Oudkarspel, Noord-Scharwoude, Zuid-Scharwoude en Broek op Langedijk) met als bedieningseis een Streeksprinter die 90% van alle Adressen ontsluit conform eis 2.2.1; en
	  • De Kern Heerhugowaard (bestaand uit het overige gebied binnen de Kern) met als bedieningseis een bediening conform de eis aan Kernen met >50.000 inwoners; en
	  • De volledige Kern Spaarndam als Kern gelegen in het Concessiegebied beschouwd wordt.

Kernprestatie-indicator (KPI)	Eenduidige eenheid om prestaties te meten/ kwantificeren en ontwikkelingen in prestaties te monitoren.
Ketenreis	Een aangeschakelde serie ritten en/of routes die een reiziger aflegt om van zijn herkomst naar zijn bestemming te reizen, daarbij gebruikmakend van verschillende vormen van openbaar vervoer, Andere Mobiliteitsdiensten (waaronder het Flex-vervoer) en/of eigen vervoermiddelen.
Klantenbarometer	Onderzoek in opdracht van het CROW aangaande de kwaliteit van het openbaar vervoer, of diens opvolger(s).
Knooppunt	Een knooppunt zoals genoemd in Bijlage B3.6 (Knooppunten) bij het ontwerp Programma van Eisen.
Kustplaats	De plaatsen gelegen aan of in de buurt van de kust zoals gedefinieerd in eis 2.13.3 van het ontwerp Programma van Eisen.
Laadinfrastructuur	Alle noodzakelijke voorzieningen in de keten voor het opladen van Batterijen tussen de aansluiting van de netbeheerder en Zero-Emissievoertuigen.
Lagevloerbus	Bus met een vlakke vloer over de gehele lengte met een maximumhoogte van 34 centimeter ten opzichte van het straatniveau.
Landelijk Tarievenkader (LTK)	Convenant "Landelijk Tarievenkader OV-Chipkaart 2009", zoals vastgesteld in de vergadering van de Stuurgroep OV-Chipkaart van 2 april 2009, of diens eventuele opvolger(s), met afspraken tussen decentrale OV-autoriteiten over onder andere het basistarief voor reizen op Saldo en landelijke producten voor stad- en streekvervoer, en de verdeling van opbrengsten hiervan.
Landelijke Tariefindex (LTI)	Indexering waarbij consumentenorganisaties bij een wijziging om advies wordt gevraagd. De indexering komt tot stand door een weging van de loon-, energie- en inflatieontwikkeling. De weging hierbij wordt periodiek herijkt.
Lijn	Een vaste route die een Bus of Auto rijdt met bepaalde intervallen tijdens een bepaalde bedieningsperiode en halterend bij bepaalde Haltes zoals aangegeven in de Dienstregeling en zonder voorafgaande reservering door Reizigers.
Lijnennet	Alle Lijnen in het Concessiegebied inclusief concessiegrensoverschrijdende Lijnen die door de Concessiehouder zelf worden gereden volgens een Dienstregeling.

16 De Jaardienstregeling 2025 wordt als achtergrondinformatie bij het ontwerp Programma van Eisen gepubliceerd. Hierop kan niet worden gereageerd.

Begrip	Definitie
Lijnennetkaart	Een plattegrond met een overzicht van alle Lijnen in het Concessiegebied inclusief concessiegrens-overschrijdende Lijnen die door de Concessiehouder zelf en/of andere concessiehouders worden gereden volgens een Dienstregeling.
Lijnnummer	Een nummer dat wordt gegeven aan een bepaalde Lijn.
Lijntype	De soorten Lijnen zoals bedoeld in Tabel 3 van het ontwerp Programma van Eisen.
MaaS-aanbieder	Een organisatie die via een platform Mobiliteit als Dienst (Mobility as a Service) aanbiedt.
Maatschappelijk Verantwoord Inkopen	Provinciaal beleid waarbij er bij inkoop nadrukkelijk aandacht is voor de effecten van inkoop op de omgeving (klimaat, milieu, grondstoffen) en sociale aspecten.
Maatwerkverbinder	Lijntype met de minimale frequenties en bedieningstijden zoals aangegeven in Tabel 3 en 4 bij het ontwerp Programma van Eisen.
Marketingplan	Het plan zoals bedoeld in eis 8.2.1 van het ontwerp Programma van Eisen.
Materiaalpaspoort	Een document dat ten minste beschrijft uit welke materialen een Voertuig bestaat en wat de herkomst van deze materialen is.
Materieel	De Bussen en Auto's die de Concessiehouder, of in zijn opdracht Derden, voor de uitvoering van de Concessie inzet, met inbegrip van, naar algemene maatstaven van verantwoorde exploitatie en uitvoering van het onderhoud, benodigd reservemateriеel opdat de Bussen en Auto's volledig en overeenkomstig het bepaalde in de Concessie functioneren.
Mobiliteit als Dienst (MaaS)	Het aanbod van multimodale, deels vraag gestuurde mobiliteitsdiensten, waarbij op maat gemaakte reismogelijkheden via een digitaal platform (bv. mobiele app) met realtime informatie aan klanten worden aangeboden, inclusief reservering (indien van toepassing), betaling en afhandeling van transacties.
Nachtlijn	Een Lijn waarvan de meerderheid van de Ritten rijdt tussen 01:00 en 06:00 uur.
Nota van Zienswijzen	Het document waarin de adviezen en reacties op het ontwerp Programma van Eisen zijn gebundeld en waarin de Concessieverlener aangeeft of, en zo ja op welke wijze, adviezen en reacties in de uiteindelijke versie van het Programma van Eisen zijn verwerkt.
Onderaannemer	Een Derde die – onder verantwoordelijkheid van de Concessiehouder – tot de Concessie behorend Openbaar Vervoer verricht.
Ontwikkelplan	Het plan van de Concessiehouder waarin hij zijn visie en ontwikkelstrategieën voor een periode van drie of vier jaar van de Concessie beschrijft.
Openbaar Vervoer	Tot de Concessie behorend voor eenieder openstaand personenvervoer volgens een Dienstregeling met een Auto of Bus, zoals gedefinieerd in de Wp2000.
OV-chipkaart	Landelijk elektronisch Vervoerbewijs dat gebruik maakt van de Mifare-technologie.
Overige lijn	Een Lijn, niet zijnde een R-net-Lijn, Stadsprinter, Streeksprinter, Wijkverbinder, Basisverbinder, Maatwerkverbinder of Buurtbuslijn met óf een specifieke doelgroep (zoals een Scholierenlijn) óf specifieke bedieningstijden.
Overmacht	Een omstandigheid als bedoeld in eis 4.4.1 van het Programma van Eisen.
Overnameregeling	De regeling die de overdracht van betreffende Assets aan het einde van de Concessie mogelijk maakt.
Overname-verplichting	Bijlage bij de Inschrijvingsleidraad.
OV-infrastructuur	Weginfrastructuur die uitsluitend door Openbaar Vervoer, hulpdiensten, onderhoudsdiensten en eventueel nader door de wegbeheerder te bepalen voertuigcategorieën, zoals taxi's mag worden gebruikt.
OVpay	Landelijke Betaalwijze gebaseerd op EMVc, opvolger van de OV-chipkaart, zoals bepaald in NOVB-verband.
Personeel	Al die personen die bij de Concessiehouder in dienst zijn, zijn ingehuurd, ingeleend of anderszins door de Concessiehouder worden ingeschakeld ten behoeve van de uitvoering van de Concessie, waaronder mede te verstaan zijn personeel van Onderaannemers en Derden, uitgezonderd Buurtbuschauffeurs.
Personeelsmonitor	De Personeelsmonitor van CROW die landelijke kerncijfers over de objectieve veiligheid (het aantal feitelijke incidenten), de subjectieve veiligheid (het gevoel van veiligheid) en het personeelsoordeel over het veiligheidsbeleid van de werkgever levert. Het onderzoek vindt elke twee jaar plaats bij alle openbaarvervoerbedrijven.
Plancyclus	De jaarlijkse cyclus van door de Concessiehouder op te leveren plannen.
Platform	Digitale omgeving aangeboden door de Concessiehouder waarin Reizigers faciliteiten worden geboden in het kader van hun Ketenreis, waaronder in ieder geval de mogelijkheid om hun gehele Ketenreis te plannen en ook te boeken en betalen.
Prestatieladder Socialer Ondernemen (PSO-certificaat)	Een wetenschappelijk onderbouwd kwaliteitskeurmerk dat de omvang van de werkgelegenheid die een bedrijf of organisatie biedt aan kwetsbare groepen op de arbeidsmarkt, objectief meet en erkent.

Begrip	Definitie
Productdrager	Een fysiek object met EMV-techniek waarmee Reizigers zich bij het betreden en verlaten van het openbaar vervoer contactloos kunnen identificeren en waaraan een account (met Reisproducten) gekoppeld kan worden. Voorbeelden zijn contactloze bankpas, creditcard en smartphone of daaraan gekoppelde smartwatch.
Protocol Sturing	Bijlage bij het ontwerp Programma van Eisen met een stappenschema voor het geval de Concessiehouder niet of niet tijdig de gewenste kwaliteit levert (niet voldoen aan de normen en eisen uit het Programma van Eisen en/of de toezeggingen in de Inschrijving).
Provincie	Provincie Noord-Holland.
Publieke Mobiliteit	Het geheel aan vervoervormen die voor eenieder open staan, zoals bedoeld in de Visie Publieke Mobiliteit 2024-2034.
Reisinformatieplan	Het plan zoals bedoeld in eis 6.1.5 van het Programma van Eisen.
Reisproduct	Een combinatie van (i) een Vervoerbewijs en (ii) een Tarief dat is gebaseerd op kilometers, tariefzones of een bepaalde periode, recht gevend op gebruik van Openbaar Vervoer al dan niet met korting.
Reiziger	Een natuurlijk persoon die gebruik maakt, van het Openbaar Vervoer dan wel overweegt of voornemens is van het Openbaar Vervoer gebruik te maken.
Reizigershandvest	Een document zoals beschreven in eis 12.3.1 van het ontwerp Programma van Eisen, waarin de rechten van de Reiziger worden toegelicht.
Reizigers-opbrengsten	De opbrengsten uit Reisproducten, waaronder begrepen de aan de Concessiehouder toegekende opbrengsten uit regionale en landelijke Vervoerbewijzen, maar exclusief de opbrengsten uit het Studentenreisrecht (SOV).
Restitutieregeling	Een regeling waarmee reizigers te veel geïncasseerde gelden kunnen terugkrijgen.
Rit	Voor de Auto of Bus volgens de Dienstregeling gepland Openbaar Vervoer in één richting.
Rituitval	Ritten die volgens de gepubliceerde Dienstregeling in de relevante periode door de Concessiehouder aangeboden moest worden maar die niet aankomt op het Eindpunt (dat wil zeggen, niet of niet volledig uitgevoerd is).
Route	Een door de Concessieverlener met de betreffende Wegbeheerder(s) afgestemde weg van punt A naar punt B die de Concessiehouder mag gebruiken om (een deel van) een Lijn langs te leiden.
Routevariant	Een door de Concessieverlener met de betreffende Wegbeheerder(s) afgestemde variant op een route die de Concessiehouder mag gebruiken om (een deel van) een Lijn langs te leiden.
Scholierenlijn	Lijn die primair gericht is op het bedienen van de Vervoervraag van scholieren over grotere afstanden en waarbij met maatwerk ingespeeld wordt op schooltijden en de behoeften van scholieren.
Social Return	De bijdragen die ondernemingen en organisaties kunnen leveren aan het realiseren van een inclusieve arbeidsmarkt, waarin iedereen participeert naar vermogen.
Sociale Veiligheid	De mate waarin Reizigers en Personeel beschermd zijn en zich beschermd voelen tegen incidenten op de Halte en in het Voertuig, waaronder lastigvallen, pesten, bedreigen, diefstal en mishandeling.
Sociale Veiligheidsplan	Het plan zoals bedoeld in eis 10.4.1 van het ontwerp Programma van Eisen.
Spits	De tijdsperiode zoals aangeduid in Tabel 3 in het ontwerp Programma van Eisen.
Stadsprinter	Lijntype met de minimale frequenties en bedieningstijden zoals aangegeven in Tabel 3 en 4 bij het ontwerp Programma van Eisen.
Stakeholder	Een bij de Concessie in het algemeen en bij het Openbaar Vervoer in het bijzonder betrokken persoon of partij, niet zijnde Reizigers, de Concessieverlener en de Concessiehouder.
Stalling	(Al dan niet overdekte) voorziening voor het laden/tanken en stallen van Voertuigen, waaronder begrepen onroerende zaken die onlosmakelijk met de stalling zijn verbonden, zoals werkplaatsen, wasstraten en kantoorruimten.
Stallingslocatie	Een locatie waar zich een Stalling bevindt of waar een Stalling ontwikkeld kan, gaat of moet worden.
Standaardformulier	Een formulier als verplicht voorgeschreven voorbeeldformat, in te vullen door de Inschrijver, dat de Concessieverlener aan de Inschrijvingsleidraad heeft toegevoegd.
Streeksprinter	Lijntype met de minimale frequenties en bedieningstijden zoals aangegeven in Tabel 3 en 4 bij het ontwerp Programma van Eisen.
Tarief	Een geldbedrag dat voor het maken van een reis met het Openbaar Vervoer dient te worden betaald. Het geldbedrag kan aan voorwaarden voor plaats, afstand, tijd en leeftijd gebonden zijn.
Tarievenplan	Een jaarlijks door de Concessiehouder uit te werken plan met Tarieven, Vervoerbewijzen en Reisproducten voor het volgende kalenderjaar zoals bedoeld in paragraaf 7.3 van het ontwerp Programma van Eisen.
Tijdhalte	Door de Concessiehouder aangewezen Halte om de punctualiteit op een Lijn te kunnen waarborgen en monitoren.
Traject	Een deel van een Lijn.

Begrip	Definitie
Translink	Trans Link Systems (dan wel een eventuele (rechts)opvolger van TLS), de organisatie die verantwoordelijk is voor onder andere de dataverzameling en -verwerking van de OV-Chipkaart en delen van OVpay en de productie en uitgifte van de OV-Chipkaart (in opdracht van de Concessiehouder).
Trein	Een spoorvoertuig, bestaande uit één of meerdere treinstellen, bestemd voor het vervoer van personen over spoorwegen.
Treinstation	Een plaats waar Treinen stoppen en vertrekken en Reizigers in-, uit- of overstappen en/of goederen kunnen worden verladen.
Tussenruimte	Coachopstelling: De horizontale afstand tussen de voorzijde van de rugleuning van een stoel en de achterzijde van de rugleuning van de stoel die ervoor staat. Vis-à-vis: De horizontale afstand tussen de voorzijde van de rugleuning van een stoel en de voorzijde van de rugleuning van de stoel die ervoor staat.
Vakantie-dienstregeling	Een Dienstregeling die de Concessiehouder gedurende de schoolvakanties in de regio Noord mag voeren conform het beschrevene in eis 2.13.2 van het ontwerp Programma van Eisen.
Vaste Voet	Het Tarief dat bij aanvang van een reis altijd in rekening wordt gebracht ongeacht het aantal afgelegde kilometers.
Veer	Vaartuig waarmee een Verbinding over water wordt onderhouden.
Verbeterplan	Een plan opgesteld door de Concessiehouder als herstelmogelijkheid door middel waarvan de Concessiehouder fouten herstelt, en alternatieven en/of oplossingen biedt voor door de Concessieverlener geconstateerde Tekortkomingen.
Verbinding	Een Lijn of combinatie van meerdere Lijnen tussen twee of meer Haltes of Kernen.
Versterkingsrit	Inzetten van een extra Voertuig naast het reguliere Voertuig om een in de Dienstregeling gepubliceerde Rit uit te kunnen voeren en/of aan de Vervoervraag op een bepaald tijdstip te kunnen voldoen.
Vervangend Vervoer	Ritten met Auto's en/of Bussen die Reizigers vanaf of in de nabijheid van een (tijdelijk) niet door het Openbaar Vervoer bediende Halte een alternatieve reismogelijkheid bieden, waardoor zij hun bestemming met minimaal tijdverlies kunnen bereiken.
Vervoerbewijs	i. Een geldig Vervoerbewijs als bedoeld in artikel 47 Bp2000, dat compatibel is met een door de Concessieverlener goedgekeurde Betaalwijze; of ii. Een geldig Bijzonder Vervoerbewijs.
Vervoervraag	Het aantal Reizigers dat op enig moment gebruik wenst te maken of maakt van het Openbaar Vervoer.
VETAG	Vehicle Tagging; het door middel van inductielussen beïnvloeden van verkeerslichten. Vehicle Communication; verbetering van VETAG, waarbij naast contact van het Voertuig naar de wal, ook contact tussen de wal en het Voertuig mogelijk is.
Voertuig	Bus of Auto die de Concessiehouder, of in zijn opdracht Derden, voor de uitvoering van de Concessie inzet.
Vraagafhankelijk Vervoer	Openbaar Vervoer tussen Haltes waarbij Reizigers een Rit vooraf te reserveren dienen.
VRI	Verkeersregelinstallatie.
Wegbeheerder	De privaatrechtelijke of publiekrechtelijke organisatie(s) die bij de Wet Herverdeling Wegenbeheer is (zijn) belast met de aanleg, het beheer, onderhoud en beschikbaar stellen van weginfrastructuur.
Wijk	Een wijk zoals gehanteerd in de CBS-publicatie 'Kerncijfers Wijken en Buurten 2024' of diens opvolger(s).
Wijkverbinder	Lijntype met de minimale frequenties en bedieningstijden zoals aangegeven in Tabel 3 en 4 bij het ontwerp Programma van Eisen.
Wp2000	Wet personenvervoer 2000.
Zero Emissie	Vrij van uitstoot van schadelijke stoffen. Hierbij geldt enkel de uitstoot van de zogenaamde 'geregelde emissies' zoals genoemd in de Europese emissienormering voor voertuigen.
Zero-Emissieauto, Zero-Emissiebus, Zero-Emissiebuurtbus, Zero-Emissievoertuig	Een Auto/Bus/Buurtbus/Voertuig die/dat vrij is van uitstoot van schadelijke stoffen gemeten aan de Auto/Bus/Buurtbus/het Voertuig zelf (geen uitstoot van uitlaatgassen van een interne verbrandingsmotor of andere vorm van gebruik van fossiele brandstoffen voor bijvoorbeeld verwarming). Hierbij geldt enkel de uitstoot van de zogenaamde 'geregelde emissies' zoals genoemd in de Europese emissienormering voor voertuigen.
Zero-Emissiebussysteem	Het functionerend geheel van Zero-Emissievoertuigen inclusief Batterijen, Energievoorzieningen en Laadinfrastructuur.

B2 Vervoerkundig kader Concessieverlening NoordWest Noord-Holland

Vervoerkundig kader aanbesteding Concessie NoordWest Noord-Holland

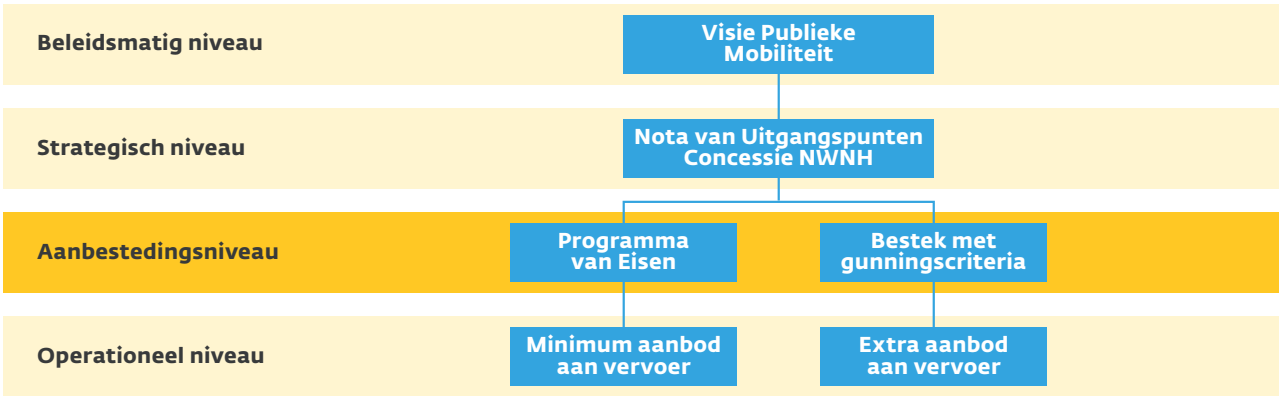
In dit document lichten wij toe hoe de Visie Publieke Mobiliteit en de Nota van Uitgangspunten voor de Concessie NoordWest Noord-Holland 2028-2038 vertaald is naar vervoerkundige kaders ten behoeve van het Programma van Eisen en de overige aanbestedingsdocumenten voor de aanbesteding van de concessie.

1. Van beleid naar bussen op straat

In de Nota van Uitgangspunten zijn de uitgangspunten voor de aanbesteding op basis van de vastgestelde Visie Publieke Mobiliteit van de Provincie Noord-Holland vastgelegd. In de aanbesteding zelf worden deze uitgangspunten geoperationaliseerd in criteria voor het verlenen van de concessie. Hierbij zijn twee documenten relevant:

1. In het Programma van Eisen worden de verplichtingen opgenomen waar de vervoerder tijdens de hele concessie-periode aan moet voldoen. Het Programma van Eisen beschrijft zo het minimumniveau aan openbaar vervoer dat elke vervoerder moet bieden.
2. In het Bestek worden de gunningscriteria geformuleerd op basis waarvan de inschrijvingen van vervoerders worden beoordeeld. De gunningscriteria stimuleren vervoerders om extra aanbod ten opzichte van het minimumniveau aan te bieden en dit aanbod zo goed mogelijk te laten aansluiten bij de doelen voor het openbaar vervoer zoals opgenomen in de Nota van Uitgangspunten.

Beide documenten hebben dus complementaire functies om de vervoerders te sturen in het aanbieden van openbaar vervoer passend bij de wensen en verwachtingen van de Provincie en overige belanghebbenden zoals gemeenten en reizigersorganisaties. In dit document beschrijven wij hoe vanuit de Nota van Uitgangspunten vervoerkundige keuzes zijn vertaald naar het Programma van Eisen en de gunningscriteria.



Tabel 1: Hiërarchie van de uitwerking van het vervoerkundige aanbod van de nieuwe concessie.

Voor beide huidige concessiegebieden zijn in samenspraak met stakeholders opgestelde ontwikkelperspectieven opgesteld – het Ontwikkelperspectief Noord-Holland-Noord en het Ontwikkelperspectief Zuid-Kennemerland IJmond. De ontwikkelperspectieven beschrijven de ontwikkelrichtingen voor de komende jaren. De vervoerkundige kaders voor de aanbesteding worden dusdanig opgesteld dat ze compatibel zijn met de ontwikkelperspectieven. De focus in dit proces ligt ten behoeve van de aanbesteding op het formuleren van de eisen aan vervoerders en de wensen die verwerkt worden in de criteria voor de beoordeling. Anders dan in de ontwikkelperspectieven wordt in de vervoerkundige kaders daarom niet op het concrete lijnennetwerk ingegaan. Daarbij wil de Provincie ervoor zorgen om vervoerders de ruimte te bieden om de ontwikkelperspectieven op termijn door te kunnen voeren.

2. Van doelstellingen naar uitgangspunten

Vervoerkundige doelstellingen

In de Nota van Uitgangspunten heeft de Provincie Noord-Holland drie kerndoelen voor de concessie gedefinieerd.

1. **Bereikbaarheid**
   Het openbaar vervoer dient bij te dragen aan de verbetering van de economische bereikbaarheid van toplocaties en het vestigingsklimaat voor bedrijven, de klimaatopgave en de verdichtingsopgave (met name in de stedelijke gebieden). Dit is te vertalen naar een netwerk aan openbaar vervoer dat voor zoveel mogelijk mensen een aantrekkelijke reisoptie is. Hiervoor dient het netwerk voornamelijk zo ingericht te zijn dat de belangrijkste bestemmingen binnen een zo kort mogelijke tijd bereikbaar zijn. De focus ligt daarom op hoogfrequente, snelle, zeer betrouwbare en directe verbindingen in aanvulling op de trein.

2. **Toegankelijkheid & Inclusiviteit**
   Het openbaar vervoer dient als onderdeel van het netwerk aan Publieke Mobiliteit bij te dragen aan de toegankelijkheid van regionale voorzieningen voor iedereen in de provincie. Het netwerk aan Publieke Mobiliteit dient hiervoor beschikbaar te zijn voor iedereen in de regio en tijdens een zo lang mogelijke periode van de dag (uitgangspunt 06:00 – 01:00 uur). Het openbaar vervoer heeft daarin een belangrijke rol en dient daarom een lange bedieningsperiode te hebben en zo veel mogelijk bestemmingen aan te sluiten aan het netwerk. Daarbij wordt het openbaar vervoer aangevuld door deelvervoersystemen. Een vorm van flexvervoer kan daarbij ook onderdeel van de concessie voor openbaar vervoer worden.
3. **Duurzaamheid**
   Het Openbaar Vervoer dient bij te dragen aan het duurzame vervoer van reizigersstromen. Dit doel heeft vergelijkbare vervoerkundige implicaties als het doel *Borgen van bereikbaarheid*.

Regiogerichte aanpak bij de afweging van doelen

De Provincie realiseert zich dat het doel (1) samen met doel (3) (samengevat: *Duurzame bereikbaarheid*) en (2) *Toegankelijkheid & Inclusiviteit* een vervoerkundig spanningsveld vormen. Beschikbare middelen moeten verdeeld worden tussen enerzijds een (zo ver mogelijk) dekkende ontsluiting van het concessiegebied met het ov-netwerk en anderzijds een zo aantrekkelijk mogelijk aanbod op de verbindingen waar mensen het meeste van profiteren en daarom veel reizigers te verwachten zijn. Met andere woorden: meer verbindingen ter ontsluiting van kleinere kernen en wijken kunnen ten koste gaan van een beter aanbod op hoog gefrequenteerde verbindingen en andersom.

Om tot een goed evenwicht te komen, hanteert de Provincie een regiogerichte aanpak. De nieuwe Concessie NoordWest Noord-Holland kent diverse regio's met verschillende vormen van stedelijkheid en doelgroepen. Deze regionale kenmerken beïnvloeden de rol van het openbaar vervoer in het betreffende gebied. Terwijl alle drie doelen in het hele concessiegebied van belang zijn, ligt het accent per regio telkens anders. In landelijke gebieden ligt de kracht van het openbaar vervoer voornamelijk in het bieden van toegankelijkheid, terwijl op verbindingen tussen grotere kernen en in stedelijke gebieden de bereikbaarheidsopgave een grotere rol speelt.

Uitgangspunten per regio

De Provincie wenst dat het openbaar vervoer aansluit bij de uitgangspunten per regio. Daarbij heeft de Provincie de volgende uitgangspunten per deelgebied:

1. **Garantie bedieningsniveau landelijk gebied**
   Voorbeelden: Gemeente Hollands Kroon, gemeente Koggenland.
   Kenmerken: Het openbaar vervoer van en naar de kleine kernen (tot 5.000 inwoners) heeft voornamelijk de functie om bewoners verbindingen met grotere kernen en regionale voorzieningen te bieden. Bestaande reizigers zijn gehecht aan hun vaste verbindingen en haltes dichtbij de dorpskernen en hebben een grote behoefte aan zekerheid over het voortbestaan van hun lijn in de toekomst. Door het lage aantal bewoners en reizigers bestaat er alleen zeer beperkt potentieel om verbindingen uit te breiden.
   Uitgangspunten: De Provincie borgt in de aanbesteding dat het huidige niveau van openbaar vervoer zo veel mogelijk gecontinueerd wordt. Het overgrote deel van het huidige bedieningsniveau (ca. 90%) wordt vastgelegd in het Programma van Eisen. Via de gunningscriteria wordt de vervoerder daarnaast erop gestuurd om uitbreidingen ten opzichte van deze eisen aan te bieden en waar mogelijk extra reismogelijkheden in vorm van flexvervoer te bieden.
2. **Behoud en verbetering van bereikbaarheid tussen en binnen (middel)grote kernen**
   Voorbeelden: middelgrote kernen als Julianadorp, Zandvoort aan Zee en Medemblik; en grote kernen zoals Alkmaar, Hoorn, Den Helder en Heerhugowaard
   Kenmerken: Tussen middelgrote kernen (5.000-25.000 inwoners) en grote kernen (>25.000 inwoners) heeft het openbaar vervoer een grotere rol in de bereikbaarheidsopgave. In een aantal kernen wordt deze functie voornamelijk ingevuld door de trein, maar ook sommige busverbindingen bieden in de huidige situatie al lijnen met een hoge snelheid en deels hogere frequentie. Binnen de middelgrote kernen heeft het openbaar vervoer met name een inclusieve functie net als van en naar de kleine kernen. In grote kernen zoals Alkmaar, Den Helder, Hoorn en Heerhugowaard heeft het openbaar vervoer daarnaast ook een relevante rol in het verbinden van wijken met centrale (overstap-)locaties.
   Uitgangspunten: De Provincie zet erop in om huidige verbindingen te behouden en – waar zinvol – te versterken. In het Programma van Eisen wordt een categorie van snelle en frequente lijnen voor regionale verbindingen opgenomen (Streeksprinter) die voor middelgrote kernen zonder eigen treinstation verplicht wordt. Binnen de grotere kernen worden eisen gesteld aan binnenstedelijke verbindingen met als uitgangspunt het huidige niveau. In, van en naar Alkmaar is daarnaast op een aantal trajecten een verdere ontwikkeling van lijnen met een hoog

bedieningsniveau wenselijk. Voor een van deze trajecten – de verbinding tussen Heerhugowaard en Alkmaar – worden in het Programma van Eisen specifieke eisen opgenomen. In de gunningscriteria wordt ingezet op in ieder geval het behoud van het huidige bedieningsniveau op de overige snelle en frequente verbindingen. Waar mogelijk worden deze lijnen bij start of tijdens de looptijd van de concessie nog sneller en aantrekkelijker door directe routes en hogere frequenties.

3. **Uitbreiding en hervorming van bereikbaarheid binnen en tussen het stedelijke gebied**
   Voorbeelden: Haarlem & IJmond
   Kenmerken: Het openbaar vervoer heeft binnen het stedelijke gebied (kernen met >100.000 inwoners) een sterkere rol in de algemene bereikbaarheid van de regio. In de huidige situatie is het netwerk in veel gevallen gericht op een hoge ontsluiting en zeer korte loopafstanden naar haltes. Hierdoor is het netwerk inclusief, door de lage frequenties op een aantal verbindingen echter niet overal aantrekkelijk voor een brede groep mensen. In dichtbebouwde gebieden met duidelijke hoofdassen leidt dit ertoe dat het potentieel van het openbaar vervoer binnen de bereikbaarheidsopgave niet volledig benut wordt.
   Uitgangspunten: De Provincie streeft in deze regio naar een netwerk waarin de verbetering van de bereikbaarheid centraal wordt gesteld. Dit betreft met name de ontwikkeling of versterking van verbindingen met een (potentieel) groot aantal reizigers. Snellere en frequentere lijnen op deze verbindingen hebben het potentieel om de bereikbaarheid van belangrijke bestemmingen voor de meeste bewoners significant te verbeteren. De meeste reizigers zijn bereid om voor een verbetering van het aanbod ook langere loopafstanden te accepteren. De Provincie zet daarom in op hoogfrequente lijnen op specifieke trajecten in zeer dichtbebouwde gebieden en biedt daarbij de vervoerder de ruimte om het aanbod aan vervoer sterker te bundelen op deze verbindingen. De Provincie verwacht dat inschrijvers verbeteringen ten opzichte van het huidige niveau met name inzetten op de frequente verbeteringen. Tegelijkertijd dient de vervoerder ook rekening te houden met de behoeften van doelgroepen voor wie langere loopafstanden een uitdaging zijn. Hiervoor dient de vervoerder in ieder geval op de belangrijkste verbindingen (zoals bijvoorbeeld in Haarlem-Noord, binnen Schalkwijk en tussen Velserbroek en IJmuiden) lijnen met korte halteafstanden te continueren. Dit wordt in Programma van Eisen verankerd in een systematiek van eisen aan loopafstanden en minimale frequenties per lijntype.

Texel

Op Texel bestaan er door de verschillen tussen de seizoenen en het centrale belang van de verbinding naar de Veerhaven andere behoeften aan vervoer dan elders in de Provincie. Tegelijkertijd heeft de Provincie de ambitie om ervoor te zorgen dat het vervoeraanbod op Texel vergelijkbaar blijft met het aanbod in de rest van de Provincie. De Provincie hanteert daarom voor de bediening van Texel als uitgangspunt dat alle plaatsen op Texel bediend worden met een vorm van openbaar vervoer en daarbij over reismogelijkheden beschikken die aansluiting bieden op alle afvaarten van de veerdienst van en naar Den Helder. De huidige bediening met de Texelhopper sluit volgens de Provincie vanwege het zeer hoge aantal haltes minder goed aan bij deze uitgangspunten. Daarom wordt de huidige Texelhopper vervangen door een nieuw vraagafhankelijk systeem dat per kern en belangrijke bestemming op Texel een Halte bedient en in Den Burg en bij de Veerhaven aansluiting biedt van en naar de veerdienst en de vaste buslijn tussen De Koog, Den Burg en de Veerhaven.

Evenredige verdeling tussen huidige concessiegebieden

Naast de regiospecifieke uitdagingen ontstaat door de samenvoeging van de huidige twee concessiegebieden een technische opgave voor de aanbesteding om te voorkomen dat er een onevenwichtigheid in het aanbod tussen regio's ontstaat. De Provincie hanteert daarbij als uitgangspunt dat een in beide huidige concessiegebieden Noord-Holland Noord en Haarlem-IJmond een minimumniveau via het Programma van Eisen wordt vastgelegd waardoor een groot deel van het huidige aanbod geborgd blijft. Daarbovenop worden inschrijvers uitgedaagd om een aanbod passend bij de doelen en de kenmerken per regio uit te werken. Dit wordt vervolgens een van de kerncriteria bij de beoordeling van de inschrijvingen.

3. Nadere uitwerking binnen de aanbesteding

De uitgangspunten per gebied worden ten behoeve van de aanbesteding nader uitgewerkt als eisen aan de vervoerder (Programma van Eisen) en wensen die het kader voor de beoordeling vormen (gunningscriteria). De Provincie heeft daarbij per thema de volgende keuzes gemaakt:

3.1 Ontsluiting van het concessiegebied

Te bedienen kernen

In de huidige situatie biedt het openbaar vervoer verbindingen naar een groot aantal kernen. Bijna elke kern met meer dan 1.250 inwoners wordt bediend met een buslijn. Passend bij het uitgangspunt voor het landelijke gebied zet de Provincie erop in dat dit bedieningsniveau grotendeels behouden blijft. Daarom wordt het overgrote deel van het huidige bedieningsniveau voor kleine kernen opgenomen als eis in het Programma van Eisen. De vervoerder heeft op die manier nog een beperkte ontwikkelruimte om het aanbod tijdens de concessie beter aan te laten sluiten bij verbindingen passend bij de ontwikkelperspectieven en veranderde reisbehoeften van bewoners.

Een groot aantal van kleine kernen worden in de huidige situatie bediend door buurtbuslijnen. De Provincie gaat ervan uit dat deze lijnen voortgezet worden. Voor zeer kleine kernen (lager dan 1.250 inwoners) is geen bedieningseis opgenomen. Voor overige kleine kernen wordt bovenop het aanbod van de buurtbuslijn het huidige niveau van buslijnen uitgevraagd om te voorkomen dat er minder vervoer aangeboden wordt. Daarnaast geldt voor deze kernen dat in het geval een buurtbus opgeheven wordt, de vervoerder een kwalitatief vergelijkbaar alternatief moet bieden.

De Provincie heeft als wens om de toegankelijkheid van het netwerk te vergroten door ook kleinere kernen één reismogelijkheid per uur met vraagafhankelijk vervoer (flexvervoer) te bieden. Het aanbod van de inschrijvers wordt daarom onder ander erop beoordeelt in hoeverre ook kleine kernen bereikbaar blijven met het openbaar vervoer.

De eisen en wensen worden als volgt opgenomen:

Te bedienen kleine kernen	Programma van Eisen	Wens (gunningscriteria)
500-1.250 inwoners	Ontsluiting door bestaande buurtbussen, geen aanvullende bedieningseis	1x per uur een reismogelijkheid met flexvervoer van/naar een dichtbij-gelegen knooppunt (trein-/busstation)
1.250-2.500 inwoners	90% van het huidige bedieningsniveau (aantal ritten per dag) wordt gecontinueerd	100% van het huidige bedieningsniveau wordt gecontinueerd; daarbuiten 1x per uur een reismogelijkheid met flexvervoer
2.500-5.000 inwoners	Minimaal een vaste ov-lijn met een frequentie van 1x per uur op alle dagen van de week tot 23 uur (tenzij de kern ook in de huidige situatie door alleen een buurtbus bediend wordt)	100% van het huidige bedieningsniveau wordt gecontinueerd

Afstanden tot haltes

In de huidige concessie Noord-Holland-Noord zijn de lijnvoering en de te bedienen haltes voor een groot deel vastgelegd. In de concessie Haarlem-IJmond daarentegen zijn functionele eisen gesteld aan de ontsluiting door middel van maximale afstanden tot haltes. Daarbij gelden voor verschillende lijntypes afwijkende eisen op basis van het principe: hoe beter het aanbod van een lijn (frequenties en bedieningstijden), hoe langer de afstanden. Op basis van deze systematiek wordt de vervoerder de ruimte geboden om het netwerk passend bij de beoogde functie van het openbaar vervoer in te richten. In een op bereikbaarheid gericht aanbod zijn langere loopafstanden acceptabel, mits korte wachttijden op de halte gegarandeerd zijn. In een op inclusiviteit gericht aanbod zijn daarentegen kortere loopafstanden wenselijk in ruil voor hogere frequenties.

Het aantal te ontsluiten inwoners verschilt daarnaast per gebiedstype. In dichtbebouwd, stedelijk gebied zijn meer haltes nodig om inwoners te ontsluiten. Daarom moeten loopafstanden tot haltes hier korter zijn dan in meer landelijke gebieden. De Provincie kiest daarom ervoor om voor loopafstanden tot haltes verschillende eisen te stellen passen bij het betreffende gebied.
In de Visie Publieke Mobiliteit is daarnaast aangegeven dat voor het Basisnet (lijnen met een primaire functie voor de inclusiviteit van het netwerk) afstanden van tussen de 400 en 600 meter dienen te zijn.

De Provincie kiest ervoor om de systematiek van de concessie Haarlem-IJmond in het Programma van Eisen over te nemen en aan te sluiten bij de Visie Publieke Mobiliteit met de volgende criteria:

- In elke kern met >1.250 inwoners en in elke wijk met >2.000 inwoners en een bevolkingsdichtheid van minimaal 1.200 inwoners per km/2 binnen een grotere kern (>25.000 inwoners) heeft minimaal 90% van de woonadressen een bushalte of een treinstation binnen een acceptabele loopafstand. Hierbij zijn uitzonderingen nodig voor situaties waar door bijvoorbeeld infrastructurele beperkingen niet aan deze normen kan worden voldaan. Daarom geldt generiek dat als alternatief de bediening van de bestaande haltes in de huidige situatie volstaat.
- Als acceptabele afstand tot een halte geldt een hemelsbrede afstand (waarbij barrières zoals water en snelwegen niet meetellen) van.

Afstanden	Van een adres naar
400 meter	• een bushalte van een laagfrequente lijn (zie hieronder bij netwerk) of • een NS-station met een (laagfrequente) Sprinterbediening
600 meter	• een bushalte van een hoogfrequentie lijn (zie hieronder bij netwerk)
800 meter	• een NS-station met een (hoogfrequente) Sprinterbediening of Intercity-bediening
1.200 meter	• een centraal NS-station (alleen Alkmaar, Hoorn, Haarlem)

Met deze criteria wordt grotendeels aangesloten bij de huidige afstanden tot haltes. In landelijke gebieden zijn wijzigingen in de bediening niet aannemelijk. In stedelijke gebieden (met name Haarlem en IJmond) wordt de vervoerder gestimuleerd om een netwerk van lijnen met hogere frequenties aan te bieden passend bij de uitgangspunten.

3.2 Opbouw van het netwerk aan lijnen

Uitgangspunten netwerk aan lijnen

In de Visie Publieke Mobiliteit zijn heldere ambities voor de verbetering van de bereikbaarheid op basis van de volgende uitgangspunten opgenomen:

- Van 6.00 tot 1.00 uur dient altijd een vorm van Publieke Mobiliteit beschikbaar te zijn
- Het lijnennet is ingedeeld in hoogfrequente *R-net-Lijnen* (6x per uur in de spits), *Plusnet*-lijnen op verbindingen met een grote vervoervraag (minimaal 2x per uur overdag en 4x per uur in de spits) en Basisnet-lijnen op overige vaste verbindingen (minimaal 1x per uur overdag).

In het *Ontwikkelperspectief Zuid-Kennemerland IJmond* is daarnaast het uitgangspunt gedefinieerd dat alle lijnen een frequentie van minimaal 2x per uur kennen.

Om deze ambities te realiseren is een transitie van het lijnennet nodig van een netwerk met een grotendeels ontsluitend karakter en lage frequentie op de meeste lijnen (passend bij de doelstelling van een inclusief en toegankelijk netwerk) naar een lijnennetwerk met herkenbare hiërarchieën gebaseerd op een in principe evenredige, maar per regio passend bij diens kenmerken verschillende uitwerking van de doelstellingen bereikbaarheid en inclusiviteit. In het landelijke gebied, waar de focus op deze doelstelling ligt, wil de Provincie prioritair ervoor zorgen dat de bestaande lijnen gecontinueerd worden. Dit geldt ook voor de verbindingen met wijken binnen grotere kernen zoals in Hoorn, Alkmaar en Den Helder. Op de verbindingen naar middelgrote kernen en directe routes binnen het stedelijke gebied ziet de Provincie daarentegen grote kansen om het netwerk passend bij de bereikbaarheidsopgave anders in te richten. Daarom streeft de Provincie op deze verbindingen naar een hogere beschikbaarheid van het openbaar vervoer (hogere frequenties en langere bedieningstijden). Dit houdt ook in dat het netwerk eenvoudiger en vanzelfsprekender wordt voor de reiziger. De voorkeur van de Provincie is een netwerk met frequente en/of betrouwbare lijnen die voor zover mogelijk tijdens de hele bedieningsperiode rijden, geen routeafwijkingen kennen en een eenduidige functie in het netwerk hebben (die ook via productformules, reisinformatie en marketing helder gecommuniceerd worden). Lijnen die gericht zijn op een specifieke doelgroep of een specifiek tijdstip van de dag, ziet de Provincie graag voor zover mogelijk geïntegreerd worden in lijnen die de hele dag rijden. Daarnaast verwacht de Provincie dat de vervoerder zijn aanbod goed afstemt op het overige openbaar vervoer door zijn eigen concessiegrensoverschrijdende lijnen te continueren en goed aan te sluiten bij het aanbod aan te gedogen lijnen van andere concessiehouders in de regio. Dit maakt het netwerk eenvoudiger te begrijpen en versterkt het aanbod in het hele netwerk.

Lijntypes en hun kenmerken

Op basis van de uitgangspunten heeft de Provincie gekozen voor een gedetailleerdere uitsplitsing van de in de Visie Publieke Mobiliteit genoemde lijntypes. De in het Programma van Eisen op te nemen lijntypes sluiten zo beter aan bij de verschillende gebiedstypen:

Lijntype in *Visie Publieke Mobiliteit*	(Indicatief) lijntype Programma van Eisen	Rol en kenmerken
R-net	R-net	Volledig binnen productformule R-net uitgevoerde lijn: snel, hoogfrequent, herkenbare uitstraling
Plusnet (stad)	Stadsprinter	Snel en hoogfrequent op directe verbindingen binnen stedelijk gebied
Basisnet (stad)	Wijkverbinder	Betrouwbaar tussen wijken en centrum of knooppunten binnen grote kernen
Plusnet (streek)	Streeksprinter	Snel tussen middelgrote en grote kernen
Basisnet (streek)	Basisverbinder	Altijd beschikbaar tussen kleine en grote kernen

Tabel 2: Kenmerken lijntype.

Met de insteek van de categorisering en eisen aan lijntypes wordt invulling gegeven aan de wens van de Provincie voor een netwerk met lijnen met een heldere functie die voor zover mogelijk de hele bedieningsperiode beschikbaar zijn en een voor reizigers makkelijk te onthouden dienstregeling kennen. Binnen stedelijk gebied gaat de voorkeur uit naar een netwerkstructuur met hoogfrequente hoofdlijnen en goede overstapmogelijkheden in plaats van een netwerk met parallel lopende laagfrequente lijnen. Dit draagt bij aan een lijnennet dat voor reizigers herkenbaar, eenvoudig te begrijpen en betrouwbaar is.

Bedieningstijden en frequenties

De eisen aan minimale frequenties en bedieningstijden per lijntype zijn in het Programma van Eisen grotendeels bepaald op basis van het huidige niveau. De Provincie legt in de eisen bewust de focus op een betrouwbaar hoog aanbod tijdens de hele bedieningsperiode. De vervoerder wordt primair gevraagd om een aanbod met zo hoog mogelijke frequenties en bedieningstijden uit te werken dat tegelijkertijd bijdraagt aan een herkenbaar, eenvoudig en betrouwbaar netwerk. Voor de lijnen met de hoogste frequenties (in ieder geval de *Stadsprinters*) is daarom ervoor gekozen om buiten de spitsuren en de vroege avonduren beperkt hogere eisen te stellen. De wens van de Provincie is dat *Stadsprinters* op alle dagen van de week tot in ieder geval 21 uur 's avonds een frequentie van 4x per uur hebben. Dit maakt het openbaar vervoer op lange termijn aantrekkelijker voor een brede doelgroep met uiteenlopende reismotieven, en faciliteert trends zoals de flexibilisering van werktijden en de combinatie van werk met sociaal-recreatieve activiteiten. Op verbindingen met een hoog bedieningsniveau in de spits biedt de Provincie de vervoerder omgekeerd bewust de ruimte om het aanbod passend te maken bij de in de spits benodigde vraag per verbinding. De Provincie verwacht daarbij dat de vervoerder een aanbod uitwerkt dat minimaal vergelijkbaar is met het huidige niveau. De concrete eisen aan bedieningstijden en frequenties per lijntype zijn opgenomen het Programma van Eisen.

3.3 Verplichte verbindingen in het netwerk

In de huidige concessies is het netwerk grotendeels gericht op bieden van rechtstreekse verbindingen met treinstations en stadscentra. In het landelijke gebied is het netwerk uitgewerkt volgens het visgraatprincipe door aan te takken op het treinnetwerk. Hierdoor heeft bijna elke kern een verbinding met Amsterdam en met andere grote kernen binnen Noord-Holland met één overstap. De Provincie wil deze verbindingen behouden en kiest daarom als uitgangspunt dat elke kern in ieder geval een verbinding zonder overstap met een Treinstation heeft. Waar dat kansrijk is, wordt een rechtstreekse verbinding met het centrum van een stad geboden. Ter illustratie: Voor een grote kern als Wervershoof is het continueren van een snelle rechtstreekse verbinding met het centrum en station van Hoorn in ieder geval wenselijk, omdat dit voor Reizigers altijd de snelste verbinding is. Voor een kern als Andijk mag de vervoerder kiezen tussen een bediening die reizigers met een overstap in Bovenkarspel een snellere verbinding met Enkhuizen, Hoorn en andere bestemmingen biedt óf een comfortabele rechtstreekse busverbinding met Hoorn. De Provincie hanteert daarom de volgende uitgangspunten:

- Elke te bedienen kern heeft een rechtstreekse verbinding met minimaal één treinstation (uitgezonderd Texel). Dit kan dus ook een NS-station met een (laagfrequente) Sprinterbediening zijn.
- En elke kern met minimaal 2.500 inwoners heeft een rechtstreekse verbinding met een Knooppunt. Dit zijn de treinstations Den Helder, Schagen, Hoorn, Bovenkarspel, Alkmaar, Beverwijk, Haarlem, Heemstede-Aerdenhout en binnen Haarlem het knooppunt Delftplein en vanaf oplevering knooppunt Haarlem Nieuw Zuid.

Structurerende verbindingen in het landelijke gebied

Deze eisen aan verbindingen zorgen ervoor dat een groot deel van het huidige netwerk geëist wordt. Echter bestaan er in het landelijke gebied een aantal structurerende verbindingen van het netwerk die niet op één, maar op meerdere belangrijke knooppunten gericht zijn. Zo biedt de huidige lijn 135 bijvoorbeeld een doorgaande verbinding tussen Den Helder via Den Oever met Hoorn waardoor voor reizigers op tussengelegen kernen een rechtstreekse verbinding naar beide plaatsen en door de overstap op de regionale lijn 350 een verbinding met één overstap naar Alkmaar en Friesland gegarandeerd is. Om deze structurerende verbindingen te behouden, neemt de Provincie in het Programma van Eisen een lijst met verplichte rechtstreekse verbindingen op. Daarnaast beoordeelt de Provincie de inschrijvingen ook op de connectiviteit en integraliteit van het aanbod (rechtstreekse reismogelijkheden en reismogelijkheden met één overstap).

***Streeksprinter* (Plusnet streek) naar middelgrote kernen**

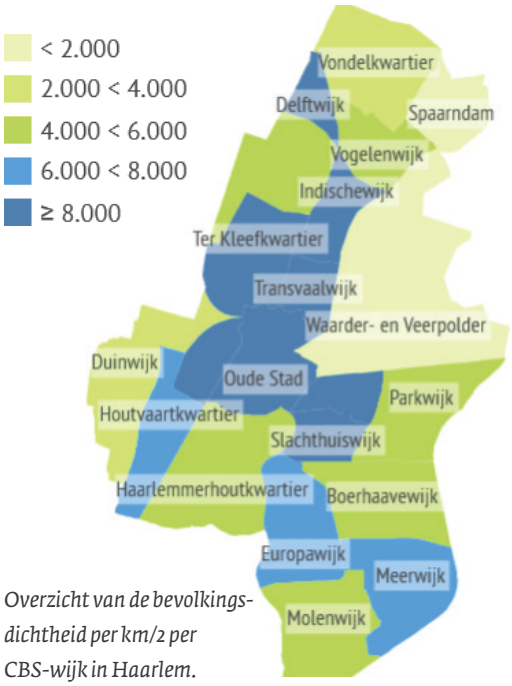
Van en naar middelgrote kernen (>5.000 inwoners) bestaan in de huidige situatie een aantal snelle verbindingen naar grotere kernen, zoals bijvoorbeeld de verbinding tussen Medemblik en Hoorn via de A7. De Provincie streeft ernaar dat deze verbindingen gecontinueerd en – waar mogelijk – verbeterd worden. In het Programma van Eisen wordt daarom geëist dat een middelgrote kern minimaal met een *Streeksprinter* (Plusnet streek) bediend moet worden. In het Programma van Eisen zorgen wij ervoor dat vervoerders kernen die nu een snelle verbinding hebben (zoals Medemblik), niet via een langzame route met elkaar kunnen verbinden (zoals bijvoorbeeld Medemblik – Wervershoof – Hoorn) om het aantal lijnen (in Noord-Holland-Noord) te reduceren.

***Wijkverbinder* (Basisnet stad) in grote kernen en steden**

Grotere kernen (>25.000 inwoners) en steden beschikken in de huidige situatie over eigen stadsnetlijnen die rechtstreekse verbindingen vanuit de wijken naar stations of grote knooppunten bieden. De Provincie zet erop in om deze verbindingen vanuit alle wijken te continueren. Als uitgangspunt geldt daarom dat elke wijk een rechtstreekse lijn naar een van de stations of knooppunten heeft zoals kernen met minimaal 2.500 inwoners. De eisen voor deze lijnen zijn voor steden (>50.000) inwoners bewust hoog (minimale frequenties van 2x per uur overdag) om het bedieningsniveau van wijken in het hele concessiegebied te borgen. Met name de grotere kernen als Hoorn en IJmond (Beverwijk, Heemskerk en Velsen) hebben zo de garantie dat het bedieningsniveau minimaal gelijk blijft. In steden zoals Haarlem en Alkmaar wordt tegelijkertijd de dichte ontsluiting van de wijken geborgd. Dit heeft daarnaast als gevolg dat weinig aantrekkelijke verbindingen met een uurdienst op stadslijnen worden voorkomen. In andere grotere kernen (25.000-50.000 inwoners) zoals Den Helder geldt daarentegen een lagere eis (een keer per uur) om de dichte ontsluiting van alle wijken te garanderen.

***Stadsprinter* (Plusnet stad) als katalysator voor betere bereikbaarheid van stedelijke regio's**

In grote steden zoals Haarlem en Alkmaar zet de Provincie in op een versterking van de bereikbaarheid. De wens gaat hier uit naar een eenvoudig te begrijpen netwerk aan (hoog-) frequente lijnen met een verbindende functie die uitgevoerd worden binnen een herkenbaar en uniek productformule en met capaciteitssterke bussen. Deze lijnen hebben het meeste effect op de bereikbaarheid binnen en tussen zeer dichtbebouwde gebieden met een groot aantal inwoners. Daarom gaan wij in onze eisen ervan uit dat verbindingen met Stadsprinters in ieder geval aangeboden moeten worden van, naar en tussen wijken in stedelijkheidsklasse 1 met minimaal 6.000 inwoners en een bevolkingsdichtheid van minimaal 6.000 inwoners per km/2 (= drie keer het minimum voor een te ontsluiten wijk). Hierdoor worden Stadsprinters verplicht voor verbindingen tussen de dichtbebouwde wijken in Haarlem en IJmond en diens uitlopers naar grote kernen en steden (zoals Zandvoort aan Zee en Amsterdam) waar ook in de huidige situatie al de lijnen met de hoogste frequenties rijden.



Overzicht van de bevolkingsdichtheid per km/2 per CBS-wijk in Haarlem.

In aanvulling op deze generieke eis heeft de Provincie de wens om een kwaliteitsimpuls op de verbinding tussen Alkmaar en Heerhugowaard te bieden. In de huidige situatie bieden twee lijnen 160 en 162) een snelle verbinding tussen de wijken van Heerhugowaard en het centrum van Alkmaar. Buiten de spits zijn de frequenties echter lager. Om op de verbinding een vanzelfsprekend aanbod te bieden, eist de Provincie dat op één corridor een *Stadsprinter* wordt geboden die in ieder geval Alkmaar Station en centrum met het centrum van Heerhugowaard verbindt. Hierdoor kunnen reizigers vertrouwen op een lijn die de hele dag door en in beide richtingen minimaal elk kwartier rijdt. De vervoerder krijgt de ruimte om de afweging te maken welke route kansrijker is om meteen bij start van de concessie op te waarderen.

In overige stedelijke gebieden schrijft de Provincie geen *Stadsprinter* voor, maar wordt de vervoerder doormiddel van de ruime ontsluitingseisen de ruimte gegeven om het netwerk (bij start van of tijdens de concessie) te herinrichten met als basis nieuwe *Stadsprinter*-verbindingen. De Provincie heeft in ieder geval voor de regio IJmond de voorkeur voor een eenvoudiger en aantrekkelijker netwerk dat bijdraagt aan een betere bereikbaarheid van de hele regio.

Overige lijnen
In de huidige situatie zijn daarnaast lijnen in het hele gebied aanwezig die specifieke doelgroepen (zoals scholieren) of bestemmingen (zoals kennisinstellingen) bedienen of die op specifieke tijdstippen rijden (zoals nachtlijnen en kustlijnen). De Provincie volgt hierbij als richtlijn dat lijnen die het aanbod structureel verbeteren, gecontinueerd blijven, of waar mogelijk geïntegreerd worden in het aanbod van lijnen die de hele dag over rijden. Dit betreft onder ander nachtlijnen en seizoenaanbod zoals de huidige lijn 84 naar Zandvoort aan Zee. Voor seizoensgebonden aanbod geldt verder het uitgangspunt dat op verbindingen met kustplaatsen in de relevante vakantieperiodes geen verslechteringen ten opzichte van de basisdienstregeling plaatsvinden en zomerverbindingen zoals de kustlijnen gecontinueerd worden.

Voor overige lijnen geldt dat de lijnen alleen gecontinueerd worden waar en voor zover dit noodzakelijk is of voor reizigers structureel van meerwaarde is. Dat betreft scholierenlijnen, spitslijnen en lijnen die bedrijventerreinen ontsluiten. Zo blijven huidige scholierenlijnen verplicht voor zolang de betreffende scholen bestaan of, in het geval van lijn 650, afspraken met andere provincies voor de bediening worden gemaakt. Voor bedrijventerreinen wordt geen bedieningseis opgenomen en laat de Provincie het aan de vervoerder om verbindingen aan te bieden die voor reizigers van meerwaarde kunnen zijn.

Aparte spitslijnen zijn volgens de Provincie in principe onwenselijk omdat deze lijnen niet bijdragen aan de herkenbaarheid en betrouwbaarheid van het aanbod en slechts beperkte verbeteringen voor de bereikbaarheid bieden. Wel zijn spitslijnen beperkt toegestaan om een kern met voornamelijk eenzijdige vervoerstromen beter te kunnen bedienen (zoals het bijvoorbeeld in Scharwoude nu het geval is). Ook de bedieningsvorm van de Energie&Health Campus in Petten blijft wenselijk omdat zo in de respectievelijk voor reizigers belangrijke richting een beter aanbod voor bewoners van Petten, Groet en Schoorl en voor bezoekers en werknemers van de Campus kan worden geboden.

3.4 Fasering en ontwikkelingen

Ingroeifase in het eerste jaar
In het huidige concessiegebied Noord-Holland-Noord is in de zomer van 2024 een nieuwe dienstregeling met ingrijpende wijzigingen in het lijnennet in kracht getreden. Om reizigers een duurzaam betrouwbaar aanbod aan openbaar vervoer te bieden, wil de Provincie de komende jaren geen verdere ingrijpende wijzigingen aan het lijnennet binnen Noord-Holland-Noord doorvoeren. Tegelijkertijd tonen ervaringen met de implementatie van concessies elders dat een ingroeiperiode voor de nieuwe vervoerder wenselijk is om een voor reizigers betrouwbaar en stabiel aanbod in de eerste maanden na overgang van de concessie te borgen. Om die redenen heeft de Provincie de keuze gemaakt om een fasering in het Programma van Eisen op te nemen:

- In de eerste twaalf maanden blijft het netwerk in het hele gebied – op wenselijke uitbreidingen van de dienstregeling (hogere frequenties en langere bedieningstijden) na – ongewijzigd.
- Vanaf juli 2029 heeft de vervoerder de ruimte om het netwerk volgens het Programma van Eisen te herinrichten.

Haarlem Knooppunt Nieuw Zuid
In Haarlem ontstaan met de komst van het Knooppunt Nieuw Zuid mogelijkheden voor verbeterde aansluitingen die het netwerk als geheel versterken. Reizigers kunnen profiteren van een betere spreiding van het aanbod over relevante trajecten. De Provincie verwacht dat het Knooppunt Nieuw Zuid in 2029 opgeleverd is. Vanaf dat moment wordt Nieuw-Zuid een volwaardig knooppunt in het netwerk en daarmee ook een alternatief voor Haarlem Station. Hierdoor is ook de verdere groei van het netwerk in lijn met de BRT-visie geborgd.

De Provincie wil de vervoerder de ruimte bieden om de mogelijkheden die Knooppunt Nieuw Zuid biedt, meteen na oplevering van het busstation te benutten. Indien het busstation niet op het moment van de ingang van een nieuwe dienstregeling gereed zal zijn, mag de vervoerder daarom ook tijdens het jaar de dienstregeling aanpassen om bijvoorbeeld betere aansluitingen te kunnen bieden en (lichte) veranderingen in het netwerk door te voeren die pas na oplevering van het busstation mogelijk worden. De Provincie eist daarbij wel dat eventuele veranderingen in de lijnvoering en het bedieningsniveau vooraf in het vervoerplan worden vastgesteld om alle belanghebbenden goed te betrekken bij de voorgestelde wijzigingen.

BRT Amsterdam en overige ontwikkelingen
In samenwerking met de Vervoerregio Amsterdam werkt de Provincie aan de uitrol van lijnen tussen Haarlem (Nieuw Zuid) en Amsterdam (Lelylaan en Zuid) in het kader van de BRT-visie. De Provincie hanteert als uitgangspunt dat de lijnen uit de BRT-visie niet opgenomen worden in de concessie, tenzij de exploitatie van deze lijnen bekostigt wordt door aanvullend budget. In het Programma van Eisen zijn deze verbindingen niet geëist en ook niet als optie opgenomen om te voorkomen dat de introductie van nieuwe buslijnen richting Amsterdam ten koste gaat van het bedieningsniveau binnen de concessie.

Daarnaast heeft de Provincie zelf de wens om een aantal kansrijke trajecten vanuit Haarlem richting Amsterdam te ontwikkelen, te weten een rechtstreekse verbinding vanuit Beverwijk via Haarlem Noord en Nieuw Zuid naar Amsterdam Zuid, en een rechtstreekse verbinding vanuit Haarlem via de A9 naar Schiphol Airport Plaza. De eerste verbinding met als werktitel lijn 244 is gebaseerd op een lijn die voor 2020 al geëxploiteerd werd en wordt nog voor start van de concessie als spitslijn geïntroduceerd. De Provincie neemt deze lijn daarom als verplichte lijn in het Programma van Eisen op. Op tweede verbinding ziet de Provincie als kansrijk omdat tussen Haarlem en Schiphol in de huidige situatie een snelle verbinding ontbreekt. De snelste reismogelijkheid bestaat met de trein met overstap in Amsterdam. De Provincie is voor deze lijn in gesprek met de Vervoerregio Amsterdam in hoeverre deze verbinding kan worden opgenomen in de concessie.

In Heerhugowaard ziet de Provincie de mogelijkheid om op termijn het netwerk sterker op het station te richten, mits er de hele dag een hogere frequentie van de IC-treinen naar Heerhugowaard wordt geboden. Als uitgangspunt voor het Programma van Eisen geldt daarom dat de vervoerder lijnen (exclusief de verplichte *Stadsprinter*) binnen Heerhugowaard met het station Heerhugowaard mag verbinden in plaats van Alkmaar, mits de IC-verbinding ook overdag en 's avonds 4x per uur of vaker geboden wordt. Dit biedt voor Heerhugowaard de kans om hogere frequenties op de buslijnen te realiseren.

In de Provincie Noord-Holland is sprake van een woningbouwopgave net zoals elders in het land. Daarom verwacht de Provincie dat de vervoerder inspeelt op een vroegtijdige ontsluiting van nieuwbouwlocaties binnen steden en kernen. De Provincie eist van de vervoerder dat deze locaties al in een vroeg stadium met openbaar vervoer ontsloten worden en heeft nadrukkelijk de wens dat vervoerders het grote potentieel van nieuwbouwlocaties voor gedragsinterventies in de mobiliteitskeuzes goed benutten door niet alleen beter ov-aanbod, maar ook doelgerichte acties zoals ov-probeeraanbiedingen. Tegelijkertijd wil de Provincie voorkomen dat budget voor het openbaar vervoer op besteed wordt aan de ontsluiting van nieuwbouwlocaties die op een voor openbaar vervoer ongunstige manier ingericht zijn (bijvoorbeeld door ongeschikte weginfrastructuur of omslachtige rijroutes). De Provincie behoudt zich daarom het recht voor om ontheffingen voor de eis aan vervoerders voor de ontsluiting van nieuwbouwlocaties te verlenen wanneer de Provincie de belangen van het openbaar vervoer bij de inrichting van nieuwbouwlocaties niet geborgd ziet.

Bijlage bij B2: Tabellen minimumniveau per kern en lijntype (Programma van Eisen)

Lijn	Bedienings-tijden (wkd/ zat/zon)	Loop-afstanden tot halte	Frequenties Werkdagen (spits/over-dag/avond)	Frequenties zaterdagen (overdag/ avond)	Frequenties zondagen (overdag/ avond)
R-net	6/7/8-24 uur	600 meter	6/4/2	4/2	2/2
Stadsprinter	6/7/8-24 uur	600 meter	4/4/2	4/2	2/2
Wijkverbinder	6/7/8-23 uur	400 meter	2/2/1	2/1	1/1
Streeksprinter	6/7/8-23 uur	400 meter	2/2/1	1/1	1/1
Basisverbinder	6/7/8-23 uur	400 meter	1/1/1	1/1	1/1
andere lijn*	---	400 meter	---	---	---

Tabel B2.1: Bedieningsniveau per lijntype. **Maatwerkverbinder, Overige lijn, Nachtlijn*

Kern met aantal inwoners	Ontsluiting (minimaal 90% van adressen)	Lijnen
1.250-2.500	binnen 400m van een halte	Lijn met 90% van het huidige niveau
2.500-5.000 (zonder station)	binnen 400m van een halte	Basisverbinder
5.000-25.000 (zonder station)	binnen 400m van een halte of 400/800/1.200m van een treinstation	Streeksprinter
1.250-25.000 (met station)	binnen 400m van een halte of 400/800/1.200m van een treinstation	Lijn 90% van het huidige niveau
25.000-100.000	per wijk binnen 400/600m van een halte of 400/800/1.200m van een treinstation	Wijkverbinder/Stadsprinter
100.000+	per wijk binnen 400m/600m van een halte of 400/800/1.200m van een treinstation	Wijkverbinder/Stadsprinter

Tabel B2.2: Minimum bedieningsniveau per kern (Programma van Eisen).

B3 Vervoerkundige Bijlagen

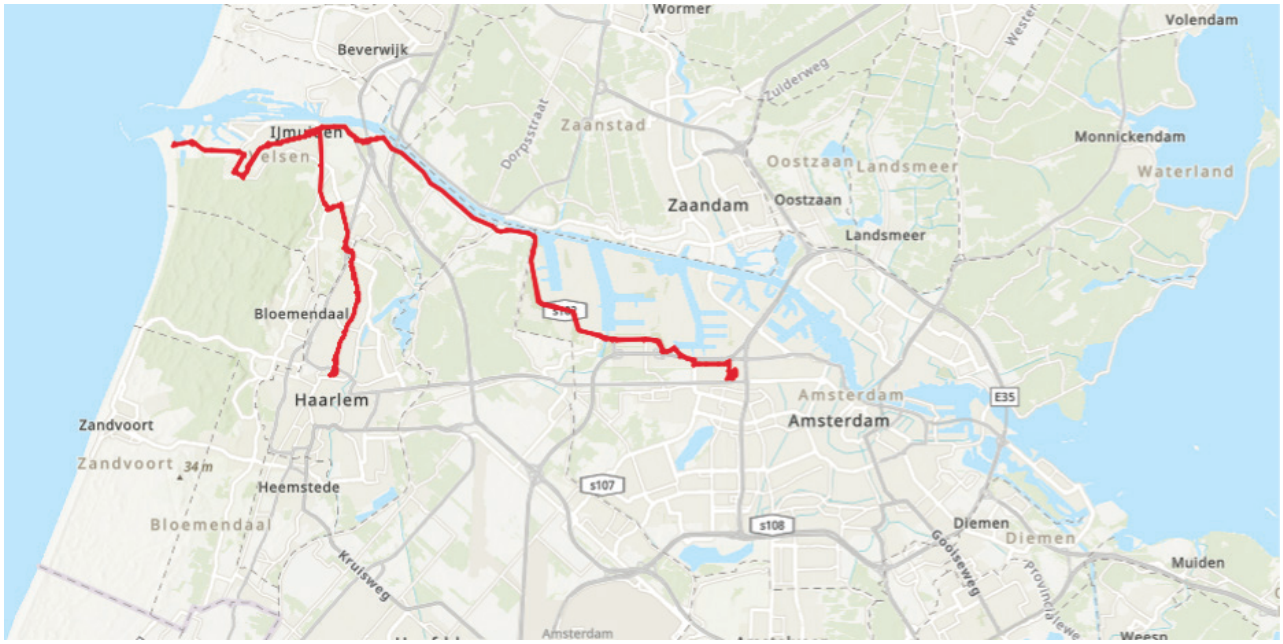
3.1 Dienstregelingsprocedure

1. De Concessiehouder organiseert tijdig een overleg met de Concessieverlener waarin de uitgangspunten voor het nieuwe Vervoerplan worden besproken.
2. Uiterlijk 34 weken voor de ingangsdatum van een nieuwe Dienstregeling zendt de Concessiehouder het concept-Vervoerplan aan de Concessieverlener, dat dient te voldoen aan het gestelde in eis 2.12.2 Onderdeel van het concept Vervoerplan is een overzicht van de ingebrachte ideeën en suggesties van Reizigers en Stakeholders, de reactie van de Concessiehouder daarop en van de resultaten van het consultatietraject.
3. Uiterlijk 3 weken nadat de Concessiehouder het concept Vervoerplan heeft verzonden organiseert de Concessiehouder een overleg met het ROCOV. Nadat dit overleg heeft plaatsgevonden, heeft het ROCOV nog 3 weken de tijd om schriftelijk advies uit te brengen over het voorstel op hoofdlijnen. Uiterlijk 3 weken nadat Concessiehouder het advies van de ROCOV heeft ontvangen, stelt de Concessiehouder het ROCOV in de gelegenheid om met hem overleg te voeren, tenzij de Concessiehouder de adviezen van het ROCOV onverkort zal overnemen in zijn voorstel voor de nieuwe Dienstregeling.
4. De Concessiehouder stelt de Gemeenten in de gelegenheid om gedurende een termijn van 6 weken nadat de Concessiehouder het concept Vervoerplan aan de Gemeenten heeft verzonden, schriftelijk advies uit te brengen over dit concept.
5. De Concessieverlener beoordeelt of het concept-Vervoerplan in overeenstemming is met de Concessievoorschriften en aansluit bij de doelen van de Concessie. In beginsel hanteert de Concessieverlener het gunningsmodel als vertrekpunt bij de beoordeling. De Concessieverlener kan aanwijzingen geven voor aanpassingen van het concept-Vervoerplan. Deze aanwijzingen zijn voor Concessiehouder bindend. Na aanpassing van het concept Vervoerplan geeft de Concessieverlener toestemming voor nadere uitwerking.
6. De Concessiehouder werkt vervolgens de nieuwe Dienstregeling uit conform het vastgestelde Vervoerplan en de Concessievoorschriften. De Concessiehouder zendt zijn voorstel voor de Dienstregeling uiterlijk 26 weken voor de ingangsdatum van een nieuwe Dienstregeling voor advies naar het ROCOV met afschrift naar de Concessieverlener.
7. Uiterlijk 3 weken nadat de Concessiehouder de concept-Dienstregeling heeft verzonden organiseert de Concessiehouder een overleg met het ROCOV. Nadat dit overleg heeft plaatsgevonden, heeft het ROCOV nog 3 weken de tijd om schriftelijk advies uit te brengen over de concept-Dienstregeling.
8. Uiterlijk 13 weken voor de ingangsdatum van een nieuwe Dienstregeling dient de Concessiehouder zijn definitieve voorstel voor het Vervoerplan inclusief Dienstregeling in bij de Concessieverlener en verzendt gelijktijdig een afschrift daarvan aan het ROCOV. De Concessiehouder geeft daarbij aan of, en zo ja, op welke wijze rekening is gehouden met de adviezen van het ROCOV en de Gemeenten dan wel om welke redenen de Concessiehouder van onderdelen van deze adviezen is afgeweken.
9. Uiterlijk 6 weken na ontvangst van het voorstel voor de nieuwe Dienstregeling geeft de Concessieverlener aan of de nieuwe Dienstregeling in overeenstemming is met de Concessievoorschriften. Indien dit niet het geval is, kan de Concessieverlener aanwijzingen geven om het voorstel in overeenstemming te brengen met de Concessievoorschriften. Deze aanwijzingen zijn voor de Concessiehouder bindend. Vervolgens stelt de Concessieverlener het definitieve Vervoerplan en de definitieve Dienstregeling vast.
10. De Concessiehouder levert uiterlijk 4 weken voorafgaand aan de ingangsdatum van de nieuwe Dienstregeling de Dienstregelingsgegevens aan conform eis KV1.5 in het door DOVA gepubliceerde document “Concessiebijlage datasets OV”.

3.2 Eisen gesteld aan de productformule R-net

[PM]

3.3 Verplichte Routes R-netlijnen



Deze kaart geeft de verplicht met R-netlijnen (of Stadsprinters met frequenties en bedieningstijden conform de eisen aan R-netlijnen) te bedienen Routes weer.

3.4 Concessiegrensoverschrijdende Trajecten behorende tot de Concessie

De Concessiehouder dient de in onderstaande tabel opgenomen Concessiegrensoverschrijdende Trajecten te bedienen of heeft het recht om deze Trajecten te bedienen conform het bepaalde in het Programma van Eisen of met een vergelijkbaar bedieningsniveau als in de Jaardienstregeling 2025. Als verplicht te bedienen grensoverschrijdend Traject geldt daarbij het Traject dat door de huidige lijnen bediend wordt. In het overzicht zijn alleen de grensoverschrijdende Trajecten en niet de gehele route per Lijn opgenomen.

Traject	Lijnnr.*	Verplicht of facultatief
Haarlem Delftplein – Spaarndam	12	Verplicht
Haarlem Spaarnwoude – Halfweg-Zwanenburg station – Amsterdam Burgemeester de Vlugtlaan – Amsterdam Willem de Zwijgerlaan – Amsterdam Elandsgracht	80, N80	Verplicht
Haarlem Spaarnwoude – Halfweg-Zwanenburg	680	Facultatief
Avenhorn – Noordbeemster Oosthuizerweg	128	Verplicht
Schermerhorn – Noordbeemster Oosthuizerweg – Middenbeemster – Zuidoostbeemster – Purmerend, Tramplein	129	Verplicht
IJmuiden – Velsen Zuid – Haarlemmerliede – Westpoort – Amsterdam Sloterdijk	382	Verplicht
Haarlem station → Cruquius Spaarne Werkt	567	Verplicht
Haarlem station → Cruquius Spaarne Werkt	568	Verplicht
Cruquius Spaarne Werkt → Haarlem station	569	Verplicht
Enkhuizen – Lelystad	650	Verplicht
Haarlem Nieuw Zuid – Hoofddorp station – Schiphol Airport Plaza – Amstelveen, busstation – Amsterdam Bijlmer Arena	N30	Verplicht
Haarlem Nieuw-Zuid – A9 – Schiphol Airport Plaza (geen bediening van overige Haltes buiten het Concessiegebied toegestaan)	--	Facultatief
Haarlem Nieuw-Zuid – A9 – Amsterdam Lelylaan station (geen bediening van overige Haltes buiten het Concessiegebied toegestaan)**	--	
Haarlem Nieuw-Zuid – A9 – Amsterdam Amstelveenseweg – Amsterdam Zuid	(244)***	Verplicht

* *Genoemd worden de Lijnnummers zoals die gehanteerd worden in Dienstregelingsjaar 2025.*

** *Op het hele Traject is geen bediening zonder voorafgaande instemming van de Concessieverlener toegestaan.*

*** *Werktitel voor de Lijn Haarlem Delftplein – Amsterdam Zuid.*

3.5 Te gedogen lijnen binnen het Concessiegebied

De Concessiehouder heeft een gedoogplicht voor Openbaar Vervoer en andere vormen van collectief vervoer dat niet tot de Concessie behoort, waaronder:

- Bestaande of nieuw in te stellen grensoverschrijdende lijnen die behoren tot andere Concessies;
- Het Openbaar Vervoer per Trein binnen het Concessiegebied, evenals Bussen die als onderdeel van de Hoofdrailnet-concessie worden gereden (treinvervangende Bussen);
- Openbaar Vervoer per Bus of Auto waarvoor de Provincie een ontheffing heeft verleend als bedoeld in artikel 29 van de Wp2000;
- Taxidiensten;
- Bestaande en nieuw in te stellen collectief vraagafhankelijke vervoersystemen of regiotaxisystemen;
- Veerdiensten en Openbaar Vervoer over water;
- Supportersvervoer en vervoer van en naar specifieke Evenementen;
- Internationaal lijndienstvervoer per Auto of Bus, niet vallend onder de definitie van Openbaar Vervoer, en
- Kleinschalige Mobiliteitsoplossingen die niet behoren tot de wettelijke definitie van Openbaar Vervoer alsmede Aanvullende Mobiliteitsoplossingen.

De Concessiehouder dient in ieder geval Lijnen van het Openbaar Vervoer per Bus en Auto op de volgende Trajecten binnen het Concessiegebied rijden en die behoren tot andere concessies, te gedogen. Als verplicht te gedogen Route geldt daarbij de door de huidige Lijnen bediende Route. In het overzicht zijn alleen de te gedogen Trajecten en niet de hele Route per Lijn opgenomen.

Traject	Lijnnummer*
Alkmaar – Winkel - Middenmeer – Wieringerwerf - Den Oever - Afsluitdijk -	350
Hoorn - Edam	314
Hoorn Oscar Romero - Station - Edam	614
Hoorn - Volendam	N14
De Rijp Wollandje – Westbeemster-, Midden- en Zuidoostbeemster	416
De Rijp - Westbeemster	100
De Rijp Wollandje - Middenbeemster	305
Beverwijk - Nauerna	65
Haarlem - Heemstede-Aerdenhout - Vogelenzang - Hillegom	250, 850
Bennebroek - Zwaanshoek	401
Haarlem - Hoofddorp - Schiphol Zuid	340
Haarlem - Hoofddorp - Schiphol Plaza	300
Haarlem - A9 - Amsterdam Bijlmer Arena	255
Haarlem - A9 - Amsterdam Amstelveenseweg	346
Haarlem - A9 - Badhoevedorp	356
Den Helder - Julianadorp - Callantsoog – Petten **	851
Bergen - Bergen aan Zee**,***	866
Castricum - Bakkum - Castricum aan Zee**	868

* *Genoemd worden de Lijnnummers zoals die gehanteerd worden in Dienstregelingsjaar 2025.*

** *De Concessiehouder gedoogt op deze Trajecten een Lijn die in de zomermaanden juli en augustus rijdt met een bedieningsniveau vergelijkbaar met de huidige kustbuslijnen.*

*** *De Concessiehouder hoeft op dit Traject geen Lijn te gedogen indien hij ervoor kiest om een bedieningsniveau vergelijkbaar met de huidige kustbuslijn 866 zoals opgenomen in de Dienstregeling 2025 zelf te bedienen.*

3.6 Knooppunten

A-Knooppunten:

- Alkmaar station
- Beverwijk station
- Bovenkarspel-Grootebroek station
- Den Helder station
- Haarlem station
- Heemstede-Aerdenhout station
- Hoogkarspel station
- Hoorn station
- Schagen station
- Haarlem, Delftplein
- Haarlem, Nieuw Zuid (vanaf ingebruikname van het busstation)

B-Knooppunten:

- Alle andere Treinstations in het Concessiegebied (voor zover bediend door de Concessiehouder)

Overige Knooppunten binnen het Concessiegebied:

- Abbekerk, Busstation;
- Den Burg, Elemert/Centrum
- Den Helder, Steiger TESO-boot;
- Den Oever, busstation;
- 't Horntje, Veerhaven
- Winkel, Transferium
- Heemskerk, Centrum;
- IJmuiden, Dennekoplaan;
- Haarlem, Delftplein/Spaarne Gasthuis;
- Haarlem, Centrum/Houtplein;
- Haarlem, Europaweg/Schipholweg [b];
- Haarlem, Schalkwijk Centrum;

Overige Knooppunten buiten het Concessiegebied:

- Amsterdam De Vlugtlaan
- Amsterdam Elandsgracht
- Amsterdam Sloterdijk
- Amsterdam Zuid
- Purmerend Tramplein
- Lelystad Centrum (Treinstation – momenteel alleen met een Overige lijn)
- Amstelveen Busstation (momenteel alleen met een Nachtlijn)
- Amsterdam Bijlmer/ArenA (momenteel alleen met een Nachtlijn)
- Amsterdam Lelylaan (zodra de bediening met een BRT-lijn wordt vereist)
- Hoofddorp Station (momenteel alleen met een Nachtlijn)
- Knooppunt Schiphol Noord (momenteel alleen met een Nachtlijn)
- Schiphol Plaza (momenteel alleen met een Nachtlijn)
- Noordbeemster, busstation/Oosthuizerweg
- Purmerend, Tramplein

3.7 Overzicht te bedienen Kernen, Wijken en Buurten in het Concessiegebied

1. Verplicht te bedienen Kernen

Overzicht van de verplicht te bedienen Kernen vanaf 1.250 inwoners in het Concessiegebied, gebaseerd op de CBS-publicatie 'Bevolkingskernen in Nederland 2021'. Om te voldoen aan de betreffende eisen gaat de inschrijver uit van de meest actuele gegevens.

Concessie	Kern	Inwoners
Haarlem-IJmond	Groot-Haarlem	208270
Haarlem-IJmond	IJmond	119430
Noord-Holland Noord	Groot-Alkmaar	103470
Noord-Holland Noord	Heerhugowaard/Scharwoude/Broek op Langedijk[17]	75880
Noord-Holland Noord	Hoorn	73615
Noord-Holland Noord	Den Helder	40970
Noord-Holland Noord	Heiloo	22835
Noord-Holland Noord	Castricum	22500
Haarlem-IJmond	Velserbroek/Santpoort-Noord	22025
Noord-Holland Noord	Bovenkarspel/Grootebroek/Lutjebroek	21135
Noord-Holland Noord	Schagen	18600
Noord-Holland Noord	Enkhuizen	18225
Haarlem-IJmond	Zandvoort	16030
Noord-Holland Noord	Julianadorp	14165
Noord-Holland Noord	Uitgeest	13165
Noord-Holland Noord	Bergen	11595
Noord-Holland Noord	Hoogwoud/Opmeer	8980
Noord-Holland Noord	Medemblik	8400
Noord-Holland Noord	Hoogkarspel	7820
Noord-Holland Noord	Anna Paulowna	7225
Noord-Holland Noord	Limmen	6980
Haarlem-IJmond	Bennebroek/Zwaanshoek	6825
Noord-Holland Noord	Den Burg[18]	6565
Noord-Holland Noord	Wervershoof[19]	5950
Noord-Holland Noord	Wognum	5355
Noord-Holland Noord	Obdam	5320
Noord-Holland Noord	Warmenhuizen[20]	5145
Noord-Holland Noord	Wieringerwerf	5065
Noord-Holland Noord	Winkel	4865
Noord-Holland Noord	Hippolytushoef	4680
Noord-Holland Noord	Graft/De Rijp	4635
Noord-Holland Noord	Akersloot	4545
Noord-Holland Noord	Egmond aan Zee[21]	4520
Haarlem-IJmond	Spaarndam	3795
Noord-Holland Noord	Venhuizen	3730

17 De Kern Heerhugowaard/Scharwoude/Broek op Langedijk wordt beschouwd als drie aparte Kernen, te weten
- De Kern Sint-Pancras (bestaand uit het gebied van de Kern binnen de Wijk Sint-Pancras) met als bedieningseis minimaal een Basisverbinder die 90% van alle Adressen ontsluit conform eis 2.2.1;
- De Kern Scharwoude (bestaand uit het gebied van de Kern binnen de Wijken Oudkarspel, Noord-Scharwoude, Zuid-Scharwoude en Broek op Langedijk) met als bedieningseis een Streeksprinter die 90% van alle Adressen ontsluit conform eis 2.2.1; en
- De Kern Heerhugowaard (bestaand uit het overige gebied binnen de Kern) met als bedieningseis een bediening conform de eis aan Kernen met >50.000 inwoners.

18 Voor de Kernen op het eiland Texel gelden aparte bedieningseisen, deze zijn opgenomen in paragraaf 2.9.
19 Deze Kern dient samen met de Kern Kerkbuurt (zonder bedieningseis) als één Kern beschouwd te worden.
20 Deze Kern dient samen met de Kern Tuitjenhorn als één Kern beschouwd te worden.
21 Deze Kern dient samen met de Kern Egmond aan den Hoef als één Kern beschouwd te worden.

Concessie	Kern	Inwoners
Noord-Holland Noord	Andijk	3590
Noord-Holland Noord	Middenmeer	3230
Noord-Holland Noord	Avenhorn/De Goorn	3175
Noord-Holland Noord	Tuitjenhorn[22]	3100
Noord-Holland Noord	Schoorl	2885
Noord-Holland Noord	Egmond aan den Hoef[23]	2865
Noord-Holland Noord	Midwoud	2200
Noord-Holland Noord	Breezand	2190
Noord-Holland Noord	Den Oever	2175
Noord-Holland Noord	Egmond-Binnen	2160
Haarlem-IJmond	Wijk aan Zee	2140
Noord-Holland Noord	Ursem bij Heerhugowaard	2135
Noord-Holland Noord	Nibbixwoud	1975
Noord-Holland Noord	t Zand	1960
Noord-Holland Noord	Abbekerk	1825
Haarlem-IJmond	Vogelenzang	1750
Noord-Holland Noord	Callantsoog	1705
Noord-Holland Noord	t Veld	1695
Noord-Holland Noord	Stompetoren	1685
Noord-Holland Noord	Waarland	1650
Noord-Holland Noord	Opperdoes	1630
Noord-Holland Noord	Wieringerwaard	1535
Noord-Holland Noord	Petten	1490
Noord-Holland Noord	Groet	1395
Noord-Holland Noord	Slootdorp	1345
Noord-Holland Noord	Schagerbrug	1315
Noord-Holland Noord	Berkhout	1260

2. Verplicht te bedienen Wijken en Buurten

Overzicht van de verplicht te bedienen Wijken en Buurten in Kernen met minimaal 25.000 inwoners, gebaseerd op de CBS-publicatie 'Kerncijfers Wijken en Buurten 2024'. Om te voldoen aan de betreffende eisen gaat de inschrijver uit van de meest actuele gegevens.

Gemeente	Naam	Wijk of Buurt	Inwoners	Bevolkingsdichtheid per km²
Alkmaar	Zuid	Wijk	14510	5683
Alkmaar	Oudorp	Wijk	13650	2336
Alkmaar	Overdie	Wijk	8210	1438
Alkmaar	West	Wijk	12830	2116
Alkmaar	Huiswaard	Wijk	7725	7103
Alkmaar	De Mare	Wijk	15590	5670
Alkmaar	Daalmeer/Koedijk	Wijk	12720	3897
Alkmaar	Centrum	Wijk	9555	7960
Alkmaar	Vroonermeer	Wijk	5200	6771
Beverwijk	Centrum	Wijk	6395	9114
Beverwijk	Vondelkwartier	Wijk	4015	3017
Beverwijk	Oranjebuurt	Wijk	2365	6848
Beverwijk	Kuenenkwartier	Wijk	5690	10064

22 Deze Kern dient samen met de Kern Warmenhuizen als één Kern beschouwd te worden.
23 Deze Kern dient samen met de Kern Egmond aan Zee als één Kern beschouwd te worden.

Gemeente	Naam	Wijk of Buurt	Inwoners	Bevolkingsdichtheid per km²
Beverwijk	Noordwestelijk tuinbouwgebied	Wijk	3465	1996
Beverwijk	Oosterwijk en Zwaansmeer	Wijk	4795	6065
Beverwijk	Meerestein	Wijk	6435	7060
Beverwijk	Broekpolder	Wijk	5960	7827
Bloemendaal	Wijk 04 Bennebroek	Wijk	5410	3069
Den Helder	Wijk 01 Stad binnen de Linie-Oost	Wijk	9180	2175
Den Helder	Wijk 02 Stad binnen de Linie-West	Wijk	10330	4367
Den Helder	Wijk 04 Nieuw Den Helder-Oost	Wijk	9230	2520
Den Helder	Wijk 05 De Schooten	Wijk	9090	2791
Den Helder	Wijk 08 Julianadorp	Wijk	12920	2377
Dijk en Waard	Schrijverswijk	Wijk	2875	5419
Dijk en Waard	Schilderswijk	Wijk	4330	5191
Dijk en Waard	Bomen- Recreatiewijk	Wijk	5085	2516
Dijk en Waard	Heemradenwijk	Wijk	2710	4914
Dijk en Waard	Edelstenenwijk	Wijk	3355	5895
Dijk en Waard	Molenwijk	Wijk	2710	5196
Dijk en Waard	Rivierenwijk	Wijk	3350	8036
Dijk en Waard	Stadshart	Wijk	2115	2170
Dijk en Waard	Butterhuizen	Wijk	3770	4927
Dijk en Waard	Oostertocht	Wijk	4045	6699
Dijk en Waard	Zuidwijk	Wijk	3890	7803
Dijk en Waard	Huygenhoek	Wijk	5585	5172
Dijk en Waard	Stad van de Zon	Wijk	4510	2204
Dijk en Waard	De Draai	Wijk	4265	2375
Haarlem	Oude Stad	Wijk	14745	9891
Haarlem	Haarlemmerhoutkwartier	Wijk	13090	5462
Haarlem	Zijlwegkwartier	Wijk	8295	12832
Haarlem	Houtvaartkwartier	Wijk	8870	7499
Haarlem	Duinwijk	Wijk	5700	3009
Haarlem	Amsterdamsewijk	Wijk	8215	13469
Haarlem	Slachthuiswijk	Wijk	6300	9731
Haarlem	Parkwijk	Wijk	6830	4463
Haarlem	Transvaalwijk	Wijk	8855	13697
Haarlem	Indischewijk	Wijk	9365	12828
Haarlem	Ter Kleefkwartier	Wijk	13500	8977
Haarlem	Te Zaanenkwartier	Wijk	9275	5815
Haarlem	Vogelenwijk	Wijk	5045	5689
Haarlem	Delftwijk	Wijk	4810	10125
Haarlem	Vondelkwartier	Wijk	5605	2901
Haarlem	Europawijk	Wijk	9920	6726
Haarlem	Boerhaavewijk	Wijk	9255	5212
Haarlem	Molenwijk	Wijk	8135	4549
Haarlem	Meerwijk	Wijk	9200	6358
Heemskerk	Wijk 02 Commandeurs en Marquette	Wijk	2405	1920
Heemskerk	Wijk 03 Hofland, Oosterwijk en Zuidbroek	Wijk	5635	3638
Heemskerk	Wijk 05 Poelenburg en Oosterzij	Wijk	5120	7573

Gemeente	Naam	Wijk of Buurt	Inwoners	Bevolkingsdichtheid per km²
Heemskerk	Wijk 06 Noordbroek en De Trompet	Wijk	5730	2099
Heemskerk	Wijk 07 Kerkbeek	Wijk	3055	5855
Heemskerk	Wijk 08 Assumburg	Wijk	4585	6714
Heemskerk	Wijk 09 Hoogdorp en Waterakkers	Wijk	4570	5021
Heemskerk	Wijk 10 Broekpolder	Wijk	4580	6728
Heemstede	Wijk 00 Heemstede-Centrum	Wijk	23770	3373
Heemstede	Wijk 01 Heemstede-Zuid	Wijk	2735	1678
Hoorn	Wijk 10 Binnenstad	Wijk	5840	6108
Hoorn	Wijk 11 Venenlaan-kwartier	Wijk	2740	3163
Hoorn	Wijk 12 Hoorn-Noord	Wijk	5830	4132
Hoorn	Wijk 13 Grote Waal	Wijk	7855	4413
Hoorn	Wijk 20 Risdam-Zuid	Wijk	8815	3966
Hoorn	Wijk 21 Risdam-Noord	Wijk	7855	4366
Hoorn	Wijk 30 Zwaag	Wijk	3110	1433
Hoorn	Wijk 31 Blokker	Wijk	3910	3034
Hoorn	Wijk 32 Kersenboogerd-Noord	Wijk	4030	6661
Hoorn	Wijk 33 Kersenboogerd-Zuid	Wijk	16415	5471
Hoorn	Wijk 35 Bangert en Oosterpolder	Wijk	7950	4726
Velsen	Wijk 00 Velsen-Zuid en Driehuis	Wijk	4920	1358
Velsen	Wijk 01 IJmuiden-Noord	Wijk	9410	8333
Velsen	Wijk 02 IJmuiden-Zuid	Wijk	8500	4339
Velsen	Wijk 04 Zee- en Duinwijk	Wijk	10150	1908
Velsen	Wijk 07 Santpoort-Zuid	Wijk	3360	1649
Velsen	Wijk 08 Velserbroek	Wijk	15085	4163
Velsen	Oud-IJmuiden	Buurt	2870	2634
Zandvoort	Zandvoort Noord	Wijk	7865	2816
Zandvoort	Zandvoort Zuid	Wijk	8565	4982

B4 Social Return

Artikel 1: De social return verplichting

Opdrachtnemer dient als social return minimaal 5% van de opdrachtsom (dit is de daadwerkelijk gerealiseerde opdrachtsom exclusief omzetbelasting) aan te wenden voor social return, een fictieve waarde die in geld wordt uitgedrukt om de inspanning meetbaar te maken.

Deze social return waarde dient aantoonbaar te worden ingezet om kansen te creëren voor mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt. Dit kan Opdrachtnemer doen door mensen uit de doelgroep in dienst te nemen, of mensen voor te bereiden op duurzame deelname aan de arbeidsmarkt. Te denken valt aan opleidingen, trainingen, stages of de inzet op impactgebieden die belangrijk zijn voor arbeidsparticipatie. Bijvoorbeeld armoedebestrijding, gelijke kansen in het onderwijs of schuldhulpverlening. Daarnaast behoren sociaal inkopen tot de mogelijkheden. Social return moet voldoende verband houden met het voorwerp van de opdracht. De uitvoering van social return mag direct of indirect verband houden met de opdracht. De doelgroep social return bestaat uit iedereen met afstand tot de arbeidsmarkt, mits aantoonbaar.

Opdrachtgever hanteert bouwblokken. Hierin staan de toegestane doelgroepen en inzet. De social return waarde per doelgroep is bepaald op basis van de afstand tot de arbeidsmarkt van de kandidaat. Zie de laatste pagina van deze Bijlage de ‘Bouwblokken social return provincie Noord-Holland’.

Artikel 2: Verantwoordelijkheid

De Opdrachtnemer is eindverantwoordelijk voor het invullen, nakomen en verantwoorden van de social return verplichting, zoals: het werven, selecteren, opleiden, plaatsen, trainen en/of begeleiden van kandidaten uit de doelgroep. Dit geldt ook wanneer Opdrachtnemer de social return verplichting deels overdraagt aan bijvoorbeeld onderaannemers.

Artikel 3: Team social return van Opdrachtgever

Opdrachtnemer kan na gunning gebruik maken van de expertise en het netwerk van Opdrachtgever.

Team social return maakt nadere prestatieafspraken met Opdrachtnemer, monitort de verplichting en is gedurende de contractperiode het aanspreekpunt voor advies en ondersteuning (socialreturn@noord-holland.nl).

Artikel 4: Plan van aanpak social return

Na definitieve gunning neemt de social return contactpersoon van Opdrachtnemer binnen 7 werkdagen contact op met team social return voor het plannen van een startgesprek. In dit gesprek worden de passende mogelijkheden voor nakoming van de social return verplichting besproken.

Als voorbereiding op het startgesprek inventariseert Opdrachtnemer welke invullingsmogelijkheden en doelgroep (en) bij de opdracht passen. Na dit gesprek levert Opdrachtnemer binnen 1 maand een concept plan van aanpak in bij team social return waarin Opdrachtnemer aangeeft welke social return activiteiten uitgevoerd gaan worden en welke doelgroep(en) word(t)en ingezet. Zie voor meer informatie en het sjabloon voor het plan van aanpak: www.noord-holland.nl/socialreturn. Ná akkoord van het plan van aanpak door Opdrachtgever/team social return loopt alle communicatie met betrekking tot social return via team social return.

Artikel 5: Nakoming van de verplichting

- Nakoming van de social return verplichting vindt plaats binnen de kaders van deze Overeenkomst;
- De social return verplichting dient binnen de initiële looptijd van de Overeenkomst te worden gerealiseerd. Bij verlenging worden opnieuw social return afspraken gemaakt onder dezelfde voorwaarden;
- Gedurende de looptijd van de Overeenkomst kunnen rapportage- en evaluatiemomenten aanleiding geven tot aanpassing van de wijze van invulling van de social return verplichting in samenspraak met Opdrachtgever;
- Opdrachtnemer is verantwoordelijk voor de nakoming van de social return verplichting en geeft bij geraamde opdrachten de updates van de daadwerkelijk gerealiseerde opdrachtwaarde (conform meetmomenten in WIZZR) door aan team social return;
- Het is niet toegestaan kandidaten die elders meetellen op te voeren bij deze Overeenkomst.

Artikel 6: Verantwoording social return

Na akkoord van het plan van aanpak verantwoordt Opdrachtnemer iedere activiteit in online monitoringstool WIZZR. In WIZZR draagt Opdrachtnemer kandidaten voor, legt afspraken vast en vraagt eventuele aanpassingen aan. Met betrekking tot het vastleggen van persoonlijke gegevens volstaat het dat Opdrachtnemer van kandidaten alleen de initialen, geboortedatum en doelgroep invult. Kandidaten moeten herleidbaar zijn in het kader van controle. Opdrachtnemer bewaart bewijsstukken van kandidaten (bijv. doelgroep verklaring, getekende arbeids- of (leerwerk) overeenkomst, registratie erkend opleidingsinstituut). Hier kan op ieder moment naar worden gevraagd.

Artikel 7: Prestatienorm

- Gedurende de looptijd van de Overeenkomst wordt de met Opdrachtnemer afgesproken prestatienorm regelmatig gemonitord en geëvalueerd.
- De norm van het social return percentage van de opdrachtsom is gerealiseerd aan het einde van de contractduur. Bij voortijdige beëindiging van de Overeenkomst wordt de doelstelling voor social return naar rato bijgesteld.

Bouwblokken social return provincie Noord-Holland

Arbeidsparticipatie	Social return waarde per jaar[24]	Kandidaat telt mee voor
Participatiewet < 2 jaar	€ 40.000,-	Duur opdracht
Participatiewet > 2 jaar	€ 45.000,-	Duur opdracht
Doelgroep banenafspraak/doelgroep register Wajong WSW WIA/WAO	€ 50.000,-	Duur opdracht
WW < 1 jaar	€ 20.000,-	3 jaar
WW > 1 jaar	€ 30.000,-	3 jaar
NUG (niet uitkeringsgerechtigde)	€ 25.000,-	3 jaar
Leerling HBO/WO met arbeidsbeperking	€ 10.000,-	Duur opdracht
Leerling MBO BBL, niveau 1 en 2 Leerling MBO BBL, niveau 3 en 4	€ 20.000,- € 15.000,-	Opleidingsperiode, naar rato
Leerling MBO BOL, niveau 1 en 2 Leerling MBO BOL, niveau 3 en 4	€ 10.000 per stage € 7.500 per stage	Eenmalig Eenmalig
Leerling VSO / praktijkonderwijs	€ 15.000,- per stage	Eenmalig
Extra		
Leeftijd 50+	€ 5.000,-	Eenmalig
Statushouder	€ 15.000,-	Eenmalig
Vast dienstverband	€ 10.000,-	Eenmalig
Aanvullende begeleidingskosten (€250,- per uur) of opleidingskosten (factuurwaarde).	Na akkoord team social return	Eenmalig

Maatschappelijke inzet	
Activiteiten/projecten gericht op (arbeids) participatie en ontwikkeling van social return doelgroep(en).	• In natura inzet van kennis, gastles, voorlichting, training, coaching, opleidingstrajecten, werkfit maken, etc. voor kandidaten of sociale ondernemingen. • Activiteiten gericht op bijv. armoedebestrijding, bestrijden eenzaamheid, taalontwikkeling, vermindering psychische klachten, schuldhulpverlening. • Social return waarde van € 250,- per uur.
Sociale impact bijdrage gericht op arbeidsparticipatie.	Waarde impactpakket en/of lidmaatschap, na akkoord team social return.

Sociaal inkopen door opdrachtnemer en/of onderaannemer	
Bij sociale ondernemingen (gericht op arbeidsparticipatie > 30% mensen met afstand tot de arbeidsmarkt in dienst, bijv. PSO 30+, SW bedrijf, of gelijkwaardig).	100% factuurwaarde, excl. BTW.

24 Waarde naar rato op basis van 36 uur per week. Voor BBL is de waarde naar rato op basis van 32 uur per week. Voor kandidaten uit het doelgroep register is de waarde naar rato op basis van 25 uur per week.

Certificeringen opdrachtnemer		
Prestatieladder Socialer Ondernemen (PSO).	Trede 1	10% korting op de social return verplichting
	Trede 2	25% korting op de social return verplichting
	Trede 3	50% korting op de social return verplichting
	PSO 30+ of gelijkwaardig	Vrijstelling social return verplichting

Toelichting:

- Een kandidaat uit de banenafspraak (doelgroep register) telt ook mee als deze al in dienst is.
- Stagevergoeding kan separaat worden opgevoerd.
- Kosten van intermediairs kunnen niet worden opgevoerd.

B5 Protocol sturing

<table>
<tr><th colspan="3">Protocol sturing</th></tr>
<tr><td colspan="3">Stap 1.
De Concessieverlener constateert het niet, niet tijdig of van onvoldoende kwaliteit leveren van gevraagde en aangeboden diensten, producten, bestanden, plannen/rapportages.</td></tr>
<tr><td colspan="3">Vraag 1: Is boetetabel van toepassing?</td></tr>
<tr><td>Antwoord Ja</td><td colspan="2">Antwoord Nee</td></tr>
<tr><td>Stap 2.
• Concessieverlener legt een boete op; en
• Concessiehouder stelt Verbeterplan op (stap 4.)</td><td colspan="2">Stap 3.
De Concessieverlener beoordeelt of het gaat om:
• een begane, niet meer te herstellen overtreding: verder naar stap 7.
In dit geval kan de Concessieverlener ook een Verbeterplan eisen om een vergelijkbare overtreding in de toekomst te voorkomen: verder naar vraag 2.
• een overtreding die hersteld kan worden: verder naar vraag 2.</td></tr>
<tr><td colspan="3">Vraag 2: Zijn producten / diensten / documenten nog leverbaar?</td></tr>
<tr><td></td><td>Antwoord Ja</td><td>Antwoord Nee</td></tr>
<tr><td></td><td>Stap 4.
• Concessiehouder onderbouwt schriftelijk en op tijd in een Verbeterplan wanneer en wat hij levert.
• Het Verbeterplan kan onderdeel uitmaken van de kwartaalrapportage.
• Het Verbeterplan omvat een analyse, aanpak en planning.

Verder naar stap 6.</td><td>Stap 5.
• De Concessiehouder meldt dit proactief aan de Concessieverlener en geeft direct aan wat hij wel levert.
• Dit aanbod heeft minimaal een gelijke kwaliteit en waarde voor Reizigers en/of Concessieverlener, dit ter beoordeling van de Concessieverlener.
• De Concessiehouder verwerkt dit in een Verbeterplan (zie stap 4).
• Verder naar stap 6.</td></tr>
<tr><td></td><td colspan="2">Stap 6.
• De Concessieverlener beoordeelt het Verbeterplan en kan hier nadere eisen aan stellen. Verder naar vraag 3.</td></tr>
<tr><td colspan="3">Vraag 3: Voert de Concessiehouder het verbeterplan conform de afspraken uit en leidt dit ook tot de beoogde verbeteringen?</td></tr>
<tr><td></td><td>Antwoord Ja</td><td>Antwoord Nee</td></tr>
<tr><td></td><td>• Einde.</td><td>Stap 7.
• De Concessieverlener zal overgaan tot andere maatregelen, afhankelijk van de schade voor Reizigers en het contract, waaronder escaleren, en/of een discretionaire boete opleggen.</td></tr>
</table>

Colofon

Uitgave
Provincie Noord-Holland
Postbus 123 | 2000 MD Haarlem
Tel.: 023 514 31 43 | Fax: 023 514 40 40
www.noord-holland.nl
post@noord-holland.nl

Fotografie
Provincie Noord-Holland

Grafische verzorging
The Creative Hub

Copyright
Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

Haarlem, mei 2025

Gemeente Texel .txl

Raadsvergadering

Dossiernummer	2341
Extern Zaak ID	3454114
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	9 juli 2025
Agendapunt	5
Titel	Verzelfstandiging Haven Oudeschild
Portefeuillehouder	H. Kieft

Geagendeerd	Vergaderdatum
Raadscommissie	25 juni 2025
Raadsvergadering	**9 juli 2025**

Toelichting

De in het najaar van 2024 aangestelde kwartiermaker voor de verzelfstandiging van de haven van Oudeschild doet in bijgaand advies een inhoudelijk voorstel om de haven te verzelfstandigen. Het college onderschrijft dit advies en stelt de gemeenteraad voor in te stemmen met de verzelfstandiging tot een Havenbedrijf B.V. Met een slagvaardig havenbedrijf kan de exploitatie van de haven worden verbeterd en de bedrijvigheid in een mix van werk- en recreatieve haven toenemen.

Gemeente Texel

(Concept / Voorgenomen)

Raadsbesluit

Zaaknummer 3454114

Verzelfstandiging Haven Oudeschild

Doelenboom

Programma

2	Goede bereikbaarheid
2.4	Economische havens en waterwegen

De raad van de gemeente Texel:

gelezen het advies van burgemeester en wethouders;

gehoord de raadscommissie;

Overwegende

- Het advies van de Werkgroep Ontwikkeling Haven Oudeschild.

Besluit

1. Kennis te nemen van het advies van de kwartiermaker;
2. In te stemmen met voorgestelde verzelfstandiging van de haven van Oudeschild tot het oprichten van een BV conform de uitgangspunten op pagina 10 van het bijgaande advies;
3. Voor de uitwerking tot het oprichten van de BV:
   a. Het restant van het budget voor de kwartiermaker te benutten,
   b. € 90.000,= op te nemen in de ontwerp-programmabegroting 2026;
4. Als ontwerp aandeelhoudersstrategie voor de op te richten BV mee te geven:
   a. Het realiseren van een economisch levensvatbare mix aan werkhaven en recreatiehaven,
   b. Toewerken naar een substantiële verlaging van de gemeentelijke bijdrage,
   c. Verduurzamen van de haven,
   d. Kansen van regionale samenwerking benutten;
5. De begroting van de haven voor het jaar 2026 in de huidige vorm te handhaven;

Vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 09-07-2025,

De griffier, De voorzitter,

Bijlagen

1. Advies kwartiermaker
2. Luchtfoto met kadastrale grenzen Haven Oudeschild

Gemeente Texel

.txl

Advies

Zaaknummer 3454114

Verzelfstandiging Haven Oudeschild

Programma

2	Goede bereikbaarheid
2.4	Economische havens en waterwegen

Advies

Het college besluit de gemeenteraad voor te stellen:

1. Kennis te nemen van het advies van de kwartiermaker;
2. In te stemmen met voorgestelde verzelfstandiging van de haven van Oudeschild tot het oprichten van een BV conform de uitgangspunten op pagina 10 van het bijgaande advies;
3. Voor de uitwerking tot het oprichten van de BV:
   a. Het restant van het budget voor de kwartiermaker te benutten,
   b. € 90.000,= op te nemen in de ontwerp-programmabegroting 2026;
4. Als ontwerp aandeelhoudersstrategie voor de op te richten BV mee te geven:
   a. Het realiseren van een economisch levensvatbare mix aan werkhaven en recreatiehaven,
   b. Toewerken naar een substantiële verlaging van de gemeentelijke bijdrage,
   c. Verduurzamen van de haven,
   d. Kansen van regionale samenwerking benutten;
5. De begroting van de haven voor het jaar 2026 in de huidige vorm te handhaven;

Toelichting

De in het najaar van 2024 aangestelde kwartiermaker voor de verzelfstandiging van de haven van Oudeschild doet in bijgaand advies een inhoudelijk voorstel om de haven te verzelfstandigen. Het college onderschrijft dit advies en stelt de gemeenteraad voor in te stemmen met de verzelfstandiging tot een Havenbedrijf B.V. Met een slagvaardig havenbedrijf kan de exploitatie van de haven worden verbeterd en de bedrijvigheid in een mix van werk- en recreatieve haven toenemen.

Bijlagen

1. Advies kwartiermaker
2. Luchtfoto met kadastrale grenzen Haven Oudeschild

Consequenties

Financieel	☑	Inkoop/Aanbesteding	☐	Belanghebbenden	☐
Personeel/Organisatie	☑	Deregulering	☐	Structuurvisie	☐
Juridisch	☑	Majeure risico's	☐		
Beleid	☑	Beheer	☑		

Verzelfstandiging Haven Oudeschild

Samenvatting

Het college stelt de raad voor om kennis te nemen van het advies van de kwartiermaker over de juridische en contractuele basis, en besluit over te gaan tot verzelfstandiging van de haven. Dat betekent dat er een havenbedrijf wordt opgericht en de invulling en de financiële consequenties daarvan worden uitgewerkt.

Gemeente enig aandeelhouder
De gemeente Texel wordt enig aandeelhouder van de BV Haven Oudeschild. Deze BV bezit alle gronden met bijbehorende weg- en haveninfra. Beheer en onderhoud zijn de verantwoordelijkheid van de Haven Oudeschild. Zij bepaalt ook de tarieven in de haven voor ligplaatsen, overslag van goederen en erfpacht van gronden. Jaarlijks dient er een goed te keuren begroting voorgelegd te worden en en dient een Financieel Meerjaren Plan voor een periode van 5 jaar geactualiseerd te worden. Havenpersoneel wordt gedetacheerd via de gemeente Texel.

Uitwerking tot het oprichten van de BV (het havenbedrijf)
De eerste stap wordt het verder uitwerken van de statuten en de aandeelhoudersstrategie voor de BV en het precies vastleggen van de financiële gevolgen. De resultaten van deze uitwerking worden meegenomen in de finale besluitvorming over de statuten en de aandeelhoudersstrategie die naar verwachting in het eerste kwartaal van 2026 kan plaatsvinden.

Voor 2026 blijft de haven binnen de huidige begroting functioneren. De verwachting is dat door de verzelfstandiging van de exploitatie vanaf 2027 een slagvaardig havenbedrijf ontstaat en het tekort op de haven, en daarmee de financiële bijdrage van de gemeente, geleidelijk zal dalen.

Verzelfstandiging Haven Oudeschild

Argumenten tot advies

In bijgaand advies wordt het besluit om een havenbedrijf op te richten toegelicht. Het advies is opgesteld door de kwartiermaker die naar aanleiding van het raadsbesluit van juli 2024 is aangesteld. Deze kwartiermaker is aangedragen door de werkgroep Ontwikkeling Haven Oudeschild (die het besluit van juli 2024 heeft voorbereid) en heeft brede ervaring in de vervoerssector en in havenbedrijven rondom de Waddenzee. Op dit moment bekleed de kwartiermaker onder andere de functie van de directeur voor de haven van Lauwersoog.

Meegegeven kaders

Vanuit het voorgaande besluit zijn randvoorwaarden voor het advies inzake verzelfstandiging meegegeven, die hieronder puntsgewijs worden toegelicht.

- B&W en Raad behouden invloed op de hoofdlijnen van het beleid van het havenbedrijf via een in te stellen Raad van Commissarissen, een vierjaarlijks bedrijfsplan en de financiële verantwoording;

In bijgaand advies wordt een BV voorgesteld met als enig aandeelhouder de gemeente Texel. Via het aandeelhouderschap houden college en raad grip op het strategisch handelen van het havenbedrijf (met name middels de aandeelhoudersstrategie en het Financieel Meerjaren Plan).

- De Werkgroep adviseert 100% aandeelhouderschap; Arcadis houdt de mogelijkheid open dat andere publieke partners aansluiten. Werk voor- en nadelen hiervan uit, en adviseer in relatie tot zeggenschap, risico en financiering;

In bijgaand advies wordt een BV voorgesteld met als enig aandeelhouder de gemeente Texel. Gezien de omvang van de haven van Oudeschild sluit dit het beste aan bij de praktijk zoals die ook in het advies wordt beschreven bij vergelijkbare havens. Bij toekomstige ontwikkeling blijft de mogelijkheid bestaan om aandeelhouders toe te voegen.

- Het havenbedrijf voert een zelfstandige havenexploitatie die op termijn toewerkt naar een substantiële verlaging van de gemeentelijke bijdrage;

Vanuit de bestaande situatie wordt toegewerkt naar het in het advies geschetste model. Door extra inzet en grotere slagkracht wordt het verbeteren van de exploitatie en daarmee verlagen van het tekort haalbaar.

- Maak inzichtelijk onder welke condities publieke taken voortvloeiend uit regelgeving kunnen worden ondergebracht bij het havenbedrijf, en welke taken bij de gemeente q.q. belegd dienen te blijven;

Haven gerelateerde functies en bevoegdheden worden zoveel mogelijk naar het op te richten havenbedrijf overgedragen. Toezicht en handhaving vanuit de publiekrechtelijke taken, maar ook het innen van parkeergelden behorende bij het Texel vignet blijven bij de gemeente. Bij het oprichten van het havenbedrijf zal de scheiding van deze taken concreet zijn uitgewerkt en in de finale besluitvorming meegenomen worden.

- Maak het onderscheid tussen de exploitatie van het havenbedrijf zelf, en de uitgaven voor het algemeen belang (zoals wegen, parkeren, baggeren havenmond) inzichtelijk, inclusief voorbereiding van SLA’s als dergelijke taken van algemeen belang bij het havenbedrijf zouden worden ondergebracht;

In het advies wordt hier een aanzet voor gemaakt, waarbij geadviseerd wordt om het eigendom van alle assets over te dragen. Wat betekent dat verhuur van gronden (erfpacht), maar ook het groot onderhoud aan de haven onderdeel uitmaakt van de exploitatie van het havenbedrijf. E.e.a. wordt bij overdracht exact vastgelegd.

- Ontwerp een structuur waarbij zowel de havengebruikers als betrokkenen uit het dorp Oudeschild op hoofdlijnen door het havenbedrijf geïnformeerd worden en input kunnen geven met betrekking tot het reilen en zeilen van het havenbedrijf;

In het proces tot verzelfstandiging is de werkgroep Ontwikkeling Haven Oudeschild het eerste aanspreekpunt. Na de finale besluitvorming over de verzelfstandiging kan de aan te stellen directeur hier verder invulling aan geven. Hiervoor zal in de selectie van de directeur ook nadrukkelijk aandacht zijn.

Nota verbonden partijen
Conform de nota uit 2023 kiest de gemeente alleen voor het oprichten van een privaatrechtelijke rechtspersoon als dit het publieke belang voor de gemeente dient. Volgens de in de nota opgenomen beslisboom is het zelf uitvoeren van de taken van een havenbedrijf een optie (feitelijk de huidige situatie), maar is het ook een optie om deze taken bij een privaatrechtelijk orgaan te beleggen. Zowel het advies van de werkgroep als de kwartiermaker beargumenteert dat het publieke belang met de oprichting van een BV het beste wordt gediend.

Vervolgstappen
Op basis van bijgaand advies zal er verder worden gewerkt aan de oprichting van een havenbedrijf met inbegrip van de hieraan gerelateerde fiscale, juridische en financiële consequenties. In het eerste kwartaal van 2026 worden de resultaten van de uitwerking ten behoeve van het finale besluit tot oprichting aan u worden voorgelegd.

Het ligt voor de hand dat de Algemene Vergadering van Aandeelhouders bestaat uit twee wethouders (portefeuilles Economie/Toerisme en Financiën). De invulling van de Raad van Commissarissen zal nog enige aandacht vragen, maar het advies van de werkgroep Ontwikkeling Haven Oudeschild zal daarin worden gevolgd:
• commissaris vanuit de gemeente, bij voorkeur met sterke binding met Oudeschild
• commissaris met grote affiniteit met het werkveld
• commissaris met financiële achtergrond

Aandeelhoudersstrategie
De aandeelhoudersstrategie die wij aan het havenbedrijf meegeven, bestaat uit de volgende punten:

- Het realiseren van een economisch levensvatbare mix aan werkhaven en recreatiehaven, zodat de haven reuring blijft geven in het dorp en een toeristische trekpleister blijft.
- Op basis van een flexibele marktgerichte houding op tijd in spelen op kansen, zodat het havenbedrijf een zelfstandig exploitatie kan blijven voeren, waarbij wordt toegewerkt naar een substantiële verlaging van de gemeentelijke bijdrage.
- Verduurzamen van de haven, waarbij zoveel mogelijk walstroom op hernieuwbare energie wordt toegepast, en op een innovatieve wijze wordt gezocht naar beperking van de uitstoot van schadelijke stoffen.
- Verder uitwerken en gebruik maken van de kansen die liggen in regionale samenwerking.

Deze aandeelhoudersstrategie is de in de motie van 10 juli 2024 beoogde “Kaderstellende Raadsopdracht”, welke vertaald zal worden in het Financiële Meerjarenplan.

Alternatieven

In meerdere adviezen sinds 2015 wordt voorgesteld en is al eerder door de Raad besloten dat toegewerkt zal worden naar verzelfstandiging. Nu is dat daadwerkelijk opgepakt. Een alternatief is om de huidige stand van zaken te continueren. De haven wordt onderhouden en geëxploiteerd door de gemeentelijke organisatie. Zie de beschrijving van de nadelen hiervan in bijgaand advies.

De haven qua onderhoud en beheer bij de gemeente houden, en alleen de exploitatie uitbesteden (model Sporthal). In bijgaand advies wordt uitgelegd dat dit een minder slagvaardig havenbedrijf oplevert, dat in zekere zin belemmerd wordt in economische slagkracht.

Consequenties van het advies

- **Financieel**
  Voor het jaar 2026 blijft de begroting voor de haven als onderdeel van de programmabegroting ongewijzigd. In de reguliere P&C-cyclus wordt gerapporteerd over de financiële ontvlechting en in de besluitvorming meegenomen.

  In de programmabegroting 2026 wordt 90.000 incidenteel opgenomen voor extra personeelskosten. Deze zijn nodig om een beoogd directeur aan te nemen die het havenbedrijf verder vorm geeft.

- **Personele/Organisatorische consequenties**
  In het advies wordt voorgesteld om de havenmeesters die nu functioneren binnen de gemeentelijke organisatie niet over te laten gaan naar de nieuwe BV, maar ze te detacheren. Daarmee blijft hun rechtspositie behouden, en loopt alleen de aansturing via het nieuwe havenbedrijf.

  Op korte termijn moet er expertise worden geworven ten behoeve van de oprichting van de BV.

- **Juridische consequenties**
  Oprichten van een Havenbedrijf BV, en overdragen van assets en middelen aan die BV.

- **Beleidsmatige consequenties**
  Door verzelfstandiging van de haven wordt beoogd om de haven te revitaliseren, zodat deze een toeristische trekpleister blijft, en gezond onderdeel van de Texelse economie.

- **Beheer**
  De beheertaak van de haven wordt grotendeels overgedragen aan de nieuwe BV, maar in eerste instantie zal het advies en begeleiding van deze beheertaken nog vanuit de gemeentelijke organisatie worden gedaan.

Aanleiding / Voorgeschiedenis / Eerdere besluiten

Overdracht haven 2008
Raadsbesluit juli 2024 “Ontwikkeling Haven Oudeschild: een slagvaardig en marktconform Havenbedrijf”

Gemeente Texel

(Concept / Voorgenomen)

Raadsbesluit

Zaaknummer 3454114

Verzelfstandiging Haven Oudeschild

Doelenboom

Programma

2	Goede bereikbaarheid
2.4	Economische havens en waterwegen

De raad van de gemeente Texel:

gelezen het advies van burgemeester en wethouders;

gehoord de raadscommissie;

Overwegende

- Het advies van de Werkgroep Ontwikkeling Haven Oudeschild.

Besluit

1. Kennis te nemen van het advies van de kwartiermaker;
2. In te stemmen met voorgestelde verzelfstandiging van de haven van Oudeschild tot het oprichten van een BV conform de uitgangspunten op pagina 10 van het bijgaande advies;
3. Voor de uitwerking tot het oprichten van de BV:
   a. Het restant van het budget voor de kwartiermaker te benutten,
   b. € 90.000,= op te nemen in de ontwerp-programmabegroting 2026;
4. Als ontwerp aandeelhoudersstrategie voor de op te richten BV mee te geven:
   a. Het realiseren van een economisch levensvatbare mix aan werkhaven en recreatiehaven,
   b. Toewerken naar een substantiële verlaging van de gemeentelijke bijdrage,
   c. Verduurzamen van de haven,
   d. Kansen van regionale samenwerking benutten;
5. De begroting van de haven voor het jaar 2026 in de huidige vorm te handhaven;

Vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 09-07-2025,

De griffier, De voorzitter,

Bijlagen

1. Advies kwartiermaker
2. Luchtfoto met kadastrale grenzen Haven Oudeschild

Haven Oudeschild

Conclusies verzelfstandiging

1 Een verzelfstandigde haven biedt de mogelijkheid om meer adequaat de markt te stimuleren, kansen te benutten en kosten te besparen. Gemeentelijke organisaties opereren als beheerder en niet als ontwikkelaar.

2 Een verzelfstandigde haven kan in de uiteindelijke vorm tegen lagere of gelijkwaardige personeelskosten goed worden geleid.

3 Het havenbedrijf kan een zelfstandige havenexploitatie voeren, welke op termijn toewerkt naar een substantiële verlaging van de gemeentelijke bijdrage.

4 Door 100% aandeelhouderschap, door middel van goedgekeurde begrotingen, statuten, besluiten en dergelijke houdt de gemeente Texel en haar gemeenteraad volledige controle en zeggenschap.

5 Goed bestuur is van groter belang voor een succesvolle verzelfstandiging dan de rechtsvorm zelf.

1 Inleiding

De gemeente Texel streeft optimalisering van de haven na, binnen de mogelijkheden en wenst in navolging van vele gemeentes de haven van Oudeschild te verzelfstandigen.

Gemeentes worstelen meer en meer met het eigendom van dergelijke havens. Zo heeft de gemeente Den Oever geconstateerd dat in de begroting over 2021 tegenover de bruto omzet van de haven van minder dan € 240.000 alleen al meer dan € 665.000 aan personeelskosten staat. Dan moet de haven ook nog worden gebaggerd, onderhouden en dergelijke. Enkele Zeeuwse gemeentes hebben het afgelopen jaar de tarieven voor de gebruikers (met name visserij) verhoogd met 103 tot 257 procent, vanuit de gedachte dat een vergoeding moet worden betaald welke meer in overeenstemming is met de kostprijs.

Primaire doelstelling van het oprichten van een vennootschap moet zijn dat deze economisch levensvatbaar is. Dit is in strijd met de kostprijs van de haven van Oudeschild, welke de bruto omzet fors overstijgt. Het (weerstands-) vermogen van havens met een dergelijke omvang, wordt door de Europese Commissie als volgt gezien:

“De Europese Commissie erkent dat haveninfrastructuurprojecten aanzienlijke kapitaalinvesteringen vereisen en slechts op de lange termijn kunnen worden terugverdiend. Bovendien is de Commissie van oordeel dat de economische levensvatbaarheid van dergelijke projecten normaal gesproken niet zonder publieke financiering kan worden gewaarborgd. Dit beeld wordt bevestigd door de studie van het Directoraat-Generaal over het interne beleid van de Unie18 ten aanzien van staatssteun aan EU-havens. Hieruit blijkt dat het in ieder geval tot 2011 gebruikelijk was om in de EU de infrastructuur van zeehavens met publieke middelen te financieren”.

Dat de Europese Commissie dit in het verleden zo heeft beoordeeld, betekent niet dat steun bij voorbaat wordt goedgekeurd. Ook zijn er geoorloofde steunmaatregelen, maar bijvoorbeeld met een maximale looptijd van 10 jaar (visserij- en aquacultuursector). De Europese Commissie heeft ruim voor de vrije val van de visserij al geoordeeld dat kleinere (visserij)havens in principe dus niet levensvatbaar zijn. De kosten van beheer en onderhoud kunnen niet of nauwelijks worden opgebracht vanuit de exploitatie van deze kleinere havens. In die zin zijn kleinere havens te vergelijken met publieke infrastructuur, waarbij een overheid een riool of weg aanlegt, zonder zich de vraag te stellen of de gemaakte kosten worden terugbetaald vanuit een vergoeding door de gebruikers.

Duidelijk is dat Haven Oudeschild een publiek belang dient en ook als zodanig moet worden gezien. Zonder steun van publieke partijen, kan Haven Oudeschild niet bestaan, als zelfstandige vennootschap. Zaak is om het privaat belang van de verzelfstandigde haven, haar gebruikers en omgeving te verbeteren.

Verzelfstandiging is een middel om een onafhankelijk, slagvaardig en marktconform havenbedrijf te worden. De gemeente Texel heeft de mogelijkheden tot verzelfstandiging vaker onderzocht. Uit het rapport van Decisio B.V. uit 2015 https://texel.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Document/d32c0fe1-cfe9-4816-b857-ae6fc36fc2cf?documentId=53b46f41-b3ec-4f93-9f84-f3986da15c56&agendaItemId=01c0aaa9-7afd-4340-bebb-20d7dd9fe701 is veel informatie nog steeds actueel en staat de gemeenteraad voor dezelfde keuze: hoe nu verder met de haven van Oudeschild?

Aangezien er al meerdere rapporten zijn verschenen over de toekomst en rechtsvorm van de haven van Oudeschild, hebben kwartiermakers er voor gekozen niet een herhaling van mogelijke stappen te beschrijven, maar de hoofdlijnen te duiden. Hiermee heeft de gemeenteraad duidelijkheid waarover wordt besloten.

Door de opdracht op deze manier te behandelen en het niet opsommen van eerder gemaakte aannames uit voorgaande rapporten is ook tot nu toe slechts de helft van het beschikbare budget gebruikt. Mogelijk kan na besluitvorming in de gemeenteraad het resterend budget zinvol worden aangewend voor verdere stappen.

Er is ook gekozen om bijvoorbeeld niet het hele formele juridische proces van verzelfstandiging uit te werken, omdat het minder zinvol is om kosten te maken voor een verzelfstandiging, zonder dat zeker is dat tot verzelfstandiging wordt besloten. Kwartiermakers hebben ervaring met het verzelfstandigen. Het formeel juridische proces wordt door regelgeving en het innemen van standpunten doorlopen, maar is geen struikelblok.

De verwevenheid van de delen/onderwerpen, maakt dat sommige noemers (bijvoorbeeld onderhoud) in meerdere paragrafen terugkomt. Een voorafgaande beleidskeuze van de gemeente Texel op een deelgebied werkt ook door in andere deelgebieden. In het rapport wordt geen concrete invulling van (nieuwe) activiteiten gegeven.

2 Achtergrond opdracht tot verzelfstandiging Haven Oudeschild

De haven van Oudeschild kent een structureel exploitatietekort, een flinke onderhoudsopgave en commerciële kansen zijn door de jaren heen onvoldoende uitgewerkt. Door het grotendeels verdwijnen van de visserij is de (toeristische) aantrekkelijkheid verder onder druk komen te staan en neemt de behoefte aan andere invullingen, die bijdragen aan een economisch gezonde haven, met oog voor duurzaamheid en maatschappelijke betrokkenheid, toe.

Het college heeft aan de gemeenteraad voorgesteld een kwartiermaker aan te stellen voor de juridische, contractuele en financiële uitwerking, welke nodig is om te komen tot de oprichting van een zelfstandig havenbedrijf voor de haven van Oudeschild.

In het CollegeUitvoeringsProgramma is het uitgangspunt voor de exploitatie van de haven:

- exploitatietekort structureel naar beneden te brengen
- investeren in onderhoud en vervanging
- waarborgen kwaliteit (reuring, visserij gerelateerd, verbonden met het dorp)

Op ambtelijk niveau is ook onderstaande gevraagd:

- een voorstel te maken voor de organisatievorm van een verzelfstandigde exploitatie voor de gemeentelijke haven van Oudeschild. Dit vooral ook spiegelen aan ervaringen bij andere havens, wat werkt en wat niet
- het voorstel dient gemaakt te worden in overleg met stakeholders (voornamelijk de gebruikers) en bij voorkeur door hen gedragen worden. Het overleg met stakeholders zal waarschijnlijk het meeste tijd kosten. Eerst een goede stakeholder analyse opstellen in overleg met Gemeentewerken en de werkgroep
- de voorgestelde organisatievorm moet het mogelijk maken om een ontwikkeling in gang te zetten, waarbij het gebruik en de exploitatie van de haven wordt verbeterd. Op basis van het mogelijk toekomstperspectief en de organisatievorm wordt een profielschets voor een te werven directeur opgesteld. Ook hier weer spiegelen aan ervaringen bij andere havens

In de gemeenteraad is ook het volgende besproken:

- kaderstellende opdracht
- geen concrete invulling
- Raad in positie brengen

In de formele opdracht zijn richtlijnen aangegeven, die in dit stadium niet, of niet zinvol, kunnen worden uitgevoerd. Een beslissing van de gemeente op een onderdeel, werkt door in veel deelgebieden. Het is niet zinvol om een vergaande uitwerking te schrijven over de kostenverdeling van het vervangingsonderhoud en de effecten daarvan op vele deelgebieden, wanneer het standpunt van de gemeente niet is bepaald. In de gemeenteraad is ook opgemerkt dat de kwartiermaker vrij van voorafgaande instructies zou moeten kunnen handelen.

3 Verzelfstandiging

Vele havens zijn inmiddels verzelfstandigd. Het doel van deze verzelfstandigingen ligt vaak in meer ondernemerschap creëren en het afdekken van risico's. Vaak genoemde criteria zijn:

- voldoen aan vraag vanuit het bedrijfsleven
- beperken van financiële risico's
- transitie van een primair beheergerichte organisatie tot een meer marktgericht en regisserend bedrijf
- een meer transparante, professionele en slagvaardiger bestuursstructuur creëren
- meer klantgericht en slagvaardig kunnen optreden
- scheiding van verantwoordelijkheden over de bestuursorganen van de organisatie
- beter financieel beheer
- professionalisering in aansturing en toezicht
- ontvlechten van het gemeentelijk beheer van de haven en het meer marktconform en vooral ook besluitvaardiger inspelen op sterk wijzigende marktomstandigheden
- verzelfstandiging vereenvoudigt de (commerciële) samenwerking met het bedrijfsleven en andere havens, waardoor het havenbedrijf ondernemender kan acteren.

Valkuilen verzelfstandiging havens

Een verzelfstandigde haven schept de mogelijkheden om bovenstaande criteria te stimuleren, te verbeteren en te bewerkstelligen, maar biedt geen garanties. Het is het kader waar vanuit gewerkt kan worden aan de gewenste doelen. Valkuilen zijn:

- niet de juiste mensen op de juiste plaats
- te weinig of te veel betrokkenheid van gemeentelijke organen
- onduidelijke of niet met de werkelijkheid overeenkomende (financiële) afspraken
- verlies van toegevoegde waarde/kennis
- randvoorwaarden verzelfstandiging
- rolvastheid bij de nieuwe taakverdeling

Een management zonder ervaring zal geld kosten. De nieuwe bestuurder moet extra omzet creëren en minder kosten maken, maar moet vooral kansen zien en het vertrouwen van de ondernemers in de haven winnen. Een aandeelhouder, een commissaris moet de "juiste pet" op hebben bij het invullen van zijn of haar rol. De juiste mensen op de juiste plaats oftewel ervaring, kennis en kunde, gedrag, is voor het bereiken van de gestelde doelen van groter belang dan de formele verzelfstandiging zelf.

Er zijn voorbeelden te over, waarbij gemeentes of gemeenteraden de verzelfstandigde organisatie geheel los laten of juist beklemmend vast houden. Een wethouder die in zijn vorige rol beslissingen haast zelfstandig kon nemen, welke bevoegdheid na de verzelfstandiging niet langer van toepassing was, maar toch toezeggingen blijft doen op basis van de eerdere rechtsvorm.

In de huidige gemeentelijke organisatie is bijvoorbeeld de kennis inzake onderhoud goed gewaarborgd. Beleidsmatig kan hier door de nieuwe directie wel aan worden gesleuteld, bijvoorbeeld op het gebied van fasering of noodzaak, maar de inhoudelijke kennis is binnen de organisatie aanwezig. Koester en bewaar wat goed is.

Een andere verzelfstandigde haven, waarvan het jaarlijks exploitatietekort eerder langdurig werd gedekt vanuit de “bruidsschat” voor achterstallig en toekomstig onderhoud, werd opgezadeld met een jaarlijkse dividenduitkering richting € ¾ miljoen aan de aandeelhouder (een gemeente). Dit geeft weer forse problemen bij tegenvallende financiële resultaten. Een dergelijke financiële afspraak komt niet overeen met de werkelijkheid van langdurig structureel verliesgevend.

Grootste valkuil in het traject is misschien wel dat niet iedere politieke partij en betrokkene voldoende beseft dat de gemeente en de gemeenteraad in feite geen zeggenschap verliest. Vaak is er een onbewust onderbuikgevoel van “geen controle, bevoegdheid, inspraak” en dergelijke bij verzelfstandiging, maar het tegendeel is waar. De governance structuur geeft juist heel duidelijk weer, wie waarvoor verantwoordelijk is, middels de statuten en gedrag. Situaties waarin de wethouder recreatie goedkeuring en uitvoering geeft aan een plan, waar later de wethouder milieu of economie ernstig op tegen was, komen vaker voor. In een verzelfstandigde haven, geven de statuten duidelijk weer welk orgaan akkoord moet geven. In een verzelfstandigde haven heeft de Raad van Commissarissen goedkeuring gegeven aan een activiteit en stelt de Algemene Vergadering van Aandeelhouders, waar bij voorkeur de wethouder recreatie en de wethouder economie in zitten, gezamenlijk de activiteit wel of niet vast.

De gemeenteraad is het hoogste bestuursorgaan in de gemeente. De gemeenteraad geeft aan wat er in een gemeente moet gebeuren en ziet toe op het werk van de burgemeester en wethouders. Gebruikelijk is dat de Algemene Vergadering van Aandeelhouders bestaat uit wethouders. Ook in de verzelfstandigde haven behoudt de gemeenteraad haar taak en positie ten opzichte van burgemeester en wethouders. De invloed van de gemeenteraad wordt vooral door het inrichten van de statuten en begroting bepaald. In de statuten kan worden opgenomen dat de Algemene Vergadering van Aandeelhouders goedkeuring moet geven voor het verkrijgen, vervreemden of bezwaren van registergoederen (kortom: zonder goedkeuring kan er geen vastgoed worden gekocht, verkocht, in erfpacht uitgegeven), het aannemen of ontslaan van personeel, het aangaan van leningen, het wijzigen van functies (parkeerterrein wijzigen in een opslagterrein), de overdracht van een gedeelte of het hele bedrijf, de maximale benoemingstermijn van commissarissen enzovoorts.

In de door de gemeenteraad goed te keuren, dan wel vast te stellen begroting worden bijvoorbeeld investeringen, onderhoudswerkzaamheden en dergelijke voorgelegd. De nieuwe directeur krijgt een mandaat van bijvoorbeeld uitgaven tussen € 25.000 en € 50.000 ter goedkeuring voorleggen aan de Raad van Commissarissen en boven € 50.000 vaststelling door de Algemene Vergadering van Aandeelhouders.

4 Modellen van verzelfstandiging

In de verkenning van de door andere havens gekozen organisatiemodellen is vooral gekeken naar eigendom van publieke infra & grond, aandeelhoudersstructuren en afspraken rond dividenduitkeringen. Alle vier grotere Waddenzeehavens zijn bestudeerd. Kort samengevat is er het volgende beeld:

Model Groningen Seaports (GSP) NV:

- GSP kent drie aandeelhouders: Provincie Groningen (60%) en de twee gemeenten Het Hogeland en Eemsmond naar rato van het aantal inwoners (40%)
- GSP is een overheids-NV met een Gemeenschappelijke Regeling, die er voor zorgt dat het eigendom van de grond ten alle tijden bij de aandeelhouders blijft
- de weginfra & het openbaar parkeren: onderhoud door haven, verkeersverordeningen – en toezicht door gemeente Het Hogeland
- de gronden in en het wateroppervlak van de haven zijn eigendom van de NV
- de gronden worden in principe in erfpacht uitgegeven. Bij hoge uitzondering, er moet sprake zijn van een zwaarwegend strategisch belang om het betrokken bedrijf te acquireren, wordt er grond verkocht
- er is een aandeelhoudersstrategie
- GSP NV mag bedrijfswinst investeren, mits de plannen de aandeelhouders overtuigen

Model Haven Lauwersoog (EHL):

- de Exploitatiemaatschappij Haven Lauwersoog BV heeft drie aandeelhouders: de gemeenten Noardeast Fryslân en Het Hogeland ieder 45 % en de Visafslag Lauwersoog BV (als private partij) 10%
- EHL bezit de gronden en het wateroppervlak, met de daarin gelegen haveninfrastructuur zoals drijvende steigers. Ook de ‘schermdijk’ is in het bezit van EHL
- weginfra: een zakelijk recht van EHL op openbare wegen zorgt er voor dat het onderhoud ervan door de gemeente Het Hogeland gebeurt. Verkeersverordeningen en -toezicht (door politie e.a.) wordt eveneens door de gemeente het Hogeland uitgeoefend
- parkeergronden: eigendom deels van EHL BV, deels van de gemeente
- de gronden worden in principe in erfpacht uitgegeven. Alleen om strategisch dwingende redenen wordt er grond verkocht
- er is geen aandeelhoudersstrategie
- EHL mag gemaakte winst investeren, mits plannen de aandeelhouders overtuigen

Model NV Port of Harlingen (PoH):

- PoH heeft één aandeelhouder: de gemeente Harlingen
- PoH is een haven met relatief veel aan bedrijven verkocht terrein; een kleiner deel van de grond is in eigendom van PoH en een deel van de grond is nog van de gemeente Harlingen, die het in erfpacht heeft uitgegeven aan NV PoH. De NV PoH geeft de grond dan weer uit in ondererfpacht aan de bedrijven
- er is met de aandeelhouder een Service Level Agreement (SLA) overeengekomen over het beheer en onderhoud van de Willemshaven en de stadssingels. Die behoren niet tot het 'havengebied'
- het onderhoud van de weginfra en het openbaar parkeren: onderhoud door gemeente Harlingen en de verkeersverordeningen alsmede -toezicht idem
- er is geen aandeelhoudersstrategie.
- in het Raadsbesluit waarin de vorming van de NV Port of Harlingen is voorgesteld (in 2017), zijn vooraf vastgelegde afdrachten in de vorm van een 'jaarlijks dividend' opgenomen en geaccordeerd. Die dividendafdrachten zijn als inkomsten ingeboekt in de gemeentelijke meerjarenbegroting

Model NV Port of Den Helder:

- Port of Den Helder heeft één aandeelhouder: de gemeente Den Helder en is een NV sinds 2013
- de haven kent een bijzondere samenwerkingsovereenkomst met Defensie via het Rijksvastgoedbedrijf in verband met de vestiging van de Nederlandse Marine
- de gronden: het economisch eigendom ligt bij de haven, het juridisch eigendom bij aandeelhouder, de gemeente Den Helder
- voor de 'binnenhaven Hollands Kroon' (16 ha.) ligt het juridisch én economisch eigendom bij de haven
- gronden worden in principe in erfpacht uitgegeven en alleen indien er sprake is van een groot strategisch belang verkocht
- het onderhoud van de weginfra en het openbaar parkeren gebeurt door de gemeente Den Helder, net als besluiten over verkeersverordeningen en het toezicht daarop
- er is aan aandeelhoudersstrategie

5 Het Model Haven Oudeschild, Texel

De wijze waarop de verzelfstandigingen hebben plaatsgevonden is onder andere bepaald door de omvang van de havens en de risico's. In het geval van Groningen Seaports was voor 60% aandeelhouder Provincie Groningen het risico van een (chemische) ramp en het risico van het aangaan van leningen de reden om te verzelfstandigen. Tientallen miljoenen vreemd vermogen werden aangetrokken om upfront-investeringen (bijvoorbeeld kades aanleggen waar nog geen klanten, dus rendement, voor waren) te kunnen doen. Met de verzelfstandiging van het havenbedrijf Groningen Seaports werd de N.V. opgericht, een nieuwe entiteit. De N.V. kwam daarmee onder de gemeenschappelijke regeling (GR) te staan, met de GR als enig aandeelhouder. De samenstelling van het bestuur van de GR bleef ongewijzigd: de GR wordt gevormd door de raden, Staten en colleges van de provincie Groningen, de gemeente Eemsdelta en de gemeente Het Hogeland. Vertegenwoordigers van de provincie en de twee gemeenten zitten in het DB en AB van de GR. De bedrijfsmatige activiteiten inclusief het economisch eigendom van de haventerreinen werden bij de verzelfstandiging overgeheveld van de GR naar de N.V.. Het juridische eigendom van de haventerreinen bleef bij de GR.

Voor het verzelfstandigingsmodel van Haven Oudeschild komt de haven het meest overeen met Haven Lauwersoog. Port of Den Helder en Port of Harlingen hebben een commerciële omzet van ongeveer € 4 miljoen (exclusief bijdrages van de gemeentes), Groningen Seaports € 46 miljoen en Haven Lauwersoog structureel boven € 1 miljoen. De commerciële omzet van Haven Lauwersoog is in iets meer dan 10 jaar bijna verdubbeld door in te spelen op de marktvraag en van daaruit nieuwe verdienmodellen op te zetten. Marktomstandigheden, zoals afname van de visserij, zijn externe factoren, waar weinig tot geen invloed op is, maar dat biedt ook weer kansen voor alternatieve aanwendingen. Een haven is faciliterend, ondernemers moeten het uiteindelijk doen, maar luisteren naar de marktvraag en hierop inspringen, vertrouwen opbouwen, is de weg naar meer reuring en betere resultaten. Qua risicoprofiel voor de aandeelhouders komt Haven Oudeschild ook het meest overeen met Haven Lauwersoog.

Van belang is ook dat Groningen Seaports, Port of Den Helder, Port of Harlingen en Haven Lauwersoog allemaal de potentie hebben om zonder overheidssteun, op basis van continuïteit te kunnen opereren, met andere woorden: zelfstandig financieel gezond kunnen zijn.

Gezien de commerciële omzet van Haven Oudeschild is dit voor de verzelfstandigde haven niet het geval. Zowel de onderhoudskosten, als de personeelskosten zijn hoger dan de commerciële omzet (exclusief de invloed van de asielzoekersboot).

Kwartiermakers adviseren derhalve als rechtsvorm voor de verzelfstandigde haven een Besloten Vennootschap. Zwaardere modellen, met meer organisatiestructuren passen niet bij de aard en omvang van Haven Oudeschild. Waar de haven faciliteiten biedt voor haar klanten, kan de verzelfstandigingsvorm gezien worden als benodigde faciliteit, mogelijkheden en voorwaarden scheppend model om toegevoegde waarde te creëren, de haven te ontwikkelen. Van veel groter belang dan de rechtsvorm, is hoe dit wordt ingevuld.

Wanneer we naar de andere Waddenzeehavens en hun bestuursstructuren kijken, is de volgende overweging van groot belang: de te kiezen bestuursstructuur moet er voor zorgen dat de toekomstige directie maximale invloed heeft op kosten en opbrengsten (commercie), met als deeldoel het jaarlijks tekort terug te dringen. Dit is immers expliciet als deel van de aandeelhoudersstrategie meegegeven aan de kwartiermakers. De governance voor Haven Oudeschild kan dan, kort samengevat, het beste als volgt worden ingericht:

- Haven Oudeschild wordt een BV met als enig aandeelhouder de gemeente Texel. Grotere havens worden vaak een NV en kleinere een BV. Het grootste verschil tussen de BV en de NV heeft te maken met de aandelen. Beide rechtsvormen werken namelijk met aandelen, alleen zijn deze bij de NV vrij overdraagbaar, bijvoorbeeld op de beurs. Dit staat in contrast met een BV, waarbij de aandelen ingeschreven staan onder de naam van de aandeelhouder. Er zit een blokkeringsregeling op, wat bijvoorbeeld kan inhouden dat de aandelen die overgedragen moeten worden, eerst aangeboden moeten worden aan de andere aandeelhouders. De overdracht van de aandelen van een BV gaat altijd via de notaris.
- Haven Oudeschild bezit alle gronden met bijbehorende weg- en haveninfra en de waterbodem. Juridisch dat dan zo inrichten dat de gronden bij een eventueel faillissement van de haven naar de aandeelhouder (gemeente Texel) gaan
- beheer – en onderhoudskosten van de haven zijn de verantwoordelijkheid van Haven Oudeschild. De afkoopsom van Rijkswaterstaat voor grootonderhoud van de haven en de gemeentelijke reserveringen daarvoor krijgt de BV mee bij oprichting
- Haven Oudeschild bepaalt de tarieven in de haven voor ligplaatsen, overslag goederen en erfpacht gronden. De opbrengsten komen als inkomsten in de boeken van Haven Oudeschild. Omdat voor parkeren gewerkt wordt met het zgn. 'Texel vignet' is het operationeel handig om die opbrengsten bij de gemeente Texel te laten
- verkeersverordeningen en het toezicht daarop blijven de verantwoordelijkheid van de gemeente Texel
- gronden worden alleen in erfpacht uit gegeven door Haven Oudeschild
- de gemeente Texel blijft als aandeelhouder verantwoordelijk voor een taakstellend exploitatietekort. Dat loopt via de jaarlijks goed te keuren begroting. Die begroting sluit aan bij een jaarlijks te updaten Financieel Meerjaren Plan (FMP) voor een periode van 5 jaar, zodat de aandeelhouder goed zicht heeft op het financiële perspectief van de onderneming
- in verband met de geringe omvang van de haven is het niet aan te bevelen om de mensen in dienst te nemen onder een eigen CAO. Beter kan gekozen worden voor het detacheren van het havenpersoneel vanuit de gemeente Texel
- inzake personeel hebben Den Helder en Den Oever in- en uitlenen van elkaars personeel geopperd. Daar is in gesprekken expliciet op gehint. Port of Harlingen gaf echter aan dat Waddenzeehavens op dezelfde momenten pieken en dalen ervaren, waardoor vraag en behoefte naar havenmeesters lastig te combineren zijn.

Qua governance structuur kan dan gekozen worden voor een Algemene Vergadering van Aandeelhouders, meestal bestaande uit de wethouders met de meeste raakvlakken in de portefeuille en een Raad van Commissarissen met drie leden. Voor het bestuur wordt een directeur en een algemeen manager aanbevolen, waarbij de directeur met name op beleid, toekomstvisie en relatiemanagement zit en de algemeen manager de vennootschap runt.

6 Taxatie/waardering vennootschap

De afgelopen jaren had de asielzoekersboot een grote invloed op de bruto omzet en bruto kosten, maar werkte dit weinig door in de nettowinst. In de financiële toekomst is op verzoek van de gemeente Texel rekening gehouden met het vertrek van de asielzoekers boot. De enorme stijging van de opbrengsten en kosten in 2023 en 2024 hebben met name te maken met nutsvoorzieningen voor de asielzoekersboot. De gemeenteraad en het college zijn goed op de hoogte van het algemeen beeld van de jaarcijfers van de haven van Oudeschild. In het kort ontstaat onderstaand beeld, voor correcties en zonder in te gaan op de onderliggende posten van aanzienlijke verliezen.

Haven Oudeschild			
	2022	2023	2024
Opbrengsten	355042	659614	698603
Kosten	739546	1051938	972567
Resultaat	-384504	-392324	-273964

In deze cijfers wordt het principe van afschrijven op gedane investeringen gehanteerd. Wanneer je echter het toekomstig onderhoud in een stelsel van voorzieningen opneemt, wordt het financieel resultaat aanzienlijk slechter. Een stelsel van voorzieningen is in principe bedoeld voor “achterstallig onderhoud”, maar geeft veel beter weer voor welke financiële uitdagingen de vennootschap en/of haar aandeelhouder in de toekomst staat. Witteveen & Bos heeft een programma onderhoud + vervanging opgesteld waarin voor € 43 miljoen aan kosten zijn opgenomen in een periode van 50 jaar. Aangezien de meeste investeringen niet pas aan het einde van die 50 jaar zullen moeten worden gedaan zijn forse bedragen eerder nodig. De methodiek is minder van belang, maar van groot belang is wel dat de financiële uitdaging groter is dan blijkt uit deze cijfers.

Wanneer het toekomstig onderhoud wel wordt meegenomen in de jaarcijfers, ontstaat onderstaand beeld. Voor het onderhoudsprogramma is éénmalig de vergoeding van Rijkswaterstaat beschikbaar. Wanneer dat bedrag wordt verminderd op de begroting van Witteveen & Bos, dient er jaarlijks gemiddeld ongeveer € 500.000 aan kosten te worden genomen.

Haven Oudeschild	2022	2023	2024
Opbrengsten	355042	659614	698603
Kosten	739546	1051935	972567
Voorziening	500000	500000	500000
Resultaat	-884504	-892321	-773964

Wanneer de haven verzelfstandigd wordt, moet er een beginbalans worden opgesteld. In de praktijk worden een viertal waarderingscategorieën (bij taxaties) onderscheiden, namelijk

1. waardering op basis van activa;

2. waardering op basis van winst;

3. waardering op basis van geldstromen;

4. waardering op basis van vergelijking [market comparables].

Waardering op basis van activa

De belangrijkste variant in deze categorie is de waardering tegen intrinsieke waarde [eigen vermogen]. Hierbij is de waardering gelijk aan het saldo van bezittingen minus schulden en verplichtingen, waarbij eventueel de bezittingen worden geherwaardeerd naar de actuele waarde. Deze methode is niet geschikt omdat onvoldoende rekening wordt gehouden met toekomstige resultaten en kasstromen. Daarnaast houdt de methode geen rekening met de tijdswaarde van geld. Tenslotte kan worden opgemerkt dat niet alle bezittingen en schulden van een onderneming op de balans zijn opgenomen. Hierbij valt bijvoorbeeld te denken aan kennis, mensen, claims en niet goed afgewaardeerde pensioenen.

Waardering op basis van winst

De rentabiliteitswaarde van een onderneming wordt bepaald door de 'genormaliseerde' winst van een onderneming te vermenigvuldigen met een multiplier. De multiplier kan worden afgeleid van bijvoorbeeld de koers/winst-factor van vergelijkbare ondernemingen of door de reciproque te nemen van de rentabiliteitseis van de verschaffers van het eigen vermogen. Deze methode van waardebepaling komt ten dele tegemoet aan de bezwaren tegen de waardering op basis van activa. Er wordt immers wel rekening gehouden met resultaten echter het verleden wordt doorgetrokken naar de toekomst. Desondanks valt deze methode af omdat dat zij onvoldoende rekening houdt met toekomstige kasstromen en omdat de 'winst' een te beïnvloeden cijfer is.

Waardering op basis van geldstromen

De 'discounted cash flow'-methode [DCF-methode] is de belangrijkste variant uit deze categorie. De DCF-methode relateert 'waarde' aan 'toekomst' en brengt bovendien de elementen geld, tijd en risico tot uitdrukking. Uitgaande van geprognosticeerde resultaten wordt bepaald welke vrije kasstromen ter beschikking komen voor de vermogensverschaffers. Vervolgens worden deze vrije kasstromen gedisconteerd tegen een rendementseis [gemiddelde vermogenskostenvoet]. Hierdoor wordt rekening gehouden met de tijdsvoorkeur van geld en het ondernemingsrisico. De totale contante waarde, na eventuele correctie voor overtollige liquiditeiten en rentedragende schulden [marktwaarde vreemd vermogen], leidt tot waardering van de marktwaarde van het eigen vermogen [de aandelen].

Waardering op basis van vergelijking [market comparables]

Bij deze methode wordt de winst van de onderneming bepaald aan de hand van verhoudingsgetallen van vergelijkbare ondernemingen. De methode impliceert dat de waarde wordt afgeleid uit gerealiseerde prijzen van vergelijkbare verkooptransacties. Een voorbeeld hiervan is de Price/Earnings-ratio voor beursgenoteerde ondernemingen. Feitelijk wordt dus een schatting gemaakt van een te realiseren transactieprijs en kan niet worden gesproken van een waarderingsmethode. Er is immers meer sprake van een taxatie dan van een waardering. Overigens gaat deze methode, in theorie, alleen op wanneer sprake is van identieke ondernemingen, hetgeen praktisch uitgesloten is.

In de praktijk zal iedere waarderingscategorie leiden tot een waardering op basis van liquidatiewaarde. Kortom: de waarde van de vennootschap is negatief. Advies accountant is om de gronden, waar niet op wordt afgeschreven, relatief hoog te waarderen. De opstallen, steigers, damwanden enzovoorts tegen restwaarde (= symbolisch laag bedrag opnemen), zodat deze nauwelijks of niet drukken op het financieel resultaat, middels afschrijvingen.

Dit heeft als gevolg dat de nieuwe vennootschap met € 0 afschrijvingen begint. De waarde van de vennootschap is nihil (of negatief) en we schrijven niet af over € 0. In de jaarrekening 2024 was hiervoor nog € 129.000 opgenomen in de kosten. Pas wanneer er nieuwe investeringen worden gedaan na de verzelfstandiging, moet hierover worden afgeschreven.

Nadeel voor de gemeente Texel kan zijn, dat zij de resterende boekwaarde moet afboeken. Of hier een ontsnappingsclausule voor is (gemeente blijft in de rol van Aandeelhouder 100% eigenaar van de haven) en of dit al dan niet wenselijk wordt geacht, is in dit stadium niet onderzocht.

7 Startbalans vennootschap

De startbalans is bij een waarde van de onderneming van € 0 vereenvoudigd. Aan activa bijvoorbeeld € 1 miljoen aan terreinen (aantal vierkante meter x nader vast te stellen tarief) + gestort vermogen door de aandeelhouder (bijvoorbeeld € 250.000) en aan de passiva kant gestort en opgevraagd kapitaal à € 250.000 en overige schulden à € 1.000.000. Het is raadzaam om na pas na besluitvorming kosten te gaan maken, dus ook pas de accountant daadwerkelijk aan het werk te zetten, nadat er besloten is om te verzelfstandigen.

Indien de gemeente Texel wenst dat de huidige afschrijvingen meegaan naar de nieuwe vennootschap is dit vanzelfsprekend mogelijk. Afschrijvingen raken de liquiditeitspositie van de vennootschap niet (behalve wanneer en winst zou worden gemaakt als gevolg van het dempen van de winst op het gebied van de vennootschapsbelasting), maar hebben wel een forse invloed op de winst- en verliesrekening en de externe beeldvorming. In de externe communicatie wordt namelijk een € 129.000 (saldo afschrijvingen 2024) hoger verlies gecommuniceerd.

8 Aanpak financieel

Na de verzelfstandiging begint het traject pas echt. De verzelfstandiging is een voorwaarde om te kunnen opereren, maar ook niet meer dan een middel om de doelen te realiseren. Vanuit de bestaande operatie, omgevingsveld (ondernemers) en kosten en baten komt een beeld naar voren van de huidige situatie en mogelijke kansen. In feite ga je “ondernemen” in een publieke omgeving met een publiek belang. Om de financiële bijdrage van de gemeente Texel terug te dringen is het zaak om minder kosten te maken en meer omzet te genereren. Enkele voorbeelden zijn:

- nut, noodzaak, fasering en kosten (prijspeil) van het onderhoudsprogramma herwaarderen. Een simpel voorbeeld is dat een overheid bijvoorbeeld iedere steiger baggert, zonder te kijken naar de return on investment. Een kleine verzelfstandigde haven kan een afweging gaan maken of zij rondom een steiger wil baggeren voor € 20.000, terwijl er € 1.500 havengelden van één schip tegenover staan. Dat ene schip kan dan vast ook elders in de haven liggen. Dit is een fictief voorbeeld, maar vergelijkbare gevallen komen vast naar boven. In dat geval heeft de gemeente Texel de beslissingsbevoegdheid om op voorstel van de directie te kiezen voor minder verlies (we gaan die steiger niet baggeren) of het publiek belang dienen (we accepteren een hogere bijdrage van de gemeente, we gaan baggeren)
- alternatief baggeren levert soms besparingen op van 75%
- verkoop nutsvoorzieningen zien als een winstmodel in plaats van faciliteit
- een besparing van € 1.000 lijkt niet substantieel en heeft niet altijd de aandacht, maar wanneer je structureel jaarlijks 25 besparingen van € 1.000 realiseert, wordt het wel van belang. Het belang wordt nog groter wanneer je met die € 25.000 maatregelen neemt/investeert, die weer tot extra omzet en financieel resultaat leiden.
- in de verzelfstandigde vennootschap uiteindelijk geen hogere personeelskosten

9 Rentebaten

Damwanden werden vaak voor 50 jaar gebouwd. Onderzoek wijst echter soms uit dat de levensduur aan het einde van die 50 jaar, totaal op 100 jaar wordt bepaald. Een dergelijk fenomeen heeft een enorme invloed op de miljoeneninvestering + benodigde financiële middelen. De vergoeding van +/- 10 - 12 miljoen van Rijkswaterstaat voor het achterstallig onderhoud, dekt arbitrair de kosten van één grote investering in vervanging en/of onderhoud, maar die opgave komt over zoveel jaar weer en weer. In die zin is het rekenkundig heel eenvoudig te bewijzen dat het niet aanwenden van de +/- 10 - 12 miljoen voor onderhoud, uiteindelijk het meeste financieel resultaat oplevert voor de gemeente, wanneer dit geld veilig wordt uitgeleend. Bij een rente van iets meer dan 2% ontvang je dan jaarlijks ongeveer € 250.000 aan rente bij de huidige rentestanden, waarmee de haven eigenlijk voor het eerst levensvatbaar wordt op basis van continuïteit. Consequentie is dat de pijn (kosten groot onderhoud) ook al in de komende jaren valt en de baten op langere termijn. Dit zal vanzelfsprekend geen politieke optie zijn, maar deze kans deels wel benutten, draagt zeker bij aan de doelen van de gemeente.

Wanneer de vergoeding van +/- 10 - 12 miljoen van Rijkswaterstaat naar de verzelfstandigde vennootschap gaat, mag zij in tegenstelling tot de gemeente (na het Icesave-drama) dit geld wel uitlenen aan banken/partijen. Stel dat er van dit bedrag in het eerste jaar € 10 miljoen 1 jaar niet hoeft te worden aangewend voor onderhoud tegen 3% rente, dan verdient de haven € 300.000 extra en is

de bijdrage van de gemeente dus ook € 300.000 lager. Is er het jaar daarop nog € 8,5 miljoen uit te lenen dan daalt de rentebaat, maar is deze nog steeds heel groot. Vanzelfsprekend is het de gemeente die de spelregels bepaalt, maar het is een enorme kans op gratis geld. In ieder geval bedraagt in het depositogarantiestelsel, de maximale vergoeding € 100.000 per rekeninghouder, dus er kan zonder risico bij veel banken € 100.000 worden uitgezet. Op deze wijze wordt de vergoeding van Rijkswaterstaat pas echt optimaal benut.

10 Marktanalyse

De echte situatie leren kennen en kansen oppikken uit de wensen en verhalen van ondernemers kosten enige tijd. Haven Oudeschild wijkt af van veel havens, waar het onderhoudsprogramma grotendeels gefinancierd wordt vanuit de erfpacht. Lees: deze havens hebben veel meer vierkante meters, tegen misschien hogere tarieven als jaarlijkse inkomstenbron. Ook is de ligging van Haven Oudeschild, in de zin van geen vasteland (bereikbaarheid, kosten, bereidwilligheid personeel om te reizen) voor sommige sectoren een reden om zich niet op Texel te willen vestigen. Kortom: het aantal potentiële economische aanjagers is meer beperkt dan voor niet-eiland havens. Opvallend is ook dat de Passantenhaven voor zeilers een aanzienlijk hogere omzet haalt dan Haven Oudeschild. Kansen dienen zich echter altijd aan.

Om de rol van de gemeente Texel te schetsen. Stel de nieuwe directeur komt met de boodschap: we kunnen het beste de hele haven van Oudeschild omturnen tot Passantenhaven, want dan halen we een dubbele omzet. De gemeente is dan aan zet om te bepalen of zij deze functie passend acht voor de haven en of zij de grote concurrent wil worden van de huidige passantenhaven. Ook in een verzelfstandigde haven bepaalt de aandeelhouder Gemeente Texel wat er gebeurt.

11 Personeel

Personeel is een cruciale factor en heeft op meerdere gebieden meerdere gevolgen. Denk aan de havenmeesters, ambtenaren die betrokken zijn bij de haven en het nieuwe management/bestuur.

<u>Havenmeesters</u>

Momenteel zijn er drie personen, deels parttime, werkzaam als havenmeester. Er zijn voorbeelden van verzelfstandigde havens, waar eerder 12 havenmeesters werkzaam waren en na verzelfstandiging nog 1,5 fte. Die 1,5 fte functioneert prima in havens waar duizenden schepen per jaar meer komen dan in de haven van Oudeschild. In principe kun je met natuurlijk verloop gaan overwegen of er op termijn minder uren kunnen worden ingezet. Nadrukkelijk is het niet de bedoeling om havenmeesters te dwingen afscheid te nemen. En ook hier is het weer zo dat aandeelhouder beslist. Wil aandeelhouder de kosten nemen van heel veel uren inzet of de baten genieten van minder uren inzet.

<u>Betrokken ambtenaren</u>

Om echt door te dringen in de materie is het zelfstandig afhandelen van alle inkomende en uitgaande nota’s van groot belang. Daar ontstaat een duidelijk beeld uit van wat geven we nou uit en hoe groot is het belang van die uitgaven. In die zin is het wenselijk om de gehele administratie onder te brengen bij de vennootschap zelf. Binnen de gemeente Texel is aan de andere kant weer veel kennis van onderhoud voorhanden. Dan is het juist weer raadzaam om die toegevoegde waarde te behouden.

Management/bestuur

Te vaak blijkt de keuze voor een binnen een gemeente overtallige medewerker maatschappelijk werk als de nieuwe directeur van een vennootschap of een ingenieur die na de bouw van een bedrijfsterrein directeur blijft in een veranderde, namelijk, commerciële omgeving, niet de juiste keuze van aandeelhouders. De keuze van de gemeente Texel voor degene die na de verzelfstandiging de kar gaat trekken is van veel groter belang dan de verzelfstandiging zelf. Dergelijke trajecten zijn zelden quick wins, soms duurt het jaren voordat een goed plan gerealiseerd wordt. Verwacht dus geen wonderen op korte termijn. Het is vaak poetsen, boetseren en kneden.

Er dienen keuzes te worden gemaakt hoeveel personeel er nodig is. In de zomermaanden is het echt druk, maar bijna driekwart van het jaar zijn de personeelskosten misschien hoger dan de havengelden. Dan is het eigenlijk niet verantwoord en zinvol om veel uren in te zetten. Wederom was, is en blijft die keuze aan de gemeente Texel.

12 Liquiditeitspositie verzelfstandigde haven

Aangezien het niet de verwachting is dat vennootschap een positief financieel resultaat kan realiseren, moet er ook nagedacht worden over wie welke kosten draagt. Deze hele exercitie hangt ook weer sterk af van voorafgaande keuzes op onderdelen, waardoor er miljoenen meer of minder of eerder of later in de vennootschap komen of er uitgaan.

Ook kan de staatssteundiscussie een rol gaan spelen. Stel er zijn in 2026 € 250.000 aan inkomsten en € 500.000 aan uitgaven, dan zal er een methode moeten worden ontwikkeld om € 250.000 over te hevelen van de gemeente Texel naar verzelfstandigde vennootschap.

Het is dan bijvoorbeeld een optie om de loonkosten van de betrokken ambtenaren, die wel worden ingezet voor de haven bij de gemeente Texel te laten. Er wordt niets gewijzigd aan de positie en rechtszekerheid van dit personeel, maar ze worden door de gemeente Texel ingezet, voor rekening van de gemeente Texel, bij een verbonden partij. De afgelopen 3 jaar is gemiddeld € 280.000 aan manuren ingezet voor de haven.

Aan de ene kant moet er voor de continuïteit van de verzelfstandigde vennootschap zekerheid zijn dat de financiële tekorten worden gedekt door de gemeente Texel, maar dit moet geen vrijbrief worden om niet hardnekkig te streven naar een betere financiële huishouding door het havenbedrijf zelf.

In de kleinste dingen moeten uiteindelijk keuzes worden gemaakt. Het bestuur kan vinden dat langer gras een duurzame ecologische uitstraling heeft. De gemeente kan vinden dat er twee keer per week gemaaid moet worden, waaruit weer een financieel plaatje volgt en een besluit wie deze kosten draagt.

13 Financieel Meerjaren Plan (FMP)

Ieder jaar legt het bestuur een Financieel Meerjaren Plan voor aan de Raad van Commissarissen en Algemene Vergadering van Aandeelhouders. Raad van Commissarissen geeft goedkeuring en de Algemene Vergadering van Aandeelhouders stelt het FMP vast. Het FMP bestaat uit de begroting voor het volgend jaar en de verwachting voor jaar twee tot en met vijf, dus in 2025 wordt dan het FMP 2026 – 2030 opgesteld. Sterk vereenvoudigd kan het FMP er dan als volgt uitzien:

FMP 2026-2030	**Begroting 2026**	
	€	€
OMZET		
NETTO OMZET		300.000
KOSTPRIJS OMZET		100.000
TOTAAL BRUTO-MARGE		200.000
KOSTEN		
Afschrijvingen		0
Bestuur		90.000
Huisvestingskosten		50.000
Onderhoud		220.000
Baggerkosten		75.000
Kantoorkosten		40.000
Algemene kosten		25.000
TOTAAL KOSTEN		500.000
BEDRIJFSRESULTAAT		-300.000
FINANCIELE BATEN EN LASTEN		300.000
RESULTAAT VOOR BELASTING		0
VENNOOTSCHAPSBELASTING		0
RESULTAAT NA BELASTING		0

14 Financiële afwikkeling

Bij een verzelfstandiging dienen er vele afspraken te worden gemaakt, wie welke kosten neemt en hoe de gemeente Texel de tekorten dekt. Hiervoor zijn meerdere methodes en de hoogte van de bijdrage hangt af van de voorwaarden waaronder de vennootschap wordt verzelfstandigd.

De eerder genoemde salariskosten van de havenmeesters bij de gemeente Texel laten, is een aanname, gebaseerd op dichten van een financiële kloof, mogelijke staatssteundiscussie en de rechtspositie van de havenmeesters. De gemeente Texel bepaalt te allen tijde zelf hoe zij dit ingericht wil hebben. Indien de gemeenteraad bijvoorbeeld streeft naar alle kosten van de haven in het havenbedrijf, dan wordt dit zo uitgewerkt.

Een andere ingrijpende keuze is bijvoorbeeld hoe om te gaan met het groot onderhoud. Deze gigantische kostenpost kan boekhoudkundig bij de gemeente blijven, bij het havenbedrijf, kan als subsidie van de gemeente aan het havenbedrijf worden opgevoerd enzovoorts.

Tevens zal er eigen vermogen moeten worden gestort door aandeelhouder. Advies is om de hoogte van dat bedrag te bepalen aan het financieel tekort van minimaal het eerste jaar. Dit financieel tekort kan pas goed worden benaderd, wanneer er structurele voorafgaande keuzes zijn gemaakt.

15 Eigendom

Om de doelen van de verzelfstandiging te stimuleren is het noodzakelijk om de eigendommen in de vennootschap te brengen. Hiermee kan het bestuur slagvaardig opereren, onder goedkeuring van de Raad van Commissarissen en vaststelling door de Algemene Vergadering van Aandeelhouders. De eigendommen blijven in handen van de gemeente Texel, maar in een andere rol dan voor de verzelfstandiging. Het juridisch en economisch eigendom gaan naar het havenbedrijf.

Om gaten in de begroting te dichten is het ook een optie dat de gemeente een zakelijk recht krijgt op bijvoorbeeld de steigers of openbare weg. Dat zakelijk recht zorgt ervoor dat het havenbedrijf geenszins wordt gehinderd in haar doelen met deze opstallen, maar de onderhoudslast op basis van dat zakelijk recht bij de gemeente Texel blijft. Dit is maar een optie, met verregaande consequenties voor de financiële huishouding. Voorbeelden van dit fenomeen zijn openbare wegen op kadastrale percelen van derden, waarbij de kadastraal eigenaar de gronden in eigendom heeft, maar de gemeente op basis van dat zakelijk recht wel de openbare weg, straatverlichting en riool voor haar rekening moet onderhouden.

Evident is dat voor alle mogelijke toekomstscenario’s voorafgaande strategische keuzes door de gemeente Texel de invulling bepalen.

16 Juridisch

Indien de gemeente Texel het besluit tot verzelfstandiging van de haven neemt, dient dit te worden geformaliseerd. Denk hierbij aan de Akte van oprichting, Inbrengovereenkomst (wat wordt overgedragen, wat zijn de exploitatiegrenzen), Havenovereenkomst (hoe werken gemeente en havenbedrijf samen, welke onderlinge rechten en plichten bestaan er), Statuten enzovoorts. Een deel van deze stukken worden ter goedkeuring aangeboden aan de accountant en Belastingdienst.

Erfpachtovereenkomsten, overeenkomsten met leveranciers enzovoorts dienen te worden overgedragen aan het havenbedrijf.

Intern gericht bepalen met name de statuten, vastgestelde begroting, mogelijke aandeelhoudersovereenkomst, aandeelhoudersstrategie, de goedkeuring van Raad van Commissarissen en vaststelling door de Algemene Vergadering van Aandeelhouders de grenzen, waarbinnen het bestuur kan en mag opereren.

17 Gemeente in positie

De verzelfstandiging van het havenbedrijf door de oprichting van de B.V. behelst in de praktijk de ontvlechting van taken, rollen en bevoegdheden. Het proces om tot de juiste verdeling van taken, rollen en bevoegdheden te komen en deze uitwerking te geven in alle procedures én in de praktijk, kost tijd. Bijvoorbeeld ten aanzien van de inrichting van de juiste besluitvormingsprocessen en het wennen aan de scheiding van rollen, zoals het sturen op afstand door de gemeente Texel en het leiden van een bedrijf met een publieke taak door de directie van de B.V.

Het governance-regime ná de verzelfstandiging bij andere verzelfstandigde havens bestaat meestal uit een Algemene Vergadering van Aandeelhouders bestaande uit de qua portefeuille meest betrokken wethouders. De Raad van Commissarissen wordt veelal gevormd door externen met verschillende achtergronden, bijvoorbeeld een financieel expert, een ras bestuurder, een (voormalig)havendirecteur enzovoorts.

18 Tariefstructuur

Uit niets is gebleken dat de gefactureerde havengelden niet marktconform zijn. Ook om onrust bij de huidige gebruikers te voorkomen kan de gemeente Texel bijvoorbeeld het besluit nemen om jaarlijks een CPI-index te volgen. Hiermee wordt de angst voor torenhoge tarieven weggenomen en wordt bestaande gebruikers continuïteit geboden.

Voor op- en overslag kan pas een strategie en tarieven worden bepaald, nadat er strategische keuzes (waar?) zijn gemaakt en onderhandelingen hebben plaatsgevonden (standpunt externe partijen).

Tarieven fors verhogen geeft weerstand, bedreigt mogelijk de continuïteit van huidige gebruikers en levert zelden een doorslaggevende substantiële financiële bijdrage.

19 Publieke taken

Inzake het onderscheid tussen de exploitatie van het havenbedrijf zelf, en de uitgaven voor het algemeen belang (zoals wegen, parkeren, baggeren havenmond) kunnen beschikbare documenten van de verzelfstandiging van andere havens worden aangepast aan de door de gemeente Texel gewenste verdeling. Zie als voorbeeld https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR729085/

De laatste jaren gaan port-security en ondermijning een steeds grotere rol spelen in Waddenzeehavens.

20 Communicatie stakeholders

Groot voordeel van een verzelfstandigde haven is dat klanten, ondernemers, alle betrokkenen in en nabij de haven een heel duidelijk aanspreekpunt hebben. Informatievoorziening kan met name door persoonlijke gesprekken, door middel van de website, door middel van gerichte nieuwsbrieven en/of advertenties in lokale dagbladen plaatsvinden.

21 Synergie regionale havensamenwerking

Door gesprekken te voeren met de directies van de havens van Harlingen, Den Oever en Den Helder is een beeld ontstaan over de bereidheid tot samenwerking en het enthousiasme daarover. Onderstaand een puntsgewijze samenvatting van de gehouden gesprekken.

Met de NIOZ haven wordt al op meerdere gebieden samengewerkt. Zaak is krachten te bundelen en nog meer win-win situaties te creëren.

PORT of HARLINGEN:

- praten kan altijd
- beheer en onderhoud combineren, door inbrengen expertise PoH
- samenwerking nautisch toezicht erg logisch
- maken en onderhouden Haven Afval Plan (HAP). Doet PoH al voor binnenhaven Leeuwarden, kan ze ook doen iov Haven Oudeschild
- personele unie voor Havenmeesters het onderzoeken waard

DEN OEVER:

- samenwerken graag
- nautisch beheer, ondermijning en opleiding havenmeesters logische onderwerpen voor samenwerking
- samenwerking tussen Den Helder, Den Oever en Oudeschild het meest logisch
- gezamenlijke baggerconcessie kan kostenvoordeel opleveren
- Haven Afval Plan vereist steeds mee expertise. Is lastig voor kleine havens
- exploitatierekeningen vergelijken en ‘ best practices’ uitzoeken, zodat je ‘quick wins’ kunt realiseren.
- afstemmen tarieven nuttig om onderlinge concurrentie en/of opbrengsterosie te voorkomen

DEN HELDER:

- staan open voor samenwerking
- vinden samenwerken logisch in de driehoek Den Helder - Den Oever – Texel
- centraal nautisch beheer 3 havens (Ary Rijke stuurt model Amsterdam) levert efficiëncy voordeel op
- gezamenlijke baggerstrategie en – contract levert kostenvoordelen op
- commerciële voordelen worden niet gezien
- technisch: groot onderhoud combineren kan kostenvoordelen opleveren
- samenwerken met NIOZ lijkt zinvol

Qua enthousiasme is samenwerking met Den Oever en Den Helder kansrijk en voor de hand liggend op het gebied van:

- nautisch beheer
- baggeren
- planning groot onderhoud
- ondermijning
- opleiding havenmeesters
- ‘best practices’ op kosten
- Haven Afval Plan

22 Vervolgstappen

Op basis van eerder uitgebrachte rapporten over de toekomst van de haven van Oudeschild en dit document wordt de gemeenteraad eigenlijk de vraag gesteld: wil de gemeente haar rol als meer passieve beheerder wijzigen in een meer actieve, professionele, klantgerichte rol, dus verzelfstandigen?

Indien de gemeenteraad definitief kiest voor de verzelfstandiging van de haven van Oudeschild kunnen kwartiermakers en gemeente gezamenlijk daarna de verzelfstandiging formaliseren. Minimaal middels de begroting zal de gemeenteraad op de grote en belangrijke lijnen oordelen over de inrichting van de vennootschap. Kwartiermakers zijn beschikbaar om dit traject uit te voeren.

Afhankelijk van de voortgang van besluitvorming wordt gestreefd naar de formele verzelfstandiging van de haven per 1 januari 2026. Het werken aan de toekomst van de haven van Oudeschild en het inrichten van de organisatie kan echter al beginnen na het besluit tot verzelfstandiging.

Gemeente Texel

Overzicht haven Oudeschild

Gewijzigd:					.txl
Get. RG	d.d. 02-06-2025	Schaal: 1:2000	Aantal bladen:	Tekeningnr.	
Gez.	d.d.		Blad:		
Dir.	d.d.	Formaat:	Afdeling:		
			Bureau:		

Gemeente Texel

.txl

Raadsinformatiebrief

reactie motie / amendement agendapunt verzelfstandiging haven Oudeschild raad 9 juli 2025

Zaaknummer	3454114
Portefeuillehouder	R. Kieft
Datum verzending	9 juli 2025

Programma

2 Goede bereikbaarheid
2.4 Economische havens en waterwegen

Inleiding

Hieronder doen wij u onze reactie toekomen op de ingediende moties en mendementen.

(Bij Havenvoorstel) Motie Versnellen en concretiseren verzelfstandiging Havenbedrijf Zie reactie hierna.	CDA Texel, VVD Texel
(Bij Havenvoorstel) Amendement Terugbrengen prioriteiten aandeelhoudersstrategie Havenbedrijf Deze reactie is ook van toepassing op de moties onder 26 en 28. Het college begrijpt het ongeduld van de Raad. U wilt versnellen en zo snel mogelijk concreet zicht krijgen op wat er nu straks in de haven gaat gebeuren. Toch vragen wij u nadrukkelijk de ingeslagen route wel af te ronden en niet tussentijds te wijzigen. De volgorde der dingen zoals afgesproken is: eerst de governance, dan de oprichting, dan de concretisering door het Havenbedrijf. Het rapport Naar een slagvaardig en marktconform havenbedrijf van de Werkgroep olv dhr De Lugt adviseert expliciet eerst de governance (de wijze van besturing) van het havenbedrijf vast te leggen. Ook adviseert de werkgroep alle concrete ideeën over invulling van de activiteiten in de haven, mee te geven aan de te benoemen directeur. Dit is ook verwoord in het raadsbesluit van juli 2024. Zijn/haar eerst opdracht is op hoofdlijnen vastgelegd in de aandeelhoudersstrategie en het op te leveren meerjarenplan wordt getoetst aan die aandeelhoudersstrategie. Voor nu vragen wij uw vertrouwen om dit proces zoals voorgesteld af te ronden. Daarbij krijgt u zopals nu voorzien uiterlijk Q1 2026 een voorstel ter besluitvorming voor de oprichting van de BV met de nadruk op financiën. Waarbij als onderbouwing de statuten van de BV, de aandeelhoudersstrategie, de profielen van directeur en commissarissen, en de voorgestelde SLA’s zullen worden benoemd.	CDA Texel, VVD Texel

Het amendement zwakt de aandeelhoudersstrategie sterk af. U laat daarmee de doelstelling dat de haven een mix van recreatieve en werkhaven moet zijn, helemaal los. Met de verwijzing in het amendement naar het rapport van de werkgroep en de motie van de raad wordt de taakstelling voor het havenbedrijf alleen maar diffuser in plaats van eenvoudiger en concreter. Het college ontraadt daarom het amendement en beide moties sterk. Juist omdat de gemeente enig aandeelhouder van het havenbedrijf wordt, is het mogelijk om later bij te sturen. Het is belangrijk om kaders mee te geven die ook de benodigde flexibiliteit bieden om als havenbedrijf slagvaardig op te kunnen treden.	
(Bij Havenvoorstel) Motie VVD Texel - Laat de raad eerst de spelregels bepalen voor het nieuwe havenbedrijf Zie de reactie hiervoor. De spelregels zijn in voorliggend advies beschreven, onder verwijzing naar pag 10 van het rapport van de kwartiermaker.	VVD Texel, CDA Texel

Hoogachtend,

burgemeester en wethouders van gemeente Texel,
de secretaris, de burgemeester,

E. Wolfkamp M. Pol

Gemeente Texel .txl

Raadsvergadering

Dossiernummer	2325
Extern Zaak ID	3573962
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	9 juli 2025
Agendapunt	6
Titel	Kaders nieuwe huisvestingsverordening
Portefeuillehouder	R. van de Belt

Geagendeerd	**Vergaderdatum**
Raadscommissie	25 juni 2025
Raadsvergadering	**9 juli 2025**

(Concept / Voorgenomen)

Raadsbesluit

Zaaknummer 3573962

Advies huisvestingsverordening

Doelenboom

Programma

8	Goed wonen
8.3	Wonen en bouwen

De raad van de gemeente Texel:

gelezen het advies van burgemeester en wethouders;

gehoord de raadscommissie;

Gelet op

- Het woonbehoefteonderzoek 2023 en de Woonvisie 2024;
- De schaarste en de druk op de woningmarkt op Texel;
- De mogelijkheden in de huisvestingswet;
- De uitkomst van de evaluatie van actuele stand van zaken op de woningmarkt en de verdiepende evaluatie van de huisvestingsverordening;

Overwegende

- Dat er in Europa recht op vrije vestiging geldt;
- Dat het voor Texelaars met een binding van belang is om op het eiland te kunnen wonen
- Dat er gezien de eilandpositie geen alternatieve woningmarkt is;
- Dat het daarom belangrijk is de schaarse woningen op Texel voor deze doelgroep beschikbaar te houden;
- Dat het daarom noodzakelijk is een huisvestingsverordening te hebben met daarin een huisvestingsvergunningsstelsel;
- Dat de huidige huisvestingsverordening afloopt op 25 feb 2026;
- Dat een nieuwe huisvestingsverordening in voorbereiding is;
- Dat het wenselijk is om voorafgaand aan het opstellen van de huisvestingsverordening duidelijkheid te hebben over de aanpassingen die moeten worden doorgevoerd in de nieuwe huisvestingsverordening;

Besluit

Voorgesteld wordt te besluiten:

1. Als kaders voor de nieuwe ‘Huisvestingsverordening Texel 2025’ vast te stellen:
   a. *de schaarse woningen beschikbaar te houden voor maatschappelijk of economisch gebonden Texelaars*

b. *de huidige regeling in de huisvestingsverordening voor toeristische verhuur van woonruimte nu niet aan te passen*
c. *de huidige regeling voor maatschappelijke binding niet te wijzigen, behalve besluitpunt d.*
d. *in de huidige regeling voor terugkeerders de voorwaarde te schrappen dat: 'iemand in verband met studie of opleiding zich heeft laten uitschrijven bij de gemeente Texel'*
e. *bij afgiften van de huisvestingvergunning bijhouden waarom de huisvestingvergunning is verleend*
f. *een regeling toe te voegen waarbij ook ZZP'ers onder de economische binding vallen en de minimale arbeidsomvang op 24 uur per week te stellen*
g. *de regels voor minimum omvang voor loondienst gelijk te stellen aan de regels voor zzp zijnde 24 uur werk per week (in plaats van minimaal bijstandsniveau)*
h. *een urgentieregeling op te nemen voor het geven van voorrang (op een sociale huurwoning) aan de huisvesting van uitvoerend personen met essentiële beroepen: onderwijs, politie en zorg*
i. *bij toepassing van de urgentieregeling te toetsen op inkomen (sociale huurgrens) en maximaal 5 woningen per jaar toe te wijzen.*
j. *de (aankomende) verplichte urgentie categorieën uit de Wet Versterking regie volkshuisvesting niet in de Texels huisvestingsverordening te regelen maar die op te nemen in een nog op te stellen regionale urgentieverordening*
k. *de prijsgrens voor huurwoningen te koppelen aan het puntensysteem van de 'Wet betaalbare huur' voor berekening van de maximale huur en hierbij te kiezen voor een grens van middenhuur tot 187 punten. In 2025 betekent dit een huurprijs van €1.182,82*
l. *de koopprijsgrens te koppelen aan de WOZ waarde en hierbij te kiezen voor een grens van €600.000,-- voor heel Texel. Hiermee valt 75% van de woningvoorraad onder het vergunningsstelstel.*
m. *de koopprijsgrens jaarlijks te indexeren zodat de beschermingsgraad 75% van de woningvoorraad blijft*

Vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 09-07-2025,

De griffier, De voorzitter,

Bijlagen

1. Bijlage bij Huisvestingverordening Texel: evaluatie en advies

Gemeente Texel

.txl

Advies

Zaaknummer 3573962

Advies huisvestingsverordening

Programma

8	Goed wonen
8.3	Wonen en bouwen

Advies

Voorgesteld wordt te besluiten:

1. Als concept kaders voor de nieuwe 'Huisvestingsverordening Texel 2025' vast te stellen:
   a. *de schaarse woningen beschikbaar te houden voor maatschappelijk of economisch gebonden Texelaars*
   b. *de huidige regeling in de huisvestingsverordening voor toeristische verhuur van woonruimte nu niet aan te passen*
   c. *de huidige regeling voor maatschappelijke binding niet te wijzigen, behalve besluitpunt d.*
   d. *in de huidige regeling voor terugkeerders de voorwaarde te schrappen dat: 'iemand in verband met studie of opleiding zich heeft laten uitschrijven bij de gemeente Texel'*
   e. *bij afgiften van de huisvestingvergunning bijhouden waarom de huisvestingvergunning is verleend*
   f. *een regeling toe te voegen waarbij ook ZZP'ers onder de economische binding vallen en de minimale arbeidsomvang op 24 uur per week te stellen*
   g. *de regels voor minimumomvang voor loondienst gelijk te stellen aan de regels voor zzp zijnde 24 uur werk per week (in plaats van minimaal bijstandsniveau)*
   h. *een urgentieregeling op te nemen voor het geven van voorrang (op een sociale huurwoning) aan de huisvesting van uitvoerende personen met essentiële beroepen: onderwijs, politie en zorg*
   i. *bij toepassing van de urgentieregeling te toetsen op inkomen (sociale huurgrens) en maximaal 5 woningen per jaar toe te wijzen.*
   j. *de (aankomende) verplichte urgentiecategorieën uit de Wet Versterking regie volkshuisvesting niet in de Texels huisvestingsverordening te regelen maar die op te nemen in een nog op te stellen regionale urgentieverordening*
   k. *de prijsgrens voor huurwoningen te koppelen aan het puntensysteem van de 'Wet betaalbare huur' voor berekening van de maximale huur en hierbij te kiezen voor een grens van middenhuur tot 187 punten. In 2025 betekent dit een huurprijs van €1.182,82*
   l. *de koopprijsgrens te koppelen aan de WOZ-waarde en hierbij te kiezen voor een grens van €600.000,-- voor heel Texel. Hiermee valt 75% van de woningvoorraad onder het vergunningsstelstel.*
   m. *de koopprijsgrens jaarlijks te indexeren zodat de beschermingsgraad 75% van de woningvoorraad blijft*

2. de gemeenteraad voor te stellen de kaders voor de nieuwe 'Huisvestingsverordening Texel 2025' vast te stellen.

Toelichting

De huisvestingsverordening loopt tot 25 februari 2026. Daarom is het belangrijk om op tijd te starten met het opstellen van een nieuwe huisvestingsverordening.

Het doel van dit besluit is om, voor het opstellen van de nieuwe huisvestingverordening, zo concreet mogelijke kaders mee te krijgen voor de nieuwe huisvestingverordening, zodat die in een kan worden vastgesteld.

Bijlagen

1. Bijlage bij Huisvestingverordening Texel: evaluatie en advies

Consequenties

Financieel	☐	Inkoop/Aanbesteding	☐	Belanghebbenden	☐
Personeel/Organisatie	☐	Deregulering	☐	Structuurvisie	☐
Juridisch	☐	Majeure risico's	☐		
Beleid	☐	Beheer	☐		

Advies huisvestingsverordening

Samenvatting

Vanwege de leefbaarheid op het eiland is het noodzakelijk om voldoende woningen te hebben voor mensen die vanwege werk of hun sociale netwerk op het eiland moeten wonen. De huisvestingverordening draagt daaraan bij door te regelen dat de betaalbare woningen in eerste instantie beschikbaar zijn voor mensen met een maatschappelijke of economische binding.

De huidige huisvestingsverordening is geldig tot 25 februari 2026. Om inwoners met binding voorrang te blijven geven wordt een nieuwe huisvestingsverordening opgesteld. Vooraf aan het opstellen worden in dit advies de keuzes gemaakt over de gewenste wijzigen en aanpassingen van huisvestingverordening.

Advies huisvestingsverordening

Argumenten tot advies

De huisvesting verordening draagt op Texel bij aan de leefbaarheid op het eiland door te regelen dat de betaalbare woningen in eerste instantie beschikbaar zijn voor mensen met een maatschappelijke en/of economische binding.

Wonen en werken is op het eiland sterk aan elkaar gekoppeld. Het is voor het eiland dus noodzakelijk om voldoende woningen te hebben voor mensen die vanwege werk en/of hun sociale netwerk op het eiland moeten wonen. Dit wordt in de wetgeving (Huisvestingswet 2014) ook onderschreven. De Waddeneilanden hebben een uitzonderingspositie en mogen boven op de algemene regels aanvullend regels stellen om middeldure koop-, en huurwoningen lokaal toe te wijzen.

Er is een schaarste van betaalbare woningen op het eiland. Er wordt gewerkt om dat op te lossen door veel woningen bij te bouwen. In de woonvisie (december 2024) is een woningbouwprogramma van 750 woningen opgenomen om de schaarste terug te dringen. Voorwaarde hierbij is voortzetting van bescherming van de woningmarkt met een huisvestingsvergunning. De vraagdruk blijft hoog. Als er geen huisvestingsverordening is dan is dat ‘dweilen met de kraan open’. Dit zou leiden tot verdringing.

Woonbehoefteonderzoek als startpunt voor het opstellen van de nieuwe huisvestingsverordening

In het woonbehoefteonderzoek Texel (april 2024) wordt een uitgebreid beeld geschetst van de stand van zaken van de woningmarkt op Texel. Hierin is alle informatie rondom demografie, verhuisbewegingen, de woningvoorraad, marktdrukcijfers en woningbehoefte terug te vinden. Ook voerden we in dit woonbehoefteonderzoek een QuickScan evaluatie uit van de werking van de huidige huisvestingsverordening. Vanuit de QuickScan volgen vijf adviezen voor de aanpassing van de nieuwe huisvestingsverordening. Deze adviezen namen we op in de nieuwe woonvisie Texel (december 2024).

In de evaluatie en advies voor aanpassing van de huisvestingsverordening is gekeken naar de actuele stand van zaken met betrekking tot schaarste aan betaalbare woningen. Schaarste is de voorwaarde waaronder we een huisvestingvergunning mogen instellen. De verbeterpunten voor de nieuwe huisvestingsverordening uit de woonvisie zijn uitgewerkt tot besluitpunten.

Besluitpunten

De beslispunten zijn hieronder kort toegelicht, een uitgebreide onderbouwing is in de bijlage uitgeschreven.

a. *de schaarse woningen beschikbaar te houden voor maatschappelijk of economisch gebonden Texelaars*

We constateren dat er nog sprake is van schaarste aan betaalbare woningen. Handhaven van de bescherming van de woningmarkt is noodzakelijk om verdringing te voorkomen.

b. *de huidige regeling in de huisvestingsverordening voor toeristische verhuur van woonruimte nu niet aan te passen*

Het inhoudelijk aanpassen van de regels met betrekking tot het reguleren van toeristische verhuur van reguliere woonruimte wordt in een apart project de 'meldplicht/ nachtregistratie' dat voortkomt uit de Uitvoeringsagenda 2024-2027 uit het Toeristisch Toekomstplan Texel verder uitgewerkt.

c. *de huidige regeling voor maatschappelijke binding niet te wijzigen, behalve besluitpunt d.*

We zien geen aanleiding voor aanpassing van de huidige regels. Gezien de landelijke ontwikkeling met betrekking tot vergunningsvrij bouwen van familiewoningen willen we die verruiming vanuit die nieuwe wetgeving eerst afwachten voordat we eventueel zelf aanpassingen maken.

d. *in de huidige regeling voor terugkeerders de voorwaarde te schrappen dat: 'iemand in verband met studie of opleiding zich heeft laten uitschrijven bij de gemeente Texel'*

De maatschappelijk binding is op het moment van uitschrijven aanwezig, de reden waarvoor men naar de vast wal gaat is daarom niet relevant.

e. *bij afgiften van de huisvestingvergunning bijhouden waarom de huisvestingvergunning is verleend*

Door te registreren op welke basis de binding door instromers is aangevraagd krijgen we beter zicht op het effect van de werking van maatschappelijke en de soorten economische binding.

f. *een regeling toe te voegen waarbij ook ZZP'ers onder de economische binding vallen en de minimale arbeidsomvang op 24 uur per week te stellen*

Door ook nieuwe Texelaars die als ZZP ér op het eiland komen werken een huisvestingsvergunning te verlenen kan dat een extra bijdragen leveren aan het invullen van de gaten in de arbeidsmarkt die ontstaan door de grote vergrijzing op het eiland.

g. *de regels voor minimum omvang voor loondienst gelijk te stellen aan de regels voor zzp zijnde 24 uur werk per week (in plaats van minimaal bijstandsniveau)*

Door de regels tussen loondienst en *ZZP'ers* gelijk te trekken wordt het beter uitvoerbaar. Met het '24 uur criterium' wordt een bijstandsniveau gehaald en wordt een substantiële bijdrage aan de arbeidsmarkt geleverd.

h. *een urgentieregeling op te nemen voor het geven van voorrang (op een sociale huurwoning) aan de huisvesting van uitvoerend personen met essentiële beroepen: onderwijs, politie en zorg*

Deze beroepsgroepen zijn essentieel voor de Texelse maatschappij. Voor deze beroepsgroepen is een binding met het eiland en de bewoners en/ of beschikbaarheid een belangrijk onderdeel van de functie.

i. bij toepassing van de urgentieregeling te toetsen op inkomen (sociale huurgrens) en maximaal 5 woningen per jaar toe te wijzen.

De urgentieregeling is alleen van toepassing voor medewerkers met een passend inkomen voor sociale huurwoningen. Voor medewerkers die meer verdienen zijn er alternatieven, urgentie mag niet leiden tot verdringing.

j. de (aankomende) verplichte urgentie categorieën uit de Wet Versterking regie volkshuisvesting niet in deze de Texels huisvestingsverordening te regelen maar die op te nemen in een nog op te stellen regionale urgentieverordening

De wet regie versterking volkshuisvesting wordt apart uitgewerkt in een regionale urgentieverordening, inclusief de toewijzing. Deze verordening kan naast de lokale huisvestingverordening bestaan. Dit heeft de voorkeur omdat het flexibeler en duidelijker is.

k. de prijsgrens voor huurwoningen te koppelen aan het puntensysteem van de 'Wet betaalbare huur' voor berekening van de maximale huur en hierbij te kiezen voor een grens van middenhuur tot 187 punten. In 2025 betekent dit een huurprijs van €1.182,82

Door de koppeling worden de woningenprijzen beoordeeld op basis van de puntentelling en het bedrag automatisch jaarlijks geïndexeerd.

l. de koopprijsgrens te koppelen aan de WOZ waarde en hierbij te kiezen voor een grens van €600.000,-- voor heel Texel. Hiermee valt 75% van de woningvoorraad onder het vergunningsstelstel.

Koppeling van de koopprijsgrens aan de WOZ dempen we het prijsopdrijvend effect. Met een koopprijsgrens van *€600.000,--* beschermen we 75% van de woningen op het eiland

m. de koopprijsgrens jaarlijks te indexeren zodat de beschermingsgraad 75% van de woningvoorraad blijft

Door de jaarlijks indexatie van de WOZ blijft 75% van de woningmarkt beschermd.

Alternatieven

De wijze waarop de besluitpunten zijn opgesteld maakt het mogelijk om per punt een alternatief besluit nemen.

Consequenties van het advies

Juridische consequenties:

Dit advies heeft geen juridische consequenties.

Financiële consequenties:

Vooralsnog zijn er geen financiële consequenties. Als na vernieuwing en aanpassing van de huisvestingsverordening blijkt dat de behandeling van de aanvragen voor een huisvestingsvergunning meer tijd kost zal er een apart voorstel komen om de leges voor het afgeven van huisvestingsvergunning aan te passen.

Consequenties vervolg proces:
Na het vaststellen van deze besluitpunten (1a tot en met 1m) worden deze opgenomen in een nieuwe concept huisvestingsverordening. De conceptverordening zal ter vaststelling aan het college worden aangeboden en daarna, volgens de wettelijk verplichte consultatieronde, voorgelegd aan de Bewonersvereniging, Woningbouwcorporatie, Regio Gemeenten en de Provincie Noord-Holland. Na de consultatieronde wordt de definitieve huisvestingsverordening opgesteld en eind 2025 ter vaststelling aan de raad voorgelegd.

Risico's met betrekking tot het vervolgproces:
Bij de totstandkoming van de huisvestingverordening geldt verplichte consultatie. Als tijdens de vaststelling van de nieuwe huisvestingverordening wijzingen komen die de inhoud van de verordening wezenlijk anders maken moet de consulatie opnieuw. Het risico is dat bij een tweede consultatieronde de nieuwe verordening niet gereed is voordat de huidige afloopt (einddatum 25 februari 2026). Om dit risico te voorkomen is het belangrijk om vooraf aan het opstellen van de huisvestingverordening duidelijkheid te krijgen over de kaders voor de wijzigen en aanpassingen.

Relevante wet- en regelgeving of jurisprudentie

In Europese en landelijke wetgeving is het uitgangspunt dat iedereen die wettig in Nederland verblijft het recht heeft om zich vrijelijk te verplaatsen en er vrijelijk zijn verblijfplaats te kiezen. Het doel van de huisvestingswet 2014 is een evenwichtige en rechtvaardige verdeling van woonruimte.

Op basis van de Huisvestingswet (artikel 2) mag de gemeente een huisvestingsverordening opstellen waarin regels voor vestiging worden opgenomen (met onder andere een huisvestingsvergunning als instrument). De gemeenteraad maakt van zijn bevoegdheden op grond van deze wet slechts gebruik als dat 'noodzakelijk en geschikt is voor het bestrijden van onevenwichtige en onrechtvaardige effecten van schaarste aan woonruimte'.

Kortom een inbreuk op de vrijheid van vestiging mag alleen als schaarste aan betaalbare woonruimte leidt tot onrechtvaardige effecten op Texel. Daarom is het van belang om de ruimte in de wet- en regelgeving zorgvuldig in te zetten. Het is dus niet mogelijk om alle woningen onder de huisvestingsvergunning te laten vallen of een langere periode van vruchteloze aanbiedingen te regelen.

Voorgeschiedenis

Gemeente Texel voerde in 2019 opnieuw de huisvestingsverordening in met daarin een huisvestingsvergunning. Hiermee beschermen we koopwoningen met een koopprijs tot € 600.000 en middeldure huurwoningen met een huurprijs tot € 1250 voor mensen met een maatschappelijke en/of economische binding met Texel. In 2022 werd er bijkomend een registratieplicht ingevoerd voor het toeristisch verhuren van reguliere woonruimten.

De huisvestingsverordening had een geldigheid tot 25 februari 2025. Om inwoners met binding voorrang te blijven geven, is de huidige huisvestingsverordening ongewijzigd opnieuw vastgesteld en is geldig tot 25 februari 2026.

Vanuit de Wet Versterking regie volkshuisvesting is de gemeente verplicht om een regionaal afgestemde urgentieregeling te hebben voor bepaalde doelgroepen. Deze wet ligt momenteel voor bij de Tweede Kamer. Als de wet wordt aangenomen, moeten gemeenten binnen twee jaar een urgentieverordening hebben vastgesteld. De regionale urgentieverordening zal, los van de Texelse huisvestingverordening, naar verwachting medio 2026 ter besluitvorming aan de gemeenteraad worden voorgelegd.

Gemeente Texel

(Concept / Voorgenomen)

Raadsbesluit

Zaaknummer 3573962

Advies huisvestingsverordening

Doelenboom

Programma

8	Goed wonen
8.3	Wonen en bouwen

De raad van de gemeente Texel:

gelezen het advies van burgemeester en wethouders;

gehoord de raadscommissie;

Gelet op

- Het woonbehoefteonderzoek 2023 en de Woonvisie 2024
- De schaarste en de druk op de woningmarkt op Texel
- De mogelijkheden in de huisvestingswet
- De uitkomst van de evaluatie van actuele stand van zaken op de woningmarkt en de verdiepende evaluatie van de huisvestingsverordening

Overwegende

- Dat er in Europa recht op vrije vestiging geldt
- Dat het voor Texelaars met een binding van belang is om op het eiland te kunnen wonen
- Dat er gezien de eilandpositie geen alternatieve woningmarkt is
- Dat het daarom belangrijk is de schaarse woningen op Texel voor deze doelgroep beschikbaar te houden
- Dat het daarom noodzakelijk is een huisvestingsverordening te hebben met daarin een huisvestingsvergunningsstelsel
- Dat de huidige huisvestingsverordening afloopt op 25 feb 2026
- Dat een nieuwe huisvestingsverordening in voorbereiding is
- Dat het wenselijk is om voorafgaand aan het opstellen van de huisvestingsverordening duidelijkheid te hebben over de aanpassingen die moeten worden doorgevoerd in de nieuwe huisvestingsverordening

Besluit

Voorgesteld wordt te besluiten:

Als kaders voor de nieuwe ‘Huisvestingsverordening Texel 2025’ vast te stellen:

a. *de schaarse woningen beschikbaar te houden voor maatschappelijk of economisch gebonden Texelaars*

b. *de huidige regeling in de huisvestingsverordening voor toeristische verhuur van woonruimte nu niet aan te passen*
c. *de huidige regeling voor maatschappelijke binding niet te wijzigen, behalve besluitpunt d.*
d. *in de huidige regeling voor terugkeerders de voorwaarde te schrappen dat: 'iemand in verband met studie of opleiding zich heeft laten uitschrijven bij de gemeente Texel'*
e. *bij afgiften van de huisvestingvergunning bijhouden waarom de huisvestingvergunning is verleend*
f. *een regeling toe te voegen waarbij ook ZZP'ers onder de economische binding vallen en de minimale arbeidsomvang op 24 uur per week te stellen*
g. *de regels voor minimum omvang voor loondienst gelijk te stellen aan de regels voor zzp zijnde 24 uur werk per week (in plaats van minimaal bijstandsniveau)*
h. *een urgentieregeling op te nemen voor het geven van voorrang (op een sociale huurwoning) aan de huisvesting van uitvoerend personen met essentiële beroepen: onderwijs, politie en zorg*
i. *bij toepassing van de urgentieregeling te toetsen op inkomen (sociale huurgrens) en maximaal 5 woningen per jaar toe te wijzen.*
j. *de (aankomende) verplichte urgentie categorieën uit de Wet Versterking regie volkshuisvesting niet in de Texels huisvestingsverordening te regelen maar die op te nemen in een nog op te stellen regionale urgentieverordening*
k. *de prijsgrens voor huurwoningen te koppelen aan het puntensysteem van de 'Wet betaalbare huur' voor berekening van de maximale huur en hierbij te kiezen voor een grens van middenhuur tot 187 punten. In 2025 betekent dit een huurprijs van €1.182,82*
l. *de koopprijsgrens te koppelen aan de WOZ waarde en hierbij te kiezen voor een grens van €600.000,-- voor heel Texel. Hiermee valt 75% van de woningvoorraad onder het vergunningsstelstel.*
m. *de koopprijsgrens jaarlijks te indexeren zodat de beschermingsgraad 75% van de woningvoorraad blijft*

Vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 09-07-2025,

De griffier, De voorzitter,

Bijlagen

1. Bijlage bij Huisvestingverordening Texel: evaluatie en advies

HUISVESTINGS-VERORDENING TEXEL

EVALUATIE EN ADVIES

in opdracht van
Gemeente Texel





INHOUDSOPGAVE

SAMENVATTING EN ADVIEZEN 3

1 INLEIDING 5

2 DE HUISVESTINGSVERORDENING 8

3 BESCHIKBARE INSTRUMENTEN 12

4 BINDINGSEISEN 15

5 URGENTIEVERORDENING 26

6 PRIJSGRENS EN WERKINGSGEBIED 29

7 REGISTREREN EN INDEXEREN 39

BIJLAGE 42



S SAMENVATTING EN ADVIEZEN

SAMENVATTING

Adviezen voor de huisvestingsverordening
Op deze pagina zijn alle adviezen uit dit rapport per hoofdstuk opgesomd.

Hoofdstuk II:

- de schaarse woningen beschikbaar te houden voor maatschappelijk of economisch gebonden texelaars

Hoofdstuk III:

- de huidige regeling in de huisvestingsverordening voor toeristische verhuur van woonruimte nu niet aan te passen

Hoofdstuk IV:

- de huidige regeling voor maatschappelijke binding niet te wijzigen, behalve het volgende punt
- in de huidige regeling voor terugkeerders de voorwaarde te schrappen dat: 'iemand in verband met studie of opleiding zich heeft laten uitschrijven bij de gemeente Texel'
- bij afgiften van de huisvestingvergunning bijhouden waarom de huisvestingvergunning is verleend
- een regeling toe te voegen waarbij ook ZZP'ers onder de economische binding vallen en de minimale arbeidsomvang op 24 uur per week te stellen
- de regels voor minimum omvang voor loondienst gelijk te stellen aan de regels voor zzp zijnde 24 uur werk per week (in plaats van minimaal bijstandsniveau)

Hoofdstuk V:

- een urgentieregeling op te nemen voor het geven van voorrang (op een sociale huurwoning) aan de huisvesting van uitvoerend personen met essentiële beroepen: onderwijs, politie en zorg
- bij toepassing van de urgentieregeling te toetsen op inkomen (sociale huurgrens) en maximaal 5 woningen per jaar toe te wijzen.
- de (aankomende) verplichte urgentie categorieën uit de Wet Versterking regie volkshuisvesting niet in deze de Texels huisvestingsverordening te regelen maar die op te nemen in een nog op te stellen regionale urgentieverordening

Hoofdstuk VI:

- de prijsgrens voor huurwoningen te koppelen aan het puntensysteem van de 'Wet betaalbare huur' voor berekening van de maximale huur en hierbij te kiezen voor een grens van middenhuur tot 187 punten. In 2025 betekent dit een huurprijs tot €1.184,82
- de koopprijsgrens te koppelen aan de WOZ waarde en hierbij te kiezen voor een grens van €600.000,-- voor heel Texel. Hiermee valt 75% van de woningvoorraad onder het vergunningsstelstel.

I INLEIDING

AANLEIDING EN WERKWIJZE

Terugblik: Huisvestingsverordening Texel

Op aanbeveling van een evaluatie (Stec Groep) besloot Texel om in 2019 opnieuw een huisvestingsverordening in te stellen met daarin een huisvestingsvergunning. Deze huisvestingsverordening heeft de citeertitel 'Huisvestingsverordening 2020 gemeente Texel' en wordt in dit stuk aangeduid als HV 2020. Door toenemende druk op de woningmarkt werd het voor Texelaars moeilijker om aan een woning te komen. Om verdringing tegen te gaan werden woningen met voorrang toegewezen aan inwoners met een maatschappelijke en/of economische binding met Texel. De huisvestingsvergunning werd ingesteld voor huurwoningen met een huurprijs tot € 1.250 per maand en koopwoningen met een vraagprijs tot € 600.000. In 2023 is er een registratieplicht voor toeristische verhuur van woonruimte opgenomen in de huisvestingsverordening. Deze huisvestingsverordening liep af op 25 februari 2025 en is ongewijzigd met een jaar verlengd.

Een nieuwe huisvestingsverordening

De huidige verlenging van de huisvestingsverordening geeft ruimte om de aanbevelingen vanuit de woonvisie (dec 2024) en landelijke ontwikkelingen n.a.v. de regionaal afgestemde woonzorgvisie te integreren. Tegelijkertijd blijven woningen beschermd voor mensen met een binding aan Texel.

Daarbij is het goed om te beseffen dat een huisvestingsverordening geen panacee is voor de beschikbaarheid van betaalbare woningen, maar onderdeel van het systeem van de woningmarkt.

Woonbehoefteonderzoek als startpunt

De evaluatie van de huisvestingsverordening is in meerdere stappen uitgevoerd. In het woonbehoefteonderzoek Texel (2024) wordt een uitgebreid beeld geschetst van de stand van zaken van de woningmarkt op Texel. Hierin is alle informatie rondom demografie, verhuisbewegingen, de woningvoorraad, marktdrukcijfers en woningbehoefte terug te vinden. Ook voerden we in dit woonbehoefteonderzoek een QuickScan evaluatie uit over de werking van de huidige huisvestingsverordening. Deze cijfers fungeren als basis en onderlegger voor de richting van de huisvestingsverordening.

Het woonbehoefteonderzoek laat zien dat de druk op de woningmarkt op Texel groot is waardoor huizenprijzen toenamen met schaarste aan betaalbare woningen als gevolg. Bijkomend zorgt de sterke vergrijzing op Texel dat het lastiger wordt om de arbeidsmarkt in te vullen. Instroom van buiten het eiland is nodig om de lokale economie draaiende te houden. Om voor voldoende woningen te zorgen is het nodig om 750 woningen te bouwen tot 2034. Voorwaarde van dit aantal is dat betaalbare woningen met de huisvestingsvergunning worden beschermd aan mensen met een binding met het eiland.

AANLEIDING EN WERKWIJZE

Opdracht vanuit de woonvisie

Naar aanleiding van de QuickScan evaluatie kwamen we in de woonvisie tot aanbevelingen voor aanpassing van de huisvestingsverordening. Concreet zijn onderstaande punten opgenomen om verder uit te werken in de nieuwe huisvestingsverordening:

- We houden de eisen voor terugkeerders onder de loep
- We kijken welke zzp-beroepen we opnemen
- We onderzoeken welke essentiële beroepen we willen opnemen
- We koppelen de huurprijs aan het puntensysteem 'Wet betaalbare huur'
- We koppelen de koopprijsgrens aan de WOZ-waarde

Methode: verdiepende evaluatie

Met het woonbehoefteonderzoek en de QuickScan evaluatie als startpunt en een concrete opdracht vanuit de woonvisie zijn we overgegaan tot een verdiepende evaluatie om zo tot adviezen te komen voor de nieuwe huisvestingsverordening. De resultaten hiervan zijn opgenomen in deze notitie. Voor de evaluatie maakten we gebruik van bestaande bronnen, data en voerden we gesprekken met betrokkenen.

Achterliggende documenten:

- Woonbehoefteonderzoek Texel 2023
- Woonvisie Texel 2024
- Schaarste-onderbouwing huisvestingsverordening Texel 2025

Voor de cijfermatige analyse maakten we gebruik van:

- WOZ-gegevens (peildatum 1-1-2024)
- Basis Administratie Gemeente (BAG)
- Drukcijfers koopmarkt NVM
- Drukcijfers sociale huur Woontij
- Interne gegevens over vruchteloze aanbiedingen
- Kenmerken aanvragen bindingseisen

Ook voerden we gesprekken:

- Kennisdeling Waddeneilanden
- Woontij
- Interne betrokken ambtenaren

Leeswijzer

Op basis van korte opsommingen worden in alle hoofdstukken de conclusies uit de analyse verwerkt in een advies per onderdeel.

In deze notitie nemen we de uitgangspunten op voor de nieuwe huisvestingsverordening. We behandelen thematisch de verschillende keuzes die in een huisvestingsverordening gemaakt moeten worden. Per onderdeel komen we met een toelichting, bespreken we verschillende mogelijkheden, de voor- en nadelen en komen we tot slot met een aanbeveling.

II

DE HUISVESTINGS-VERORDENING

DE HUISVESTINGSVERORDENING - GRONDSLAG

Het recht van vrije vesting

Artikel 49 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) verankert het recht van zelfstandigen en ondernemingen om zich in een andere lidstaat te vestigen. Dit recht van vrije vestiging is ook het uitgangspunt en opgenomen in de Huisvestingswet 2014. Hierin staat dat iedereen die wettig in Nederland verblijft het recht heeft om zich vrijelijk te verplaatsen en er vrijelijk zijn verblijfplaats kan kiezen.

De op Texel geldende HV 2020 grijpt in op het grondrecht van mensen, het recht van vrije vestiging. Vanwege de ingrijpende maatregel is het belangrijk om een weloverwogen keuze te maken. We stellen daarom de volgende vragen:

- Willen we ingrijpen door middel van een HV?
- Mogen we ingrijpen met een HV?
- Waarop willen we (bij)sturen?

De Huisvestingswet als grondslag

De Huisvestingswet biedt gemeenten een instrumentarium om in te grijpen in de woonruimteverdeling en de samenstelling van de woonruimtevoorraad. Het doel van de Huisvestingswet 2014 is een evenwichtige en rechtvaardige verdeling van woonruimte. De gemeenteraad maakt slechts gebruik van deze bevoegdheid als dat noodzakelijk en geschikt is voor het bestrijden van onevenwichtige en onrechtvaardige effecten van schaarste aan woonruimte en zij niet op korte termijn schaarste kunnen oplossen met nieuwbouw.

Kortom een inbreuk op de vrijheid van vestiging mag alleen als schaarste aan betaalbare woonruimte leidt tot onrechtvaardige effecten op Texel. Elk instrument die je wilt opnemen in een huisvestingsverordening moet worden onderbouwd en moet effectief, nuttig en noodzakelijk zijn om in te grijpen.

Uitzonderingspositie voor de Waddeneilanden

De Huisvestingswet 2014 kent op het gebied van woonruimteverdeling een uitzonderingspositie voor de Waddeneilanden. Hierdoor is het voor Texel mogelijk om ook voor bestaande koopwoningen te regelen dat deze alleen bewoond mogen worden met een huisvestingsvergunning. Zo kunnen de Waddeneilanden bestaande koopwoningen lokaal toewijzen aan mensen met een binding met het eiland.

Deze uitzonderingspositie is gerechtvaardigd omdat de Waddeneilanden minder toegankelijk zijn en hierdoor te maken hebben met een bijzondere woningmarkt. Deze kenmerkt zich allereerst door schaarste aan goedkope en middeldure huur- en koopwoningen. Door schaarste is het voor de groep mensen die afkomstig is van Texel of hier wil werken lastig om zich te vestigen op het eiland. Verdringing van deze groepen leidt tot onevenwichtige en onrechtvaardige effecten.

DE HUISVESTINGSVERORDENING - SCHAARSTE

Onderbouwing van schaarste

Het doel van een HV is het bestrijden van onevenwichtige en onrechtvaardige effecten van schaarste aan woonruimte. Om opnieuw een huisvestingsverordening vast te stellen, moeten we vatstellen of er sprake is van schaarste en welke woningen schaars zijn. Deze prijsgrens werken we in hoofdstuk 5 verder uit.

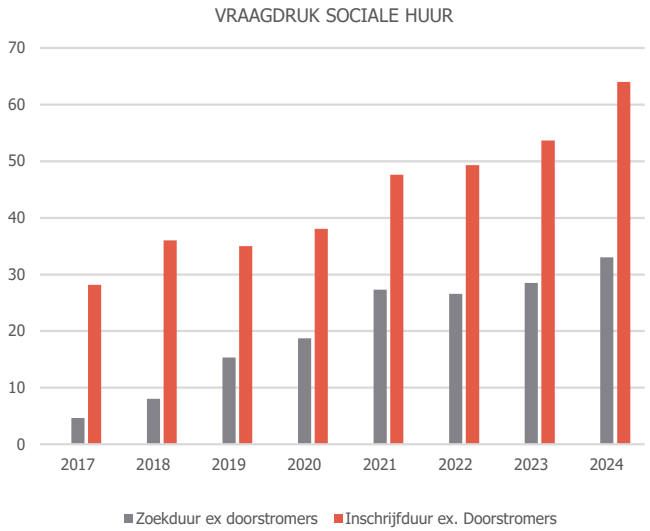
Schaarste aan middeldure huurwoningen

De grafiek rechts laat de zoek- en inschrijfduur zien voor sociale huurwoningen. We zien dat sinds 2017 zowel de zoekduur als inschrijfduur is toegenomen. Gemiddeld genomen staat iemand vijf jaar ingeschreven bij Woontij, voordat deze een woning betreedt. Actief woningzoekenden hebben binnen drie jaar een sociale huurwoning. We zien dus de vraagdrukcijfers in de sociale huur op Texel de laatste jaren oplopen.

Een andere indicator voor schaarste aan sociale huurwoningen voor mensen met een binding met Texel is dat er geen sociale huurwoningen zijn gegaan naar mensen zonder binding met Texel. Dat betekent dat er meer maatschappelijke en/of economische gebonden actief woningzoekende Texelaars een woning nodig hebben dan het aantal woningen dat beschikbaar is.

Schaarste aan middeldure koopwoningen

Ook in de koopmarkt zijn tekenen van schaarste: woningprijzen stijgen en de verkooptijd neemt af. Verder zien we dat sinds eind 2019 er slechts 17 vruchteloze aanbiedingen van koopwoningen zijn geweest. In 2020 en 2021 waren de meeste vruchteloze aanbiedingen (zie bijlage). Dit betekent dat vrijwel alle woningen onder de huidige koopprijsgrens van €600.000 naar iemand met een binding met Texel is gegaan.



▲ Ontwikkeling van de zoek- en inschrijfduur in maanden exclusief doorstromers. Bron: Woontij (2025)

2020	2021	2022	2023	2024	2025
4	7	1	1	2	2

▲ Aantal vruchteloze aanbiedingen voor koopwoningen per jaar. Bron: gemeente Texel. Peildatum februari 2025.

DE HUISVESTINGSVERORDENING - ADVIES

Onevenredige effecten van schaarste

Sinds de invoering van de huisvestingsvergunning in 2019 zijn er 17 vruchteloze aanbiedingen geweest in de koopsector. Voor de sociale huur geldt dat alle woningen naar iemand met een binding met Texel zijn gegaan. Op basis van deze gegevens kun je stellen dat er schaarste is aan woningen die nu onder de huisvestingsvergunning vallen.

De huisvestingsvergunning vormt een drempel voor iedereen die zonder binding naar Texel wil verhuizen. Hoeveel mensen zonder binding al bij voorbaat niet proberen een woning te bemachtigen is niet te achterhalen. We weten wel dat desondanks de huisvestingvergunning er wekelijks aanvragen binnen komen van mensen die onterecht proberen een huisvestingsvergunning te krijgen. De wens om op Texel te wonen is er dus degelijk. We kunnen met zekerheid stellen dat zonder huisvestingsvergunning de instroom zal toenemen van mensen zonder binding en de schaarste zal toenemen. Dit zal gevolgen hebben op de leefbaarheid en het draaiende houden van de lokale economie op het eiland.

Schaarste niet zomaar opgelost

Het oplossen van de huidige schaarste aan betaalbare woningen op Texel lukt niet van vandaag op morgen. Het bouwen van voldoende woningen kost eenmaal tijd, maar is op de goede weg. Ook de komende tijd worden er veel woningen toegevoegd. Een huisvestingsverordening helpt om de negatieve effecten van schaarste tegen te gaan en om de woningmarkt te beschermen. Het loslaten van de huisvestingsverordening zou direct impact hebben op de woningmarkt.

In de nieuwe woonvisie gaan we uit van +750 woningen tot 2034. Hier hebben we als voorwaarde gesteld dat er een huisvestingsverordening is die er voor zorgt dat we de betaalbare woningen eerst aan mensen met een binding worden aangeboden. Als de beschermende maatregelen uit de HV zou vervallen zal er meer druk ontstaan en schaarste toenemen. De instroom zou toenemen en we meer woningen moeten bouwen.

Uitgangspunt: weinig aanpassingen

Om effecten (als trendlijn) te kunnen monitoren is het verstandig om het aantal aanpassingen in onze HV te beperken. Bijkomend voordeel is dat mensen bekend zijn met de huidige vorm van de huisvestings-verordening. Het uitgangspunt is daarom om het aantal aanpassingen van de HV te beperken.

Advies

Door schaarste aan betaalbare woningen en blijvende druk blijft het nodig de woningmarkt op Texel beschermen voor mensen met een binding.

III

BESCHIKBARE INSTRUMENTEN

BESCHIKBARE INSTRUMENTEN

Beschikbare instrumenten in Huisvestingswet
Het doel van een Huisvestingswet 2014 is het bestrijden van onevenwichtige en onrechtvaardige effecten van schaarste aan woonruimte. Daarvoor zijn verschillende instrumenten beschikbaar. Hierover hebben we per instrument in de woonvisie al een keuze gemaakt. We lichten de inzet per instrument kort toe:

1. Een huisvestingsvergunning: Regels stellen over het afgeven van een huisvestingsvergunning
2. Wijzigingen in de woonruimtevoorraad: Een vergunning invoeren om woningen te wijzigen: bijvoorbeeld het onttrekken of samenvoegen van woonruimte, het overgaan tot verhuur per kamer of het splitsen van woonruimte.
3. Urgentieverordening: Lokale regels stellen voor de urgentievolgorde voor toewijzing woningzoekenden van huurwoningen. Landelijk: verplichte urgente doelgroepen aangewezen
4. Wet toeristische verhuur van woonruimte: Maatregelen om toeristische verhuur van reguliere woonruimten te reguleren.
5. Opkoopbescherming: De bescherming van goedkope koopwoningen tegen opkoop van beleggers om deze woningen te verhuren.

Hieronder lichten we deze instrumenten kort toe.

1 Een huisvestingsvergunning
Een huisvestingsvergunning is een vergunning die nodig is om in bepaalde aangewezen categorieën woonruimte te mogen wonen. De Huisvestingswet noemt de volgende categorieën van woningen die onder de huisvestingsvergunning mogen vallen:

- Sociale- en middeldure huurwoningen
- Nieuwbouw koopwoningen tot € 405.000
- Speciaal voor de Waddeneilanden: middeldure koopwoningen in de bestaande voorraad

In een huisvestingsvergunning kunnen onderstaande voorwaarden worden opgenomen en soms gekoppeld worden aan eigenschappen van een woning:

- Maatschappelijke of economische binding
- Maximum inkomen <-> prijs van de woning
- Grootte huishouden <-> aantal slaapkamers

2 Wijzigingen in de woonruimtevoorraad
De Huisvestingswet 2014 biedt gemeenten de mogelijkheid om te sturen op wijzigingen in de woonruimtevoorraad. Zij kunnen een vergunningstelsel invoeren om een woningen te mogen verkameren, splitsen of samenvoegen.

Wijzigingen in de woonruimtevoorraad kunnen impact hebben op de leefbaarheid. Zo kan een concentratie van kamergewijze verhuur nadelig zijn voor de leefbaarheid vanwege bijvoorbeeld geluidsoverlast. Ook kunnen door wijzigingen woningen schaarser worden. Deze negatieve effecten zijn niet zichtbaar op Texel. We gaan daarom wijzigingen in de woningvoorraad niet reguleren via de huisvestingverordening, conform de woonvisie.

BESCHIKBARE INSTRUMENTEN

3 Urgentieverordening
Met een urgentieverordening kunnen gemeenten woningen met voorrang toewijzen aan urgente doelgroepen. In de nieuwe Wet versterking regie volkshuisvesting is een lijst opgenomen met urgente doelgroepen die gemeenten verplicht moeten opnemen in een urgentieverordening. Gemeenten mogen zelf andere urgente groepen opnemen. Vaak gaat het om essentiële beroepsgroepen die met voorrang een woning kunnen krijgen.

4 Wet toeristische verhuur van woonruimte
Sinds 2021 hebben gemeenten de mogelijkheid om vakantieverhuur van reguliere woonruimte te reguleren. Hiervoor zijn verschillende instrumenten beschikbaar zoals een registratieplicht, een meldplicht per overnachting, een maximaal aantal nachten per jaar en een vergunningstelsel voor toeristische verhuur.
In de huidige HV Texel 2020 is een registratieplicht voor het toeristische mogen verhuren van woonruimte opgenomen. Daarnaast zijn er in het bestemmingsplan van Texel regels opgenomen over het verhuren van woningen aan toeristen.

5 Opkoopbescherming
Met een opkoopbescherming kun je voorkomen dat middeldure koopwoningen worden opgekocht om te verhuren. Zo beschermd je onttrekking van woningen aan de koopvoorraad. Op Texel zien we geen problematische opkoop door beleggers. Ook als een koopwoning in de verhuur komt, is een huisvestingsvergunning verplicht. Zo komt de woning, ongeacht de eigendom, altijd bij iemand met een binding terecht.

Advies
In de nieuwe huisvestingsverordening ligt de focus op de huisvestingsvergunning met aanvullende urgente doelgroepen.

Het inhoudelijk aanpassen van de regels met betrekking tot toeristische verhuur van reguliere woonruimte wordt in een project dat voortkomt uit de uitvoeringsagenda van het Toeristisch Toekomstplan Texel verder uitgewerkt.

Voor de overige instrumenten hebben we in de woonvisie al kortgesloten welke we willen inzetten en welke niet.

IV BINDINGSEISEN HUISVESTINGS-VERGUNNING

WAT VOOR EILAND WIL JE ZIJN EN VOOR WIE?

De huisvestingsvergunning om te sturen
In een huisvestingsvergunning kan de gemeenteraad regels rondom maatschappelijke en/of economische binding opnemen. Inwoners met een binding aan Texel kunnen dan met voorrang een woning krijgen. De Huisvestingswet laat gemeenten vrij om zelf bindingseisen te formuleren, maar deze wet geeft ook aan wanneer iemand in ieder geval een maatschappelijke binding heeft.

Iemand is in de wet maatschappelijk gebonden, indien hij

- ten minste zes jaar onafgebroken ingezetene is dan wel gedurende de voorafgaande tien jaar ten minste zes jaar onafgebroken ingezetene is geweest van die woningmarktregio, die gemeente of dat deel van de gemeente.
- met de plaatselijk samenleving verband houdend belang heeft zich te vestigen. (zie volgend hoofdstuk IV A)

Iemand is in de wet economisch gebonden indien hij,

- met het oog op de voorzieningen in het bestaan een redelijk belang heeft zich te vestigen. (zie volgend hoofdstuk IV B)

Huidige bindingseisen Texel
Texel maakt gebruik van de wettelijke maatschappelijke als de economische bindingseisen en heeft aanvullende regels. Een woningzoekende die al ten minste drie jaar op Texel woont heeft ook maatschappelijke binding met Texel. Inwoners zijn ook maatschappelijk gebonden wanneer zij mantelzorg verlenen of nodig hebben van iemand die woonachtig is op Texel.

Daarnaast heeft Texel ook een terugkeerders regeling voor studenten en scholieren die vanwege studie het eiland hebben verlaten. Zij mogen tot hun 45e terugkeren naar het eiland. Iemand heeft een economische binding als diegene een arbeidscontract heeft voor minimaal één jaar op bijstandsniveau bij een bedrijf op Texel.

In totaal zijn er in de periode 2019-2024 voor woningen onder het vergunningstelsel (uitgezonderd de sociale huurwoningen) 879 huisvestings-vergunningen afgegeven. Het betreft zowel vergunningen voor mensen die op Texel verhuizen als mensen die naar Texel verhuizen. Veruit het grootste deel (ca ¾) van de vergunningen is afgegeven op basis van maatschappelijk binding. Maatschappelijke binding is veelal makkelijker aan te tonen dan economische binding. De huisvestingvergunningen die op basis van maatschappelijk binding zijn afgegeven aan mensen die naar Texel verhuizen zeggen nog niets over de vraag of ze naar Texel zijn gekomen om te wonen, of om te wonen en te werken.

WAT VOOR EILAND WIL JE ZIJN EN VOOR WIE?

Om in toekomstige evaluaties onderscheid te kunnen maken in de reden waarom mensen naar Texel verhuizen is aanvullende informatie en registratie nodig. Het systeem waarin de huisvestingvergunning worden geregisterd heeft nu geen mogelijkheden om de dossiers uitgebreid te labelen. Bij het vaststellen van een nieuwe huisvestingsvergunning is het doel om een verdiepingsslag te maken in de informatie en registratie. De afgegeven huisvestingsvergunningen voor sociale huurwoningen (is gemandateerd aan Woontij) willen we hier ook in betrekken.

Opdracht aanpassingen vanuit de Woonvisie
In de woonvisie (dec 2024) hebben we onszelf de opdracht gegeven om de huisvestingsverordening opnieuw vast te stellen. Concreet moeten we hierbij onderstaande punten verder uitwerken:

- We houden de eisen voor terugkeerders onder de loep
- We kijken welke zzp-beroepen we opnemen
- We onderzoeken welke essentiële beroepen we willen opnemen

Wat voor eiland wil je zijn en voor wie?
Met een huisvestingsvergunning is het mogelijk om te sturen op wie er (eerder) kans maakt op een woning op Texel. Hiermee kun je sturen op wat voor eiland je wilt zijn. Hierbij zijn verschillende smaken en mogelijkheden. Elke keuze heeft gevolgen en bepaalt welke richting je op gaat met het eiland. Uiteindelijk is de keuze een politieke keuze.

Wat doen de andere Waddeneilanden?
De andere Waddeneilanden stelden onlangs hun nieuwe huisvestingsverordening vast. We zien onderling veel overeenkomsten. Zo maken alle Waddeneilanden gebruik van een terugkeerdersregeling voor scholieren en studenten die gelijk voor en gelijk na hun studie ingezetene zijn geweest op het eiland. De andere Waddeneilanden hanteren dus een strengere terugkeerdersregeling.

Verder zijn er ook belangrijke verschillen tussen de eilanden. Ameland maakt boven op de wettelijke maatschappelijke binding onderscheid tussen langdurige en standaard maatschappelijke binding. Iemand heeft een langdurige binding als iemand de afgelopen 20 jaar ten minste 15 jaar ingezetene is geweest, waarbij de jaren van studietijd meetellen als ingezetene. Iemand is volgens Ameland standaard maatschappelijk gebonden als diegene tweedegraads familie heeft die zes jaar ingezetene is op Ameland. De gemeente geeft eerst voorrang aan woningzoekenden met een langdurige maatschappelijke binding en vervolgens aan iemand die familie heeft wonen op Ameland. Zij hanteren hierbij dus een tweetrapsracket.

Vlieland is daarentegen meer gericht op het trekken van inwoners die iets bijdragen aan de lokale economie. Zij hanteren alleen de standaard terugkeerdersregeling en economische bindingseisen en maken geen gebruik van de wettelijke maatschappelijke bindingseisen.

WAT VOOR EILAND WIL JE ZIJN EN VOOR WIE?

Texel: een eiland met dynamiek

Met de bindingseisen bepalen we aan wie we woningen willen toewijzen en wat voor eiland we willen zijn. We willen op Texel voldoende woningen beschikbaar houden voor inwoners die langdurig op het eiland hebben gewoond en staan open voor instroom die hier economisch iets bijdragen en zo het eiland 'dragen'. We vinden het hierbij niet erg dat er enige dynamiek is mits dit niet ten koste gaat van de kans op een woning voor mensen met een binding.

Bovenstaande tekst geldt als uitgangspunt en gebruiken we als bril hoe we tegen de bindingseisen aankijken.

IV A

MAATSCHAPPELIJKE BINDINGSEISEN

MAATSCHAPPELIJKE BINDING

Huidige maatschappelijke bindingeisen Texel

Iemand heeft een redelijk, met de plaatselijke samenleving verband houdend belang zich in de gemeente Texel te vestigen:

- *als de woningzoekende ten minste drie jaar op Texel woont;*
- *gedurende de voorafgaande tien jaar ten minste zes jaar onafgebroken ingezetene van Texel is geweest;*
- *de mantelzorger, de woningzoekende die niet in de gemeente Texel woont en die geen binding aan de gemeente Texel heeft, maar die conform de definitie uit deze verordening, mantelzorg verleent aan een inwoner van de gemeente Texel;*
- *de woningzoekende die niet op Texel woont en die geen binding aan de gemeente Texel heeft maar is aangewezen op mantelzorg conform de definitie uit deze verordening van een ingezetene van de gemeente Texel.*

Naast de wettelijk genoemde maatschappelijke bindingseisen krijgen inwoners die mantelzorg verlenen of nodig hebben een huisvestingsvergunning. Er moet sprake zijn van een duurzame mantelzorgrelatie voor minimaal 10 uur per week met de verwachting dat dit voor minimaal twee jaar in stand blijft. Hiermee hopen we de druk op de zorg te ontlasten en het gemeenschapsgevoel te versterken. We hebben verder geen signalen dat bepaalde groepen nu buiten de boot vallen.

Familiewoning op erf mogelijk vergunningsvrij

Landelijke wet- en regelgeving is continu in beweging. Zo is er op 13 februari 2025 een wetsvoorstel ingediend om familiehuizen (eerste graad) vergunningsvrij op eigen erf toe te staan. Het is nog onduidelijk wat de gevolgen zijn van dit wetsvoorstel en of dit de maatschappelijke bindingseisen oprekt.

Hardheidsclausule als escape

In de huisvestingsverordening is een hardheidsclausule opgenomen. Hiermee is het mogelijk om maatwerk te leveren en kan B&W afwijken van de geldende regels. B&W maakt hiervan gebruik als regels onrechtvaardig zijn of voorbij gaan aan het uiteindelijke doel van de huisvestingsverordening.

Advies

We zien geen redenen om de huidige maatschappelijke bindingseisen aan te passen en op te rekken. We stellen daarom voor om deze bindingseisen onveranderd op te nemen. We wachten de werking en de impact op de maatschappelijke bindingseisen van het nieuwe wetsvoorstel van familiewoningen op het eigen erf af.

TERUGKEERDERSREGELING

Huidige terugkeerdersregeling

Voor onderstaande groep geldt dat zij mogen terugkeren naar Texel:

- *(terugkerende) scholieren en /of studenten tot een leeftijd van 45 jaar oud die, in verband met een vervolgopleiding of studie, zich gedurende deze vervolgopleiding uit hebben laten schrijven (in de BRP) bij de gemeente Texel, waarbij de woningzoekende direct voordat hij van Texel vertrok ten behoeve van de vervolgopleiding, ten minste zes jaar onafgebroken op Texel ingeschreven heeft gestaan.*

Ruime mogelijkheden om terug te keren

De huidige terugkeerdersregeling biedt de mogelijkheid voor oud Texelaars om tot hun 45e terug te keren nadat ze het eiland vanwege studie hebben verlaten. De leeftijdgrens van 45 jaar is bewust gekozen en is gebaseerd op de leeftijd waarop iemand kinderen heeft die naar de middelbare school moet. Zij kunnen dan terug naar Texel verhuizen en hun kinderen daar naar de basisschool laten gaan. Bijkomend voordeel van deze leeftijdsgrens is dat terugkeerders in de beroepsgeschikte leeftijdsgroep vallen en waarschijnlijk (economisch) een bijdrage zullen leveren.

Welvarende 45-plussers met binding kunnen altijd terugkeren

Met de huidige terugkeerdersregeling is het voor oud Texelaars die ouder zijn dan 45 jaar niet mogelijk om een huisvestingsvergunning te krijgen voor middeldure huurwoningen of koopwoningen met een prijs tot € 600.000. Vermogende oud Texelaars van 45 jaar en ouder hebben altijd de mogelijkheid om boven de koopgrens een woning te kopen en hiermee de huisvestingsvergunning te ontlopen. Oud Texelaars van 45 jaar en ouder met een kleine portemonnee hebben deze mogelijkheid niet en sluiten we nu uit. Wel zouden oud Texelaars (45+) aanspraak kunnen maken op een economische binding als ze hier aan voldoen.

Advies

Voor de nieuwe terugkeerdersregeling halen we de voorwaarde dat iemand in verband met studie of opleiding zich hebben laten uitschrijven bij de gemeente Texel eruit. Dit valt namelijk niet te controleren en als iemand vanwege een andere reden het eiland tijdelijk verlaat is diegene ook weer welkom. Formeel verruimen we hiermee de regeling, maar in de praktijk blijft de uitvoering hetzelfde.

We breiden het registreren m.b.t. bindingseisen uit.

IV B

ECONOMISCHE BINDINGSEISEN

ECONOMISCHE BINDING

Huidige economische binding Texel

- *de woningzoekende die kan aantonen dat hij voor het voorzien in zijn bestaan is aangewezen op het duurzaam verrichten van arbeid binnen de gemeente Texel en kan aantonen dat hij beschikt over een arbeidscontract op ten minste bijstandsniveau van ten minste een jaar bij een bedrijf/werkgever op Texel of vanuit een bedrijf/werkgever tewerkgesteld is op Texel;*

Instroom om economie draaiende te houden

Met de huidige economische bindingseisen is het mogelijk om een huisvestingsvergunning te krijgen als de aanvrager een arbeidscontract heeft voor minimaal 1 jaar bij een bedrijf/werkgever op Texel, in elke branche. Deze instroom van mensen die meedoen in het arbeidsproces is nodig om de Texelse economie draaiende te houden, omdat door sterke vergrijzing de beroepsgeschikte bevolking afneemt.

ZZP'ers uitgesloten

De huidige regeling gaat echter alleen uit van arbeidskracht die in loondienst zijn. Mensen die als ZZP'er werken zijn uitgesloten en kunnen geen aanspraak maken op een huisvestingsvergunning en dus ook niet op een woning op Texel binnen de prijsgrens. Vanwege de krimpende beroepsbevolking hebben we ZZP'ers nodig. Wel moeten zij hun arbeid duurzaam verrichten op Texel waarbij het noodzakelijk is om op Texel te wonen.

Kip-en-eiverhaal

Het ingewikkelde van het werken en wonen op Texel is dat iemand een huis nodig heeft om te kunnen werken en werk nodig heeft om een huis te hebben. Dit geldt zowel voor mensen met een arbeidscontract, maar des te meer voor ZZP'ers: hoe kunnen zij opdrachten binnen halen als ze nog niet woonachtig zijn op het eiland?

Wat doen de andere Waddeneilanden?

Andere Waddeneilanden werken met een urencriterium van minimaal 18 of 20 uren voor zowel loondienst of ZZP-opdrachten (zie bijlage pagina 43). Bij ZZP-opdrachten moet iemand minimaal 3 maanden voor en na het aanvragen van een huisvestingsvergunning dit aantal uren werkzaam zijn op het eiland. Om aanspraak te maken op een vergunning is het dus eerst nodig om voor 3 maanden te forenzen of tijdelijk onderdak te regelen. Dit vraagt dus om enige toewijding en inspanning en hiermee wordt het kaf van het koren gescheiden.

ECONOMISCHE BINDING

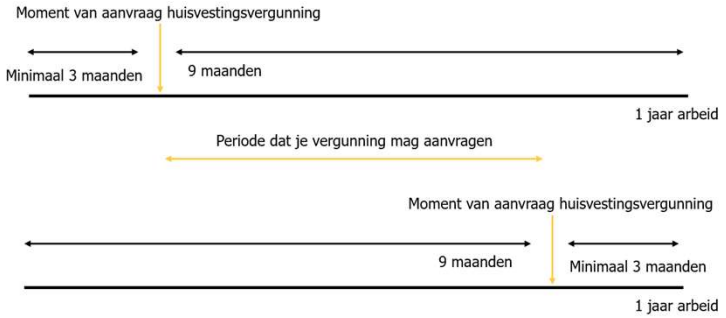
Opnemen economische binding ZZP

Vanwege eenduidigheid willen we de eisen voor ZZP-ers en loondienst zoveel mogelijk gelijkstellen. Dat betekent dat ook een ZZP-er een minimale arbeidsduur van een jaar moet aantonen. Het betreft ZZP'er die voor de uitvoering van de werkzaamheden fysiek op Texel moeten zijn. Dit sluit ook aan bij de regels voor economische binding voor mensen met een jaarcontract, daarvoor geldt: 'bij een bedrijf/werkgever op Texel of vanuit een bedrijf/werkgever tewerkgesteld is op Texel'.

Voor de arbeidsomvang eisen we bij loondienst een inkomen op minimaal bijstandsniveau. Bij ZZP'ers is dat lastig te toetsen. Toetsen op een urencriterium, zoals ook de andere Waddeneilanden doen, is voor zowel loondienstcontracten als ZZP-ers wel mogelijk. Als we het bijstandsniveau vertalen naar een aantal werkuren met het minimumloon komen we uit op ca 22 uren. We verhogen het aantal uren naar 24 uur, omdat wij vinden dat iemand pas vanaf drie werkdagen bestaanszekerheid heeft op Texel en substantieel iets bijdraagt aan de Texelse economie.

Om in aanmerking te komen voor een huisvestingsvergunning moet een ZZP'er bijvoorbeeld opdrachtomschrijvingen, overeenkomst van opdracht, accountantsverklaring, of soortgelijke bewijzen van werk op Texel overleggen. Aan de hand van de documenten moet de gemeente in ieder geval de omvang van het werk kunnen beoordelen en of de werkzaamheden daadwerkelijk fysiek op Texel worden uitgevoerd.

Voor het moment van aanvragen van de huisvestingsvergunning door een ZZP-er sluiten we ook aan bij de werkwijze van de andere Waddeneilanden. Daarom moet iemand minimaal 3 maanden voor en na het aanvragen van een huisvestingsvergunning dit aantal uren werkzaam zijn op het eiland. Dit vraagt dus om enige inspanning en toewijding.



ECONOMISCHE BINDING

Advies
Ook ZZP'ers kunnen beroep doen op de economische binding.

Vanwege eenduidigheid willen we de eisen voor ZZP en loondienst gelijkstellen. Dat betekent een arbeidsduur van minimaal 1 jaar. Bij loondienst eisen we een inkomen op minimaal bijstandsniveau. Dit willen we niet verlagen. Het lastig is om rechtsbijstandsniveau te toetsen bij ZZP'ers. Als we het bijstandsniveau vertalen naar een aantal werkuren met het minimumloon komen we uit op ca 22 uren. We verhogen het aantal uren naar 24 uur, omdat wij vinden dat iemand pas vanaf drie werkdagen bestaanszekerheid heeft op Texel en substantieel iets bijdraagt aan de Texelse economie. Een ZZP-er moet minimaal 3 maanden voor en na het aanvragen van een huisvestingsvergunning werkzaam zijn op Texel.

V URGENTIE-VERORDENING

URGENTIEVERORDENING VOOR ESSENTIËLE BEROEPEN

Voorrang voor essentiële beroepen

De gemeenteraad kan in de huisvestingsverordening bepalen dat huurwoningen met urgentie kunnen worden toegewezen aan vitale/essentiële beroepsgroepen. Zij krijgen dan met voorrang een sociale huurwoning toegewezen, mits zij voldoen aan de geldende bindingseisen. Het opnemen van een urgentieregeling is onderdeel van het uitvoeringsprogramma en als opdracht meegenomen in de woonvisie.

Huidige mogelijkheden

In de HV Texel 2020 is geen urgentieregeling opgenomen. Woontij heeft nog lopende afspraken met Omring en de OSG voor huisvesting van personeel in de huidige prestatieafspraken. Deze komen begin 2026 te vervallen. Bij de nieuwe prestatieafspraken met Woontij kunnen nieuwe afspraken rondom urgentie worden opgenomen. Op projectniveau zijn met RABO Smartbuilds (midden-huur) afspraken gemaakt over voorrang voor essentiële beroepen. Bij De Rietdijk (Marsweg noord) zijn toewijzingsregels vastgelegd voor de huurwoningen met daarin voorrang voor diverse doelgroepen, waaronder de essentiële beroepen.

Toevoegen Texelse urgentie

Onder vitale beroepsgroepen verstaan we beroepen die vanwege beschikbaarheid in de directe omgeving van hun werk moeten wonen. Maar ook beroepen waarvoor het vanwege de aard van het werk belangrijk is om ook een sociale binding met het eiland en de eilanders te hebben. Het gaat dus niet alleen om het oplossen van schaarste in deze beroepsgroepen maar ook om de noodzaak om op Texel te wonen om de functie goed te kunnen uitvoeren. Het gaat om politie, onderwijs en zorg. Binnen deze beroepsgroepen zijn veel verschillende functies. We willen een onderscheid maken in het type werk dat mensen in deze sectoren uitvoeren. Het gaat uitdrukkelijk om uitvoerend personeel en niet om ondersteunde (administratief) personeel. Beroepen en functies moeten duidelijk afgebakend zijn.

Overwegingen

De mensen die beroep willen doen op de urgentieregeling dienen te voldoen aan de economische bindingeisen. Mogelijk verdienen de mensen in essentiële beroepen teveel om in aanmerking te komen voor sociale huurwoning. Woontij mag een deel van de woningen toewijzen aan mensen boven de inkomensgrens. Dat gaat wel ten koste van mensen die geen alternatief kunnen betalen. Mensen is essentiële beroepen die boven de sociale huurgrens verdienen hebben wel andere opties voor woonruimte, zoals de midden-huur. Daarom kiezen we ervoor om de sociale huurwoningen alleen toe te wijzen aan mensen met een passend inkomen.

Advies

We nemen urgentie regeling op voor uitvoerende essentiële beroepsgroepen op in de zorg, het onderwijs en de politie. Onder voorwaarden van een passende inkomenstoets wijzen we met voorrang in eerste instantie maximaal 5 woningen per jaar toe.

URGENTIEVERORDENING VANUIT DE WET

Toevoeging vanuit wet Versterking regie volkshuisvesting

De huisvestingswet 2014 geeft aan dat de gemeente een huisvestingsverordening 'kan' instellen, en dan een vergunningstelsel hanteert. De aanpassingen in de aangekondigde Wet versterking regie verandert dit. De kan-bepaling wordt een 'moeten' voor het onderdeel urgenties. De wet wijst een aantal verplichte urgentie categorieën aan die gemeenten verplicht moeten opnemen.

De wet is echter nog niet ingevoerd en is nog niet helemaal duidelijk. Een aantal gemeenten hebben al een urgentieverordening opgesteld die voldoet aan de verplichtingen vanuit de wet. Hieruit lijkt het mogelijk om deze regionale urgentieverordening in een losstaande verordening te landen naast de gemeentelijke huisvestingsverordening. Dit heeft op Texel de voorkeur. Zo ben je als gemeente namelijk flexibeler in het aanpassen van de bindings- en urgentie-eisen die in de eigen gemeente gelden. Deze kun je dan zonder afstemming met de regio aanpassen. Een bijkomend voordeel is dat twee aparte verordeningen voor meer duidelijkheid zorgt wat betreft de bindingseisen: In de regionale verordening gelden namelijk de landelijk vastgelegde definities van (economische en maatschappelijke) bindingseisen, terwijl op Texel (bij uitzondering in de wet) andere definities gelden. Om verschillende definities voor bindingseisen in één verordening te stoppen is onhandig.

Op basis van voortschrijdend inzicht is het advies om beide urgentieregelingen dus apart in eigen verordeningen te regelen. Inhoudelijk maar ook qua planning maakt dat de Texelse huisvestingsverordening (met daarin de urgentieregeling) veel flexibeler.

In de Wet versterking regie volkshuisvesting zijn 9 aandachtsgroepen gedefinieerd. Een aantal van de aandachtsgroepen zijn aangeduid als verplichte urgentiecategorieën, deze zijn hieronder dikgedrukt:

- Arbeidsmigranten
- **Dak- en thuislozen**
- Ouderen
- **Sociaal urgenten en dreigend daklozen**
- **Medisch urgenten en rolstoefafhankelijken**
- Statushouders
- Studenten
- **Uitstroom intramurale situatie**
- Woonwagenbewoners

Advies

We stellen, los van de Texelse huisvestingsverordening, een regionale urgentie verordening op voor de wettelijk verplichte urgentiegroepen.

VI

PRIJSGRENS EN WERKINGSGEBIED

PRIJSGRENS EN WERKINGSGEBIED

Welke woningen bescherm je?
In de voorgaande hoofdstukken beschreven we voor wie we de woningen beschermen. In dit hoofdstuk bespreken we aan welke woningen er schaarste is om die groep te huisvesten.

De hoogte van de prijsgrens en de daarmee gepaarde beschermingsgraad dient te worden onderbouwd. Volgens de Huisvestingswet 2014 mogen alleen middeldure koopwoningen worden beschermd. Het is dus niet mogelijk om alle woningen te beschermen. De hoogte van de prijsgrens van middeldure woningen mogen gemeenten zelf vaststellen omdat prijsverschillen tussen gemeenten in Nederland groot zijn.

De huidige prijsgrens voor huurwoningen is € 1.250 per maand en € 600.000 verkoopprijs voor koopwoningen.

Hoge beschermingsgraad Waddeneilanden
Als we kijken naar de prijsgrens van middeldure woningen in gemeenten op het vasteland, dan zien we dat in de huurmarkt dat gemeenten vaak alleen de sociale huur beschermen. De prijsgrens voor koopwoningen heeft vaak een hoogte waarmee 40% tot 60% van de woningvoorraad wordt beschermd.

Op de Waddeneilanden zien we een hogere beschermingsgraad, vooral in de koopmarkt. Alle Waddeneilanden beschermen minimaal twee derde van hun koopvoorraad en Ameland (85%) en Terschelling (90%) hebben een nog hogere beschermingsgraad. De beschermingsraad voor huurwoningen ligt op de prijsgrens voor middeldure huurwoningen.

Doorstroming en dynamiek behouden
Op Texel willen we een prijsgrens hanteren die niet alleen de woningen beschermt die bereikbaar zijn voor starters, maar ook dat woningen beschikbaar blijven voor doorstromers. Zo ontstaat er aan de onderkant van de markt ruimte voor nieuwe starters. Aan het einde van elk doorstroomtreintje helpen we uiteindelijk een starter met een binding met Texel aan een woning.

Tegelijkertijd willen we niet een te hoge beschermingsgraad hanteren, omdat we enige dynamiek in de woningmarkt willen behouden. Ook willen we voorkomen dat er veel woningen vruchteloos worden aangeboden. We blijven hierdoor jaarlijks de prijsgrens monitoren en indexeren. Zo kunnen we bij negatieve effecten vroegtijdig bijsturen.

Bovenstaande tekst hanteren we als uitgangspunt bij het vaststellen van de prijsgrens voor huur- en koopwoningen. Hier gaan we op de volgende pagina's verder op in.

VI A

PRIJSGRENS HUUR

PRIJSGRENS HUUR

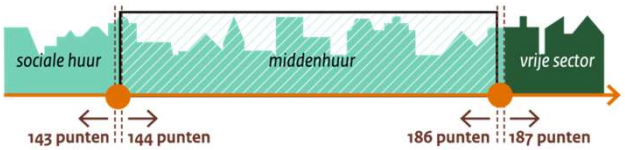
Hoge druk op de huurmarkt

In hoofdstuk 2 lieten we al zien dat de druk op de sociale huur de laatste jaren is toegenomen. De druk op de vrije huursector is lastiger meetbaar. Wel weten we dat door hoge druk in zowel de sociale huur- als koopmarkt zorgt voor een toenemende vraag naar de vrije huursector. De vraag naar particuliere huur op Texel komt van gepensioneerden die van koop naar huur willen, maar te veel verdienen voor sociale huur. Ook starters en andere groepen die tussen wal en schip vallen, is particuliere huur een alternatief. Het is dus belangrijk om ook de particuliere huur te beschermen tegen instroom van mensen zonder binding met Texel. In de huidige HV Texel 2020 ligt de prijsgrens voor huurwoningen op € 1.250 huurprijs per maand.

Wet betaalbare huur en goed verhuurderschap

Landelijk zijn er verschillende wetten ingevoerd om de particuliere huur te reguleren. Sinds de invoering van de Wet betaalbare huur op 1 juli 2024 zijn de huurprijzen van woningen met minder dan 187 WWS-punten gereguleerd. Het woningwaarderingsstelstel (WWS) bepaalt hoeveel punten een huurwoning heeft. In de sociale huur en middenhuur bepaalt het aantal punten de maximale huurprijs die elk jaar opnieuw wordt geïndexeerd. In 2025 bedraagt de maximale huurprijs bij 186 punten voor middenhuur € 1.184,82.

Verder is sinds 1 juli 2023 de Wet goed verhuurderschap van kracht. Deze wet geeft gemeenten meer mogelijkheden om ongewenst verhuurgedrag tegen te gaan. Deze wet verplicht o.a. verhuurders om bij nieuwe huurcontracten het aantal punten volgens het woningwaarderingsstelsel (WWS) op te nemen.



Advies

We koppelen de prijsgrens aan het puntenstelsel van de 'Wet betaalbare huur' voor middenhuur (tot 187 punten. In 2025 is dit € 1.184,82)

Deze koppeling van de huurprijsgrens dwingt verhuurders om het aantal WWS-punten te berekenen voor een huurwoning. Als gevolg hiervan kunnen meer woningen in de middenhuur belanden en dus betaalbaarder aangeboden worden voor Texelaars.

Door koppeling aan de landelijke grens voor middenhuur wordt de prijsgrens jaarlijks landelijk automatisch geïndexeerd.

VI B

PRIJSGRENS KOOP

PRIJSGRENS KOOP

Betaalbaar koopaanbod ontbreekt op Texel
Door toenemende vraagdruk op de koopmarkt zien we de huizenprijzen stijgen. Dit maakt het voor starters lastiger om een eerste stap op de koopmarkt te zetten. Ter illustratie: Een stel dat beide het gemiddelde inkomen op Texel verdient, heeft een bruto-inkomen van € 69.000 en kan hiermee ongeveer € 320.000 lenen (peildatum: feb 2025). Het afgelopen jaar had slechts 11% van alle koopwoningen op Funda een vraagprijs onder € 320.000 (Zie bijlage pagina 47). In 2023 voerden we dezelfde bereikbaarheidsanalyse uit in het woonbehoefteonderzoek. Hetzelfde huishouden kon toen met 2x het gemiddelde inkomen op Texel € 260.000 lenen en hiermee 5% van de aangeboden woningen op Funda betalen. De bereikbaarheid is dus toegenomen.

Om de schaarse koopwoningen te beschermen voor instroom van mensen zonder binding met Texel is een huisvestingsvergunning nodig voor koopwoningen met een verkoopprijs van € 600.000. Sinds de invoering van de prijsgrens in 2019 is deze niet veranderd. Als een woning na 13 weken voor maximaal 110% van de WOZ-waarde is aangeboden en aan alle voorwaarden is voldaan, mag de woning vruchteloos worden aangeboden, ook aan kopers zonder binding.

Prijsgrens heeft een prijsopdrijvend effect
In de HV 2020 is de prijsgrens voor koopwoningen gekoppeld aan de verkoopwaarde van de woning. Uit gesprekken met makelaars blijkt dat potentiële kopers van buiten Texel zonder binding hun betalingsbereidheid naar boven bijstellen. Zo kunnen zij alsnog een woning kopen die buiten het vergunningstelstel valt, met een prijsopdrijvend effect als gevolg.

Woningen met een waarde rond de prijsgrens van € 600.000 kunnen worden overboden om zo de huisvestingsvergunning te ontlopen. Dit heeft een zuigende werking op de woningen daaronder. Huizenbezitters profiteren van de prijsstijging. Voor koopstarters maakt dit het juist nog lastiger om aan een betaalbare koopwoning te komen. Ook resulteert dit effect in stijgende WOZ-waarden.

Koppelen van de prijsgrens aan de WOZ-waarde
Op de andere Waddeneilanden waarbij de koopprijsgrens gekoppeld was aan de verkoopprijs zagen ze hetzelfde prijsopdrijvend effect voor woningen in alle prijsklasse. Om die reden hebben de andere Waddeneilanden bij het vaststellen van hun nieuwe huisvestingsverordening de prijsgrens gekoppeld aan de WOZ-waarde.

HUIDIGE SITUATIE

Prijsgrens: € 600.000 verkoopprijs

CASUS



WOZ-waarde: € 550.000

- Verkoper kan voor elke prijs de woning te koop zetten
- Mensen zonder binding kunnen deze woning direct kopen zonder huisvestingsvergunning door meer dan € 600.000 te bieden waardoor de woning niet onder de prijsgrens valt.
- Prijsopdrijvend effect

NIEUWE SITUATIE

Prijsgrens: € 600.000 WOZ-waarde

CASUS



WOZ-waarde: € 550.000

- Verkoper kan voor elke prijs de woning te koop zetten
- Mensen zonder binding kunnen niet direct zonder vergunning deze woning kopen omdat de prijsgrens niet valt te omzeilen. De WOZ-waarde van de woning valt namelijk onder de prijsgrens.
- Dempend effect op de woningprijs

* We hebben voor deze casus bewust gekozen voor een woningwaarde rond de huidige prijsgrens om het prijsopdrijvend effect inzichtelijk te maken

PRIJSGRENS KOOP

Prijsgrens werkt per gebied anders door
De tabel rechts laat per cluster zien welk aandeel van de koopwoningen onder de huisvestingsvergunning valt met een prijsgrens van € 600.000 WOZ-waarde.

Bij een koopprijsgrens van € 600.000 is voor 75% van alle koopwoningen een huisvestingsvergunning nodig om deze te bewonen. Deze prijsgrens werkt verschillend per gebied door. Dit komt door een andere verhouding naar prijsklasse in de koopvoorraad veroorzaakt door onder andere verschil in verhouding naar woningtypen, bouwjaar en oppervlakte. Hierdoor werkt de prijsgrens als een soort deken in elk gebied anders door. Zo is bijvoorbeeld in het buitengebied, waar vooral grote en dus duurdere woningen staan, de beschermingsgraad het laagst.

We kiezen ondanks een andere uitwerking per dorp voor een gemeente brede beschermingsgraad. Dat is geen wijzing t.o.v. de huidige situatie. Vanwege de omvang van Texel is de gemeente te zien als één woningmarkt waar druk van een dorp overgaat naar de ander dorp (waterbedeffect). Woningen boven een bepaalde prijsgrens gaan in het algemeen vaak naar mensen zonder binding ongeacht de locatie. Een hogere prijsgrens per deelgebied, kan zo leiden tot meer vruchteloze aanbiedingen en dat is een ongewenst effect. Differentiëren naar een specifieke prijsgrens per deelgebied zal de regeling ook veel ingewikkelder maken. Het indexeren en bijsturen van een gebied specifieke prijsgrens vraagt om een goed onderbouwde afweging per deelgebied. Door een gemiddelde beschermingspercentage op het eiland te gebruiken kan op basis van de jaarlijks vastgestelde WOZ een zelfde beschermingsgraad op het eiland worden gehandhaafd.

	WOZ-waarde 2025 (peildatum 2024)				
CLUSTER	€ 400.000	€ 500.000	€ 600.000	€ 700.000	€ 800.000
Den Burg	38%	69%	85%	92%	95%
Oudeschild	41%	72%	87%	95%	96%
De Koog	28%	49%	58%	73%	81%
Oosterend	49%	73%	90%	94%	98%
De Cocksdorp	34%	57%	73%	80%	82%
Den Hoorn	19%	35%	66%	83%	93%
De Waal	25%	57%	71%	88%	95%
Buitengebied Noord	16%	31%	50%	64%	77%
Buitengebied Zuid	15%	28%	46%	61%	72%
TEXEL	**33%**	**58%**	**75%**	**84%**	**90%**

▲ Beschermingsgraad koopwoningen met voor verschillende prijsgrenzen. Bron: WOZ gemeente Texel (peildatum 1-1-2024)

PRIJSGRENS KOOP

Vaststellen hoogte prijsgrens koopwoningen
De Waddeneilanden hebben een uitzonderingspositie en kunnen als enige gemeenten ook bestaande koopwoningen met voorrang toewijzen aan mensen met een binding met het eiland. Alleen middeldure koopwoningen die schaars zijn mogen worden beschermd. Alle woningen beschermen is juridisch niet toegestaan.

Texel besloot om in 2019 koopwoningen met een verkoopprijs tot € 600.000 te beschermen. Vanwege stijgende huizenprijzen liep de beschermingsgraad door de jaren heen terug (zie tabel). Een deel van de cijfers valt niet meer te achterhalen.

Prijsgrens	2019	2020	2023	2025
WOZ € 600.000	89%	-	80%	75%
Verkoopprijs € 600.000	-	86%	72%	60%

▲ Beschermingsgraad koopwoningen met prijsgrens € 600.000 bij koppeling aan de WOZ-waarde en aan de verkoopprijs

Aantal vruchteloze aanbiedingen loopt op
In hoofdstuk 2 zagen we dat er sinds de invoering van de huisvestingsvergunning er slechts een aantal keer per jaar woningen vruchteloos werden aangeboden. Dit is een duidelijk teken dat er schaarste is aan koopwoningen met een verkoopprijs tot € 600.000.

Toch zien we in 2025 het aantal vruchteloze aanbiedingen toenemen op Funda. Het gaat hier vooral om kleine appartementen (<50m2) en kluswoningen. Dit kan een teken zijn van een iets meer ontspannen woningmarkt, maar dit is nog te vroeg om vast te stellen.

Om in aanmerking te komen voor vruchteloze aanbieding moet de woning 13 weken voor maximaal 110% van de WOZ waarden worden aangeboden. Het aantal weken is het maximum aantal dat wettelijk is toegestaan. Alle betrokken (oa de makelaars) zijn inmiddels goed bekend met dit systeem.

Gezien het geringe aantal vruchteloze aanbiedingen is het advies om het systeem voor vruchteloze aanbiedingen niet aan te passen.

Nieuwe prijsgrens van € 600.000 WOZ-waarde
Met de huidige prijsgrens van € 600.000 verkoopprijs beschermen we 60% van de koopwoningen op basis van de vraagprijs op Funda. We weten niet welk percentage van de woningen is overboden en hoeveel woningen daadwerkelijk onder de prijsgrens vallen en beschermd zijn tegen kopers zonder binding met Texel.

We stellen voor om een prijsgrens van € 600.000 te hanteren maar dan gekoppeld aan de WOZ-waarde. Hiermee weten we zeker dat we 75% van de totale koopvoorraad beschermen. De beschermingsraad neemt hiermee toe ten opzichte van de huidige prijsgrens, maar we behouden ook dynamiek op het eiland. Om dezelfde beschermingsgraad te waarborgen indexeren we jaarlijks de prijsgrens.

PRIJSGRENS KOOP

Advies

We koppelen de prijsgrens voor koopwoningen aan de WOZ-waarde.

De prijsgrens voor koopwoningen stellen we voor heel Texel gelijk aan de WOZ-waarde van € 600.000.

We indexeren jaarlijks de prijsgrens voor koopwoningen, zodat 75% van de koopvoorraad beschermd blijft.

Het systeem voor vruchteloze aanbiedingen passen we niet aan.

VII

REGISTREREN EN INDEXEREN

REGISTREREN EN INDEXEREN

Continu een vinger aan de pols

Het uiteindelijke doel is om zo snel mogelijk toe te bewegen naar een markt die in balans is. We willen de komende jaren bij gaan houden in hoeverre bepaalde acties leiden tot het behalen van deze ambitie. De huisvestingsverordening helpt om negatieve effecten tegen te gaan van schaarste totdat de markt uiteindelijk in balans is. Hierbij is belangrijk dat de invoering van de huisvestingsverordening zelf ook niet tot negatieve effecten leidt. Daarom is het belangrijk om de woningmarkt en instrumenten blijvend te monitoren. Zo kunnen we vroegtijdig bijsturen als de situatie daar om vraagt. Concreet registreren we:

- Aanvragen type bindingseisen
- Voorrang essentiële beroepsgroepen
- Eigenschappen en aantal vruchteloze aanbiedingen
- Ontwikkeling van de WOZ-waarde

Verdiepende registratieslag bindingseisen

Sinds de invoering van de huisvestingsvergunning is globaal geregistreerd op basis van welke bindingseisen er een huisvestingsvergunning is verleend. Momenteel maken we hierbij slechts onderscheid tussen maatschappelijke en economische binding. We kunnen zo niet herleiden op basis van welke voorwaarde vooral beroep wordt gedaan. Om beter inzichtelijk te krijgen op grond van welke voorwaarde beroep wordt gedaan, maken we een verdiepingsslag in de registratie van de bindingseisen. Concreet maken we bij maatschappelijke binding onderscheid naar mantelzorg verlenen, mantelzorg ontvangen, 3 of 6 jaar ingezetene geweest of terugkeerders. Bij economische binding kijken we naar aanvragen op basis van een arbeidscontract of ZZP.

Voorrang essentiële beroepsgroepen

We registreren per gedefinieerde beroepsgroep hoeveel we jaarlijks met voorrang een woning toewijzen. Zo kunnen we eventueel bijsturen op het aantal woningen dat we beschikbaar stellen.

Kenmerken vruchteloze aanbiedingen

We registreren hoeveel aanvragen voor vruchteloze aanbiedingen er jaarlijks worden gedaan. Hierbij noteren we belangrijke kenmerken, zoals woningtype, woonplaats, WOZ-waarde en woonoppervlakte. Deze kenmerken geven inzicht in of de schaarste toe- of afneemt, waar dit gebeurt en voor welke woningen dit gebeurt. Zien we een toename in het aantal vruchteloze aanbiedingen, dan kunnen we besluiten om de prijsgrens te verlagen of bepaalde gebieden of woningtypen uit te sluiten van de huisvestingsvergunning.

Ontwikkeling van de WOZ-waarde

Om de beschermingsgraad voor koopwoningen van 75% te waarborgen, indexeren we in februari de nieuwe prijsgrens. Jaarlijks in januari worden de nieuwe WOZ-waarden bekend gemaakt en hebben woningeigenaren 6 weken de tijd om bezwaar te maken.

Advies

De adviezen zijn al opgenomen in de eerdere hoofdstukken.

PROJECTNAAM
Memo uitgangspunten evaluatie huisvestingsverordening Texel

OPDRACHTGEVER
Gemeente Texel

AUTEURS
Koöperatieve Architecten Werkplaats (KAW)

STATUS
Concept

DATUM
College van B&W 20 mei 2025
Versie verduidelijking 20-06-2025 nav technische vraag mbt ZZP (pg 23-25)

.txl



B

BIJLAGE 1

GRAFIEKEN

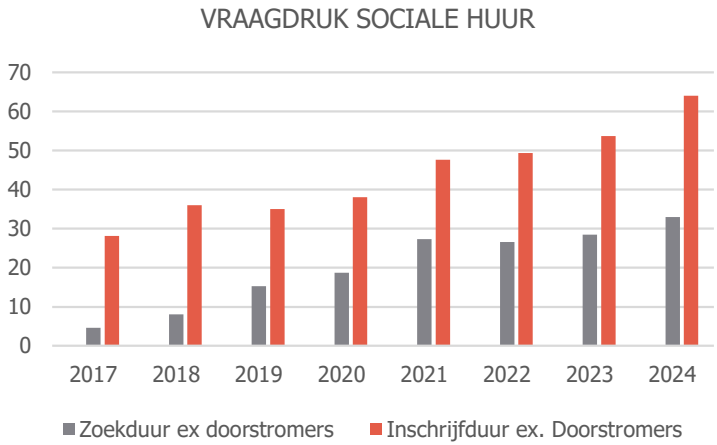
SCHAARSTE ONDERBOUWING

Signalen van schaarste in zowel de koop- als huurmarkt

De linker grafiek laat het aandeel koopwoningen zien per WOZ-prijsklasse. Waar in 2018 een groot deel van de woningen vielen in de laagste prijsklassen, zien we dat in 2024 veel woningen in de hoogste prijsklassen vallen. Het betaalbaar aanbod is schaarser geworden.

CLUSTER	2018	2022	2024
< € 200.000	11%	4%	3%
€ 200. - € 250.000	18%	4%	3%
€ 250. - € 300.000	19%	8%	5%
€ 300. - € 350.000	18%	14%	10%
€ 350. - € 400.000	11%	15%	13%
€ 400. - € 450.000	7%	14%	14%
€ 450. - € 500.000	5%	10%	12%
€ 500. - € 600.000	6%	13%	17%
€ 600. - € 750.000	3%	10%	13%
> € 750.000	2%	7%	11%

De rechter grafiek laat de zoek- en inschrijfduur zien voor sociale huurwoningen van Woontij. Doorstromers zijn hier niet in meegenomen. Sinds 2017 zien we een toename voor zowel de zoek- als inschrijfduur. Het duurt dus langer voordat iemand met een binding met Texel een sociale huurwoning kan bewonen. Dit wordt mede veroorzaakt door de hoge druk in de koopmarkt waardoor mensen aangewezen zijn op de sociale huur en er weinig uitstroom vanuit de sociale huur naar de koop is.



KENNISDELING WADDENEILANDEN

Hierbij een overzicht van de wijze waarop de andere eilanden hun huisvestingverordening hebben ingericht voor woningen die onder de huisvestingsvergunning vallen.

WADDENEILAND	PRIJSGRENS – KOOP	%	PRIJSGRENS – HUUR	INDEXATIE	MAATSCHAPPELIJKE BINDING	ECONOMISCHE BINDING	TERUGKEERDERS	Vitale beroepen	Overige instrumenten
Texel									
Vlieland	€ 450.000,- Koopprijs	83% bij invoering Nu 2/3	huurtoeslaggrens	-	-	- Duurzaam arbeid verrichten van minimaal 20 uren per week voor minimaal één jaar. - ZZP: bedrijf is gevestigd op Vlieland - Zeevarenden - 5 jaar met pensioen zijn - Partners	Scholier en student die direct voor en direct na studie ingezetene zijn		Wijzigingen in de woningvoorraad
Terschelling	€ 631.000,- WOZ	90%	€ 1.440,-	- *Prijsindex bestaande koopwoningen (PKB) voor alle woningen in Nederland* - *Prijsontwikkeling huurtoeslaggrens*	- 6 jaar onafgebroken - Afgelopen 10 jaar, 6 jaar ingezetene - Mantelzorger - Kinderen en ouders van bovenstaande en bijdragen aan lokale gemeenschap	- Duurzaam arbeid verrichten - 18 uur per week op Terschelling arbeid verricht - Bewijs van arbeidsomvang (ZZP)	Scholier en student die direct voor en direct na studie ingezetene zijn		Opkoopbescherming Wijzigingen in de woningvoorraad Toeristische verhuur
Ameland	€ 607.174,- WOZ	85%	€ 1.100,-	Taxatie WOZ: gemiddelde prijsstijging WOZ	- 6 jaar onafgebroken - Afgelopen 10 jaar, 6 jaar ingezeten - 15 jaar onafgebroken ingezetene	- Duurzaam arbeid verrichten - 18 uur per week op Terschelling arbeid verricht -Bewijs van arbeidsomvang (ZZP)	Voorafgaande 20 jaar, 15 jaar ingezetene waarbij studie meetelt Tweede graad familie die 6 jaar ingezetene is		Opkoopbescherming Wijzigingen in de woonruimtevoorraad
Schiermonnikoog	€ 520.000 WOZ	2/3	tot 187 punten	Taxatie WOZ: gemiddelde prijsstijging WOZ	- 6 jaar onafgebroken - Afgelopen 10 jaar, 6 jaar ingezetene	- 18 uur per week op Terschelling arbeid verricht - 5 jaar met pensioen zijn - Partners	Scholier en student die direct voor en direct na studie ingezetene zijn	Onderwijzers en zorgmedewerkers	Opkoopbescherming Wijzigingen in de woonruimtevoorraad

EIGENSCHAPPEN VRUCHTELOZE AANBIEDING

Aantal vruchteloze aanbieding loopt op

In hoofdstuk 2 zagen we dat er sinds de invoering van de huisvestingsvergunning slechts een aantal keer per jaar woningen vruchteloos werden aangeboden. Dit is een duidelijk teken dat er schaarste is aan koopwoningen met een verkoopprijs tot € 600.000. Voor de 17 vruchteloos aangeboden woningen is bijgehouden om welk woningtype het gaat en in welk dorp de woning staat. De cijfers van 2025 gelden tot maart 2025 en momenteel zien we relatief veel woningen op Funda die vruchteloos worden aangeboden (zie volgende pagina).

2020	2021	2022	2023	2024	2025
4	7	1	1	2	2

Woningtype	Aantal
2-onder-1-kap	3
Appartement	2
Hoekwoning	2
Tussenwoning	3
Vrijstaand	6
Onbekend	1
TOTAAL	**17**

Dorp	Aantal
De Cocksdorp	2
De Koog	2
De Waal	1
Den Burg	10
Oudeschild	2
TOTAAL	**17**

INZICHTEN VRUCHTELOZE AANBIEDINGEN

Aantal vruchteloze aanbieding loopt op

We zien in 2025 het aantal vruchteloze aanbiedingen toenemen op Funda. Op deze en de volgende pagina staan een aantal voorbeelden van woningen die in maart/april 2025 vruchteloos worden aangeboden op Funda. Het gaat hier vooral om kleine appartementen (<50m2) en kluswoningen. Dit kan een teken zijn van een iets meer ontspannen woningmarkt en een verzadiging van met name kleine woningen, maar dit is nog te vroeg om dat vast te stellen.



Nikadel 28-G
1796BP De Koog
€ 225.000 k.k.
44 m² A+++

Peildatum	WOZ-waarde
01-01-2024	235.000 euro
01-01-2023	226.000 euro
01-01-2022	199.000 euro



Kantoorstraat 11-A
1791CE Den Burg
€ 256.000 k.k.
46 m² 1 A++

Peildatum	WOZ-waarde
01-01-2024	240.000 euro
01-01-2023	233.000 euro
01-01-2022	128.000 euro



Nikadel 28-J
1796BP De Koog
€ 234.500 k.k.
44 m² A+++

Peildatum	WOZ-waarde
01-01-2024	235.000 euro
01-01-2023	226.000 euro
01-01-2022	199.000 euro



Parkstraat 18-B
1791CA Den Burg
€ 247.000 k.k.
54 m² 1 C

Peildatum	WOZ-waarde
01-01-2024	264.000 euro
01-01-2023	258.000 euro
01-01-2022	103.000 euro

INZICHTEN VRUCHTELOZE AANBIEDINGEN



Kogerstraat 65
1791ER Den Burg

€ 463.065 k.k.
91 m² | 390 m² | 3 | D

Peildatum	WOZ-waarde
01-01-2024	436.000 euro
01-01-2023	421.000 euro
01-01-2022	396.000 euro



Beatrixlaan 6
1791GC Den Burg

€ 345.000 k.k.
98 m² | 164 m² | 4 | F

Peildatum	WOZ-waarde
01-01-2024	330.000 euro
01-01-2023	314.000 euro
01-01-2022	318.000 euro



Burdetstraat 9
1791VA Den Burg

€ 459.500 k.k.
95 m² | 620 m² | 4

Peildatum	WOZ-waarde
01-01-2024	438.000 euro
01-01-2023	426.000 euro
01-01-2022	382.000 euro

BEREIKBAARHEID KOOPWONINGEN INKOMENSGROEPEN

De koopkracht op de woningmarkt is iets toegenomen.

De linker tabel (uit het woonbehoefteonderzoek maart 2024) laat het aandeel woningen zien dat met een inkomen beschikbaar is. Op vergelijkbare wijze is de actuele beschikbaarheid in kaart gebracht. We zien dat er voor bepaalde inkomensgroepen de bereikbaarheid van koopwoningen is toegenomen. Hierin is geen rekening gehouden met eigen vermogen of schulden.

Peildatum: februari 2023		LEENCAPACITEIT	WOZ	FUNDA
INKOMENSGROEP	BRUTO INKOMEN	2023	2022	2023
Het gemiddeld inkomen per inkomensontvanger Texel (CBS, 2022)	€ 31.700	€ 128.800	1%	0%
Inkomen per huishouden (CBS, 2022)	€ 34.400	€ 139.800	1%	0%
Modaal inkomen (2023)	€ 40.000	€ 162.500	1%	0%
Eenpersoonshuishoudens DAEB-grens (2023)	€ 44.035	€ 178.900	3%	1%
Twee keer het gemiddeld inkomen per inkomensontvanger Texel (CBS, 2022)	€ 63.400	€ 258.700	9%	5%
Twee keer modaal inkomen (2023)	€ 80.000	€ 378.000	37%	30%
Tweeënhalf keer modaal inkomen (2023)	€ 100.000	€ 478.350	63%	54%

Peildatum: februari 2025		LEENCAPACITEIT	WOZ	FUNDA
INKOMENSGROEP	BRUTO INKOMEN	2025	2024	2025
Het gemiddeld inkomen per inkomensontvanger Texel (CBS, 2023)	€ 34.500	€ 164.700	2%	0%
Inkomen per huishouden (CBS, 2023)	€ 37.300	€ 176.700	2%	0%
Modaal inkomen (2025)	€ 46.500	€ 216.100	4%	0%
Eenpersoonshuishoudens DAEB-grens (2025)	€ 49.669	€ 229.600	5%	0%
Twee keer het gemiddeld inkomen per inkomensontvanger Texel (CBS, 2023)	€ 69.000	€ 318.700	14%	11%
Twee keer modaal inkomen (2025)	€ 93.000	€ 450.000	46%	39%
Tweeënhalf keer modaal inkomen (2025)	€ 116.250	€ 564.900	70%	55%

▲ Koopwoningen in de bestaande voorraad die je kunt kopen met bruto jaarinkomen van verschillende inkomensgroepen en verkochte woningen op Funda (inclusief 'in onderhandeling'). Het prijssegment tot € 162.500 past bij een modaal bruto jaarinkomen tot € 40.000. LET OP: dit is een moment opname (peildatum: nov 2023) Bron: WOZ-registratie Texel (2023), Funda (2023).

AANDEEL WONINGEN BESCHERMD O.B.V. WOZ-WAARDE

Bescherming van de woningvoorraad

Onderstaande tabel laat voor verschillende scenario's (verschillende koopprijsgrenzen) zien welk aandeel van de koopwoningen onder een specifieke prijsgrens zou vallen in de jaren 2019, 2023 en 2025, uitgesplitst per dorp. Indien de prijsgrens voor de huisvestingsvergunning wordt vastgesteld op een WOZ-waarde van € 600.000, dan wordt daarmee 75% van de koopwoningen in 2025 beschermd door de huisvestingsvergunning. Het aandeel woningen dat onder de prijsgrens valt is kleiner in het buitengebied, omdat hier meer duurdere woningen staan. In de dorpen vallen meer woningen onder de prijsgrens, omdat de koopvoorraad hier uit goedkopere woningen bestaat. Door de WOZ-waarde jaarlijks vast te stellen, blijft de beschermingsgraad hetzelfde.

	2019 (peildatum 2018)					2023 (peildatum 2022)					2025 (peildatum 2024)				
CLUSTER	€ 400.000	€ 500.000	€ 600.000	€ 700.000	€ 800.000	€ 400.000	€ 500.000	€ 600.000	€ 700.000	€ 800.000	€ 400.000	€ 500.000	€ 600.000	€ 700.000	€ 800.000
Den Burg	82%	90%	93%	93%	93%	53%	79%	89%	93%	95%	38%	69%	85%	92%	95%
Oudeschild	85%	92%	96%	97%	97%	59%	80%	93%	96%	97%	41%	72%	87%	95%	96%
De Koog	58%	75%	84%	90%	92%	33%	52%	65%	77%	86%	28%	49%	58%	73%	81%
Oosterend	83%	88%	91%	92%	93%	55%	79%	87%	91%	93%	49%	73%	90%	94%	98%
De Cocksdorp	73%	79%	82%	84%	84%	41%	63%	74%	81%	83%	34%	57%	73%	80%	82%
Den Hoorn	74%	88%	94%	97%	97%	28%	50%	72%	87%	93%	19%	35%	66%	83%	93%
De Waal	75%	92%	98%	98%	98%	44%	69%	89%	92%	99%	25%	57%	71%	88%	95%
Buitengebied Noord	48%	67%	79%	85%	89%	20%	39%	60%	74%	83%	16%	31%	50%	64%	77%
Buitengebied Zuid	43%	61%	74%	82%	86%	19%	40%	56%	71%	79%	15%	28%	46%	61%	72%
TEXEL	**73%**	**83%**	**89%**	**91%**	**92%**	**44%**	**68%**	**80%**	**87%**	**91%**	**33%**	**58%**	**75%**	**84%**	**90%**

Raadsvergadering

Dossiernummer	2335
Extern Zaak ID	3564848
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	9 juli 2025
Agendapunt	7
Titel	Ter inzage leggen mobiliteitsprogramma Texel 2035
Portefeuillehouder	C. Hooijschuur

Geagendeerd	**Vergaderdatum**
Raadscommissie	25 juni 2025
Raadsvergadering	**9 juli 2025**

Toelichting

In de raadsinformatiebrief van 8 mei 2024 bent u geïnformeerd over het plan van aanpak om te komen tot een nieuw mobiliteitsprogramma ter vervanging van de mobiliteitsvisie uit 2015. Het ontwerp van het nieuwe mobiliteitsprogramma is nu gereed. U wordt gevraagd dit ontwerp vast te stellen opdat het vrij gegeven kan worden voor de ter inzage legging.

Gemeente Texel

.txl

Raadsinformatiebrief

Reactie op moties en amendementen Mobiliteitsprogramma Texel 2035

Zaaknummer	3564848
Portefeuillehouder	R. van de Belt *
Datum verzending	9 juli 2025

Programma

2 Goede bereikbaarheid
2.1 Verkeer en vervoer

Inleiding

Hieronder doen wij u onze reactie toekomen op de ingediende moties en amendementen. Wij constateren dat geen van de moties of amendementen betrekking heeft op de mobiliteitsprincipes. In onze beantwoording gaan wij er dan ook vanuit dat u deze beleidsuitgangspunten onderschrijft en deze de basis vormen voor verdere uitwerking. De mobiliteitsprincipes zijn:

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

De financiële vertaling van de ingediende moties en amendementen hebben wij, behoudens een indicatie van de financiële gevolgen bij het amendement op de snelheid te verhogen van 60 naar 80 km/u, niet meegenomen in onze reactie. Het betreffen veelal moties en amendementen welke betrekking hebben op de uitvoering. In de uitvoeringsagenda Mobiliteit kunnen de financiële consequenties meegenomen worden.

Wij doen u onze reactie toekomen om de bespreking in de gemeenteraad te ondersteunen.

	Motie of amendement (nog ongeordend qua verstrekkendheid en zo)	Indieners
1	**Amendement Verbeter de zichtbaarheid bij zebrapaden** Uit het amendement kunnen wij niet opmaken welke zebrapaden het betreft. De zebrapaden zijn veelal goed verlicht. De verlichting rond de zebrapaden gaat op dezelfde tijden aan en uit als de rest van de verlichting in de dorpen. Daarnaast is onduidelijk waarom extra verlichting aangebracht zou moet worden. Het college is van mening dat er geen aanleiding is voor het aanbrengen van extra (dynamische) verlichting. Gelet op bovenstaande ontraadt het college dit amendement.	**VVD Texel en Hart voor Texel**
2	**Motie Verlichting op rotondes ter bevordering van de verkeersveiligheid** Rotondes zijn de meest veilige vorm van een kruispunt voor alle verkeersdeelnemers. Onduidelijk is waarom extra verlichting aangebracht moet worden, er is geen aanleiding voor, het is niet onveilig. Daarnaast zijn we bezig om de rotondes nog beter zichtbaar te maken voor automobilisten met onder andere glasbollen. Gelet op bovenstaande en hetgeen vermeld onder punt 1 ontraadt het college dit amendement.	**VVD Texel, Hart voor Texel en CDA Texel**
3	**Motie Dynamische verlichting op kruisingen in het buitengebied** We begrijpen de wens voor het aanbrengen van dynamische verlichting in het buitengebied. Dit onderwerp is daarom ook opgenomen in het coalitieprogramma. In de midterm review is aangegeven dat het onderzoek hiernaar in 2025 plaats zal vinden. Wij adviseren u de uitkomsten van dit onderzoek af te wachten alvorens een besluit over het aanbrengen van (dynamische) verlichting te nemen. Gelet op bovenstaande ontraadt het college dit amendement.	**VVD Texel en Hart voor Texel**
4	**Motie Behoud van parkeerplaatsen in en nabij dorpskernen** Om de dorpen leefbaarder en klimaatbestendiger te maken is binnen de kern ruimte nodig voor onder andere groen en fietsparkeren. De auto in de dorpskernen zal steeds minder gefaciliteerd worden. Om aan beide uitgangspunten tegemoet te komen zullen parkeerplaatsen binnen de kom (centrum) verminderd worden. Vanzelfsprekend hebben wij bij de uitvoering oog voor de verschillende belangen en kijken we naar mogelijkheden van parkeren aan de randen van de dorpen. Het behouden van alle parkeerplaatsen in en nabij de dorpskernen sluit niet aan bij het mobiliteitsprincipe Leefbare dorpscentra. Gelet op bovenstaande ontraadt het college dit amendement.	**D66 Texel, VVD Texel, Hart voor Texel en CDA Texel**
5	**Motie Behoud vijftig kilometer per uur op doorgaande routes binnen de bebouwde kom** De wegen binnen de bebouwde kom op Texel voldoen niet aan de CROW richtlijnen voor 50 km/uur. De CROW richtlijn is geen wet, maar wel een richtlijn die gebaseerd is op een veilig gebruik van onze wegen. Dit willen we als college niet negeren. De wegen zouden	**VVD Texel, Hart voor Texel en D66**

	Motie of amendement (nog ongeordend qua verstrekkendheid en zo)	Indieners
	aangepast moeten worden als de 50 km/uur in stand blijft. Volgens de norm is bijvoorbeeld bij een GOW 50 weg een vrijliggend fietspad verplicht. Deze zouden dan eigenlijk aangebracht moeten worden. De fysieke ruimte hiervoor ontbreekt. Daarnaast heeft op 27 oktober 2020 de Tweede Kamer een motie aangenomen waarin 30 km/h 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. Kijkend naar de Texelse situatie zetten we binnen de dorpen in op 1 snelheidsregime om de duidelijkheid voor eenieder te vergroten. Het behouden van vijftig kilometer per uur op doorgaande routes binnen de bebouwde sluit niet aan bij de mobiliteitsprincipes Verkeersveiligheid op 1 en Leefbare dorpscentra. Gelet op bovenstaande ontraadt het college dit amendement.	**Texel**
6	**Motie Veilige en vlotte verbindingen tussen de dorpen, herstel 80 km/u op hoofdroutes met vrijliggende fietspaden** De CROW richtlijn is geen wet, maar wel een richtlijn die gebaseerd is op een veilig gebruik van onze wegen. Zeker het verhogen van de snelheid en de hiermee gepaard gaande hogere risico's zijn wij van mening dat de CROW normen op zijn minst moeten benaderen. Een weg moet geloofwaardig en veilig ingericht worden en door hier vanaf te wijken zal eerst een risicoanalyse moeten worden gemaakt of dit al dan niet verantwoord mogelijk is. Hieronder een aantal voorbeelden welke zaken aangepast zouden moeten worden conform CROW. 1. De verbindingswegen hebben de fysieke afmeting die eerder past bij een ETW1 dan een GOW80. De ETW1 wegen hebben een breedte tussen ca. 5.5 en 6,0 m overeenkomstig richtlijn CROW. Een GOW80 is volgens de richtlijnen CROW minimaal 7,5 meter breedte. De betreffende wegen zouden dan om en nabij 1,5 tot 2 m verbreedt moeten worden voor een veilig gebruik van deze wegen bij 80 km/uur. 2. Alle wegen buiten bebouwde kom hebben nu fysieke kenmerken van een ETW2 of ETW 1 en de daarbij passende snelheid is 60 km/uur. 3. Belangrijk punt is de obstakelvrije zone tussen weg en fietspad bij 80km/u. Tussen de weg en fietspad moet bij voorkeur 6 meter ruimte zijn, minimaal is dat conform de CROW richtlijn 4,50 meter. Omdat deze ruimte er niet is, zal er een geleiderail gemaakt moeten worden om de veiligheid te waarborgen. 4. Goudappel heeft een QuickScan gedaan welke kosten ermee gemoeid zijn om de wegen conform de CROW richtlijnen in te richten voor 80 km/uur. Per kilometer weg gaat het dan om een bedrag van 680.000 euro. Uitgaande van circa 45 kilometer weglengte dat moet worden aangepast gaat het om een totaalbedrag van zo'n 30 miljoen euro. Al zouden we op een andere standaard van de CROW richtlijnen gaan zitten dan nog is er een aanzienlijk budget mee gemoeid en gaat het ten koste van de veiligheid op het	**VVD Texel, Texels Belang, Hart voor Texel en D66 Texel**

	Motie of amendement (nog ongeordend qua verstrekkendheid en zo)	Indieners
	eiland. Daarnaast wordt het voor de weggebruiker onduidelijker welke snelheid gereden mag worden. Een uniforme snelheid op het hele eiland zorgt voor duidelijk en is veiliger. In het verleden waren er al weggedeelten waar maximaal 60 kilometer per uur gereden mocht worden zoals op het de Schilderweg en de Sommeltjesweg bij De Waal. Het is niet wenselijk om de snelheid hier te verhogen. Deze motie om de snelheid te verhogen naar 80 km/u op hoofdroutes tussen de dorpen sluit niet aan bij het mobiliteitsprincipe Verkeersveiligheid op 1. Gelet op bovenstaande ontraadt het college dit amendement.	
7	**Motie Behoud tachtig kilometer per uur op de Pontweg** *(Deze wordt alleen in stemming gebracht als de motie hiervoor niet is aangenomen.)* Zie tekst hierboven. Daarnaast zijn er tussen Den Burg en De Koog een vijftal fietsoversteken. Het is nu vaak een grote uitdaging om de weg over te steken. Als we uitgaan van de CROW wordt de snelheid ter hoogte van de nieuwe fietsoversteekplaatsen 60 km/uur als we de CROW aanhouden. Het college houdt graag vast aan het veilig inrichting van de oversteekplaatsen voor fietsers. Indien de snelheid op het hele traject wordt verhoogd naar 80 zal er op vijf plaatsen tussen Den Burg en De Koog een verlaging van de maximum snelheid naar 60 km/uur plaatsvinden. Als de snelheid hier niet aangepast wordt, blijft het voor fietsers onveilig om over te steken. In het kader van eenduidigheid (jojo effect) is het verhogen naar 80 niet aan te bevelen. Deze motie om de snelheid op de Pontweg te houden op 80 km/u op sluit niet aan bij het mobiliteitsprincipe Verkeersveiligheid op 1. Gelet op bovenstaande ontraadt het college dit amendement.	**VVD Texel, Texels Belang, Hart voor Texel en D66 Texel**
8	**Motie Een bevoorradingshub buiten Den Burg** Het onderzoeken van de mogelijkheden van een hub past binnen de contouren van het Mobiliteitsprogramma. Het college is van mening dat er al veel onderwerpen opgenomen gaan worden in het uitvoeringsprogramma wat veel personele inzet vraagt. De keuze om het onderzoek naar een bevoorradingshub buiten Den Burg aan de uitvoeringsagenda toe te voegen laat het college aan de raad.	**D66 Texel, PvdA pro Texel en CDA Texel**
9	**Amendement Graskeien alleen op utilitaire wegen (gecheckt op uitvoerbaarheid)** Graskeien op ETW-2 (de smalle wegen in het buitengebied) zijn juist van belang omdat de uitwijkrisico's daar hoog zijn. We leggen graskeien ter bescherming van de berm en het asfalt. Gelet op bovenstaande ontraadt het college dit amendement.	**Groen Links Texel**

Zaaknummer 3564848

	Motie of amendement (nog ongeordend qua verstrekkendheid en zo)	Indieners
10	**Amendement Autoluwe dorpscentra met duidelijke fasering (gecheckt op uitvoerbaarheid)** Dit amendement sluit goed aan bij hetgeen is opgenomen in het coalitieprogramma en het Mobiliteitsprogramma. Gelet op bovenstaande raadt het college dit amendement aan.	**Groen Links Texel**
11	**Amendement Verbetering openbaar vervoer in samenhang met andere modaliteiten (gecheckt op uitvoerbaarheid)** Dit amendement sluit aan bij de uitgangspunten van het Mobiliteitsprogramma. Gelet op bovenstaande raadt het college dit amendement aan.	**Groen Links Texel**
12	**Amendement Uniforme snelheidsregimes en handhaving (gecheckt op uitvoerbaarheid)** Dit amendement sluit aan bij de uitgangspunten van het Mobiliteitsprogramma. Gelet op bovenstaande raadt het college dit amendement aan.	**Groen Links Texel**
13	**Amendement Veiliger fiets- en wandelroutes (gecheckt op uitvoerbaarheid)** Dit amendement sluit aan bij de uitgangspunten van het Mobiliteitsprogramma. Gelet op bovenstaande raadt het college dit amendement aan.	**Groen Links Texel**
14	**Amendement Verkeersveiligheid als toetssteen voor alle mobiliteitsmaatregelen (gecheckt op uitvoerbaarheid)** Dit amendement is overbodig; verkeersveiligheid is altijd een toetsteen bij het nemen van maatregelen. Gelet op bovenstaande ontraadt het college dit amendement.	**Groen Links Texel**
15	**Motie Verkeerssituaties dorpscentra in samenspraak met bewoners en ondernemers** Bij reconstructies en herinrichtingen worden bewoners en ondernemers altijd betrokken. Er zal echter altijd een brede belangenafweging en toetsing aan de mobiliteitsprincipes plaatsvinden. Gelet op bovenstaande acht het college dit amendement overbodig.	**CDA Texel**

	Motie of amendement (nog ongeordend qua verstrekkendheid en zo)	Indieners
16	**<u>Amendement Eenduidig gebruik reflectoren en uitsluitend dynamische verlichting in het buitengebied</u>** Voor wat betreft verlichting; zie antwoord onder 1-3. Dit onderdeel van het amendement ontraadt het college. Binnen gemeentewerken wordt gewerkt met een kader voor het eenduidig gebruik van reflectoren. Er is een wegbelevingsenquête uitgezet onder gebruikers over het gebruik van passieve markering in de vorm van glasbolreflectoren. Daar is overwegend positief op gereageerd. Gelet op bovenstaande acht het college dit amendement niet noodzakelijk.	**CDA Texel**
17	**<u>Motie Eerst serieuze alternatieven ontwikkelen vóór sturende maatregelen op autogebruik</u>** Al sinds lange tijd worden weggebruikers verleid om gebruik te maken van meer duurzamere vormen van vervoer. Dat moet ook zeker zo blijven. Uit gedragsonderzoek blijkt dat alleen verleiding niet voldoende is, ook meer sturende maatregelen zijn nodig. Om het STOMP principe invulling te geven wordt nu ook ingezet om het gebruik van de auto te ontmoedigen zodat de doelen sneller gerealiseerd worden. Zie hiervoor ook hetgeen is opgenomen onder punt 4. Gelet op bovenstaande <u>ontraadt</u> het college dit amendement.	**CDA Texel**
18	**Motie <u>Aanleg fietspad langs het Eierlands Kanaal</u>** In het oude Mobiliteitsplan is de wens voor dit fietspad al opgenomen. Deze motie zet gelijk in op het aanleggen. Wellicht kan eerst onderzocht worden wat de mogelijkheden en consequenties zijn. Het college is van mening dat eerst de mogelijkheden en consequenties in beeld gebracht moeten worden inclusief alternatieven alvorens een keuze over aanleg te maken. Daarnaast zal de mogelijke aanleg van deze fietsroute afgewogen moeten worden tegen andere urgenties in het fietsnetwerk. Gelet op bovenstaande <u>ontraadt</u> het college in deze vorm dit amendement.	**Hart voor Texel en VVD Texel**
19	**Motie: <u>Een vignet voor Texelaars</u>** Parkeren alleen voor Texelaars heeft in het verleden al plaatsgevonden, bijvoorbeeld in de Thijsselaan. Conclusies hierbij was de deze plaatsen voor het grootste gedeelte leeg stonden, terwijl er wel veel vraag was. Onduidelijk is welk probleem hiermee opgelost wordt, zeker met de invoering van de blauwe zones. Over de uitkomsten van het parkeeronderzoek wordt u direct na de zomer nader geïnformeerd. Daarnaast is onduidelijk waar de extra parkeerplaatsen aan de rand van dorpen gerealiseerd moeten worden als er geen agrarische grond gebruikt mag worden voor de realisatie hiervan. Gelet op bovenstaande <u>ontraadt</u> het college dit amendement.	**D66 Texel, CDA Texel en VVD Texel**

	Motie of amendement (nog ongeordend qua verstrekkendheid en zo)	Indieners
20	**Motie <u>We trekken duidelijke strepen op onze wegen</u>** De stippellijnen/strepen die nu te ver uit de kant van de weg geplaatst zijn zullen worden aangepast. Deze motie sluit niet aan bij de CROW richtlijnen (onder andere op het gebied van het aanbrengen van middenbelijning op 60 km wegen). Ze daarnaast ook antwoord onder punt 6. Gelet op bovenstaande <u>ontraadt</u> het college dit amendement.	**CDA Texel**
21	**Motie <u>Geen klinkerbestrating als het woongenot wordt aangetast</u>** Binnen de bebouwde kom heeft klinkerbestrating de voorkeur omdat: - Klinkerverharding werkt snelheidsremmend: het maakt meer geluid, minder vlak en zorgt dat in 30 km gebieden automatisch langzamer gereden wordt. - Voorrangssituaties kunnen goed geduid worden met toepassen van elementenverharding (type stenen, formaten, kleuren, inritconstructies etc.) - Klinkerverharding is zeer sterk met lange levensduur icm goede fundering: Straatwerk kan makkelijk 30 jaar liggen zonder groot onderhoud in tegenstelling tot asfaltdeklagen met veel kortere levensduur - Klinkerverharding is makkelijk ter herstellen: Openbreken is eenvoudig en snel lokaal te herstellen met relatief eenvoudige maatregelen - Kabels en leidingen zijn makkelijk en snel te bereiken. - Kwaliteitsbeeld van klinkers is aantrekkelijker dan asfalt: Met type stenen, kleuren en patronen kan een passende uitstraling worden bewerkstelligd - Het werkt goed in situaties met fietsers, voetgangers en gemotoriseerd verkeer. - Het past goed bij straten die karakter hebben van verblijfsgebied - Regenwater kan via bestrating beter afwateren en infiltreren naar de ondergrond. In specifieke situaties kan maatwerk geleverd worden. Gelet op bovenstaande <u>ontraadt</u> het college dit amendement.	**CDA Texel**
22	**Motie <u>Autoluwheid op de recreatieve fietswegen bevorderen</u>** Bij het opstellen van het Mobiliteitsprogramma en het bijbehorende wegencategoriseringsplan is een balans gezocht tussen enerzijds verkeersveiligheid en bereikbaarheid. Gelet op bovenstaande <u>ontraadt</u> het college dit amendement.	**Groen Zwart**
23	**Motie <u>Fietspadennetwerk verbeteren met het toevoegen van een aantal missing links van vrijliggende fietspaden</u>** De consequenties van deze motie zijn niet inzichtelijk. Alvorens hier over te kunnen oordelen zullen deze in beeld gebracht moeten worden. Bij de herinrichting van een weg zal de afweging of het aanbrengen van een vrijliggend fietspad wenselijk is altijd worden meegenomen. Gelet op bovenstaande <u>ontraadt</u> het college in deze vorm dit amendement.	**Groen Zwart**

Zaaknummer 3564848

	Motie of amendement (nog ongeordend qua verstrekkendheid en zo)	Indieners
24	**Motie <u>Texelhopper belangrijke pijler ontwerp-Mobiliteitsprogramma</u>** Deze motie sluit aan bij de uitgangspunten op het gebied van openbaar vervoer van het mobiliteitsprogramma. Het verbeteren van het openbaar vervoer is al een speerpunt. Waar mogelijk verwerken wij de actuele situatie in het mobiliteitsprogramma. Extra aandacht op dit onderwerp is niet noodzakelijk. Gelet op bovenstaande acht het college dit amendement overbodig.	**VVD Texel, PvdA pro Texel, CDA en D66**
25	**Motie D66 Texel - <u>Nu snel slimme voetgangerslichten bij de entree van de Koog</u>** Voorgesteld wordt om de inrichting van de voetgangersoversteekplaats bij de Nikadel onderdeel te laten zijn van de herinrichtingsplannen in dit gebied. Dit is recent ook zo geantwoord op een vraag hierover vanuit de raad. Gelet op bovenstaande <u>ontraadt</u> het college dit amendement.	**D66 Texel, CDA Texel**

Hoogachtend,

burgemeester en wethouders van gemeente Texel,
de secretaris, de burgemeester,

E. Wolfkamp M. Pol

Raadsbesluit

Zaaknummer 3564848

Ter inzage leggen mobiliteitsprogramma Texel 2035

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 huidige mobiliteitsvisie dateert uit 2015;
- Dat er sindsdien veel zaken zijn uitgevoerd en veranderd;
- Dat het zaak is een nieuwe visie op te stellen.

Besluit

1. het ontwerp Mobiliteitsprogramma Texel 2035 vast te stellen;
2. het ontwerp Mobiliteitsprogramma Texel 2035 vanaf 1 augustus 2025 gedurende 6 weken ter inzage te leggen.

Vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 09-07-2025,

De griffier, De voorzitter,

Bijlagen

1. ontwerp Mobiliteitsprogramma Texel 2035

Gemeente Texel

.txl

Advies

Zaaknummer 3564848

Ter inzage leggen mobiliteitsprogramma Texel 2035

Programma

2	Goede bereikbaarheid
2.1	Verkeer en vervoer

Advies

De gemeenteraad besluit:

1. het ontwerp Mobiliteitsprogramma Texel 2035 vast te stellen;
2. het ontwerp Mobiliteitsprogramma Texel vanaf 1 augustus 2025 gedurende 6 weken ter inzage te leggen.

Toelichting

In de raadsinformatiebrief van 8 mei 2024 bent u geïnformeerd over het plan van aanpak om te komen tot een nieuw mobiliteitsprogramma ter vervanging van de mobiliteitsvisie uit 2015. Het ontwerp van het nieuwe mobiliteitsprogramma is nu gereed. U wordt gevraagd dit ontwerp vast te stellen opdat het vrij gegeven kan worden voor de ter inzage legging.

Bijlagen

1. ontwerp Mobiliteitsprogramma Texel 2035

Consequenties

Financieel	☐	Inkoop/Aanbesteding	☐	Belanghebbenden	☐
Personeel/Organisatie	☐	Deregulering	☐	Structuurvisie	☐
Juridisch	☐	Majeure risico's	☐		
Beleid	☐	Beheer	☐		

Ter inzage leggen mobiliteitsprogramma Texel 2035

Samenvatting

Het college heeft besloten de raad voor te stellen het ontwerp Mobiliteitsprogramma Texel 2035 vast te stellen en deze vanaf 1 augustus 2025 gedurende 6 weken ter inzage te leggen.

De huidige mobiliteitsvisie dateert uit 2015. In de tussenliggende tijd zijn er veel maatregelen welke voortvloeien uit dit plan gerealiseerd. Tevens zijn er in de tussenliggende periode veel ontwikkelingen geweest welke van invloed zijn op de gewenste ontwikkelingen op mobiliteitsgebied. Denk hierbij aan ontwikkelingen op het gebied van duurzame mobiliteit, duurzaamheid en de toename van het aantal (elektrische) fietsen en auto's. Steeds meer voertuigen zijn slim en duurzaam en steeds vaker hebben ze elektriciteit nodig in plaats van fossiele brandstof. Daarnaast worden ketenreizen, waarbij gebruik wordt gemaakt van meerder vervoersmiddelen steeds logischer. Al deze ontwikkelingen hebben invloed op onze openbare ruimte (wegen, fietspaden, parkeerplaatsen etc.) en de (toeristische) gebruikers hiervan.
Dit alles heeft ertoe geleid een nieuwe visie op te stellen.

<u>Interactief proces</u>
Het ontwerp mobiliteitsprogramma is middels een interactief proces tot stand gekomen. Zo hebben zowel de interne (verschillende afdelingen/beleidsdisciplines) als externe stakeholders (o.a. politie, Fietsersbond, VVV, TOP, TBO, SIGT, TESO, SBB en NM) in het voortraject input kunnen leveren. Inwoners en bezoekers van Texel hebben hun input middels een enquête en interactieve kaart kunnen geven. Al deze input is verwerkt in een eerste concept dat wederom aan de stakeholders is voorgelegd met het verzoek hierop te reageren. Dit alles heeft geleid tot het stuk dat nu voorligt.

<u>Mobiliteitsprincipes</u>
Het ontwerp mobiliteitsprogramma is opgebouwd op basis van een vijftal principes. Deze zijn:

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

Deze principes worden in het mobiliteitsprogramma verder uitgewerkt en samen met hetgeen opgenomen is in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) geconcretiseerd. Op basis van het mobiliteitsprogramma wordt een uitvoeringsagenda opgesteld. In deze agenda worden de maatregelen verder geconcretiseerd en in de tijd gezet.

Ter inzage leggen mobiliteitsprogramma Texel 2035

Argumenten tot advies

In het Mobiliteitsplan 2015-2025 is de volgende mobiliteitsvisie opgenomen:

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

In de tussenliggende tijd zijn er veel maatregelen welke voortvloeien uit dit plan gerealiseerd. Voorbeelden hiervan zijn: uitbreiden oplaadpunten op parkeerplaatsen, het aanleggen van verschillende fietspaden, aanpassen Nieuwlanderweg en Postweg, verkeerscirculatieplannen Den Burg en De Koog en parkeeronderzoek Den Burg en De Koog. Tevens zijn er in de tussenliggende periode veel ontwikkelingen geweest welke van invloed zijn op de gewenste ontwikkelingen op mobiliteitsgebied. Denk hierbij aan ontwikkelingen op het gebied van duurzame mobiliteit, duurzaamheid en de toename van het aantal (elektrische) fietsen en auto's. Steeds meer voertuigen zijn slim en duurzaam en steeds vaker hebben ze elektriciteit nodig in plaats van fossiele brandstof. Daarnaast worden ketenreizen, waarbij gebruikt wordt gemaakt van meerdere vervoersmiddelen steeds logischer. Al deze ontwikkelingen hebben invloed op onze openbare ruimte (wegen, fietspaden, parkeerplaatsen etc.) en de (toeristische) gebruikers hiervan.

In de raadsinformatiebrief van 8 mei 2024 bent u geïnformeerd over het plan van aanpak om te komen tot een nieuw mobiliteitsprogramma. Dit nieuwe mobiliteitsprogramma is in ontwerp gereed.

<u>Interactief proces</u>
Het ontwerp mobiliteitsprogramma is middels een interactief proces tot stand gekomen. Zo hebben zowel de interne (verschillende afdelingen/beleidsdisciplines) als externe stakeholders (o.a. politie, Fietsersbond, VVV, TOP, TBO, SIGT, TESO, SBB en NM) in het voortraject input kunnen leveren. Inwoners en bezoekers van Texel hebben hun input middels een enquête en interactieve kaart kunnen geven. Al deze input is verwerkt in een eerste concept dat wederom aan de stakeholders is voorgelegd met het verzoek hierop te reageren. Dit alles heeft geleid tot het stuk dat nu voorligt.

<u>Mobiliteitsprincipes</u>
Het ontwerp mobiliteitsprogramma is opgebouwd op basis van een vijftal principes. De mobiliteitsprincipes zijn gebaseerd op een inventarisatie van zorgen, wensen en ambities, alsmede een analyse van verkeersveiligheids-risico's.

De principes zijn:

- **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 houden.

- **Leefbare dorpscentra**
  Door te investeren in leefbare dorpscentra worden de dorpen op Texel aantrekkelijker om te verblijven. Het is niet altijd wenselijk om auto's vanzelfsprekend en onbeperkt de ruimte te geven.

- **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. We hanteren het STOMP-principe. STOMP staat voor Stappen, Trappen, OV, Medegebruik, Personenauto en staat voor de volgorde waarbij in nieuwe (gebieds)ontwikkelingen rekening wordt gehouden met mobiliteit.

- **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.

- **Jong & 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 behulp van deze principes 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 te veraangenamen.

De principes worden in het mobiliteitsprogramma verder uitgewerkt en samen met hetgeen opgenomen is in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) geconcretiseerd. Op basis van het mobiliteitsprogramma wordt een uitvoeringsagenda opgesteld. In deze agenda worden de maatregelen verder geconcretiseerd en in de tijd gezet. Voorgesteld wordt het ontwerp Mobiliteitsprogramma Texel 2035 vast te stellen en deze vanaf 1 augustus 2025 gedurende 6 weken ter inzage te leggen.

Alternatieven
Een alternatief kan zijn om het plan in gewijzigde vorm vast te stellen.

Consequenties van het advies
Aan het advies zijn geen financiële of juridische consequenties verbonden.

Juridische consequenties
De gemeenteraad stelt het uiteindelijke mobiliteitsprogramma en de bijbehorende uitvoeringsagenda vast. Het college zal vervolgens over gaan tot het uitvoeren van de maatregelen. In het stappenplan zoals opgenomen in de startnota is aangegeven de gemeenteraad mee te nemen voorafgaand aan de ter visie legging. Aan het afstemmingsoverleg van 16 april 2025 is voorgelegd het ontwerp Mobiliteitsprogramma eerst vast te stellen alvorens het gedurende 6 weken ter inzage te leggen. Na het ter inzage leggen zal het definitieve mobiliteitsprogramma aan de raad ter vaststellen worden aangeboden.

Overleg stakeholders
Het ontwerp Mobiliteitsprogramma is in samenspraak met de stakeholders op het eiland (o.a. politie, Fietsersbond, VVV, TOP, TBO, SIGT, TESO, SBB en NM) tot stand gekomen. Zij hebben in het voortraject input aangeleverd. Zij kunnen desgewenst nogmaals een reactie geven tijdens de termijn van ter inzage legging. Het ontwerp Mobiliteitsplan zal voorafgaand aan de ter inzage termijn aan de dorpscommissies worden toegezonden.

Beleidsmatige consequenties
In dit Mobiliteitsprogramma zetten we meer in op sturende en harde maatregelen om het gebruik van actieve verkeersmodi en/of het openbaar vervoer verder te stimuleren en te veraangenamen. Het is niet altijd wenselijk om auto's vanzelfsprekend en onbeperkt de ruimte te geven.

Financiële consequenties
Op dit moment zijn er nog geen financiële consequenties verbonden aan het ter inzage leggen van het ontwerp programma. De financiële consequenties worden meegenomen in het raadsvoorstel van de definitieve vaststelling welke in december wordt aangeboden.

Aanleiding / Voorgeschiedenis / Eerdere besluiten

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 mee genomen.

Raadsbesluit

Zaaknummer 3564848

Ter inzage leggen mobiliteitsprogramma Texel 2035

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 huidige mobiliteitsvisie dateert uit 2015;
- Dat er sindsdien veel zaken zijn uitgevoerd en veranderd;
- Dat het zaak is een nieuwe visie op te stellen.

Besluit

1. het ontwerp Mobiliteitsprogramma Texel 2035 vast te stellen;
2. het ontwerp Mobiliteitsprogramma Texel 2035 vanaf 1 augustus 2025 gedurende 6 weken ter inzage te leggen.

Vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 09-07-2025,

De griffier, De voorzitter,

Bijlagen

1. ontwerp Mobiliteitsprogramma Texel 2035

Ontwerp Mobiliteitsprogramma Texel 2035

2025 - 2035



Gemeente Texel .txl

Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

"Als eilandbewoners weten we als geen ander hoe belangrijk een goed functionerend mobiliteitsnetwerk is. Het brengt ons samen, houdt onze dorpen bereikbaar en biedt onze bezoekers een gastvrij welkom. Met dit Mobiliteitsprogramma leggen we de koers vast voor een duurzaam, veilig en toekomstbestendig Texel. Samen bouwen we aan een mobiliteit die past bij de unieke kracht van ons eiland."

Wethouder Verkeer en Vervoer
Cees Hooijschuur



Inhoudsopgave

Inleiding	Blz. 4
1 Een nieuw Mobiliteitsprogramma	Blz. 6
2 Inventarisatie	Blz. 10
3 Mobiliteitsprincipes	Blz. 34
4 Van mobiliteitsprincipes naar mobiliteitsnetwerk	Blz. 50
5 Welke maatregelen zijn er nodig?	Blz. 58
6 Bijlagen	

Colofon

Mobiliteitsprogramma Gemeente Texel 2035

Deze publicatie is opgesteld door Goudappel. Niets uit deze rapportage mag worden overgenomen zonder bronvermelding. Eventuele rechthebbenden op gebruikt beeldmateriaal kunnen contact opnemen met Goudappel.

Datum	Kenmerk
28-05-2025	016680.20250321.R1.06

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.

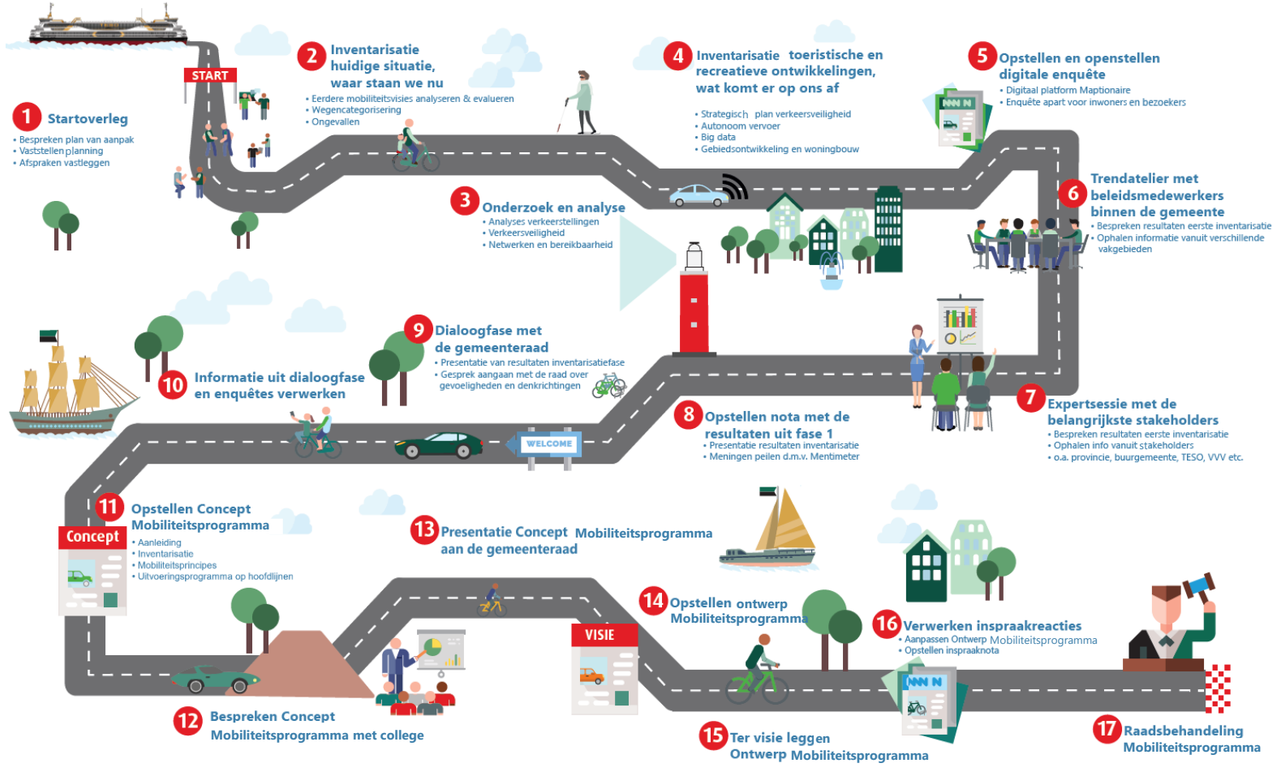
In deze rapportage zijn kaartbeelden gebruikt van OpenStreetMap en Maptionnaire.

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





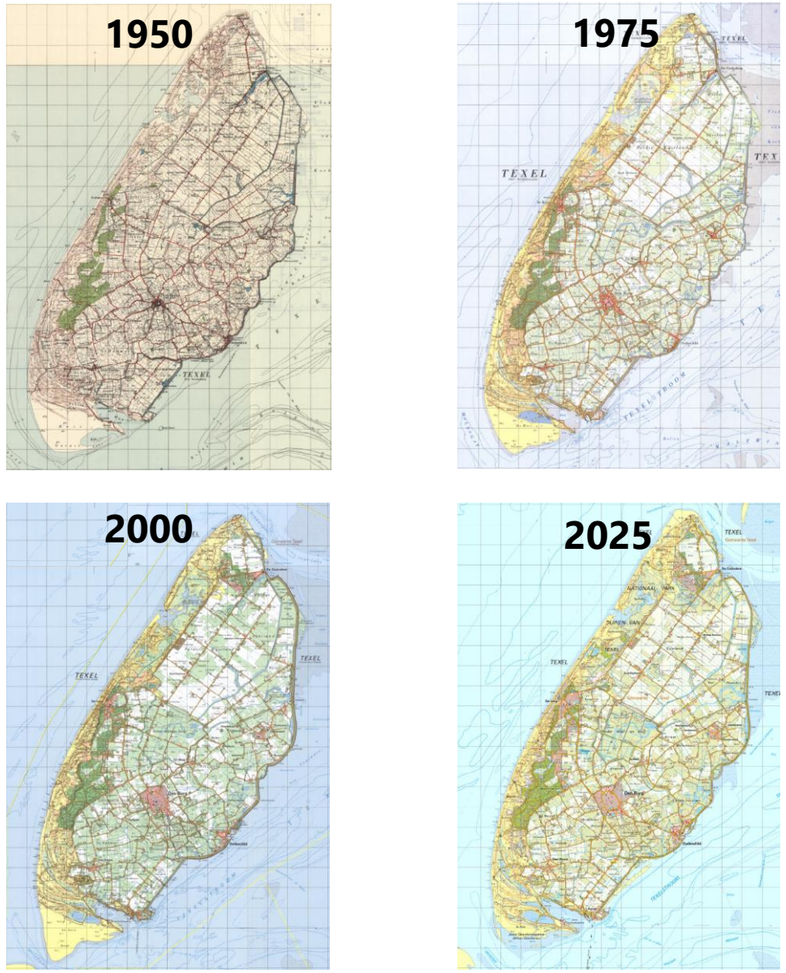
1
Een nieuw Mobiliteits-programma

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.



Bron: Topotijdreis (2025)

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.



2
Inventarisatie

Participatie

Aansluiten bij de zorgen en wensen van inwoners door goed te luisteren
Bij het tot stand komen van dit Mobiliteits-programma 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 Fietsersbond, 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

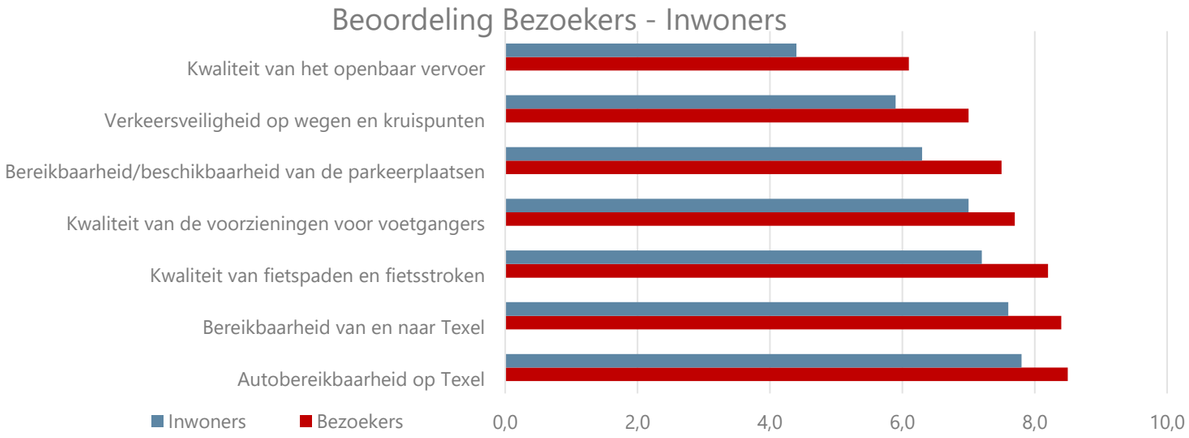
Wat zeggen de feiten en cijfers?
Gelijktijdig hebben we een analyse gedaan waarbij onder andere de netwerken, ongevallencijfers, intensiteiten en snelheden op gemeentelijke wegen zijn geïnventariseerd. In dit hoofdstuk wordt zichtbaar of de subjectieve beleving (wat leeft er onder inwoners) in relatie 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

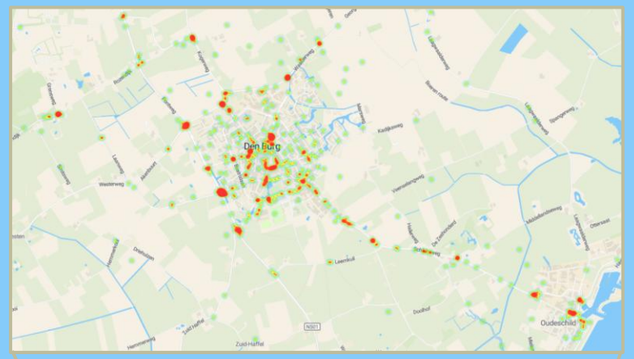


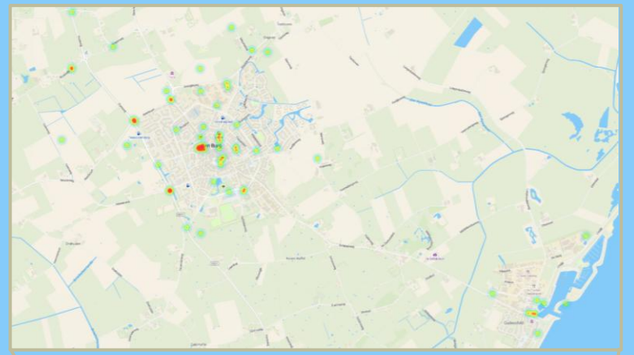
Reacties van inwoners:
Via een interactieve kaart hebben inwoners knelpunten en kwaliteiten in de openbare ruimte aangeven, inclusief redenen. Wat betreft de knelpunten zijn de meeste reacties geplaatst binnen de bebouwde kom, met relatief hoge concentraties in Den Burg en De Koog. Routes zoals de Postweg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

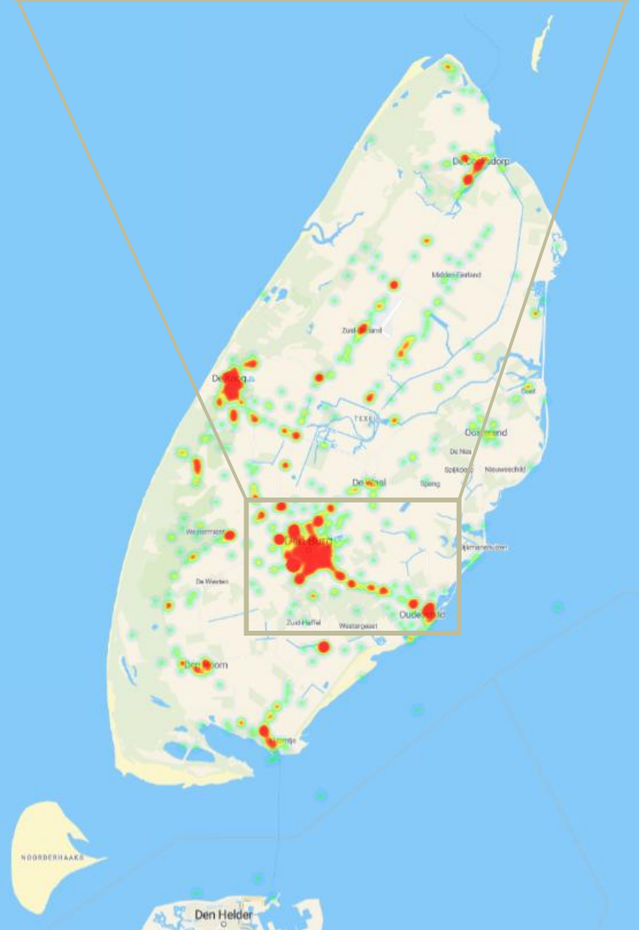
In Den Burg is de kruising Westerweg-Pontweg een duidelijk aandachtspunt, met 116 reacties. Ook de Waalderstraat is vaak genoemd in combinatie met parkeerhinder (34 reacties).

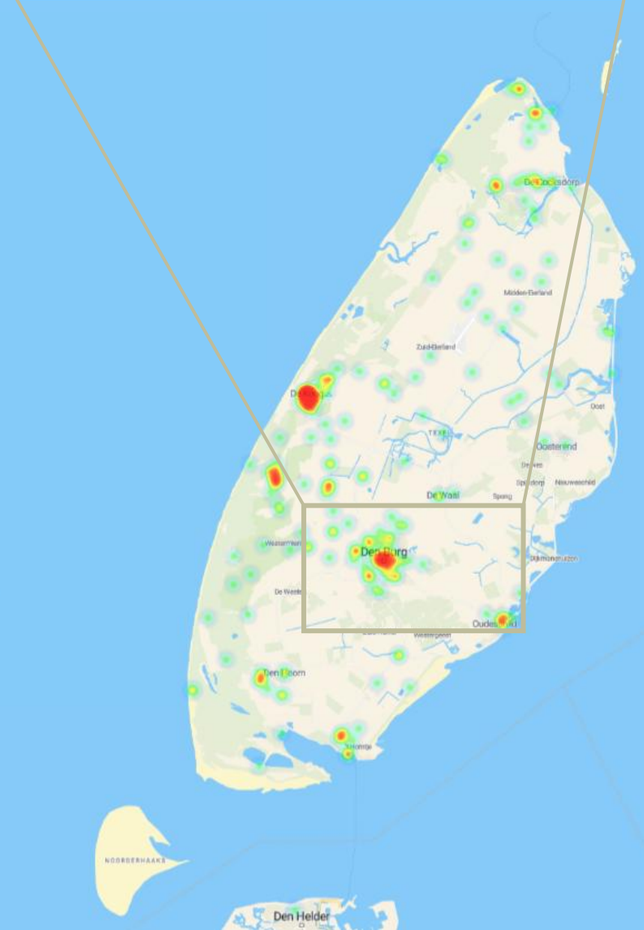
Reactie was gericht op (modaliteit): *(combinatie van keuze was mogelijk)	Aantal reacties
Voetganger	386
Fietser	771
Openbaar vervoer	126
Autoverkeer	974
Overig	59
Totaal aantal reacties:	1501*

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 voorrangsregels op rotondes en opstoppingen 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 overal instellen van 30 km/h 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 Mobiliteits-programma 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.

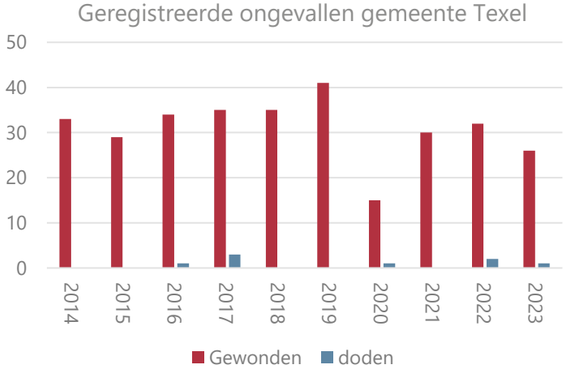
Daarnaast werden actieve vormen van mobiliteit aangedragen als modaliteiten waar extra aandacht voor zou moeten zijn, onder andere door bijvoorbeeld voldoende fietsenstallingen te realiseren. Ook werd auto- en camperparkeren aangedragen om extra aandacht aan te geven in dit plan, door waar mogelijk dorpscentra autoluw te maken 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 corona-pandemie 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 jaar[1].

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

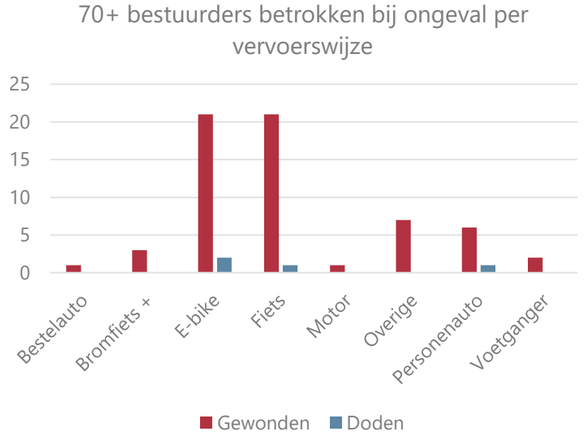
Leeftijd	Gewonden	Doden
0 t/m 11 jaar	12	0
12 t/m 15 jaar	20	0
16 t/m 17 jaar	10	0
18 t/m 24 jaar	37	2
25 t/m 39 jaar	36	1
40 t/m 49 jaar	23	0
50 t/m 59 jaar	57	0
60 t/m 69 jaar	49	1
70 en ouder	62	4
Niet ingevuld	0	0
Onbekend	4	0
Totaal	310	8

Bron: ViaStat (2024)

[1] F. Spooren (2021)

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.



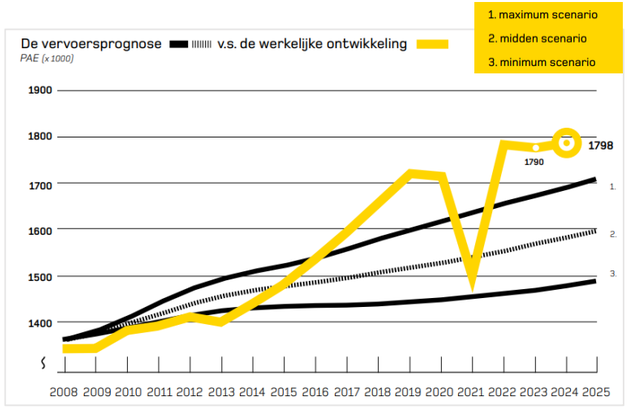
Bron: ViaStat (2024)

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 sector[2]. 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 nacht[3]. 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.



Bron: TESO (2024)

[2] F. Spooren (2021)

[3] NBTC, Perspectief 2030 (2018)

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 eerder[4]. 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% toenemen[5].

[4] FD (2023)

[5] TESO Journaal (2021)

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 slaapplaatsen 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)

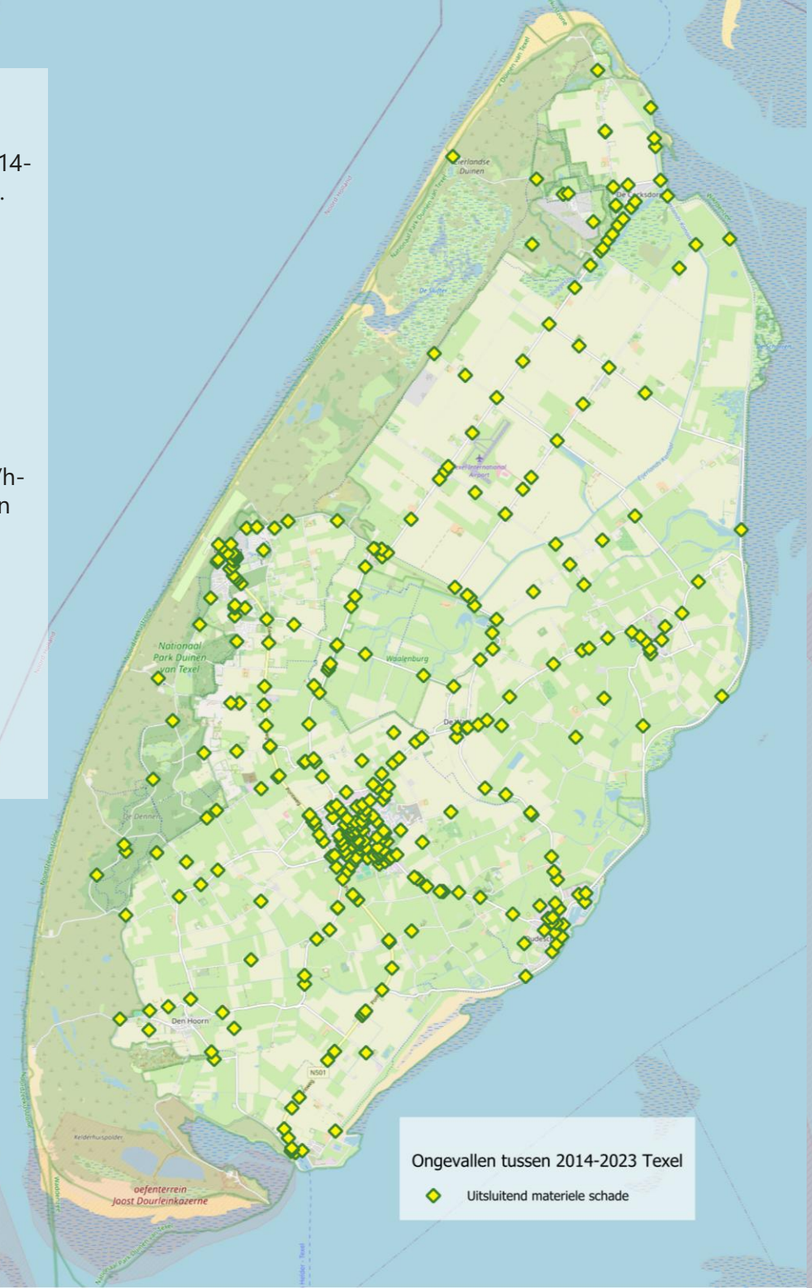
Waar gebeuren nou precies de ongevallen?

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/h-wegen, 45% op 60- en 80 km/h-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)



Wie zijn de verkeersslachtoffers?

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

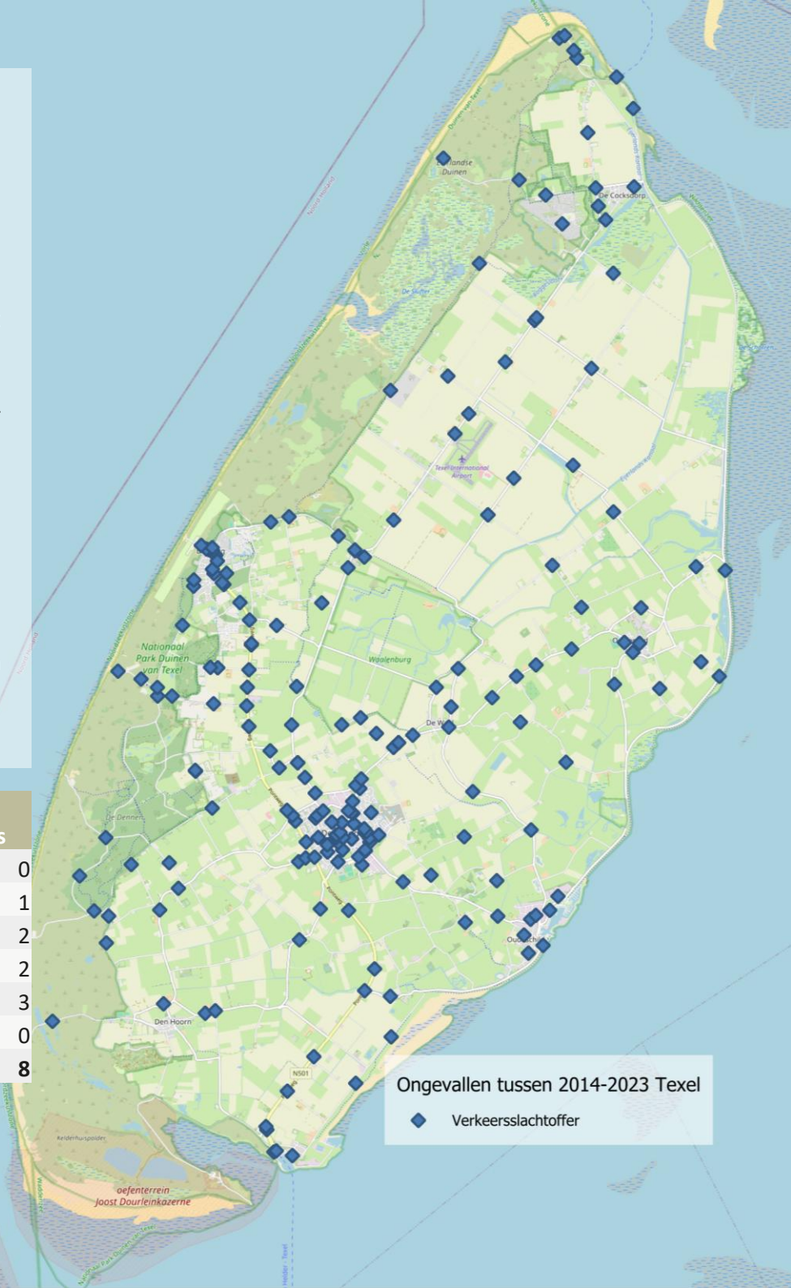
Bijna 12% van de verkeersgewonden heeft de Duitse nationaliteit. Alle geregistreerde dodelijke slachtoffers in de periode 2014-2023 hadden de Nederlandse nationaliteit.

Waar vielen de verkeersslachtoffers?

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/h 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/h (stapvoets)	4	0
30 km/h	40	1
50 km/h	50	2
60 km/h	55	2
80 km/h	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.



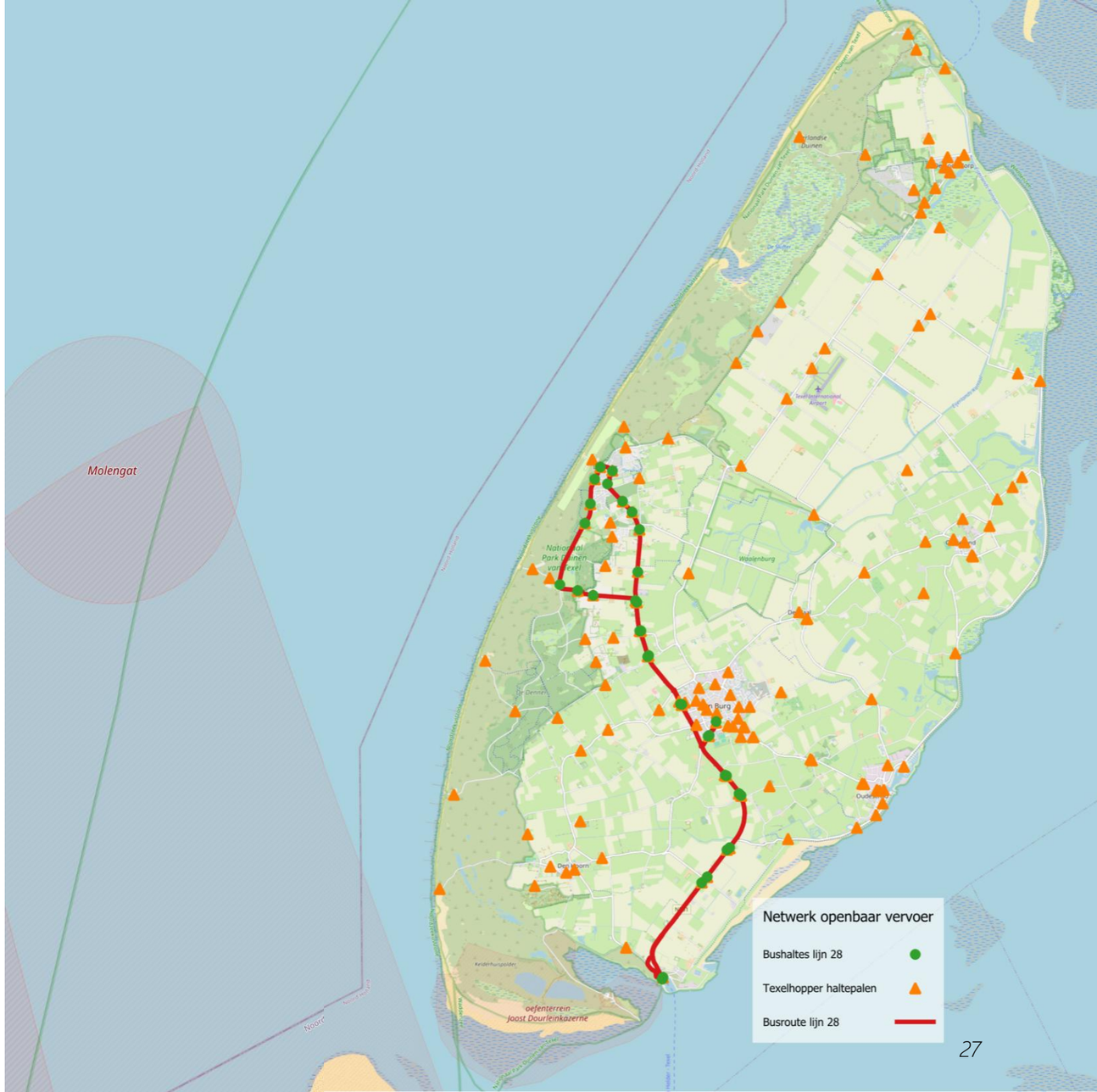
Netwerk openbaar vervoer

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/h (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.

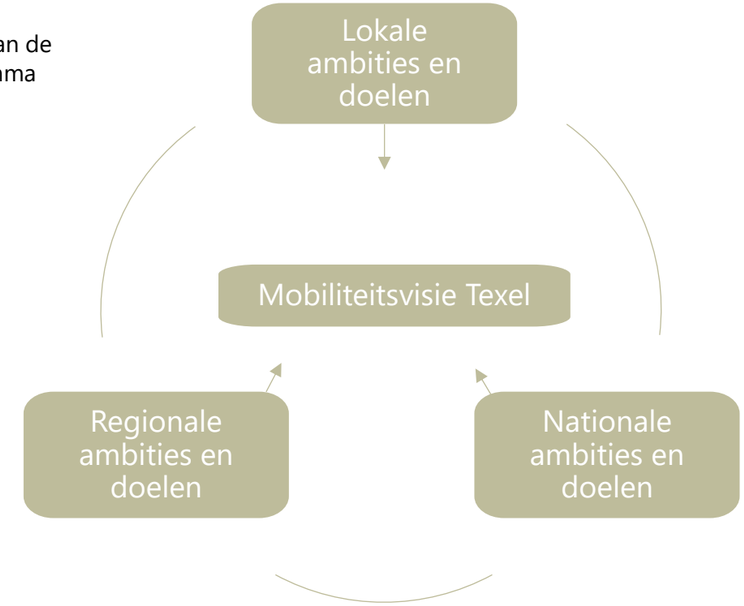
Een nieuwe wegencategorisering helpt verder ook om vrachtverkeer op de meest geschikte routes af te wikkelen. Dit zijn met name de routes met vrijliggende fietsvoorzieningen.



Rekening gehouden met bestaand beleid

Bij het opstellen van dit Mobiliteitsprogramma is gekeken naar diverse beleidsdocumenten en ambitiedocumenten. 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.



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 wegbewijzering 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 bewegwijzering. 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 jutten, 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 CO_2-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.



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

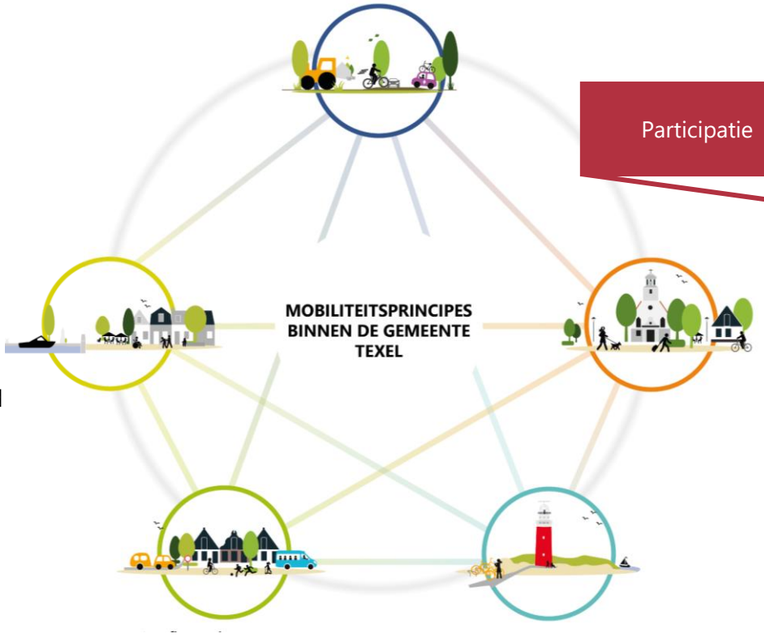
De mobiliteitsprincipes versterken elkaar onderling

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 verkeersveiligheids-risico'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 houden[6]. 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 worden[7]. 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.

[6] Charlton e.a., 2010; Kaptein & Claessens, 1998)
[7] Theeuwes e.a. 2012

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 wegencategoriseringsplan (zie pagina 52-53)
- Het aanpakken van risicolocaties die voortkomen uit het SPV Texel
- Het herinrichten van infrastructuur volgens landelijke richtlijnen van CROW
- 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



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. Dit smaakt naar meer! Zo willen we in Den Burg het winkelrondje autoluw te maken. Daarnaast willen we onderzoeken of de winkelstraat van Oudeschild autoluw gemaakt kan worden. Het verder autoluw maken helpt bij het verhogen van de leefbaarheid en het aantrekkelijk(er) maken van onze dorpskernen.

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 auto[8]. 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 dorpskernen (verder) autoluw te maken 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.

[8] Fietscommunity (2017)

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
- Autoluw maken van het winkelrondje Den Burg
- Onderzoek naar autoluw maken van het centrum van Oudeschild
- Realiseren van centrale fietsparkeerplaatsen
- Filevorming in het hoogseizoen in De Koog integraal aanpakken



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 verkeersdrukte en vervuiling te verminderen[9]. 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.

[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 (bij 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



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 jaar[10] – hoger dan het nationale gemiddelde van 42 jaar en de lokale gemiddelde leeftijd van 46 jaar[11] – 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 vergevingsgezind 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 veraangenamen.

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.





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 wegencategorisering genoemd. Een wegencategorisering 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 wegencategorisering voor Texel weergegeven. Deze wegencategorisering is tot stand gekomen met in achtneming van de mobiliteitsprincipes en de uitkomsten van de risicoanalyse uit het SPV Texel. Daarnaast is de wegencategorisering uit 2019 als vertrekpunt genomen, zie pagina 29.

Grootste aanpassingen

De grootste aanpassingen van de wegencategorisering ten opzichte van de wegencategorisering uit 2019 is het afwaarderen van de Pontweg tussen Den Burg en De Koog naar 60 km/uur en het invoeren van een nieuwe wegencategorie: Gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur.

30 km/uur als standaard in de bebouwde kom

Op 27 oktober 2020 heeft de Tweede Kamer een motie aangenomen waarin 30 km/h 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.



In het kader hiernaast zijn de verschillende wegcategorieën opgenomen met bijbehorende indicatieve weginrichtingen. Hieronder worden deze toegelicht.

Gebiedsontsluitingswegen (GOW):

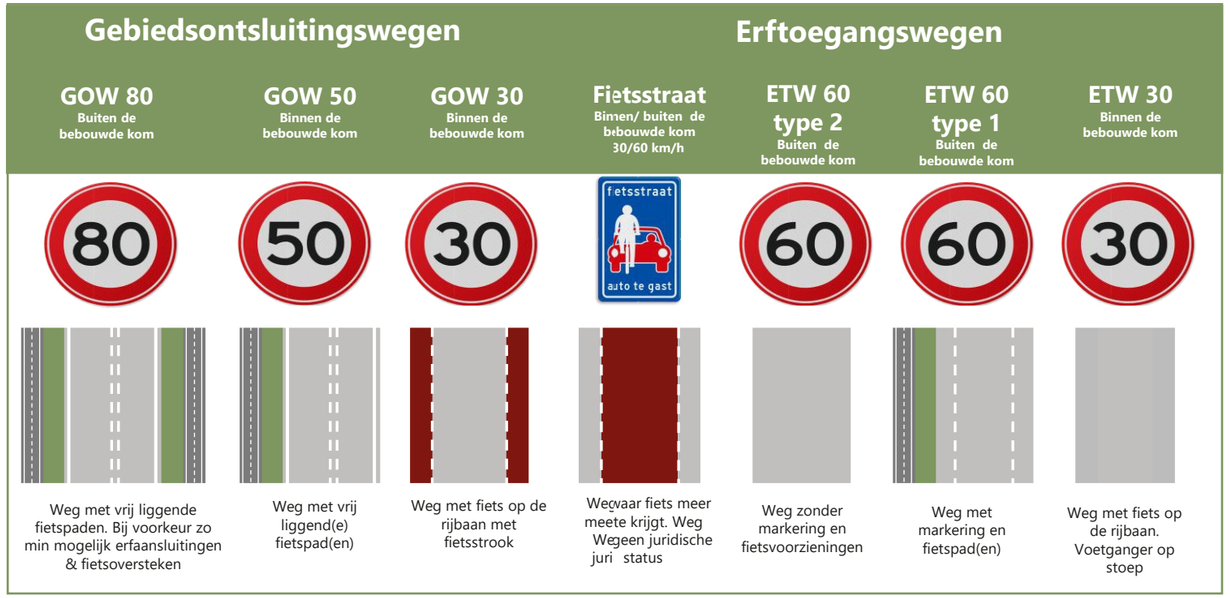
GOW 80: Dit zijn wegen buiten de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 80 km/h, bedoeld om gebieden te ontsluiten en doorgaand verkeer te faciliteren. Op Texel valt alleen de Pontweg tussen 't Horntje en Den Burg onder deze categorie. Een lagere wegcategorie zou hier onwenselijk zijn, omdat dit niet passend is voor de grote aantallen verkeersstromen in het hoogseizoen. Dit is tegelijkertijd de reden dat de Pontweg tussen Den Burg en De Koog wel wordt afgewaardeerd naar 60 km/h. De intensiteiten zijn lager en de prioriteit gaat op dit tracé naar het verkeersveiliger kunnen oversteken voor onder andere voetgangers en fietsers.

GOW 50: Dit zijn wegen binnen de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 50 km/h, 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/h. 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/h, type 1, zijn bedoeld voor hogere verkeersintensiteiten. Dit type 60-wegen zijn voorzien van kantmarkering en vormen dé verbinding tussen dorpen, waarbij er voor de fiets een vrijliggende voorziening is getroffen. Ten opzichte van de wegencategorisering uit 2019 is er in deze categorie enkel de Pontweg tussen Den Burg en De Koog toegevoegd.



ETW 60 type 2: Erftoegangswegen buiten de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 60 km/h, 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/h 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/h 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/h 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/h 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. Voorbeeld is de ontsluiting van camping Loodsmansduin voor actief verkeer richting Den Hoorn.

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. 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?

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 wegencategoriseringsplan	x	x	x	x	x

30 km/uur 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	x	x	x		x

Door infrastructuur uniform in te richten volgens CROW-richtlijnen ontstaat een voorspelbare en herkenbare verkeersomgeving, wat de verkeersveiligheid vergroot. Duidelijke wegprofielen voorrangssituaties en consistente oversteekplaatsen maken het verkeer voor iedereen veiliger en toegankelijker.

Het inzetten op educatie gericht op jongeren en senioren	x				x

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.

Het opschalen van handhaving om naleving van verkeersregels te verbeteren	x	x			

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.

Bevoorradingsroutes bundelen op de daardoor geschikte wegen	x	x			

Het bundelen van bevoorradingsroutes 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.

Verbeteren van de zichtbaarheid van kruispunten buiten de bebouwde kom	x			x	

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

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.					

	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 wegennet. Waarbij deze volgorde (STOMP) wordt aangehouden. Dit draagt bij aan een inclusieve inrichting waarbij iedereen, te voet, per fiets, OV, (deel)auto wordt bediend.					
Autoluw maken van het winkelrondje in Den Burg	x	x	x	x	x
Een autoluw winkelrondje 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 autoluw maken van het centrum van Oudeschild					
Een onderzoek naar het autoluw 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 houd 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 Fietsersbond 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

INTERNATIONAL CHARTER FOR WALKING

Vertaling in het Nederlands van het Internationale Handvest voor het Lopen, dat als doel heeft het creëren van gezonde, efficiënte en duurzame leefgemeenschappen waarin mensen ervoor kiezen om te lopen.

Wij, de ondertekenaars zijn ons bewust van de voordelen van het lopen en beschouwen het als een belangrijke indicator van gezonde, efficiënte, sociaal inclusieve en duurzame leefgemeenschappen.
Wij erkennen de universele rechten van mensen om, overal en op ieder gewenst moment, veilig te kunnen lopen en gebruik te kunnen maken van straten en andere openbare ruimte van hoge kwaliteit,.
Wij zetten ons in voor vermindering van de fysieke, sociale en institutionele belemmeringen die loopactiviteiten beperken.
Wij willen met anderen samenwerken aan het creëren van een cultuur waarin mensen ervoor kiezen om te lopen, door middel van onze inzet voor dit Handvest.
Onze strategische doelstellingen zijn:

1. **Meer inclusieve mobiliteit**
2. **Goed ontwerp en zorgvuldig beheer van straten en andere openbare ruimte**
3. **Overal een dicht en samenhangend netwerk van looproutes**
4. **Bijpassend grondgebruik en ruimtelijke ordening**
5. **Minder hinder en gevaar door rijverkeer**
6. **Minder (angst voor) criminaliteit**
7. **Meer ondersteuning vanuit overheden**
8. **Ontwikkeling van een loopcultuur**

Ondertekend door

naam ……

functie (indien van toepassing in dit verband) ……
……

e/mail adres ……

plaats en datum ……

Lopen is het eerste wat een baby wil doen en het laatste wat een oudere wil opgeven. Lopen is dé sport waarvoor je geen fitnessclub nodig hebt. Het is het recept zonder geneesmiddel, het is afvallen zonder dieet en het is het schoonheidsmiddel dat in geen enkele formule zit. Het is het kalmeringsmiddel zonder pil, het is de therapie zonder psycholoog en het is de vakantie die geen cent kost. Bovendien vervuilt lopen niet het milieu, verbruikt het weinig energiebronnen en is het uitermate energie-efficiënt. Lopen is gemakkelijk, je hebt er geen speciale uitrusting voor nodig, het is zelfregulerend en het is intrinsiek veilig. Lopen is net zo natuurlijk als ademhalen.

John Butcher, oprichter van Walk21, 1999

International Charter for Walking

Vertaling in het Nederlands van het Internationale Handvest voor het Lopen

Inleiding

Wij, de burgers van deze wereld, hebben te maken met een reeks onderling samenhangende en ingewikkelde problemen. We worden minder gezond, we hebben inefficiënte vervoerssystemen en onze milieus komen onder toenemende druk te staan om aan onze behoeften te kunnen voldoen. De kwaliteit en de tijd die we lopen als dagelijkse activiteit is in willekeurig welk gebied een algemeen erkende en unieke primaire indicator voor levenskwaliteit. Overheden die graag gezondere en efficiëntere gemeenschappen en plaatsen willen creëren, kunnen aanzienlijke vooruitgang boeken door het bevorderen van meer lopen.

Dit handvest is gebaseerd op uitgebreide besprekingen met experts van over de hele wereld en laat zien hoe culturen kunnen worden gecreëerd waarin mensen ervoor kiezen om te lopen. Het handvest kan worden ondertekend door alle personen, organisaties, overheden en buurtgroepen die de visie en de strategische uitgangspunten ervan ondersteunen, ongeacht hun formele positie of hun capaciteit om op onafhankelijke wijze de realisering ervan te bevorderen.

Ondersteun dit handvest door het te ondertekenen en door vrienden, collega's, overheidsinstanties en landelijke en plaatselijke organisaties te stimuleren om met u samen te werken aan het creëren van gezonde, efficiënte en duurzame loopvriendelijke leefgemeenschappen over de hele wereld.

Achtergrond

Forenzen benen zich een weg, winkelpubliek struint, wandelaars houden de pas erin, verliefde paartjes wandelen, toeristen flaneren... maar we lopen allemaal. Lopen is een fundamenteel en universeel recht, en wat onze capaciteiten en beweegredenen ook zijn, het blijft een belangrijk onderdeel van ons leven.

Toch zijn er veel landen waarin mensen steeds minder lopen. Waarom lopen als je kunt fietsen of autorijden? In vele delen van de wereld is lopen niet langer meer een noodzakelijkheid maar wordt het beschouwd als een overbodige bezigheid. Lopen lijkt een te eenvoudige, te alledaagse, te voor de hand liggende en, inderdaad, te goedkope activiteit om van A naar B te komen en gezond te blijven. Er wordt niet voor gekozen om te lopen omdat men is vergeten hoe eenvoudig, plezierig en heilzaam lopen is. Ook als gewoond wordt in enkele van de meest bevoorrechte omgevingen waarin de mens, als soort, ooit geleefd heeft is veler reactie dat aan het lopen niet veel waarde meer gehecht wordt.

Deze inactiviteit draagt bij aan een ongekend hoog aantal gevallen van obesitas, depressies, hartziekten, geweld in het verkeer, angststoornissen en sociale isolatie.

Lopen biedt gezondheid, geluk en een uitweg. Lopen kan de gezondheid van onze spieren, ons zenuwstelsel en onze psyche herstellen en in stand houden. Tegelijkertijd versterkt lopen ons gevoel van autonomie en ons zelfvertrouwen. Hoe meer mensen lopen, hoe beter ze zich voelen, hoe ontspannener ze worden, hoe meer ze voelen en hoe minder geestelijk afval ze ophopen. Lopen is goed voor iedereen.

Visie

Het creëren van een wereld waarin mensen ervoor kiezen om te lopen en de mogelijkheid hebben om te lopen, als een manier om zich te verplaatsen, gezond te blijven en zich te ontspannen; een wereld waarin overheden, organisaties en individuen:

- de waarde van lopen inzien,
- zich inzetten voor gezonde, efficiënte en duurzame leefgemeenschappen en
- samenwerken aan het overwinnen van de fysieke, sociale en institutionele belemmeringen in dezen.

Doelstellingen en acties

Dit Internationale Handvest identificeert de behoeften van voetgangers en biedt een gemeenschappelijk kader aan overheden voor het heroriënteren van hun bestaande beleid, activiteiten en relaties, zodat ze een cultuur kunnen creëren waarin mensen ervoor kiezen om te lopen. De acties die worden genoemd onder iedere strategische doelstelling vormen praktische lijsten van verbeteringen, die in de meeste leefgemeenschappen kunnen worden uitgevoerd. Afhankelijk van de plaatselijke behoeften kunnen hier activiteiten aan worden toegevoegd, en het wordt aanbevolen om dit te doen.

1. **Meer inclusieve mobiliteit**

Burgers hebben recht op toegankelijke straten, pleinen, gebouwen en openbaarvervoerssystemen, ongeacht hun leeftijd, beperkingen, geslacht, inkomen, taal, etnische achtergrond en culturele of religieuze achtergrond. Hierdoor worden de vrijheid en autonomie van alle mensen versterkt en wordt bijgedragen aan sociale inclusie, solidariteit en democratie.

acties

Waarborg veilige, praktische en autonome mobiliteit voor iedereen, door zoveel mogelijk mensen toegang te voet te bieden tot zoveel mogelijk locaties, in het bijzonder het openbaar vervoer en openbare gebouwen.

- Integreer de behoeften van mensen met beperkingen door het bouwen en onderhouden van diensten en voorzieningen van hoge kwaliteit die sociaal inclusief zijn.

2. Goed ontwerp en zorgvuldig beheer van straten en andere openbare ruimte

Mensen hebben het recht om te kunnen wonen in een gezonde, praktische en aantrekkelijke omgeving, die is aangepast aan hun behoeften, en ze hebben het recht om vrijelijk gebruik te kunnen maken van de voorzieningen in de openbare ruimte, op veilige en comfortabele wijze, ver weg van geluidshinder en luchtverontreiniging.

acties

- Maak straten voor mensen en niet alleen maar voor auto's, waarbij wordt erkend dat straten zowel sociale als vervoersruimten zijn en daarom zowel een sociaal ontwerp als een technisch ontwerp nodig hebben. Dit is mogelijk door het opnieuw indelen van de ruimte van wegen, het implementeren van gebieden waar voetgangers voorrang hebben, het creëren van autovrije gebieden waar iedereen gebruik van kan maken en het ondersteunen van sociale interactie, spel en recreatie voor zowel volwassenen als kinderen.
- Zorg voor schone, goedverlichte straten en paden, die vrij zijn van hindernissen en breed genoeg zijn voor de spitsuren. En biedt voldoende mogelijkheden om veilig en rechtstreeks rijwegen over te steken, zonder niveauverschil en zonder omwegen.
- Waarborg dat in voldoende mate en op de juiste plaatsen zitgelegenheid en toiletten aanwezig zijn, zodanig dat aan de behoeften van alle gebruikers wordt tegemoetgekomen.
- Maak met geschikte ontwerpen en voorzieningen aanpassingen voor weersomstandigheden, bijvoorbeeld schaduwvorming (met bomen) en beschutting tegen neerslag.
- Maak leesbare straten met duidelijke signalering en zorg voor plaatselijke informatie, die routeplanning en verkenning te voet vergemakkelijken.
- Hecht grote waarde aan de aanwezigheid van volledig toegankelijke openbare ruimte met groen en water van hoge kwaliteit.
- Zorg, in het algemeen, voor geschikte en aantrekkelijke voorzieningen. Onderhoud deze zorgvuldig. En combineer dagelijks beheer met het aanbrengen van kleine verbeteringen.

3. Overal een dicht en samenhangend netwerk van looproutes

Burgers hebben recht op een looproutenet van onderling verbonden, rechtstreekse en eenvoudig te volgen looproutes, die veilig, comfortabel, aantrekkelijk en goed onderhouden zijn. En die hun huizen, winkels, scholen, parken, overstapplaatsen voor het openbaar vervoer, groene ruimten en andere belangrijke bestemmingen met elkaar verbinden.

acties

- Zorg overal voor een dicht en samenhangend netwerk van onderling verbonden, functionele, veilige en aantrekkelijke looproutes tussen huizen en plaatselijke bestemmingen, die voldoen aan de behoeften van de gemeenschap. En onderhoud het zorgvuldig.

- Zorg voor een geïntegreerd, uitgebreid en goed uitgerust openbaarvervoer, met voertuigen die goed toegankelijk zijn voor alle potentiële gebruikers.
- Ontwerp haltes en overstapplaatsen voor het openbaar vervoer met gemakkelijke, veilige en praktische toegang voor voetgangers en met ondersteunende informatie.

4. Bijpassend grondgebruik en ruimtelijke ordening
Burgers hebben recht op een beleid voor grondgebruik en ruimtelijke ordening dat het voor hen mogelijk maakt naar het overgrote deel van de dagelijkse diensten en voorzieningen te lopen door maximalisatie van de mogelijkheden om te lopen. Hierdoor vermindert de afhankelijkheid van de auto en wordt bijgedragen aan het gemeenschapsleven.
acties
- Maak voetgangers tot middelpunt van stedelijke planning. Geef langzame vervoermethoden zoals lopen en fietsen voorrang boven snelle vervoermethoden en geef plaatselijk vervoer voorrang boven langeafstandsvervoer.
- Verbeter het grondgebruik en de ruimtelijke ordening door ervoor te zorgen dat nieuwe woningen, winkels, bedrijvenparken en haltes voor het openbaar vervoer zodanig zijn geplaatst en ontworpen dat deze gemakkelijk te voet bereikbaar zijn.
- Verminder omstandigheden die dwingen tot leefwijzen waarbij men afhankelijk is van de auto (bijvoorbeeld door ongebreidelde stadsuitbreiding tegen te gaan). Reserveer op bestaande wegen meer ruimte voor voetgangers. Sluit bestaande, niet met elkaar verbonden, looproutes op elkaar aan, zodat een aantrekkelijk looproutenetwerk ontstaat.

5. Minder hinder en gevaar door rijverkeer
Burgers hebben er recht op dat hun straten zodanig zijn ontworpen dat verkeersongevallen worden voorkomen en dat de straten plezierig, veilig en praktisch zijn voor mensen die er lopen, in het bijzonder voor kinderen, ouderen en mensen met beperkingen
acties
- Verminder de gevaren die auto's vormen voor voetgangers door middel van betere verkeersbeheersing (bijvoorbeeld door het invoeren van lagere maximumsnelheden), in plaats van door het scheiden van voetgangers van andere verkeersstromen en het inperken van hun bewegingsvrijheid.
- Bevorder door middel van gerichte publiekscampagnes een voetgangersvriendelijke rijstijl van bestuurders en handhaaf naleving van de verkeersregels.
- Verlaag de maximumsnelheden voor motorvoertuigen in woonwijken, winkelstraten en in de buurt van scholen.
- Verminder de invloed van drukke wegen, door deze te voorzien van voldoende veilige voetgangersoversteekplaatsen, met minimale wachttijden en ruim tijd om over te steken voor de langzaamste voetgangers.
- Zorg ervoor dat voorzieningen die zijn bedoeld voor fietsers en andere niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemers de veiligheid van en het praktische gemak voor voetgangers niet aantasten.

6. Minder (angst voor) criminaliteit
Burgers hebben recht op een stedelijke omgeving die zodanig is ontworpen en wordt onderhouden en waarop zodanig toezicht wordt gehouden dat criminaliteit en angst voor criminaliteit worden verminderd.
acties
- Zorg ervoor dat gebouwen uitzicht bieden op activiteiten op straatniveau om een gevoel van toezicht te creëren en afschrikking van criminaliteit te bevorderen.
- Voer overdag en 's avonds enquêtes onder voetgangers uit om zorgen over persoonlijke veiligheid te identificeren en bepaal vervolgens welke zones verbetering behoeven (bijvoorbeeld door betere verlichting en het voorkomen van duistere plekken).
- Biedt verkeerprofessionals training en informatie aan ter vergroting van hun bewustzijn van zorgen die leven bij voetgangers over hun persoonlijke veiligheid en over de invloed die dergelijke zorgen hebben op hun besluiten om al dan niet te gaan lopen.

7. Meer ondersteuning vanuit overheden
Burgers hebben er recht op dat overheden hen de mogelijkheden en bieden om te kiezen voor lopen. En dat zij deze keuze ondersteunen en waarborgen.
acties
- Stel een duidelijk, beknopt en volledig actieplan op voor lopen waarin de doelstellingen worden bepaald en ondersteuning van belanghebbenden wordt gewaarborgd, dat een leidraad voor investeringen biedt en dat de volgende acties omvat:
- Betrek, op alle niveaus, alle betrokken instanties (in het bijzonder vervoerbedrijven, ruimtelijke ordening, volksgezondheid, onderwijs en de politie) bij de bewustwording van het belang van het lopen. En stimuleer hen tot aanvullende maatregelen en acties ter ondersteuning en bevordering van lopen.
- Overleg regelmatig met lokale organisaties en andere relevante groeperingen die voetgangers vertegenwoordigen, met inbegrip van jonge mensen, ouderen en mensen met beperkingen.
- Verzamel kwantitatieve en kwalitatieve gegevens over lopen (met inbegrip van de beweegredenen en doelen van looptrajecten, het aantal looptrajecten, de etappes van looptrajecten, de tijdsduur en afstanden van looptrajecten, de tijd die is doorgebracht in openbare ruimten en de tevredenheidsniveaus).
- Neem lopen op in de trainingen en doorlopende professionele ontwikkelingsprogramma's van medewerkers van vervoerbedrijven, verkeersveiligheidsbeambten, gezondheidswerkers en stedenbouwkundigen.
- Bied de continue hulpmiddelen aan die noodzakelijk zijn voor het implementeren van het aangenomen actieplan.
- Organiseer proefprojecten om de beste manier van werken te bepalen. Ondersteun onderzoek door aan te bieden casestudy te worden en de opgedane lokale ervaringen breed te delen.
- Meet de successen van programma's door vóór, tijdens en na de implementatie gegevens te verzamelen en met elkaar te vergelijken.

8. Een loopcultuur
Burgers hebben recht op actuele en toegankelijke informatie van goede kwaliteit over waar er kan worden gelopen en over de kwaliteit van de loopbelevenis. Ze moeten de mogelijkheid krijgen om plezier te hebben in het lopen en elkaar ontmoeten in de openbare ruimte als onderdeel van hun dagelijkse sociale, culturele en politieke leven.
acties
- Stimuleer actief alle burgers om als onderdeel van hun dagelijkse leven te lopen wanneer en waar ze dat kunnen, door regelmatig creatieve en gerichte informatie aan te bieden die tegemoet komt aan hun persoonlijke behoeften en die hen persoonlijk betrekt bij het bevorderen van het lopen.
- Creëer een positief beeld van lopen door lopen te belichten als plezierig onderdeel van het bekijken van cultureel erfgoed en bezoeken van culturele evenementen, zoals architectuurrondleidingen, museumtentoonstellingen, theatervoorstellingen, literatuurvoordrachtavonden, fotografietochten en straatoptredens.
- Zorg voor samenhangende en consistente informatie- en bewegwijzeringsystemen die het te voet verkennen en ontdekken ondersteunen, met inbegrip van aansluitgegevens voor het openbaar vervoer.
  Beloon mensen financieel als ze vaker lopen, door middel van incentives van lokale bedrijven, werkplekken en overheden.

Totstandkoming van dit bovenstaande Handvest
Ontwikkeld tijdens de reeks WALK21 International Conferences van oktober 2006
Walk21 is vele mensen dankbaar voor hun hulp bij het samenstellen van dit Handvest en is u dankbaar voor uw persoonlijke inzet voor het creëren van gezonde, efficiënte en duurzame loopvriendelijke leefgemeenschappen over de hele wereld.

Extra informatie
Kijk voor meer informatie over lopen op www.walk21.com.

Ter inspiratie enkele suggesties gericht op de Nederlandse praktijk

MENSenSTRAAT

aangesloten bij: International Federation of Pedestrians



Naar een nationaal beleid voor lopen en fietsen
In Nederland zijn lopen en fietsen de smeerolie van de mobiliteit. Samen nemen ze de helft van alle verplaatsingen voor hun rekening. Het fietsaandeel is het hoogste van de hele wereld. Lopen en fietsen zijn beide vormen van actieve mobiliteit. Daarom zijn voetgangers en fietsers bondgenoten in het streven naar leefbare steden; van belang is dat ze elkaars specifieke belangen kennen en erkennen.
Zoals In de jaren 90 het Masterplan Fiets een landelijke stimulans was om lokaal fietsbeleid in beweging te krijgen, is nu ondersteuning gewenst aan innoverende gemeenten, bij de gezamenlijke ontwikkeling van praktijkkennis over voetgangers. Tijd voor een Masterplan Lopen / Gezonde Mobiliteit! Ondersteun daarbij ook de belangenorganisaties van Voetgangers / Gezonde Mobiliteit, zoals MENSenSTRAAT en Wandelnet.

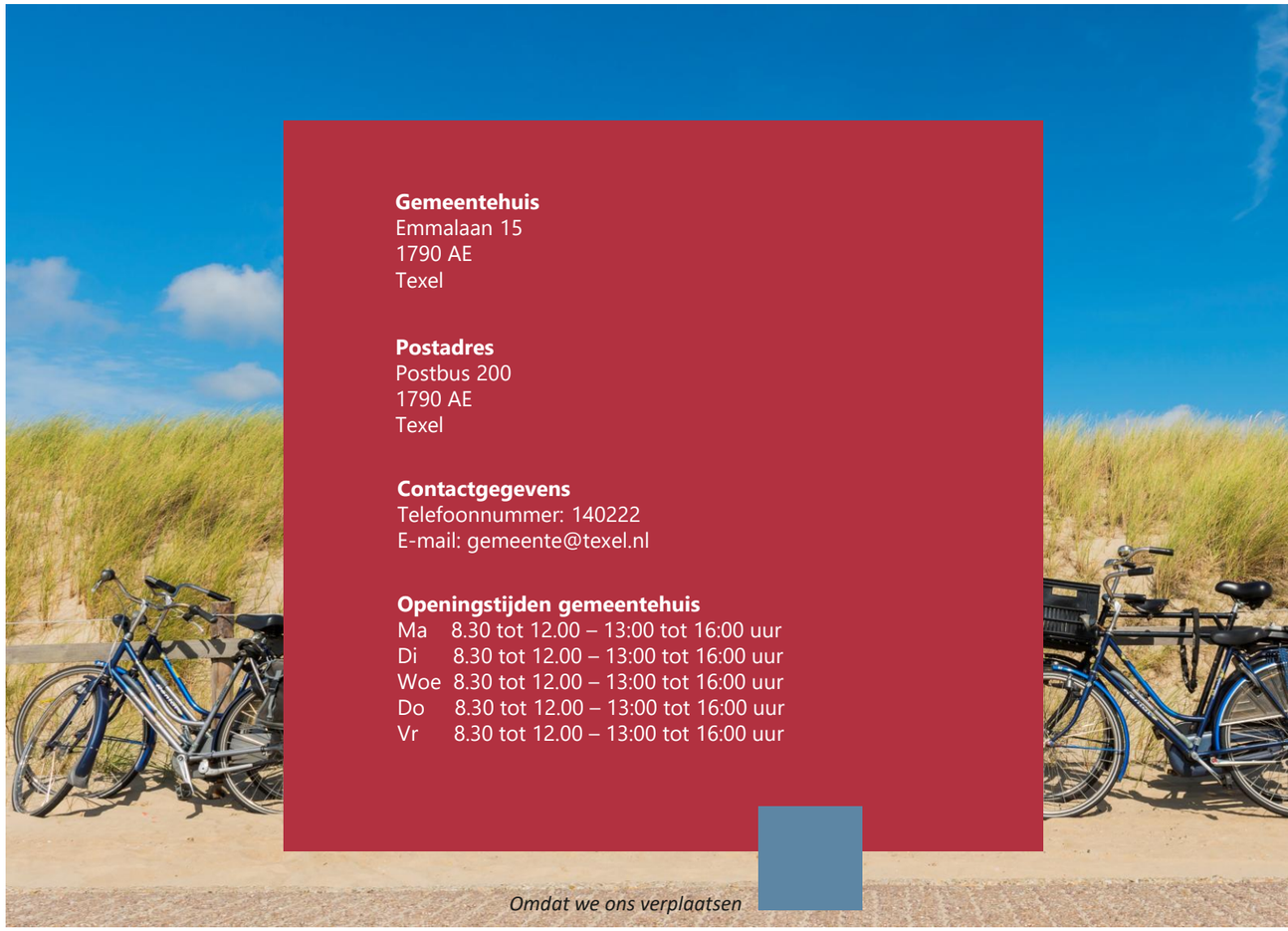
Verkeersveiligheid
- Meer oog voor kwetsbaren bij het ontwerp van veilige en uitnodigende oversteekvoorzieningen
- Snelheidsbeheersing door (samen met de Fietsersbond) ijveren voor een lagere maximum snelheid binnen de bebouwde kom en meer voortgang op het gebied van ISA (Intelligente Snelheidsaanpassing)
- Meer aandacht in woonstraten voor goed begaanbare trottoirs. Bij ontbreken van ruimte erven met stapvoetse snelheid bevorderen (zie het actieplan Opplussen op de website van MENSenSTRAAT).
- Veilige speelruimte voor kinderen dichtbij de voordeur
- Autoluwe binnensteden, maximumsnelheid stapvoets
- Volwaardig meetellen van de cijfers over veiligheid en ongevallen van voetgangers op straat

Voorkom hinder door geparkeerde fietsen
Onordelijk geplaatste fietsen kunnen de doorloop bemoeilijken (denk aan kinderwagens en scootmobielen) en het straatbeeld verstoren. Zorg, waar daar behoefte aan is, voor ruim voldoende parkeervoorzieningen voor fietsen en brom/snorfietsen, met goede mogelijkheden om een slot te bevestigen.

Aantrekkelijke straten.
In veel straten kunnen mensen uit de straat bijdragen aan een levendig en aantrekkelijk straatbeeld door, binnen redelijke grenzen, eigen toevoegingen aan te brengen.
- Stimuleer de aanleg van een geveltuintje en/of, indien voldoende loopruimte aanwezig is, de plaatsing van een privé zitbank.
- Publieke bankjes zijn belangrijk voor ouderen op straat om afstanden te kunnen overbruggen

Totstandkoming van de Nederlandse vertaling en bovenstaande suggesties
Om de belangen te behartigen van voetgangers is tijdens de Walk21 conferentie van 2010 in Den Haag de werkgroep Walking Dutchman opgericht. Na de oprichting van MENSenSTRAAT heeft deze werkgroep gevraagd hun werk voort te zetten en zich aan ook te sluiten bij de IFP, de International Federation of Pedestrians.
In 2016 is de Nederlandse vertaling van het Charter gemaakt. Voorjaar 2017 is deze besproken in een overleg met onderstaande belangenorganisaties. Tijdens het congres Lopen Loont wordt dit Charter gepresenteerd. Kijk voor meer informatie op www.mensenstraat.nl.

Het Charter wordt ondersteund door
Wandelnet, Rover, Fietsersbond, Natuur & Milieu, Milieudefensie en HappyStreets



Gemeente Texel .txl

Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

	Titel motie of amendement	Indieners
1.	**Amendement Verbeter de zichtbaarheid bij zebrapaden**	VVD Texel en Hart voor Texel
2.	**Motie Verlichting op rotondes ter bevordering van de verkeersveiligheid**	VVD Texel, Hart voor Texel en CDA Texel
3.	**Motie Dynamische verlichting op kruisingen in het buitengebied**	VVD Texel en Hart voor Texel
4.	Motie Behoud van parkeerplaatsen in en nabij dorpskernen	D66 Texel, VVD Texel, Hart voor Texel en CDA Texel
5.	Motie Behoud vijftig kilometer per uur op doorgaande routes binnen de bebouwde kom	VVD Texel, Hart voor Texel en D66 Texel
6.	Motie Veilige en vlotte verbindingen tussen de dorpen, herstel 80 km/u op hoofdroutes met vrijliggende fietspaden	VVD Texel, Texels Belang, Hart voor Texel en D66 Texel
7.	Motie Behoud tachtig kilometer per uur op de Pontweg *(Deze wordt alleen in stemming gebracht als de motie hiervoor niet is aangenomen.)*	VVD Texel, Texels Belang, Hart voor Texel en D66 Texel
8.	Amendement Uniforme snelheidsregimes en handhaving	GroenLinks Texel
9.	Motie Een bevoorradingshub buiten Den Burg	D66 Texel, PvdA pro Texel en CDA
10.	Amendement Graskeien alleen op utilitaire wegen	GroenLinks Texel
11.	Amendement Autoluwe dorpscentra met duidelijke fasering	GroenLinks Texel
12.	Amendement Verbetering openbaar vervoer in samenhang met andere modaliteiten	GroenLinks Texel
13.	Amendement Veiliger fiets- en wandelroutes	GroenLinks Texel
14.	Amendement Verkeersveiligheid als toetssteen voor alle mobiliteitsmaatregelen	GroenLinks Texel
15.	Motie Verkeerssituaties dorpscentra in samenspraak met bewoners en ondernemers	CDA Texel

	Titel motie of amendement	Indieners
16.	Amendement Eenduidig gebruik reflectoren en uitsluitend dynamische verlichting in het buitengebied	CDA Texel
17.	Motie Eerst serieuze alternatieven ontwikkelen vóór sturende maatregelen op autogebruik	CDA Texel
18.	Motie Aanleg fietspad langs het Eierlands Kanaal	Hart voor Texel en VVD Texel
19.	Motie: Een vignet voor Texelaars	D66 Texel, CDA Texel en VVD Texel
20.	Motie We trekken duidelijke strepen op onze wegen	CDA Texel
21.	Motie Geen klinkerbestrating als het woongenot wordt aangetast	CDA Texel
22.	Motie Autoluwheid op de recreatieve fietswegen bevorderen	GroenZwart
23.	Motie Fietspadennetwerk verbeteren met het toevoegen van een aantal missing links van vrijliggende fietspaden	GroenZwart
24.	Motie Texelhopper belangrijke pijler ontwerp-Mobiliteitsprogramma	VVD Texel, PvdA pro Texel, CDA Texel en D66 Texel
25.	Motie D66 Texel - Nu snel slimme voetgangerslichten bij de entree van de Koog	D66 Texel en CDA Texel
26.	(Bij het Havenvoorstel) Motie Versnellen en concretiseren verzelfstandiging Havenbedrijf	CDA Texel en VVD Texel
27.	(Bij het Havenvoorstel) Amendement Terugbrengen prioriteiten aandeelhoudersstrategie Havenbedrijf	CDA Texel, VVD Texel en Hart voor Texel
28.	(Bij het Havenvoorstel) Motie VVD Texel - Laat de raad eerst de spelregels bepalen voor het nieuwe havenbedrijf	VVD Texel, CDA Texel en Hart voor Texel
29.	(Motie ‘vreemd’) Motie CDA - Terugdraaien verhoging toeristenbelasting en indexatie lokale lasten	CDA Texel, D66 Texel en VVD Texel

	Titel motie of amendement	Indieners
1.	**Amendement Verbeter de zichtbaarheid bij zebrapaden**	VVD Texel en Hart voor Texel
2.	**Motie Verlichting op rotondes ter bevordering van de verkeersveiligheid**	VVD Texel, Hart voor Texel en CDA Texel
3.	**Motie Dynamische verlichting op kruisingen in het buitengebied**	VVD Texel en Hart voor Texel
4.	Motie Behoud van parkeerplaatsen in en nabij dorpskernen	D66 Texel, VVD Texel, Hart voor Texel en CDA Texel
5.	Motie Behoud vijftig kilometer per uur op doorgaande routes binnen de bebouwde kom	VVD Texel, Hart voor Texel en D66 Texel
6.	Motie Veilige en vlotte verbindingen tussen de dorpen, herstel 80 km/u op hoofdroutes met vrijliggende fietspaden	VVD Texel, Texels Belang, Hart voor Texel en D66 Texel
7.	Motie Behoud tachtig kilometer per uur op de Pontweg *(Deze wordt alleen in stemming gebracht als de motie hiervoor niet is aangenomen.)*	VVD Texel, Texels Belang, Hart voor Texel en D66 Texel
8.	Amendement Uniforme snelheidsregimes en handhaving (gecheckt op uitvoerbaarheid)	GroenLinks Texel
9.	Motie Een bevoorradingshub buiten Den Burg	D66 Texel, PvdA pro Texel en CDA Texel
10.	Amendement Graskeien alleen op utilitaire wegen (gecheckt op uitvoerbaarheid)	GroenLinks Texel
11.	Amendement Autoluwe dorpscentra met duidelijke fasering (gecheckt op uitvoerbaarheid)	GroenLinks Texel
12.	Amendement Verbetering openbaar vervoer in samenhang met andere modaliteiten (gecheckt op uitvoerbaarheid)	GroenLinks Texel
13.	Amendement Veiliger fiets- en wandelroutes (gecheckt op uitvoerbaarheid)	GroenLinks Texel
14.	Amendement Verkeersveiligheid als toetssteen voor alle mobiliteitsmaatregelen (gecheckt op uitvoerbaarheid)	GroenLinks Texel
15.	Motie Verkeerssituaties dorpscentra in samenspraak met bewoners en ondernemers	CDA Texel

	Titel motie of amendement	Indieners
16.	Amendement Eenduidig gebruik reflectoren en uitsluitend dynamische verlichting in het buitengebied	CDA Texel
17.	Motie Eerst serieuze alternatieven ontwikkelen vóór sturende maatregelen op autogebruik	CDA Texel
18.	Motie Aanleg fietspad langs het Eierlands Kanaal	Hart voor Texel en VVD Texel
19.	Motie: Een vignet voor Texelaars	D66 Texel, CDA Texel en VVD Texel
20.	Motie We trekken duidelijke strepen op onze wegen	CDA Texel
21.	Motie Geen klinkerbestrating als het woongenot wordt aangetast	CDA Texel
22.	Motie Autoluwheid op de recreatieve fietswegen bevorderen	GroenZwart
23.	Motie Fietspadennetwerk verbeteren met het toevoegen van een aantal missing links van vrijliggende fietspaden	GroenZwart
24.	Motie Texelhopper belangrijke pijler ontwerp-Mobiliteitsprogramma	VVD Texel, PvdA pro Texel, CDA Texel en D66 Texel
25.	Motie D66 Texel - Nu snel slimme voetgangerslichten bij de entree van de Koog	D66 Texel en CDA Texel

Gemeente Texel

.txl

(Concept / Voorgenomen)

Raadsbesluit

Zaaknummer 3612789

Evaluatie eerste Texelse inwonersberaad

Doelenboom

Programma

1.	Voor en door bewoners
7.	Duurzaam, schoon en innovatief

De raad van de gemeente Texel:

gelezen het advies van burgemeester en wethouders;

gehoord de raadscommissie;

Overwegende

- dat met het raadsbesluit van 19/12/23 de 'Kaderstellende notitie Texels Burgerberaad, algemene kaders voor het instrument burgerberaad' is vastgesteld;
- dat in het raadsbesluit is ingestemd met zeven algemene kaders voor een Texels Burgerberaad;
- dat in het raadsbesluit is vastgesteld na uitvoering van het eerste burgerberaad, het proces, het instrument en de voorwaarden te evalueren om vervolgens te bepalen in welke vorm het burgerberaad in het vervolg wordt ingezet;

Besluit

1. De 'Eindevaluatie Texels inwonersberaad' vast te stellen;
2. De conclusies en aanbevelingen en de door het college geformuleerde aanvullingen te laten verwerken in de te actualiseren 'Kaderstellende notitie Texels inwonersberaad, Algemene kaders voor het instrument inwonersberaad, 2023';
3. Dat hierbij ook de **Referendum verordening 2010** (klik hier) en de **Verordening Burgerinitiatief** 2009 (klik hier) betrokken gaan worden, zodat inwoner-participatie in de volle breedte wordt bezien.[1]

Vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 09-07-2025,

De griffier, De voorzitter,

[1] Dit beslispunt is op verzoek van het Afstemmingsoverleg toegevoegd.

Gemeente Texel

.txl

Advies

Zaaknummer 3612789

Evaluatie eerste Texelse inwonersberaad

Programma

1.	Voor en door bewoners
7.	Duurzaam, schoon en innovatief

Advies

Voorgesteld wordt te besluiten:

1. De ‘Eindevaluatie Texels inwonersberaad’ vast te stellen;
2. De conclusies en aanbevelingen en de door het college geformuleerde aanvullingen te laten verwerken in de te actualiseren ‘Kaderstellende notitie Texels inwonersberaad, Algemene kaders voor het instrument inwonersberaad, 2023’.

Toelichting

Gemeente Texel organiseerde tussen december 2023 en januari 2025 haar eerste inwonersberaad over de vraag: ‘Hoe blijft Texel voorzien van voldoende energie. De gemeenteraad stelde het eindadvies op 7 mei 2025 vast.

In het raadsbesluit van 19 december 2023 is vastgelegd om na afloop van het eerste inwonersberaad het proces, het instrument en de voorwaarden te evalueren. Vervolgens kunnen de conclusies en aanbevelingen (‘leerpunten’ uit de evaluatie) worden verwerkt in een aangepaste versie van de ‘Kaderstellende notitie Texels Burgerberaad, algemene kaders voor het instrument burgerberaad.’

Bijlagen

1. Eindevaluatie Texels inwonersberaad - door bureau EMMA

Consequenties

Financieel	☐	Inkoop/Aanbesteding	☐	Belanghebbenden	☐
Personeel/Organisatie	☐	Deregulering	☐	Structuurvisie	☐
Juridisch	☐	Majeure risico’s	☐		
Beleid	☐	Beheer	☐		

Evaluatie eerste Texelse inwonersberaad

Samenvatting

Gemeente Texel organiseerde tussen december 2023 en januari 2025 haar eerste inwonersberaad. Zo'n 80 gelote inwoners bogen zich in zes bijeenkomsten over de vraag: 'Hoe blijft Texel voorzien van voldoende energie. De gemeenteraad stelde het eindadvies op 7 mei 2025 vast.

In het raadsbesluit van 19 december 2023 is vastgelegd *'om na uitvoering van het eerste burgerberaad, het proces, het instrument en de voorwaarden te evalueren om vervolgens te bepalen in welke vorm het burgerberaad in het vervolg wordt ingezet. De conclusies en aanbevelingen worden verwerkt in deze kaderstellende notitie Texelse Burgerberaad, algemene kaders voor het instrument burgerberaad.'*

Gemeente Texel heeft voor het eerst een inwonersberaad toegepast. Dat is een veeleisend participatie-instrument. Daarom heeft de gemeente het instrument, de voorwaarden waarbinnen het is toegepast, hoe het proces is verlopen en wat het heeft opgeleverd, geëvalueerd. Het doel is om lering te trekken uit het eerste inwonersberaad en invulling te geven aan de manier waarop inwonersparticipatie op Texel verder vorm kan krijgen.

Het college nodigt de raad uit kennis te nemen van de eindevaluatie en eventueel input daarop te leveren. Het college besluit de raad voor te stellen het college opdracht te geven de input van de raad, de leerpunten uit de evaluatie en de door het college geformuleerde aanvullingen te verwerken in een geactualiseerde versie van de kaderstellende notitie.

Evaluatie eerste Texelse inwonersberaad

Argumenten tot advies

1. *De evaluatie geeft een goede weergave hoe het eerste Texelse inwonersberaad is verlopen.*

   De eindevaluatie die door bureau EMMA is uitgevoerd, beantwoordt de vraag: 'Wat kan gemeente Texel leren van dit eerste inwonersberaad, als het gaat om de inzet van het instrument, het gelopen proces en de gehanteerde kaders en voorwaarden?' De evaluatie is gebaseerd op documentanalyse, interviews en een deelnemersenquête en heeft plaatsgevonden na afronding van het inwonersberaad.

   Uit de evaluatie blijkt dat de uitvoering van het inwonersberaad op hoofdlijnen goed is verlopen. De primaire doelstelling van de gemeente – experimenteren met het instrument en bijdragen aan betere relaties tussen inwoners, bestuur en politiek – is behaald. Inwoners met uiteenlopende perspectieven zijn met elkaar in gesprek gegaan en formuleerden 30 concrete adviezen, waarvan er 17 brede steun krijgen. Deelnemers hebben het proces als respectvol en inclusief ervaren, en voelden zich serieus genomen. De opbrengst zit minder in vernieuwende inhoudelijke oplossingen – die blijven grotendeels binnen bestaande beleidsrichtingen – en meer in het gedeeld eigenaarschap, de dialoog en het draagvlak dat ontstaat. Daarmee voegt het inwonersberaad waarde toe, ten opzichte van klassieke inspraakvormen of een eilandbrede enquête.

   Tegelijkertijd signaleert de evaluatie ook knelpunten, in de evaluatie als zeven leerpunten omschreven:
   1. Deelnemers hebben tijdens het schrijven van en stemmen over de adviezen (onduidelijkheid over weging; meerderheidsdrempel niet vastgesteld door inwonersberaad) helderheid en regie gemist;
   2. De gemeentelijke organisatie bleek onvoldoende voorbereid, met name op het vlak van inhoudelijke ondersteuning;
   3. De beschikbare ambtelijke capaciteit was krap, de begroting van de ambtelijke inzet en de ondersteuning van het proces eveneens;
   4. De gemeenteraad had vooraf net wat preciezer de kaders kunnen aangeven waarbinnen het inwonersberaad moest worden opgezet en uitgevoerd. Dit gold voor de meegegeven vraagstelling en de te hanteren stemprocedure;
   5. Een aantal praktische verbeterpunten, zoals het formuleren van een heldere visie op de vraag, beter tijdsbeheer en het formuleren van een helder mandaat en feedbackproces ten behoeve van een schrijfgroep;
   6. Of het inwonersberaad de kloof tussen gemeente en inwoners heeft verkleind, is niet vast te stellen door het ontbreken van een nulmeting; een belangrijk leerpunt is daarom dat goede monitoring vooraf en tijdens het proces essentieel is voor een zinvolle evaluatie;
   7. Het inwonersberaad leverde bruikbare oplossingen voor de energievoorziening op Texel, maar gaf geen volledige visie op toekomstige schaarste of betaalbaarheid; dit laat zien dat een inwonersberaad geen simpele antwoordmachine is, maar een proces waarin dialoog, context en draagvlak centraal staan.

   Tot slot heeft het college zelf geconcludeerd dat de monitorgroep en de omschrijving van haar functie ontbreekt in het op 17 april 2024 vastgestelde 'Plan van Aanpak Texels

Inwonersberaad 2024'. Het advies 'om een monitorgroep vanuit het inwonersberaad in te stellen om bij te houden wat er met de uitkomsten wordt gedaan' is wel degelijk opgenomen in de kaderstellende notitie. In een eventueel volgend plan van aanpak zal aandacht worden besteed aan installatie en werking van een monitorgroep.

Ondanks de tekortkomingen werd het inwonersberaad in verhouding tot de opgave doeltreffend en doelmatig uitgevoerd, ook in financiële zin. Hoewel niet te kwantificeren is of de kosten in verhouding staan tot de opbrengsten, toont de evaluatie ondanks de overschrijding op de begroting dat een inwonersberaad goed uitvoerbaar is in een kleine gemeente als Texel en waardevolle opbrengsten oplevert. Het inwonersberaad kon beschikken over het mandaat om richting te geven aan het beleid omtrent duurzame energievoorziening op het eiland. Daarmee kon het een fundamentele bijdrage leveren aan het overbruggen van politieke meningsverschillen die op het eiland bestaan. Het leverde breed gedragen adviezen en versterkt onderling begrip op. Tegelijkertijd vraagt het om meer tijd, capaciteit en inhoudelijke ondersteuning vanuit de gemeente dan vooraf was voorzien.

Het college erkent de geconstateerde knelpunten en gaat graag met lessen van de evaluatie aan de slag.

2. *Met een geactualiseerde versie van de kaderstellende notitie, ontstaat een goed startdocument voor een mogelijk toekomstig Texels inwonersberaad.*

   Op 19 december 2023 werd de 'Kaderstellende notitie Texels inwonersberaad, Algemene kaders voor het instrument inwonersberaad, 2023' door de gemeenteraad vastgesteld. De raad ging akkoord met zeven algemene kaders voor een Texels Burgerberaad.

   De lessen uit het eerste inwonersberaad zijn vormgegeven in leerpunten in een evaluatierapport. Dat rapport gaat in op de eerder gestelde kaders, maar geeft ook andere punten ter lering. Deze worden, na opdracht aan het college, verwerkt in de huidige versie van de kaderstellende notitie zodat een geactualiseerd document ontstaat dat als basis dient voor een mogelijk toekomstig inwonersberaad.

Alternatieven

1. Het niet onderschrijven van alle leerpunten uit de ontwerp eindevaluatie;
2. Het toevoegen van aanvullende leerpunten.

Consequenties van het advies

Het afronden van de evaluatie en het verwerken van de leerpunten in een geactualiseerde kaderstellende notitie betekent dat we klaar zijn voor een mogelijk toekomstig inwonersberaad op Texel. Bij een eventueel tweede inwonersberaad wordt de geactualiseerde kaderstellende notitie als uitgangspunt gebruikt.

Aanleiding / Voorgeschiedenis / Eerdere besluiten

Texel staat de komende jaren voor grote uitdagingen op het gebied van duurzame energievoorziening. De energievraag op het eiland groeit, de beschikbare capaciteit blijft bij die groei achter, en inwoners verschillen van inzicht over hoe duurzame energie op het eiland zou moeten worden opgewekt. Tijdens de coalitieonderhandelingen in 2022 ontstond een politieke patstelling: de partijen werden het niet eens over hoe duurzame energieopwekking op Texel zou

moeten worden aangepakt. Om deze patstelling te doorbreken, besloten de onderhandelende partijen om een inwonersberaad te organiseren. In het coalitieakkoord 2022-2026 werd dit voornemen geformaliseerd, waarbij de coalitie haar voornemen uitsprak om een burgerberaad te organiseren over het vraagstuk rond duurzame energie. Het voordeel was dat de coalitie hiermee twee doelen verenigde: het doorbreken van de patstelling én het experimenteren met een relatief nieuwe vorm van participatie als het inwonersberaad.

Gemeente Texel organiseerde tussen december 2023 en januari 2025 haar eerste inwonersberaad. Zo'n 80 gelote inwoners bogen zich in zes bijeenkomsten over de vraag: 'Hoe blijft Texel voorzien van voldoende energie. De gemeenteraad stelde het eindadvies op 7 mei 2025 vast.

In het raadsbesluit van 19 december 2023 is vastgeleg*d 'om na uitvoering van het eerste burgerberaad, het proces, het instrument en de voorwaarden te evalueren om vervolgens te bepalen in welke vorm het burgerberaad in het vervolg wordt ingezet. De conclusies en aanbevelingen worden verwerkt in deze kaderstellende notitie Texelse Burgerberaad, algemene kaders voor het instrument burgerberaad.'*

Gemeente Texel heeft voor het eerst een inwonersberaad toegepast. Dat is een veeleisend participatie-instrument. Daarom heeft de gemeente het instrument, de voorwaarden waarbinnen het is toegepast, hoe het proces is verlopen en wat het heeft opgeleverd, geëvalueerd. Het doel is om lering te trekken uit het eerste inwonersberaad en invulling te geven aan de manier waarop inwonersparticipatie op Texel verder vorm kan krijgen.

Gemeente Texel

(Concept / Voorgenomen)

Raadsbesluit

Zaaknummer 3612789

Evaluatie eerste Texelse inwonersberaad

Doelenboom

Programma

1.	Voor en door bewoners
7.	Duurzaam, schoon en innovatief

De raad van de gemeente Texel:

gelezen het advies van burgemeester en wethouders;

gehoord de raadscommissie;

Overwegende

- dat met het raadsbesluit van 19/12/23 de ‘Kaderstellende notitie Texels Burgerberaad, algemene kaders voor het instrument burgerberaad’ is vastgesteld;
- dat in het raadsbesluit is ingestemd met zeven algemene kaders voor een Texels Burgerberaad;
- dat in het raadsbesluit is vastgesteld na uitvoering van het eerste burgerberaad, het proces, het instrument en de voorwaarden te evalueren om vervolgens te bepalen in welke vorm het burgerberaad in het vervolg wordt ingezet;

Besluit

1. De ‘Eindevaluatie Texels inwonersberaad’ vast te stellen;
2. De conclusies en aanbevelingen en de door het college geformuleerde aanvullingen te laten verwerken in de te actualiseren ‘Kaderstellende notitie Texels inwonersberaad, Algemene kaders voor het instrument inwonersberaad, 2023’.

Vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 09-07-2025,

De griffier, De voorzitter,

Eindevaluatie Texels inwonersberaad

Hans Moors & Tess Schijvenaars

Evaluatierapport
Gemeente Texel

Mei 2025

E:M+MA.

Samenvatting

Gemeente Texel organiseerde tussen december 2023 en januari 2025 haar eerste inwonersberaad. Een groep van 70 tot 80 gelote inwoners heeft zich in zes bijeenkomsten gebogen over de vraag: *'Hoe blijft Texel voorzien van voldoende energie op korte, tot 2035 en op langere termijn - 2025?'* De gemeenteraad stelde het eindadvies op 7 mei 2025 vast.

Deze evaluatie, uitgevoerd in opdracht van gemeente Texel, beantwoordt de vraag: *'Wat kan gemeente Texel leren van dit eerste inwonersberaad, als het gaat om de inzet van het instrument, het gelopen proces en de gehanteerde kaders en voorwaarden?'* De evaluatie is gebaseerd op documentanalyse, interviews en een deelnemersenquête. Er is geen 0-meting of tussenmeting uitgevoerd en de evaluatie vond ex post plaats, nadat het inwonersberaad was afgerond.

Eerst is in kaart gebracht welke doelen de gemeente beoogde met het inwonersberaad. Daarna volgt de beschrijving en analyse van hoe het beraad in de praktijk is verlopen: wat werkte goed, wat waren knelpunten, en in hoeverre zijn de ambities gerealiseerd? Tot slot is kort de (financiële) doelmatigheid van het inwonersberaad getoetst.

Uit de evaluatie blijkt dat de uitvoering van het inwonersberaad op hoofdlijnen goed is verlopen. De primaire doelstelling van de gemeente – experimenteren met het instrument en bijdragen aan betere relaties tussen inwoners, bestuur en politiek – is behaald. Inwoners met uiteenlopende perspectieven gaan met elkaar in gesprek en formuleren 30 concrete adviezen, waarvan er 17 brede steun krijgen. Deelnemers ervaren het proces als respectvol en inclusief, en voelen zich serieus genomen. De opbrengst zit minder in vernieuwende inhoudelijke oplossingen – die blijven grotendeels binnen bestaande beleidsrichtingen – en meer in het gedeeld eigenaarschap, de dialoog en het draagvlak dat ontstaat. Daarmee voegt het inwonersberaad waarde toe, ten opzichte van klassieke inspraakvormen of een eilandbrede enquête.

Tegelijkertijd signaleert de evaluatie zeven leerpunten:

1. Deelnemers hebben tijdens het schrijven van en stemmen over de adviezen (onduidelijkheid over weging; meerderheidsdrempel niet vastgesteld door inwonersberaad) helderheid en regie gemist.
2. De gemeentelijke organisatie bleek onvoldoende voorbereid, met name op het vlak van inhoudelijke ondersteuning.
3. De beschikbare ambtelijke capaciteit was krap, de begroting van de ambtelijke inzet en de ondersteuning van het proces eveneens.
4. Ook had de gemeenteraad vooraf net wat preciezer de kaders kunnen aangeven, waarbinnen het inwonersberaad moest worden opgezet en uitgevoerd. Dit gold voor de meegegeven vraagstelling en de te hanteren stemprocedure.
5. Een aantal praktische verbeterpunten, zoals het formuleren van een heldere visie op de vraag, beter tijdsbeheer en het formuleren van een helder mandaat en feedbackproces ten behoeve van een schrijfgroep.
6. Of het inwonersberaad de kloof tussen gemeente en inwoners heeft verkleind, is niet vast te stellen door het ontbreken van een nulmeting; een belangrijk leerpunt is daarom dat goede monitoring vooraf en tijdens het proces essentieel is voor een zinvolle evaluatie.

7. Het inwonersberaad leverde bruikbare oplossingen voor de energievoorziening op Texel, maar gaf geen volledige visie op toekomstige schaarste of betaalbaarheid; dit laat zien dat een inwonersberaad geen simpele antwoordmachine is, maar een proces waarin dialoog, context en draagvlak centraal staan.

Ondanks deze tekortkomingen werd het inwonersberaad in verhouding tot de opgave doeltreffend en doelmatig uitgevoerd. De evaluatie laat zien dat een inwonersberaad goed uitvoerbaar is in een kleine gemeente als Texel en waardevolle opbrengsten oplevert, zoals breed gedragen adviezen en versterkt onderling begrip.

Inhoudsopgave

SAMENVATTING 1

1. INLEIDING 5
1.1. Aanleiding voor de evaluatie 5
1.2. Opdrachtgever 5
1.3. Opdrachtnemer 5
1.4. Geformuleerde opdracht 5
1.5. Beoogd gebruik van de evaluatie 5

2. OPZET VAN HET EVALUATIEONDERZOEK 6
2.1. Doelstelling evaluatie 6
2.2. Onderzoeksvraag en aandachtspunten 6
2.3. Gegevensverzameling 6
2.4. Onderzoeksmethoden 7
2.5. Opzet en leeswijzer 7

3. EVALUATIE 8
3.1. Wat wilde gemeente Texel bereiken met het uitvoeren van het instrument inwonersberaad? 8
3.1.1. Vaststellen van het onderwerp: discussie en verwachtingen 8
3.1.2. Verwachtingen bij wat het inwonersberaad zou opleveren 8
3.1.3. Antwoord op deelvraag 1 9
3.2. Hoe is de uitvoering van het instrument inwonersberaad verlopen? Wat waren successen en knelpunten? In welke mate zijn de doelstellingen van gemeente Texel bereikt? 9
3.2.1. Vastgestelde kaders 9
3.2.2. Organisatie en rollen 13
3.2.3. Ontwerp proces 14
3.2.4. Samenwerking met opdrachtgever 15
3.2.5. Loting en selectie 16
3.2.6. Deelnemers: presentie & verloop 16
3.2.7. Deelnemerscommunicatie 17
3.2.8. Communicatie met inwoners van Texel 17
3.2.9. Uitvoering proces & programma bijeenkomsten 17
3.2.10. Adviezen en stemming 19
3.2.11. Aanbieding en doorwerking adviezen 20
3.2.12. Ervaringen deelnemers 22
3.2.13. Antwoord op deelvraag 2 23
3.3. Is het inwonersberaad het meest passende instrument geweest, of hadden de doelstelling op een andere manier, dan wel met andere middelen, ook bereikt kunnen worden? 24
3.3.1. Financiële doelmatigheid 24
3.3.2. Antwoord op deelvraag 3 25

4. WAT KAN GEMEENTE TEXEL LEREN VAN HET EERSTE INWONERSBERAAD? 27

5. BIJLAGEN 30

5.1 GEBRUIKTE DOCUMENTEN 31
Advies inwonersberaad 31
Raad- en collegestukken 34
Beleidsstukken 41
Evaluaties 46
Ingezonden brieven 51

5.2 VERKLARING INTEGRITEIT 54

5.3 ADVIESRAPPORT + OFFICIËLE REACTIE PER ADVIES 55

1. Inleiding

1.1. Aanleiding voor de evaluatie

Gemeente Texel heeft tussen 19 december 2023 en 29 januari 2025 haar eerste inwonersberaad georganiseerd. Een groep van 70 tot 80 inwoners heeft zich in zes bijeenkomsten gebogen over de vraag: 'Hoe blijft Texel voorzien van voldoende energie?' Het adviesrapport van dit inwonersberaad is op 29 januari 2025 openbaar gemaakt en aangeboden aan de gemeenteraad en het college van burgemeester en wethouders. Op 9 april 2025 stond het op de agenda van de raadscommissie. Een week later, op 16 april, is het aan de orde geweest in de gemeenteraad. In de raadsvergadering van 7 mei is het rapport, voorzien van prioritering, vastgesteld door de gemeenteraad.

Gemeente Texel heeft voor het eerst een inwonersberaad toegepast. Dat is een veeleisend participatie-instrument. Daarom wil de gemeente het instrument, de voorwaarden waarbinnen het is toegepast, hoe het proces is verlopen, en wat het heeft opgeleverd graag evalueren. Het doel van de evaluatie is om lering te trekken uit het eerste inwonersberaad en invulling te geven aan de manier waarop inwonersparticipatie op Texel verder vorm kan krijgen.

1.2. Opdrachtgever

Gemeente Texel is de opdrachtgever van deze evaluatie. De bestuurlijke opdrachtgever is burgemeester Mark Pol en de ambtelijke opdrachtgever is manager A&O Marcel Karman.

1.3. Opdrachtnemer

Gemeente Texel heeft EMMA opdracht gegeven om de evaluatie uit te voeren. EMMA is een onafhankelijk onderzoeks-, advies-, en participatiebureau, dat gespecialiseerd is in het faciliteren van de dialoog over maatschappelijke vraagstukken tussen overheden en burgers. Dat doet EMMA met (toegepast) wetenschappelijk onderzoek, maar ook door participatieve processen te ontwerpen en te organiseren, en lokale, regionale en landelijke overheden strategisch te adviseren. Meer informatie over EMMA is te vinden op www.emma.nl.

1.4. Geformuleerde opdracht

Gemeente Texel heeft EMMA de opdracht gegeven om het eerste inwonersberaad te evalueren. De evaluatie richt zich op de effectiviteit van het instrument, de procesvoering en de gehanteerde randvoorwaarden. Specifieke aandachtspunten zijn onder andere de ervaringen van deelnemers, de rol van de schrijfgroep, de onafhankelijkheid van het inwonersberaad, de bestuurlijke context en de wisselwerking tussen ambtelijk advies en bestuurlijke besluitvorming. Ook wil de opdrachtgever graag inzicht in hoeverre het inwonersberaad heeft bijgedragen aan het vertrouwen tussen gemeente en inwoners, en in de financiële doelmatigheid van de uitvoering van het inwonersberaad.

1.5. Beoogd gebruik van de evaluatie

De bevindingen uit de evaluatie worden verwerkt in de 'Kaderstellende notitie Texels Burgerberaad, algemene kaders voor het instrument burgerberaad (2023)'.

2. Opzet van het evaluatieonderzoek

2.1. Doelstelling evaluatie

De evaluatie maakt deel uit van het plan om een inwonersberaad te organiseren en is als actie vastgelegd in de 'Kaderstellende notitie 2023', die de gemeenteraad heeft vastgesteld. De bevindingen uit de evaluatie helpen de gemeente om te leren van wat goed ging en waar verbeterpunten liggen in de voorbereiding, uitvoering en opvolging van het inwonersberaad. Dat is zinvol met het oog op een eventuele volgende keer dat het instrument wordt toegepast. Texel is een gemeente die ambieert om inwoners actief te betrekken bij beleidsvorming, besluitvorming en beleidsuitvoering. De idee hierachter is dat inwoners actief bevragen op hun belangen, meningen, ideeën en creativiteit de kwaliteit van beleid en besluitvorming in de praktijk kan verbeteren.

2.2. Onderzoeksvraag en aandachtspunten

De opdrachtgever heeft daarom de hoofdvraag van het evaluatieonderzoek als volgt geformuleerd: *'Wat kan gemeente Texel leren van dit eerste inwonersberaad als het gaat om de inzet van het instrument, het gelopen proces en de gehanteerde kaders en voorwaarden?'*

Daarbinnen is een aantal aandachtspunten meegegeven. Dat geldt voor de kaders en voorwaarden om het inwonersberaad te organiseren, en hoe tijdens de uitvoering ervan zijn toegepast. Gemeente Texel wil graag aandacht voor de effectiviteit van het instrument. Wat droeg het bij aan het beantwoorden van de vraag hoe het eiland voorzien blijft van voldoende energie. En in hoeverre heeft het inwonersberaad een bijdrage geleverd aan het bouwen van vertrouwen tussen gemeente en inwoners? De gemeente is met deze evaluatie op zoek naar lessen en verbeterpunten, met serieuze aandacht voor de inzichten en ervaringen van de deelnemers en de uitvoerende partijen.

2.3. Gegevensverzameling

Ten behoeve van het evaluatieonderzoek hebben de onderzoekers van EMMA, ondersteund door ambtenaren van de gemeente, gegevens verzameld over het inwonersberaad. Dit betreft de relevante stukken over de organisatie van het inwonersberaad en de geformuleerde adviezen, de raads- en collegestukken, inclusief ingezonden brieven van deelnemers en inwoners, de beleidsdocumenten over het inwonersberaad en het participatiebeleid van gemeente Texel, en de verschillende (zelf)evaluaties van de organiserende en betrokken partijen. Een overzicht van geraadpleegde stukken is opgenomen in Bijlage 5.1.

Deze documenten en gegevens hebben de onderzoekers van EMMA zorgvuldig bestudeerd en geanalyseerd. Verder hebben ze twaalf interviews afgenomen, waarvan tien in persoon, op het eiland. Deze interviews zijn bedoeld om vanuit verschillende perspectieven de context van het inwonersberaad in beeld te krijgen. Er is gesproken met bestuurders, raadsleden, ambtenaren en de onafhankelijke procesbegeleider van het inwonersberaad. Met deelnemers is niet gesproken. Het perspectief van deelnemers kon worden gereconstrueerd uit een vragenlijstonderzoek, dat gemeente Texel na afloop van het inwonersberaad heeft uitgevoerd. De onderzoekers hebben aangegeven welke functionarissen ze wilden interviewen. Vanuit de gemeente zijn de respondenten

uitgenodigd en in overleg met de onderzoekers zijn de interviewafspraken gepland. De gegevensverzameling is afgesloten op 17 april 2025.

2.4. Onderzoeksmethoden

In deze evaluatie zijn twee complementaire onderzoeksmethoden gebruikt: documentenanalyse en semigestructureerde interviews. De beschikbaar gestelde documenten zijn systematisch geanalyseerd teneinde de formele kaders, besluitvorming en communicatie rondom het inwonersberaad in kaart te brengen. De documentenanalyse bood daarmee niet alleen inzicht in de opzet en uitvoering van het inwonersberaad, maar ook in de manier waarop de adviezen zijn verwerkt in het gemeentelijk beleid en hoe inwoners en andere belanghebbenden het proces hebben ervaren.

Naast de schriftelijke bronnen zijn twaalf semigestructureerde interviews afgenomen. Tien van deze gesprekken vonden fysiek plaats op Texel, wat de mogelijkheid bood om in een directe interactie contextueel verdiepende zienswijzen te verzamelen. De interviews waren semigestructureerd: vooraf hebben de onderzoekers in een interviewleidraad aandachtspunten vastgesteld, maar het interview als zodanig is als een open gesprek gevoerd, zodat respondenten ruimte hadden om hun eigen inbreng te formuleren. Deze werkwijze brengt niet alleen feitelijke informatie en ervaringen aan de oppervlakte, maar ook persoonlijke zienswijzen, reflecties en kritische kanttekeningen. De bedoeling van de selectie van respondenten was om een representatief en evenwichtig beeld te verkrijgen van de context waarbinnen het inwonersberaad heeft plaatsgevonden.

De combinatie van documentenanalyse en semigestructureerde interviews heeft ervoor gezorgd, dat zowel de formele en feitelijke kanten van de organisatie van het inwonersberaad inzichtelijk zijn geworden, als de beleving en de impact ervan bij iedereen die betrokken was bij het inwonersberaad, zowel de bestuurders, als de professionals en de deelnemers.

2.5. Opzet en leeswijzer

Deze evaluatie is ex post uitgevoerd. Dit betekent dat de evaluatie achteraf heeft plaatsgevonden, nadat het inwonersberaad helemaal was afgerond. Ook betekent dit dat de evaluatie uitsluitend gebaseerd is op een nameting. Soms verzamelen evaluatoren al tijdens een gebeurtenis informatie over die gebeurtenis; in dit geval is dat niet gebeurd. Er heeft geen 0-meting of tussenmeting plaatsgevonden. Met een evaluatie ex post kan causaliteit in empirische zin niet vastgesteld worden. Wel kan een plausibele reconstructie van processen en effecten worden gemaakt.

Om de onderzoeksvragen te beantwoorden, hebben de onderzoekers eerst de verwachtingen van gemeente Texel ten aanzien van het inwonersberaad in kaart gebracht. Het aandachtspunt hierbij is welke doelen de gemeente wilde bereiken met het inzetten van het inwonersberaad als participatie-instrument (§ 3.1). Vervolgens hebben de onderzoekers geanalyseerd hoe het inwonersberaad in de praktijk is uitgevoerd. Dit omvat een reconstructie van het proces, de behaalde successen en de knelpunten om vast te kunnen stellen in hoeverre de uitvoering heeft bijgedragen aan de doelstellingen en verwachtingen van gemeente Texel (§ 3.2). Ten slotte is onderzocht of het inwonersberaad doelmatig is uitgevoerd. Was het een geschikte methode om de gestelde doelen te bereiken? Of waren er alternatieve middelen die mogelijk even efficiënt of efficiënter hadden kunnen zijn (§ 3.3)? Met deze opzet kunnen we een antwoord formuleren op de hoofdvraag die de opdrachtgever met deze evaluatie beantwoord wil zien (§ 4).

3. Evaluatie

3.1. Wat wilde gemeente Texel bereiken met het uitvoeren van het instrument inwonersberaad?

3.1.1. Vaststellen van het onderwerp: discussie en verwachtingen

Texel staat de komende jaren voor grote uitdagingen op het gebied van duurzame energievoorziening. De energievraag op het eiland groeit, de beschikbare capaciteit blijft bij die groei achter, en inwoners verschillen van inzicht over hoe duurzame energie op het eiland zou moeten worden opgewekt. Tijdens de coalitieonderhandelingen in 2022 ontstond een politieke patstelling: de partijen werden het niet eens over hoe duurzame energieopwekking op Texel zou moeten worden aangepakt.

Om deze patstelling te doorbreken, besloten de onderhandelende partijen om een inwonersberaad te organiseren. In het coalitieakkoord 2022-2026 werd dit voornemen geformaliseerd, waarbij de coalitie haar voornemen uitsprak om een burgerberaad te organiseren over het vraagstuk rond duurzame energie. Het voordeel was dat de coalitie hiermee twee doelen verenigde: het doorbreken van de patstelling én het experimenteren met een relatief nieuwe vorm van participatie als het inwonersberaad. Het initiatief voor het inwonersberaad lag zodoende bij de coalitie. De gemeenteraad nam het initiatief later wel over, maar bleek verdeeld over de inzet van het instrument.

3.1.2. Verwachtingen bij wat het inwonersberaad zou opleveren

Het bestuur van gemeente Texel had bij de inzet van het instrument uiteenlopende verwachtingen. Allereerst werd het inwonersberaad gezien als een manier om inwoners actief te betrekken bij complexe, polariserende beleidsvraagstukken, zoals de toekomstige energievoorziening op het eiland. De hoop was dat inwoners duidelijk richting zouden geven aan wat zij willen omtrent duurzame energieopwekking op het eiland, zodat een breed gedragen oplossing in zicht zou komen.

Het bestuur van de gemeente verwachtte dat het inwonersberaad niet alleen tot beter onderbouwde en snellere besluitvorming zou kunnen leiden, maar ook tot adviezen die binnen de vooraf gestelde beleidskaders zouden vallen. Daarmee zouden politieke discussies goeddeels kunnen uitblijven. Inhoudelijk hoopte men op innovatieve en praktisch haalbare voorstellen. Hoewel de uiteindelijke aanbevelingen van het inwonersberaad in de praktijk met name bevestigden wat niet gewenst was — zoals grote windmolens en zonneparken — gaven ze ook richting aan het beleid, bijvoorbeeld door te wijzen op de wenselijkheid van kleinschalige oplossingen op eigen erf en slimme energiesystemen.

Naast inhoudelijke verwachtingen hoopte het bestuur van de gemeente dat het inwonersberaad zou bijdragen aan het versterken van het democratisch zelfvertrouwen van mensen, alsmede aan het wederzijds vertrouwen tussen politiek, overheid en samenleving op het eiland. Duidelijk was op voorhand dat één beraad op zichzelf geen fundamentele verandering zou teweegbrengen. Bovendien was het bestuur van de gemeente zich bewust van het belang om betrouwbaar te zijn, het proces van het inwonersberaad op generlei wijze te beïnvloeden, en daadwerkelijk opvolging te geven aan de aanbevelingen die het inwonersberaad zou gaan doen.

Ten slotte zag het bestuur van de gemeente het inwonersberaad als een leerervaring op het gebied van participatie en democratische vernieuwing. Texel beschikte al over participatie-instrumenten als het digitale platform Texel Spreekt, bewonersinitiatieven en bewonersavonden. De ervaringen met en inzichten uit het inwonersberaad werden gezien als een kans om deze bestaande vormen effectiever en inclusiever te maken.

3.1.3. Antwoord op deelvraag 1

Wat de gemeente wilde bereiken met het uitvoeren van het eerste inwonersberaad van Texel was tweeledig. Het bestuur van de gemeente wilde enerzijds experimenteren met de inzet van het instrument en zo nagaan of en wat het zou kunnen bijdragen aan het verstevigen van de relaties tussen overheid, politiek en inwoners. In de gemeenteraad deelden alleen de coalitiepartijen die ambitie.[1]

Anderzijds wilde het gemeentebestuur een politieke patstelling doorbreken, die in 2022 bij de coalitieonderhandelingen rond duurzame energie op Texel was ontstaan, maar ook op zoek naar inhoudelijke oplossingen voor het duurzame energievraagstuk en draagvlak hiervoor onder inwoners. De coalitie sprak af, dat een inwonersberaad over dit onderwerp zou worden georganiseerd. De hoop was, dat het inwonersberaad richting zou kunnen geven aan de verdeeldheid die omtrent duurzame energie in de coalitie, in de gemeenteraad, en op het eiland bestaat.

In 2022 waren de piketten geslagen: er zou een inwonersberaad komen én het zou over duurzame energie gaan. Het eerste inwonersberaad van Texel, dat de gemeente medio 2023 begon te organiseren, was van meet af aan gepolitiseerd, en ging ontegenzeggelijk over een gepolariseerd onderwerp.

3.2. Hoe is de uitvoering van het instrument inwonersberaad verlopen? Wat waren successen en knelpunten? In welke mate zijn de doelstellingen van gemeente Texel bereikt?

3.2.1. Vastgestelde kaders

De gemeenteraad heeft aan het inwonersberaad een aantal vooraf vastgestelde uitvoeringskaders meegegeven. In deze paragraaf schetsen we die kaders en in de volgende paragrafen reconstrueren we of en op welke manier die kaders zijn gevolgd.

Duidelijke opdracht met afspraken over opvolging en randvoorwaarden

De kern van het inwonersberaad was om advies te geven aan de politiek over het maatschappelijke vraagstuk van duurzame energievoorziening op Texel. De gemeenteraad heeft daar vooraf een mandaat bij afgegeven, door duidelijk te maken wat ze met de uitkomsten c.q. adviezen van het

[1] Andere partijen vonden het inwonersberaad niet nodig. Het principiële argument was dat politieke besluitvorming bij de gemeenteraad ligt, die de stemgerechtigde Texelaars vertegenwoordigt. Daarnaast bestond twijfel: over de kosten van het instrument, of het een eerlijke afspiegeling van de Texelaars aan het woord zou laten, en of het zou bijdragen aan verbetering van het vertrouwen van inwoners in de gemeente.

inwonersberaad gaat doen (mandaat) en aan welke inhoudelijke voorwaarden die adviezen moeten voldoen.

De adviezen moesten namelijk rekening houden met de zeggenschap of invloedssfeer van de gemeente: gaat de gemeente er daadwerkelijk over? De adviezen moesten juridisch, financieel en praktisch uitvoerbaar zijn, en toepasbaar zijn binnen het bestaande gemeentelijke,[2] provinciale en landelijke beleid. Voorts dienden de adviezen een sociale, eerlijke en rechtvaardige uitwerking te hebben voor alle Texelaars.

De gemeenteraad heeft in de 'Kaderstellende notitie (2023)' noch anderszins een harde uitspraak gedaan over hoe het inwonersberaad bij het voorbereiden van het eindadvies zou moeten omgaan met stemverhoudingen. Er wordt verwezen naar een zo groot mogelijke meerderheid en een zo groot mogelijke mate van consent onder de deelnemers aan het inwonersberaad.

Het bestuur van de gemeente heeft het inwonersberaad ook expliciet meegegeven, dat 'de adviezen van het inwonersberaad niet precies binnen deze voorwaarden hoeven te blijven. We moedigen deelnemers [...] aan om ook buiten deze voorwaarden te denken, juist om met adviezen te komen waar nog niet aan gedacht is of die als niet wenselijk werden gezien. Afwijkingen moeten wel meegegeven worden aan de gemeenteraad ter overweging.'

Binnen deze voorwaarden verklaarden de gemeenteraad en het college van burgemeester en wethouders zich voornemens om de uitkomsten c.q. adviezen van het inwonersberaad over te nemen en uit te voeren. Een specifiek tijdpad is daar in de 'Kaderstellende notitie' niet aan gehecht, maar in de praktijk heeft de gemeenteraad binnen afzienbare termijn na de ontvangst van de definitieve adviezen (op 29 januari 2025) een principebesluit genomen over de opvolging ervan (in de commissievergadering van 9 april 2025).

Onderwerp en vraag voldoen aan criteria

Het onderwerp en de vraagstelling dienden te voldoen aan een aantal criteria. Het moest over een maatschappelijk en politiek relevant onderwerp gaan, zichtbaar resultaat opleveren en geschikt zijn voor het instrument inwonersberaad. In de 'Kaderstellende notitie' (2023)' staat dat 'de vraagstelling open, specifiek en begrijpelijk moet zijn. De vraag geeft aan wat het probleem is, maar is niet sturend richting een oplossing, de vraag moet niet te groot en niet te klein zijn en er moet een politieke wil zijn om bestaand beleid aan te passen.'

De eerste versie van de vraag die het bestuur van gemeente Texel meegaf aan het inwonersberaad luidde: 'Wat vinden onze inwoners van de grote uitdagingen op het gebied van klimaat en energie en welke rol zou Texel daarin moeten spelen'. Vanwege allerlei actuele ontwikkelingen rond de energievoorziening op het eiland heeft het bestuur van de gemeente ervoor gekozen om het energievraagstuk centraal te stellen: 'Hoe blijft Texel voorzien van voldoende energie op korte, tot 2035 en op langere termijn – 2050?'. Dit is de definitieve vraag die aan het inwonersberaad is voorgelegd.

[2] Afwegingskaders die genoemd worden in het Beeldkwaliteitsplan Buitengebied zoals impact op het landschap, natuurwaarden, economie en de Texelse kernwaarden.

Het onderwerp van het eerste Texels inwonerberaad ging over een gevoelige kwestie, waarover de meningen op het eiland en in de politiek nogal uiteenlopen. Op zichzelf is dat geen probleem.[3] Inwoners van een gemeente kunnen prima adviseren over een gepolariseerd onderwerp, op voorwaarde dat er voor de breedte van het onderwerp experts beschikbaar zijn, de gespreksbegeleiding onafhankelijk en neutraal is, en deelnemers voldoende (doorloop)tijd en gelegenheid hebben voor overleg en deliberatie. In die voorwaarden was met de opzet en het programma van het inwonersberaad in principe voorzien.

Het onderwerp was geschikt om een inwonersberaad aan te wijden. De gemeente moest er wat mee en is (deels) bevoegd om activiteiten die voortvloeien uit de adviezen ten uitvoer te leggen. Het was bovendien een onderwerp dat op brede belangstelling kon en kan rekenen, juist omdat Texel voor ferme keuzes staat op het vlak van duurzame energievoorziening op het eiland. In dat licht ging het inwonerberaad echt ergens over. Het onderwerp heeft onmiskenbaar een technische kant, maar het inwonersberaad is niet gevraagd om met technische oplossingen te komen (wat doorgaans minder goed werkt in deze participatievorm).

De vraag die aan het inwonersberaad is voorgelegd, is beknopt, helder en open gesteld. Dat geeft ruimte om eigen adviezen te formuleren. Maar een te open vraagstelling kan tevens tot verlies aan focus en vage of weinig praktische adviezen leiden. Uit wetenschappelijke literatuur blijkt, dat een goede vraagstelling zo precies mogelijk weergeeft waar de gemeente uiteindelijk een beslissing over neemt. Een goede vraagstelling includeert de afwegingen waar een gemeente voor staat.[4] Het onderwerp energievoorziening kent uiteenlopende invalshoeken – technisch, sociaal-rechtvaardig, ruimtelijk – wat het voor deelnemers lastig maakte om te bepalen vanuit welk perspectief zij moesten redeneren. Tegen die achtergrond had de vraag aan het inwonersberaad, of de toelichting erbij explicieter mogen zijn over de afwegingen en keuzes waar de gemeente Texel in de nabije toekomst voor staat.

Het bestuur van de gemeente heeft bewust ruimte gelaten aan het inwonersberaad om desgewenst deze vraag verder te verfijnen, of nader uit te werken in sub-vragen. Het inwonersberaad heeft dat niet gedaan. Vanuit de procesbegeleiding is daar niet expliciet op gestuurd.

Onafhankelijke procesbegeleiding

Het bestuur van de gemeente wilde dat het inwonersberaad door een onafhankelijke partij zou worden begeleid, die de voorwaarden zou scheppen voor een veilige gespreksomgeving, en een open, onbevooroordeeld en professioneel geleid gesprek tussen de deelnemers. Deze partij zou ook verslag leggen van de bijeenkomsten van het inwonersberaad. De gemeente heeft een meervoudige onderhandse aanbesteding georganiseerd om die onafhankelijke procespartij te selecteren.

---

[3] OECD. (2020). *Innovative Citizen Participation and New Democratic Institutions: Catching the Deliberative Wave*. OECD Publishing. https://doi.org/10.1787/339306da-en.

[4] Michels, A. (2021). 'Wat kunnen we leren van lokaal georganiseerde burgerfora?' (pp. 32-44), in: *Nationale Burgerfora: Verkenning van nationale burgerfora als democratisch gereedschap*. Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. https://dspace.library.uu.nl/bitstream/handle/1874/415020/Pages_from_nationale_burgerfora_essaybundel_def.pdf?sequence=1; Carson, L. (2018). 'Framing the Remit', https://www.newdemocracy.com.au/2018/07/18/framing-the-remit/; Schijvenaars, T., Breedveld, N., Maessen, J. 'Handreiking Burgerberaden', VNG/BZK pilot burgerfora, oktober 2024, p. 10.

Representativiteit door gewogen loting

De deelnemers aan het inwonersberaad zouden een afspiegeling moeten vormen van de Texelse bevolking van 16 jaar en ouder. Hiervoor diende een gewogen loting te worden uitgevoerd. De criteria voor de gewogen loting waren leeftijd, geslacht, spreiding over het eiland (postcodegebied) en opleidingsniveau. Raad- en commissieleden, wethouders, de burgemeester, gemeentesecretaris, MT-leden en ambtenaren die betrokken waren bij het inwonersberaad werden uitgesloten van deelname. Verder was vooraf bepaald, dat de definitieve groep deelnemers moest bestaan uit ongeveer 80 tot 100 deelnemers, met een ondergrens van 60 personen. Volgens de meegegeven kaders moest de loting worden uitgevoerd door een onafhankelijk bureau.

Deelname is toegankelijk en laagdrempelig

Het moest makkelijk zijn om deel te nemen aan het burgerberaad, waarbij er zoveel mogelijk belemmeringen uit de weg moeten worden genomen. Om deelnemers tegemoet te komen, is een financiële vergoeding van € 50,- per dag aangeboden. De omvang van deze vergoeding is afgestemd op de geschatte tijdsinvestering. Daarnaast wordt waar nodig extra ondersteuning geboden voor deelnemers die daar behoefte aan hebben. Bijvoorbeeld digitale ondersteuning, tolken, kinderopvang, of ondersteuning bij lichamelijke beperkingen.

Betrek de samenleving bij het burgerberaad

Het bestuur van de gemeente vond het belangrijk dat de Texelse samenleving betrokken was bij het inwonersberaad, zowel voor, tijdens, als na afloop ervan. Als kader werd meegegeven, dat vooraf goed moest worden toegelicht wat het participatie-instrument inwonersberaad inhoudt, waarom het wordt georganiseerd, hoe de deelnemers worden geloot, en wat er met de opbrengsten van het inwonersberaad zou gaan gebeuren. Tijdens het inwonersberaad zou er over de stappen in het proces en de geboekte resultaten worden gecommuniceerd met de rest van het eiland, met het oogmerk dat niet-deelnemers zich deelgenoot gemaakt voelen. Hoe dat precies moest gebeuren, was aan het inwonersberaad zelf om te bepalen. Waar nodig zou het inwonersberaad kunnen terugvallen op ondersteuning van de gemeente. Achteraf dienden de opbrengsten c.q. van het inwonersberaad openbaar te worden gemaakt, net als de besluitvorming van de gemeenteraad over de opvolging van de adviezen. Ook zou de gemeente de ervaringen met het participatie-instrument evalueren en delen. Voor de communicatie voorafgaand aan en na het inwonersberaad stond de gemeente aan de lat. Tijdens het proces was het inwonersberaad aan zet, hierbij begeleid door de externe procesbegeleider, die verantwoordelijk was voor het organiseren van de communicatie met de Texelse samenleving, waar nodig en mogelijk gefaciliteerd door de gemeente.

Er is voldoende tijd en budget

Voor het inwonersberaad diende voldoende tijd en budget beschikbaar te zijn voor de organisatie, begeleiding en uitvoering van het inwonersberaad, inclusief de externe communicatie. Het budget dat de gemeenteraad voor het eerste Inwonersberaad heeft vrijgemaakt, bedroeg €270.000. De verschillende posten zijn in onderstaand schema weergegeven.

Ambtelijke kosten	• Projectleiding • Aanstellen van een kwartiermaker inwonersberaad	€120.000
Procesondersteuning	Inhuur externe procesbegeleiding (incl. voorzitterschap, gespreksbegeleiding en verslaglegging)	€50.000
Vergoedingen	• Vergoedingen voor deelnemers • Extra ondersteuning (digitale ondersteunen, tolken etc.)	€60.000
Facilitaire kosten	• Loting • Zaalhuur • Catering • Tekenaar o.i.d.	€20.000
Communicatie	• Drukwerk • PR campagne • Film/videoproductie	€15.000
Onvoorziene kosten		€5.000
Totale begroting		**€270.000**

De doorlooptijd van het inwonersberaad, van de eerste voorbereidingen tot en met de afronding, was geraamd op in totaal 20 maanden: van juni 2023 tot en met januari 2025. Het inwonersberaad bestond uit zes formele sessies (en twee (online) tussensessies), die in de periode van oktober tot en met december 2024 hebben plaatsgevonden.

3.2.2. Organisatie en rollen

De projectgroep bestond uit een kernteam van de gemeente en een kernteam van de externe procesbegeleider: Team Burgerberaad.

Kernteam gemeente

De gemeenteraad was opdrachtgever van het inwonersberaad. Wethouder Rikus Kieft was vanuit het college van college inhoudelijk opdrachtnemer en verantwoordelijk voor de uitvoering van het inwonersberaad. Het inwonersberaad werd vanuit de gemeente voorbereid door een projectgroep en controlegroep.

De projectgroep werd voorgezeten door de gemeentelijke kwartiermaker inwonersberaad, die voor 28 uur per week voor deze taak was vrijgesteld. De taak van de kwartiermaker was om het inwonersberaad voor te bereiden, het aanbestedingsproces uit te voeren om een externe procesbegeleider te contracteren, de besluitvormingsprocessen met het college en de gemeenteraad te regelen, en om samen met de projectleider vanuit Team Burgerberaad het inwonersberaad te organiseren. De projectgroep bestond uit ambtenaren vanuit de teams communicatie, juridische zaken, de gemeentewinkel, de griffie, ICT en beleid. Wegens onderbezetting/gebrek aan capaciteit op de afdeling Beleid voor het thema duurzaamheid, was er geen ambtenaar die vanuit inhoudelijke themadeskundigheid kon aansluiten bij de projectgroep.

De projectgroep was operationeel vanaf september 2023 tot de eerste bijeenkomst van het inwonersberaad in oktober 2024. Een aantal taken, zoals het versturen van de uitnodigingen, het opzetten van een huisstijl voor het inwonersberaad, het aanmaken van een aanmeldpagina en websitepagina voor het inwonersberaad, en het opzetten van een brede publiekscampagne, vielen

onder de verantwoordelijkheid of werden uitgevoerd door leden van de projectgroep. Maar die hadden daar, naar eigen zeggen, geen aanvullende capaciteit of tijd voor, terwijl het binnen hun reguliere taken niet of nauwelijks was in te passen. Dientengevolge kwamen veel uitvoerende taken bij de kwartiermaker te liggen, die als enige eigenaar was gemaakt van de taak om het inwonersberaad te organiseren.

De controlegroep bestond uit een aantal raadsleden, de verantwoordelijke portefeuillehouder, de griffier en de kwartiermaker van het inwonersberaad. Na de vaststelling van de 'Kaderstellende notitie (2023)' stapte de verantwoordelijke portefeuillehouder uit de controlegroep. Het doel van de controlegroep was om vanuit de gemeenteraad het proces te volgen tot aan de eerste bijeenkomst van het inwonersberaad. De deelnemende raadsleden in de controlegroep hadden als taak om de gemeenteraad blijvend te informeren over het proces. De controlegroep was enkel bezet door raadsleden uit de coalitiepartijen. Er was geen raadslid uit een oppositiepartij die deelnam aan de controlegroep, wel een commissielid.

Kernteam Team Burgerberaad

Team Burgerberaad begeleidde en ondersteunde het proces van het inwonersberaad. Het team bestond uit verschillende leden met specifieke verantwoordelijkheden en taken gedurende het proces. De kwartiermaker was intensief betrokken bij de voorbereiding en onderhield vanaf januari 2024 tot de eerste bijeenkomst frequent contact met de gemeentelijke kwartiermaker, zodat de interne en externe organisatie goed op elkaar bleven afgestemd. Daarnaast vervulde die, samen met de gemeente zogenoemde 'proeverijen' en gastlessen op het eiland over het inwonersberaad.

Tijdens het inwonersberaad was de projectleider van Team Burgerberaad de spin in het web. Andere leden van Team Burgerberaad waren bij onderdelen van het inwonersberaad betrokken, zoals de loting, het trainen en begeleiden van de gespreksbegeleiders, het ontwerpen van de werkvormen die werden ingezet tijdens de bijeenkomsten, de logistieke organisatie van de bijeenkomsten, en de gespreksbegeleiding zelf.

Team Burgerberaad heeft een externe voorzitter voorgesteld, waarmee het team eerder goede ervaringen had opgedaan. Deze voorzitter was intern en extern het gezicht van het inwonersberaad, de verbinder en hoeder van het proces, die de deelnemers aan het inwonersberaad door het programma van elke bijeenkomst begeleidde.

Overige rollen

Bij het inwonersberaad waren, naast het kernteam van de gemeente en Team Burgerberaad, ook een onafhankelijk toezichthouder en vertrouwenspersoon aangewezen. De toezichthouder c.q. vertrouwenspersoon was bij de meeste bijeenkomsten aanwezig en heeft na afloop van het inwonersberaad een rapport opgeleverd met waarnemingen, bevindingen en aanbevelingen aangaande de kwaliteit en integriteit van het inwonersberaad.

De gemeente Texel heeft gespreksbegeleiders geworven onder collega-ambtenaren in de Noord-Holland. Deze gespreksbegeleiders zijn getraind door Team Burgerberaad en waren bij elke bijeenkomst (in wisselende aantallen) aanwezig. Daarnaast waren er ervaren gespreksbegeleiders vanuit Team Burgerberaden zelf aanwezig tijdens elke bijeenkomst.

3.2.3. Ontwerp proces

Het proces van het inwonersberaad is ontworpen door Team Burgerberaad. Vooraf is een proces op hoofdlijnen gemaakt voor elk van de zes bijeenkomsten van het inwonersberaad. In het procesontwerp is veel aandacht uitgegaan naar verschillende *Deep Democracy* werkvormen, met als

doel om de onderstromen en tegenstellingen onder de deelnemers naar boven te halen, bespreekbaar te maken, en ook minderheidsstandpunten een stem te geven.

Fase start | bijeenkomst 1
Programmaonderdelen: feestelijke opening, kennismaken met elkaar en het proces, toe-eigenen van het vraagstuk.
Opbrengst deelnemers: opdracht aanvaard, inzicht in proces

Fase leren & informeren | bijeenkomst 2
Programmaonderdelen: probleem verkennen, kennis verzamelen, eerste ideeën en gedachten ophalen.
Opbrengst deelnemers: thema's en eerste inzichten.

Fase leren & informeren en delibereren | bijeenkomst 3
Programmaonderdelen: verdiepen van kennis, delibereren, eerste aanzet van adviezen
Opbrengst deelnemers: voldoende kennis, ideevorming.

Fase delibereren | bijeenkomst 4
Programmaonderdelen: adviezen verder uitwerken, start met oordeelsvorming.
Opbrengst deelnemers: prioriteiten, dilemma's, oplossingen.

Fase delibereren en adviseren | bijeenkomst 5
Programmaonderdelen: oordeelsvorming, afronden adviezen.
Opbrengst deelnemers: voorstellen, feedback, peiling.

Fase adviseren | bijeenkomst 6
Programmaonderdelen: besluitvorming over adviezen, afspraken over vervolg, feestelijke afsluiting.
Opbrengst deelnemers: eindadvies overhandigd.

In het procesontwerp noch in de uitvoering ervan is expliciet gemaakt op welk moment en hoe tijdens het inwonersberaad invulling zou worden gegeven aan die aspecten van het mandaat en de vraagstelling, waarvan de 'Kaderstellende notitie (2023)' aangaf, dat het inwonersberaad aan zet was om er nadere invulling aan te geven. Het inwonersberaad heeft zich niet uitgelaten over het uitgangspunt dat de adviezen sociaal, eerlijk en rechtvaardig moesten zijn. Over de meerderheidsdrempel is door het inwonersberaad geen formele uitspraak gedaan. Vanuit de procesbegeleiding is daar niet op gestuurd.

3.2.4. Samenwerking met opdrachtgever

Team Burgerberaad heeft na afloop van het inwonersberaad een evaluatie opgesteld, waarin zij terugkijken op het proces en de leer- en succespunten. In deze evaluatie wordt de samenwerking met gemeente Texel overwegend positief beschreven. De samenwerking tussen Team Burgerberaad en de kwartiermaker van gemeente Texel verliep soepel. De kwartiermaker was de verbindende schakel in de gemeente en had zich vooraf goed ingewerkt. Ditzelfde beeld bestaat bij de respondenten vanuit de gemeente, voor zover zij in de positie waren om de samenwerking te beoordelen.

Uit deze evaluatie en aanvullende gesprekken met verschillende ambtenaren wordt echter ook duidelijk, dat de samenwerking tussen Team Burgerberaad en de gemeentelijke kwartiermaker enerzijds en de projectgroep anderzijds stroef verliep. De projectgroep stelde zich in het algemeen afwachtend op en er werd weinig eigenaarschap gevoeld en getoond. Dit had ook te maken met de beperkte capaciteit en beschikbaarheid van het merendeel van de projectgroep. Het inwonersberaad was voor hen een extra project dat bovenop een al bestaand (groot) takenpakket kwam. Daarnaast was er geen inhoudelijke beleidsmaker en ambtenaar vanuit de het onderwerp

duurzaamheid betrokken bij de voorbereidingen en uitvoering van het inwonersberaad. Dit heeft volgens respondenten waarschijnlijk een negatieve invloed gehad op de inhoudelijke voorbereidingen van én de inhoudelijke gedachtewisseling tijdens het inwonersberaad.

3.2.5. Loting en selectie

Het selecteren en samenstellen van de deelnemersgroep is uitgevoerd in twee stappen. In de eerste stap ontvingen alle Texelaars van 16 jaar en ouder een uitnodiging om zich aan te melden om deel te nemen aan het inwonersberaad. Dit betekende dat er ongeveer 12.000 uitnodigingen zijn verstuurd. Inwoners tot en met 29 jaar ontvingen een uitnodiging in de je/jij-vorm en inwoners ouder dan 29 jaar kregen de uitnodiging in de u/uw-vorm. Via een QR-code in de brief kwamen mensen die wilden meedoen terecht op een aanmeldpagina op de website van de gemeente. Van deze 12.000 genodigden hebben 225 inwoners zich aangemeld om deel te nemen aan het inwonersberaad. Dit is een respons van een krappe 2%. Vergeleken met andere burgerberaden in Nederlandse gemeentes is dit een lage respons. Veel factoren bepalen de respons (zoals het onderwerp, de politieke context, de omvang en bevolkingssamenstelling van de gemeente), die meestal tussen de 4% en 10% uitkomt.[5]

In de tweede stap van de selectie en samenstelling is een gewogen loting uitgevoerd op basis van de 225 aanmeldingen. Deze loting werd gedaan aan de hand van vier lotingscriteria: geslacht, leeftijd, postcodegebied en opleidingsniveau. Er zijn geen specifieke inhoudelijke criteria gehanteerd met het oog op het onderwerp van het inwonersberaad. Bij gepolariseerde of politiek gevoelige onderwerpen, waarbij groepen mensen zich soms niet of onvoldoende gehoord voelen, kan loten op inhoudelijke criteria bijdragen aan de ervaren legitimiteit van de uitkomsten. Team Burgerberaad heeft de loting uitgevoerd en gebruikte hiervoor de open source lotingssoftware van 'Blue Democracy'.

Uit de 225 aanmeldingen konden zes verschillende groepen van 80 deelnemers worden samengesteld, die elk representatief waren voor gemeente Texel op grond van de vier gebruikte criteria. De controlegroep heeft blind één van deze zes groepen gekozen als de definitieve deelnemersgroep voor het inwonersberaad. Deze groep is vervolgens nog aangevuld met vier extra jongeren, aangezien het vraagstuk waar het inwonersberaad zich over zou gaan buigen in het bijzonder ook de jongere generaties en de toekomst van het eiland aangaat. Alle respondenten hebben aangegeven, dat de deelnemersgroep een goede afspiegeling vormde van de bevolkingssamenstelling op Texel. Sommige deelnemers die de enquête hebben ingevuld, plaatsen daar een kanttekening bij (zie § 3.2.12).

3.2.6. Deelnemers: presentie & verloop

Er waren 84 inwoners definitief ingeloot om deel te nemen aan het inwonersberaad. Hiervan hebben 79 personen daadwerkelijk deelgenomen. Twee deelnemers zijn na de eerste bijeenkomst afgehaakt, vanwege persoonlijke motivatie. Vanwege ziekte en door andere onvoorziene omstandigheden waren er tijdens de laatste bijeenkomst 67 deelnemers aanwezig. Er is tussen begin en einde van het inwonersberaad dus een uitval van 15% geweest onder de deelnemers. Dat is niet opvallend veel of weinig.[6] Nadere gegevens over de aard van het verloop (in relatie tot de

[5] Schijvenaars, T., Breedveld, N., Maessen, J. 'Handreiking Burgerberaden', *VNG/BZK pilot burgerfora,* oktober 2024, p. 39. Moors, H., Stans, J.(red.), *Een geschenk voor de democratie? Perspectieven op de ontwikkeling van burgerberaden*, Den Haag, Boom, 2025.
[6] Schijvenaars, T., Breedveld, N., Maessen, J. 'Handreiking Burgerberaden', *VNG/BZK pilot burgerfora,* oktober 2024, p. 44.

lotingscriteria) zijn niet beschikbaar. Of de uitval een bepaalde groep deelnemers onevenredig heeft geraakt (bijvoorbeeld omdat er meer jongeren of ouderen stopten, of bijvoorbeeld inwoners vanuit bepaalde kernen), is hierdoor niet vast te stellen.

3.2.7. Deelnemerscommunicatie

Voor de eerste bijeenkomst van het inwonersberaad heeft de externe procesbegeleider een online platform ingericht, enkel toegankelijk voor deelnemers. Op het online platform werd alle informatie over het inwonersberaad geplaatst, de verslagen van elke bijeenkomst, de geformuleerde voorstellen en een overzicht van de stappen in het proces. Na iedere bijeenkomst ontvingen deelnemers het verslag nogmaals per mail.

Tijdens het inwonersberaad heeft zich een datalek voorgedaan. Hierdoor zijn e-mailadressen van deelnemers abusievelijk binnen de groep verspreid en zichtbaar geworden. De verantwoordelijkheid hiervoor lag bij gemeente Texel. Na ontdekking is aan alle deelnemers verzocht om elkaars e-mailadressen niet te gebruiken. Nadat gebleken was, dat dit toch gebeurde, is het incident gemeld bij de Autoriteit Persoonsgegevens.

3.2.8. Communicatie met inwoners van Texel

Voorafgaand aan het inwonersberaad is de communicatie met de inwoners van Texel uitgevoerd door de gemeente. Die kreeg ondersteuning van een extern bureau voor het ontwerp van het logo en de vormgeving van de communicatie-uitingen rond het inwonersberaad. De gemeentelijke kwartiermaker heeft een aantal 'proeverijen' (samen met Team Burgerberaad) georganiseerd voor inwoners en ambtenaren om het eiland te informeren over het waarom en hoe van het inwonersberaad. Daarnaast is een gastles gegeven op de middelbare school op het eiland, waarmee jongeren van 16 tot 18 jaar zijn bereikt. Verder is een publiekscampagne opgezet om Texelaars te werven voor het inwonersberaad. Hiertoe zijn flyers, posters in bushokjes, advertenties en enkele artikelen in de *Texelse Courant* toegepast.

Tijdens het inwonersberaad sprak de voorzitter na elke bijeenkomst een kort filmpje in. Dit filmpje, dat met de media werd gedeeld en op de kanalen van de gemeente, gaf een inkijkje in het programma van de dag en er werden sfeerbeelden gedeeld. Daarnaast is alle informatie die met het inwonersberaad werd gedeeld ook toegankelijk gemaakt voor iedere geïnteresseerde Texelaar. Het programma, de stukken en de presentaties waarmee het inwonersberaad aan de slag was, werden ook gedeeld op de website. Tijdens het inwonersberaad is *niet* gecommuniceerd over de inhoud van de beraadslagingen van het inwonersberaad.

Na afloop van het inwonersberaad heeft een schrijfgroep – een (vrijwillige) afvaardiging van deelnemers aan het inwonersberaad – de adviezen gebundeld en voorzien van een inleiding en toelichting in een adviesrapport. Team Burgerberaad heeft de schrijfgroep bij dit proces begeleid. De schrijfgroep heeft dat adviesrapport op 29 januari 2025 gepresenteerd aan het college van burgemeester & wethouders en de gemeenteraad. Hiermee was het adviesrapport als definitief eindproduct van het inwonersberaad meteen ook openbaar en beschikbaar voor alle Texelaars.

3.2.9. Uitvoering proces & programma bijeenkomsten

Bij de uitvoering van het deliberatieproces tijdens het inwonersberaad had Team Burgerberaad, naar eigen zeggen, oog voor voldoende afwisseling in werkvormen. Uit de deelnemersenquête komt hetzelfde beeld naar voren. Er was afwisseling tussen plenaire werkvormen en gesprekken in

kleine groepen en er werden formats geboden om inbreng op te halen en te delen.[7] Vooral tijdens de derde bijeenkomst werden de deelnemers gestimuleerd om kennis te maken met de verschillende perspectieven in de groep. Tijdens deze gesprekken kwamen verschillen en overeenkomsten in perspectief naar boven. Helaas was er volgens Team Burgerberaad en blijkens de deelnemersenquête daarna te weinig gelegenheid om de verschillen en overeenkomsten plenair te bespreken. Deelnemers kregen over 't algemeen voldoende gelegenheid om hun zegje te doen. Er werd respectvol met elkaar omgegaan en naar elkaar geluisterd. De gespreksbegeleiders stelden zich professioneel en neutraal op. Na afloop van elke bijeenkomst konden deelnemers een feedbackkaartje invullen met tips en tops, die vervolgens werden meegenomen in het programma van de volgende bijeenkomsten. Deelnemers waardeerden in de enquête het onderlinge contact, de open dialoog, het leerzame karakter en de prettige sfeer van de bijeenkomsten, maar ook de betrokkenheid van hun eilandgenoten. Minder positieve ervaringen hadden deelnemers met onduidelijke opdrachten en chaotische momenten tijdens met name de laatste twee bijeenkomsten. Graag hadden ze in het algemeen meer ruimte voor (plenaire) uitwisseling en discussie gehad. De evaluatie van de onafhankelijke toezichthouder bevestigt het overwegend positieve beeld.

Team Burgerberaad heeft zelf ook leerpunten geïdentificeerd. Het programma bood, ten eerste te weinig tijd om samen met de deelnemers te bespreken wat de kenmerken zijn van een goede dialoog en om deelnemers meer inzicht te geven in wat deliberatie bijdraagt aan democratische kwaliteit. Ten tweede was er geen inhoudelijke expert aanwezig tijdens de eerste bijeenkomst. De achtergrond en de context van het onderwerp dat aan het inwonersberaad werd voorgelegd, kreeg zodoende beperkt aandacht. Deelnemers konden niet eerst even stilstaan bij de strekking en inhoud van het gegeven vraagstuk en de gezamenlijke visie van waaruit ze naar dit vraagstuk zouden willen kijken. Er waren wel experts op het gebied van energievoorziening aanwezig tijdens de eerste bijeenkomst, maar die waren vooral gericht op techniek en oplossingsrichtingen. Vanuit de gemeente was, zoals eerder vermeld, geen specialist op het onderwerp duurzame energievoorziening beschikbaar. Deelnemers werden meteen de techniek en oplossingen ingezogen.

Ten behoeve van de informatievoorziening hebben ambtenaren en deskundigen op Texel een longlist van experts samengesteld. De keuze van experts is tot stand gekomen in samenspraak tussen Team Burgerberaad en de gemeente. De geselecteerde experts zijn uitgenodigd voor de eerste en tweede bijeenkomst. Aan het einde van de eerste bijeenkomst is deelnemers gevraagd of zij aanvullend nog experts wilden spreken. Hierbij is o.a. de longlist gedeeld waarbij duidelijk werd aangegeven dat deelnemers zelf experts konden aandragen indien gewenst. Zo konden zij invloed uitoefenen op de informatievoorziening. Betreffende experts zijn voor de tweede bijeenkomst uitgenodigd, maar niet alle genodigde experts konden of wilden de tweede bijeenkomst bijwonen. Er was inhoudelijk divers aanbod met het oog op het onderwerp. Of aan alle standpunten en inzichten volledig recht is gedaan, valt moeilijk vast te stellen. Uit de deelnemersenquête komt naar voren, dat een aantal deelnemers de informatie die werd aangeboden door experts niet altijd even begrijpelijk vonden en twijfel hadden over de selectie van experts (en hun neutraliteit). Deelnemers benoemden hier eveneens, dat ze behoefte hadden aan meer tijd voor hoor en wederhoor met de verschillende experts.

[7] De zelfevaluatie van Team Burgerberaad: 'Evaluatie Texels inwonersberaad 2024' bevat een gedetailleerd overzicht van werkvormen en activiteiten die tijdens de bijeenkomst zijn toegepast.

3.2.10. Adviezen en stemming

De vijfde bijeenkomst stond in het teken van het schrijven van de adviezen. Tijdens de bijeenkomst waren experts aanwezig, deels ambtenaren van de gemeente, bij wie deelnemers konden toetsen of hun adviezen voldeden aan de meegegeven randvoorwaarden van praktische, juridische en financiële haalbaarheid. Een andere ambtelijke toets dan deze consultatie op locatie heeft tijdens het inwonersberaad niet plaatsgevonden. Team Burgerberaad heeft niet gewerkt met een vast format voor het schrijven van de adviezen, waardoor de adviezen qua omvang en opzet ongelijkvormig zijn. Pas op het laatste moment, zeggen deelnemers in de enquête, moesten de adviezen nog worden aangepast om ze op één A4 te krijgen en hierdoor was er nauwelijks tijd over om de adviezen goed te lezen en te beoordelen.

Tussen de vijfde en zesde bijeenkomst is op 28 november 2024 een extra bijeenkomst georganiseerd voor wie verder wilde werken aan de adviezen. Twintig mensen hebben van die mogelijkheid gebruik gemaakt. Als groepjes deelnemers tussentijds aan hun eigen advies willen werken, dan is dat doorgaans mogelijk tijdens burgerberaden. Vanuit de procesbegeleiding een extra bijeenkomst inlassen, is niet gebruikelijk, zeker niet als het inwonersberaad zelf hier geen besluit over heeft genomen. Een flink aantal deelnemers heeft die gelegenheid niet willen of kunnen nemen. Hoe die groep van twintig deelnemers was samengesteld en aan welke adviezen precies verder is gewerkt, is niet bekend. Wat precies het effect is geweest van de tussenbijeenkomst op het aantal adviezen, de omvang, uitwerking en kwaliteit ervan is niet duidelijk. Deelnemers hebben er tevoren geen rekening mee kunnen houden dat deze optie bestond. Aan het begin van de zesde bijeenkomst was gelegenheid ingebouwd om de adviezen te bekijken en van feedback te voorzien (‘Gluren bij de buren’), maar die tijd was beperkt.

Tijdens de zesde en laatste bijeenkomst heeft het inwonersberaad over elk advies afzonderlijk gestemd. Dit stemproces hebben deelnemers als chaotisch ervaren. Dit had deels te maken met een printerstoring, deels met de beperkte tijd die hiervoor beschikbaar was, maar vooral met het stemproces zelf. Deelnemers kregen voor de formele stemming de gelegenheid om langs alle definitieve adviezen te lopen en voor zichzelf alvast op te schrijven hoe ze wilden stemmen. Tijdens de formele stemming las de voorzitter elk advies voor. Vervolgens konden deelnemers stemmen via een online Microsoft Forms met een zespuntsschaal. Die liep van ‘Dit is helemaal niet wat ik wil’ (1) tot ‘Dit is helemaal wat ik wil’ (6).

De eerste drie posities op deze schaal (1-3) zijn gerekend als een tegenstem. De andere posities (4-6) zijn als een voorstem gerekend. Vervolgens zijn de percentages voor- en tegenstemmen berekend. De werkwijze maakte het echter ook mogelijk om een weging mee te geven aan elke stemuitslag. Zo kreeg een advies met veel ‘punt 6’-stemmen een zwaardere weging dan een advies met overwegend ‘punt 5’-stemmen. Deze weging zorgde, zowel tijdens als na het stemproces voor verwarring en vragen onder de deelnemers. Team Burgerberaad heeft daarom besloten om de weging alsnog weg te laten en alleen de oorspronkelijke berekening van percentages voor- en tegenstemmen als stemuitslag te hanteren.

Een derde bron van verwarring ontstond naar aanleiding van de stemming. Team Burgerberaad had samen met de controlegroep van de gemeenteraad een meerderheidsdrempel van 70% afgestemd, op voorwaarde dat deze keuze aan het inwonersberaad zou worden voorgelegd. Adviezen met 70%

of meer van de stemmen zouden dan worden aangenomen.[8] De afweging van Team Burgerberaad en de controlegroep was niet in een formeel document vastgelegd. Tijdens de laatste bijeenkomst van het inwonersberaad is uit tijdgebrek niet meer gesproken over de meerderheidsdrempel, waardoor aan de gestelde voorwaarde niet is voldaan. Team Burgerberaad heeft dit meteen gemeld bij de gemeentelijke kwartiermaker. Later is juist over dit punt politieke onrust ontstaan.

3.2.11. Aanbieding en doorwerking adviezen

Tijdens de zesde bijeenkomst is een schrijfgroep van zeven deelnemers samengesteld. In hoeverre deze groep het inwonersberaad representeerde, is niet actief besproken, maar dat is ook niet gebruikelijk. Een kleine groep kan feitelijk niet een adequate afspiegeling vormen van het inwonersberaad en bovendien is de taak van de schrijfgroep altijd beperkt qua strekking. Deze schrijfgroep kreeg de opdracht om een inleiding te schrijven, de adviezen op logische volgorde te zetten en in clusters te plaatsen, zodat een goed toegankelijk en leesbaar adviesrapport kon worden opgeleverd als eindresultaat van het inwonersberaad. De schrijfgroep heeft tussen 14 december 2024 en 20 januari 2025 aan het adviesrapport gewerkt en werd hierin begeleid door de projectleider van Team Burgerberaad. Die zag er, naar eigen zeggen, op toe dat de schrijfgroep de inhoud van de adviezen niet zou aanpassen en heeft adviezen meegegeven over wat er doorgaans wel en niet in een inleiding wordt opgenomen.

De concepttekst van het adviesrapport is naar alle deelnemers van het inwonersberaad gestuurd, met het verzoek om aanvullingen en feedback kenbaar te maken bij de schrijfgroep. Op deze oproep hebben elf deelnemers gereageerd. Team Burgerberaad geeft desgevraagd aan, dat zij ervan zijn uitgegaan dat de schrijfgroep de feedback van de elf deelnemers heeft verwerkt in de definitieve versie en dat de deelnemers die niet hebben gereageerd akkoord waren met de concepttekst van het adviesrapport. Controle hierop heeft niet plaatsgevonden.

Het adviesrapport bestaat uit een aantal onderdelen:

- Voorwoord namens het eerste Inwonersberaad;
- Inleiding waarin de schrijfgroep een aantal rode draden uitlicht die de individuele adviezen met elkaar verbinden. Daarnaast vraagt de schrijfgroep in de inleiding de gemeenteraad om alle adviezen die met meer de 60% uit de stemming zijn gekomen ook op waarde te schatten en mee te nemen in de opvolging;
- Inhoudelijke reflectie op het probleem van netcongestie voor het eiland Texel;
- Overzicht van de adviezen onderverdeeld in drie clusters;
- Overzicht van alle adviezen inclusief stempercentages;
- Per cluster de definitieve adviezen.

Het inwonersberaad heeft in totaal 30 adviezen opgesteld. Hiervan zijn er 17 met een meerderheid van 70% of meer aangenomen door het inwonersberaad. Per advies is de stemverhouding weergegeven in het adviesrapport. Met het oog op transparantie zijn alle adviezen in het adviesrapport opgenomen, zodat ze niet verloren zouden gaan en inzichtelijk is welke adviezen wel en welke niet op een meerderheid van de stemmen heeft kunnen rekenen. De 30 adviezen zijn

[8] Een burgerberaad vereist geen bepaalde meerderheid. Uitgangspunt is doorgaans een zo breed mogelijk mandaat, dat wil zeggen een grote meerderheid. In de praktijk volstaat een meerderheid van 50% van de deelnemers +1 niet, maar wordt gekozen voor een zogenoemde 'gekwalificeerde meerderheid' (66% van de deelnemers + 1), of zelfs meerderheden van 75% of 80%. Een hoge meerderheidsdrempel zorgt ervoor, dat de adviezen breed gedragen worden door de deelnemers en dat is uiteindelijk het doel van een deliberatief proces. Als deelnemers zelf kunnen aangeven wat hun voorkeur heeft, kan dat de ervaren legitimiteit van de stemprocedure stimuleren.

onderverdeeld in negen 'hoofdonderwerpen' (Energie besparen; Windenergie; Zonne-energie; Energie uit water; Aardwarmte; Lokaal opwekken en opslaan; Energieopslag; Organisatie en regelgeving; Algemeen). Deze hoofdonderwerpen zijn in drie clusters ondergebracht: Besparen; Opwek, opslag en distributie; en Beheer. Het adviesrapport is op 29 januari 2025 tijdens een apart georganiseerde bijeenkomst met raadsleden en pers gepresenteerd.

Tijdens en na afloop van de presentatie van het adviesrapport is onrust ontstaan. De oorzaak hiervan was een specifieke passage in het adviesrapport. In de inleiding vraagt de schrijfgroep namelijk aan de gemeenteraad om ook de adviezen die meer dan 60% van de stemmen hebben gekregen op waarde te schatten. Onder deelnemers van het inwonersberaad, leden van de gemeenteraad, en in de media ontstond vervolgens verwarring. Betreffende passage werd uitgelegd als een afwijking van de 70% meerderheidsdrempel, waarover weliswaar niet was gestemd, maar die wel de basis vormde voor welke adviezen wel en welke niet de meerderheid van het inwonersberaad achter zich kregen. Ook werd de passage uitgelegd als een poging tot politieke beïnvloeding van de gemeenteraad door de schrijfgroep.

Vanuit verschillende partijen zijn vervolgens raadsvragen gesteld. De gemeenteraad heeft ook verschillende brieven ontvangen. Daarin maakt een groep van tien deelnemers aan het inwonersberaad bezwaar tegen de verlaging van het drempelpercentage van 70% naar 60%. Een andere deelnemer reageerde anoniem op deze brief en stelt dat het bezwaar al tijdens de presentatie op 29 januari is besproken en roept de gemeenteraad op om alle adviezen te lezen en de diversiteit en transparantie van het inwonersberaad op waarde te schatten. Een niet-deelnemer die op Texel woont bekritiseerde anoniem de meerderheidsdrempel van 70% en riep de gemeenteraad op om alle adviezen met meer dan 50% van de stemmen serieus te nemen. De onafhankelijke voorzitter van het inwonersberaad heeft eveneens een brief ingezonden. Hierin deelt ze haar positieve ervaringen met en observaties over het inwonersberaad, terwijl ze tevens haar zorgen uit over de negatieve nasmaak die bij alle commotie is ontstaan.

Het college van B&W heeft vervolgens, vanwege de gerezen onrust, een inhoudelijke reactie geformuleerd op het adviesrapport van het inwonersberaad. Die bevestigt de 70% meerderheidsdrempel. Daarnaast zijn de adviezen getoetst op praktische, financiële en juridische haalbaarheid. Twee adviezen (over blue-energy en aardwarmtewinning d.m.v. een waterbel) hebben deze toets niet doorstaan, omdat uit onderzoek blijkt dat voor deze ontwikkelingen nog geen marktconforme oplossingen met leveringsbetrouwbaarheid voorhanden zijn. Het college adviseert om deze ontwikkelingen te blijven volgen, maar voor nu niet mee te nemen in de reactie van de gemeenteraad op de adviezen die met een meerderheid van 70% of meer zijn aangenomen. Tot slot heeft het college van B&W per aangenomen advies een reactie geformuleerd. Adviezen die niet zijn aangenomen, zijn als bijlage toegevoegd. Het college van B&W vraagt aan de gemeenteraad om aanvullend op de beschikbare middelen in de begroting van 2026 structureel €55.000 beschikbaar te stellen voor het uitvoeren van de acties die uit de adviezen van het inwonersberaad voortvloeien.

Deze inhoudelijke reactie van het college van B&W is samen met het adviesrapport van het inwonersberaad op woensdag 9 april besproken in de commissievergadering van de gemeenteraad. Die heeft voorgesteld om het voorstel van het college van B&W over te nemen. Dat betekent instemming met alle adviezen die bij meerderheid van ten minste 70% van de stemmen door het inwonersberaad zijn aangenomen, het genoemde bedrag voor de periode 2026-2029 structureel beschikbaar te stellen en de restant middelen uit het krediet van het raadsbesluit 'Zonnepanelen projecten' uit 2024 mee te nemen en in lijn met de adviezen in te zetten voor investeringen in

eigendom van de gemeente. Op 16 april heeft de gemeenteraad over dit voorstel gesproken en is een amendement ingediend voor meer prioritering in de uitvoeringsmaatregelen. Omdat de stemmen hierover staakten, terwijl de gemeenteraad niet voltallig was, is het voorstel aangehouden tot de Gemeenteraadsvergadering van 7 mei 2025. Na instemming door de gemeenteraad worden, in lijn met de 'Kaderstellende notitie (2023)', de adviezen opgenomen in het gemeentelijk programma duurzaamheid.

Het inwonersberaad heeft tijdens zijn laatste bijeenkomst een monitorgroep samengesteld. Die kijkt hoe aan de uitvoering van de adviezen opvolging wordt gegeven en kan hierover gevraagd en ongevraagd advies geven aan de gemeente. Het inrichten van een monitorgroep draagt bij aan (de kwaliteit van) de opvolging van de adviezen van het inwonersberaad, omdat op deze manier toezicht blijft op de (kwaliteit van de) concrete uitvoering van de adviezen. De monitorgroep is *geen* afspiegeling van de inwoners van Texel of van het inwonersberaad. Deelname is op persoonlijke titel. De monitorgroep is op 25 februari 2025 voor het eerst samengekomen.

3.2.12. Ervaringen deelnemers

Hoe hebben de deelnemers het burgerberaad ervaren? Dat is een belangrijke vraag, omdat de inzet van een kostbaar en veeleisend instrument als het inwonersberaad uiteindelijk is bedoeld om de inwoners van een land, regio of gemeente te laten merken, dat ze mee mogen doen, mee kunnen doen, als ze mee willen doen. De gemeente Texel heeft na afloop van het inwonersberaad een enquête verspreid onder de deelnemers. In totaal vulden 45 deelnemers (met een gemiddelde leeftijd van 55 jaar) de vragenlijst in. De enquête richtte zich op tevredenheid over het proces, persoonlijke opbrengsten, ervaringen en suggesties voor verbetering. Er is geen onderzoek uitgevoerd naar hoe de bevolking van Texel het inwonersberaad en de opbrengsten ervan heeft ervaren. Conclusies over in hoeverre de communicatie met de inwoners op het eiland succesvol is geweest, kunnen daarom niet getrokken worden.

De gemiddelde tevredenheidsscore onder de groep respondenten was een 7. Er bestaat aanzienlijke spreiding tussen individuele scores die deelnemers aan het inwonersberaad geven (variërend van 3 tot 10). Deelnemers waardeerden de organisatie en het programma, maar gaven aan dat er tijdens de bijeenkomsten momenten van chaos waren en dat de transparantie over het proces beter zou kunnen, zodat deelnemers vooraf beter weten waar ze aan toe zijn. Er was kritiek op de groepssamenstelling en de verdeling van tijd over de verschillende programmaonderdelen. De inhoudelijke adviezen worden in algemene zin als te oppervlakkig ervaren en er was meer behoefte geweest aan verdieping.

De deelnemers deden om verschillende redenen mee. Uit betrokkenheid bij het eiland en de gemeenschap, bijvoorbeeld, of uit nieuwsgierigheid naar hoe een inwonersberaad werkt. Ook belangstelling voor het onderwerp energievoorziening (op de langere termijn) was een dikwijls genoemd motief. De invloed op beleid en de financiële vergoeding zijn ook genoemd. Deelnemers blijken de procesbegeleiding en de experts te waarderen. Tijdens de bijeenkomsten voelden ze zich gehoord en ze hadden vertrouwen in de onpartijdigheid van de gespreksbegeleiders. Niet alle informatie was voor iedereen even begrijpelijk en ook bij de selectie van de experts zijn kanttekeningen geplaatst. Deelnemers hadden graag meer tijd gehad voor vragen aan en discussie met experts.

De meerderheid van de deelnemers die de enquête heeft ingevuld, is tevreden met de adviezen (n=28); een ander deel noemt zich neutraal (n=9) en acht deelnemers gaven aan uitgesproken ontevreden te zijn over de adviezen. Sommige adviezen werden gezien als te oppervlakkig en

onvoldoende doordacht. De respondenten noemden een aantal verbeterpunten. Zo zouden er vooraf duidelijker voorwaarden moeten worden gesteld, zoals over hoe het proces er precies gaat uitzien en wat de stemprocedure inhoudt. Volgens sommigen zou een kleinere deelnemersgroep, die meer divers is qua achtergrond, beter werken. Er zou een betere balans gezocht kunnen worden tussen de inbreng van experts en de dialoog hierover met die experts én tussen deelnemers onderling. Ook de communicatie over de impact en de opvolging van de adviezen zou beter kunnen, volgens de deelnemers die de enquête hebben ingevuld. Van die groep zou een aanzienlijke meerderheid (n=37), dus ook degenen die ontevreden zijn over de adviezen, deelname aan een inwonersberaad aanbevelen. Ze geven aan het leerzame karakter te waarderen en de mogelijkheid om samen te werken aan een gemeenschappelijk thema. Ondanks dat het een duur proces is, zien zij potentieel in het inwonersberaad.

3.2.13. Antwoord op deelvraag 2

Het antwoord op de vraag hoe de uitvoering van het instrument inwonersberaad is verlopen en in welke mate gemeente Texel haar doelstellingen heeft gerealiseerd, vergt een genuanceerd antwoord. Er zijn immers verschillende successen en knelpunten te signaleren.

De start van het inwonersberaad was niet makkelijk. Het initiatief ging terug op coalitieonderhandelingen en in de gemeenteraad hebben dezelfde politieke verhoudingen de stemming over het organiseren van een inwonersberaad bepaald. De gemeenteraad heeft ingestemd en aan het inwonersberaad een mandaat verstrekt, maar met best een aanzienlijke minderheidsstem. De uitvoering van het instrument inwonersberaad is in grote lijnen verlopen conform de kaders en randvoorwaarden die vooraf waren vastgesteld. Hierbij is een aantal opmerkingen te plaatsen.

Het succes van het inwonersberaad schuilt in het doen. Het is de eerste keer dat gemeente Texel, een kleine gemeente met beperkte middelen, een zo grootschalig participatie-instrument heeft toegepast. Het inwonersberaad ging over een (technisch) ingewikkeld onderwerp, vertaald naar een open en brede vraag met weinig focus, waar het gemeentebestuur geen eenduidige visie over uitdraagt, en veel mensen op het eiland een stellige mening over hebben. In die context was een expliciete vraagstelling, die het inwonersberaad had meegenomen in de concrete afwegingen en keuzes van de gemeente, vermoedelijk passender geweest. De rolverdeling en samenwerking tussen gemeente en externe procesbegeleider verliep goed. Vanuit de externe procesbegeleider is ruimhartig inzet gepleegd. Het is goed gelukt om een representatieve groep eilanders bij elkaar te krijgen, die normaliter niet bij participatiebijeenkomsten te vinden zijn. De externe procesbegeleider is er goed in geslaagd om deze diverse groep mensen met elkaar in dialoog te laten gaan, op een respectvolle manier, met aandacht voor minderheidsposities. Deelnemers en de onafhankelijke toezichthouder kijken daar positief op terug. Er is een volwaardig inwonersberaad neergezet, in van meet af aan nogal ingewikkelde omstandigheden.

In de uitvoering van het inwonersberaad had een aantal concrete zaken beter georganiseerd kunnen worden. De beschikbare tijd is tijdens een burgerberaad eigenlijk altijd te beperkt; in het procesontwerp moet daar vooraf rekening mee gehouden worden. Het is per definitie ingewikkeld om veel dingen te doen, op concrete uitkomsten te koersen, en tegelijkertijd flexibiliteit te houden voor onverwachte wendingen en verzoeken. Tijdens het inwonersberaad is die balans in de laatste twee bijeenkomsten niet optimaal geweest. Deelnemers hebben tijdens het schrijven (ontbreken van een eenduidig format) van en stemmen over de adviezen (onduidelijkheid over weging; meerderheidsdrempel niet vastgesteld door inwonersberaad) helderheid en regie gemist. Een wezenlijk knelpunt is daarnaast geweest, dat de gemeente zelf bij de voorbereiding en uitvoering van het inwonersberaad onvoldoende inhoudelijke en procescapaciteit heeft kunnen leveren. Er was

geen expertise beschikbaar/inzetbaar op het onderwerp duurzaamheid. Die expertise was cruciaal voor de voorbereiding, uitvoering en opvolging van het inwonersberaad. Voor noodzakelijke uitvoerende taken was wel kennis en kunde beschikbaar binnen de projectgroep, maar vanwege personele wisselingen in het managementteam en de ambtelijke leiding van de gemeentelijke organisatie, is er lang veel onduidelijkheid geweest over wie, voor welke omvang, wat moest gaan doen om de uitvoering van het inwonersberaad te ondersteunen. De kwartiermaker van het inwonersberaad kon zich weliswaar volledig op dit project richten, maar het uitvoeren van een inwonersberaad vergt zoveel additionele inbreng vanuit de gemeentelijke organisatie, dat het voor de kwartiermaker een quasi onmogelijke opgave is geweest om de inhoudelijke en uitvoeringsopgaven van het inwonersberaad te blijven combineren. Vanuit het managementteam is hier laat op ingegrepen.

De doelstellingen van de gemeente zijn deels bereikt. Zoals gezegd is een volwaardig inwonersberaad neergezet, in een kleine gemeente, die in diezelfde periode met nijpende personele wisselingen kampte. Het instrument heeft als zodanig zijn werk gedaan: het ingewikkelde onderwerp is verdiept, een diverse en representatieve groep deelnemers heeft richting gegeven aan hoe de eilanders aankijken tegen het vraagstuk van duurzame energievoorziening, tegen wat haalbaar is en wat niet. Inhoudelijk is het inwonersberaad – voor zover de onderzoekers kunnen beoordelen – niet innovatief geweest. Het instrument heeft niet geleid tot het gouden antwoord op de vraag wat de gemeente zou moeten doen om de toekomstige energieschaarste op Texel het hoofd te bieden. Maar daar is een inwonersberaad ook niet per se voor bedoeld.

3.3. Is het inwonersberaad het meest passende instrument geweest, of hadden de doelstelling op een andere manier, dan wel met andere middelen, ook bereikt kunnen worden?

3.3.1. Financiële doelmatigheid

De gemeenteraad heeft een totaal bedrag van €270.000 vrijgemaakt voor de voorbereiding en uitvoering van het eerste inwonersberaad op Texel. Dit budget was als volgt opgebouwd:

		Begroot	Uitgegeven	+/-
Ambtelijke kosten	• Projectleiding • Aanstellen van een kwartiermaker inwonersberaad	€ 120.000	€ 145.917	€ 25.917
Procesondersteuning	• Inhuur externe procesbegeleiding (incl. voorzitterschap, gespreksbegeleiding en verslaglegging)	€ 50.000	€ 63.160	€ 13.160
Vergoedingen	• Vergoedingen voor deelnemers • Extra ondersteuning (digitale ondersteuning, tolken etc.)	€ 60.000	€ 25.199	€ 34.801
Facilitaire kosten	• Loting • Zaalhuur • Catering	€ 20.000	€ 40.870	€ 20.870

	• Tekenaar o.i.d.			
Communicatie	• Drukwerk • PR campagne • Film/videoproductie	€ 15.000	€ 42.603	€ 27.603
Onvoorziene kosten		€ 5.000	€ 17.120	€ 12.120
Totale begroting/Uitgave		**€270.000**	**€ 334.869**	**€ 64.869**

Het budget is overschreden. In totaal is, conform opgave van gemeente Texel, een totaalbedrag van € 334.869 aan het inwonersberaad besteed. Dat is een aanzienlijke overschrijding. Tegelijkertijd blijkt uit verkennend onderzoek, dat dit totaalbedrag niet opvallend hoog is voor een inwonersberaad zoals gemeente Texel heeft georganiseerd.[9]

3.3.2. Antwoord op deelvraag 3

Uit het voorgaande kwam naar voren dat de doelstellingen die gemeente Texel met het inwonersberaad ambieerde goeddeels zijn behaald. Bovendien is duidelijk geworden, dat het eerste Texelse Inwonersberaad aanzienlijk meer heeft gekost dan begroot. De vraag die tot slot van de evaluatie nog kort aan de orde moet komen, is of de doelstellingen van de gemeente ook op een andere manier, dan wel met andere middelen gerealiseerd hadden kunnen worden. Dit is een hypothetische, maar belangrijke vraag. Een intensieve vorm van burgerparticipatie, zoals een inwonersberaad, wordt dikwijls beschouwd als een kostbaar instrument. Stel dat uit de evaluatie zou blijken, dat het aannemelijk is dat met minder middelen hetzelfde had kunnen worden bereikt, of dat met dezelfde middelen meer had kunnen worden bereikt, dan zouden mogelijk vraagtekens bij de doelmatigheid van het Texels inwonersberaad moeten worden gezet.

De gemeente wilde ten eerste experimenteren met de inzet van het instrument inwonersberaad en zo nagaan of en wat het zou kunnen bijdragen aan het verstevigen van de relaties tussen overheid, politiek en inwoners. Deze doelstelling is gerealiseerd. Blijkens de documentatie die de onderzoekers hebben bestudeerd en de interviews die zij hebben gehouden, ligt het niet voor de hand om te concluderen dat met minder middelen dezelfde resultaten waren geboekt, of dat met dezelfde middelen meer had kunnen worden bereikt.

Het is ingewikkeld om burgerberaden onderling te vergelijken omdat elk burgerberaad een specifieke context, kaders en uitvoeringsvoorwaarden heeft. Grofweg kan echter wel gesteld worden, dat het Texels inwonersberaad niet opvallend veel meer heeft gekost dan vergelijkbare burgerberaden elders. De belangrijkste kostenposten van elk burgerberaad zijn de interne ambtelijke kosten en de kosten voor procesbegeleiding. De eerstgenoemde kostenpost is op voorhand krap begroot. Volgens opgave van de gemeente zelf hangt de overschrijding goeddeels samen met een CAO-aanpassing. De laatstgenoemde kostenpost is verhoudingsgewijs ook krap begroot. Het is plausibel dat de externe procesbegeleider meer uren aan en inzet op het Texels inwonersberaad heeft besteed dan voorzien was. Er zijn extra kosten op deze post in rekening gebracht die, conform opgave van de gemeente, vooral aan het einde van het inwonersberaad zijn gemaakt. Het is niet bekend welke kosten dat precies zijn en waar die aan toe te schrijven zijn. Ook op de posten 'facilitair', 'communicatie' en 'onvoorzien' is (soms aanzienlijk) overschreden. Bij

[9] Zie bijvoorbeeld: E. Rovers (2025). 'De toekomst van burgerberaden – en de democratie' (pp. 231-254), in: H. Moors & J. Stans (red.), *Een geschenk voor de democratie? Perspectieven op de ontwikkeling van burgerberaden*. Den Haag: Boom, aldaar p. 238-239.

'facilitair' betreft dat extra kosten voor overnachtingen, eten en zaalhuur. Bij 'communicatie' heeft dat te maken, aldus de gemeente, met de extra inzet van (het voorbereiden en maken van) communicatieve middelen, alsook de (uitbesteding van) extra werkzaamheden en de portokosten ten behoeve van de uitnodigingsbrief. Daar is vooraf onvoldoende rekening mee gehouden. Onder de post 'onvoorzien' zijn, volgens de gemeente, de kosten van de externe eindevaluatie geboekt. Het is overigens gebruikelijk om een veeleisend proces als een inwonersberaad na afronding ervan extern en intern te evalueren.

De andere doelstellingen van de gemeente waren om een politieke patstelling te doorbreken en onder de inwoners van Texel inhoudelijke oplossingen voor het vraagstuk duurzame energie op te halen. Het inwonersberaad heeft, zoals toegelicht, de patstelling niet doorbroken, maar wel duidelijk richting gegeven aan wat de Texelaars op het gebied van duurzame energie wel en niet willen, waar wel draagvlak voor bestaat en waar niet. Zonder het inwonersberaad was deze uitkomst minder duidelijk geweest en had die uitkomst niet tot politieke opvolging geleid.

Een eilandbrede survey of een andere vorm van bevraging had mogelijk een vergelijkbaar resultaat opgeleverd. Maar hiermee zou geen bijdrage zijn geleverd aan het verstevigen van de relaties tussen overheid, politiek en inwoners. Het inwonersberaad heeft juist daar wel aan bijgedragen, hebben respondenten onderstreept. Ook de uitkomsten van de deelnemersenquête en de evaluatie van de onafhankelijke toezichthouder en vertrouwenspersoon wijzen hierop.

Inhoudelijk waren de opbrengsten van het Texels inwonersberaad niet onverwacht of vernieuwend. Daar zit uiteindelijk de toegevoegde waarde van deze vorm van burgerparticipatie ook niet. Voor louter een antwoord op een complex vraagstuk kan een gemeente beter een panel van deskundigen raadplegen, of onderzoek laten doen. Van een afspiegeling van inwoners kan niet hetzelfde niveau van deskundigheid worden verwacht als van experts of ambtenaren die zich de relevante (dossier)kennis jarenlang eigen hebben kunnen maken. Maar dan was nog steeds niet duidelijk geweest hoe de Texelaars aankijken tegen het vraagstuk en de mogelijkheden om het op te lossen.

Kortom, wat het inwonersberaad uniek maakte, is dat het over het mandaat kon beschikken om richting te geven aan het beleid omtrent de duurzame energievoorziening op het eiland en daarmee een fundamentele bijdrage kon leveren aan het overbruggen van politieke meningsverschillen die op het eiland bestaan.

4. Wat kan gemeente Texel leren van het eerste inwonersberaad?

Wat gemeente Texel kan leren van het eerste inwonersberaad – als het gaat om de inzet van het instrument, het gelopen proces en de gehanteerde kaders en voorwaarden – is allereerst dat het kan. Een kleine gemeente kan een volwaardig burgerberaad, of gelijkaardige veeleisende vorm van burgerparticipatie organiseren, uitvoeren en tot een goed einde brengen. Dat is goed om te memoreren, omdat meedenken, meepraten en meebeslissen over belangrijke maatschappelijke onderwerpen niet voorbehouden is aan inwoners van kapitaalkrachtige, dikwijls grote gemeenten.

In de tweede plaats leert het Texelse Inwonersberaad dat het mogelijk is om allerlei mensen – en niet alleen *the usual suspects* – samen te brengen, in dialoog te laten zijn, zodat ze beraadslagen en kunnen adviseren over een onderwerp dat cruciaal is voor de gemeenschap – en waar in politiek opzicht een patstelling bestaat. Daar zit de opbrengst van dit inwonersberaad: niet in de originaliteit van de oplossingen, niet in het doorbreken van de patstelling, maar in de nieuwe ontmoetingen, de gesprekken, in de oplossingen waarin mensen elkaar hebben gehoord, verstaan en ondanks meningsverschillen kunnen blijven vinden. In het draagvlak dat enorm is voor zeventien van de dertig adviezen, en minder voor een aantal andere. Dat geeft richting en de gemeenteraad kan daar haar voordeel mee doen. Als ze erkennen durft, dat van dit proces iets te leren valt.

Zonder slag of stoot is het niet gegaan. Er lag aan de voorkant een doordacht kader, dat de voorwaarden formuleerde voor het eerste inwonersberaad. Dat heeft zich tijdens de voorbereiding en uitvoering bewezen. Het inwonersberaad is volgens dat kader en die voorwaarden vormgegeven en verlopen. Wel was het budget bij voorbaat krap begroot. Het is dan ook aanzienlijk overschreden. Deels was dat voorzienbaar, deels te wijten aan incidentele kosten. Het totale bedrag dat aan het inwonersberaad is besteed, is vergelijkenderwijs echter niet opvallend hoog. Wat te leren valt van hoe het inwonersberaad is voorbereid en uitgevoerd, ten derde, is dat de gemeenteraad op een aantal details mogelijk meer richting zou kunnen geven, zonder initiatief weg te halen bij het inwonersberaad. Dat geldt bijvoorbeeld voor de vraagstelling: die had meer focus kunnen bieden door het inwonersberaad expliciet te laten delibereren over concrete afwegingen en keuzes die de gemeente moet maken. Daarnaast was bijvoorbeeld te zien, dat onduidelijkheid over stemprocedure, weging, meerderheidsdrempel als chaotisch is ervaren. In de 'Kaderstellende notitie (2023)' is bewust open gelaten hoe het inwonersberaad deze belangrijke onderdelen kon invullen. Dat is ook goed, maar het gevolg is geweest, dat het inwonersberaad er weinig of geen aandacht aan heeft besteed – en dat heeft tot onduidelijkheden en verwarring geleid. Het is aan te bevelen om als gemeenteraad in de toekomst juist expliciet te zijn over de wens ***dat*** het inwonersberaad deze onderdelen adresseert. De (externe) procesbegeleider kan en moet daar dan op sturen.

Een vierde leerpunt betreft de capaciteit en kwaliteit die het inwonersberaad van de gemeentelijke organisatie heeft gevraagd. Ondanks het vrijmaken van een interne kwartiermaker, het inhuren van een externe procesbegeleider en het outsourcen van sommige concrete onderdelen van de

uitvoering, heeft het inwonersberaad meer verlangd dan de gemeentelijke organisatie kon bieden. Dat geldt bijvoorbeeld voor de ondersteuning van de kwartiermaker vanuit de projectgroep, de helderheid vanuit het managementteam over hoeveel tijd en middelen de leden van de projectgroep, maar ook de collega's van de Gemeentewinkel, de collega's die toezicht hielden op de gegevensverwerking, en ongetwijfeld andere collega's die de nodige hand- en spandiensten verleenden, aan hun werk ten behoeve van het inwonersberaad konden besteden. Maar het gold beslist ook voor het ontbreken van kennis en capaciteit op het onderwerp duurzaamheid om de kwartiermaker, de projectgroep én het inwonersberaad inhoudelijk te ondersteunen. De gemeente lijkt de noodzakelijke inzet van mensen en middelen (en de kosten die dat met zich brengt) te hebben onderschat.

Toen het inwonersberaad in het najaar van 2024 eenmaal van de kant was, is het proces in grote lijnen uitstekend verlopen. Dat hebben de deelnemers, de betrokken uitvoeringspartijen, en de externe toezichthouder c.q. vertrouwenspersoon ook onderstreept, zoals in § 3.2 uitvoerig aan de orde is gesteld. Niettemin is op een aantal praktische punten, ten vijfde, verbetering mogelijk. Vooral in § 3.2.9 - § 3.2.11 zijn die punten toegelicht. Hierbij valt te denken aan het belang van meer aandacht voor een gezamenlijke visie als uitgangspunt, voor effectief en actief tijdsbeheer tijdens de bijeenkomsten, voor de bijeffecten van (extra) ingelaste bijeenkomsten, voor pragmatische ondersteuning bij het schrijven van adviezen, voor een glashelder stemproces (zodat op zichzelf prima ideeën met betrekking tot weging en mogelijke meerderheidsdrempels tot hun recht kunnen komen), voor het formuleren van een helder mandaat en feedbackproces ten behoeve van een schrijfgroep. Het blijven adresseren van dergelijke verbeterpunten kan voorkomen, dat de uitvoering van een inwonersberaad achteraf een negatieve ervaring oproept, die met het instrument als zodanig niets te maken heeft.

Of het inwonersberaad heeft bijgedragen aan het verkleinen van de kloof tussen gemeente en inwoners is met deze evaluatie ex post niet vast te stellen. Er bestaat geen 0-meting, zodat de gegevens ontbreken om vast te stellen of en zo ja wat er veranderd is. Iets soortgelijks geldt voor hoe de relatief beperkte respons op de uitnodiging om aan het inwonersberaad mee te doen, moet worden geïnterpreteerd. Dat zou een signaal kunnen zijn dat mensen de kat uit de boom kijken, of dat Texelaars weinig vertrouwen hebben in hoe de gemeente probeert om ze te betrekken. Er zijn simpelweg geen gegevens om met enigerlei mate van waarschijnlijkheid ontwikkelingen te duiden. Daar is zeker een leerpunt uit af te leiden, namelijk dat goed monitoren waarde toevoegt aan het organiseren van een grootschalige activiteit als een inwonersberaad. Neem bijvoorbeeld de deelnemersenquête: die is nu beperkt representatief en zegt niets over (de evolutie van) de ervaringen van deelnemers ***gedurende*** het inwonersberaad. Hoeveel meer waarde zou de enquête hebben, als die bijvoorbeeld bij de eerste en bij de laatste bijeenkomst onder alle deelnemers was afgenomen? Goed monitoren, luidt het zesde leerpunt, betekent de voorwaarden scheppen voor adequate metingen, opdat evaluaties gebaseerd kunnen worden op ten minste een 0/1-meting.

Tot slot, wat droeg het inwonersberaad bij aan het beantwoorden van de vraag hoe het eiland voorzien blijft van voldoende energie? Dat is toch eigenlijk waar het allemaal om begonnen is. Het inwonersberaad heeft bruikbare oplossingen bedacht en zodoende richting gegeven aan de relevante uitvoeringsprogramma's duurzame energievoorziening. Er is vanuit het inwonersberaad geen visie gekomen op hoe het eiland zou moeten omgaan met de onvermijdelijke energieschaarste die op termijn gaat ontstaan. Voor dergelijke visieontwikkeling is tijdens de uitvoering weinig aandacht geweest, deels omdat er bij de gemeente geen domeindeskundige ambtenaren waren die met de deelnemers hierover in gesprek konden gaan. Deels omdat dit niet nadrukkelijk is meegenomen in de vraagstelling. Het inwonersberaad heeft trouwens ook niet

expliciet gemaakt hoe de energievoorziening op Texel voor iedereen toegankelijk en betaalbaar kan blijven. Op het vraagstuk dat het gemeentebestuur bij het inwonersberaad heeft neergelegd, is dus een gedeeltelijk antwoord gegeven. Wat de gemeente hiervan kan leren, ten zevende, is dat een intensieve vorm van burgerparticipatie, zoals een inwonersberaad, niet werkt als generatieve AI. Het antwoord dat eruit komt, komt niet louter voort uit wat erin gestopt is. Er komt achtergrond, politieke verhoudingen, emotie, *terroir* bij kijken. Het gaat bovendien niet alleen om de antwoorden, maar ook om de wijze waarop die tot stand zijn gekomen, hoe mensen met elkaar tot overeenstemming zijn gekomen. De gemeenteraad discussieert, neemt partijpolitieke standpunten in, stemt en beslist bij meerderheid. Het inwonersberaad zoekt de dialoog, maakt ruimte voor minderheidsstandpunten, en streeft naar consent: een zo groot mogelijke mate van overeenstemming over en draagvlak voor adviezen.

Met dit in het achterhoofd én alle informatie die deze evaluatie achteraf bij elkaar heeft gebracht, zou het interessant zijn om met alle betrokkenen de ervaringen en uitkomsten te bespreken. Noem het een reflectiesessie: beleidsambtenaren, gemeentebestuurders, deelnemers, participatieprofessionals en anderen die bij het inwonersberaad betrokken zijn geweest, voeren samen een gesprek over zoals het is geweest, wat het iedereen heeft opgeleverd, en wat ze in gezamenlijkheid zouden aanbevelen om toekomstige participatieprocessen nog meer effect te laten sorteren. Dat is leren experimenteren.

5. Bijlagen

5.1 Gebruikte documenten

2022	**Verkenning nieuwe vormen van democratie** Er wordt een motie aangenomen om samen met de griffie een traject op te zetten waarin de mogelijkheden om democratie op het eiland te versterken worden onderzocht. Met als doel om de komende raadsperiode hiermee te gaan experimenteren, als blijkt dat nieuwe democratische vormen goed bij Texel zouden passen.
2023	• **Kaderstellende notitie:** een burgerberaad is een nieuw instrument voor gemeente Texel. Daarom wordt er een kaderstellende notitie opgesteld met algemene kaders voor het instrument. De kaders zijn te gebruiken voor elk komend burgerberaad. Voorafgaand aan elk burgerberaad worden deze algemene kaders toegepast en de genoemde randvoorwaarden aangescherpt en uitgewerkt in een Plan van Aanpak toegespitst op het betreffende burgerberaad • **Bepaling onderwerp:** de gemeenteraad wil weten wat inwoners van Texel vinden van de grote uitdagingen op het gebied van klimaat en energie en welke rol Texel daarin zou moeten spelen. Daarom wordt hierover een Texels Burgerberaad georganiseerd. De uitkomsten van dat Texels Burgerberaad over klimaat/energie liggen aan het eind van deze raadsperiode op tafel. Verder is er een motie aangenomen waarmee er vanaf nu in alle documenten en communicatie (zowel intern als naar buiten toe) wordt gesproken over inwonersberaad (i.p.v. Burgerberaad). Zie ook Motie Texels Belang - Een beraad voor alle Texelaars.pdf.
2024	• **Uitvoering burgerberaad**: het burgerberaad heeft plaatsgevonden tussen 5 oktober en op 14 december - de laatste dag van het inwonersberaad - is het concept-rapport overhandigd aan burgemeester Pol.
2025	• Op 29 januari zijn de adviezen van het Texels inwonersberaad gedeeld met de rest van Texel. Het college heeft een reactie geformuleerd op de aangenomen adviezen. • Op 9 april stond het adviesrappor top de agenda van de raadscommissie. Op 16 april is het aan de orde geweest in de gemeenteraad. In de raadsvergadering van 7 mei is het rapport, voorzien van prioritering, vastgesteld door de gemeenteraad.

Advies inwonersberaad

Document	Omschrijving	Belangrijkste inzichten
Eindadvies & rapport inwonersberaad	Het eindadvies en het rapport dat is opgesteld door het eerste Inwonersberaad.	• Het Texels inwonersberaad heeft zich in zes bijeenkomsten gebogen over de vraag van gemeente Texel 'Hoe Texel blijft voorzien van voldoende energie, op de korte en de lange termijn?' • Na een publiekscampagne gaven zich 225 mensen op, waaruit 80 deelnemers werden geloot, aangevuld met vier jongeren. • De bijeenkomsten vonden plaats van 5 oktober tot 14 december 2024.

		• De deelnemers spraken met experts, verkenden meningen en ideeën, en stelden adviezen op met mogelijke oplossingen.
		• Uiteindelijk werd een set van 30 (deel-)adviezen ter stemming aangeboden. Die zijn onderverdeeld in drie clusters
		• Een schrijfgroep van 7 deelnemers heeft met begeleiding van Team Burgerberaad het eindrapport opgesteld.
		• De opdracht van de gemeente was om adviezen aan te nemen 'met een ruimte meerderheid' en daarbij is geen percentage genoemd. Bij de stemronde is 70% gehanteerd. De schrijfgroep adviseert de gemeente om alle adviezen die met meer dan 60% uit de stemming zijn gekomen ook op waarde te schatten en mee te nemen in de opvolging.
		• De adviezen die zijn aangenomen, tonen een aantal rode draden die de individuele adviezen met elkaar verbinden:
		  ○ Het inwonersberaad kiest voor duurzame energiebronnen.
		  ○ Het inwonersberaad stemt voor behoud van de kernwaarden van Texel.
		  ○ De adviezen vallen in 3 clusters onder te brengen die een onderlinge samenhang hebben. Samenhang tussen (1) besparen, (2) opwekken, opslaan, distribueren en (3) beheren van energie.
		  ○ Start van een integraal energieprogramma door de gemeente.

Gemeentelijke reactie adviezen inwonersberaad	Reactie van de gemeente op het advies van het inwonersberaad. De gemeente heeft alleen gereageerd op adviezen die door het inwonersberaad met 70% of meer van de stemmen zijn aangenomen.	Het burgerberaad heeft 30 adviezen. 17 daarvan zijn er meet een meerderheid van 70% of meer aangenomen. De 30 adviezen zijn onderverdeeld in een aantal 'hoofdonderwerpen': 1. Energie besparen 2. Windenergie 3. Zonne-energie 4. Energie uit water 5. Aardwarmte 6. Lokaal opwekken en opslaan 7. Energieopslag 8. Organisatie en regelgeving

		9. Algemeen De hoofdonderwerpen zijn onderverdeeld in drie clusters: 1. Besparen: onderwerp 1 2. Opwek, opslag en distributie: onderwerp 2 t/m 7 3. Beheer: onderwerp 8 en 9 De adviezen zijn in een eerste rond getoetst op de criteria die de gemeenteraad meegaf, praktische, juridische en financiële haalbaarheid. Op twee na hebben de adviezen deze eerste toets doorstaan. De adviezen worden meegenomen bij de verdere invulling van het programma Duurzaamheid en zijn input voor een Uitvoeringsprogramma Duurzaamheid. Inhoudelijk heeft de gemeente per aangenomen advies een reactie gegeven. Elke reactie bestaat uit beantwoording op de vragen: • Wat hebben we al gedaan? • Wat doen we nu al? • Wat staat er al op de planning? • Nieuwe acties volgend uit advies

Raad- en collegestukken

Document	Omschrijving	Belangrijkste inzichten
Motie PvdA pro-Texel	Motie van PvdA pro-Texel om een burgerberaad te organiseren.	De motie stelt voor om een burgerberaad op Texel te organiseren als aanvulling op de huidige democratie. Het burgerberaad is bedoeld om bewoners serieus te nemen en hun kennis en kunde te benutten bij het vormen van beleid en het meningsvormen over onderwerpen. De motie vraagt het college om een onderbouwd voorstel voor een Texels Burgerberaad voor te leggen aan de gemeenteraad uiterlijk 1 september 2022. **Aannames en verwachtingen gemeenteraad** • Het burgerberaad is een krachtig middel om bewoners te betrekken bij het beleid en beslissingen. Het wordt wereldwijd en ook in Nederland ingezet om burgers optimaal te betrekken. • Het burgerberaad kan het bestuur en eiland positief beïnvloeden door de mening van bewoners goed door te leiden en hen meer besef te geven van bestuurlijke en politieke processen. • Een groep burgers wordt geloot die een goede afspiegeling vormt van de hele bevolking. Zij spreken in een onafhankelijk proces uitgebreid met experts en daarna met elkaar, met een duidelijke opdracht om advies te geven. • Het burgerberaad bedenkt eerlijke en toereikende oplossingen, vrij van lobby en partijpolitiek. • Het burgerberaad is een aanvulling op de huidige democratie en kan per groot project of voor een vaste periode worden aangesteld.
Motie CDA	Motie van de gemeenteraad van Texel, ingediend door CDA Texel, met betrekking tot het inwonersberaad en het gemeentelijk Meerjarig Investeringsprogramma Energie en Klimaat (gMIEK).	• **Doel van de motie:** Het integreren van de uitkomsten van het inwonersberaad en energieontwikkelingen in het gemeentelijk investeringsprogramma Klimaat en Energie. • **Innovatieve oplossingen**: Het CDA Texel is hoopvol dat het inwonersberaad met creatieve en

	De motie roept het college op om de uitkomsten van het inwonersberaad en innovatieve ontwikkelingen op energiegebied leidend te laten zijn bij de verkenning voor een gemeentelijk MIEK. Het inwonersberaad buigt zich over de vraag hoe Texel voorzien blijft van voldoende energie en zal nadenken over keuzes die invloed hebben op energie-infrastructuurprojecten.	innovatieve oplossingen voor het energievraagstuk op Texel zal komen. • **Ontwikkelingen op energiegebied**: Ondernemers en bedrijven op Texel zijn volop bezig met energievoorziening, zoals de smart grids bij de Krim. • **Quick Wins**: Het benutten van eventuele Quick Wins uit het inwonersberaad om op korte termijn problemen met netcongestie te verlichten.
B&W advies 'Kaderstellende notitie Texels Burgerberaad'	Bevat het advies van het college van burgemeester en wethouders (B&W) over de kaderstellende notitie voor het Texels Burgerberaad. Het document biedt algemene kaders voor het instrument burgerberaad en bevat aanbevelingen voor de gemeenteraad van Texel.	**Algemene kaders voor burgerberaad** • Duidelijke opdracht met afspraken over opvolging en randvoorwaarden. • Adviezen van het burgerberaad worden als zwaarwegend beschouwd en in principe overgenomen door de gemeenteraad als deze voldoen aan de betreffende randvoorwaarden. • Het onderwerp en de vraagstelling moeten maatschappelijk en politiek relevant zijn, zichtbaar resultaat geven en geschikt zijn voor het instrument burgerberaad. **Onafhankelijke procesbegeleiding** • Deelnemers moeten een afspiegeling van de Texelse bevolking zijn door middel van gewogen loting en de groep moet uit ten minste 60 personen bestaan. • Deelname moet toegankelijk en laagdrempelig zijn. • De samenleving moet betrokken worden bij het burgerberaad. • Er moet voldoende tijd en budget beschikbaar zijn. **Evaluatie en vervolg** • Na uitvoering van het eerste burgerberaad wordt het proces, het instrument en de voorwaarden geëvalueerd om vervolgens te bepalen in welke vorm het burgerberaad in het vervolg wordt ingezet.

		• De conclusies en aanbevelingen worden verwerkt in de kaderstellende notitie Texels Burgerberaad. **Specifieke aandacht voor klimaat en energie** • Na vaststelling van de kaderstellende notitie volgt een Plan Van Aanpak voor het burgerberaad klimaat & energie. • Dit Plan Van Aanpak gaat in op de inhoud van het burgerberaad, de concrete vraagstelling, de criteria van loting en de specifieke randvoorwaarden. • Het plan van aanpak volgt in Q1 van 2024. **Beleidsmatige consequenties** • Wanneer na het eerste burgerberaad wordt gekozen om het instrument burgerberaad vaker in te zetten, heeft dit beleidsmatige consequenties. • Er zal rekening gehouden moeten worden met tijd en geld in het beleidsproces. **Aanleiding en voorgeschiedenis** • In het coalitieakkoord 2022-2026 is de aanleiding voor een burgerberaad verwoord. • De gemeenteraad heeft unaniem besloten tot het houden van een burgerberaad over klimaat en energie.
Antwoord raadsvraag fase 14 dec. tot presentatie	Beantwoording van vragen van de VVD Texel over het eindrapport van het inwonersberaad. Het document behandelt de periode tussen 14 december en de presentatie van het rapport en bevat antwoorden van gemeente Texel op specifieke vragen en zorgen van de VVD Texel.	**Vraag van de VVD Texel** • De VVD Texel vraagt naar de transparantie en democratische aard van het proces, met name over de drempel van 70% voor het aannemen van adviezen en de afwijking hiervan door de voorzitter en schrijfgroep. • De VVD Texel wil weten hoeveel reacties er zijn ontvangen op het concept-eindrapport en hoeveel daarvan zijn meegenomen in het definitieve rapport. • De VVD Texel vraagt naar het aantal deelnemers dat heeft gestemd en de

		redenen waarom sommige deelnemers zijn afgehaakt. • De VVD Texel vraagt waarom bepaalde adviezen, zoals kleinschalige windmolens, in het persbericht worden genoemd terwijl ze niet de drempel van 70% hebben gehaald. **Antwoord van gemeente Texel** • De gemeente Texel bevestigt dat de drempel van 70% tijdens de laatste bijeenkomst op 14 december is besproken en gehanteerd. De passage over 60% is door de schrijfgroep toegevoegd, maar het college zal uitgaan van de oorspronkelijke adviezen met een 70% meerderheid. • Er zijn 11 reacties ontvangen op het conceptadvies, maar het is niet bekend welke reacties wel of niet zijn meegenomen. Het college zal uitgaan van de oorspronkelijke adviezen van 14 december. • Het aantal deelnemers aan de start was 84, waarvan uiteindelijk 79 personen deelnamen aan het beraad. Slechts 2 deelnemers zijn na 1 bijeenkomst afgehaakt. Bij de laatste bijeenkomst waren 67 personen aanwezig en zij hebben allen gestemd. • In het persbericht wordt verwezen naar een diversiteit van duurzame opwekmethoden genoemd in het eindrapport. Adviezen zoals vrijwel onzichtbare windturbines (82%) en windwokkel of mini windmolens (78%) hebben een ruime meerderheid gehaald en zullen verwerkt worden in het voorstel aan de gemeenteraad.
Antwoord raadsvraag experts	Behandelt de vraag van het CDA Texel over de selectie van experts voor het inwonersberaad en geeft een gedetailleerd antwoord op deze vraag. Het bevat informatie over de procedure van het kiezen van experts en de rol van de onafhankelijke procesbegeleiding.	**Vraag van het CDA Texel** • Het CDA Texel heeft gevraagd hoe de keuze van experts voor het inwonersberaad is bepaald en of er gehoor is gegeven aan alle door deelnemers zelf aangedragen sprekers of informatie. **Antwoord van gemeente Texel**

		• De keuze van experts is tot stand gekomen in samenspraak met de organisatie van het inwonersberaad (Team Burgerberaad). Er is een longlist van experts samengesteld door ambtenaren en deskundigen op Texel, die werden uitgenodigd voor de eerste en/of tweede bijeenkomst. • De organiserende partij heeft erop toegezien dat de lijst van experts evenwichtig en objectief was. • Op de eerste dag is deelnemers gevraagd om aanvullende verzoeken in te dienen voor extra experts. Deze aanvullende experts zijn later in het programma uitgenodigd. • Alle door de deelnemers voorgestelde experts zijn uitgenodigd, maar niet alle genodigden konden of wilden daadwerkelijk komen.
Antwoord raadsvraag brief deelnemers	Behandelt de zorgen en vragen van CDA Texel over datalekken, de gebruikte consent methode, en de rol van de monitorgroep binnen het inwonersberaad. Raadsvraag is gesteld n.a.v. de brief van 10 deelnemers die naar de gemeenteraad is gestuurd.	**Vraag van CDA Texel** <u>Datalekken</u> • Wat is er voorgevallen en is de dataveiligheid bij gemeente Texel in het geding? • Welke maatregelen zijn nodig om dit in de toekomst te voorkomen? <u>Consent methode</u> • Hoe verhoudt de gekozen procedure met stemmen (waarbij 70% van de deelnemers voor is) zich tot het principe van besluiten waar geen van de aanwezigen meer een bezwaar op heeft? • In hoeverre is de consent methode gevolgd? <u>Monitorgroep</u> • Bestaat de monitorgroep al? • Wat is/wordt het takenpakket, de samenstelling en de werkwijze van de monitorgroep? • Hoe is geborgd dat de monitorgroep namens het gehele inwonersberaad spreekt?

		• Kunt u toelichten hoe het sparren van u met de monitorgroep eruitziet; kan dat bijvoorbeeld ook nog leiden tot aanpassing van adviezen of een andere uitleg? **Antwoord van gemeente Texel** <u>Datalekken</u> • Er zijn e-mailadressen van deelnemers per ongeluk in cc in plaats van bcc terechtgekomen, waardoor deze zichtbaar werden voor andere deelnemers. De gemeente heeft deelnemers verzocht deze e-mailadressen te verwijderen en niet meer te gebruiken. Toen bleek dat deze toch werden gebruikt, is melding gemaakt bij de Autoriteit Persoonsgegevens. • De gemeente stuurt actief op veilig omgaan met data door voorlichting aan medewerkers. <u>Consent methode</u> • Gedurende het inwonersberaad zijn meerdere methoden gebruikt, waaronder de consent methode. Adviezen waar bezwaar op was, zijn aangepast zodat deelnemers met bezwaar mee konden gaan met het uiteindelijke besluit. • Het is gebruikelijk om aan het eind van een burgerberaad te stemmen op de adviezen, waarmee behalve consent ook gewicht aan de adviezen wordt gegeven. <u>Monitorgroep</u> • De monitorgroep bestaat al en komt voor het eerst bijeen op 25 februari. • De monitorgroep volgt de opvolging van de adviezen en kan gevraagd en ongevraagd advies geven. De groep kan meerdere jaren in stand blijven, afhankelijk van het verdere verloop van het proces. • De monitorgroep is geen afspiegeling van de inwoners van Texel of de

		deelnemers van het inwonersberaad en spreekt niet namens het inwonersberaad. Deelname is op persoonlijke titel. • Aanpassing van de adviezen is niet aan de orde; de monitorgroep kan verduidelijking geven waar de gemeente daar behoefte aan heeft.
Antwoord raadsvraag bijstelling percentage	Een beantwoording van een raadsvraag gesteld door de PvdA pro Texel. Het behandelt de vraag over de betrokkenheid van het college bij de bijstelling van een percentage in de adviezen van het inwonersberaad. Raadsvraag is gesteld n.a.v. de brief van 10 deelnemers die naar de gemeenteraad is gestuurd.	**Vraag van de PvdA pro Texel** • De PvdA pro Texel heeft gevraagd om een volledig transparant beeld van het proces van het burgerberaad om de uitkomsten op waarde te kunnen schatten. • Specifiek wilden ze weten of het college op enigerlei manier betrokken was of op de hoogte was van de bijstelling van het percentage in de adviezen van het inwonersberaad. **Antwoord van gemeente Texel** • Het college had en heeft geen enkele inmenging in het proces van het inwonersberaad. • Het college was niet op de hoogte van de bijstelling van het percentage. • De uitvoering en procesbegeleiding van het inwonersberaad is uitgevoerd door een externe partij om de onafhankelijkheid te waarborgen. • De schrijfgroep, bestaande uit zeven deelnemers van het inwonersberaad, heeft de passage over 60% toegevoegd. • Het eindrapport is op 29 januari gepresenteerd in bijzijn van college- en raadsleden en de pers.
Bestuurlijk advies	Bestuurlijk advies op het eindrapport van het Texelse Inwonersberaad en de Gemeentelijke reactie op het eindrapport en de definitieve adviezen	• In dit advies wordt nader ingegaan op de voorgestelde acties van het Texelse energievraagstuk en op welke wijze hier een vervolg aan te geven. • Uiterlijk december 2025 wordt de raad middels een raadsinformatiebrief geïnformeerd over de voortgang van het programma Duurzaamheid, waarin de adviezen van het inwonersberaad worden opgenomen.

Beleidsstukken

Document	Omschrijving	Belangrijkste inzichten
Coalitieakkoord 2022-2026	Coalitieakkoord van gemeente Texel met de titel 'Bouwen aan vertrouwen, voor een sociaal en duurzaam Texel'	• **Inwoners centraal**: Het akkoord benadrukt dat de inwoners van Texel centraal staan in het beleid. Het gaat om hun leefomgeving, gezondheid en ontwikkeling, zowel voor huidige als toekomstige generaties. • **Burgerparticipatie**: Er is een sterke focus op het verbeteren van burgerparticipatie. De coalitie wil inwoners vaker en eerder betrekken bij beleidsvorming en besluitvorming. • **Texelse aanpak voor burgerparticipatie**: De recent aangenomen nota Texelse aanpak voor burgerparticipatie wordt verder uitgewerkt. Er wordt een coördinator burgerparticipatie aangesteld om dit proces te begeleiden. • **Burgerberaad**: Er wordt een Texels burgerberaad opgericht om inwoners te betrekken bij complexe maatschappelijke vraagstukken, zoals het energievraagstuk. Dit proces vraagt om zorgvuldige voorbereiding en uitvoering. • **Jeugdparticipatie**: De coalitie wil de jeugd beter betrekken bij ontwikkelingen in hun omgeving. Er wordt speciale tijd gereserveerd voor jeugd tijdens dorpenrondes. • **Communicatie**: Het wekelijkse spreekuur van wethouders wordt weer ingevoerd om inwoners beter te informeren en te betrekken. Daarnaast wordt er geïnvesteerd in digitale bereikbaarheid en informatiestromen. • **Regionale samenwerking**: De coalitie streeft naar betere samenwerking met andere gemeenten in Noord-Holland en de Waddeneilanden om de zelfstandigheid van Texel te behouden en te versterken. • **Onderzoek regionale samenwerking**: Er wordt een onderzoek gestart naar regionale samenwerking om de beperkte

		menskracht en middelen zo effectief mogelijk in te zetten. • **Inwoners betrekken bij maatschappelijke en politieke discussies**: Samen met de burgemeester, de griffier, de gemeentelijke organisatie en de raad wordt gewerkt aan het beter betrekken van inwoners bij maatschappelijke en politieke vraagstukken.
Texelse aanpak voor burgerparticipatie	Het document betreft het participatiebeleid van gemeente Texel. Het beschrijft de visie, strategieën en methoden die de gemeente hanteert om inwoners te betrekken bij beleidsvorming en besluitvorming. Er wordt ingegaan op de uitgangspunten van burgerparticipatie, de verschillende niveaus van participatie en concrete maatregelen om participatie te bevorderen.	• **Visie op participatie:** De gemeente Texel erkent het belang van burgerparticipatie en streeft naar een transparante en inclusieve werkwijze. • **Participatieniveaus**: Er wordt onderscheid gemaakt tussen informeren, raadplegen, adviseren, coproduceren en meebeslissen, afhankelijk van de invloed die burgers kunnen uitoefenen. • **Uitgangspunten**: Betrouwbaarheid, toegankelijkheid, maatwerk en samenwerking zijn kernprincipes binnen het participatiebeleid. • **Instrumenten**: De gemeente maakt gebruik van diverse methoden zoals inwonersbijeenkomsten, enquêtes, klankbordgroepen en digitale platforms om participatie te faciliteren. • **Uitdagingen**: Het betrekken van moeilijk bereikbare groepen en het vinden van een balans tussen representativiteit en efficiëntie worden genoemd als aandachtspunten. • **Concrete maatregelen:** Er worden verbeterpunten voorgesteld zoals heldere communicatie, betere terugkoppeling van resultaten en een actievere rol voor ambtenaren en raadsleden in participatietrajecten. De gemeente Texel definieert het belangrijkste doel van participatie als het verbeteren van samenwerking tussen gemeente en inwoners, om zo betere initiatieven, beleid en onderlinge verhoudingen te realiseren. Dit wordt onder andere bereikt door:

		• **Betrokkenheid vergroten**: Inwoners willen betrokken worden bij onderwerpen die hen aangaan, en de gemeente zoekt naar manieren om die samenwerking effectief in te vullen. • **Kwaliteit van besluitvorming verbeteren**: Door participatie kunnen belangen, meningen, ideeën en creativiteit naar boven worden gehaald, wat leidt tot beter beleid. • **Transparantie en duidelijkheid waarborgen**: Het participatieproces moet helder zijn voor zowel inwoners als bestuur, met afspraken over rollen en verantwoordelijkheden. • **Verschillende niveaus van participatie hanteren**: De participatieladder wordt gebruikt om te bepalen of een traject informeren, raadplegen, adviseren, coproduceren of meebeslissen vereist. Kortom, participatie wordt door gemeente Texel gezien als een instrument om samenwerking en beleidskwaliteit te verbeteren, zonder dat het de formele democratie vervangt.
Plan van aanpak inwonersberaad (incl. raadsbesluit)	Het document beschrijft het besluit van de gemeenteraad van Texel om een inwonersberaad te organiseren. Dit beraad zal zich richten op de vraag 'Hoe blijft Texel voorzien van voldoende energie?' Het plan van aanpak bevat de doelstellingen, randvoorwaarden, en organisatorische aspecten van het inwonersberaad.	**Algemene kaders** • Vraagstelling: De centrale vraag is 'Hoe blijft Texel voorzien van voldoende energie?' **Randvoorwaarden voor adviezen** • Mate van invloed gemeente: De adviezen moeten rekening houden met de invloed en zeggenschap van de gemeente. • Juridische, financiële en praktische uitvoerbaarheid: Adviezen moeten uitvoerbaar zijn binnen de bestaande juridische en financiële kaders. • Bestaand gemeentelijk, provinciaal en Rijksbeleid: Adviezen moeten in lijn zijn met bestaand beleid, maar kunnen wel wijzigingsvoorstellen bevatten. • Afwegingskaders: Adviezen moeten rekening houden met impact op landschap, natuurwaarden, economie en kernwaarden van Texel.

		• Sociale rechtvaardigheid: Adviezen moeten sociaal, eerlijk en rechtvaardig zijn voor alle Texelaars. **Randvoorwaarden voor organisatie en proces** • Onafhankelijke begeleiding: De organisatie en begeleiding van het inwonersberaad zijn in handen van een onafhankelijk bureau, TeamBurgerberaad. • Groepsgrootte: Het inwonersberaad bestaat uit minimaal 60 personen, met een groep van 80-100 deelnemers. • Gewogen loting: De deelnemers worden geselecteerd via een gewogen loting op basis van leeftijd, gender, postcodegebied en opleidingsniveau. • Transparantie: De wijze van loting en selectie wordt transparant gecommuniceerd. • Deelnemersvergoeding: Deelnemers ontvangen een vergoeding van 50 euro per persoon per dag, met een maximum van 300 euro per persoon. **Evaluatie en opvolging** • Zwaarwegendheid van adviezen: De adviezen van het inwonersberaad worden door de gemeenteraad als zwaarwegend beschouwd en in principe overgenomen als ze aan de randvoorwaarden voldoen. • Evaluatie na uitvoering: Na uitvoering van het eerste inwonersberaad wordt het proces, het instrument en de randvoorwaarden geëvalueerd en bepaald of en in welke vorm het inwonersberaad wordt ingezet.
Kaderstellende notitie (incl. raadssbesluit)	Het document beschrijft de algemene kaders voor het burgerberaad, inclusief de doelstellingen, organisatie, representativiteit, toegankelijkheid, communicatie, kosten, planning, kansen,	**Algemene kaders voor het burgerberaad** • Duidelijke opdracht: Het burgerberaad krijgt een concrete en duidelijke opdracht van de gemeenteraad, met afspraken over opvolging en randvoorwaarden. • Onderwerp en vraagstelling: Het onderwerp moet maatschappelijk en politiek relevant zijn, zichtbaar resultaat

	dilemma's en risico's. Het bevat ook een programma van eisen voor onafhankelijke procesbegeleiding.	opleveren en geschikt zijn voor het instrument burgerberaad. • Onafhankelijke procesbegeleiding: Het burgerberaad wordt begeleid door een onafhankelijke partij om een open en veilig gesprek te waarborgen. • Representativiteit: De deelnemers worden door gewogen loting geselecteerd en vormen een afspiegeling van de Texelse bevolking. • Toegankelijkheid: Deelname moet laagdrempelig zijn en belemmeringen worden zoveel mogelijk weggenomen. • Betrekken van de samenleving: Het burgerberaad staat in directe verbinding met de samenleving, zowel voor, tijdens als na afloop van het proces. • Tijd en budget: Er moet voldoende tijd en budget beschikbaar zijn voor de organisatie en uitvoering van het burgerberaad. **Randvoorwaarden voor het burgerberaad** • Opdracht en opvolging: De adviezen van het burgerberaad worden als zwaarwegend beschouwd en in principe overgenomen door de gemeenteraad als deze voldoen aan de randvoorwaarden. • Criteria voor onderwerp en vraagstelling: Het onderwerp moet urgent en relevant zijn, en de vraagstelling moet binnen de verantwoordelijkheid van de gemeente vallen. • Procesbegeleiding: Onafhankelijke gespreksbegeleiders zorgen voor respectvolle en gelijkwaardige gesprekken. • Gewogen loting: De deelnemers worden geselecteerd door gewogen loting om een representatieve afspiegeling van de Texelse bevolking te krijgen. • Toegankelijkheid: Financiële vergoeding en andere ondersteuning worden aangeboden om deelname zo laagdrempelig mogelijk te maken. • Communicatie: Er wordt een publiekscampagne ingezet en gebruik gemaakt van digitale en fysieke

		communicatiemiddelen om de samenleving te betrekken. • Evaluatie: Na het eerste burgerberaad wordt het proces geëvalueerd om te bepalen of en in welke vorm het burgerberaad wordt voortgezet.

Evaluaties

Document	Omschrijving	Belangrijkste inzichten
Resultaten deelnemersenquête	Het document bevat de resultaten van een enquête die na afloop van het Texelse Inwonersberaad is afgenomen onder de deelnemers. De vragen gaan over de algemene tevredenheid, het proces, de persoonlijke opbrengsten, positieve en negatieve ervaringen en suggesties voor verbetering.	• **Algemene tevredenheid**: De meeste deelnemers geven een positief rapportcijfer voor hun deelname, variërend tussen 5 en 8. • **Motivatie voor deelname**: Deelnemers gaven zich vooral op vanwege betrokkenheid bij Texel en interesse in het onderwerp (energievoorziening). • **Bekendheid met het inwonersberaad**: De meesten werden benaderd via een persoonlijke uitnodiging of media-uitingen zoals posters en advertenties. • **Ervaren meerwaarde**: Deelnemers noemden vooral kennisvermeerdering, begrip voor andere standpunten en het leggen van nieuwe contacten als opbrengst. • **Positieve ervaringen**: Open dialoog, intensieve gedachtewisselingen en een gestructureerd proces werden gewaardeerd. • **Minder positieve ervaringen**: Enkele respondenten vonden het proces soms chaotisch, sommige begeleiders te sturend, en het aantal deelnemers mogelijk te hoog. • **Verbeterpunten**: Aanbevolen wordt om vooraf voorwaarden duidelijker te maken, transparantie te waarborgen en mogelijk het aantal deelnemers te beperken. • **Aanbeveling aan anderen:** Vrijwel alle deelnemers zouden deelname aan een volgend inwonersberaad aanraden.
Praktische interne evaluatie I	Deze documenten bevatten een evaluatie van	**Inzichten eventmanagement**

Praktische interne evaluatie II	het logistieke deel en het eventmanagement van het inwonersberaad. Het bespreekt de ervaringen van de teamleden en de uitdagingen die ze tegenkwamen tijdens de organisatie van het beraad.	• **TXL-verhuur:** Enige aanbieder op Texel die zowel techniek als inrichting kon aanbieden, maar afspraken over korting werden niet nagekomen. • **AV-techniek**: Apparatuur en dienstverlening waren prima, met veel flexibiliteit. • **Inrichting:** Huiselijke sfeer creëren lukte goed op dag 1, maar werd afgeschakeld vanwege kosten. • **Logistiek:** Arbeidsintensief heen-en-weer brengen van flip-overs, maar noodzakelijk. • **Crowd-management:** Ontvangen en verplaatsen van deelnemers verliep soepeler dan verwacht. • **Catering**: Over het algemeen prima, met verbeteringen na dag 1. • **Materialen**: Werken met 'tafelmandjes' en badges met key-cords in verschillende kleuren werkte goed. • **Communicatie en samenwerking:** Over het algemeen goed, maar communicatie met Leontine over opbouw en afbouw kon beter. **Inzichten logistiek** • **Positieve ervaringen:** Teamleden Elly en Ann vonden het een unieke en leuke ervaring om deel uit te maken van het inwonersberaad. • **Aanwezigheid**: De aanwezigheid van vaste gezichten zoals Elly, Ann, Linda en TBB bij alle bijeenkomsten werd zeer gewaardeerd. • **Taakverdeling**: Er was onduidelijkheid over de taakverdeling tussen de gemeente en TBB, wat meer sturing vanuit TBB vereiste. • **Locaties en materialen**: Flexibiliteit was nodig bij het inrichten van locaties en het regelen van materialen, maar dit werd goed opgelost. • **Contactpersonen**: Er is behoefte aan aparte contactpersonen voor logistiek en inhoud, omdat het nu te veel via Wiebe en Linda liep.

		• **Planning**: De dagelijkse logistieke planning was moeilijk te achterhalen en vast te houden. • **Aanwezigheid**: Het was niet altijd duidelijk welke mensen (buiten de deelnemers) per dag aanwezig waren. • **Badges**: Badges moeten gelijk dubbel bedrukt worden om extra werk te voorkomen. • **Afdrukken**: Afdrukken van bestanden tijdens de laatste dag duurde te lang. • **Samenstelling deelnemers**: Goede, diverse samenstelling van de deelnemers. • **Vervoer**: Vervoer van gespreksbegeleiders, experts en toezichthouders was niet altijd duidelijk. • **Terugkoppeling:** Terugkoppeling over inzet van gespreksbegeleiders kan beter. • **Kleurcodes:** Kleurcodes voor koorden werkten goed.
Evaluatie Team Burgerberaad	Een uitgebreide evaluatie van het inwonersberaad van Texel, uitgevoerd door TeamBurgerberaad. Het beschrijft het proces, de organisatie, de voorbereiding, de uitvoering en de nazorg van het beraad, en biedt inzichten en aanbevelingen voor toekomstige burgerberaden	**Organisatie** • Acht mensen van TeamBurgerberaad waren betrokken, met een kernteam bestaande uit een procesbegeleider, eventmanager en procesontwerper. • De voorzitter vervulde een onafhankelijke rol en was niet intensief bij de voorbereiding betrokken. **Gemeente Texel** • De kwartiermaker vervulde de rol van projectleider en verbindende schakel in de gemeente. • De gemeentelijke projectgroep stelde zich te afwachtend op, wat een nadeel was in de voorbereiding. **Voorbereiding** • De gemeenteraad steunde het inwonersberaad, maar een hard mandaat bleek moeilijk te formuleren. • Er werd veel energie gestoken in het verhelderen van de vraagstelling en het vinden van experts. **Communicatie en werving**

		• De communicatie en werving werden door de gemeente uitgevoerd, waarbij een bureau werd ingehuurd voor logo en lay-out zaken. • Gastlessen op de middelbare school waren erg waardevol en bereikten een grote groep jongeren. **Loting** • De loting ging goed, maar het aantal aanmeldingen was vrij laag. • Het is raadzaam om in de loting mensen van hetzelfde huishouden uit te sluiten om de diversiteit te bevorderen. **Uitvoering** • Er was hulp beschikbaar voor deelnemers zonder computer en een tolk voor een Syrische deelnemer. • De gespreksbegeleiders waren door de gemeente geworven en door TeamBurgerberaad getraind. **Deelnemers** • Bijna alle deelnemers bleven tot het eind en leken gemiddeld heel tevreden. • De connectie met de deelnemers werd goed aangepakt door de burgemeester. **Voorzitter** • De dubbele begeleiding door een voorzitter en een moderator beviel goed. • De rolverdeling tussen moderator en voorzitter kan nog meer gescheiden worden. **Bijeenkomsten** • Iedere bijeenkomst werd geëvalueerd en bijgesteld op basis van feedback van de deelnemers. • De bijeenkomsten waren goed georganiseerd en er was relatief veel rust in het beraad.

		Afronding en nazorg De schrijfgroep ging voortvarend aan de slag en schreef een uitgebreide inleiding. De nazorg was niet voldoende opgenomen in het aanbod en moet in een volgende offerte worden opgenomen
Evaluatie onafhankelijk toezichthouder	Rapport opgesteld door Kim Kerdijk, de onafhankelijke toezichthouder van het inwonersberaad van gemeente Texel. Het rapport bevat waarnemingen, bevindingen en aanbevelingen met betrekking tot de kwaliteit en integriteit van het inwonersberaad, dat plaatsvond van 5 oktober 2024 tot 29 januari 2025	• Algemene conclusie: Het inwonersberaad Texel werd positief beoordeeld. Deelnemers toonden enthousiasme en betrokkenheid, wat de geloofwaardigheid van de uitkomsten versterkte. • Deelnemers: Van de 84 deelnemers op de eerste dag waren er 67 aanwezig bij de laatste bijeenkomst, wat wijst op een sterk draagvlak. • Proces: De bijeenkomsten werden goed gefaciliteerd met een duidelijke structuur en flexibiliteit in het programma, wat de betrokkenheid van de deelnemers verhoogde. • Democratische waarden: Het beraad voldeed aan de zes centrale democratische waarden: vrije meningsuiting, inclusiviteit, deliberatie, degelijke informatievoorziening, transparantie en invloed. • Kritische opmerkingen: Er waren enkele kritische geluiden over de stemprocedures en de informatievoorziening. Sommige deelnemers vonden de communicatie over de stemprocedures niet transparant genoeg. • Aanbevelingen: Het rapport bevat aanbevelingen voor toekomstige Inwonersberaden, zoals het vooraf duidelijk vaststellen van spelregels voor stemprocedures, het bieden van meer ondersteuning bij het schrijven van adviezen, en het verbeteren van de informatievoorziening.

Ingezonden brieven

Document	Omschrijving	Belangrijkste inzichten
Brief deelnemers aan de gemeenteraad	De brief is geschreven door tien deelnemers aan het inwonersberaad van Texel en gericht aan de gemeenteraad van Texel. De brief uit bezwaren over de verlaging van het drempelpercentage van 70% naar 60% voor het aannemen van adviezen in het eindrapport van het inwonersberaad.	• **Verlaging van het drempelpercentage**: De schrijfgroep heeft het drempelpercentage voor het aannemen van adviezen verlaagd van 70% naar 60% zonder stemming of duidelijke argumentatie. • **Gebrek aan transparantie:** De deelnemers bekritiseren het gebrek aan transparantie en communicatie over deze beslissing, wat de geloofwaardigheid van het eindrapport aantast. • **Herhaalde stemmingen**: Er is na de laatste bijeenkomst tweemaal via e-mail gevraagd opnieuw te stemmen over een van de adviezen, wat de deelnemers als onnodig en verzwakkend voor het eindrapport beschouwen. • **Geloofwaardigheid van het inwonersberaad**: De deelnemers benadrukken dat hun bezwaar niet gericht is op de individuele adviezen, maar op de geloofwaardigheid van het inwonersberaad als instrument, waarvoor de gemeenteraad 270.000 euro aan belastinggeld heeft vrijgemaakt.. • **Reactie op bezwaren:** De deelnemers hebben geen inhoudelijke reactie ontvangen op hun gedeelde bezwaren van de schrijfgroep of de begeleidingsgroep. • **Privacykwesties:** De gemeente Texel heeft tweemaal abusievelijk de e-mailadressen van de deelnemers gelekt, wat de deelnemers ervan weerhield om meer medestanders te zoeken.
Reactie op brief deelnemers inwonersberaad	De brief is een reactie op een eerdere brief die bezwaren uitte tegen de keuzes van de schrijfgroep van het inwonersberaad. De auteur stelt dat deze bezwaren al besproken zijn tijdens de presentatie van het rapport	• **Reflectie op het proces:** De auteur erkent dat er tijdens het inwonersberaad dingen anders of beter hadden gekund, maar benadrukt dat dit niet afdoet aan het eindresultaat. • **Transparantie en diversiteit:** De kracht van het inwonersberaad ligt volgens de auteur in de diversiteit van de groep en

	op 29 januari, waar ook Gemeenteraadsleden aanwezig waren. De auteur vraagt zich af waarom er nog een brief geschreven is, aangezien het bezwaar al gehoord en besproken is.	de adviezen. Alle adviezen, ongeacht het aantal stemmen, zijn opgenomen in het rapport en dit zorgt voor transparantie. • **Kritiek op de focus op percentages**: De auteur vindt het teleurstellend dat er zoveel aandacht wordt besteed aan het percentage stemmen dat adviezen kregen. Volgens de auteur is het belangrijker om alle adviezen te lezen en te kijken naar het geheel. • **Voorbeeld van adviezen**: De auteur geeft een voorbeeld van twee adviezen met verschillende percentages (24% en 81%) en stelt dat, ondanks de verschillende formuleringen, de kern van beide adviezen hetzelfde is. • De brief benadrukt het belang van het lezen van alle adviezen en het waarderen van de diversiteit en transparantie van het inwonersberaad.
Ingezonden brief burger over inwonersberaad	Een ingezonden brief van een inwoner van Texel, gericht aan de gemeenteraad. De brief bevat de mening van de burger over het inwonersberaad en de manier waarop beslissingen zijn genomen binnen dit beraad.	• Het inwonersberaad is opgezet om het vertrouwen in de politiek te herstellen, gezien het wantrouwen dat er heerst. • De burger uit kritiek op de regel dat alleen beslissingen met een meerderheid van 70% of meer door de gemeenteraad besproken kunnen worden. Dit wordt gezien als een vorm van extremisme en een verspilling van belastinggeld. • Het inwonersberaad heeft €270.000,- gekost, en de burger vindt dat de uitkomsten serieus genomen moeten worden. • De burger benadrukt dat een meerderheid van 50% plus één stem voldoende zou moeten zijn. • De burger roept de gemeenteraad op om alle aanbevelingen met een meerderheid van boven de 50% serieus te nemen en te behandelen.
Brief van de voorzitter	Ingezonden brief van de voorzitter van het inwonersberaad.	De voorzitter schrijft deze brief om haar ervaringen en observaties te delen na de afronding van haar functie als voorzitter van het inwonersberaad. Ze benadrukt de kracht van het inwonersberaad en uit haar zorgen

		over de negatieve nasmaak die is ontstaan door vragen over het percentage deelnemers dat zich niet gehoord voelde in de laatste fase van het opstellen van het eindrapport.

5.2 Verklaring integriteit

De onderzoekers van EMMA, Experts in Media en Maatschappij die de evaluatie van het eerste Texelse Inwonersberaad hebben uitgevoerd, zijn daar op geen enkele manier eerder bij betrokken geweest. Zij hebben naar eer en geweten, en conform de gangbare richtlijnen voor evaluatieonderzoek, het onderzoek uitgevoerd en het evaluatierapport opgesteld.

De onderzoekers hebben zich onafhankelijk en onpartijdig opgesteld, hebben het onderzoek betrouwbaar, controleerbaar en zorgvuldig uitgevoerd, en zijn volledig aanspreekbaar op de verantwoordelijkheid die het uitvoeren van evaluatieonderzoek met zich brengt. De onderzoekers kennen hun verplichtingen met betrekking tot de verwerking en de geheimhouding van de gegevens en informatie die aan hen zijn toevertrouwd. Het onderzoek heeft plaatsgevonden tussen 24 maart en 31 april 2025. De gegevensverzameling is afgesloten op 17 april 2025.

De onderzoekers verklaren dat er op geen enkele manier sprake is van belangenverstrengeling bij de uitvoering van het onderzoek en het opstellen van het evaluatierapport.

Voor de volledigheid melden zij in dit licht twee situaties waarin EMMA met de voorbereiding van het Texels inwonersberaad te maken heeft gehad. Tijdens de meervoudige onderhandse aanbesteding om een externe procesbegeleider voor het eerste Texels inwonersberaad te selecteren, ten eerste, heeft gemeente Texel EMMA uitgenodigd om een offerte uit te brengen. EMMA heeft een offerte ingediend, maar de opdracht niet verworven. Om te leren van ervaringen met burgerberaden in Nederland, ten tweede, zijn het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) en de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) in 2022 een pilot burgerfora gestart. Acht gemeenten hebben anderhalf jaar samen ervaringen uitgewisseld en kennis opgebouwd. De gemeente Texel was één van de acht deelnemende gemeenten. Samen met Moventem heeft EMMA, in opdracht van BZK en VNG, deze pilot burgerfora begeleid.

5.3 Adviesrapport + officiële reactie per advies



Adviesrapport voor Gemeente Texel
Opgemaakt door het eerste Texels Inwonersberaad
maandag 20 januari 2025

Voorwoord

Hoe blijft Texel voorzien van voldoende energie; op de korte (tot 2028), op de middellange (tot 2035) en op de langere termijn (na 2035)?

Texel staat aan de vooravond van een transformatie. De urgente noodzaak om onze energiebehoefte te verduurzamen is niet langer een verre toekomst, maar een directe uitdaging van vandaag. De energiecrisis, klimaatverandering en de druk op onze energie-netwerken dwingen ons om snel, en doordacht te handelen. Tegelijkertijd biedt deze situatie een unieke kans om als gemeenschap gezamenlijk verantwoordelijkheid te nemen en een voorbeeld te worden voor andere regio's.

Dit adviesrapport, opgesteld door het inwonersberaad, biedt een visie op het zorgen voor voldoende energie op Texel. Zon, wind en water – onze natuurlijke energiebronnen – bieden ons alles wat nodig is om deze transitie mogelijk te maken. Het benutten van deze bronnen is niet alleen logisch, maar essentieel met behoud van de kernwaarden: rust, ruimte, natuur, cultuur en het eilandkarakter. We willen doorgaan met zonnepanelen op daken en ruimte geven aan kleine windmolens op gebouwen, waarmee we onafhankelijkheid van netbeheerders vergroten. Grote windmolens en grote zonneweides vinden we niet passen in het eilandkarakter en onze kernwaarden. Tegelijkertijd wordt aangeraden te investeren in innovaties zoals waterstofopslag en waterenergie-opwek, die op de lange termijn kunnen bijdragen aan onze energievoorziening.

Maar technische innovaties alleen zijn niet genoeg. Zoals een onderzoeker van de Universiteit Utrecht treffend stelde: *"De energietransitie vraagt niet alleen om technische innovaties, maar vooral om sociale innovatie. Het succes ervan ligt in de betrokkenheid van mensen en de keuzes die zij vandaag maken voor de wereld van morgen."* Dit rapport roept daarom alle Texelaars op om samen te werken en gezamenlijk verantwoordelijkheid te nemen.

Texel heeft alles in huis om deze stap te zetten. Door draagvlak te creëren en concrete, betaalbare oplossingen te realiseren – met een nadruk op "Voor en Door Texel" – kunnen we een duurzaam, toekomstbestendig eiland bouwen waar iedereen zich thuis voelt.

Wij danken iedereen die dit proces heeft mogelijk gemaakt. Laten we samen deze visie omzetten in actie en zorgen dat Texel niet alleen op papier, maar in de praktijk een voorbeeld wordt van vooruitstrevend energiebeleid.

Texels Inwonersberaad

Inhoudsopgave

Voorwoord 1
Samenvatting 5
Inleiding 5
Wat is netcongestie met betrekking tot Texel 6
Cluster indeling 8
Overzicht adviezen 9
Cluster besparen 11
1. Energie besparen 11
1.1. Wat je niet verbruikt, hoef je niet op te wekken 11
Cluster Opwek, Opslag en Distributie 12
2. Windenergie 12
2.1 Geen grote windmolens (boven 50 meter tiphoogte) 12
2.2 Vrijwel onzichtbare windturbines 12
2.3 Windwokkel of mini windmolen 13
2.4 Windmolen kleiner dan 15 meter 13
2.5 Wind voor buurtschappen 14
2.6 Grotere windmolens (tot 50 meter tiphoogte) 15
3. Zonne-energie 16
3.1 Zon op bestaande (overheid)infrastructuur 16
3.2 Zon op en om huizen en bedrijven 16
3.3 Zonnepanelen bezitten en beheren vanuit een collectief 17
3.4 Grote zonneweide 17
4. Energie uit water 18
4.1 Blue Energy 18
4.2 Getijdenenergie 18
4.3 Golfenergie 19
5. Aardwarmte 20
5.1 Aardwarmte 20
6. Lokaal opwekken en opslaan 21
6.1 Lokaal en gezamenlijk opwekken, verbruiken en opslaan van energie 21
6.2 TESO zelf energievoorziening oplossen 22
7. Energieopslag 23
7.1 Thuisbatterijen (o.a. Lithium) 23
7.2 Buurtbatterijen (o.a. Lithium of Zout) 23
7.3 Eilandbatterijen (o.a. Lithium of Zout) 24
7.4 Waterstofopslag 24
7.5 Thermische opslag 25

Cluster Beheer 26
8. Organisatie en regelgeving 26
8.1 Regelgeving en praktische uitvoerbaarheid door de gemeente 26
8.2 Energie-ambassadeur 26
9. Algemeen 28
9.1 Texelse Ambitie: Zelfvoorzienend in de Basisbehoefte 28
9.2. Pas op de plaats 29
Oorspronkelijke versie van de adviezen 30
1. Energie besparen 30
2. Windenergie 36
3. Zonne-energie 40
4. Energie uit water 41
5. Aardwarmte 44
6. Lokaal opwekken en opslaan 45
7. Energieopslag 46
8. Organisatie en regelgeving 49
9. Algemeen 52
Bijlagen 54
Afkortingen/ definities 54

Samenvatting

Inleiding

Het Texels Inwonersberaad heeft zich in zes bijeenkomsten gebogen over de vraag van de gemeente Texel ‘Hoe Texel blijft voorzien van voldoende energie, op de korte en de lange termijn?’
Na een publiekscampagne voor de zomervakantie gaven zich 225 mensen op waaruit 80 deelnemers werden geloot, aangevuld met vier jongeren als een representatieve groep voor de Texelse samenleving.
De eerste bijeenkomst was op zaterdag 5 oktober, de laatste op zaterdag 14 december 2024. In zes bijeenkomsten (drie zaterdagen, drie donderdagavonden) bogen de deelnemers zich over de vraag en stelden adviezen op met mogelijke oplossingen.
In de eerste twee bijeenkomsten werd gesproken met een breed samengestelde groep experts zodat deelnemers zich in de materie konden verdiepen. De derde bijeenkomst werd gebruikt om te verkennen wat de meningen en ideeën van deelnemers waren, waar men het over eens was en waar het schuurde. Door de gekozen werkvormen werden deelnemers ook uitgedaagd om op hun eigen meningen te reflecteren.
In de laatste drie bijeenkomsten werkte het beraad in groepen aan het opstellen van adviezen en hielp men elkaar om de adviezen nog beter en scherper te maken.
Uiteindelijk werd een set van 30 (deel-)adviezen ter stemming aangeboden.

Een enthousiaste schrijfgroep van zeven deelnemers heeft de verantwoordelijkheid genomen om met begeleiding van TeamBurgerberaad dit rapport zo op te stellen dat het voor iedereen een begrijpelijk en samenhangend geheel is geworden. De grondslag van dit rapport vormen de oorspronkelijke adviezen waar de schrijfgroep een volwaardig rapport mee samengesteld heeft.

De opdracht van de gemeenteraad was om adviezen aan te nemen ‘met een ruime meerderheid’ en daarbij heeft men geen percentage genoemd. Bij de stemronde is de drempel van 70% gehanteerd, maar dit is niet uit een harde eis voortgekomen. Wij adviseren de gemeente om alle adviezen die met meer dan 60% uit de stemming zijn gekomen ook op waarde te schatten en mee te nemen in de opvolging waar dat een zichtbare meerwaarde oplevert.

In de adviezen die zijn aangenomen is een aantal rode draden zichtbaar die de individuele adviezen met elkaar verbinden.

- Het inwonersberaad kiest voor duurzame energiebronnen;
- Het inwonersberaad staat voor de kernwaarden van Texel en wil met haar adviezen onze kernwaarden behouden en bewaken;
- De adviezen vallen in een aantal clusters onder te brengen die een nadrukkelijke onderlinge samenhang hebben. Zo is het bijvoorbeeld niet wenselijk om eenzijdig in te zetten op opwek van energie, omdat hiermee de netcongestie nog versterkt wordt. Besparen, opwekken, opslaan, distribueren en beheren van energie moeten in samenhang worden aangepakt;
- Om de hierboven genoemde samenhang te bewaken én daadkracht op het eiland te tonen is het wenselijk dat de gemeente een integraal energieprogramma start waarin de adviezen een zichtbare plek krijgen.

Wat is netcongestie met betrekking tot Texel

Netcongestie treedt op wanneer het elektriciteitsnetwerk onvoldoende capaciteit heeft om alle vraag en aanbod van stroom te verwerken. Dit betekent dat zowel de levering van elektriciteit aan gebruikers als de teruglevering van duurzaam opgewekte energie, zoals van zonnepanelen en windmolens, beperkt wordt. Voor Texel is dit probleem bijzonder urgent vanwege de unieke ligging en de toename in energiegebruik, onder andere door verduurzaming en toerisme. Plus we zijn afhankelijk van Noord-Holland, waar de vraag naar elektriciteit ook groot is (zie rapport Tennet).

Urgentie van netcongestie op Texel

- Toename energiegebruik: Het energieverbruik op Texel stijgt door elektrificatie van woningen, voertuigen en bedrijven. Toerisme versterkt deze pieken, vooral in het hoogseizoen.
- Beperkte infrastructuur: De huidige "WadKabel" is de levensader van Texel, maar deze heeft beperkte capaciteit. Liander waarschuwt dat de kabel binnen vijf jaar ontoereikend zal zijn voor de groeiende vraag.
- Verlies van duurzame energie: Regelmatig wordt duurzame energieopwekking stopgezet omdat deze niet kan worden teruggeleverd aan het net. Dit leidt tot verspilling en vertraagt de energietransitie.
- Geen snelle oplossing: Het uitbreiden van de kabelcapaciteit (zoals een extra WadKabel) is een langdurig traject en kan pas op zijn vroegst rond 2035 gerealiseerd worden.

Gevolgen voor Texel

1. Energietransitie wordt belemmerd: Zonder voldoende netcapaciteit wordt verduurzaming vertraagd. Initiatieven zoals het plaatsen van zonnepanelen of het invoeren van elektrische warmtepompen worden hierdoor beperkt.
2. Economische impact: Bedrijven op Texel ervaren wachttijden voor nieuwe aansluitingen, wat investeringen in groei en verduurzaming belemmert, tenzij het *achter de meter* gedaan kan worden.
3. Toerisme en lokale economie: Energiebesparingen kunnen negatieve effecten hebben op Texels imago als duurzame bestemming, wat mogelijk toeristische inkomsten beïnvloedt.

Aanbevolen oplossingen

- Slim energiegebruik: Investeren in slimme technologieën zoals batterijsystemen voor thuis, buurten en op eiland niveau om energie lokaal op te slaan en pieken op te vangen.
- Lokaal opwekken en opslaan: Het vergroten van de capaciteit voor energieopslag, zoals buurt- en eiland batterijen, kan netbelasting verminderen en flexibiliteit verhogen.
- Energie achter de meter: Texelaars stimuleren om zoveel mogelijk energie op te wekken en te gebruiken zonder deze terug te leveren aan het net.
- Innovatie en pilots: Experimenteren met nieuwe vormen van energieopslag, zoals waterstof en thermische buffers, om voor langere termijn de druk op het net te verlichten.

- Druk uitvoeren op Liander: door Gemeente Texel, samen met Texelse bedrijven en Lokale Energie initiatieven (bijv. TexelEnergie) moet intensiever om prioriteit te krijgen bij netwerkuitbreidingen.

Actie nodig! De urgentie van net congestie vraagt om een breed gedragen aanpak. De gemeente, lokale energiecoöperaties, en de inwoners moeten gezamenlijk verantwoordelijkheid nemen. Dit vraagt om proactieve communicatie, het opstellen van een meerjarenplan en directe investeringen in lokale oplossingen. Zonder actie zal Texel te maken krijgen met een energiegebrek dat de duurzame ambities en economische ontwikkeling van het eiland ernstig kunnen belemmeren.

In veel adviezen komt het onderwerp netcongestie aan de orde. Maar losse adviezen kunnen de netcongestie juist vergroten als zij niet in samenhang met andere adviezen worden aangepakt. Ook dit vraagt dus om een samenhangende aanpak van het energievraagstuk op Texel.

Cluster indeling

Om de onderwerpen overzichtelijk en doelgericht aan te pakken, zijn onze adviezen onderverdeeld in drie hoofdcategorieën, oftewel **clusters**. Deze clusters vormen een raamwerk voor een gestructureerde benadering van de uitdagingen en kansen binnen ons werkgebied.

1. Besparen

Het cluster *Besparen* richt zich op het reduceren van energieverbruik en het optimaliseren van bestaande middelen. Hierbinnen worden adviezen gegeven die bijdragen aan het verlagen van energieverspilling, verbeteren van isolatie en stimuleren van gedragsveranderingen. Het doel is een duurzaam gebruik van energie en grondstoffen, met directe voordelen voor milieu en kosten.

Voor dit onderdeel verwijzen we naar:

- Advies 1. Energie besparen

2. Opwek, Opslag en Distributie

In dit cluster ligt de focus op het creëren van een efficiënte en toekomstbestendige energie-infrastructuur. Onderwerpen zoals het opwekken van hernieuwbare energie (bijvoorbeeld via zon en wind), innovatieve opslagmogelijkheden (zoals batterijen en waterstof) en slimme distributiesystemen worden hier behandeld. Het doel is een lokaal en veerkrachtig energiesysteem dat onafhankelijk en duurzaam opereert.

Voor dit onderdeel verwijzen we naar:

- Advies 2. Windenergie
- Advies 3. Zonne-energie
- Advies 4. Energie uit water
- Advies 5. Aardwarmte
- Advies 6. Lokaal opwekken en opslaan
- Advies 7. Energieopslag

3. Beheer

Het cluster *Beheer* betreft de huidige energievraag, het onderhoud, de controle en de organisatie rondom energiebesparing en opwekking. Dit omvat het opstellen van heldere richtlijnen, beheer van energievoorzieningen en samenwerking tussen betrokken partijen. Het doel is een duurzaam beheer dat niet alleen effectief is, maar ook draagvlak creëert binnen de gemeenschap.

Voor dit onderdeel verwijzen we naar:

- Advies 8. Organisatie en regelgeving
- Advies 9. Algemeen

Door onze adviezen te structureren binnen deze clusters, kunnen complexe vraagstukken overzichtelijk en effectief aangepakt worden. Elk cluster bouwt voort op de gezamenlijke ambitie om een duurzame, toekomstbestendige en rechtvaardige samenleving te realiseren.

Overzicht adviezen

Elk advies wordt in dit adviesrapport afzonderlijk besproken, inclusief de context, onderbouwing en praktische stappen voor implementatie. Deze structuur helpt om snel inzicht te krijgen in de kernpunten en bevordert een gerichte aanpak bij het opvolgen van de adviezen. Bij ieder advies is aangegeven welk percentage van de stemmen positief was. De oorspronkelijke versie van de adviezen is waarop de stemming heeft plaatsgevonden.

Cluster Besparen

1. Energie besparen

1.1 Wat je niet verbruikt, hoef je niet op te wekken	score: 81%

Cluster Opwek, Opslag en Distributie

2. Windenergie

2.1 Geen grote windmolens	score: 70%
2.2 Vrijwel onzichtbare windturbines	score: 82%
2.3 Windwokkel of mini windmolen	score: 78%
2.4 Windmolen kleiner dan 15 meter	score: 69%
2.5 Wind voor buurtschappen	score: 59%
2.6 Grotere windmolens (tot 50 meter tiphoogte)	score: 29%

3. Zonne-energie

3.1 Zon op bestaande (overheid)infrastructuur	score: 90%
3.2 Zon op en om huizen en bedrijven	score: 90%
3.3 Zonnepanelen bezitten en beheren vanuit collectief	score: 84%
3.4 Grote zonneweide	score: 41%

4. Energie uit water

4.1 Blue Energy	score: 74%
4.2 Getijdenenergie	score: 65%
4.3 Golfenergie	score: 63%

5. Aardwarmte

5.1 Advies aardwarmte	score: 74%

6. Lokaal opwekken en opslaan

6.1 Lokaal en gezamenlijk opwekken, verbruiken en opslaan van energie	score: 75%
6.2 TESO zelf energievoorziening oplossen	score: 71%

7. Energieopslag

7.1 Thuisbatterijen (o.a. Lithium)	score: 78%
7.2 Buurtbatterijen (o.a. Lithium of Zout)	score: 79%
7.3 Eilandbatterijen (o.a. Lithium of Zout)	score: 72%
7.4 Waterstofopslag	score: 59%
7.5 Thermische opslag	score: 66%

Cluster Beheer

8. Organisatie en regelgeving

8.1 Regelgeving en praktische uitvoerbaarheid door de gemeente	score: 79%
8.2 Energie-ambassadeur	score: 88%
8.3 Lessen uit het verleden	score: 81%

9. Algemeen

9.1 Texelse ambitie: zelfvoorzienend in de basisbehoefte	
Huishoudens exclusief bedrijven	score: 53%
Huishoudens inclusief primaire bedrijven	score: 63%
Huishoudens inclusief alle niet-toerisme gerelateerde bedrijven	score: 68%
9.2 Pas op de plaats	score: 24%

Cluster besparen

1. Energie besparen

1.1. Wat je niet verbruikt, hoef je niet op te wekken

Stemmen voor: 81%

Wat is het advies?
Ontwikkel besparingsprogramma's gericht op huishoudens, bedrijven en vakantiewoningen. Focus op isolatie, energiezuinige apparatuur en slimme thermostaten.

Wat is er nodig?

- Oprichting lokaal energie-expertteam voor advies en ondersteuning.
- Gratis energiescans en collectieve inkoop van materialen.
- Bewustwordingscampagnes en subsidiemogelijkheden.

Wat levert het op en wanneer?

- **Korte termijn (2025-2030)**: Energiebesparing van 61%.
- **Middellange termijn (2030-2040)**: Verlaging netbelasting en kostenbesparing.

Wat kost het?
Kosten onbekend; investeringen renderen zichzelf terug.

Cluster Opwek, Opslag en Distributie

2. Windenergie

2.1 Geen grote windmolens (boven 50 meter tiphoogte)

Stemmen voor: 70%

Wat is het advies?
Het plaatsen van grote windmolens is niet in lijn met Texelse kernwaarden, 70% van het inwonersberaad wil ze niet, en daarom niet verder uitgezocht.

2.2 Vrijwel onzichtbare windturbines

Stemmen voor: 82%

Wat is het advies?
Stimuleer het gebruik van vrijwel onzichtbare windturbines, zoals de Ridge Blade of Aeromine, die in combinatie met zonnepanelen voldoende energie kunnen leveren voor een huishouden.

Wat is er nodig?

- Afschaffen van vergunningen voor particulieren en bedrijven.
- Invoeren van subsidies of rentevrije leningen via de gemeente.

Wat levert het op en wanneer?

- **Vanaf 2025**: Energieopwekking per installatie voldoende voor een huishouden.

Wat kost het?

- Ridge Blade: €5.000 – €10.000
- Thuisbatterij: Vanaf €10.000

Wat moet er nog uitgezocht worden?

- Leverbaarheid van turbines en batterijen.
- Geluidsnormen en potentiële overlast.
- Schade aan gevels of schoorstenen bij bevestiging.

2.3 Windwokkel of mini windmolen

Stemmen voor: 78%

Wat is het advies?
Stimuleer het gebruik van kleine windmolens zoals windwokkels of mini windturbines, geschikt voor energieopwekking achter de meter.

Wat is er nodig?

- Vergunningen voor particulieren en bedrijven moeten worden afgeschaft.
- Subsidies of rentevrije leningen vanuit de gemeente.

Wat levert het op en wanneer?

- **Vanaf 2025**: Energieopwekking per installatie voldoende voor een huishouden.

Wat kost het?

- Windwokkel: €2.500 – €5.000
- Mini windmolen: €3.000 – €4.000
- Thuisbatterij: Vanaf €10.000

Wat moet er nog uitgezocht worden?

- Leverbaarheid van apparatuur.
- Geluidsimpact en verzekerbaarheid.

2.4 Windmolen kleiner dan 15 meter

Stemmen voor: 69%

Wat is het advies?
Plaatsen van kleine windmolens (<15m) bij boerderijen om voldoende energie voor eigen gebruik op te wekken.

Wat is er nodig?

- Vergunningen voor particulieren en bedrijven moeten worden afgeschaft.
- Subsidies of rentevrije leningen vanuit de gemeente.

Wat levert het op en wanneer?

- **Vanaf 2025**: Genoeg energie voor een boerenbedrijf.

Wat kost het?

- Kleine windmolen: €75.000
- Batterij: €20.000

Wat moet er nog uitgezocht worden?

- Vergunningsvereisten voor batterijen.
- Geluidsoverlast en slagschaduw.
- Impact op vogels en mogelijke schade.

2.5 Wind voor buurtschappen

Stemmen voor: 59%

Wat is het advies?

Sta buurtschappen en vakantieparken toe om gezamenlijk energie op te wekken en op te slaan met een mix van wind- en zonne-energie. Hierbij wordt gebruikgemaakt van buurtbatterijen om lokaal opgewekte energie te verdelen.

Wat is er nodig?

- Vergunningen voor windturbines en buurtbatterijen moeten worden aangepast of versneld.
- Gemeentelijke ondersteuning voor de aanleg van kabels naar huizen en vakantieparken.
- Subsidies en/of rentevrije leningen voor betrokken buurtschappen en collectieven.

Wat levert het op en wanneer?

- **Vanaf 2030**: De hoeveelheid opgewekte energie is afhankelijk van de grootte van de installatie en het aantal deelnemende huishoudens.

Wat kost het?

Kosten zijn afhankelijk van de schaal van de installatie en het aantal aangesloten huishoudens.

Wat moet er nog uitgezocht worden?

- Vereisten voor vergunningen en verzekerbaarheid van buurtbatterijen.
- Locaties waar buurtbatterijen geplaatst kunnen worden.
- Technische en financiële haalbaarheid van het kabelnetwerk.
- Mogelijkheid voor buurtschappen om energieproducenten te worden.

2.6 Grotere windmolens (tot 50 meter tiphoogte)

Stemmen voor: 29%

Wat is het advies?

Plaats enkele grotere windmolens (tot 50 meter tiphoogte) op strategische locaties zoals de polder bij het NIOZ, waar horizonvervuiling minimaal is.

Wat is er nodig?

- Vergunningen voor plaatsing van windmolens moeten worden verkregen via de gemeente.
- Realisatie van kabel- en netaansluitingen door Liander.
- Onderzoek naar mogelijkheden voor een coöperatieve aanpak om lokale participatie te stimuleren.
- Subsidies en/of rentevrije leningen voor financiering.

Wat levert het op en wanneer?

- **Vanaf 2030**: Elke molen kan circa 5.000 MWh per jaar opwekken, genoeg om een groot aantal huishoudens te voorzien van stroom.

Wat kost het?

- Eén windmolen kost ongeveer €1.250.000.

Wat moet er nog uitgezocht worden?

- Geluidsnormen en mogelijke overlast voor omwonenden.
- Effecten van slagschaduw en impact op vogels.
- Tijdslijn en mogelijkheden voor netaansluiting door Liander.
- Mogelijkheden en effecten van plaatsing in zee, zoals impact op onderwaterleven.

3. Zonne-energie

3.1 Zon op bestaande (overheid)infrastructuur

Stemmen voor: 90%

Wat is het advies?
Stimuleer zonne-energie op gemeentelijke infrastructuur zoals fietspaden en carports.

Wat is er nodig?

- Beleid gericht op minimalisatie van landschapsverstoring.
- Projecten uitvoeren in samenwerking met lokale partijen.

Wat levert het op en wanneer?

- **Tot 2028**: Verhoogde zonne-energieproductie zonder landschapsverstoring.

Wat kost het?
Kosten afhankelijk van schaal en locatie specifieke eisen.

3.2 Zon op en om huizen en bedrijven

Stemmen voor: 90%

Wat is het advies?
Zet een strategie op om zonnepanelen op daken, muren en andere oppervlakken van huizen en bedrijven te stimuleren.

Wat is er nodig?

- Financiële ondersteuning voor lagere inkomens.
- Bewustwordingscampagnes en beleidsaanpassingen.

Wat levert het op en wanneer?

- **Tot 2028**: Significant verhoogde zonne-energieproductie achter de meter.

Wat kost het?
Afhankelijk van subsidies en investeringen per locatie.

3.3 Zonnepanelen bezitten en beheren vanuit een collectief

Stemmen voor: 84%

Wat is het advies?
Onderzoek collectief bezit en beheer van zonnepanelen via een coöperatie zoals TexelEnergie of de gemeente.

Wat is er nodig?

- Samenwerking met bestaande coöperaties en lokale initiatieven.
- Regelgeving aanpassen voor collectieve oplossingen.

Wat levert het op en wanneer?

- **Vanaf 2028**: Brede toegang tot zonne-energie, inclusief voor huishoudens zonder eigen dak.

Wat kost het?
Afhankelijk van schaal en organisatievorm; verdere specificatie nodig.

3.4 Grote zonneweide

Stemmen voor: 41%

Wat is het advies?
Realiseer een zonneweide van 50-100 hectare in de polder Eierland, gecombineerd met zoetwateropslag.

Wat is er nodig?

- Samenwerking met landeigenaren en landbouwsector.
- Nieuwe coöperatie oprichten voor beheer en opbrengstenverdeling.

Wat levert het op en wanneer?

- **Na 2028**: Voorziening van 50-75% van de energieopwekking op Texel.

Wat kost het?
Afhankelijk van schaal en technologie; verdere analyses nodig.

Wat moet er nog uitgezocht worden?

- Combinatie met innovaties en landschapsimpact.

4. Energie uit water

4.1 Blue Energy

Stemmen voor: 74%

Wat is het advies?
Plaats Blue Energy-installaties bij gemalen op Texel om energie op te wekken uit het verschil in zout- en zoetwater.

Wat is er nodig?

- Commitment van gemeente, Rijkswaterstaat en waterschap.
- Locaties identificeren en vergunningen verkrijgen.

Wat levert het op en wanneer?

- **Tussen nu en 2030**: Energievoorziening voor 600-700 huishoudens per unit.

Wat kost het?
€10-15 cent per kWh, afhankelijk van schaal.

Wat moet er nog uitgezocht worden?

- Rendabiliteit op basis van waterhoeveelheid.
- Subsidie- en financieringsmogelijkheden.

4.2 Getijdenenergie

Stemmen voor: 65%

Wat is het advies?
Stimuleer de opwek van duurzame energie via getijdenenergie, bijvoorbeeld met vliegers (TidalKite) die door waterstroming elektriciteit genereren.

Wat is er nodig?

- Commitment van gemeente, provincies, Rijkswaterstaat en Waddenfonds.
- Vergunningsprocedures en vooronderzoeken uitvoeren.

Wat levert het op en wanneer?

- **Tussen nu en 2030**: Verwachte bijdrage van 18,5 GWh per jaar met een park van 10 apparaten.

Wat kost het?
Kostprijs per kWh medio 2030: €0,25. Investeringen afhankelijk van schaal en subsidies.

Wat moet er nog uitgezocht worden?

- Ecologische impact en kabelbeheer in Natura 2000-gebieden.
- Ruimtelijke vergunningsprocessen en investeringskosten.

4.3 Golfenergie

Stemmen voor: 63%

Wat is het advies?

Ontwikkel golfenergieopwekking aan de noordwestzijde van Texel in de Noordzee.

Wat is er nodig?

- Commitment van relevante partijen zoals InvestNL en Waddenfonds.
- Regulatiewijzigingen en vergunningsprocedures.

Wat levert het op en wanneer?

- **Tussen nu en 2030**: Potentieel tot 20-40% van Texelse elektriciteitsbehoefte opwekken.

Wat kost het?

Kostprijs per kWh medio 2030: €0,32. Investeringskosten afhankelijk van subsidies en opschaling.

Wat moet er nog uitgezocht worden?

- Ecologische impact en kabelbeheer.
- Opschalingsmogelijkheden en technische standaarden.

5. Aardwarmte

5.1 Aardwarmte

Stemmen voor: 74%

Wat is het advies?
Ontwikkel aardwarmtewinning bij Texel voor constante en CO_2-vrije elektriciteitsopwekking.

Wat is er nodig?

- Geologisch onderzoek en vergunningen.
- Fondsenwerving en gemeentelijke goedkeuring.

Wat levert het op en wanneer?

- **Vanaf 2030**: 15-20% van de energiebehoefte per unit, met restwarmte voor andere toepassingen.

Wat kost het?
€23 miljoen per unit, met een kWh-prijs van ongeveer €0,27.

Wat moet er nog uitgezocht worden?

- Impact en verdere geologische gegevens.

6. Lokaal opwekken en opslaan

6.1 Lokaal en gezamenlijk opwekken, verbruiken en opslaan van energie

Stemmen voor: 75%

Wat is het advies?
Introduceer energyhubs waar organisaties en particulieren gezamenlijk energie opwekken, verbruiken en opslaan.

Wat is er nodig?

- Aanpassing wet- en regelgeving.
- Ondersteuning van de gemeente en samenwerking met Liander en TexelEnergie.
- Implementatie van energymanagementsystemen.

Wat levert het op en wanneer?

- **Vanaf 2026**: Efficiënt gebruik van duurzame energie en verminderen netcongestie.

Wat kost het?
Extra financiële inspanning vereist; exacte kosten afhankelijk van businesscase.

Wat moet er nog uitgezocht worden?

- Businesscase en technische haalbaarheid.
- Politieke bereidheid en samenwerking.

6.2 TESO zelf energievoorziening oplossen

Stemmen voor: 71%

Wat is het advies?

Stimuleer TESO om door middel van innovatie zelfvoorzienend te worden in hun energiebehoefte, bijvoorbeeld door gebruik te maken van zonne-energie en opslagoplossingen. Dit vermindert de energievraag van TESO op het eiland en draagt bij aan een duurzame energievoorziening.

Wat is er nodig?

- Stimulans vanuit de gemeente om TESO te betrekken bij duurzaamheidsinitiatieven.
- Onderzoek naar geschikte technologieën zoals zonnepanelen, windenergie, en batterijopslag.
- Samenwerking met TexelEnergie en andere relevante partijen voor technische ondersteuning en financieringsmogelijkheden.

Wat levert het op en wanneer?

- **Vanaf 2025**: Vermindering van de energievraag van TESO op Texel en een voorbeeldfunctie voor andere bedrijven op het eiland.

Wat kost het?

Kosten zijn afhankelijk van de gekozen technologieën en schaal van de energieoplossingen. Exacte bedragen moeten worden bepaald op basis van een haalbaarheidsstudie.

Wat moet er nog uitgezocht worden?

- Welke technologieën het meest geschikt zijn voor TESO.
- Financiële haalbaarheid en mogelijke subsidies.
- Operationele integratie van de oplossingen met het bestaande systeem van TESO.

7. Energieopslag

7.1 Thuisbatterijen (o.a. Lithium)

Stemmen voor: 78%

Wat is het advies?
Stimuleer de installatie van lithium-thuisbatterijen voor huishoudens en grootverbruikers.

Wat is er nodig?

- Subsidieprogramma en slimme meters om batterijen optimaal te sturen.
- Stimuleren van grootverbruikers om batterijen te implementeren.

Wat levert het op en wanneer?

- **Vanaf 2025**: Directe ontlasting van de WadKabel en kostenbesparing.

Wat kost het?
€3.000 – €20.000 per batterij, afhankelijk van grootte en specificaties.

7.2 Buurtbatterijen (o.a. Lithium of Zout)

Stemmen voor: 79%

Wat is het advies?
Installeer buurtbatterijen op wijkniveau om lokaal opgewekte energie, zoals zonne- en windenergie, op te slaan en efficiënt te verdelen onder bewoners en bedrijven in de buurt.

Wat is er nodig?

- Identificatie van geschikte locaties en wijkinitiatieven.
- Onderzoek naar de haalbaarheid van zoutwaterbatterijen als duurzaam alternatief voor lithium.
- Regelgeving en beleidsaanpassingen om buurtbatterijen mogelijk te maken.
- Subsidies en cofinanciering om initiatieven te stimuleren.

Wat levert het op en wanneer?

- **Vanaf 2026**: Efficiënter gebruik van lokaal opgewekte energie, ondersteuning bij peakshaving en minder belasting van het net.

Wat kost het?

- Buurtbatterij: €50.000 – €200.000, afhankelijk van grootte en capaciteit.

Wat moet er nog uitgezocht worden?

- Draagvlak en bereidheid onder buurtbewoners om deel te nemen.
- Geschikte locaties en verzekerbaarheid van buurtbatterijen.
- Regels en standaarden voor geluidsimpact en veiligheid.
- Verdeling van voordelen en kosten binnen de gemeenschap.

7.3 Eilandbatterijen (o.a. Lithium of Zout)
Stemmen voor: 72%

Wat is het advies?
Installeer grootschalige batterijopslag op Texel om energieoverschotten op te vangen en peakshaving te realiseren.

Wat is er nodig?

- Samenwerking met TexelEnergie en Liander voor netintegratie.
- Financiering via subsidies en coöperatieve modellen.

Wat levert het op en wanneer?

- **Vanaf 2027**: Optimalisatie van WadKabel en netstabiliteit.

Wat kost het?
€1.000.000 – €2.000.000 per installatie.

7.4 Waterstofopslag
Stemmen voor: 59%

Wat is het advies?
Gebruik overtollige zonne-, wind- en getijdenenergie om waterstof te produceren en op te slaan. Waterstof kan worden ingezet voor transport, verwarming en elektriciteitsopwekking.

Wat is er nodig?

- Bouw van een waterstofproductiefaciliteit in samenwerking met TexelEnergie.
- Integratie van waterstof in transport en verwarming.
- Innovatieve samenwerking voor infrastructuurontwikkeling.

Wat levert het op en wanneer?

- **Vanaf 2030**: Langdurige energieopslag en veelzijdige toepassingen.

Wat kost het?
Kosten afhankelijk van schaal en technologie; verdere analyse nodig.

Wat moet er nog uitgezocht worden?

- Haalbaarheid en kosteneffectiviteit.
- Technologische obstakels en subsidiemogelijkheden.

7.5 Thermische opslag

Stemmen voor: 66%

Wat is het advies?
Gebruik thermische buffers om warmte-energie op te slaan, gericht op huishoudens en bedrijven met hoge warmtebehoeften.

Wat is er nodig?

- Ondersteuning voor innovatieprojecten met thermische buffers.
- Onderzoek naar koppelingen met biovergisting en lokale warmtebronnen.

Wat levert het op en wanneer?

- **Vanaf 2030**: Balans tussen duurzame opwek en warmtevraag in de winter.

Wat kost het?
Afhankelijk van systeem en schaalgrootte; verdere specificatie nodig.

Wat moet er nog uitgezocht worden?

- Technologische haalbaarheid en subsidiekansen.
- Optimalisatie voor langdurige warmteopslag.

Cluster Beheer

8. Organisatie en regelgeving

8.1 Regelgeving en praktische uitvoerbaarheid door de gemeente

Stemmen voor: 79%

Wat is het advies?
Creëer ruimte in het omgevingsplan om verduurzaming en innovatieve energieoplossingen mogelijk te maken via een binnenplanse vrijstelling.

Wat is er nodig?

- Inhuur van een stedenbouwkundig adviesbureau.
- Regelmatige herziening van het omgevingsplan (€20.000-30.000 per jaar).

Wat levert het op en wanneer?

- **Korte termijn (2-5 jaar)**: Meer ruimte voor duurzame initiatieven en snellere implementatie.

Wat kost het?
Inhuurkosten van stedenbouwkundige expertise.

8.2 Energie-ambassadeur

Stemmen voor: 88%

Wat is het advies?
Stel een energie-ambassadeur of -commissie aan die verantwoordelijk is voor communicatie, beleidsontwikkeling, vergunning advies en betrokkenheid bij duurzame initiatieven.

Wat is er nodig?

- Aanstellen van een team van 3-5 medewerkers in schaal 10-11.

Wat levert het op en wanneer?

- **Binnen 2-3 jaar**: Betere samenwerking, duidelijkheid en versnelling van duurzame initiatieven.

Wat kost het?
Loonkosten voor het team en operationele middelen.

8.3 Lessen uit het verleden

Stemmen voor: 81%

Wat is het advies?
Leer van eerdere rapporten en verbeter beleidsvoering door realistische doelen te stellen en systematische planning in te voeren.

Wat is er nodig?

- Implementatie van een planningscyclus (Plan/Do/Check/Act).
- Aanstelling van een energiecommissaris voor continuïteit en samenhang.
- Maak een strategie of ontwerpplannen, die 6 jaar of langer meegaan. Die looptijd in combinatie met een Energie Commissaris moet ervoor zorgen dat plannen een uitvoeringshorizon krijgen die niet meer afhankelijk zijn van een steeds wisselend college.

Wat levert het op en wanneer?

- **Direct en doorlopend**: Betere betrokkenheid en planmatige aanpak van energievraagstukken.

Wat kost het?
Kosten voor versterking van ambtelijke capaciteit en advies.

9. Algemeen

9.1 Texelse Ambitie: Zelfvoorzienend in de Basisbehoefte

Wat is het advies?
Het vaststellen van een duidelijke ambitie om zelf te voorzien in de basisbehoefte van elektriciteit, gericht op huishoudens en verschillende soorten bedrijven.

Drie opties voor zelfvoorzienendheid:

1. Huishoudens exclusief bedrijven.

   Stemmen voor: 53%

2. Huishoudens inclusief primaire bedrijven (zoals supermarkten en zorginstellingen).

   Stemmen voor: 63%

3. Huishoudens inclusief alle niet-toerisme-gerelateerde bedrijven, met uitzondering van toeristische bedrijven die voor hun eigen voorziening zorgen.

   Stemmen voor: 68%

Benodigde stappen:

1. **Draagvlak creëren**: Peiling en bewustwording onder bewoners en toeristen.
2. **Gemeentelijke ondersteuning**: Communicatie en faciliteren van samenwerking.
3. **Data verzamelen**: Inzicht in energievraag en lokale opwekking.
4. **Strategieontwikkeling**: Actieplan en beleidsversoepelingen.

Wat levert het op en wanneer?

- **Korte termijn (2025-2030)**: Duidelijk plan en eerste stappen richting zelfvoorziening.
- **Middellange termijn (2030-2040)**: Lagere afhankelijkheid van externe energieleveranciers en volledige implementatie.

Wat kost het?
Kosten afhankelijk van keuzes in opwekking, opslag, en distributie.

Wat moet er nog uitgezocht worden?

- Definitie van basisbehoefte en energiebehoefte per seizoen.
- Bijdragen van lokale opwekking en opslag.
- Obstakels bij uitvoering van de ambitie.

9.2. Pas op de plaats

Stemmen voor: 24%

Wat is het advies?

Beperk nieuwe aansluitingen en duurzaamheidsinitiatieven tijdelijk om de druk op het elektriciteitsnet te verminderen totdat er een nieuwe WadKabel ligt.

Wat is er nodig?

- Beleidsmaatregelen die energietransitie temporiseren.
- Actieve communicatie en bewustwordingscampagnes.

Wat levert het op en wanneer?

- **Tot 2035**: Stabilisatie van het bestaande netwerk en gerichte voorbereiding op toekomstige uitbreiding.

Wat kost het?

Minimale kosten; focus ligt op beleidsvoering.

Oorspronkelijke versie van de adviezen

Hieronder staan de adviezen zoals deze zijn gemaakt en ter stemming aangeboden door de deelnemers van het Texels Inwonersberaad op de laatste dag van het beraad, 14 december 2024.

Een stem kan op 6 keuzes ingevuld worden

Positief:
1 = Dit is helemaal wat ik graag wil
2 = Dit is wat ik graag wil
3 = Dit wil ik wel met een paar bedenkingen

Negatief:
4 = Ik heb bedenkingen
5 = Ik denk niet dat ik dit wil
6 = Dit wil ik helemaal niet

Er wordt gekeken naar het percentage positieve stemmen. Adviezen met een ruime meerderheid (70%) worden aangenomen.

Onder de 70% worden de adviezen niet aangenomen, maar wel vermeld in het eindrapport.

1. Energie besparen

1.1 “Wat je niet gebruikt, hoef je niet op te wekken” (uitgebreide versie)

De verkorte versie waarop gestemd is op 14-12-2024 staat onderaan dit advies)
Stemmen voor 81%

Ons advies is: maak besparingsprogramma’s die toegespitst zijn op huishoudens, vakantiewoningen en bedrijven. Denk hierbij aan isolatie(maatregelen), energiezuinige apparatuur, slimme thermostaten, batterijen, Smart Grid, delen van overshot energie met een ander e.d. om energiebesparing te stimuleren.
Hiermee zouden alle (vakantie)woningen energielabel A (streven van de Gemeente Texel) en alle bedrijven minimaal energielabel C (landelijke eis) halen vóór 2028. Sinds 1 juli 2023 is er een landelijke Energiebesparingsplicht (Bal +Bbl) voor locaties met een relevante milieubelastende activiteit én met een jaarlijks energiegebruik van meer dan 50.000 kWh of 25.000 m^3 aardgas (equivalent). Tevens moet er ingezet worden om zelf energie op te wekken en op te slaan achter de meter.
Dit zorgt er op de korte termijn voor dat het energiegebruik verminderd wordt en op de langere termijn een steentje wordt bijgedragen aan het streven van de Gemeente Texel om ‘all electric’ te worden. Hierbij worden minima bewust meegenomen.
Dit alles kan niet los staan van de warmtetransitie die de Gemeente Texel naast streeft.
De kernwaarden worden (behalve dat bij het plaatsen van kleine windmolens deze aandacht nodig hebben) worden in het besparen, opwekken en opslaan achter de meter, niet geschaad.
Doel: Door de totale energiebehoefte van huishoudens, vakantiewoningen en bedrijven te verminderen, zal er naast directe kostenbesparingen voor de gebruiker, een lagere belasting van het net zijn en voldoet het huidige netwerk tot 2035. Voor woningen kunnen deze maatregelen 61% aan totale energiebehoefte schelen. Te bereiken door o.a. uitvoeren van isolatiemaatregelen, installatie van slimme thermostaten en energiezuinige apparatuur. Door zelf energie “achter de meter” op te wekken en op te slaan is er minder vraag van energie van het hoofdnet.

De **belangrijkste organisatoren/verantwoordelijke** zijn de gemeente, TexelEnergie en TOP. Indien er een andere organisatie (bij) nodig is vermelden we die er apart bij.

De eerste stappen dienen *proactief* te worden gezet door de Gemeente Texel, TexelEnergie en TOP.

Kosten: Nog niet als totaal plaatje bekend, voor zover mogelijk hebben we de kosten aangegeven. Het verleden leert dat besparingen zichzelf terugverdienen en dat subsidie verlenen zich dubbel en dwars terugverdienen. Van de 1 miljoen - van de verkoop van NUON- die als subsidiemotor ingezet is voor verduurzaming op Texel, heeft uiteindelijk op Texel geresulteerd dat er voor 13 miljoen is geïnvesteerd. Dit heeft gezorgd voor o.a. kostenbesparing per bewoner op het energieverbruik; economie verhogende werking - omzet op het eiland stijgt, meer werkgelegenheid; lagere belasting van het net.

Door gerichte energie-audits, collectieve inkoop en het stimuleren van bewustwording en technologieën, zoals slimme thermostaten, kan de gemeenschap aanzienlijke energiebesparingen realiseren. Dit bevordert duurzaamheid en verlaagt de energierekening van bewoners en bedrijven en de energienet belasting.

Actiepunten voor Implementatie van "Energiebesparing, Nu en in de Toekomst"

1. Lokaal Energie-Expertteam Oprichten

Actie: Richt een **proactief LOKAAL** team van energie-experts op om bewoners en bedrijven te ondersteunen met advies over energiebesparing, subsidieaanvragen en praktische uitvoering van maatregelen. Dit team kan dienen als centraal aanspreekpunt voor *alle* energiebesparingsvragen.

Wij dringen erop aan om een proactief LOKAAL Team samen te stellen, er is voldoende “knowhow” op het eiland aanwezig en dit loket zal meer dan 10 jaar bestaan en kan direct beginnen (per 1-2-2025), dan riskeer je niet dat er mensen- en dus kennis- verdwijnen van het eiland.

Dit Lokale team gaat direct beginnen en zal zich richten op het initiëren van:

1. uitrol van Slimme Thermostaten en Energiebeheersystemen (kan al voor energiescan)
2. uitvoeren van een gratis energiescan toegespitst op huishoudens, vakantiewoningen en bedrijven;
3. bewustwordingscampagne om bewoners en bedrijven t.a.v. energiebesparing;
4. informeren over subsidies en financieringsopties voor energiebesparende maatregelen;
5. collectieve inkoop van energiebesparende materialen;
6. monitoring en evaluatie van energiebesparende maatregelen, terugkoppelen aan gemeente;
7. extra aandachtspunten voor vakantiewoningen
8. voldoende zonnepanelen, zonneboilers en kleine windmolens op geïsoleerde huizen.
9. eigen opslag voor de “piekmomenten”
10. vervangen van de “oude” gas cv-ketel.
11. de gemeente ondersteunen en “wakker” houden / gemeente adviseren over vereenvoudigen/ versoepelen van vergunningen.

Er bestaat een loket Duurzaam Bouwloket. Wat niet optimaal is, waar een beperkt aantal gratis telefoongesprekken en gratis keukentafelgesprekken zijn ingekocht door de gemeente, niet voldoende op lokaal niveau en goed voor alle huishouden is gericht, dus niet voldoet.

Door wie: Gemeente, TexelEnergie en TOP richten het lokale Energie-Expertteam op, en nodigen experts (zie wat het Energie-Expertteam moet ondersteunen) uit van ondernemers, energie-expert van het eiland. Met de nadruk op LOKAAL.
Tijdslijn: Binnen 6 maanden.
Kosten: salaris vaste medewerkers + ingehuurde medewerkers
Kernwaarden: geen invloed

Dit Lokale team gaat direct beginnen en zal zich richten op het initiëren van:

1. **Uitrol van Slimme Thermostaten en Energiebeheer-systemen (al voor de energiescan)**

Actie: Stimuleer het gebruik van slimme thermostaten en energiebeheer-systemen door subsidies en voorlichtingscampagnes. Deze systemen helpen om het energieverbruik van huishoudens (ook die van de toeristen) en bedrijven te optimaliseren door bijvoorbeeld de verwarming automatisch aan te passen op basis van gebruik en buitentemperatuur en direct een verlaging in stookkosten en energieverbruik.
Door wie: campagne + subsidieregeling (lokale inkoop) optuigen: lokale Energie-Expertteam + Gemeente Texel.
Tijdslijn: direct -12 maanden.
Kosten: Energiebeheer-systemen+ slimme thermostaten vanaf € 650.

2. Uitvoeren van een Energiescan / transmissiescan gekoppeld aan het energielabel voor Huishoudens, Vakantiewoningen en Bedrijven.

Dit is een essentiële STAP die GOED uitgevoerd moet worden en moet GRATIS zijn!

Actie: Organiseer een energie-audit programma gecombineerd met een energielabel bepaling (indien nodig) waarbij huishoudens en bedrijven (denk aan kerken en gymzalen) een gratis energie-audit kunnen aanvragen om inzicht te krijgen in hun energieverbruik en besparingsmogelijkheden (denk aan direct vervanging van oude apparaten). Vervolgens maatwerk (uitleg) per energie-audit m.b.t. isolatie, energiezuinige technologieën e.d., met als uiteindelijk streven iedereen naar energielabel A (energiearme woning) en bedrijven op een energielabel C of hoger te tillen. Als het goed is worden de nieuwbouw huizen al “afgeleverd” met een label A+++, ook voor hun zal het goed zijn om een energie-audit te ondergaan om extra besparingen op te leveren.
Monitoring (zie ook punt 7): Sla deze gegevens allemaal op in een database (o.a. hulp bij collectieve inkoop materialen).
Door wie: lokale Energie-Expertteam stuurt dit aan; uitvoering bijvoorbeeld Bureau BAEK (Etienne van Bennekom), i.s.m. dorpscommissies.
Tijdslijn: Start binnen 6 maanden; in samenwerking met de dorpscommissies.
Kosten: €1000 per woning/gebouw; van woningen in een straat die op hetzelfde moment zijn gebouwd hoef je maar 3 tot 4 woningen te meten (bijvoorbeeld 2 hoek -, 1 of 2 tussenwoningen).

3. Bewustwordingscampagne om bewoners en bedrijven voor Energiebesparing
Kosten: promotie materiaal, promotie campagne, sprekers op vergaderingen
Tijdslijn: Is al aan de gang, doorlopend de komende jaren. In samenwerking met de dorpscommissies; VVE o.a. van de vakantieparken.

4. Centraal informatiepunt maken dat informeert over en ondersteunt bij subsidies en financieringsopties voor Energiebesparende Maatregelen
Actie: Loket maken. Informeer inwoners en bedrijven over beschikbare subsidies en leningen voor energiebesparende maatregelen (denk aan 0% leningen; isolatiefonds; glas subsidies e.d.). Collectieve subsidie voor aanschaf materialen – dus subsidie onafhankelijk maken van de “aannemers”. Onderzoek nieuwe

gemeentelijke regelingen om energiebesparing toegankelijker te maken voor lagere inkomens. En denk aan de gebouwen als kerken, gymzalen van de dorpen.
Door wie: Lokale Energie-Expertteam
Tijdslijn: Binnen 6 maanden.
Kosten: leden van het Lokale Energie-Expertteam

5. Collectieve Inkoop van Energiebesparende Materialen
Actie: Organiseer een collectieve inkoopactie (bijvoorbeeld op inschrijving ala eigen huis) voor energiebesparende materialen zoals isolatie, HR++-glas, en energiezuinige apparaten om kosten te verlagen voor inwoners en bedrijven. Dit maakt energiebesparende maatregelen toegankelijker en financieel haalbaarder.
Door wie: TexelEnergie; ondernemers
Tijdslijn: Binnen 9 maanden.

6. Monitoring en Evaluatie van Energiebesparende Maatregelen
Actie: Ontwikkel een monitoringssysteem om de effecten van de geïmplementeerde energiebesparende maatregelen te meten. Verzamel data over energiebesparing, terugdringing van CO2-uitstoot, en de kostenbesparingen voor huishoudens en bedrijven.
Door wie: Lokaal Energie-Expertteam i.s.m. dorpscommissies
Tijdslijn: start binnen 6 maanden

7. Extra aandachtspunten voor vakantiewoningen
Actie: VVE's verleiden om energieverbruik te verlagen op het park.
Handhaving Gemeente dat alle vakantiewoningen een energielabel hebben (sinds 1 -1-2024 verplicht als je verhuurt). Vervolgens er via voorlichting aan werken dat deze allemaal naar label A worden opgetrokken. Parken moeten de energie zelf achter de meter regelen.
Events organiseren voor de VVE om ze uit te leggen waarom er bespaard moet worden.
Tijdslijn: heden – doorlopend.

8. Voldoende zonnepanelen en zonneboilers op geïsoleerde huizen en bedrijven, eventueel in combinatie met kleine windmolens.
Zonnepanelen gaan niet zonder windmolens. Er bestaan diverse types zonnepanelen (denk aan losse -, dakpan- en nokzonnepanelen) en diverse types windmolens (denk aan wokkels, RigdeBlade, kleine windmolens bij boerderijen). Allemaal opwek "achter" de meter!
Kosten: zie advies "windmolens".
Tijdslijn: heden – doorlopend.
Kernwaarden: kan van invloed zijn; maar het is hier de vraag wat zwaarder weegt, een niet zo'n fraai dak of een iets hogere windmolen naast een boerderij, op een huis of de kernwaarden. Vogelsterfte kan voorkomen worden door o.a. 1) 1 blad van de windmolen zwart te maken (Noors onderzoek wijst uit dat er bij de 22 in Noorwegen bestaande verschillende type vogels minder sterfte is); 2) tijdens de vogeltrek, op radar is te detecteren, de molen stilzetten tot de trek voorbij is; 3) 360° rondom camera op de molen met een vogelherkenningsprogramma en die de molen stil zet als er een, wat wij een belangrijke vogel vinden langs komt (zeearend).
Nodig: subsidie, vergunningen en windmolenbeleid aanpassen.

9. Eigen opslag voor de "piekmomenten"
Er zijn momenten dat iedereen thuis is en dat er te veel vraag aan het net is (o.a. tussen 16.00 uur en 21.00 uur). Er zijn ook momenten dat er te veel energie naar het net wordt afgeleverd (zomer). In deze gevallen zou een thuisbatterij (van rond 9 kWh eengezinswoning) een oplossing zijn. Er zijn diverse mogelijkheden om een teveel of goedkope energie op te slaan. Denk aan Lithium -(LFP), zoutwater-, aqua- (https://aquabattery.com/) en grafeen-batterij (grp-

energy.nl) (deze laatste zijn minder schadelijk en brandgevaarlijk t.o.v. lithium). Op dit moment lijkt grafeen-batterij de beste keus als huisbatterij. Maar de markt veranderd snel, dus er moet een vinger aan de pols gehouden worden.
Er kan ook een keuze gemaakt worden voor een buurt (grafeen)batterij.

Actie: Elk huis – in ieder geval nieuwbouw – een eigen huis- of collectieve batterij, of een andere manier van collectieve warmteopslag (in een grote kuil water – zie o.a. project op Vlieland), zie verder advies opslag.

Kosten: vanaf € 3300 per batterij.

Tijdslijn: heden – doorlopend.

Nodig: subsidie

10. Vervangen van de "oude" gas CV ketel.

Bij het vervangen de "oude" cv-ketel kan i.p.v. een (hybride)warmtepomp ook een Remeha CV met sterling motor in combinatie met een paar zonnepanelen gekozen worden – door deze techniek heb je minder zonnepanelen nodig om je huis te verwarmen.
Samen inkopen; Gasloos garantie.
CV ketel vervangen door warmtepomp.
CV ketel vervangen door een warmtenetwerk op wijk niveau.

Actie: Elk huis – in ieder geval de nieuwbouw – een (hybride) warmtepomp.

Tijdslijn: heden – doorlopend.

11. Gemeente

Actie: Lokaal Energie-Expertteam moet Gemeente ondersteunen en "wakker" houden!
Want: Gemeente moet op korte termijn en doorlopend:
- op het gebied van informatie m.b.t. besparen actiever zijn! Dus vanuit de gemeente de gratis energiescan aanbieden.
- meerjarenplan maken m.b.t. energietransitie en energiegebruik verminderen. Verder vooruitkijken!
Nu al nadenken wat er waar moet worden aangelegd voor de toekomst. Met vooruitziende blik nu al voorzieningen aanleggen of laten liggen. Regeren is vooruitzien!
Denk o.a. aan: het zeer goede gasleidingennetwerk - laten liggen (transport waterstof), transport mogelijkheden warmtenet, gezamenlijke buurtbatterij verbinden met huizen, een energie hub ed.. Nu meenemen bij de nu geplande werkzaamheden voorkomt later extra werkzaamheden (weer straat open) !
- beleidsplannen m.b.t. kleine windmolens maken (dit ligt bij de gemeente en niet bij de Provincie).
- vergunningen en subsidies vereenvoudigen! Zoals waar mag een buurtbatterij geplaatst worden; hoe hoog mag een windwokkel op een dak zijn, etc.

1.1 Wat je niet verbruikt, hoef je niet op te wekken (verkorte versie)

Stemmen voor 81%

Ons advies is: maak besparingsprogramma's die toegespitst zijn op huishoudens, vakantiewoningen en bedrijven. Denk hierbij aan isolatie(maatregelen), energiezuinige apparatuur, slimme thermostaten om energiebesparing te stimuleren. Hiermee zouden alle (vakantie)woningen energielabel A (streven van de Gemeente Texel) en alle bedrijven minimaal energielabel C (streven Gemeente Texel) halen vóór 2028. Dit zorgt er op de korte termijn voor dat het energiegebruik verminderd wordt en op de langere termijn een steentje wordt bijgedragen aan het streven van de Gemeente Texel om 'all electric' te worden. Hierbij worden minima bewust meegenomen.

Doel: Door de totale energiebehoefte van huishoudens, vakantiewoningen en bedrijven te verminderen, zal er naast directe kostenbesparingen voor de

gebruiker een lagere belasting van het net zijn en voldoet het huidige netwerk tot 2035. Voor woningen kunnen deze maatregelen 61% aan totale energiebehoefte schelen. Te bereiken door o.a. uitvoeren van isolatiemaatregelen, installatie van slimme thermostaten en energiezuinige apparatuur. De eerste stappen dienen *proactief* te worden gezet door de Gemeente Texel, TexelEnergie en TOP.

Kosten: Nog niet bekend, maar het verleden leert dat besparingen zichzelf terugverdienen (1 miljoen subsidie resulteerde op Texel in 13 miljoen economisch voordeel).

Actiepunten voor Implementatie

Lokaal Energie-Expertteam Oprichten
Actie: Richt een *proactief lokaal* team van energie-experts op om bewoners en bedrijven te ondersteunen met advies over energiebesparing, subsidieaanvragen en praktische uitvoering van maatregelen. Dit team kan dienen als centraal aanspreekpunt voor *alle* energiebesparingsvragen.
Dit team zal meer dan 10 jaar bestaan en direct beginnen en zal zich richten op het initiëren van:
uitvoeren van een gratis energiescan toegespitst op huishoudens, vakantiewoningen en bedrijven;
collectieve inkoop van energiebesparende materialen;
bewustwordingscampagne om bewoners en bedrijven t.a.v. energiebesparing;
informeren over subsidies en financieringsopties voor energiebesparende maatregelen**;**
monitoring en evaluatie van energiebesparende maatregelen, terugkoppelen aan gemeente;
gemeente adviseren over vereenvoudigen/versoepelen van vergunningen.
Tijdslijn: Binnen 6 maanden.

We denken hierbij aan:

- **Uitrol van Slimme Thermostaten en Energiebeheersystemen (al voor energiescan)**
  Tijdslijn: direct -12 maanden.
- **Uitvoeren van een gratis energiescan/transmissiescan voor huishoudens, vakantiewoningen en bedrijven.**
  Dit is een essentiële STAP die GOED uitgevoerd moet worden en moet GRATIS zijn!
  Tijdslijn: Start binnen 6 maanden, in samenwerking met de dorpscommissies.
- **Centraal informatiepunt maken dat informeert over en ondersteunt bij subsidies en financieringsopties voor Energiebesparende Maatregelen**
  Tijdslijn: Binnen 6 maanden.
- **Collectieve Inkoop van Energiebesparende Materialen**
  Tijdslijn: Binnen 9 maanden.
- **Monitoring en Evaluatie van Energiebesparende Maatregelen**
  Terugkoppeling naar gemeente om langdurig consequent beleid te voeren.
  Tijdslijn: start binnen 6 maanden i.s.m. dorpscommissies.
- **Extra aandachtspunten voor vakantiewoningen**
  In samenwerking met parken en VVE; moeten de energie zelf achter de meter regelen.
  Tijdslijn: heden – doorlopend.
- **Gemeente moet vergunningen vereenvoudigen!**
  Gemeente moet op het gebied van informatie m.b.t. besparen actiever zijn!
  Tijdslijn: heden – doorlopend.



2. Windenergie

2.1. Geen grote windmolens (boven 50 meter tiphoogte)

Stemmen voor 84%

Dit is niet in lijn met de Texelse kernwaarden en daarom ook niet verder uitgezocht door deze werkgroep.

2.2. Vrijwel onzichtbare windturbines

Stemmen voor 82%

Het omzetten van windenergie naar elektrische energie is eigenlijk een no-brainer op Texel; het eiland ligt op de meest windrijke plek van Nederland, de wind is vrijwel altijd aanwezig en op z'n sterkst in de winter (daarmee is het een perfecte aanvulling op zonne-energie)
de wind komt aan over zee en is daardoor op geringe hoogte al laminair, waardoor geen hoge windmolens nodig zijn, de wind is gratis,
doordat dit voorstel over energie achter de meter gaat is het niet afhankelijk van Liander en kan er snel mee begonnen worden



Er zijn een aantal hoegenaamd onzichtbare windturbines die aan de schoorsteen of nok van een gebouw geplaatst kunnen worden, zoals de Ridge blade of aeromine. De opbrengst hiervan kan in combinatie met zonnepanelen voldoende stroom opbrengen voor één huishouden. Er kan een batterij worden toegevoegd om energie gedurende een korte tijd (een paar dagen) op te slaan.

<u>Wat is er nodig om dit te realiseren?</u>
Vergunningen voor het plaatsen bij particulieren en bedrijven moeten worden afgeschaft – Gemeente Texel en wellicht Provincie Noord Holland
subsidies en/of rentevrije leningen – Gemeente Texel.

<u>Wat levert het op en wanneer?</u>
Vanaf 2025 als de gemeente en provincie vergunningen snel aanpassen of afschaffen genoeg voor één huishouden

<u>Wat kost het?</u>
Ridge Blade EUR 5.000 – EUR 10.000
Thuisbatterij vanaf ongeveer EUR 10.000

<u>Wat moet er nog uitgezocht worden?</u>
Hoeveel en wanneer zijn blades etc. en thuis batterijen te leveren?
Kun je een batterij in huis plaatsen en is dat nog te verzekeren?
Wat is de maximale toegestane hoeveelheid geluid?
Hoeveel last heb je van het geluid?
Dirk Schraag noemde ook nog: de schade aan gevels of schoorstenen die kan ontstaan door kleine windmolens rechtstreeks aan een gebouw te bevestigen (al was er in dat verhaal over de ervaringen van de buurman wel sprake van een combinatie van een Chinese windmolen en een portie zelf geknutsel...).

Deze manieren van wind energie omzetten in elektrische energie kunnen bij wijze van spreken *morgen* al toegepast worden, mits regelgeving en

vergunningen hiervoor aangepast worden. Zie het voorbeeld van de stad Alkmaar die dit soorten windturbines heeft toegestaan.

2.3. Windwokkel of mini windmolen

Stemmen voor 78%



Het omzetten van windenergie naar elektrische energie is eigenlijk een no-brainer op Texel;

het eiland ligt op de meest windrijke plek van Nederland, de wind is vrijwel altijd aanwezig en op z'n sterkst in de winter (daarmee is het een perfecte aanvulling op zonne-energie) de wind komt aan over zee en is daardoor op geringe hoogte al laminair, waardoor geen hoge windmolens nodig zijn,
de wind is gratis, doordat dit voorstel over energie achter de meter gaat is het niet afhankelijk van Liander en kan er snel mee begonnen worden

De zogenaamde windwokkel of mini windmolen of één van de vele alternatieve windturbines zoals bijv. de blade; een dusdanig kleine windturbine dat deze niet opvalt in het landschap.

Op de schets weergegeven als zeer kleine windmolen van maximaal 3m hoog.

Wat is er nodig om dit te realiseren?
vergunningen voor het plaatsen bij particulieren en bedrijven moeten worden afgeschaft – Gemeente Texel en wellicht Provincie Noord Holland
subsidies en/of rentevrije leningen – Gemeente Texel.

Wat levert het op en wanneer?
Vanaf 2025 als de gemeente en provincie vergunningen snel aanpassen of afschaffen
per installatie is genoeg voor één huishouden

Wat kost het?
Windwokkel EUR 2500-5000
Mini windmolen EUR 3000-4000
Thuisbatterij EUR 10.000

Wat moet er nog uitgezocht worden?
Hoeveel en wanneer zijn blades etc. en thuis batterijen te leveren?
Kun je een batterij in huis plaatsen en is dat nog te verzekeren?
Wat is de maximale toegestane hoeveelheid geluid?
Hoeveel last heb je van het geluid?

Deze manieren van windenergie omzetten in elektrische energie kunnen bij wijze van spreken *morgen* al toegepast worden, mits regelgeving en vergunningen hiervoor aangepast worden. Zie het voorbeeld van de stad Alkmaar die dit soorten windturbines heeft toegestaan.

2.4. Windmolen kleiner dan 15m

Stemmen voor 69%

Met name voor boerderijen is een kleine (<15m zoals de voormalig E.A.Z. windmolen) een prima optie om voldoende energie op te wekken voor eigen gebruik. Omdat deze windmolens niet hoger zijn dan de boerderij waarnaast deze is opgesteld, vallen ze nauwelijks op in het landschap.

Wat is er nodig om dit te realiseren?
vergunningen voor het plaatsen bij particulieren en bedrijven moeten worden afgeschaft – Gemeente Texel en wellicht Provincie Noord Holland
subsidies en/of rentevrije leningen – Gemeente Texel.

Wat levert het op en wanneer?
Vanaf 2025 als de gemeente en provincie vergunningen snel aanpassen of afschaffen genoeg voor één boeren bedrijf.

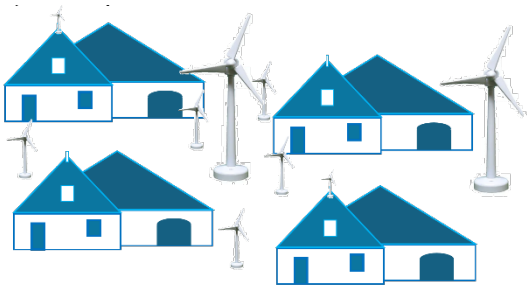
Wat kost het?
Windmolen EUR 75.000
Batterij EUR 20.000

Wat moet er nog uitgezocht worden?
Is voor een thuis batterij een vergunning nodig?
Hoeveel en wanneer zijn blades etc. en thuis batterijen te leveren?
Wat is de maximale toegestane hoeveelheid geluid?
Hoeveel last heb je van het geluid?
Hoeveel last heb je van de slag schaduw?
Hoeveel vogels hebben nu daadwerkelijk last van de windmolen?

Deze manieren van wind energie omzetten in elektrische energie kunnen bij wijze van spreken *morgen* al toegepast worden, mits regelgeving en vergunningen hiervoor aangepast worden. Zie het voorbeeld van de stad Alkmaar die dit soorten windturbines heeft toegestaan.

2.5 Wind voor buurtschappen

Stemmen voor 59%



Naast individuele opstellingen van windturbines moet ook toegestaan worden dat buurtschappen en/of vakantieparken gezamenlijk stroom opwekken met een energie mix van wind en zon naar analogie van de postcoderoos voor zonnepanelen. Dit voorstel betreft ook een buurtbatterij voor opslag van de energie. In dit voorstel wordt uitgegaan van energie achter de meter, in een buurtschap en/of vakantiepark wordt dus ieder huis aangesloten op de buurt batterij. Bij een buurtschap is aansluiting uiteraard vrijwillig.

Wat is er nodig om dit te realiseren?
vergunningen voor het plaatsen– Gemeente Texel en wellicht Provincie Noord Holland
vergunningen voor het plaatsen van een buurt batterij – Gemeente Texel
vergunningen nodig om kabels naar huizen te leggen – Gemeente Texel
subsidies en/of rentevrije leningen – Gemeente Texel

Wat levert het op en wanneer?
van af 2030 als de gemeente en provincie vergunningen snel aanpassen of afschaffen
per installatie is het afhankelijk van de grootte van de installatie en het aan huishoudens dat mee doet.

Wat kost het?
De kosten zijn afhankelijk van de grootte van de installatie

Wat moet er nog uitgezocht worden?
Welke vergunningen zijn voor een buurtbatterij nodig?
Hoeveel en wanneer zijn blades etc. en buurtbatterijen te leveren?
Waar kun je buurtbatterijen plaatsen en is dat te verzekeren?
Wat is de maximale toegestane hoeveelheid geluid?
Hoeveel last heb je van het geluid?
Hoeveel last heb je van de slag schaduw?
Mag een buurtschap energie producent worden?
Mag het collectief kabels aanleggen van buurtbatterij naar woonhuizen of van een vakantiepark batterij naar vakantiehuizen?
De prijs van deze oplossing

2.6 Grotere windmolens (tot 50 meter tiphoogte)

Stemmen voor 29%



Er zouden op het eiland een paar plekken kunnen worden geselecteerd waar een aantal grotere (maar niet hoger dan 50 meter (tiphoogte), zoals die in Oudeschild) windmolens geplaatst worden. Vooral in de polder van het NIOZ (zoals uit het advies van de vogelbescherming blijkt) zullen ons inziens zulke windmolens nauwelijks tot horizonvervuiling leiden.

Wat is er nodig om dit te realiseren?
vergunningen voor het plaatsen van de windmolens– Gemeente Texel
kabel plus aansluiting op het net - Liander
subsidies en/of rentevrije leningen – Gemeente Texel
is een coöperatie mogelijk?

Wat levert het op en wanneer?
na 2030
per molen circa 5000 MWh per jaar

Wat kost het?
1 molen kost EUR 1.250.000

Wat moet er nog uitgezocht worden?
Wat is de maximale toegestane hoeveelheid geluid?
Hoeveel last heb je van het geluid?
Hoeveel last heb je van de slag schaduw?
Aan wie lever je de stroom?
Wanneer kan Liander windmolens aansluiten?
Hoeveel vogels hebben nu daadwerkelijk last van de windmolen?
Indien de molens in zee worden geplaatst: wat is er bekend over het effect van de windmolen op onderwaterleven?

3. Zonne-energie

3.1 Zon op bestaande (overheid)infrastructuur
Stemmen voor 90%

Ons advies is om **in te zetten op zonne-energie op zoveel mogelijk manieren bij bestaande infrastructuur en gebouwen**. Dat gaat om de infrastructuur van de gemeenten (+ andere overheden) zoals fietspaden en carports in de centra van de dorpen. Zoveel mogelijk achter de meter tot 2028.
Eén randvoorwaarde is hierbij belangrijk:
De oplossingen zijn met inachtneming van de kernwaarden en verstoren het landschap niet of minimaal.

3.2 Zon op en om huizen en bedrijven
Stemmen voor 90%

Ons advies is om naast zonne-energie bij gemeentelijke infrastructuur een strategie op te zetten voor zoveel mogelijk zonnepanelen op daken, muren en andere innovatieve manieren rondom de huizen en bedrijven op Texel.
Enkele richtlijnen:
Mensen die minder te besteden hebben worden (financieel) ondersteund.
Tot 2028 worden bedrijven en inwoners (incl. recreatieparken) gestimuleerd om nieuwbouw en 'upgrades' (laadpalen etc.) **achter de meter** op te lossen, dit om de net congestie te verminderen.
Ook wordt iedereen (woningen + bedrijven etc.) gestimuleerd om (zonne)oplossingen **'achter de meter'** te zoeken. Iedereen kan daarbij financiële ondersteuning krijgen, waarbij financiële ondersteuning bij lagere inkomens hoger is dan bij de hogere inkomens.

3.3 Zonnepanelen bezitten en beheren vanuit collectief
Stemmen voor 84%

Ons advies is om parallel aan de opmaak van een strategie voor zonne-energie bij woningen, bedrijven en infrastructuur onderzoeken of **collectief bezit en beheer van zonnepanelen vanuit een coöperatie als TexelEnergie of de Gemeente zelf mogelijk is**. Daarmee zou voorkomen moeten worden dat iedereen 'zelf iets bedenkt en oplost' en het collectief mist om iedereen van voldoende energie te voorzien (bijv. bij mensen die geen panelen op het dak kunnen plaatsen). Dit collectief overstijgt de bestaande coöperaties en/of lokale initiatieven zoals Postcoderoos.

3.4 Grote zonneweide
Stemmen voor 41%

Ons advies is om op het **landbouwareaal** van Texel (bijv. in polder Eierland boven het vliegveld) **een grote zonneweide te realiseren** tussen de 50 en 100 hectare die, in ieder geval in combinatie met een opslag, Texel kan voorzien van 50% tot 75% van de opwek op het eiland. (100 hectare kan binnen 'een vierkant' boven het vliegveld tussen Post- en Hoofdweg). Door deze tegelijkertijd ook als zoetwater opslag te gebruiken voor de landbouw in de omgeving is in het landschap alleen een dijk van +/- 2,5 meter zichtbaar en kan Texel in één klap zoet water en een energietekort oplossen!
Randvoorwaarden:
Oplevering pas na 2028 als het net-congestie probleem is opgelost!

De landbouw moet financieel goed gecompenseerd worden (en bereid zijn!). De eigenaar van het land mag voor een groot aandeel meeprofiteren!
Deze zonneweide is onderdeel van een aparte, nieuw gestichte coöperatie, waarvan opbrengsten ten goede komen aan Texelaars (of in een energiefonds worden gestoken).
Als er nieuwe innovatieve manieren van energie opwek gerealiseerd worden dan kan de zonne-plas relatief eenvoudig weer inkrimpen en teruggegeven worden aan landbouwareaal.

4. Energie uit water

4.1 Advies Blue Energy

Stemmen voor 74%

Ons advies is om net als op de Afsluitdijk al gebeurt, ook bij enkele gemalen een Blue Energy-installatie neer te zetten. Bij een membraan komen zoet en zout water samen. En uit het verschil in zoutgehalte wordt energie opgewekt. Op Texel stroomt per jaar 44 miljoen kuub water weg. Dat is zonde!

Wat is er nodig om dit te realiseren?
Commitment van de gemeente, Rijkswaterstaat en waterschap
Het voorbeeld draait reeds. Het vergunningentraject moet doorlopen worden, maar is bekend.
Naast installatie in een gemaal vraagt het een unit ter grootte van een voetbalveld om de vrijkomende energie om te zetten in elektriciteit.

Wat levert het op en wanneer?
Tussen nu/2030 en erna
Een Blue Energy installatie werkt 80% van de tijd. Alleen bij harde wind niet.
De installatie op de Afsluitdijk werkt 132.000 KW op.
Een unit in 1 gemaal zou in theorie genoeg stroom kunnen opwekken voor 600 a 700 gezinnen. De oppervlakte van een unit beslaat 1 voetbalveld
Exacte cijfers qua oplevering zijn nog niet bekend.

Wat kost het?
De fabrikant van de installatie op de Afsluitdijk verwacht ene kostprijs van tussen de 10 en 15 cent per kWh

Wat moet er nog uitgezocht worden?
Subsidiemogelijkheden?
Is het, op basis van de hoeveelheid water, op Texel rendabel?

4.2. Advies Getijdenenergie

Stemmen voor 65%

Ons advies is om voor de opwek van duurzame energie, onder meer in te zetten op getijdenenergie. Het heeft een flinke potentie aan stroom opwek en is nauwelijks zichtbaar boven water. Waarmee het past binnen onze kernwaarden.
Het berust op een vlieger die door stromend water heen en weer vliegert. Een set vleugels in de vlieger zorgen voor een trekkende kracht aan de kabel van de vlieger waarmee elektriciteit opgewekt kan worden. De totale lengte van het apparaat is ongeveer 100 meter. Het apparatuur zou bij een diepte groter dan 15 meter geïnstalleerd kunnen worden. Omdat de vlieger op de heen-en terugweg op een andere hoogte vliegert is de totale hoogte van de waterkolom waar hij doorheen gaat ongeveer 20 meter.

Wat is er nodig om dit te realiseren?
Commitment van de gemeente, provincies, Rijk, Rijkswaterstaat, Waddenfonds.
Bij grote projecten duurt een geheel traject vanaf het indienen van een complete vergunningsaanvraag ongeveer een half jaar, mits de aanvrager gedegen vooronderzoek heeft gedaan. Een dergelijk voortraject kan enkele jaren duren.
Getijdenenergie vlieger is geschikt voor lage stroomsnelheden en ondiepe wateren tussen Den Helder en Texel(mars diep) / tussen Texel en Vlieland(Engelschmangat).

Wat levert het op en wanneer? Tussen nu en 2030/ na 2030
Het voordeel aan getijdenenergie is dat het, ten opzichte van andere vormen van duurzame energie opwerk, altijd aanwezig is. In de winter wel met een hogere opwekpiek dan in de zomer.
De verwachting is dat Texel in 2030 ongeveer 81 GWh aan elektriciteit nodig heeft. Een deel van deze elektriciteit, ongeveer 16 GWh (20%), zal opgewekt worden door zonnestroom op Texel. Het maximale potentieel uit de Waddenzee is 40MW.Dit kan een aanzienlijke bijdrage leveren aan onze elektriciteitsopwekking.
Voor getijdenenergie is het Marsdiep een interessante locatie, omdat het hier tot 40m diep is en de stroming sterk is.
Een getijdenpark van 10 apparaten met een vermogen van 5 MW kan 18,5 GWh per jaar aan elektriciteit opwekken. Bij een park met meerdere apparaten liggen de apparaten in een rij en 125 meter uit elkaar. Een volgende rij apparaten kan op 500m afstand liggen.
Directe invoeding van elektriciteit via elektriciteitskabels naar Texel. Via een Power Take -off Unit wordt de geproduceerde elektriciteit getransformeerd naar 10 KV, waarmee het direct in te voeden is op het middenspanningsnet. Batterijopslag kan toegepast worden om grotere projecten in te passen

Wat kost het?
De kosten zijn niet exact te bepalen, vooral omdat getijdenenergie nog in ontwikkeling is. De kostprijs van getijdenenergie medio 2030 is ongeveer 25 eurocent per kWh. Er is financiële ondersteuning nodig van o.a. het Waddenfonds voor opschaling.

Wat moet er nog uitgezocht worden?
Veel is al uitgezocht. Zie ook het rapport van TNO uit 2024; “ Het potentieel van energie uit water in en rondom het Waddengebied”. Waar de gemeente Texel 1 van de opdrachtgevers van is geweest. Nader onderzoek dient er nog wel gedaan te worden naar:
de impact van getijdenenergie op de ecologie. Eerdere onderzoeken hebben geen negatieve effecten aangetoond.
de kabels die op de zeebodem liggen en in of nabij Natura 2000 gebieden liggen.
De daadwerkelijke investeringskosten voor Texel/Waddenfonds/provincie/Rijk
Het ruimtelijke vergunningsproces (welke instantie moet wat leveren)

4.3 Advies Golfenergie

Stemmen voor 63%

Ons advies is om, voor de opwek van duurzame energie, onder meer in te zetten op golfenergie aan de noordwestzijde van Texel in de Noordzee. Het heeft een grote potentie aan stroom opwek en is nauwelijks zichtbaar boven water. Waarmee het past binnen onze kernwaarden.

Wat is er nodig om dit te realiseren?
Commitment van de gemeente, provincies, Rijk, Rijkswaterstaat, Waddenfonds en mogelijk InvestNL
Bij grote projecten duurt een geheel traject vanaf het indienen van een complete vergunningsaanvraag ongeveer een half jaar, mits de aanvrager gedegen vooronderzoek heeft gedaan.
Er zijn daarom regeltechnische en juridische wijzigingen nodig die de netbeheerders meer ruimte geven om andere factoren mee te nemen in de afwegingen voor de volgorde waarin projecten aangesloten worden om meer ruimte te bieden aan Energie uit Waterprojecten. En er zijn standaarden nodig voor de toetsing om de vergunningverlening te versnellen.

Wat levert het op en wanneer? Tussen nu en 2030 en na 2030
Het voordeel aan golfenergie is dat het, ten opzichte van andere vormen van duurzame energie opwerk, altijd aanwezig is. In de winter wel met een hogere opwekpiek dan in de zomer.
De verwachting is dat Texel in 2030 ongeveer 81 GWh aan elektriciteit nodig heeft. Een deel van deze elektriciteit, ongeveer 16 GWh (20%), zal opgewekt worden door zonnestroom op Texel. Er is voldoende potentieel aan golfenergie en voldoende ruimte op de Noordzee voor elke gewenste hoeveelheid. Dus ook voor de opwek van de overige 65 GWh (80%)
De ruimte die golfenergie installaties nodig hebben is beperkt. Voor de opwek van 15 GWh (ongeveer 20% van het totaal gebruik aan elektriciteit op Texel, 4000 huishoudens) uit golfenergie is 10 hectare nodig op de Noordzee. Hier liggen dan 50 golfenergieapparaten van 100 kW. 1 apparaat is ongeveer 10 bij 10 meter.
De verwachting is dat, met deze inzet en snelheid, er in 2026 alleen enkele (kleinschalige) pilotprojecten zijn gerealiseerd. Het concept opwek golfenergie kan daarna snel groeien. Afhankelijk van het tempo van opschaling van de technieken, het tempo van de vergunningverlening en de beschikbare netcapaciteit kan, rond 2030, 20 tot 40% van het elektriciteitsverbruik van Texel zelf opgewekt worden met golfenergie. Een verhoging van dit percentage na 2030 is, naar wens, mogelijk.

Wat kost het?
De kostprijs van golfenergie medio 2030 is ongeveer 32 eurocent per kWh. Er is financiële ondersteuning nodig van o.a. het Waddenfonds voor opschaling. Hoe meer er geïnvesteerd wordt in onderzoek, hoe minder eurocent per kWh uiteindelijk.

Wat moet er nog uitgezocht worden?
Veel is al uitgezocht. Zie ook het rapport van TNO uit 2024; “ Het potentieel van energie uit water in en rondom het Waddengebied”. Waar de gemeente Texel 1 van de opdrachtgevers van is geweest. Nader onderzoek dient er nog wel gedaan te worden naar:
de impact van golfenergie op de ecologie. Eerdere onderzoeken hebben geen negatieve effecten aangetoond. Er is zelfs een verwachting dat de golfenergie installaties een positieve impact kunnen hebben op de natuur/ecologie.
de kabels die op de zeebodem liggen en in of nabij Natura 2000 gebieden liggen.
De daadwerkelijke investeringskosten voor Texel/Waddenfonds/provincie/Rijk
Het ruimtelijke vergunningsproces (welke instantie moet wat leveren).

5. Aardwarmte

5.1 advies aardwarmte

Stemmen voor 74%

Omschrijving van het advies

Op Texel is in 1964 tijdens een boring nabij de Hoofdweg (noord- oosten van Texel) een waterreservoir met een temperatuur van 93 °C op ca 2800 mtr aangetoond. Bestudering van de gegevens laat zien dat de temperatuur bij nader onderzoek boven de 100 °C zal liggen. Verdere gegevens tonen aan dat het gaat om een groot, goed doorstroombaar reservoir. In de scheepvaart gebruikte technieken zetten warmte uit water vanaf 90 °C om in elektriciteit. Vanuit deze gedachte adviseren wij Texel om aanwezige aardwarmte winning te ontwikkelen en deze warmte om te zetten in elektriciteit voor gebruik op het Texelse elektriciteitsnet.

Wat is er nodig om dit te realiseren?

Goedkeuring door de gemeente Texel, en een investering in verder geologisch onderzoek.
Voorlichting aan de Texelse gemeenschap en andere belanghebbenden.
Fondsen, denk aan diverse subsidies en financieringen.
Gemeentelijke en Provinciale vergunningen.
Technische uitvoering:
Mede gezien de wens van de regering om vergelijkbare projecten in publieke handen te houden adviseren wij uitvoering in hoofdzakelijk plaatselijke, publieke handen te houden, bijvoorbeeld door oprichting van een coöperatie welke een projectgroep aanstuurt.

Wat levert het op en wanneer?

Uitvoering levert 15-20 % van de Texelse elektrische energiebehoefte per gerealiseerde unit op, welke continu, onafhankelijk van weersomstandigheden, winbaar is.
De methodiek is op schaalbaar naar meerdere units. Uitvoering voldoet aan de Texelse kernwaarden, en ondersteunt de zelfvoorzienendheid van Texel ten aanzien van energie.
Restwarmte uit het elektrificatie proces is inzetbaar voor plaatselijke verwarming, zoetwater productie, tuinbouw, of warmteafhankelijke productieprocessen.
Het opwekken van de elektriciteit is volledig CO2-vrij en bewerkstelligt klimaat- en energieneutraliteit.
Na het afronden van het vergunningstraject is de doorlooptijd van het project ongeveer anderhalf jaar,
2030 is dus uiterst haalbaar.
Een unit zoals voorgesteld kent een technische levensduur van ca 30 jaar (minimaal)

Wat kost het?

We hebben in 2017 al een sommatie van kosten gemaakt, denk aan 23 miljoen euro per unit.
Hierbij is inflatie sindsdien meegenomen, er is niet gekeken naar incidentele prijsverhogingen voor de diverse onderdelen.
Het project zou regionaal een voortrekkersrol vervullen, en zal hoog subsidiabel zijn.
Wellicht zijn de bespaarde kosten van een niet aangelegde tweede WadKabel in te zetten.
Uitgaande van een subsidie niveau van 50 % en een rente van 6 % op het te financieren deel komen wij uit op een kWh prijs van 0.27 €, gezien de huidige ontwikkelingen op de energiemarkt aan de onderzijde van de kWh prijzen.
De winning is bij deze 0.27 € budgetneutraal.
In de kWh prijs is volledige vervanging van de unit na 20 jaar mee gecalculeerd.

Wat moet er nog uitgezocht worden?

Voor het advies zijn de nodige datasets ingezien/onderzocht.

6. Lokaal opwekken en opslaan

6.1 Lokaal en gezamenlijk opwekken, verbruiken en opslaan van energie

Stemmen voor 75%

Werkend van/tot : 2026 – geen einddatum

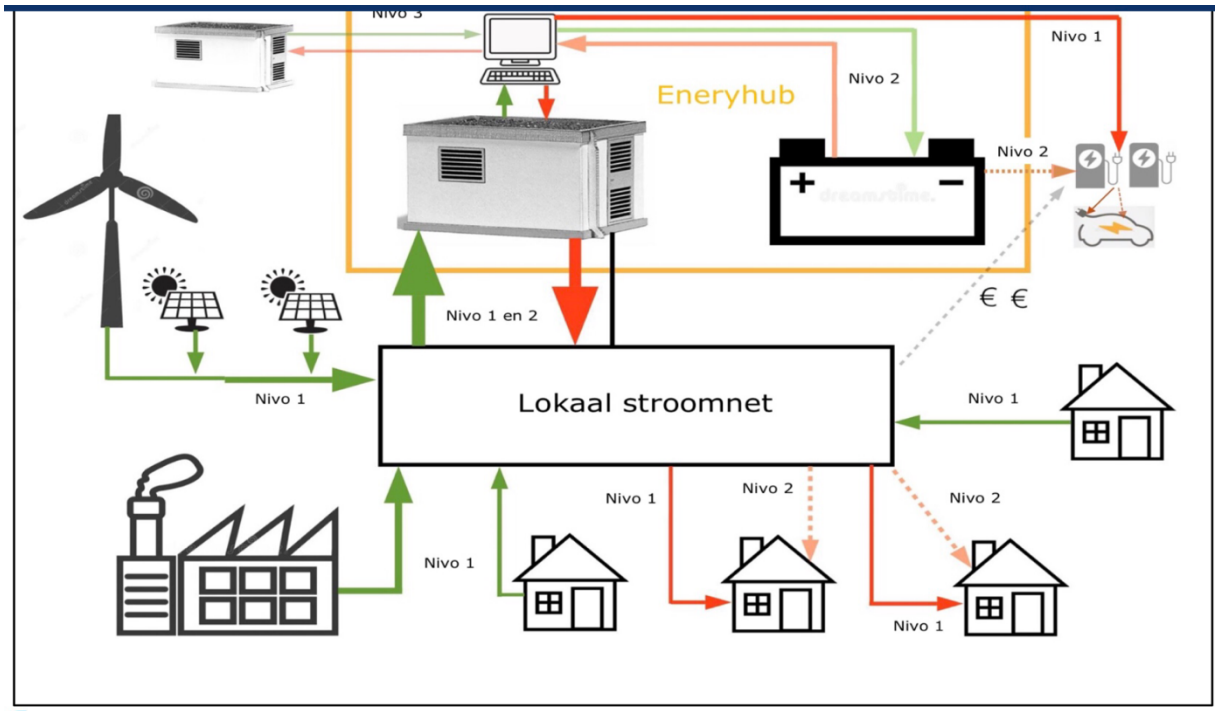
Wat is het idee?
Via een Energy hub lokaal en gezamenlijk opwekken, verbruiken en opslaan van energie via een eigen stroomnet. Opwek d.m.v. eigen pv-panelen en windenergie, t.b.v. eigen en gezamenlijk verbruik.
Een cluster/collectief van organisaties/particulieren die gezamenlijk aan energiebeheer doen. Bv een bedrijventerrein, nieuwbouwproject. Bv een collectief van Sporthal, Skool, OSG, Gemeentehuis, Zwembad, sportterrein.

Wat is er nodig om dit te realiseren?
- Wet en regelgeving aanpassen;
- Ondersteuning vanuit gemeente Texel.
- Inzicht krijgen in opwek en verbruik van energie van de deelnemers;
- Centrale coördinatie en beheer (bv via een energie coöperatie – TexelEnergie)
- Energy Management Systeem (software voor energiebeheer en onderlinge financiële verwerking);
- Samenwerking met Liander;
- Samenwerking met TexelEnergie;
- Financiën om de businesscase sluitend te maken, onderzoek naar subsidies.

Wat levert het op en wanneer?
- Opvangen van piekmomenten in energieverbruik (flatten the curve);
- Efficiënter gebruik van de beschikbare capaciteit van het net;
- Mogelijkheid tot meer en zwaardere aansluitingen;
- Optimaal benutten van duurzaam opgewekte energie;
- Voorkomen van het uitschakelen van pv-panelen;
- Verminderen van netcongestie, technisch afdwingen dat de netcongestie niet wordt vergroot
- Besparing op terugleverkosten, geen aanschaf en kosten voor thuisbatterij
- I.v.m. verminderde afhankelijkheid wordt de weerbaarheid m.b.t. geopolitieke spanningen vergroot
- Omdat gebruik wordt gemaakt van bestaande technieken en apparatuur kan dit op korte termijn gerealiseerd worden, vanaf 2026.

Wat kost het?
- Volgens experts is het lastig een sluitende businesscase te maken. Het concept vraagt waarschijnlijk extra financiële inspanning t.o.v. de businesscase.

Wat moet er nog uitgezocht worden?
- Verdieping in de businesscase
- Politieke bereidheid en voortrekkersrol gemeente door deelname aan concept
- Beheersbare proeftuin/voorbeelden



Tekening Energyhub:

6.2 TESO zelf energievoorziening oplossen

Stemmen voor 71%

Ons advies is om **TESO te stimuleren om via innovatie zoveel mogelijk zelf op te lossen wanneer ze elektrisch willen gaan varen** (bijv. met zon en opslag). Dit om het eiland te ontzien van de energievraag.

7. Energieopslag

7.1 Efficiënte Energieopslag voor een Duurzaam Texel

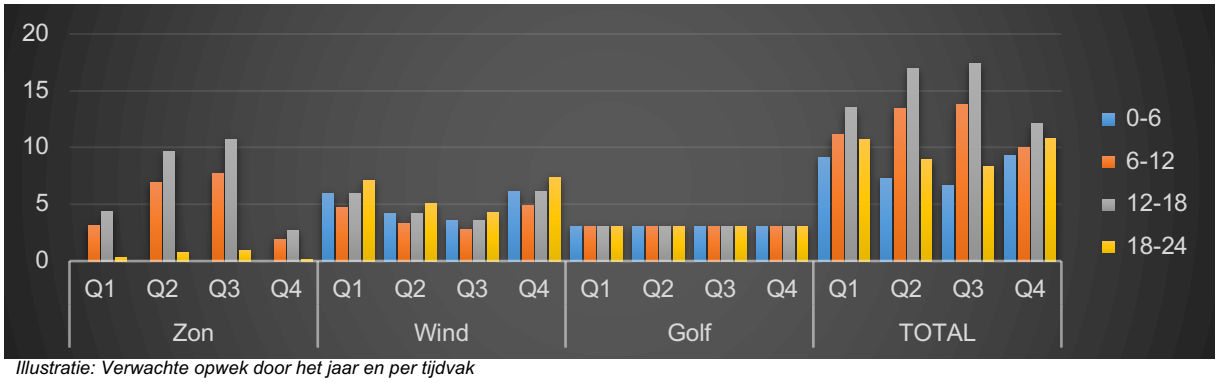
Stemmen voor 85%

Inleiding

Energieopslag vormt een cruciaal onderdeel van Texels energietransitie. Het opslaan van energie zorgt ervoor dat pieken in opwekking en dalen in verbruik beter op elkaar kunnen worden afgestemd, wat leidt tot een optimale benutting van zowel lokale opwek als de capaciteit van de WadKabel. Op de korte termijn kunnen batterijen een oplossing bieden voor peakshaving en net balancerend. Op de lange termijn kan opslag in de vorm van waterstof en thermische energie helpen om overschotten van groene stroom op te slaan voor toekomstige behoeften.

Situatieschets

Texel heeft in de opwek ambities te maken met fluctuaties in duurzame energieopwekking (zon en wind) en een variërende energievraag door toerisme en seizoensinvloeden. De WadKabel vormt momenteel een bottleneck bij pieken in energievraag, terwijl overschotten aan lokaal opgewekte energie onbenut blijven. Opslagtechnologieën kunnen deze uitdagingen aanpakken en de energietransitie versnellen, hiermee de verdere groei van opwek mogelijk maken.



Illustratie: Verwachte opwek door het jaar en per tijdvak

Doelstelling
Het implementeren van een geïntegreerd opslagbeleid dat op korte termijn zorgt voor verlaging netcongestie, flexibiliteit in het gebruik en opwek, en op lange termijn bijdraagt aan een veerkrachtig en onafhankelijk energiesysteem.

Advies: Korte Termijn (2025-2028)

7.2 Thuisbatterijen (Lithium)
Stemmen voor 78%

Beschrijving: Subsidieer en promoot de installatie van lithium-thuisbatterijen bij huishoudens en daarnaast bij grootverbruikers sturen op het installeren van opslag. Deze batterijen slaan overtollige zonne- en mogelijk windenergie op voor gebruik tijdens piekuren. Daarnaast zal het ’s nachts opladen van de batterij direct een kosten besparend effect hebben.
Voordeel: Directe ontlasting van de WadKabel op de piekmomenten en vermindering van afhankelijkheid van het net in het algemeen.

Acties:
Start een subsidieprogramma voor huishoudens.
Voorzie gebruikers van slimme meters die batterijen optimaal aansturen.
Grootgebruikers wijzen op de voordelen en ook bepaalde restricties opleggen.

Kosten:
Nog te bevestigen en zal zijn aan de hand van wens en grote, gedachten zijn tussen 3,000 en 20,000 euro

7.3 Buurtbatterijen (Lithium of Zout)
Stemmen voor 79%

Beschrijving: Installeer buurtbatterijen op wijkniveau om lokaal opgewekte energie op te slaan en te verdelen.
Voordeel: Efficiënt gebruik van zonne-energie binnen een buurt en ondersteuning bij peakshaving.
Acties:
Identificeer geschikte locaties en wijkinitiatieven.
Onderzoek de haalbaarheid van zoutwaterbatterijen als duurzaam alternatief.
Onderzoek het concept in het algemeen waarbij de voordelen goed verdeeld worden onder de gebruikers en het duidelijk is wie wel en wie niet deelneemt.
Kosten:

Nog te bevestigen en zal zijn aan de hand van wens en grote, gedachten zijn tussen 50,000 en 200,000 euro

7.4 Eilandbatterijen (Lithium of Zout)
Stemmen voor 72%

Beschrijving: Een grootschalige batterijopslag op Texel om energieoverschotten op te vangen. De vorm van containers en vlakbij de stations op het eiland, hoofd en tussen stations.
Voordeel: Peakshaving op eilandniveau en optimalisatie van de WadKabel.
Acties:
Werk samen met TexelEnergie en Liander voor netintegratie.
Verken financieringsopties via subsidies en coöperatieve modellen.
Kosten:
Nog te bevestigen en zal zijn aan de hand van wens en grote, gedachten zijn tussen 1,000,000 en 2,000,000 euro
Terugverdientijd met flexibele tarieven, ’s nachts binnenhalen scheelt aanzienlijk.
Voordelen Korte Termijn:
Verbeterde stabiliteit van het lokale energienet.
Lagere energiekosten voor bewoners door slimmer gebruik van goedkope daluren.
Efficiënt gebruik van duurzame energiebronnen zonder verspilling.

Advies: Lange Termijn (2030-2040)

7.5 Waterstofopslag
Stemmen voor 59%

Beschrijving: Gebruik overtollige zonne-, getijden- en windenergie om waterstof te produceren en op te slaan. Waterstof kan worden ingezet voor transport, verwarming en als brandstof voor elektriciteitsopwekking.
Voordeel: Langdurige opslag en veelzijdige toepassingen.
Acties:
Bouw een waterstofproductiefaciliteit in samenwerking met TexelEnergie.
Verken integratie van waterstof in transport (bussen, auto’s).

7.6 Thermische Opslag
Stemmen voor 66%

Beschrijving: Gebruik thermische buffers voor opslag van warmte-energie, vooral geschikt voor huishoudens en bedrijven met hoge warmtebehoefte.
Voordeel: Balans tussen duurzame opwek en warmtevraag in de winter.
Acties:
Stimuleer innovatieprojecten met thermische buffers om een heel seizoen mee te overbruggen.
Onderzoek koppelingen met biovergisting en andere lokale warmtebronnen.
Voordelen Lange Termijn
Maximale benutting van lokaal opgewekte groene energie.
Creëren van een veerkrachtig energiesysteem dat bestand is tegen fluctuaties.
Vermindering van CO_2-uitstoot door integratie van schone waterstof en thermische opslag.

Conclusie:

Een veelzijdige aanpak voor energieopslag op Texel, met een mix van korte- en lange termijn oplossingen, is essentieel om de energietransitie te versnellen en een passende zelfvoorzienendheid van het eiland te waarborgen. Batterijopslag kan directe impact hebben op peakshaving, terwijl waterstof en thermische opslag op lange termijn zorgen voor een veerkrachtig energiesysteem dat klaar is voor de toekomst.

8. Organisatie en regelgeving

8.1 Regelgeving en praktische uitvoerbaarheid door de gemeente

Stemmen voor 79%

In het kort:
Gemeente Texel is al langere tijd op de hoogte van problemen rondom de energievoorziening. Niet alleen is er sprake van een overbelast net, ook de WadKabel is binnen nu en 5 jaar ontoereikend om aan de vraag richting het eiland te voldoen.
3 juni 2022 werd het coalitieakkoord van Texels belang, PVDA Pro Texel en GroenLinks Texel bekend gemaakt. In dit coalitieakkoord kon geen consensus bereikt worden over dit onderwerp. Het werd teruggelegd bij de inwoners van het eiland, die pas nog naar de stembus getogen waren om hun keuze te laten blijken.
Uit deze patstelling is het idee voor een inwonersberaad geboren, wat nu 2,5 jaar na het coalitieakkoord het advies zal uitbrengen.
De rol van de gemeenteraad in deze kwestie is afwachten en hopen op een magische oplossing, het liefst uit andermans koker. Dit is een onacceptabele houding en getuigt niet van visie.
Onderstaand advies is bedoeld om alle, nog volgende, sub adviezen wettelijk gezien mogelijk te maken.

Wat is het advies?
Ruimte in regelgeving.
Ons advies is om ruimte in het omgevingsplan te creëren zodat er energieoplossingen en verduurzaming van bebouwing mogelijk gemaakt worden met een ‘binnenplanse vrijstelling’. Het moet niet bij recht toestaan worden, maar met een OPA (Omgevingsplanactiviteit), zodat er getoetst moet worden op het overige gemeentelijk beleid zoals onder andere de Texelse kernwaarden, zodat bij elke aanvraag alle belangen worden afgewogen en er geen grond is voor beroep op deze wijziging.
Energieoplossingen:
Onder energieoplossingen worden de oplossingen verstaan zoals worden geadviseerd door het burgerberaad in de breedste zin van het woord, voor opslag en opwekking.
Verduurzaming:
Onder verduurzaming wordt onder andere verstaan, het buitenom isoleren van bebouwing, waardoor er mogelijk niet voldaan kan worden aan de toegestane nok en goothoogte, de maximale oppervlakte of het bouwen binnen het bouwvlak.

Wat is er nodig?
Een onafhankelijk stedenbouwkundig adviesbureau voor het opstellen van het omgevingsplan in samenwerking met de ambtenaren. Daarnaast moeten de benodigde onderzoeken gedaan worden voor het omgevingsplan, zoals bijvoorbeeld een ecologisch onderzoek.
Zo’n 20 a 30.000 euro, jaarlijks beschikbaar stellen om regelmatig het omgevingsplan te herzien wanneer nieuwe energieoplossingen zijn ontwikkeld en beschikbaar komen. Deze moeten dan opgenomen worden in het omgevingsplan.

Wat levert het op en wanneer?
Een toekomstbestendig eiland, op de korte (2-5 jaar) en langere termijn.
Kaders en mogelijkheden voor particulieren, ondernemers en ontwikkelaars van energietechniek om hun eigen rol in de energietransitie en het (dreigende) tekort te kunnen spelen. Kijk ook naar andere plekken in de wereld, zoom uit.
Dit zou creativiteit ten goede komen.
Het zorgt bij de Texelaar voor daadkracht en draagkracht.

Wat kost het?
Gage voor de inhuur van een stedenbouwkundig adviesbureau of experts betrokken bij onderzoeken.

8.2 Energie ambassadeur
Stemmen voor 88%

Regelgeving en praktische uitvoerbaarheid door de gemeente II
Het is belangrijk dat de gemeente stelling inneemt, visie ontwikkelt en zich duidelijk zichtbaar inspant voor dit onderwerp.

Wat is het advies?
Ons advies is om een ambassadeur/commissie in te stellen voor energie. Laat deze personen, onder andere, verantwoordelijk zijn voor de volgende zaken:
• Communicatie. Tijdige, transparante en regelmatige communicatie naar burgers, stakeholders en Liander. Zorg dat men hier niet omheen kan.
Meedenken in oplossingen, als iets een ‘nee’ is, hoe dan wel?
Betrokkenheid bij het inrichten van nieuw beleid.
Betrokken bij toetsing van vergunningen of mooier nog, bij het adviseren van de aanvragen.
• Beschikbaar voor iedereen, burgers (ook minima) en bedrijven.

Wat is er nodig?
Kundig personeel, een team van 3-5 medewerkers.

Wat kost het?
Loon voor deze medewerkers in schaal 10-11 en ruimte aan de vergadertafel.

Wat levert het op en wanneer?
Minder wrijving, duidelijkheid voor iedereen betrokken bij het eiland.
Er komen duidelijke beleidskaders.
Mogelijkheden en oplossingen.
Iemand die verantwoordelijk is voor de lijntjes naar Liander, die in onze ogen meer urgentie dient te geven aan de problemen.
Creativiteit, daadkracht en draagkracht.
Tijdspad: Binnen 2-3 jaar zou dit zijn vruchten af moeten werpen.

8.3 Lessen uit het verleden. Geen vooruitgang zonder terugkijken

Stemmen voor 81%

1. **Wat is het idee**

De afgelopen twintig jaar zijn er in opdracht van de gemeente meerdere rapporten over duurzame energie verschenen met de aanbevelingen uit die rapporten is onvoldoende gedaan.
De belangrijkste conclusies over de afgelopen jaren 2000-2024 zijn:
De na te streven doelen waren of onrealistisch of onduidelijk of allebei.
De doelen werden in tijd opgeschoven. Opvolging en communicatie over het achterlopen op de planning waren niet duidelijk.
Het ontbreken van voldoende ondersteuning werd al vroeg als risico onderkend.
Coalitie wisselingen hielpen niet bij het bepalen van een korte en lange termijnvisie op het energievraagstuk.
ACTIE Wij roepen het College en de Raad op om nog deze raadsperiode aan de slag te gaan met de lessen die uit het verleden geleerd kunnen worden en verantwoordelijkheid te nemen.

2. **Wat is nodig om het te realiseren**

Op basis van de lessen uit het verleden stellen we de volgende beleidsverbeteringen voor
Ga voor meerjarige plannen met heldere haalbare doelen voor 2035 en 2050. Verleng de beleidsplannen en uitvoeringsplannen naar minimaal 6 jaar
Richt een goede planningscyclus in met Plan/Do/Check/Act zodat er systematisch wordt gewerkt en teruggekoppeld kan worden
Zorg voor regelmatige terugkoppeling en betrokkenheid ook naar de bewoners
Versterk de ambtelijke capaciteit om met de adviezen van het burgerberaad aan de slag te gaan en benoem een energie-commissaris om continuïteit en samenhang te borgen.
Stem de uitkomsten van het Burgerberaad af met de Taskforce Netcongestie
Op basis van het rapport Haskoning en de lessen uit het bewonersberaad hebben we de volgende inhoudelijke voorstellen
Tot 2033 hebben we vooral een congestieprobleem. Richt je hierbij op het oplossen van de netcongestie door te besparen, afspraken te maken over het verbruik, slimme apps om energie te delen en het beter benutten van het netwerk. In samenspraak met Liander en de Taskforce Netcongestie.
Organiseer dat de WadKabel wordt ingepland en uitgevoerd voor 2035 en zorg voor goed contactmanagement met Liander.
Texelse kernwaarden zijn belangrijk. Bij besluitvorming en vergunningverlening horen kernwaarden meegenomen te worden.

3. **Wat levert het op**

Een planmatige manier om aan de slag te gaan en terug te koppelen
Creatie van betrokkenheid en urgentie
Richt je voor de korte termijn zoveel als mogelijk is, op het oplossen van de net congestie zorgt voor het planmatig verdelen van schaarste

9. Algemeen

9.1 Texelse Ambitie: Zelfvoorzienend in de Basisbehoefte

Drie opties voor zelfvoorzienend zijn:
Huishoudens exclusief bedrijven.
Stemmen voor 53%
Huishoudens inclusief primaire bedrijven (zoals supermarkten en zorginstellingen).
Stemmen voor 63%
Huishoudens inclusief alle niet-toerisme-gerelateerde bedrijven, met uitzondering van toeristische bedrijven die voor hun eigen voorziening zorgen.
Stemmen voor 68%

Dit advies richt zich op het vaststellen van een duidelijke ambitie voor Texel om zelf te voorzien in de basisbehoefte van elektriciteit. Deze ambitie geeft een meetbaar doel en dient als basis voor andere adviezen over o.a. opwekking, opslag, distributie van energie en bewustwording van energiegebruik. De gemeenteraad wordt geadviseerd een ambitie vast te stellen, specifiek gericht op een deels zelfvoorzienende elektriciteitsinfrastructuur. Dit geeft als resultaat dat er meer capaciteit beschikbaar is op het bestaande netwerk om pieken van bijvoorbeeld toerisme en grootverbruikers op te vangen.
Drie opties voor zelfvoorzienend zijn:
Huishoudens exclusief bedrijven.
Huishoudens inclusief primaire bedrijven (zoals supermarkten en zorginstellingen).
Huishoudens inclusief alle niet-toerisme-gerelateerde bedrijven, met uitzondering van toeristische bedrijven die voor hun eigen voorziening zorgen.

Benodigde stappen:
- **Draagvlak creëren:**
  Bewustwording bij bewoners en toeristen over hun energieverbruik.
  Peiling onder deelnemers van het burgerberaad toont 50% steun voor basisbehoefte, 20% voor volledige zelfvoorziening (incl. toerisme), 30% zonder specifieke inspanning.
- **Gemeentelijke ondersteuning:**
  Gemeenteraad communiceert de gekozen ambitie naar inwoners en belanghebbenden.
  Gemeente faciliteert samenwerking tussen experts en andere groepen.
  Aanstellen van een beleidsmedewerker voor duurzame energievoorziening op Texel.
- **Data verzamelen:**
  Inzicht in de kwantitatieve elektriciteitsbehoefte (seizoenen, maanden, weekenden).
  Analyse van de energievraag versus lokale opwekking.
- **Strategieontwikkeling:**
  Opmaken van een actieplan op basis van data voor het bereiken van de gekozen ambitie.
  Versoepeling van het omgevingsbeleid om duurzame ambities mogelijk te maken.
  Vergelijken van beleid met andere gemeentes en eilanden (bijv. Alkmaar, Houten, Duitse en Deense Waddeneilanden).

Wat levert het op en wanneer?
- **Korte termijn (2025-2030):**
  Gedeelde visie op energieoplossingen voor Texel.
  Duidelijk plan voor verduurzaming en stabilisatie van de energievoorziening.
  Eerste stappen richting de gekozen ambitie van zelfvoorziening, met opwek- en opslagmogelijkheden.

- **Middellange termijn (2030-2040):**
  Lagere afhankelijkheid van externe energieleveranciers.
  Volledige implementatie van de ambitie, met Texel als voorbeeld van duurzame en autonome energievoorziening.
- **Wat kost het?** De kosten zijn afhankelijk van de keuzes in opwekking, opslag en distributie. Een kosten-batenanalyse volgt na de vaststelling van de ambitie en strategie.

- **Wat moet er nog uitgezocht worden?**
  Definitie van de basisbehoefte: hoeveel elektriciteit is nodig voor verschillende scenario's (huishoudens, bedrijven)?
  Informatie over de energiebehoefte in de verschillende seizoenen, maanden en dagen.
  Potentiële bijdragen van lokale opwek- en opslagmiddelen.
  Technologische en juridische obstakels voor uitvoering van de ambitie.

9.2 Pas op de plaats

Stemmen voor 24%

Netcongestie is iets wat nu al speelt.
En in de toekomst een veel groter probleem wordt zolang de nw kabel er nog niet ligt.
Een oplossing daarvoor krijgen we niet voor 2035.
Niet voordat er ene zwaardere kabel naar Anna-Paulowna komt te liggen.

Wat kunnen we doen?
Pas op de plaats maken.
Dat betekend geen nieuwe aansluitingen, geen warmtepompen geen elektrische auto's, niet extra duurzame energie-opwekken, ophouden met bouwen en aanleggen, verhuur van zomerhuizen in de winter beperken.

Concreet is dat de groei van gebruik van het elektriciteitsnet stoppen voor zowel afname als toevoegen.

En de energietransitie even in de koelkast zetten.

Pas Op De plaats:

Energietransitie gefaseerd invoeren wanneer dit mogelijk is maar nu even niet. (nieuwe kabel)

Juist wel nu Energiebesparende maatregelen nemen als eerste uitvoeren zoals isoleren. Voor iedereen!

Niet de bedoeling om te verbieden of stilstand te kweken maar om een stuk bewustwording/advies/inzicht vanuit overheid (gemeente) te verlangen wat er nog wel mogelijk is.

Bijlagen

Afkortingen/ definities

- **Liander**: Regionale Netbeheerder verantwoordelijk voor de elektriciteits- en gasinfrastructuur op Texel.
- **TESO**: Texelse Eigen Stoomboot Onderneming - Veerdienst tussen Texel en Den Helder, mogelijk zelfvoorzienend in energie in de toekomst.
- **WadKabel**: De elektriciteitskabel die Texel verbindt met het vasteland en zorgt voor stroomvoorziening van het eiland.
- **Energieneutraal**: Een situatie waarin Texel evenveel energie opwekt als het verbruikt, door fluctuatie blijft de afhankelijkheid van externe bronnen.
- **Netcongestie**: Overbelasting van het elektriciteitsnetwerk waardoor aanbod, vraag en opwek niet volledig zouden kunnen worden verwerkt.
- **Inwonersberaad**: Een representatieve groep inwoners die via loting wordt geselecteerd om gezamenlijk beleidsadviezen te formuleren.
- **Zelfvoorzienendheid**: Het lokaal opwekken, opslaan en gebruiken van energie zonder externe afhankelijkheid.
- **Blue Energy**: Technologie die elektriciteit opwekt uit het verschil in zout- en zoetwater, met potentieel voor Texel.
- **Energy hub**: Een lokaal systeem waarin bedrijven en inwoners gezamenlijk energie opwekken, opslaan en delen.
- **Thermische Opslag**: Opslag van warmte-energie in buffers om pieken in vraag en aanbod te balanceren.

Gebruik van afkortingen en definities Deze termen bieden duidelijkheid over technische, organisatorische en sociale aspecten die centraal staan in de aanbevelingen van het Inwonersberaad. Begrip hiervan is cruciaal voor het succesvol realiseren van Texels energietransitie.

Gemeentelijke reactie op advies inwonersberaad



‘Hoe blijft Texel voorzien van voldoende energie?’

Zaaknummer 3543393

Inhoudsopgave

Begrippenlijst **4**

Inleiding **5**

Besparen **7**

1. Besparen 7

Opwekken **9**

2. Windenergie 9
3. Zonne-energie 9
4. Energie uit water 9
5. Aardwarmte 10

Opslaan, gebruiken & (ver)delen **11**

6. Lokaal opwekken en opslaan 11
7. Energieopslag 11

Beheren **13**

8. Organisatie en regelgeving 13
9. Algemeen 13

Bijlage 1: Uitslag stemrondes adviezen inwonersberaad **15**

Begrippenlijst

Wadkabel:	De elektriciteitskabel die Texel verbindt met het vasteland, deze voorziet het eiland van stroom (levensader).
Zelfvoorzienend:	Een situatie waarin voldoende energie (lokaal) wordt opgewekt en opgeslagen om in de (lokale) energiebehoefte te kunnen voorzien. Dit zonder afhankelijkheid van externe bronnen.
Energieneutraal:	Een situatie waarin evenveel energie wordt opgewekt, als verbruikt. Door fluctuatie tussen opwekken en verbruiken blijft er afhankelijkheid van externe leveringsbronnen.
Netcongestie:	Overbelasting van het elektriciteitsnetwerk, waardoor vraag en aanbod van energie niet goed/volledig kunnen worden verwerkt. Ook het terugleveren van overmatig opgewekte energie levert een overbelasting op van het elektriciteitsnetwerk.
Blue Energy:	Technologie die elektriciteit opwekt uit het verschil tussen zout- en zoetwater.
Energyhub:	Een lokaal systeem waarin bedrijven en inwoners gezamenlijk energie opwekken, opslaan en (ver)delen.
Taskforce Netcongestie:	Een samenwerkingsverband tussen grootverbruikers op het eiland en de gemeente Texel met als doel de netcongestie op het eiland te verminderen.
Grote windmolen:	Een windmolen met een tiphoogte tot 50 meter.
Kleine windmolen:	Een windmolen met een maximale ashoogte van 15 meter (tiphoogte circa 20 meter).
Micro windmolen:	Een micro windmolen of windwokkel met een (tip)hoogte van maximaal 3 meter.
Windwokkel:	Een micro windmolen met een hoogte van maximaal 3 meter.

Inleiding

Bestuurlijke waardering
Voordat we ingaan op de inhoud van de adviezen, is het van belang om een paar dingen vast te stellen. De vraag die is gesteld aan het Texels InwonersBeraad (TIB) was een complexe en ingewikkelde vraag: ‘Hoe blijft Texel voorzien van voldoende energie?’ De vraag heeft veel technische en ook ruimtelijke aspecten. Geen gemakkelijke vraag. Was de vraag te ingewikkeld en te complex voor een inwonersberaad, zoals hier en daar werd opgemerkt? Als college zijn we expliciet positief over de uitkomst van het TIB, laat dat duidelijk zijn. Zowel technisch als ruimtelijk heeft het TIB op een representatieve basis richtingen gegeven waar we als gemeente mee verder kunnen en willen. Moeten er nog zaken verder worden uitgewerkt? Jazeker, en dat gaan we ook doen met groot respect voor de inzet van het TIB.

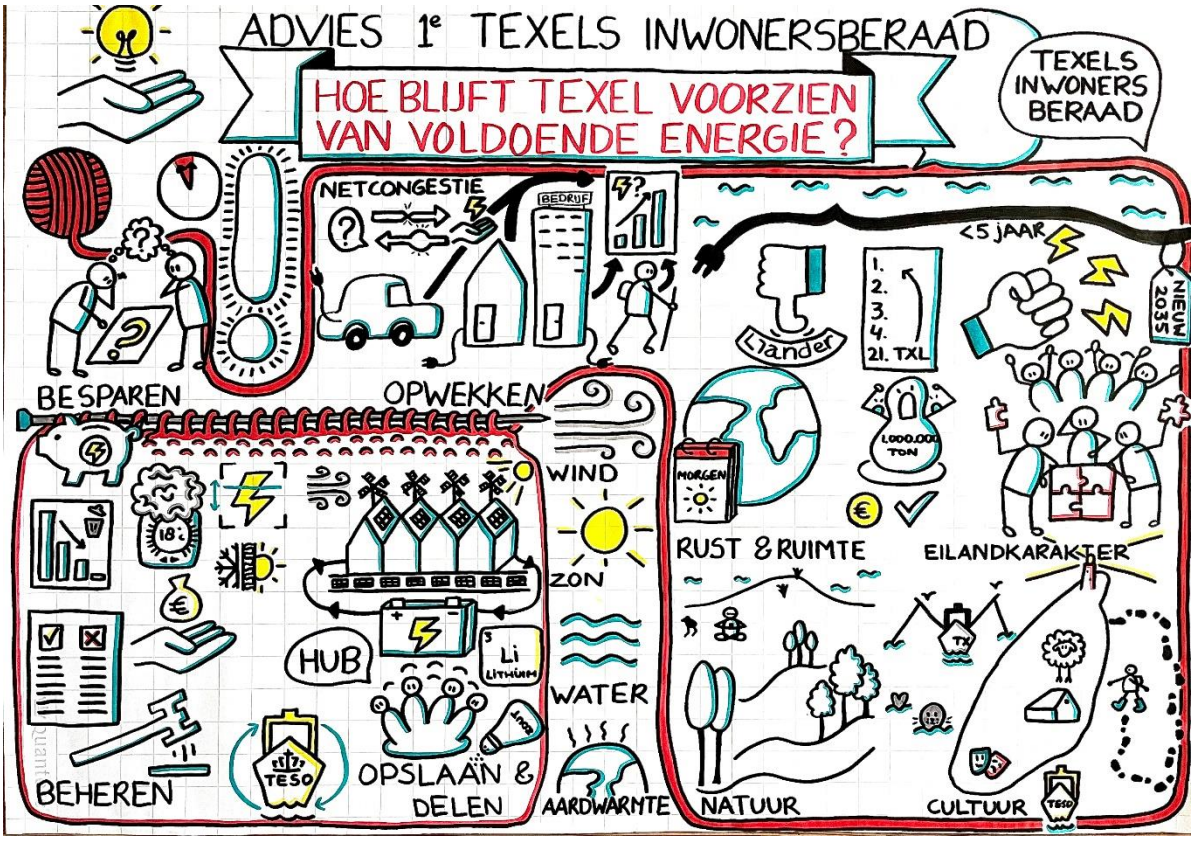
Ruimtelijk heeft het TIB de politieke uitgangssituatie bevestigd dat grote windmolens en grote zonneparken zich lastig laten combineren met de Texelse landschappelijke kernwaarden. Daarom adviseert het TIB tegen dergelijke oplossingen. Dat is een duidelijk signaal van een representatieve groep inwoners en dat signaal respecteren we.

Technisch heeft het TIB ook richting gegeven. In de adviezen ligt veel nadruk op lokale samenwerking, energiebesparing en ontzorging van inwoners daarbij, minder of geen drempels voor microwindopwek, slimme oplossingen en opslag. De adviezen zijn in een eerste ronde getoetst op de criteria die de Raad meegaf: praktische, juridische en financiële haalbaarheid. Op twee na hebben de adviezen deze eerste toetst doorstaan. We nemen deze adviezen daarom mee bij de verdere invulling van het Programma Duurzaamheid. Zie Document Texel - RIB 24-109 Programma Duurzaamheid 2025 - iBabs Publieksportaal.

We zijn bij deze verdere invulling afhankelijk van de bemensing van het team Duurzaamheid, gelukkig begint daar vorm in te komen. Daarmee zijn de adviezen input voor een Uitvoeringsprogramma Duurzaamheid. Wij verwachten uiterlijk in het vierde kwartaal de Raad te kunnen informeren over een dergelijk uitvoeringsprogramma, en ondertussen pakken we met de beschikbare capaciteit al zaken op.

Samenvatting advies Texels inwonersberaad en begrippen

Samenvattend richten de adviezen van het inwonersberaad zich op duurzame energie(bronnen) in aansluiting met de Texelse kernwaarden rust, ruimte, natuur, cultuur en eilandkarakter. Het inwonersberaad wijst de gemeente nadrukkelijk op de urgente noodzaak van snel en doordacht handelen: Start een integraal energieprogramma waarin de verschillende sporen ‘besparen, opwekken, opslaan en beheren’ in samenhang en met daadkracht & draagvlak worden aangepakt.



1- Illustratie: Margriet van Beek

Besparen

1. Besparen

Zet meer in op energie besparen! ‘Wat je niet verbruikt, hoef je niet op te wekken’, aldus het inwonersberaad. Ontwikkel besparingsprogramma’s gericht op huishoudens, bedrijven & vakantiewoningen en focus op isolatie, energiezuinige apparatuur & slimme thermostaten, zijn de adviezen.

Hieronder een overzicht van welke acties we al gedaan hebben op dit gebied, waar we op dit moment mee bezig zijn en wat er al in de planning staat.

Wat hebben we al gedaan?

Op het gebied van besparen is er de afgelopen jaren al veel gedaan. Hieronder een overzicht:

- *Lancering lening voor duurzame maatregelen en langer zelfstandig wonen (2020)*
- *Lancering renteloze lening voor zonnepanelen (2020)*
- *Inkoopactie zonnepanelen (2020)*
- *RREW-regeling € 90,- voor kleine energiebesparende maatregelen (2021)*
- *Bouwjarenaanpak Jaren ‘50 en ‘60 met inkoopactie (2021)*
- *Bouwjarenaanpak Jaren '70 en '80 met inkoopactie (2021)*
- *Bouwjarenaanpak Jaren '90 en '00 (2022)*
- *Bouwjarenaanpak vooroorlogse woningen (2022)*
- *Inkoopactie Isolatie (2022)*
- *Monumentenaanpak in combinatie met de reizende tentoonstelling over verduurzaming van monumenten (Rijksdienst Cultureel Erfgoed) (2023)*
- *Inzet mobiele showroom Duurzaam Bouwloket (2022, 2023)*
- *Spreekuren met adviseur in de dorpshuizen (2023)*
- *Telefonische consulten en keukentafelgesprekken met een adviseur (2021 tot heden)*
- *Informatiebijeenkomst energiebesparing voor ondernemers (2023)*
- *Deelname Duurzame huizenroute (tot heden)*
- *Bespaartips via www.texelgeeftenergie.nl (2020-2023)*
- *Pilot homewizard P1 meter dongel-traject (2023)*
- *Lancering Stimuleringslening Toekomstbestendig wonen (samenvoegen van de twee bestaande leningen tot één renteloze lening) (2023)*
- *Lancering Verzilverlening Toekomstbestendig wonen (2023)*
- *30 Gratis energiescan voor bedrijven die onder de energiebespaarplicht vallen. Uitgevoerd door klimaatroute. (2023)*

Wat doen we nu al?

Op dit moment vinden er ook activiteiten plaats op het gebied van besparen. Deze zijn:

- *Energieloket voor woningeigenaren www.duurzaambouwloket.nl*
- *Telefonische consulten en keukentafelgesprekken met een adviseur (2021 tot heden)*
- *Deelname Duurzame huizenroute (tot heden www.duurzamehuizenroute.nl)*
- *Witgoedregeling voor huurders met energiearmoede*
- *Isolatie subsidieregeling voor woningeigenaren met energiearmoede (pre-nip)*
- *FIXbrigade via Texelenergie*
- *Onderzoeken samenwerking met andere Waddeneilanden voor aanschaf van softwaretool voor inwoners, gemeenten, energielokketten bij ondersteuning in de energietransitie*

Wat staat er al op de planning?

Op het gebied van besparen staan er al een aantal acties in de planning, deze zijn:

- *Monumentenaanpak (2025)*
- *Lokale Isolatieaanpak (2025-2027)*
  Subsidieregeling gericht op woningeigenaren van een woning met een lage energetische woning en een WOZ-waarde onder de NHG-grens € 429.300 (peiljaar 2022).
    Oprichten van een vierjarig subsidiefonds voor duurzame investeringen in woningen. Fonds van 4x € 500.000. Hiervan wordt € 1.660.000 toegevoegd aan de Lokale Isolatieaanpak. Bij deze isolatieaanpak is aandacht voor de landelijke aanpak Natuurvriendelijk isoleren en het opstellen van een soortenmanagementplan.
- *Update van de duurzaamheidspagina www.texel.nl/duurzaamheid, informatie overzetten van www.texelgeeftenergie.nl. Alle informatie op één locatie.*
- *Green deal; samenwerking gemeente, Rabobank en TOP er zijn drie informatiemomenten georganiseerd op de thema's GROEN, ENERGIE en AFVAL voor ondernemers. Bij het thema Energie worden vouchers uitgedeeld voor het laten maken van een bedrijvenscan.*
- *Green deal loopt tot 2026 tot die tijd alleen ambtelijk aangehaakt bij het oprichten van een duurzaam bedrijvenloket in de Kop.*
- *Proactieve wervingsactie starten voor deelname Duurzame huizenroute, deel je ervaringen en tips met medebewoners over het verduurzamen van je woning.*

Uit bovenstaande blijkt dat er al veel acties zijn uitgevoerd of in de planning staan. Om op het gebied van besparen invulling te geven aan de adviezen van het inwonersberaad wordt voorgesteld om de volgende nieuwe acties/maatregelen uit te gaan voeren.

Nieuwe acties volgend uit advies

- We richten samen met TexelEnergie en het Texels Ondernemersplatform een lokaal energie-expertteam op met een proactieve houding en de volgende taken:
    - Dienen als centraal aanspreekpunt en informeren en ondersteunen bij alle energiebesparingsvragen van inwoners en bedrijven.
    - Stimuleren van het gebruik van slimme thermostaten en energiebeheer-systemen. Het expertteam gaat na op welke wijze dit vorm gegeven kan worden. Subsidieregeling slimme thermostaat kan wellicht voor huurders via het restant budget gemeentelijk subsidiefonds i.p.v. kleine maatregelen.
    - Aanbieden en uitvoeren van gratis energiescans voor huishoudens, vakantiewoningen & bedrijven en het geven van een advies op maat.
    - Stimuleren van isolatiemaatregelen en energiezuinige apparatuur.
    - Ontwikkelen en uitvoeren van een bewustwordingscampagne van energiebesparing voor inwoners en bedrijven.
    - Collectief inkopen van energiebesparende materialen.
    - Monitoren en evalueren van energiebesparende maatregelen en terugkoppeling naar de gemeente.
    - Proactief communiceren naar VVE’s van vakantiewoningen om energieverbruik te verlagen en stimuleren hun energielabel naar tenminste A op te trekken.
    - Ondersteunen en (proactief) adviseren van de gemeente bij (nieuwe) ontwikkelingen van energiebesparende maatregelen en het anticiperen daarop met aangepaste regelgeving en/of voorzieningen.

- We richten een overzichtspagina in op de website van de gemeente Texel met links naar allerhande informatie over energiebesparing, -opwekking, -opslag en -beheer. Of maken een duidelijke en directe link over en weer naar www.texelgeeftenergie.nl en regelen het vanuit daar. Te denken valt aan onder andere de opgestelde beleidsregels, subsidieregelingen, verwijzingen naar andere platformen en/of regionale, provinciale of landelijke regelingen.
- We genereren regelmatig aandacht voor het onderwerp in de lokale media en via de socials met een (reclame)campagne (meer naar 1 platform, media/sociale media/dorpsloketten).
- We richten samen met het lokaal energie-expertteam en eventuele andere lokale stakeholders ook een platform á la 'duurzaam bouwloket' voor Texelse ondernemers op.

Opwekken

Op het gebied van opwekken geeft het inwonersberaad adviezen over de volgende zaken.

2. Windenergie

Het inwonersberaad geeft aan geen voorstander te zijn van grote windmolens, maar wel van windwokkels, micro windmolens en vrijwel onzichtbare windturbines (maximale (tip)hoogte 3 m).

3. Zonne-energie

Met betrekking tot zonne-energie geeft het inwonersberaad aan geen voorstander te zijn van grote zonneweides, maar wel voor het opwekken van zonne-energie via bestaande (overheids)infrastructuur, zoals fietspaden en carports en zonnepanelen op daken, muren en andere oppervlakken van gebouwen (woningen en bedrijfsgebouwen). Ook raadt het inwonersberaad aan via een coöperatie zonnepanelen collectief te bezitten en te beheren.

4. Energie uit water

Voor energie uit water stemde het inwonersberaad met meerderheid van stemmen (74%) voor het opwekken van zogenaamde blue energy (energie uit verschil tussen zout- en zoetwater).

Bij de afsluitdijk wordt onderzoek gedaan naar de mogelijkheden van Blue Energy met behulp van subsidie van DNA, provincie Fryslân, Investeringskader Waddengebied (IKW), het Waddenfonds en gemeente Súdwest-Fryslân. Voorgesteld wordt de uitkomsten van deze onderzoeken af te wachten en pas als de techniek bewezen is te onderzoeken of de mogelijkheden van blue energy-installaties bij gemalen op Texel mogelijk is (op rendabiliteit en financiële en praktische uitvoerbaarheid). Deze ontwikkelingen worden op de voet gevolgd door de ontwikkelgroep Duurzaamheid van de Samenwerkende Waddeneilanden waar de gemeente Texel ook aan deel neemt.

5. Aardwarmte

Het inwonersberaad adviseert om in te zetten op de ontwikkeling van aardwarmtewinning uit de aanwezige aardwarmte (waterreservoir op ca 2800 meter diepte) nabij de Hoofdweg. Deze manier van elektriciteitswinning is constant (onafhankelijk van weersomstandigheden), volledig CO2-vrij, opschaalbaar (1 unit levert 15-20% van de Texelse energiebehoefte), hoog subsidiabel en kan budgetneutraal gerealiseerd worden, aldus het inwonersberaad.

Er zijn op dit gebied al veel onderzoeken uitgevoerd. De conclusie uit deze onderzoeken is dat het technisch/financieel op dit moment niet haalbaar is deze techniek toe te passen in het noorden van Texel. Gelet hierop is het gemeentelijk advies om vooralsnog niet in te zetten op het onderdeel aardwarmte maar dit pas te doen als uit praktijkproeven (op Ameland) blijkt dat dit technisch en energetisch een efficiënte methode kan zijn. De risico's zijn op dit moment groot om hiermee aan de slag te gaan.

Hieronder een overzicht van welke acties we al gedaan hebben op dit gebied, waar we op dit moment mee bezig zijn en wat er al in de planning staat.

Wat hebben we al gedaan?

- *Uitnodigingskader Solar Carports gepubliceerd*
- *Solar Carports Initiatiefnemers/ontwikkelaars ondersteunen vanuit gemeente.*
- *Pilot solar carport Emmalaan*
- *Windwokkel pilot gestart, gestopt door afmeldingen leveranciers.*
- *Zonneweide gemeente Texel Everstekoog*
- *Pilot met zonnepanelen op fietspad op de Westerweg*
- *Postcoderoosregeling op 5 locaties*
- *Zon op bedrijvendaken project*
- *Proef met getijdenenergie*
- *Opzet gemaakt voor uitbreiding van de site www.texelgeeftenergie.nl om vraag en aanbod van zonnedakprojecten bijeen te brengen. Dakenbank is niet tot uitvoering gebracht.*

Wat doen we nu al?

- *Vacature voor beleidsadviseur Duurzaamheid/Energie opwek en netcongestie*
- *Deelname ontwikkelgroep Duurzaamheid van de samenwerkende Waddeneilanden voor de Wadden Regiodeal.*
- *Projectideeën voor Wadden Regiodeal inbrengen bij Regiodeal ontwikkelgroep*
- *Solar Carports Initiatiefnemers/ontwikkelaars ondersteunen vanuit gemeente met inhuur.*

Wat staat er op de Planning?

-

Uit voorstaande blijkt dat er al acties zijn uitgevoerd of lopend zijn. Om op het gebied van opwekken invulling te geven aan de adviezen van het inwonersberaad wordt voorgesteld om de volgende nieuwe acties/maatregelen uit te gaan voeren.

Nieuwe acties volgend uit advies

- We stellen nadere (beleids)regels (of een uitnodigingskader) op voor 'vrijwel onzichtbare' windturbines, windwokkels en micro windmolens met een tiphoogte van maximaal 3 meter, geluidsnormen en gebiedsaanwijzingen.
- We stellen stimuleringsregelingen op, zoals bijvoorbeeld een subsidieregeling voor micro windturbines, -wokkels en molens en een subsidieregeling voor zonnepanelen.
- We gaan de samenwerking aan met het lokale energie-expertteam en eventuele andere lokale partijen voor collectief bezit en beheer van zonnepanelen.
- We onderzoeken of een pro-actieve benadering van specifieke doelgroepen toegepast kan worden.

Opslaan, gebruiken & (ver)delen

Op het gebied van opslaan, gebruiken & (ver)delen geeft het inwonersberaad adviezen over de volgende zaken.

6. Lokaal opwekken en opslaan

Het advies van het inwonersberaad is om energyhubs te introduceren. Binnen deze eigen stroomnetten kunnen aansluitingen (organisaties en particulieren) gezamenlijk energie opwekken, opslaan, verbruiken & (ver)delen. Te denken valt aan collectieven zoals een bedrijventerrein, een nieuwbouwproject en/of cluster van Sporthal, Skool, OSG, gemeentehuis, zwembad etc.
Daarnaast zegt het inwonersberaad; stimuleer TESO om door middel van innovatie zelfvoorzienend te worden in hun energiebehoefte.

7. Energieopslag

Met betrekking tot energieopslag is het inwonersberaad voorstander van het stimuleren en bevorderen van de installatie van lithium of zout batterijen, zowel voor de thuissituatie, buurt als het hele eiland. Dit vooral om de WadKabel te ontlasten en het elektriciteitnet op Texel te stabiliseren.

Wat hebben we al gedaan?

- *Samenwerking met HHNK in Europees LOGIC project (Low carbon Off Grid Communities) in een gerealiseerd Texelbreed Smart Grid Flow batterij voor de RWZI, rioolwaterpompen en watergemalen welke op het drijvende zonnepanelenveld van de RWZI Everstekoog zijn aangesloten.*
- *Waterstof project ontwikkelingsondersteuning slim energieverbruik en -opslag-onderzoek bedrijven (Project Development Asistance) bij RWZI Everstekoog met HHNK en diverse Texelse partijen door Europese waterstof-organisatie de Fuel Cell and Hydrogen Joint Undertaking.*

Wat doen we nu al?

- *Contact met netbeheerder Liander en TenNet over vorderingen en toekomstige elektriciteitsnet-verzwaringen (zoals onderstation Anna-Paulowna en Eierland) en wanneer welke netcongestie-deeloplossingen gerealiseerd kunnen worden.*
- *Taskforce netcongestie*
- *Deelname ontwikkelgroep Duurzaamheid van de samenwerkende Waddeneilanden voor de Wadden Regiodeal*
- *Projectideeën voor Wadden Regiodeal inbrengen bij Regiodeal ontwikkelgroep*
- *Doorgeven stimuleringsprogramma's voor Energiehubs en slimme (eilander) energiesystemen binnen de provincie Noord-Holland en Waddeneilanden aan de Taskforce Netcongestie waar Texel Energie, TOP, LTO en diverse grootverbruikers (organisaties) deel van uitmaken.*

Wat staat er al op de planning?

- *Op het gebied van opslaan, gebruiken & (ver)delen is in opdracht van de gemeente de Taskforce Netcongestie ingesteld. De Taskforce richt zich op de volgende onderdelen*
    - *Inventarisatie van de huidige stand van zaken energiecongestie.*
    - *Versterken en optimaliseren huidige infrastructuur.*
    - *Organiseren van een mogelijk Energie Management Systeem.*

Om op het gebied van opslaan, gebruiken & (ver)delen invulling te geven aan de adviezen van het inwonersberaad wordt voorgesteld om de volgende nieuwe acties/maatregelen uit te gaan voeren.

Nieuwe acties volgend uit advies

- We inventariseren samen met Taskforce Netcongestie en het lokaal energie-expertteam in welke gebieden er netcongestieproblemen zijn om vervolgens samen met de netbeheerder te kunnen bepalen welke oplossingen kunnen bijdragen.
- We onderzoeken samen met TaskForce Netcongestie en het lokaal energie-expertteam de bestaande mogelijkheden/regelingen binnen de regio, provincie en het rijk voor energiehubs en bieden zonodig ondersteuning bij het doen van (subsidie)aanvragen.
- We zetten de zelfvoorzienendheid van TESO vast op de agenda van de structurele overleggen met TESO en bieden ondersteuning/hulp waar dit nodig is.
- We onderzoeken samen met (lokale) stakeholders gebiedsgerichte oplossingen voor energieopslag in de vorm van batterijen.
- We onderzoeken de mogelijkheden van slimme sturing en gebruik van diverse (thuis)batterijen binnen het netwerk en stellen daar dan gebruiks-/spelregels voor op. Daarna kan gekeken worden naar eventuele stimuleringsregelingen (rentevrije leningen, subsidie).
- We continueren het structurele gesprek met de netbeheerder over de aanleg van een 3^{e} wadkabel en we zoeken samen met de netbeheerder naar financiering voor de voorbereiding (onderzoeken) die nodig is voor de aanleg van deze wadkabel. Dit om het proces te versnellen en om stroomuitval in de toekomst te voorkomen.

Beheren

Op het gebied van beheren geeft het inwonersberaad adviezen over de volgende zaken.

8. Organisatie en regelgeving

Bij het onderwerp organisatie en regelgeving werden 3 adviezen met meer dan 70% van de stemmen aangenomen. Het ging om het creëren van ruimte in het omgevingsplan om verduurzaming en innovatieve energieoplossingen mogelijk te maken via een binnenplanse vrijstelling, het aanstellen van een energie-ambassadeur en het leren van lessen uit het verleden.

9. Algemeen

De voorstellen onder dit kopje hebben de grens van 70% niet gehaald en worden hier niet verder behandeld.

Wat hebben we al gedaan?

- Het uitvoeren van een onderzoek naar de mogelijkheden van de wens om zelfvoorzienend te zijn door Royal Haskoning DHV uit 2023 met de titel 'Systeemstudie Texel'

Wat doen we nu al?

- Het inrichten van een opgaveteam Duurzaamheid bij de gemeente die zich gaat inzetten op verduurzamen van de gebouwde omgeving, energie, mobiliteit, circulaire economie en de gevolgen van de klimaatverandering (adaptatie).

Wat staat er al op de planning?

- Stel een team 'duurzame energie' aan bestaande uit 4 fte (schaal 10-11) die verantwoordelijk is voor beleidsontwikkeling, communicatie, vergunningadvies en betrokkenheid bij andere duurzame initiatieven (vacatures staan uit).

Algemeen

Alvorens in te gaan op de acties volgend uit het advies van het inwonersberaad volgt eerst een algemene gemeentelijke reactie op het onderdeel regelgeving.

De gemeente heeft een aantal knoppen om aan te draaien, waarbij het omgevingsplan in dit geval het belangrijkste instrument is. Het college is ook bevoegd om te besluiten op een aanvraag omgevingsvergunning voor:

- een omgevingsplanactiviteit (artikel 5.1, lid 1, sub a);
- een (technische) bouwactiviteit (artikel 5.1, lid 2, sub a).

Voor andere soorten (omgevings)vergunningen is de gemeente niet het bevoegde gezag. Dan gaat het bijvoorbeeld om natuurvergunningen. De procedure voor behandeling van omgevingsvergunningen is wettelijk bepaald. Die kan de gemeente niet veranderen.

In een omgevingsplan heeft de gemeente de mogelijkheid om regels te stellen over activiteiten die betrekking hebben op de fysieke leefomgeving, voor zover de wet niet een andere overheid als bevoegd gezag heeft aangewezen. Het kan gaan om algemene regels voor activiteiten, regels waarbij activiteiten onder voorwaarden vergunningsvrij zijn of activiteiten waarvoor een vergunning nodig is (dat zijn dan omgevingsplanactiviteiten).

Op dit moment heeft de gemeente een tijdelijk omgevingsplan. Dat bestaat uit de (voormalige) bestemmingsplannen, de Welstandsnota en de zogenaamde bruidsschat. Tot 2032 geldt er een

overgangstermijn. Uiterlijk in 2032 moet de gemeente één nieuw omgevingsplan hebben. Het is waarschijnlijk dat in stappen daar naartoe wordt gewerkt.
Tevens wordt er nu gewerkt aan een omgevingsvisie. Die visie bevat doelstellingen voor de fysieke leefomgeving. Om doelstellingen uit de visie te bereiken kunnen programma's worden vastgesteld. Daarnaast bevat de visie belangrijke bouwstenen voor het omgevingsplan.

Voor het realiseren van concrete initiatieven die voortkomen uit het inwonersberaad gelden de regels zoals die nu gelden. Past een dergelijk initiatief niet binnen de huidige regels van het omgevingsplan, dan is realisatie wellicht mogelijk met een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit of via een wijziging van het omgevingsplan.

In de adviezen van het inwonersberaad is bij verschillende onderwerpen iets gezegd over het stellen van algemene regels, vergunningplichten en/of het vergunningsvrij maken van bepaalde activiteiten. Nader moet worden uitgewerkt welke regelgeving van toepassing is, wie daarvoor het bevoegd gezag is, en - wanneer dat de gemeente is – welke keuzes dan gemaakt worden. Benadrukt wordt dat het niet alleen en niet altijd de gemeente is die regels stelt of kan stellen.

Om op het gebied van beheren invulling te geven aan de adviezen van het inwonersberaad wordt voorgesteld om de volgende nieuwe acties/maatregelen uit te gaan voeren.

<u>Nieuwe acties volgend uit advies</u>
- We creëren ruimte in het omgevingsplan om verduurzaming en innovatieve energieoplossingen mogelijk te maken via een binnenplanse vrijstelling.
- We onderzoeken de mogelijkheden om het vergunningenproces voor energiebesparing, -opwekking, -opslag en -distributiesystemen te vereenvoudigen.
- We ontwikkelen een integraal energiestrategie/programma met een looptijd van 6 jaar of langer en maken hierbij gebruik van een plan-do-check-act-cyclus.
- We leren van eerdere onderzoeken en rapporten zoals het rapport van Royal HaskoningDHV uit 2023 met de titel 'Systeemstudie Texel' (zie link vanaf pagina 19). Aanbevelingen uit dit rapport zijn:
    - Blijf klimaatneutraliteit nastreven;
    - Energieneutraliteit overwegen in samenhang met de kaders voor grootschalige opwek;
    - Laat zelfvoorzienendheid los;
    - Werk de verduurzaming van de gebouwde omgeving verder uit en inventariseer de behoefte aan groen gas;
    - Faciliteer de elektrificatie van mobiliteit;
    - Geef prioriteit aan de uitbreiding van de WadKabel;
    - Stel een gemeentelijk meerjarenprogramma op voor netcongestie (prio Den Burg);
    - Onderzoek en werk samen met TESO en Liander aan de mogelijkheden voor verduurzaming en flexibiliteit van het net;
    - Onderzoek met inwoners en bedrijven de mogelijkheden voor flexibiliteit van het net.
- We verzoeken de Omgevingsdienst om meer te handhaven op de energiebesparingsplicht.

Bijlage 1: Uitslag stemrondes adviezen inwonersberaad

Het inwonersberaad heeft aangegeven om adviezen aan te nemen ‘met een ruime meerderheid’. Bij de stemronde van de verschillende adviezen is de drempel van 70% gehanteerd. Adviezen die deze drempel niet gehaald hebben zijn in deze gemeentelijke reactie niet meegenomen. Hieronder een overzicht van alle adviezen met daarbij hoeveel procent van de deelnemers van het inwonersberaad hierachter staat.

Cluster Besparen

1. Energie besparen	
1.1 Wat je niet verbruikt, hoef je niet op te wekken	score: 81%

Cluster Opwek, Opslag en Distributie

2. Windenergie	
2.1 Geen grote windmolens	score: 70%
2.2 Vrijwel onzichtbare windturbines	score: 82%
2.3 Windwokkel of mini windmolen	score: 78%
2.4 Windmolen kleiner dan 15 meter ashoogte	score: 69%
2.5 Wind voor buurtschappen	score: 59%
2.6 Grotere windmolens (tot 50 meter tiphoogte)	score: 29%
3. Zonne-energie	
3.1 Zon op bestaande (overheid)infrastructuur	score: 90%
3.2 Zon op en om huizen en bedrijven	score: 90%
3.3 Zonnepanelen bezitten en beheren vanuit collectief	score: 84%
3.4 Grote zonneweide	score: 41%
4. Energie uit water	
4.1 Blue Energy	score: 74%
4.2 Getijdenenergie	score: 65%
4.3 Golfenergie	score: 63%
5. Aardwarmte	
5.1 Advies aardwarmte	score: 74%
6. Lokaal opwekken en opslaan	
6.1 Lokaal en gezamenlijk opwekken, verbruiken en opslaan van energie	score: 75%
6.2 TESO zelf energievoorziening oplossen	score: 71%
7. Energieopslag	
7.1 Thuisbatterijen (o.a. Lithium)	score: 78%
7.2 Buurtbatterijen (o.a. Lithium of Zout)	score: 79%
7.3 Eilandbatterijen (o.a. Lithium of Zout)	score: 72%
7.4 Waterstofopslag	score: 59%
7.5 Thermische opslag	score: 66%

Cluster Beheer

8. Organisatie en regelgeving	
8.1 Regelgeving en praktische uitvoerbaarheid door de gemeente	score: 79%
8.2 Energie-ambassadeur	score: 88%
8.3 Lessen uit het verleden	score: 81%
9. Algemeen	
9.1 Texelse ambitie: zelfvoorzienend in de basisbehoefte	
Huishoudens exclusief bedrijven	score: 53%
Huishoudens inclusief primaire bedrijven	score: 63%
Huishoudens inclusief alle niet-toerisme gerelateerde bedrijven	score: 68%
9.2 Pas op de plaats	score: 24%

E:M+MA.
Wijnhaven 88
2511 GA Den Haag
070 - 87 00 460
info@emma.nl
www.emma.nl
Volg ons op Facebook, Twitter en LinkedIn

Gemeente Texel

.txl

Persbericht

Inwonersberaad levert breed gedragen adviezen en versterkt onderling begrip

Evaluatierapport geeft zicht op waardevolle eindopbrengsten Texelse inwonersberaad

Het eerste Texelse inwonersberaad is waardevol gebleken voor het creëren van dialoog, gedeeld eigenaarschap en draagvlak voor een complex vraagstuk: de toekomstige energievoorziening van het eiland. Die conclusie valt te lezen in het onafhankelijke evaluatierapport dat in opdracht van gemeente Texel is opgesteld. ”De uitvoering van het inwonersberaad is op hoofdlijnen goed verlopen. Het instrument heeft richting gegeven aan het beleid en bijgedragen aan het overbruggen van politieke meningsverschillen en aan betere relaties tussen inwoners, bestuur en politiek.”

De opbrengst zit volgens het rapport vooral in het democratisch proces van het beraad: inwoners met uiteenlopende perspectieven zijn op respectvolle en inclusieve wijze met elkaar in gesprek gegaan en hebben samen 30 concrete adviezen geformuleerd, waarvan er 17 brede steun genieten. “Hoewel de inhoudelijke uitkomsten grotendeels binnen bestaande beleidsrichtingen bleven, heeft het proces bijgedragen aan versterkt maatschappelijk en politiek draagvlak en gedeeld eigenaarschap”, zo valt te lezen in het rapport.

Aanbevelingen voor een volgend inwonersberaad
De evaluatie signaleert ook leerpunten. Zo hebben deelnemers soms helderheid en regie gemist. De gemeentelijke organisatie kon onvoldoende inhoudelijke en ambtelijke ondersteuning bieden. De gemeenteraad kan vooraf preciezer de opdracht en kaders formuleren. Ook biedt het rapport praktische verbeterpunten, zoals het formuleren van een heldere visie op de vraag, beter tijdsbeheer en het formuleren van een helder mandaat en feedbackproces voor een schrijfgroep.

Geen hapklare antwoorden, wel waardevolle opbrengsten
Het inwonersberaad leverde bruikbare oplossingen voor de eilandse energievoorziening, maar gaf geen volledige visie op toekomstige schaarste of betaalbaarheid. “Dit laat zien dat een inwonersberaad geen simpele antwoordmachine is, maar een proces waarin dialoog, context en draagvlak centraal staan”, aldus de onderzoekers. “Ondanks de knelpunten werd het inwonersberaad doeltreffend en doelmatig uitgevoerd. Een inwonersberaad is goed uitvoerbaar in een kleine gemeente als Texel en levert waardevolle opbrengsten op.”

Actualisatie kaders en vervolg
Op basis van de evaluatie wordt de raad gevraagd het college opdracht te geven voor een geactualiseerde versie van de ‘Kaderstellende notitie Texels Burgerberaad’, waarin de lessen uit dit eerste beraad worden verwerkt. Deze geactualiseerde notitie vormt de basis voor eventuele toekomstige inwonersberaden. De raad bespreekt de evaluatie tijdens de raadsvergadering van 9 juli aanstaande.

———————————————

Noot voor de redactie
Gemeente Texel organiseerde tussen december 2023 en januari 2025 haar eerste inwonersberaad over de vraag: ‘Hoe blijft Texel voorzien van voldoende energie. De gemeenteraad heeft het eindadvies op 7 mei 2025 vastgesteld.
De eindevaluatie is uitgevoerd door onafhankelijk onderzoeksbureau EMMA en gebaseerd op documentanalyse, interviews en een deelnemersenquête. Het volledige rapport is op te vragen bij gemeente Texel.

Gemeente Texel

.txl

(Concept / Voorgenomen)

Raadsbesluit

Zaaknummer 3633111

Intocht Sinterklaas

Doelenboom

Programma

0	Voor en door bewoners
0.1	Bestuur

De raad van de gemeente Texel:

gelezen het advies van burgemeester en wethouders;

gehoord de raadscommissie;

Overwegende

- Dat de NTR Texel heeft gekozen voor de landelijke intocht van Sinterklaas op Texel in 2025
- Dat we hiermee een groot kinder- en familiefeest krijgen
- Dat we kunnen laten zien dat we in samenwerking met inwoners, bedrijfsleven, organisatie hier een mooie evenement van kunnen maken.
- Dat de lokale Stichting Sint en Piet haar medewerking heeft toegezegd
- Dat de provincie Noord-Holland informeel € 50.000,= heeft toegezegd
- Dat een aantal lokale fondsen positief hebben gereageerd
- Dat het organisatie en houden van het evenement past bij waar Texel goed in is: Samenwerking

Besluit

1. in te stemmen met de landelijke intocht van Sinterklaas op Texel in november 2025
2. hiervoor via de Tussenrapportage 2025 € 200.000,= ten laste van de algemene reserve beschikbaar te stellen .

Vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 09-07-2025,

De griffier, De voorzitter,

Bijlagen

Geen bijlagen

Gemeente Texel

.txl

Advies

Zaaknummer 3633111

Intocht Sinterklaas

Programma

0	Voor en door bewoners
0.1	Bestuur

Advies

Voorgesteld wordt te besluiten:

1. in te stemmen met de landelijke intocht van Sinterklaas op Texel in november 2025
2. hiervoor via de Tussenrapportage 2025 € 200.000,= ten laste van de algemene reserve beschikbaar te stellen.

Toelichting

Dit voorstel betreft de inrichting en financiering ten behoeve van de landelijke intocht van Sinterklaas op Texel.

Bijlagen

Geen bijlagen

Consequenties

Financieel	☑	Inkoop/Aanbesteding	☐	Belanghebbenden	☑
Personeel/Organisatie	☑	Deregulering	☐	Structuurvisie	☑
Juridisch	☑	Majeure risico's	☑		
Beleid	☑	Beheer	☑		

Intocht Sinterklaas

Samenvatting

De NTR heeft de gemeente Texel gevraagd om gastheer te zijn van de landelijke intocht van Sinterklaas in november 2025, inclusief de opnames van het Sinterklaasjournaal.
Een groot kinder- en familiefeest, voor jong en oud.

De gemeente is enthousiast dat de Sint naar Texel komt. We gaan laten zien waar Texel in uitblinkt, namelijk buitengewone gastvrijheid in combinatie met prachtige natuur en levendige dorpen.
De intocht is een uitnodiging aan alle kinderen en ouders van Nederland om te zien wat Texel allemaal te bieden heeft.

Het college is positief en enthousiast over deze uitnodiging en waardeert dat er van veel organisaties en het bedrijfsleven een positief signaal is ontvangen. Uitdrukkelijke wens is om lokale partijen zoveel mogelijk bij de voorbereiding en het evenement te betrekken. Met een aantal partijen is daarover een afspraak gemaakt: zo zal de lokale stichting Sint en Piet actief betrokken zijn bij het programma.

Het evenement onderstreept de sterke verbondenheid binnen de Texelse gemeenschap, met de eilandeconomie, de vele gevarieerde kleinschalige bedrijven. Het sluit aan bij de ambities uit de Structuurvisie, Texel op Koers, waarin kleinschaligheid, gastvrijheid, een hoge mate van dienstverlening en veiligheid Texel uniek maakt.
Dit alles bij elkaar is de kracht van Texel.

Voor de organisatie richt de gemeente een projectgroep op, die nauw zal samenwerken met het evenementenbureau en de NTR om de voorbereidingen, vergunningverlening en uitvoering te realiseren. De minimale kosten voor het evenement worden geraamd op € 300.000, waarvan de gemeente € 200.000 beschikbaar stelt. De resterende middelen worden via subsidies, lokale fondsen en bijdragen van ondernemers beoogd. Daarnaast neemt de gemeente een post op van € 50.000,= als risico in de weerstandsparagraaf.
Extra ondersteuning wordt in natura geleverd door het bedrijfsleven en organisaties. Kosten voor de uitzendingen worden door de NTR gedragen.

Het college heeft vertrouwen in een succesvolle voorbereiding en uitvoering van het evenement (zowel het Sinterklaasjournaal als de intocht), waarin Texel zich als een sterk samenwerkende en gastvrije gemeenschap kan laten zien.

Intocht Sinterklaas

Argumenten tot advies

1.1.Instemmen met landelijke intocht van Sinterklaas in november 2025 op Texel
De gemeenteraad wordt voorgesteld in te stemmen met de landelijke intocht van Sinterklaas in november 2025 op Texel.

De intocht is een bijzonder aantrekkelijk evenement voor Texel. De haven van Oudeschild vormt een sfeervol en geschikt decor voor deze nationale gebeurtenis. We zijn een gemeente die, in nauwe samenwerking met het bedrijfsleven, verenigingen en andere maatschappelijke organisaties, in staat is om een evenement van deze omvang succesvol te organiseren. We laten zien waar Texel in uitblinkt, namelijk buitengewone gastvrijheid in combinatie met prachtige natuur en levendige dorpen.
De intocht is een uitnodiging aan alle kinderen en ouders van Nederland om te zien wat Texel allemaal te bieden heeft.

Gedurende meerdere weken staat Texel volop in de belangstelling via het Sinterklaasjournaal, dat dagelijks meer dan twee miljoen kijkers trekt. Daarmee krijgt het eiland landelijke zichtbaarheid — niet enkel met als doel en verwachting toeristische groei, maar om te laten zien wat er in korte tijd mogelijk is dankzij de kracht van lokale samenwerking.

De Texelse samenleving wordt actief betrokken bij de voorbereiding en uitvoering, wat het evenement ook lokaal verbindend maakt. Bovendien bereikt het Sinterklaasjournaal een brede groep jonge kijkers – een belangrijke doelgroep als toekomstige bezoekers van Texel. Door hen al op jonge leeftijd kennis te laten maken met het eiland, wordt ook op de lange termijn geïnvesteerd in de aantrekkingskracht van Texel.

De verwachting is dat deze samenwerking een positieve impuls geeft aan de onderlinge verbondenheid tussen inwoners, organisaties en de gemeentepolitiek.

1.2.Financiële dekking via Tussenrapportage 2025
De NTR verzorgt de uitzendingen (verhaal, opnamen, aankleding) en neemt daarvoor de kosten op zich. Texel moet de kosten van het evenement en de organisatie daarvan bekostigen.

Alternatieven

Het enige alternatief is om niet in te stemmen met de landelijke intocht van Sinterklaas. Dan ‘vallen’ we terug op de lokale invulling van Sinterklaas, waarvoor ook altijd veel belangstelling (ook van toeristen) is.

Consequenties van het advies

- **Financieel**
  Op basis van ervaringen van NTR is de schatting dat de lasten voor het evenement minimaal € 300.000,= zullen bedragen. Hiervan wil de gemeente € 200.000,= voor haar rekening nemen. Voor de resterende middelen worden subsidies gevraagd, zoals van de provincie Noord-Holland en lokale subsidiefondsen. De provincie heeft inmiddels informeel € 50.000,= toegezegd. Ook een aantal lokale fondsen heeft positief gereageerd en de verwachting is dat zij substantieel zullen bijdragen aan het evenement.

Eventuele extra middelen komen ten goede aan het evenement, waarbij ook gedacht moet worden aan aansluitende activiteiten als de Sint weer is vertrokken (op dezelfde dag). Daarnaast is de verwachting dat van het bedrijfsleven en Texelse organisaties sponsoring in natura mogelijk is. Denk bijvoorbeeld aan het beschikbaar stellen van fietsen, overnachting, overtocht, catering etc voor de opnames van het Sinterklaasjournaal en de landelijke intocht zelf.
Ook heeft de lokale stichting Sint en Piet haar medewerking in natura toegezegd.
Daarnaast neemt de gemeente € 50.000,= als risico in de weerstandsparagraaf.

Dekking
Er is geen dekking. Financiële verantwoording van de € 200.000,= van de gemeentelijke inbreng wordt afgelegd in de Tussenrapportage en gaat ten laste van de algemene reserve.

Toelichting: De vaststelling van de Tussenrapportage is geagendeerd voor de raadsvergadering van 9 juli 2025. Dit raadsvoorstel 'intocht Sinterklaas' wordt voorafgaand aan het agendapunt Tussenrapportage behandeld, zodat het als aanpassing daarvan verwerkt kan worden.

- **Personele/Organisatorische consequenties**
  Voor de landelijke intocht alsmede het Sinterklaasjournaal moet ambtelijke capaciteit beschikbaar worden gesteld. En daarnaast wordt samengewerkt met het evenementenbureau en NTR. De kosten voor dit bureau zijn in het totaal bedrag geïntegreerd.
  Vanuit de gemeentelijke organisatie wordt een projectteam ingesteld met een bestuurlijk en ambtelijke opdrachtgever en ambtelijk opdrachtnemer. Hiervoor worden geen extra kosten geraamd.
  De veiligheidsregio NHN heeft toegezegd direct te participeren in de projectgroep.
  Op voorhand is de verwachting dat de werkzaamheden voor de intocht niet ten koste gaan van reguliere werkzaamheden en/of lopende projecten. Dit is tegelijkertijd niet helemaal uit te sluiten. We zullen dit in de komende periode nadrukkelijk volgen.

- **Juridische consequenties**
  Voor het evenement zijn een of meerdere evenementenvergunningen nodig. De aanvragen hiervoor worden vanuit de projectorganisatie in samenwerking met het evenementenbureau gedaan.

- **Majeure risico's**
  De organisatie van het evenement is van zodanige omvang dat er een aparte projectorganisatie nodig is. Bij de start zal ingezet worden op het voorkomen van risico's, maar het evenement is wel van zodanig omvang dat vooraf niet alles is uit te sluiten. Tussentijdse evaluatie zal dan ook plaatshebben.

- **Beheer**
  Tijdens de draaidagen van het Journaal en tijdens de landelijke intocht zullen activiteiten in de openbare ruimte plaatshebben. Het inrichten van het evenemententerrein zal door of namens onze eigen medewerkers worden gedaan. Verkeersleiding en dergelijke zullen namens de gemeente worden ingezet, met nadruk op 'vrijwilligheid'.

Belanghebbenden

De afgelopen weken is er contact geweest met Stichting Sint en Piet, TOP, STIFT, VVV om het voornemen te bespreken. Allen willen meewerken aan de landelijke intocht.

Structuurvisie

De structuurvisie gaat uit van het kenmerk dat de inwoners verbonden zijn met elkaar, met de eilandeconomie en met zijn vele, gevarieerde kleinschalige bedrijven, die gastvrijheid, hoge mate van dienstverlening en veiligheid Texel maken tot een uniek eiland. Deze eigenschappen geven kansen voor ontwikkelingen, zoals bijvoorbeeld de landelijke intocht van Sinterklaas.

Aanleiding / Voorgeschiedenis / Eerdere besluiten

De NTR heeft Texel benaderd omdat ze dit jaar graag een intocht op een eiland wensen.
Elk jaar wordt een andere locatie gekozen.
Onze lokale intocht van Sinterklaas ontvangt vaak veel bezoekers, ook toeristen.

Gemeente Texel

.txl

(Concept / Voorgenomen)

Raadsbesluit

Zaaknummer 3633111

Intocht Sinterklaas

Doelenboom

Programma

1	Voor en door bewoners
0.1	Bestuur

De raad van de gemeente Texel:

gelezen het advies van burgemeester en wethouders;

gehoord de raadscommissie;

Overwegende

- Dat de NTR Texel heeft gekozen voor de landelijke intocht van Sinterklaas op Texel in 2025
- Dat we hiermee een groot kinder- en familiefeest krijgen
- Dat we kunnen laten zien dat we in samenwerking met inwoners, bedrijfsleven, organisatie hier een mooie evenement van kunnen maken.
- Dat de lokale Stichting Sint en Piet haar medewerking heeft toegezegd
- Dat de provincie Noord-Holland informeel € 50.000,= heeft toegezegd
- Dat een aantal lokale fondsen positief hebben gereageerd
- Dat het organisatie en houden van het evenement past bij waar Texel goed in is: Samenwerking

Besluit

1. in te stemmen met de landelijke intocht van Sinterklaas op Texel in november 2025
2. hiervoor via de Tussenrapportage 2025 € 200.000,= ten laste van de algemene reserve beschikbaar te stellen .

Vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 09-07-2025,

De griffier, De voorzitter,

Bijlagen

Geen bijlagen

Motie

Terugdraaien verhoging toeristenbelasting en indexatie lokale lasten

Raad	9 juli 2025
Portefeuillehouder	M. Pol

Constaterende dat:

- de gemeente Texel in de jaarrekening 2024 een positief resultaat van € 3,3 miljoen heeft gerealiseerd;
- ook in de tussenrapportage 2025 een incidenteel voordeel van € 1,1 miljoen en een structureel voordeel van € 135.000 wordt gemeld;
- de algemene reserve daarmee een stand heeft bereikt van ruim € 8 miljoen, terwijl de ondergrens op € 2 miljoen ligt;
- het college structureel meer middelen begroot dan feitelijk kunnen worden besteed;
- het effect van het zogenaamde ‘ravijnjaar’ tot nu toe meevalt en geen directe aanleiding geeft voor extra financiële voorzorgsmaatregelen.

Overwegende dat:

- inwoners en ondernemers op Texel te maken hebben met hoge kosten van levensonderhoud en onzekerheid;
- toeristenbelasting een directe invloed heeft op de prijsstelling van het Texelse toeristische aanbod;
- er momenteel geen sprake is van een financieel tekort dat een verhoging van lasten rechtvaardigt;
- belastingverhoging zonder aantoonbare maatschappelijke investering of noodzaak niet uit te leggen is.

Vandaar deze motie.

Verzoekt het college t.a.v. de ontwerp-Programmabegroting 2026

- de aangekondigde verhoging van de toeristenbelasting per 2026 niet mee te nemen;
- tevens af te zien van automatische indexatie van de lokale heffingen voor inwoners en ondernemers, zolang structureel sprake is van onderbesteding en financiële overschotten;
- en dit te verwerken in de herijking van het meerjarenbeeld.

Raadsvergadering

Dossiernummer	2334
Extern Zaak ID	3614237
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	9 juli 2025
Agendapunt	11
Titel	Tussenrapportage 2025
Portefeuillehouder	C. Hooijschuur

Geagendeerd	Vergaderdatum
B&W	3 juni 2025
Raadscommissie	1 juli 2025
Raadsvergadering	**9 juli 2025**

Toelichting

Met deze tussenrapportage wordt de raad geïnformeerd over de financiële en beleidsmatige afwijkingen van de eerste vier maanden. Daarnaast wordt gerapporteerd over de voortgang van de investeringen en de overgehevelde projectbudgetten. De tussenrapportage is online te lezen via Tussenrapportage 2025 | Tussenrapportage 2025 | Texel

Gemeente Texel

(Concept / Voorgenomen)

Raadsbesluit

Zaaknummer 3614237

Tussenrapportage 2025

Doelenboom

Paragraaf

Paragraaf: Bedrijfsvoering

De raad van de gemeente Texel:

gelezen het advies van burgemeester en wethouders;

gehoord de raadscommissie;

Gelet op

- Financiële verordening gemeente Texel;

Overwegende

- Actualisatie van de budgetten van de programmabegroting 2024;

Besluit

1. Akkoord te gaan met de incidentele en structurele afwijkingsvoorstellen programma 0 t/m 8 en de financiële consequenties van € 1.119.700 te storten in de algemene reserve en € 9.500 vanaf 2026 als structureel voordeel mee te nemen in de programmabegroting.
2. Akkoord te gaan met de voorstellen van de kredietwijzigingen van per saldo € 2.145.699 voordelig en de daaruit volgende kapitaallasten van € 124.875 voordelig in 2025 ten gunste van de algemene reserve te brengen en vanaf 2026 structureel mee te nemen in de begroting.
3. De tussenrapportage 2025 vast te stellen.

Vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 09-07-2025,

De griffier, De voorzitter,

Bijlagen

1. Tussenrapportage 2025

Gemeente Texel

.txl

Advies

Zaaknummer 3614237

Tussenrapportage 2025

Paragraaf

Paragraaf: Bedrijfsvoering

Advies

Voorgesteld wordt te besluiten:

1. De concept tussenrapportage 2025 vast te stellen.
2. De gemeenteraad voor te stellen:

A. Akkoord te gaan met de incidentele en structurele afwijkingsvoorstellen programma 0 t/m 8 en de financiële consequenties van € 1.119.700 te storten in de algemene reserve en € 9.500 vanaf 2026 als structureel voordeel mee te nemen in de programmabegroting.

B. Akkoord te gaan met de voorstellen van de kredietwijzigingen van per saldo € 2.145.699 voordelig en de daaruit volgende kapitaallasten van € 124.875 voordelig in 2025 ten gunste van de algemene reserve te brengen en vanaf 2026 structureel mee te nemen in de begroting.

C. De tussenrapportage 2025 vast te stellen.

Toelichting

Met deze tussenrapportage wordt de raad geïnformeerd over de financiële en beleidsmatige afwijkingen van de eerste vier maanden. Daarnaast wordt gerapporteerd over de voortgang van de investeringen en de overgehevelde projectbudgetten. De tussenrapportage is online te lezen via **Tussenrapportage 2025 | Tussenrapportage 2025 | Texel**

Bijlagen

1. Tussenrapportage 2025

Consequenties

Financieel	☑	Inkoop/Aanbesteding	☐	Belanghebbenden	☐
Personeel/Organisatie	☐	Deregulering	☐	Structuurvisie	☐
Juridisch	☐	Majeure risico's	☐		
Beleid	☐	Beheer	☐		

Tussenrapportage 2025

Samenvatting

Met deze tussenrapportage wordt de raad geïnformeerd over de financiële en beleidsmatige afwijkingen van de eerste vier maanden. Daarnaast wordt gerapporteerd over de voortgang van de investeringen en de overgehevelde projectbudgetten.
De Tussenrapportage is het enige planning en control product dat nog niet is geüpdate in de planning en control cyclus. Dit zal het komende jaar worden opgepakt en wordt meegenomen in de aanpassing van de financiële verordening. Deze staat voor het vierde kwartaal van 2025 op de langetermijnplanning van de raad.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de incidentele en structurele wijzigingen. Hierbij is een min getal een voordeel en een plus getal een nadeel.

Resume	Totaal incidenteel 2025	Totaal structureel vanaf 2025	Totaal structureel vanaf 2026
Totaal financiële afwijkingen programma's	€ -1.109.200	€ -10.500	€ 1.000
Afwijkingen kredieten	€ 0	€ -124.875	€ 0
Totaal financiële afwijkingen	**€ -1.109.200**	**€ -135.375**	**€ 1.000**

Nagenoeg alle financiële afwijkingen hebben betrekking op onvoorziene, onontkoombare en onuitstelbare uitgaven. Deze voorstellen zijn per programma toegelicht.

De stand van de algemene reserve komt hiermee op ruim € 8,1 miljoen.

Verder is gerapporteerd op de voortgang van de investeringen en de overgehevelde projectbudgetten van voorgaande jaren.

Tussenrapportage 2025

Argumenten tot advies
Het college rapporteert één keer per jaar aan de raad over de voortgang van de programmabegroting 2025. Voor het eerst rapport het college ook over beleidsmatige wijzigingen, dit conform de financiële verordening.

Alternatieven
Niet van toepassing.

Consequenties van het advies

- ## Financieel
  Kosten
  Incidenteel voor het jaar 2025 € -1.109.200,00
  Structureel m.i.v. 1 januari 2025 € - 135.375,00
  Structureel m.i.v. 1 januari 2026 € 1.000,00

  ### *Dekking*
  Het incidentele en structurele overschot per saldo wordt in 2025 in de algemene reserve gestort die daarmee een omvang bereikt van €8.170.090. De structurele gevolgen van per saldo € 134.375 voordelig worden meegenomen met de programmabegroting 2026.

Relevante wet- en regelgeving of jurisprudentie
- Financiële verordening gemeente Texel (artikel 212 Gemeentewet)

Gemeente Texel

(Concept / Voorgenomen)

Raadsbesluit

Zaaknummer 3614237

Tussenrapportage 2025

Doelenboom

Paragraaf

Paragraaf: Bedrijfsvoering

De raad van de gemeente Texel:

gelezen het advies van burgemeester en wethouders;

gehoord de raadscommissie;

Gelet op

- Financiële verordening gemeente Texel

Overwegende

- Actualisatie van de budgetten van de programmabegroting 2024

Besluit

1. Akkoord te gaan met de incidentele en structurele afwijkingsvoorstellen programma 0 t/m 8 en de financiële consequenties van € 1.119.700 te storten in de algemene reserve en € 9.500 vanaf 2026 als structureel voordeel mee te nemen in de programmabegroting.
2. Akkoord te gaan met de voorstellen van de kredietwijzigingen van per saldo € 2.145.699 voordelig en de daaruit volgende kapitaallasten van € 124.875 voordelig in 2025 ten gunste van de algemene reserve te brengen en vanaf 2026 structureel mee te nemen in de begroting.
3. De tussenrapportage 2025 vast te stellen.

Vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 09-07-2025,

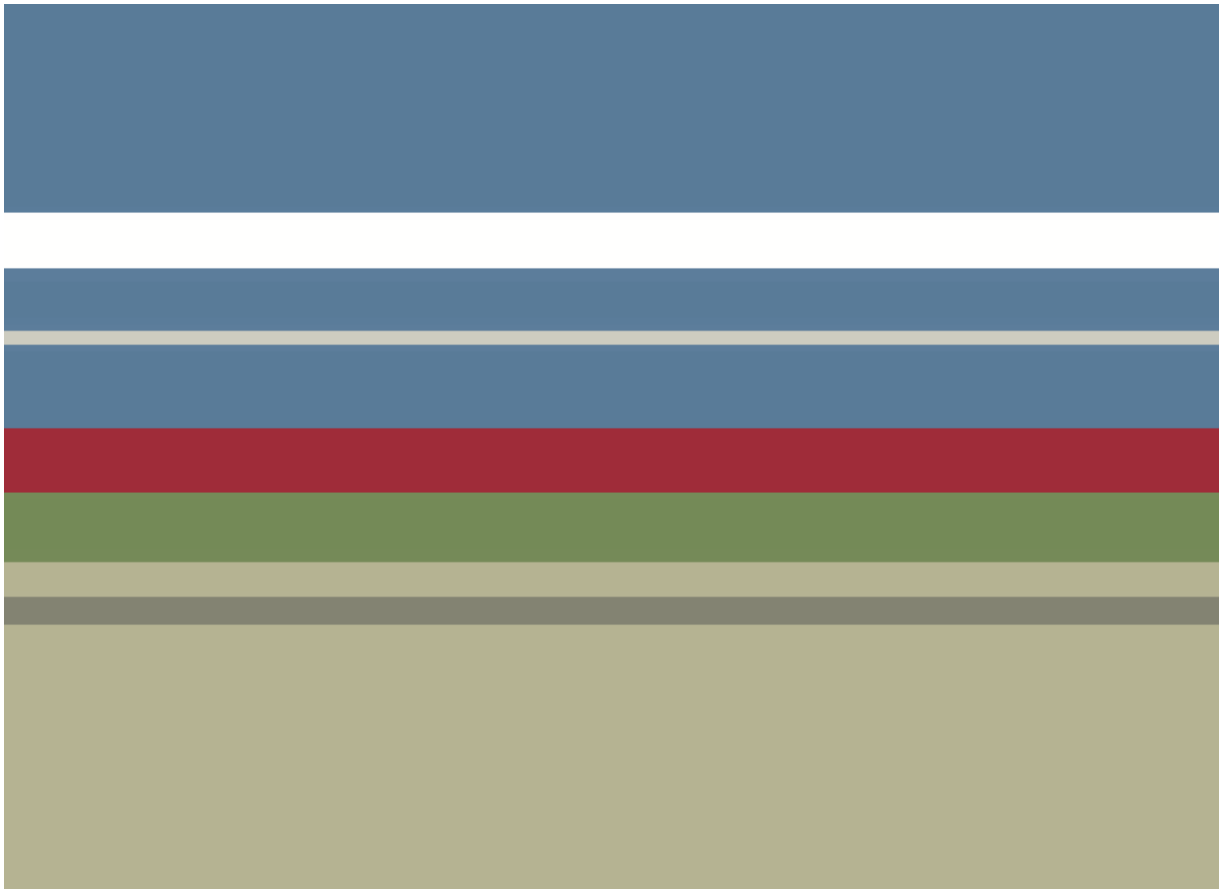
De griffier, De voorzitter,

Bijlagen

1. Tussenrapportage 2025

.txl

Tussenrapportage 2025



Inhoudsopgave

Inhoudsopgave **4**
Bestuurlijke boodschap **5**
Leeswijzer **6**
Hoofdstuk 1 - Actuele zaken **7**
Programma 0. Voor en door inwoners 8
Programma 1. Veiligheid op orde 12
Programma 2. Goede bereikbaarheid 13
Programma 3. Mooi en gastvrij Texel / Texel werkt! 15
Programma 4. Toekomst voor de jeugd 16
Programma 5. Samen beleven en bewegen 17
Programma 6. Zorg voor elkaar 19
Programma 7. Volksgezondheid, duurzaam en schoon 21
Programma 8. Goed wonen 23
Paragrafen 26
Hoofdstuk 2 - Financieel **27**
2.1 Uitkomsten financieel tussenrapportage 28
2.2 Resultaat programmarekening 2024 29
2.3 Tussenstand algemene reserve 30
Hoofdstuk 3 - Investeringen en overheveling project budgetten **31**
3.1 Voortgang in de realisatie van investeringen 32
3.2 Voorstellen kredietwijzigingen 37
3.3 Voortgang overheveling projectbudgetten 40
Besluit **46**

Bestuurlijke boodschap

Met genoegen presenteren wij u de tussenrapportage over de eerste vier maanden van 2025. Deze rapportage richt zich voornamelijk op financiële afwijkingen, geeft per programma inzicht in de huidige mutaties ten opzichte van het vastgestelde budget uit de programmabegroting 2025 en geeft inzicht in beleidswijzigingen die sinds de programmabegroting 2025 bekend zijn geworden.

Bestuursopdracht Planning en Control

In de bestuursopdracht planning en control is in 2024 gekeken naar andere momenten voor de perspectiefnota, programmarekening en tussenrapportage omdat ze elkaar niet logisch opvolgen. In 2025 is gestart met de aanpassingen. Hierdoor ontvangt u nu tussenrapportage gezamenlijk met de programmarekening 2024. De tussenrapportage is het enige product dat in de planning en control cyclus nog niet van een update is voorzien. Het college wil hier het komende jaar mee aan de slag om ook dit product van een update te voorzien. We nemen dit mee in de gesprekken met de auditcommissie als opmaak naar de aanpassing van de financiële verordening aan het eind van 2025.

2025 is het laatste volledige jaar van dit college. We staan nu ongeveer halverwege het jaar en diverse onderdelen zijn gestart of afgerond. Zoals de tunnel bij Kogerstrand, de reconstructie van de parkeerterreinen bij paal 12 en paal 15, de bouw van het Thijssehuis is weer begonnen, de tijdelijke woningen aan De Rietdijk zijn opgeleverd en voor een deel al bewoond door Oekraïense ontheemden. Daarnaast zijn we de aanbesteding gestart voor de isolatieopgave zodat we in het najaar daadwerkelijk kunnen starten met het isoleren van woningen.

Deze tussenrapportage sluit financieel af met een incidenteel voordeel van ruim € 1,1 miljoen en een structureel voordeel van ongeveer € 135.000. Dit structurele voordeel nemen we mee in de meerjarenbegroting.

Op hoofdlijnen is het positieve saldo ontstaan door:

- Een voordeel door de recent afgesloten nieuwe CAO voor gemeenteambtenaren (€ 400k)
- Een voordeel op de rentekosten door het minder aangaan van leningen (€ 1,15 miljoen)
- Een voordeel op de afschrijvingskosten door vertragingen in investeringen (€ 1,25 miljoen)
- Een nadeel doordat de kosten van de tijdelijke brug Kogerstrand niet geactiveerd mogen worden (€ 215k)
- Een nadeel door verzakkingen van luchtbehandelingskasten bij OSG de Hogeberg (€ 440k)
- Een nadeel op de kosten voor jeugdzorg (€ 360k)

Door het positieve voordeel bij deze tussenrapportage is het saldo van de algemene reserve ruim € 8,1 miljoen.

Het college gaat met veel positieve energie aan de slag om in de resterende periode het college uitvoeringsprogramma af te ronden!

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van gemeente Texel,
de secretaris, de burgemeester,

E. Wolfskamp M. Pol Msc

Leeswijzer

Het doel van de tussenrapportage is de raad te informeren over de financiële en beleidsmatige afwijkingen over de eerste vier maanden van 2025.

De afspraak met de gemeenteraad is dat over de afwijkingen gerapporteerd moet worden, naast dat de rapportage de mogelijkheid biedt om extra budget te vragen. Dit laatste is alleen mogelijk als dit voldoet aan de drie O's, onvoorzien, onuitstelbaar en onoverkomelijk. Er moet aan minimaal 2 van de 3 voorwaarden worden voldaan. Alleen met gemotiveerde reden kan hier incidenteel van afgeweken worden, dit wordt dan uitvoerig onderbouwd.

In deze tussenrapportage komt aan de orde:

Hoofdstuk 1: Actuele zaken
Hier wordt ingegaan op zowel financiële als beleidsmatige wijzigingen die bekend zijn.

Hoofdstuk 2: Financieel
2.1 Uitkomsten financieel tussenrapportage
2.2 Resultaat programmarekening 2024
2.3 Tussenstand algemene reserve

Hoofdstuk 3: Investeringen en projectbudgetten
3.1 Voortgang in de realisatie van investeringen
3.2 Voorstellen kredietwijzigingen
3.3 Voortgang overheveling projectbudgetten

Hoofdstuk 4: Leer-Werkbedrijf De Bolder

In hoofdstuk 1 zijn, conform de gemaakte afspraken, per programma de financiële afwijkingen gecombineerd met de beleidsmatige toelichtingen op mogelijke afwijkingen.

In hoofdstuk 2 zijn de financiële consequenties in totaliteit opgenomen van deze tussenrapportage. In dit hoofdstuk ook een korte terugblik naar de programmarekening 2024 en de stand van de algemene reserve. Een toelichting op de uitkomsten van de meicirculaire 2025 volgt op een later moment.

In hoofdstuk 3 is de voortgang in de realisatie van investeringen en overheveling budgetten opgenomen, waarbij ook een aantal investeringen worden afgesloten.

In de rapportage staan min bedragen. Al deze minbedragen geeft een voordeel aan ten opzichte van het budget.

Planning tussenrapportage 2025

Tussentijdse rapportage	Onderwerp	Betrokken
11-06-2025	Vergadering Auditcommissie	Auditcommissie
25-06 / 02-07-2025	Bespreking tussentijdse rapportage in raadscommissie	Raadscommissie
09-07-2025	Vaststelling tussenrapportage in raad	Raad

Hoofdstuk 1 - Actuele zaken

Programma 0. Voor en door inwoners

Financiële afwijkingen

In onderstaand tabel zijn de afwijkingen van het programma weergegeven en de motivatie per criteria in beeld gebracht. Voor nadere toelichting is onder de tabel een verdere uitleg gegeven.

*** - min is voordeel**

	Omschrijving	I	S	onvoorzien	onuitstelbaar	onontkoombaar
1	Preventief Medisch Onderzoek (PMO) en persoonlijke beschermingsmiddelen (PBM).	40.000	2.500	Nee, is niet eerder aan gedacht om hiervoor middelen te reserveren voor PMO en niet gecontroleerd op houdbaarheidsdatum PBM.	Ja, verplicht en komt voort uit plan van aanpak RI&E en arbo.	Ja, verplicht en komt voort uit plan van aanpak RI&E en arbo.
2	Gewijzigde rechtspositie voor raadsleden die de AOW-gerechtigde leeftijd nog niet bereikt hebben.	17.000		Ja, Ministerieel besluit is pas in december 2024 genomen. Vanaf 2026 is rekening gehouden met deze extra kosten in de programmabegroting.	Ja, Ministerieel besluit.	Ja, Ministerieel besluit
3	CAO ontwikkeling	-400.000		Ja, CAO is pas bekend sinds eind april 2025.	Nee, als voordeel nu niet wordt meegenomen, komt dit bedrag t.z.t. ten gunste rekeningresultaat 2025.	Ja, CAO is bindend.
4	Onderzoek artikel 213a	60.000		Nee, dit was te voorzien bij de programmabegroting 2025. Toen was echter de verwachting dat de twee onderzoeken intern zouden worden uitgevoerd. Daarvoor is niet gekozen vanwege de onafhankelijkheid en tijdsgebrek. Vanaf de programmabegroting 2026 is hiervoor structureel budget aangevraagd.	Ja, dit betreft een toezegging die is gedaan in de programmabegroting 2025. Het niet toezeggen van dit budget zorgt ervoor dat er een keuze gemaakt moet worden welke werkzaamheden niet worden uitgevoerd.	Ja, dit betreft een toezegging die is gedaan in de programmabegroting 2025. Het niet toezeggen van dit budget zorgt ervoor dat er een keuze gemaakt moet worden welke werkzaamheden niet worden uitgevoerd.
5	Regeling Kop van NoordHolland	16.000		Ja, het was bestuurlijk niet (ver) van tevoren voorzien welk besluit er genomen zou worden ten aanzien van de regionale organisatie	Ja, de benodigde kennis en extra inzet is nodig om het ontwerp van de GR te kunnen maken en de implementatie te kunnen doen. Dit is niet uit de staande lokale organisaties te halen. De expertise die wel in huis beschikbaar is, is niet opgenomen in de extra kosten.	Ja, er ligt een bestuurlijk besluit om in Q1 2026 een ontwerp voor te leggen aan de vier gemeenteraden. De gemeenteraden zijn hierover reeds geïnformeerd.
6	Dekkingsvoorstellen perspectiefnota 2026	-48.000		Ja, conform voorstel perspectiefnota 2026.	Ja, conform voorstel perspectiefnota 2026.	Ja, conform voorstel perspectiefnota 2026.
7	Onderzoek stille lasten	100.000		Ja, conform voorstel perspectiefnota 2026.	Ja, conform voorstel perspectiefnota 2026.	Ja, conform voorstel perspectiefnota 2026.
8	OZB woningen		-100.000	Ja, op basis van analyse programmarekening 2024.	Nee: kan pas meegenomen worden in de begroting 2026. Vanwege goed begroten nu al meenemen.	Ja, door areaaluitbreiding stijgen de opbrengsten OZB.
9	OZB niet woningen		50.000	Ja, op basis van analyse programmarekening 2024.	Nee, kan pas meegenomen worden in de begroting 2026. Vanwege goed begroten nu al meenemen.	Ja, oorzaak leegstand en sloop
10	Rente leningen SVN		-50.000	Nee, er is niet eerder rekening gehouden met renteopbrengst leningen SVN. Op basis van analyse programmarekening 2024.	Nee, kan pas meegenomen worden in de begroting 2026. Vanwege juist begroten nu opgenomen in de tussenrapportage.	Nee. was eerder bekend en had eerder meegenomen kunnen worden.
11	Rente leningen	-1.150.000		Gedeeltelijk, bij de begroting wordt rekening gehouden met nog uit te voeren investeringen en het lenen daarvoor. In de praktijk is de uitvoering vertraagd waardoor incidenteel budget kan vrijvallen.	Nee, als voordeel nu niet wordt meegenomen is het rekeningresultaat 2025.	Nee, andere begrotingsmethodiek 'geen boter bij de vis'.
12	Incidentele vrijval afschrijvingslasten investeringsplan	-1.750.000		Ja, op basis van voortgang uitvoering investeringsplan.	Nee, als voordeel nu niet wordt meegenomen is rekeningresultaat 2025.	Ja, is niet vooraf bekend.

*** - min is voordeel**

12	Wegboeken stelpost begroting Incidentele vrijval afschrijvingslasten investeringsplan	500.000		Ja, op basis van voortgang uitvoering investeringsplan.	Nee, als voordeel nu niet wordt meegenomen is rekeningresultaat 2025.	Ja, is niet vooraf bekend.
13	Lijkschouw		10.000	Nee, vanaf 2022 is er structureel overschrijding van dit budget. Dit komt o.a. door vergrijzing. Ophogen budget is nodig.	Ja, het aantal overlijdens met een niet natuurlijke dood is niet te beïnvloeden. Ook niet of deze moeten worden onderzocht op verzoek van de politie (wat meer kosten met zich mee brengt).	Ja, zie hiervoor, niet beïnvloedbaar.
14	Aankoop rijksdocumenten		-40.000	Nee, er is de komende jaren sprake van een reisdocumentenpiek. Er kan niet worden voorzien hoeveel aanvragen er daadwerkelijk zullen zijn.	Ja, er is al sprake van budgetoverschrijving. Dit is een logisch gevolg van dat er ook meer aanvragen zijn, zie ook leges reisdocumenten (onderaan). Bij meer aanvragen zijn er ook meer aankopen.	Ja, wettelijk verplicht reisdocumenten te verstrekken.
15	Leges reisdocumenten		80.000	Nee, er is de komende jaren sprake van een reisdocumentenpiek. Er kan niet worden voorzien hoeveel aanvragen er daadwerkelijk zullen zijn.	Ja, er is al sprake van budgetoverschrijding. Dit is een logisch gevolg van dat er ook meer aanvragen zijn, zie bij meer aanvragen zijn er ook meer aankopen.	Ja, wettelijk verplicht reisdocumenten te verstrekken.
	Totaal	**-2.615.000**	**-47.500**			

Toelichting

Personeel en organisatie

In 2025 wordt gemeentebreed een preventief medisch onderzoek gehouden voor personeel. Dit onderzoek is verplicht en komt uit het plan van aanpak voor risico-inventarisatie en evaluatie. Kosten hiervoor zijn eenmalig € 40.000. Daarnaast is structureel € 2.500 extra nodig voor persoonlijke beschermingsmiddelen.
De rechtspositie voor de raadsleden die de AOW gerechtigde leeftijd nog niet hebben bereikt is gewijzigd. De extra vergoeding bedraagt € 17.000 en gaat over het zelf regelen van voorzieningen voor pensioen en arbeidsongeschiktheid. In deze rapportage worden deze kosten incidenteel meegenomen en vanaf volgend jaar wordt hiermee rekening gehouden in de begroting.
In de personeelsbegroting 2025 is rekening gehouden met een CAO van 6%. Inmiddels is de nieuwe CAO voor de periode april 2025 t/m maart 2027 vastgesteld. De loonsverhoging volgens de nieuwe CAO is lager. 2% verhoging per 1 april 2025 en 1,85% per 1 oktober 2025. Hiermee kan € 400.000 incidenteel retour naar de algemene middelen.
In de begroting 2025 is opgenomen dat er twee onderzoeken worden uitgevoerd zoals bedoeld in de verordening artikel 213a. Het gaat dit jaar om een onderzoek inzake afvalstoffenheffing en uitvoering minimabeleid. Voor de uitvoering van dit onderzoek is inhuur door een extern bureau nodig. De verwachting is dat de kosten daarvoor incidenteel € 60.000 bedragen. In de perspectiefnota 2026 is overigens € 30.000 structureel toegezegd voor een dergelijk onderzoek per jaar.
De 4 colleges van de NoordKop hebben in maart 2025 besloten om een gemeenschappelijke regeling te ontwerpen. Hierover is de raad op 11 maart 2025 geïnformeerd via een RIB. Als gevolg hiervan is er dit jaar incidenteel 16.000 nodig.
In de perspectiefnota 2026 zijn enkele structurele dekkingsvoorstellen gedaan voor nieuwe voorstellen in dat jaar. Voor dit programma gaat het in totaal om € 48.000 die al in 2025 incidenteel ingeboekt kunnen worden. Het gaat om de volgende budgetten die verlaagd kunnen worden: externe expertise inkoop en aanbesteding omdat hiervoor een medewerker is aangenomen, onderhoud automatisering in verband met een jaarlijks terugkomend overschot en reis- en verblijfskosten voor opleidingen vanwege toenemende digitale cursussen.
Via de perspectiefnota 2026 heeft de raad aan het college de opdracht gegeven om de stille lasten en baten door een extern bureau in kaart te brengen. De kosten hiervoor worden geschat op € 100.000.

OZB woningen/niet woningen

Per saldo kan de opbrengst van de OZB met € 50.000 verhoogd worden. Enerzijds een verhoging op woningen

van € 100.000 door o.a. areaaluitbreiding en anderzijds een nadeel op niet-woningen van € 50.000 in verband met leegstand en sloop.

Financiering en vrijval afschrijvingslasten

In de jaarrekening 2024 is geconstateerd dat de renteopbrengst voor leningen die via SVN lopen niet begroot zijn. Hierbij wordt dit gecorrigeerd. Het gaat naar verwachting om ca. € 50.000 structureel. Daarnaast is het verantwoord om het gereserveerde rentebudget met € 1.150.000 incidenteel te verlagen in 2025. Dit komt enerzijds door een positief rekeningresultaat 2024, goedkoper lenen dan verwacht en vertraging uitvoering investeringsplan. In de perspectiefnota 2026 is al een structurele verlaging van dit budget meegenomen.
In de praktijk is de uitvoering van het investeringsplan later dan gepland. In de begroting is hiermee rekening gehouden met een structurele stelpost van € 500.000 voordelig. De verwachting is dat dit al opgenomen voordeel dit jaar incidenteel opgeplust kan worden met € 1.2750.000 als gevolg van o.a. vertraging uitvoering Thijssehuis en diverse infrastructurele werken.

Burgerzaken

Door o.a. toenemende vergrijzing zijn de kosten van lijkschouwing toegenomen. Naar verwachting is daarvoor ca. € 10.000 structureel extra nodig.
De laatste jaren is sprake van een toenemende vraag aan reisdocumenten waardoor meer inkomsten gerealiseerd worden. Op basis van de jaarrekening 2024 is de verwachting dat deze opbrengst structureel € 40.000 hoger is. Mede daardoor stijgen ook de kosten voor de inkoop van diverse rijksdocumenten . Naar verwachting gaat het om ca € 80.000 structureel.

Programma 1. Veiligheid op orde

Financiële afwijkingen

Geen afwijkingen in Programma 1

Programma 2. Goede bereikbaarheid

Financiële afwijkingen

In onderstaand tabel zijn de afwijkingen van het programma weergegeven en de motivatie per criteria in beeld gebracht. Voor nadere toelichting is onder de tabel een verdere uitleg gegeven.

*** - min is voordeel**

	Omschrijving	I	S 2025	S 2026	onvoorzien	onuitstelbaar	onontkoombaar
1	Groot onderhoud wegen	67.000			Ja, Oudeweg verzakking rijbaan welke versneld achteruit is gegaan als gevolg van nutswerkzaamheden en zandtransport richting paal 12.	Ja, rijbaan moest afgesloten worden voor de veiligheid. Maatregel was noodzakelijk.	Ja, gaat anders ten koste van geprogrammeerd onderhoud.
2	Groot onderhoud wegen+ openbare verlichting Bomendiek	19.800		1.000	Ja, Paal 17 toegangsweg strand aanpassing ivm verplaatsing paviljoen richting zee. Voor de Bomendiek stelt het college een maatwerkoplossing voor.	Ja, maatregel bleek nodig voor goede veilige, bereikbaarheid paviljoen en strand.	Ja, gaat anders ten koste van geprogrammeerd onderhoud.
3	Beheer kunstwerken	215.000			Nee, tijdelijke oplossing brug Kogerstrand was geraamd als onderdeel van een krediet.	Ja, tijdelijke oplossing was geraamd als onderdeel van een krediet.	Ja, tijdelijke oplossing was geraamd als onderdeel van een krediet.
4	Toezicht en voorbereiding wegen	100.000			Ja, in de gesprekken met betrokkenen in het begin van dit jaar kwam al snel naar voren dat onderzoek naar alternatieven geen oplossing ging bieden.	Ja, met de verkeersveiligheid in het geding zijn de betrokkenen gebrand op een snelle oplossing. Door snel te handelen wordt verdere frustratie voorkomen, en risico verkleind.	Ja, het verkeer over dit stukje Rommelpot is de laatste jaren qua intensiteit, maar ook qua breedte, sterk toegenomen. Herstel van het huidige asfalt met verbreding door vlakke graskeien is gezien ontbreken van alternatieven onontkoombaar.
5	MF tractor, bosmaaier en kettingzaag	10.000			Ja, onvoorziene storing aan uitlaat - nabehandelingssysteem tractor, bosmaaier en kettingzaag kunnen niet gerepareerd worden.	Ja, tractor, bosmaaier en kettingzaag niet inzetbaar.	Ja, bij niet vervangen kunnen delen van het onderhoud openbaar groen niet worden uitgevoerd.
	Totaal	**411.800**	**0**	**1.000**			

Toelichting

Wegen

De Oudeweg is verzakt als gevolg van nutswerkzaamheden en het zandtransport richting Paal 12. Het herstel van deze verzakking kost incidenteel € 67.000. De toegangsweg bij Paal 17 moest, i.v.m. de verplaatsing van het paviljoen richting zee, worden aangepast.
De kosten voor het goed en veilig bereikbaar maken van het strand en het paviljoen bedragen incidenteel € 19.800. Voor maatwerkoplossing openbare verlichting Bomendiek De Waal is structureel € 1.000 nodig.
In de eerste maanden van dit jaar zijn gesprekken met betrokkenen gevoerd over verkeerskundige oplossingen voor het verkeer over de Rommelpot van en naar camping Loodsmansduin. Er wordt een alternatief wandelpad naar het dorp gerealiseerd, maar
andere oplossingen (zoals een vrijliggend fietspad naast de Rommelpot) zijn in overleg met betrokkenen niet te realiseren. Hierdoor is het verbreden van de huidige weg met vlakke graskeien om de toegenomen verkeersdrukte te faciliteren onontkoombaar
geworden. Door dit werk zo snel mogelijk uit te voeren, wordt verdere frustratie bij betrokkenen voorkomen. Het voor onderzoek beschikbaar gestelde incidentele budget wordt ingezet en met € 100.000 opgehoogd om dit knelpunt aan te pakken.

Kunstwerken

De kosten voor de tijdelijke brug bij het Kogerstrand mogen niet worden geactiveerd. Deze kosten waren

destijds geraamd als onderdeel van het krediet. Voor de kosten ad € 215.000 voor de tijdelijke oplossing wordt een incidenteel budget gevraagd en het krediet brug Kogerstrand wordt met ditzelfde bedrag verlaagd.

Tractie

De MF tractor heeft een storing aan het uitlaat/nabehandelingssysteem. Reparatie van deze storing kost incidenteel € 7.500.

Programma 3. Mooi en gastvrij Texel / Texel werkt!

Financiële afwijkingen

Geen afwijkingen in Programma 3

Programma 4. Toekomst voor de jeugd

Financiële afwijkingen

In onderstaand tabel zijn de afwijkingen van het programma weergegeven en de motivatie per criteria in beeld gebracht. Voor nadere toelichting is onder de tabel een verdere uitleg gegeven.

*** - min is voordeel**

	Omschrijving	I	S	onvoorzien	onuitstelbaar	onontkoombaar
1	OSG De Hogeberg buitenkant hoofdgebouw	440.000		Ja, één van de luchtbehandelingskasten van de OSG is onverwacht verzakt. Daarmee is de dakbedekking beschadigd en is lekkage ontstaan.	Ja, voor herstel en om problemen bij de andere luchtbehandelingskasten te voorkomen moet de isolatie en de dakbedekking vervangen worden.	Ja, door verzakking op het dak is lekkage ontstaan. Om andere verzakkingen te voorkomen en de ontstane lekkage duurzaam te herstellen, zal de dakbedekking en de isolatie vervangen moeten worden. Dit was op dit moment niet voorzien. Waar nodig wordt de isolatie opgewaardeerd, als voorbereiding op het gasloos maken van de gehele school. Het geraamde budget bedraagt € 440.000.
	Totaal	**440.000**	**0**			

Toelichting

OSG De Hogeberg buitenkant

Eén van de luchtbehandelingskasten van de OSG is onverwacht verzakt. De kosten voor het duurzaam herstellen van de lekkage en het voorkomen van verzakkingen van de overige luchtbehandelingskasten bedragen incidenteel € 440.000.

Programma 5. Samen beleven en bewegen

Financiële afwijkingen

In onderstaand tabel zijn de afwijkingen van het programma weergegeven en de motivatie per criteria in beeld gebracht. Voor nadere toelichting is onder de tabel een verdere uitleg gegeven.

*** - min is voordeel**

	Omschrijving	I	S	onvoorzien	onuitstelbaar	onontkoombaar
1	Bewakingskosten Noordzeestrand	23.000		Ja, sterke stijging huur van het onderkomen Texelse Reddingsbrigade en prijs van het eten.	Ja, geen strandbewaking.	Ja.
2	Inhuur begeleiding USW	15.000		Ja, afspraak met gemeenteraad, alternatieven in kaart brengen.	Ja, gevolg uit raadscommissie en toelichting burgemeester.	Ja.
5	Sportveld de Cocksdorp De Koog	4.500	-2.500	Nee, weinig onderhoud aan het sportveld, mag structureel omlaag met dit bedrag en ballenvanger in de Koog kapot.	Ja, ivm veiligheidsrisico van ballen op de Boodtlaan en fietspad is deze uitgave noodzakelijk.	Ja.
7	Ramsomes	5.000		Ja, onvoorzien noodzakelijk onderhoud aan brandstof, koelstof en hydraulisch systeem.	Ja, anders niet meer inzetbaar waardoor en geen sportvelden en gazonnen gemaaid kunnen worden. Ontevreden sportclubs, uitstel van voetbalwedstijden.	Ja.
8	Texelse Museumpas (regeling 2023-2025)	8.000		Ja, er is bij de programmabegroting van 2025 een voorstel voor extra budget gedaan, deze is afgewezen omdat er geen nieuw beleid werd opgesteld. Het gaat hier louter om de bijstelling van een budget. In de gehele periode voor deze regeling is er al een overschrijding van €4000-5000. Door stijging van het aantal bezoekers en de ticketprijs wordt ook dit jaar een forse overschrijding verwacht.	Ja, de regeling loopt in 2025 af. Hierdoor kan het niet wachten tot de programmabegroting van 2026. Als de verhoging niet wordt toegekend, dan zal er opnieuw een tekort zijn. Bij een tekort is er kans dat de kleine Texelse musea het zich niet langer kunnen veroorloven om de Texelse museumpas te accepteren. De Texelaar kan dan niet meer gratis naar de Texelse musea.	Nee, Er zou met de kleine musea onderhandeld kunnen worden over het percentage van de vergoeding. Echter is er in de BCF afgesproken dat STM 80% van de vergoeding ontvangt, dus zou het niet eerlijk zijn tegenover de kleine musea wanneer dit voor hen niet geldt. Het is dus ook niet wenselijk om iets aan de regeling aan te passen voor 2025, daarnaast wordt er aan een nieuwe regeling voor 2026-2028 gewerkt.
9	Correctie vergoedingen gymonderwijs	142.000	9.000	Ja, doordat de dorpscommissie Oosterend vragen heeft gesteld is dit bekend geworden.	Ja, doordat het een fout betreft in de berekening is het noodzakelijk deze fout te herstellen.	Ja, doordat het een fout betreft in de berekening is het noodzakelijk deze fout te herstellen.
	Totaal	**197.500**	**6.500**			

Toelichting

Inhuur begeleiding USW

Naar aanleiding van de discussie in de raad en toezegging van de burgemeester worden er een aantal zaken m.b.t. de strandbewaking opgepakt, totaal aan incidentele kosten € 15.000.

Bewakingskosten Noordzeestrand

De huur van het onderkomen van de Texelse reddingsbrigade en de prijs van het eten is sterk gestegen, incidenteel € 23.000.

Sportvelden

De ballenvanger van sportveld De Koog is kapot en kan niet meer worden gemaakt. De kosten voor een

ballenvanger bedragen incidenteel € 4.500. Voor het sportveld De Cocksdorp kan het structurele onderhoudsbudget verlaagd worden met € 2.500.

Tractie
De Ransomes maaier heeft noodzakelijk onderhoud nodig aan het koel- en brandstof en hydraulisch systeem. Incidentele kosten zijn € 5.000.

Museumpas
Voor 2025 is incidenteel €8.000 extra nodig voor de Texelse Museumpas vanwege een structurele overschrijding door meer bezoekers en hogere ticketprijzen; voor de jaren daarna wordt gewerkt aan een nieuwe regeling voor 2026–2028.

Correctie vergoedingen gymonderwijs
Dorpshuizen ontvangen een vergoeding voor het gymonderwijs dat wordt uitgevoerd in hun gymzalen. Onderdeel van de berekening van deze vergoedingen zijn de inhoudsmaten van de gymzalen. Jarenlang zijn niet de juiste inhoudsmaten toegepast. Dit zorgt voor een correctie met terugwerkende kracht. Het gaat om een incidentele vergoeding van € 142.000. Voor het vervolg gaat het om een structurele aanpassing in de begroting van € 9.000.

Programma 6. Zorg voor elkaar

Afwijkingen

In onderstaande tabellen zijn de afwijkingen van het programma weergegeven en de motivatie per criteria in beeld gebracht. Voor nadere toelichting is onder de tabel een verdere uitleg gegeven.

*** - min is voordeel**

	Omschrijving	I	S	onvoorzien	onuitstelbaar	onontkoombaar
1	Dagbesteding	50.000		Ja, er is meer schooluitval, omdat kinderen niet op de juiste plek binnen het onderwijs zitten (vanwege wens om kinderen op texel op school te houden). Het vervoer naar dagbesteding overkant valt in de weekenden niet onder leerlingenvervoer.	Ja, wanneer een jeugdige zorg nodig heeft, dient de jeugdige dit zo spoedig mogelijk te krijgen. Tevens zorgt uitstel van het leveren van zorg ervoor dat wachtlijsten oplopen.	Ja, het betreft een wettelijke taak met open einde regeling. De gemeente moet dit uitvoeren.
2	Jeugdhulp behandeling GGZ zonder verblijf	5.000		Ja, er was achterstand in het verwerken van de hulpvraag. Een toename wordt verwacht omdat huisartsen verwijzingen omgezet worden in BTO's	Ja, wanneer een jeugdige zorg nodig heeft, dient de jeugdige dit zo spoedig mogelijk te krijgen. Tevens zorgt uitstel van het leveren van zorg ervoor dat wachtlijsten oplopen.	Ja, het betreft een wettelijke taak met open einde regeling. De gemeente moet dit uitvoeren.
3	Pleegzorg	-20.000		Ja, dit is een variabele variant, afhankelijk van aantal plaatsingen in pleegzorg tegenover vroegtijdig beeïndiging pleegzorg.	Nee, risico: budget dat op een andere plek binnen het Sociaal Domein nodig is, wordt niet ingezet.	Ja, het betreft een wettelijke taak met open einde regeling. De gemeente moet dit uitvoeren.
4	Jeugdhulp met verblijf	176.000		Ja, er is een toename van het aantal plaatsingen met verblijf met extra begeleiding.	Ja, wanneer een jeugdige zorg nodig heeft, dient de jeugdige dit zo spoedig mogelijk te krijgen. Tevens zorgt uitstel van het leveren van zorg ervoor dat wachtlijsten oplopen.	Ja, het betreft een wettelijke taak met open einde regeling. De gemeente moet dit uitvoeren.
5	Jeugdhulp crisis/LTA/GGZ-verblijf	100.000		Ja, ook dit is een variabele variant. We zien op dit moment een toename aantal crisisgevallen. Crisis valt niet te voorspellen. Ingekochte hulp is niet beschikbaar waardoor er wordt geleverd door zzp-ers wat hogere kosten met zich meebrengt.	Ja, wanneer een jeugdige zorg nodig heeft, dient de jeugdige dit zo spoedig mogelijk te krijgen. Tevens zorgt uitstel van het leveren van zorg ervoor dat wachtlijsten oplopen.	Ja, het betreft een wettelijke taak met open einde regeling. De gemeente moet dit uitvoeren.
6	Jeugdbescherming	25.000		Ja, er is een toename onder toezichtstellingen.	Ja, wanneer een jeugdige zorg nodig heeft, dient de jeugdige dit zo spoedig mogelijk te krijgen. Tevens zorgt uitstel van het leveren van zorg ervoor dat wachtlijsten oplopen.	Ja, het betreft een wettelijke taak met open einde regeling. De gemeente moet dit uitvoeren.
7	leerlingenvervoer	100.000		Nog onbekend. Zoals het er nu uitziet is er een overschrijding van +- 100.000. Dit is nog afhankelijk van de nieuwe aanbesteding en werkelijk te vervoeren kinderen.	Ja, jeugdigen die naar school gaan en vervoer nodig hebben, dienen dit te krijgen. Wordt het leerlingenvervoer niet geregeld door de gemeente dan kunnen zij niet naar school.	Ja, het betreft een wettelijke taak met open einde regeling. De gemeente moet dit uitvoeren.
8	Subsdie dorpshuizen		33.000	Ja, doordat de dorpscommissie Oosterend vragen heeft gesteld is dit bekend geworden.	Ja, doordat het verschil is geconstateerd dienen we het te corrigeren voor de toekomst.	Ja, doordat het verschil is geconstateerd dienen we het te corrigeren voor de toekomst.
	Totaal	**436.000**	**33.000**			

Afwijkingen De Bolder

	Omschrijving	I	S	onvoorzien	onuitstelbaar	onontkoombaar
1	Toename WSW-budget		18.000	Ja, cf. sept.circulaire 2024, dus ontvangen na opstellen begroting	Ja, gaat dit jaar in	Ja, gaat dit jaar in
2	Minder dienstverbanden PW		70.000	Ja, aantal lager dan geschat op basis van tijdens begroting lopende trajecten	Ja, is realiteit, kan niet worden afgedwongen	Ja, is realiteit, kan niet worden afgedwongen
3	Minder loonkostensubsidie PW		-55.000	directe relatie met punt 2	directe relatie met punt 2	directe relatie met punt 2
4	Salariskosten ambtelijk personeel.: inhuur begeleiding transitie	-108.000		Ja, afspraken zijn tot stand gekomen na opstellen programmabegroting 2025	Ja, in het kader van integratie De Bolder binnen de gemeente	Ja, in het kader van integratie De Bolder en gemeente
5	Minder financiële baten en lasten: minder betalingskorting leveranciers		-12.000	Ja, 1) door overname van transportbedrijf per 1/3/25 geen betalingskorting meer 2) in de loop van 2025 zal afnemer van vloerplaten zelf mdf (gezaagd) aanleveren, daarmee vervalt betalingskorting van mdf-leverancier	Ja, 1) geen invloed op overname proces 2) indirect gevolg van sluiten houtafdeling	Ja, 1) geen invloed op overname proces 2) indirect gevolg van sluiten houtafdeling
6	Hogere onttrekking reserve egalisatie rekeningresultaten	87.000		Ja, volgens afspraak met gemeente om verliezen eerst uit eigen reserves te dekken	Ja, volgens afspraak met gemeente om verliezen eerst uit eigen reserves te dekken	Ja, volgens afspraak met gemeente om verliezen eerst uit eigen reserves te dekken
	Totaal	**-21.000**	**21.000**			

Toelichting

Zorg voor elkaar

Als gevolg van een toename in uithuisplaatsingen, een hogere schooluitval en meer benodigde intensieve zorg, nemen de lasten binnen het Sociaal Domein in 2025 sneller toe dan bij het opstellen van de begroting werd voorzien. Dit maakt een bijstelling van de budgetten noodzakelijk.
Daarnaast is er sprake van een stijgende behoefte aan leerlingenvervoer. Bij de nieuwe aanbesteding wordt ingezet op het stabiliseren of verlagen van de kosten. We hebben ook een voordeel ontvangen na controle bij zorgorganisatie Ihub. Dit zorgt voor een incidenteel voordeel van € 24.000.

Subsidie dorpshuizen

De dorpshuizen van Oudeschild en De Koog ontvangen een subsidie voor de exploitatie van de gymzaal. De dorpshuizen van De Cocksdorp en Oosterend niet, terwijl deze ook een gymzaal hebben. Dit willen wij voor deze dorpshuizen vanaf 2025 gelijktrekken. Dit zorgt voor een structurele verhoging van de lasten van € 33.000.

De Bolder

Per saldo is het effect op de begroting neutraal, doordat de nadelige posten zijn gecompenseerd met een hogere onttrekking aan de reserve

Programma 7. Volksgezondheid, duurzaam en schoon

Financiële afwijkingen

In onderstaand tabel zijn de afwijkingen van het programma weergegeven en de motivatie per criteria in beeld gebracht. Voor nadere toelichting is onder de tabel een verdere uitleg gegeven.

*** - min is voordeel**

	Omschrijving	I	S	onvoorzien	onuitstelbaar	onontkoombaar
1	Budget voor het opstellen van een Uitvoeringsagenda Intergrale Waterveiligheidsstrategie	40.000		Ja	Ja, de raad heeft het college opdracht gegeven om deze taak op te pakken (Raadsbesluit met zaaknummer 3502376), het is daarom niet uit te stellen om hiermee aan de gang te gaan.	Ja, doordat deze taken moeten worden uitgevoerd en het een opdracht is van de raad, is het niet te voorkomen om deze uitgaven te doen.
2	Duurzaam Texel	-105.000		Ja, door het aangenomen raadsvoorstel over de uitkomsten van het inwonersberaad waarin structurele middelen beschikbaar gesteld worden v.a. 2026 uit duurzaamheid, kan in 2025 eenmalig € 105,000 vrijvallen omdat er voor duurzaamheid voldoende budget beschikbaar is in 2025.	Ja, door het aangenomen raadsvoorstel over de uitkomsten van het inwonersberaad waarin structurele middelen beschikbaar gesteld worden v.a. 2026 uit duurzaamheid, kan in 2025 eenmalig € 105,000 vrijvallen omdat er voor duurzaamheid voldoende budget beschikbaar is in 2025.	Ja, door het aangenomen raadsvoorstel over de uitkomsten van het inwonersberaad waarin structurele middelen beschikbaar gesteld worden v.a. 2026 uit duurzaamheid, kan in 2025 eenmalig € 105,000 vrijvallen omdat er voor duurzaamheid voldoende budget beschikbaar is in 2025.
3	Insectenbestrijding		-4.500	Nee, er worden weinig insecten bestreden door gemeentewerken, post kan structureel verlaagd worden.	Nee, indien dit toeneemt kan dit in volgende begrotingen worden aangepast.	Nee.
4	Verwerkingskosten/opbrengst oud papier	50.000		Ja, traject inkoop aanbesteding met Amsing en vertraagde juridische onderhandelingen contract/Europese aanbesteding voor perscontainers OPK ten behoeve van Scouting en ZDH.	Ja, kosten moeten in 2025 worden gemaakt.	Ja, is noodzakelijk voor de inzameling oud papier.
5	Visie kustverdediging De Koog	45.000		Nee	Ja, In het document Visie en Meerjarenprogramma strand en duingebied Noordzeekust Texel staat vastgesteld dat in de periode 2022 tot 2026 een gebiedsvisie voor de buitendijkse delen van De Koog wordt opgesteld.	Ja, dit is vastgesteld door de raad van 2021 vastgesteld en dient nu uitgevoerd te worden
	Totaal	**30.000**	**-4.500**			

Toelichting

Intergrale Waterveiligheidsstrategie

De raad heeft het college opdracht gegeven een Uitvoeringsagenda Intergrale Waterveiligheidsstrategie op te stellen, de incidentele kosten bedragen € 40.000.

Duurzaam Texel
De raad heeft op 7 mei 2025 besloten om voor de uitkomsten van het inwonersberaad structureel middelen beschikbaar te stellen vanaf 2026. Als dekking hiervoor is aangegeven een structureel budget voor duurzaam Texel. In 2025 is voldoende budget beschikbaar voor duurzaamheid waardoor € 105.000 incidenteel kan vrijvallen.

Insectenbestrijding
Door verminderd aantal insectenbestrijdingen kan het structureel budget verlaagd worden met € 4.500.

Oud papier
De kosten voor de trajecten m.b.t. de inkoop en aanbesteding van het inzamelen van het oud papier en die van de perscontainers voor het oud papier bedragen incidenteel € 50.000.

Visie kustverdediging De Koog
In het Visiedocument staat dat tussen 2022 en 2026 een gebiedsvisie voor de buitendijkse delen van De Koog wordt opgesteld. Incidentele kosten bedragen € 45.000.

Programma 8. Goed wonen

Beleidsmatige bijstellingen

8.1 Ruimte en Leefomgeving

Beleidsvoornemen:
De Omgevingsvisie Texel 2050 wordt in 2025 uitgewerkt in programma's en regels voor het Omgevingsplan. De woonvisie, het uitvoeringsprogramma (planning vaststelling 2024) en de regionaal afgestemde woonzorgvisie vormen samen de basis voor het in 2025 op te stellen Volkshuisvestingprogramma Wonen.
Bijstelling:
De Omgevingsvisie en de Regionale Woonzorgvisie worden in 2025 opgepakt.?De Omgevingsvisie wordt in 2026 verder uitgewerkt in programma's (bijvoorbeeld het Volkshuisvestingsprogramma) en regels voor het Omgevingsplan, dat uiterlijk in 2032 klaar moet zijn. De bijstelling is ogenomen in de Perspectiefnota 2026.
Onderbouwing:
Het opstellen van de Omgevingsvisie is vertraagd.
Financieel gevolg:
n.v.t.

Beleidsvoornemen:
Actualiseren Welstandbeleid inclusief nota Omgevingskwaliteit
Bijstelling:
Na de vaststelling van de Omgevingsvisie wordt gestart met de Nota Omgevingskwaliteit. Eerst zal een nota van uitgangspunten aan de raad worden voorgelegd. De bijstelling is opgenomen in de Perspectiefnota 2026.
Onderbouwing:
Het opstellen van de Omgevingsvisie is vertraagd.
Financieel gevolg:
n.v.t.

Financiële afwijkingen

In onderstaand tabel zijn de afwijkingen van het programma weergegeven en de motivatie per criteria in beeld gebracht. Voor nadere toelichting is onder de tabel een verdere uitleg gegeven.

*** - min is voordeel**

	Omschrijving	I	S	onvoorzien	onuitstelbaar	onontkoombaar
1	Exploitatie/opstartkosten Thijssehuis	-80.000		Ja, door de vertraging bij de bouw van het Thijssehuis.	Nee, hoeft niet als voordeel opgenomen worden. Risico: rekeningresultaat.	Ja, was vooraf niet bekend.
2	Commissie Omgevingskwaliteit		5.000	Ja, het aantal behandelingen is sterk toegenomen. Hierdoor duren de vergaderingen gemiddeld 1,5 maal langer waardoor de vergoeding per vergadering ook stelselmatig hoger worden	Ja, vergaderingen duren nu al langer, door het sterk toenemen van het aantal behandelingen - hogere koste n worden al gemaakt.	Ja, elke aanvraag die binnenkomt moet behandeld worden. De commissie heeft verantwoordelijkheid over de ruimtelijke kwaliteit over heel Texel. Elke zaak die langskomt moet met voldoende zorg behandeld worden. Behandelingen kunnen niet afgeraffeld worden. Ook kunnen behandelingen niet geweigerd worden.
3	Abonnementen-vergunningen		-3.000	Ja, komt eruit op basis van de analyse bij de jaarrekening 2024	Nee, hoeft niet als voordeel opgenomen worden. Risico: rekeningresultaat.	Ja, was vooraf niet bekend.
4	Inhuur bouwinspecteur	70.500		Ja, er is ingezet op de werving van een toezichthouder bouw, helaas totnogtoe zonder resultaat. De krapte op de arbeidsmarkt, in relatie tot het feit dat het in deze een specialistische functie betreft en het gegeven dat het lastig blijkt geschikte kandidaten te vinden die op het eiland te willen werken, maken het invullen van de vacature erg lastig.	Ja, werkzaamheden moeten wel uitgevoerd worden.	Ja, de huidige inhuur is financieel gedekt tot september 2025. Gezien de specialistische aard van deze functie irt de krapte op de arbeidsmarkt en de bijzondere situatie van werken op Texel door zgn. overkanters, is de verwachting dat de huidige inhuur in ieder geval tot eind 2025 moet worden voortgezet
5	Woningbouwversnelling subsidie - Fontein	-392.668		Ja, beschikking niet tijdig ontvangen om mee te nemen in de begroting 2025.	Ja, de subsidie is reeds ontvangen en als het nu niet opgenomen wordt levert het een begrotingsonrechtmatigheid op bij de jaarrekening.	Ja, de subsidie is reeds ontvangen.
	Woningbouwversnelling subsidie - Fontein	392.668		Ja, zie boven betreft reservering ontvangen subsidie.	Ja, zie boven betreft reservering ontvangen subsidie.	Ja, zie boven betreft reservering ontvangen subsidie.
6	Woningbouwversnelling subsidie - Oosterend	-265.000		Ja, beschikking niet tijdig ontvangen om mee te nemen in de begroting 2025.	Ja, de subsidie is reeds ontvangen en als het nu niet opgenomen wordt levert het een begrotingsonrechtmatigheid op bij de jaarrekening.	Ja, de subsidie is reeds ontvangen.
	Woningbouwversnelling subsidie - Oosterend	265.000		Ja, zie boven betreft reservering ontvangen subsidie.	Ja, zie boven betreft reservering ontvangen subsidie.	Ja, zie boven betreft reservering ontvangen subsidie.
7	Woningbouwversnelling subsidie - Den Hoorn	-350.000		Ja, beschikking niet tijdig ontvangen om mee te nemen in de begroting 2025.	Ja, de subsidie is reeds ontvangen en als het nu niet opgenomen wordt levert het een begrotingsonrechtmatigheid op bij de jaarrekening.	Ja, de subsidie is reeds ontvangen.
	Woningbouwversnelling subsidie - Den Hoorn	350.000		Ja, zie boven betreft reservering ontvangen subsidie.	Ja, zie boven betreft reservering ontvangen subsidie.	Ja, zie boven betreft reservering ontvangen subsidie.
	Totaal	**-9.500**	**2.000**			

Toelichting

Thijssehuis
Door vertraging in de bouw van het Thijssehuis wordt incidenteel een bedrag voor de exploitatie/opstartkosten ingeleverd, incidenteel € 80.000.

Commissie Omgevingskwaliteit
Het aantal behandelingen is sterk toegenomen. Hierdoor duren de vergaderingen gemiddeld 1,5 maal langer waardoor de vergoeding per vergadering ook stelselmatig hoger worden. Structureel € 5.000 extra nodig.

Abonnementen-vergunningen
Uit de jaarrekening 2024 bleek dat er structureel te veel begroot is. Deel van het budget wordt structureel ingeleverd.

Inhuur bouwinspecteur
De huidige inhuur is financieel gedekt tot september 2025. Gezien de specialistische aard van deze functie irt de krapte op de arbeidsmarkt en de bijzondere situatie van werken op Texel door zgn. overkanters, is de verwachting dat de huidige inhuur in ieder geval tot eind 2025 moet worden voortgezet. De incidenteel benodigde middelen die hiermee gepaard gaan zijn incidenteel € 70.500,-

Ontvangen subsidies voor versnelling woningbouw
Deze subsidies zijn in mei 2025 ontvangen voor de grondexploitatie in Den Hoorn á € 350.000 , Oosterend á € 265.000 en de toekomstige grondexploitatie op de locatie van de Fonteinschool á € 392.668. De beschikkingen zijn niet op tijd ontvangen om deze mee te nemen in de programmabegroting van 2025. Het geld wordt nu gereserveerd en bij de actualisatie van de grondexploitaties valt het voordeel vrij vanuit de voorzieningen van desbetreffende grondexploitaties.

Paragrafen

Paragraaf F: Financiering

Per 31 januari 2025 is een lening van € 10 miljoen aangegaan tegen 3,077% rente met een looptijd van 15 jaar, met een lineaire aflossing. De rentelasten zijn gewaarborgd in de reguliere begroting.

Er zijn vier offertes opgevraagd waarvan één bij een duurzame bank. Twee partijen hebben een offerte uitgebracht. Twee partijen hebben geen aanbieding kunnen doen. Aan de gunstigste aanbieder, de BNG Bank is gegund.

Volgens het treasurystatuut heeft de portefeuillehouder financiën de lening geautoriseerd en heeft het college de transactie achteraf bekrachtigd.

Deze lening was nodig voor de uitvoering van het investeringsplan. De gemeente hanteert totaalfinanciering. Dat wil zeggen dat reserves niet apart op de bank gehouden maar ingezet worden om rentekosten te besparen. De gemeente leent pas als dit nodig is. Dit was per januari 2025 het geval.

Hoofdstuk 2 - Financieel

2.1 Uitkomsten financieel tussenrapportage

Resume	Totaal incidenteel 2025	Totaal structureel vanaf 2025	Totaal structureel vanaf 2026
Programma 0	-2.615.000	-47.500	0
Programma 1	0	0	0
Programma 2	411.800	0	1.000
Programma 3	0	0	0
Programma 4	440.000	0	0
Programma 5	197.500	6.500	0
Programma 6	436.000	33.000	0
Programma 7	30.000	-4.500	0
Programma 8	-9.500	2.000	0
Subtotaal Programma's	**-1.109.200**	**-10.500**	**1.000**
Voordeel kapitaallasten kredietwijzigingen	0	-124.875	0
Totaal tussenrapportage	**-1.109.200**	**-135.375**	**1.000**

* - min is voordeel

De financiële verwerking van deze tussenrapportage geeft onderstaande tussenstand van de algemene reserve. De benodigde extra lasten worden zowel incidenteel als structureel in 2025 ten laste van de algemene reserve gebracht. De structurele lasten worden vanaf 2026 in de begroting 2026 en verder opgenomen.

2.2 Resultaat programmarekening 2024

Het jaar 2024 is afgesloten met een positief rekeningresultaat. Bij de analyse van het rekeningresultaat zijn er een aantal posten die structureel financiële consequenties hebben. Deze zijn verwerkt in deze tussenrapportage.

2.3 Tussenstand algemene reserve

Tussenstand perspectiefnota 2026	-4.137.418
Financiële consequenties tussenrapportage 2025 incidenteel	-1.109.200
Financiële consequenties tussenrapportage 2025 structureel (incidenteel in 2025)	-135.375
Programmarekening 2024	-2.788.097
Tussenstand tussenrapportage 2025	-8.170.090

Dit bedrag is ruim € 6 miljoen boven de ondergrens van € 2 miljoen.

- min is voordeel

Hoofdstuk 3 - Investeringen en overheveling project budgetten

3.1 Voortgang in de realisatie van investeringen

De stand van zaken per budget wordt met kleuren weergeven

Budget
groen = budget is toereikend;
oranje = budget wordt minimaal overschreden (minder dan 10% van het krediet en in ieder geval minder dan € 50.000,-);
rood = budget wordt ruimschoots overschreden (meer dan 10% van het krediet of meer dan € 50.000,-).

Resultaat
groen = resultaat / product is conform raadsvoorstel;
oranje = resultaat / product wijkt minimaal af van het raadsvoorstel;
rood = resultaat / product wijkt significant af van het raadsvoorstel.

Planning
groen = de planning zoals die aan de raad is voorgelegd wordt gehaald,
oranje = de planning wordt minimaal overschreden,
rood = de planning wordt ruimschoots overschreden;

Activa	Omschrijving	Krediet(netto)	Jaar	Nog beschikbaar 01-05-2025	Totaal besteed 01-05-2025	B	R	P	Toelichting deelbudgethouder
7121026	parkeerterreinen strandslagen	200.000	2022	65.266	**134.734**				In uitvoering kosten worden herverdeeld onder beschikbare kredieten
7121028	parkeerterreinen strandslagen aanpakken	200.000	2023	177.246	**22.754**				In uitvoering kosten worden herverdeeld onder beschikbare kredieten
7121029	Voormalige ijsbaan in Den Burg herinrichten	1.400.000	2024	1.466.835	**-66.835**				Is in uitvoering
7121030	Pannakooi nabij Skool in Den Burg realiseren	58.000	2024	5.614	**52.386**				
7121031	Bestrating tbv pannakooi	58.000	2024	-15.505	**73.505**				Overschrijding budget door nadelige aanbesteding. Het tekort zal nog maximaal 10.000 euro hoger worden vanwege aanpassingen groen/verharding.
7121033	Renovatie Wielerbaan Sportpark Den Burg-Zuid	350.000	2023	24.744	**325.256**				Er wordt een extra veiligheismaatregel getroffen: aanbrengen van een nieuw hekwerk bij de start/finisch. Leidt tot een overschreiding van 1,7% (ca. € 6.000).
7121035	Reconstructie parkeerterrein strandslag paal 12	1.200.000	2024	133.522	**1.066.478**				In uitvoering kosten worden herverdeeld onder beschikbare kredieten
7121036	Reconstructie parkeerterrein strandslag paal 15	1.900.000	2024	786.795	**1.113.205**				In uitvoering kosten worden herverdeeld onder beschikbare kredieten
7122002	Flexwoningen Marsweg Noord	10.061.263	2024	6.752.552	**3.308.712**				In uitvoering.
7123070	thijssehuis cultuurcentrum (gebouw)	7.313.518	2021	6.291.893	**1.021.625**				Middelen maken deel uit van de realisatiekosten Thijssehuis. Thijssehuis wordt opgenomen in de Rapportage Grondexploitaties en Grote projecten (raad mei 2025).
7123071	thijssehuis (install.en vaste inr.)	4.295.240	2021	4.295.240	**0**				Zie boven.
7123072	thijssehuis deel radio texel	325.517	2021	325.517	**0**				Zie boven.
7124108	bluswatervoorziening natuurgebied	100.000	2021	60.979	**39.021**				Kan worden afgesloten. Zie aanvraag kredietwijziging.
7124112	rotonde keesomlaan	254.000	2018	240.217	**13.783**				Afhankelijk van uitvoering door Provincie. Toezegging aan de Provincie staat.
7124116	verharding rehabiliteren(PB2021)	1.527.750	2021	278.790	**1.248.960**				Restantbudget € 280.000,- bestemd voor De Dageraad en Duinreep
7124118	plevierstraat herinrichten	198.000	2021	178.165	**19.835**				Er is geen draagvlak bij de bewoners. Als er een gedragen nieuw plan is, wordt er opnieuw krediet aangevraagd. Het krediet kan vervallen.
7124119	oost herinrichten	660.000	2021	-32.431	**692.431**				Het monitoren van de woningen op verzakkingen is uitgebreider uitgevoerd dan voorzien. Combinatiewerk met PWN en Liander heeft veel vertraging en daardoor extra kosten gegeven. Door natte weersomstandigheden was naderhand veel herstelwerk (bestrating) nodig.
7124121	postweg nieuwlanderwg reconstr.(2e fase)	12.100.000	2021	116.968	**11.983.032**				Project is afgerond en wordt afgesloten bij de Tussenrapportage 2025.
7124122	trompstraat buurtje herinrichting	435.000	2021	-722.295	**1.157.295**				De aanbesteding van de werkzaamheden aan de Trompstraat viel hoger uit. Kosten worden nog op de juiste kredieten geboekt. Oplevering in 2025.

Activa	Omschrijving	Krediet(netto)	Jaar	Nog beschikbaar	Totaal besteed	B	R	P	Toelichting deelbudgethouder
7124123	de vang ijsdijk reconstrueren	177.500	2021	177.500	**0**				Project is in voorbereiding.
7124125	boodtlaan reconstrueren	631.250	2022	263.613	**367.637**				In uitvoering. Oplevering in 2025. Naar verwachting binnen budget
7124128	thijssehuis (parkeer-voetpad-vlonder)	92.235	2021	47.048	**45.187**				Middelen maken deel uit van de realisatiekosten Thijssehuis. Thijssehuis wordt opgenomen in de Rapportage Grondexploitaties en Grote projecten (raad mei 2025).
7124129	investeringen haven Oudeschild 2023	425.000	2023	391.308	**33.692**				Uitvoering in zn geheel bij grote renovatiewerkzaameden 2025
7124130	verhardingen rehabiliteren	1.528.750	2023	153.871	**1.374.879**				Restant budget bestemd voor Hoge Achterom
7124131	De Ruyterstraat herinrichten	1.200.000	2023	1.200.000	**0**				Voorbereiding op het project is gestart.
7124132	Herinr Wilhelminalaan ontwerpen en voorb	100.000	2023	69.174	**30.826**				Voorbereiding op het project is gestart.
7124134	Parkeerterreinen strandslagen reconstrueren	460.000	2024	-89.584	**549.584**				In uitvoering kosten worden herverdeeld onder beschikbare kredieten
7124135	Investeringen haven Oudeschild 2024	4.950.000	2024	4.429.151	**520.849**				Uitvoering in zn geheel bij grote renovatiewerkzaameden 2025
7124136	Gehele Boodtlaan reconstrueren	725.450	2024	165.929	**559.521**				In uitvoering. Oplevering in 2025. Naar verwachting binnen budget
7124137	Verlengde fietspad PHZD aanleggen	300.000	2024	300.000	**0**				De voorbereiding van dit werk ligt stil vanwege problemen bij het vaststellen van het tracé door HHNK.
7124138	Diverse wegen rehabiliteren	2.071.250	2024	1.983.954	**87.296**				Restant budget bestemd voor nog uit te voeren geplande werken
7124139	Redoute reconstrueren	1.100.000	2024	-307.423	**1.407.423**				De aanbesteding van de werkzaamheden aan de Redoute viel hoger uit. Project is afgerond en het krediet kan worden afgesloten.
7124141	Aanleggen openbare verlichtingsnetten Oudeschild	245.000	2024	229.455	**15.545**				Het eerste gedeelte van het project is reeds gerealiseerd tijdens de herinrichting van de Trompstraat. inmiddels zijn de voorbereiding op de werkzaamheden in de Ruyterstraat gestart.
7124142	Bestrating Kantoorstraat vervangen	100.000	2024	97.389	**2.611**				Uitvoering in 2025
7124143	Reconstructie Rozendijk 2	1.800.000	2024	1.640.281	**159.719**				Uitvoering in 2025
7124145	Fietspad SBB 2023 Rozendijk	800.000	2023	-20.661	**820.661**				Project is afgerond en wordt afgesloten bij de Tussenrapportage 2025.
7124146	Brug Kogerstrand	1.000.000	2023	-151.602	**1.151.602**				
7124150	Vervangen OV kasten	178.000	2025	174.568	**3.432**				In voorbereiding
7124151	Dorpsstraat - Californiëweg rehabiliteren	4.500.000	2025	4.495.860	**4.140**				Uitvoering in 2025. Afwijkende fasering zorgt dat alle rechte gedeeltes in 2025 geasfalteerd worden. Vanaf de Dorpsstraat tot aan de rotonde Akenbuurt
7124152	Amaliaweg rehabilitatie	995.000	2025	995.000	**0**				I.v.m. werkzaamheden van Liander wordt de Amaliaweg in 2026 uitgevoerd.
7124155	Keesomlaan herinr gedeelte Elemert tot Beatrixlaan	1.385.000	2025	1.385.000	**0**				Eerst riolering en dan de weg (na 2025)
7124156	Renovatie pleintje hoek Warmoesstr - schilderend	125.000	2025	124.959	**41**				Voorbereiding loopt. Uitvoering 2025

Activa	Omschrijving	Krediet(netto)	Jaar	Nog beschikbaar	Totaal besteed	B	R	P	Toelichting deelbudgethouder
7124157	Pntwg nrd aanvulling begr. verkeerskundig maatregl	1.800.000	2025	1.794.250	**5.750**				Voorbereiding loopt. Uitvoering 2026
7124158	Herstel halfverharding Tuunen	525.000	2025	525.000	**0**				Project wordt voorbereid en 2025/2026 uitgevoerd
7125031	verv.bestelauto plantsoen 8vlk22	52.000	2023	52.000	**0**				Aanbesteding gestart, levering 2025
7125035	Stratenmakersauto vervangen	200.000	2024	179.537	**20.463**				Is aanbesteed wordt in 2025 geleverd
7125037	chassis cabine met kiepende laadbak	103.125	2023	97.380	**5.745**				Is aanbesteed wordt in 2025 geleverd
7125038	middelgrote bestelwagen	68.424	2024	62.977	**5.447**				Is aanbesteed wordt in 2025 geleverd
7125039	middelgrote bestelwagen	68.424	2024	65.341	**3.083**				Is aanbesteed wordt in 2025 geleverd
7125040	middelgrote bestelwagen	68.424	2024	65.366	**3.058**				Is aanbesteed wordt in 2025 geleverd
7125044	personenauto handhaving	58.125	2023	8.818	**49.307**				Geleverd maart 2025
7125045	Vervangen aanhangwagens	16.500	2025	16.500	**0**				Opdracht verleend, levering 2025
7125046	Opstarten aanbesteding vrachtwagen/kolkenzuiger	15.000	2025	15.000	**0**				Opdracht verstrekt, uitwerking 2025
7125047	middelgrote bestelwagen	68.424	2024	68.424	**0**				Is aanbesteed wordt in 2025 geleverd
7126077	houtversnipperaar	40.500	2019	40.500	**0**				Snipperaar is nog goed, krediet valt vrij.
7126083	ict omgeving vervangen (extra schijfruimte)	42.000	2020	42.000	**0**				Krediet is ouder dan drie jaar. Achteraf is investering in extra schijfruimte niet nodig. Het krediet wordt in deze rapportage ingeleverd.
7126086	pick-up pompen onderhoud	100.000	2024	91.133	**8.867**				2 keer aanbesteed, geen inschrijvingen. één op één besteed, levering voor €135,00
7126087	ondergr afvalmod optimaliseren en uitbr	400.000	2023	78.589	**321.411**				In uitvoering
7126089	inbraak-,brand-en toegangscontr.syst	45.000	2023	-2.985	**47.985**				Afgerond. Krediet kan afgesloten worden.
7126090	verv. Ipads	45.000	2023	5.627	**39.373**				Restant budget noodzakelijk voor vervangen Ipads in geval van schade/ geen ondersteuning apple e.d
7126093	Perscontainers zwerfafval aanschaffen en plaatsen	100.000	2024	1.122	**98.878**				kan worden afgesloten
7126096	5 oplaadvoorzieningen	71.000	2023	65.211	**5.789**				wordt geplaatst in 2025
7126098	zonne-carports	173.612	2023	173.612	**0**				voorstel in het raadsvoorstel over de uitkomsten Inwonersberaad om restant te gebruiken voor initiatieven die voortkomen uit het Inwonersberaad.
7126099	Markt en evenementenkasten 3 stuks	42.000	2025	42.000	**0**				
7126100	Vervangen werktuiglastdrager	155.000	2025	155.000	**0**				Aanbesteding gestart
7126101	Investeringen beheer- en beleidsplan spelen	75.000	2025	64.240	**10.760**				Gereed afgerond in 2024
7126102	Ransomes maaimachine	108.000	2025	108.000	**0**				Betreft een voorbereidingskrediet
7126103	Achterlader voorbereidingskrediet	15.000	2025	15.000	**0**				Betreft voorbereidingskrediet
7126104	Minicontainer bechipt	221.200	2025	221.200	**0**				De partij die op de aanbesteding heeft ingeschreven heeft een hogere offerte uitgebracht dan het beschikbare krediet
7126105	Ondergrondse containers toegangscontrole	75.000	2025	75.000	**0**				
7126106	Minicontainer OPK Buitengebied	49.450	2025	49.450	**0**				

Activa	Omschrijving	Krediet(netto)	Jaar	Nog beschikbaar	Totaal besteed	B	R	P	Toelichting deelbudgethouder
7126107	Ondergrondse container OPK	140.000	2025	140.000	**0**				
7126108	GFT verzamelcontainers	177.000	2025	177.000	**0**				
7126109	Aanleg nieuwe OG Systeem	400.000	2025	379.894	**20.106**				
7129050	zaaksyst aansl regionaal e-depot	10.000	2022	7.838	**2.162**				Leverancier heeft veel traging met het opleveren van deze module. Zowel budget als tijd worden flink overschreden door leverancier.
7129053	Realisatie jongeren ontmoetingsplek	30.000	2024	30.000	**0**				
7129054	Modules burgerzaken GBA	40.000	2024	29.009	**10.991**				Modules zijn nog niet aangeschaft. Er moet eerst onderzocht worden of (Europese) aanbesteding nodig is. Als dit het geval is dan is het krediet te laag. In dat geval wordt via de begroting 2026 een aanvullend voorstel ingediend.
7129055	Vervangen i&a programmateur+apparatuur	30.000	2024	30.000	**0**				Investeringen zullen dit jaar plaatsvinden.
7129056	Clientvolgsysteem soc. team	30.000	2024	30.000	**0**				Investeringen zullen dit jaar plaatsvinden.
7129057	Firewall voor digitaal netwerk	20.000	2025	20.000	**0**				Investeringen zullen dit jaar plaatsvinden.
	Totaal openstaand	**73.203.931**		**43.203.935**	**29.999.996**				

De volgende kredieten kunnen bij de tussenrapportage worden afgesloten:
7126077 houtversnipperaar
7124119 oost herinrichten
7124121 postweg nieuwlanderweg reconstr. (2e fase)
7124139 Redoute reconstrueren
7124118 Plevierstraat herinrichten
7126093 Perscontainers zwerfafval aanschaffen en plaatsen
7124108 Bluswatervoorziening natuurgebied
7124145 Fietspad SBB 2023 Rozendijk

3.2 Voorstellen kredietwijzigingen

*** - min is voordeel**

Omschrijving krediet	Beschikbaar gesteld krediet	Jaar	Mutatie krediet	Mutatie kapitaallasten	Stand van zaken en bijzonderheden
7126077 houtversnipperaar	40.500	2019	-40.500	-5.468	De snipperaar is nog goed, krediet valt vrij.
7124119 oost herinrichten	660.000	2021	32.000	1.920	Zie toelichting onder Stand van zaken kredieten. Krediet kan daarna worden afgesloten.
7124118 plevierstraat herinrichten	198.000	2021	-198.000	-11.880	Er is geen draagvlak bij de bewoners. Als er een gedragen nieuw plan is, wordt er opnieuw krediet aangevraagd.
7126086 Pick-up pompen	100.000	2024	35.000	4.725	2 keer aanbesteed, geen inschrijvers. één op één aanbesteed huidige opdracht €135.000.
Overname inventaris kartinghal de Koog	0	2025	1		Na overname van de kartinghal in De Koog blijkt een deel van de inboedel nog goed bruikbaar en courant. Het gaat om kolomboor groot en klein, straalkast en bevestiging kast, bouten en moeren, hefsleutel tafel en werk wagentje, steekwagen, lasapparaat, pompwagen, motor hefbok, pers, compressor/aggregaat groot en klein, afval bak kiep baar, stuk of 10 rood wit pion, electra-lucht haspels, grasmaaiers.
7124108 Bluswatervoorziening natuurgebied	100.000	2017	-60.000	-5.100	Krediet is voor het boren van 5 putten. 2 putten zijn gerealiseerd. De overige drie putten nog niet. Voor deze putten is subsidie aangevraagd en toegekend. De verwachting is dat de subsidie de kosten van de overige 3 putten dekken waardoor € 60.000 aan krediet kan ingeleverd worden en vervolgens het krediet afgesloten. De kosten van de nog te realiseren drie putten en de subsidie daarvoor lopen via de exploitatie.
5020002 gereedschap buitendienst	0	2025	12.000	1.620	De hogedruk stoomcleaner is defect. Dit apparaat is nodig voor het schoonmaken van tractiemiddelen en gladheidsmaterieel. De afschrijftermijn is 10 jaar.
7124138 Diverse wegen rehabiliteren 2024	2.071.250	2024	-1.045.000	-62.700	Benodigde maatregelen op de Zwinweg en Kamperfoelieweg waren minder zwaar dan voorzien. In 2025 wordt Nieuweschild uitgevoerd.
Nieuw krediet Nikadel	0	2025	350.000	21.000	Als gevolg van project Boodtlaan dienen ook benodigde werkzaamheden uitgevoerd te worden aan de Nikadel tussen de Badweg en Lidl. De afschrijftermijn is 40 jaar.
7124139 Redoute reconstrueren	1.100.000	2024	310.000	18.600	De aanbesteding van de werkzaamheden aan de Redoute viel hoger uit, waardoor het geraamde bedrag niet toereikend genoeg bleek. De extra €310.000,- is noodzakelijk om krediet rond te krijgen.
7124122 Trompstraat/Buurtje herinrichting	435.000	2021	160.000	9.600	De aanbesteding van de werkzaamheden aan de Trompstraat viel hoger uit, waardoor het geraamde bedrag niet toereikend genoeg bleek. Alle kosten dienen nog wel op een rijtje te worden gezet en de kosten m.b.t. de openbare verlichtingen dienen over te worden geboekt naar krediet 7124141 aanleggen openbare verlichtingsnetten Oudeschild. Dus het is nog aankijken of de extra €160.000,- alle kosten gaat dekken.
7124151 Dorpsstraat-Californiëweg rehabiliteren/7124157 Pontweg Noord aanv verkeerskundige maatregelen	4500000/1800000	2025			Afwijkende fasering krediet: De verharding van de Pontweg dient vernieuwd te worden. In de begroting 2025 is het voorstel gedaan om de werkzaamheden in twee fases uit te voeren: Pontweg Noord (Dorpsstraat tot kruising Californiëweg) en Pontweg Zuid (kruising Californiëweg tot rotonde Akenbuurt). Het idee was om Pontweg Noord in 2025 uit te voeren en Pontweg Zuid in 2026. Door de werkzaamheden over twee jaren te verdelen zou de overlast voor de omgeving verminderd worden. Tijdens de voorbereiding voor Pontweg Noord is er echter een alternatieve fasering naar voren gekomen die zowel financieel als voor de omgeving voordelig uitpakt. De alternatieve fasering is eerst alle rechtstanden (van kruising tot kruising) in 2025 rehabiliteren en in 2026 de verkeerskundige maatregelen op de kruisingen treffen. De nieuwe fasering is financieel gezien voordeliger dan de oorspronkelijk bedachte fasering. Naast het

*** - min is voordeel**

					financiële voordeel heeft de nieuwe fasering ook een voordeel voor de leefbaarheid omgeving. De nieuwe fasering zorgt er voor dat de omgeving beter en langer bereikbaar blijft en de werkzaamheden zullen sneller uitgevoerd worden (1 week per rechtstand).
7125031 Vervangen Bestelauto Plantsoenen (8-vlk-22)	52.000	2023	7.000	945	Voor de aanschaf van deze wagen zijn we 'aangehaakt' bij een bestaande aanbesteding van Electrische voertuigen. I.p.v een fossiel aangedreven voertuig kiezen we voor een electrische variant, tevens 2 jaar verder in de tijd en de hierbij behordende verhoging van kosten in de automotive industrie.
7126104 minicontainer bechipt	221.200	2025	228.800	27.075	Het bechippen van de minicontainers is Europees aanbesteed. De enige partij die de gunning zou moeten krijgen, offreert een bedrag van €450.000.
7121035 reconstructie parkeerterrein strandslag paal 12	1.200.000	2024	-150.000	-9.000	Toezegging subsidie van Stiftexel
7121036 reconstructie parkeerterrein strandslag paal 15	1.900.000	2024	-150.000	-9.000	Toezegging subsidie van Stiftexel
7124143 Rozendijk 2	1.800.000	2024	-150.000	-9.000	Toezegging subsidie van Stiftexel
7124146 brug Kogerstrand	1.000.000	2023	-215.000	-14.692	Tijdelijke oplossing (huur brug) was geraamd als onderdeel van het krediet. Deze kosten mogen niet worden geactiveerd. Dit wordt nu gecorrigeerd.
7121029 Voormalige IJsbaan Den Burg	1.415.000	2023	-247.500	-25.162	Bijdrage vanuit de regiodeal
7121029 Voormalige IJsbaan Den Burg	1.415.000	2023	247.500	25.162	Ophoging krediet met bijdrage vanuit de regiodeal
7123070 Thijssehuis cultuurcentrum (gebouw)		2021	-1.255.000	-75.300	Bijdrage vanuit de regiodeal (1.575.000) minus extra kosten ivm vertraging (320.000)
7126083 ICT omgeving vervangen (extra schijfruimte)	42.000	2020	-42.000	-9.870	Krediet is ouder dan drie jaar. Achteraf blijkt de investering in extra schijfruimte niet nodig. Het krediet wordt in deze rapportage ingeleverd.
Collegebesluit mei 2025 Openbare verlichting Bomendiek De Waal		2025			Maatwerk oplossing voor de bewoners van De Waal voor openbare verlichting van de Bomendiek.
masten			15.000	900	
armaturen			10.000	750	
Totaal structureel			-2.145.699	-124.875	

3.3 Voortgang overheveling projectbudgetten

Bij de behandeling van de programmabegroting 2025 heeft de raad besloten een aantal projectbudgetten over te hevelen van 2024 naar 2025 waarvan de uitvoering langer duurt dan een jaar. In het onderstaande overzicht wordt de stand van zaken weergegeven. Daarnaast zijn er nog een aantal verzoeken gedaan om via resultaatbestemming (jaarrekening 2024) over te hevelen. Hierover besluit de raad pas in juli 2025 waardoor deze overhevelingen nog niet gerapporteerd is.

De stand van zaken per budget wordt met kleuren weergeven

Budget
groen = budget is toereikend;
oranje = budget wordt minimaal overschreden (minder dan 10% van het krediet en in ieder geval minder dan € 50.000,-);
rood = budget wordt ruimschoots overschreden (meer dan 10% van het krediet of meer dan € 50.000,-).

Resultaat
groen = resultaat / product is conform raadsvoorstel;
oranje = resultaat / product wijkt minimaal af van het raadsvoorstel;
rood = resultaat / product wijkt significant af van het raadsvoorstel.

Planning
groen = de planning zoals die aan de raad is voorgelegd wordt gehaald,
oranje = de planning wordt minimaal overschreden,
rood = de planning wordt ruimschoots overschreden;

bedragen in €

Project	Pr	Raadsbesluit	Grbnr.	Kosten soort	OVH naar 2025	uitgaven / inkomsten jan-april	Stand 01-05-25	STAND B	R	P	Toelichting
(invoering) Wet open overheid	0.1	9-11-2023	6010004	438265	143.621	0	143.621				Dit is een meerjarig budget voor de stapsgewijze invoering. Elk jaar komen er meer wettelijke verplichtingen bij tav de actieve openbaarmaking.
Regeling vervroegd uittreden	0.4	10-7-2024	6042054	411200	174.714	0	174.714				Het gaat hier om een gesloten regeling (2024-2027) waar een aantal medewerkers in aanmerking voor komen. In totaal is hiervoor € 239.000 beschikbaar gesteld.
Uitbreiding GWS	0.4	10-7-2024	6043000	438235	16.000	16.000	0				Door gebrek aan capaciteit bij Gemeente Den Helder is dit traject in 2025 van start gegaan.
Informatiebeveiliging	0.4	10-7-2024	6043000	438235	60.000	30.000	30.000				De gestarte aanbesteding heeft geen aanbieder opgeleverd. In 2025 is nieuw traject gestart met aangepast programma van eisen om geschikte aanbieder te vinden voor leveren informatiebeveiliging.
Archief tijdsblok 2000 t/m 2012	0.4	9-11-2022	6044014	435102	30.500	15.270	15.230				Het digitaliseren is halverwege jaar gestart waardoor nog gedeelte van investering nog niet benut. Dit wordt volledig benut.
aankoop urgente strategische gronden	0.8	19-7-2023	6080014	431000	500.000	0	500.000				conform besluitvorming Nota Grondbeleid 2023 d.d. 19 juli 2023 is jaarlijks 500.000 beschikbaar.
aankoop urgente agrarische gronden	0.8	19-7-2023	6080015	431000	115.570	0	115.570				conform besluitvorming Nota Grondbeleid 2023 d.d. 19 juli 2023 is jaarlijks 200.000 beschikbaar. via resultaatsbestemming jaarrekening 2024 wordt voorgesteld dit weer aan te vullen tot 200.000.
Parkeer- en verkeerscirculatieplan De Koog	2.1	2021	6210001	438289	34.087	0	34.087				
Parkeerterrein Stappenland eo herinrichten	2.1	9-11-2023	6210002	438265	4.413	0	4.413				Wordt opgestart.
Bermverharding	2.1	9-11-2023	6210009	438252	231.411	0	231.411				Uitstel groot onderhoud ivm afstemming kabel&leidingwerken (PWN, Liander) die eerst moeten gebeuren alvorens bermverharding aan te kunnen brengen.
ontwikkeling haven	2.3	15-12-2021 9-11-2023	6230000 6230000	435106 435106	0 0	0 0	0 0				

bedragen in €

		9-11-2023	6230000	438265	53.428	18.987	34.441				Inhuur kwartiermaker haven, verwacht voor zomer in de raad.
Cofinanciering ontwikkelingslijnen VisserijOntwikkelingsPlan (VOP)	2.3	9-11-2023	6340010	438280	2.000.000	0	2.000.000				Projecten in uitvoering.
Circulaire Economie en stikstofaanpak	3.1	9-11-2023	6310000	435105	80.000	0	80.000				Diverse projecten nog uit te voeren.
Texel innovataief proefeiland	3.1	9-11-2023	6310000	438280	66.281	9.999	56.282				Diverse projecten nog uit te voeren.
Innovatieprojecten	3.1	9-11-2023	6310000	438231	69.255	0	69.255				Diverse projecten nog uit te voeren.
Uitvoering retailvisie	3.1	9-11-2023	6310006	438265	50.255	0	50.255				Diverse projecten nog uit te voeren.
Ondersteuning garnalen visserij	3.1	9-11-2023	6310007	438265	50.000	0	50.000				Nog uit te voeren.
Uitvoeringsagenda Toeristisch Toekomstplan Texel 2022-2024	3.4	Uitvoeringsagenda Toeristisch Toekomstplan Texel 2022-2024	6340007	435105	130.749	0	130.749				Is gestart en loopt door. Betreft uitvoering van acties uitvoeringsagenda.
Uitvoeringsagenda Toeristisch Toekomstplan Texel 2022-2024	3.4	Uitvoeringsagenda Toeristisch Toekomstplan Texel 2022-2024	6340008	438265	34.478	1.779	32.699				Is gestart en loopt door. Betreft advieskosten paraplubestemmingsplan. Dit is gestart en loopt nog door.
Acties coalitieprogramma	3.4	Uitvoeringsagenda Toeristisch Toekomstplan Texel 2022-2024	6340008	438206	24.632	8.178	16.454				Betreft post communicatie uitvoeringsagenda Toeristisch Toekomstplan 2025-2027. Dit is gestart.
Tijdelijke huisvesting De Vliekotter	4.2	17-4-2024	6420004	438231	47.625	0	47.625				Tijdelijke huisvesting is gerealiseerd. Huurperiode loopt.
Begeleiding ontwikkeling en toetsing plannen verduurzaming en modernisering scholen buitendorpen	4.2	9-11-2023	6430009	435105	50.000	8.325	41.675				Is gestart en loopt door.
Onderzoek naar gebruiksmogelijkheden Sportpark Den Burg-Zuid	5.2	9-11-2023	6510001	435103	25.503	0	25.503				Wordt gestart zodra duidelijkk is wat het definitieve programma is voor het project herinrichting 'IJsbaan Den Burg'.
Thijssehuis (bouwrijpmaken en overige kosten incl. kunstwerk)		15-12-2021 / 21-09-2022	6530003	432010	112.137	0	112.137				Middelen maken onderdeel uit van de realisatiekosten Thijssehuis. Thijssehuis wordt opgenomen in de Rapportage Grondexploitaties en Grote projecten (raad mei 2025).
Thijssehuis (bouwrijpmaken en overige kosten incl. kunstwerk)		15-12-2021 / 21-09-2022	6530003	438231	155.193	14.009	141.184				Zie boven.
Thijssehuis (bouwrijpmaken en overige kosten incl. kunstwerk)		15-12-2021 / 21-09-2022	6530003	438289	4.000	0	4.000				Zie boven.
Thijssehuis (bouwrijpmaken en overige kosten incl. kunstwerk)		15-12-2021 / 21-09-2022	6530003	438265	20.000	3.370	16.630				Zie boven.
Rie strand	5.7	Begroting 2024	6570018	438289	10.007	4.745	5.262				Ri&E afgerond. april 2025
Energiebesparingsakkoord Texel	7.4	9-11-2023	6740001	438265	93.400	0	93.400				project loopt tot 31-12-2025

bedragen in €

Energiebesparingsakkoord Texel	7.4	9-11-2023	6740001	438231	52.777	1.890	50.887				project loopt tot 31-12-2025
Energiebesparingsakkoord Texel	7.4	9-11-2023	6740001	843900	-19.804	0	-19.804				project loopt tot 31-12-2025
Warmtevisie	7.4	9-11-2023	6740002	438265	60.000	19.018	40.982				Naam is Energiebesparingsprogramma woningen, loopt door tot 2026
Aanpak Energiearmoede	7.4	9-11-2023	6740003	438231	330.079	114.911	215.168				Isolatie regeling voor woningeigenaren en de regeling voor witgoedomruilactie loopt tot 31-12-2025. Eventueel restant budget kan tot 31-12-2027 ingezet worden.
Energieneutrale woningen	7.4	9-11-2023	6740004	438280	40.000	0	40.000				Hiervan €10.000 overhevelen naar 6740002 i.v.m. co-financiering.
Duurzaamheid versneld uitvoeren	7.4	15-12-2021	6740014	438265	250.000	0	250.000				Inzet personeel voor klimaat- en energiebeleid wordt eerst uit de beschikbare CDOKE gelden betaald.
Duurzaam Texel	7.4	9-11-2023	6740014	435160	70.115	0	70.115				CDOKE gelden besteedbaar tot 31-12-2025
Duurzaam Texel	7.4	9-11-2023	6740014	438265	71.859	0	71.859				Inzet klimaat- en energiebeleid wordt eerst uit de beschikbare CDOKE gelden gehaald.
Duurzaam Texel			6740014	435160	501.426	171.590	329.836				CDOKE gelden besteedbaar tot 31-12-2026
Duurzaam Texel			6740014	843900	-501.426	-501.426	0				CDOKE gelden
oprichten van een vierjarig subsdiefonds voor duurzame woningen	7.4	coalitieakkoord	6740015	438231	1.000.000	0	1.000.000				Hiervan wordt 1.666.000 toegvoegd aan de lokale Isoltaie aanpak. Restant wordt gebruikt voor opzetten regeling groene daken en gevels en een regeling voor huurders.
Nationaal isolatieprogramma duurzame woningen	7.4	9-11-2023	6740019	438280	726.338	0	726.338				3e tranche kan worden aangevraagd. Voor Texel is er €723.000 voor 335 woningen gereserveerd. Daar bovenop wordt een aanvulling op de middelen vanuit 2022 van €16.027 uitgekeerd. Het budget voor de doehetzelf aanpak is €16.027. Ook is het mogelijk om voor max 30% van de woningen extra budget aan te vragen, voor Texel betekend dit € 216.000.(100 woningen) In totaal komt het aan te vragen subsidieberag uit op € 995.594.
Nationaal isolatieprogramma duurzame woningen	7.4	9-11-2023	6740019	843900	-726.338	-726.338	0				ontvangen NIP.
Uitvoeringsagenda klimaatadaptatie en communicatie kust	7.4	Begroting 2024 + Lokaal programma klimaatadaptatie z3114822	6740018	435105	148.060	0	148.060				Projecten worden uitgewerkt en opgepakt volgens planning in de uitvoeringsagenda.
			6740018	438303	2.006	0	2.006				

bedragen in €

herinrichten voormalige ijsbaan den burg	8.1	9-11-2023	6810004	438265	10.761	0	10.761				Restant uit onderzoekende fase waarvan een deel van dat budget ten onrechte is gebruikt door foutieve invoer.
CPO Stolpweg	8.3	9-11-2022	4830000	432011	35.000	27.272	7.728				Herinrichting openbare ruimte bij CPO project Stolpweg is in februari 2025 opgeleverd.
Versnelling woningbouw	8.3	9-11-2023	6830031	435105	91.097	0	91.097				Middelen voorbereiding woningbouw en Meer handjes woningbouw, middelen o.a. voor voorbereiding Oude Ulo, Bibliotheek, Fontein en Centrumplan en overige kansen.
Extra personele capaciteit Woningbouwprogramma Texel	8.3	9-11-2023	6830017	435105	216.590	103.976	112.614				Restant extra personele inzet woningbouw, middelen uit CUP. O.a. inzet projectleider gebiedsontwikkeling in 2025.
Woonvisie en huisvestingsverordening.	8.3	9-11-2023	6830029	435105	30.000	0	30.000				Middelen uitvoeringsporgramma Woonvisie en opstellen nieuwe huisvestingsverordening.
Woonvisie en huisvestingsverordening.	8.3	9-11-2023	6830029	438231	113.481	0	113.481				Zie boven.
Woonvisie en huisvestingsverordening.	8.3	9-11-2023	6830029	438265	19.620	0	19.620				Zie boven.
Woonvisie en huisvestingsverordening.	8.3	9-11-2023	6830029	438289	5.209	1.392	3.817				Zie boven.
Versnelling woningbouw	8.3	9-11-2023	6830030	438231	43.609	0	43.609				Middelen actieplan wonen.
Versnelling woningbouw	8.3	9-11-2023	6830030	438265	21.164	0	21.164				Zie boven.
Invoering omgevingswet	8.3	19-6-2024	6830027	438265	151.744	9.223	142.521				Bestemd voor afronden omgevingsvisie (inhuur projectleider), casco omgevingsplan kern opstellen (inhuur adviesbureau) .
Uitvoeringskosten gebiedsgerichte aanpak	8.3	19-6-2024	6830027	438265	52.406	2.600	49.806				Er wordt gewerkt aan Aanpak Landelijk Gebied (ALG) vanuit de 4 Kopgemeenten. Er wordt ook een Integraal Gebiedsplan (IGP) opgesteld.
UP Kwetsbare inwoners	6,91	Uitvoeringsplan SD	6691003	438231	8.358	0	8.358				Uitgave volgt nog.
UP kind en jongeren	6,92	Uitvoeringsplan SD	6690001	438231	15.329	0	15.329				Uitgave volgt nog.
Woningaanpassingen	6,6		6660000		31.000	0	31.000				In 2024 is verzocht rekening te houden met het overhevelen van het overschot naar 2025 vanwege het betalen van een woningaanpassing van € 31000. De aanpassing werd in 2024 beschikt, maar in 2025 uitbetaald. De overheveling is niet gedaan, waardoor er nu een te kort ontstaat.
TOTAAL OVERHEVELINGEN					**7.183.033**	**-645.230**	**7.828.263**				

Besluit

De raad van de gemeente Texel:

gelezen het advies van burgemeester en wethouders;

gehoord de raadscommissie;
Gelet op
- Financiële verordening gemeente Texel (artikel 212 Gemeentewet)

Overwegende
- Actualisatie van de budgetten van de programmabegroting 2025

Besluit

1. Akkoord te gaan met de incidentele en structurele afwijkingsvoorstellen programma 0 t/m 8 en de financiële consequenties van €1.279.600 te storten in de algemene reserve en € 51.500 vanaf 2026 als structureel voordeel mee te nemen in de programmabegroting.
2. Akkoord te gaan met de voorstellen van de kredietwijzigingen van per saldo
€ 2.145.699 voordelig en de daaruit volgende kapitaallasten van € 124.875 voordelig in 2025 ten gunste van de algemene reserve te brengen en vanaf 2026 structureel mee te nemen in de begroting.
3. De tussenrapportage 2025 vast te stellen.

Gemeente Texel .txl

Raadsvergadering

Dossiernummer	2322
Extern Zaak ID	3611726
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	9 juli 2025
Agendapunt	12
Titel	Variantenstudie kustdynamiek Texel Zuidwest
Portefeuillehouder	H. Kieft

Geagendeerd	Vergaderdatum
B&W	27 mei 2025
Raadscommissie	1 juli 2025
Raadsvergadering	**9 juli 2025**

Toelichting

Tijdens het Bestuurlijk Overleg kust Texel van 14 mei jl. is door alle betrokken partijen ingestemd met het voorkeursalternatief dat is opgesteld naar aanleiding van de Variantenstudie kustdynamiek Texel Zuidwest.
Natuurwaarden in het zuidwestelijk kustgebied verslechteren en door een stijgende zeespiegel komen waterveiligheid en medegebruik onder druk te staan. Ook zal de kust nog intensiever gesuppleerd moeten worden wat tot hogere kosten leidt dan nu al het geval is. In opdracht van Provincie Noord-Holland in samenwerking met Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, gemeente Texel, Rijkswaterstaat, Staatsbosbeheer en het Rijksvastgoedbedrijf heeft Witteveen +Bos de Variantenstudie kustdynamiek Texel Zuidwest uitgevoerd, waarin zes varianten onderzocht zijn. Op grond van de in het eindrapport gepresenteerde resultaten is door alle partijen gezamenlijk een voorkeursalternatief opgesteld met daarin vier maatregelen die allemaal positief bijdragen aan de doelstellingen van de Visie strand en duingebied Noordzeekust Texel op het gebied van water, natuur en (mede)gebruik.

(Concept / Voorgenomen)

Raadsbesluit

Zaaknummer 3611726

Variantenstudie kustdynamiek Texel Zuidwest

Doelenboom

Programma

1	Veiligheid op orde
1.2	Openbare orde en veiligheid

De raad van de gemeente Texel:

gelezen het advies van burgemeester en wethouders;

gehoord de raadscommissie;

Gelet op

- de achteruitgaande natuurwaarden in het gebied;
- de verwachte zeespiegelstijging;
- de in de Structuurvisie 2008 uitgesproken wenselijkheid tot het dynamiseren van de duinen;
- de uitkomsten van het bestuurlijk overleg kust Texel van 14 mei jl.;

Overwegende

- dat door klimaatverandering de toekomst van de natuur in het zuidwestelijk deel van Texel onder druk staat;
- door zeespiegelstijging de hoogwaterveiligheid af zal nemen;
- er steeds meer gesuppleerd zal moeten worden;
- dat periodes met droogte langer worden, het grondwaterpeil stijgt waardoor duinvalleien kunnen verdrinken;
- dat de ruimte op het strand onder druk komt te staan;
- dat uitvoering van de maatregelen uit de voorkeursvariant zorgt voor borging van de hoogwaterveiligheid, het optimaliseren van het kustonderhoud en het vergroten van de natuurwaarden in een veranderend klimaat en de huidige kwaliteit van recreatie en de lokale economie behouden blijft.

Besluit

1. In te stemmen met het voorgestelde voorkeursalternatief, zodat het projectteam dit voorkeursalternatief, uit kan werken tot een integraal ontwerp, inclusief communicatie richting stakeholders en inwoners van Texel;

Bijlagen

1. Variantenstudie kustdynamiek Texel Zuidwest

2. In te stemmen met het opnemen van het voorkeursalternatief in het op te stellen Meerjarenprogramma strand en duingebied Noordzeekust Texel 2026-2030; en het geactualiseerde Meerjarenprogramma ter besluitvorming voor te laten bereiden.

Vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 09-07-2025,

De griffier, De voorzitter,

Gemeente Texel

.txl

Advies

Zaaknummer 3611726

Variantenstudie kustdynamiek Texel Zuidwest

Programma

1	Veiligheid op orde
1.2	Openbare orde en veiligheid

Advies

Voorgesteld wordt te besluiten:

1. In te stemmen met het voorgestelde ontwerp-voorkeursalternatief, zodat het projectteam dit voorkeursalternatief, uit kan werken tot een integraal ontwerp, inclusief communicatie richting stakeholders en inwoners van Texel.
2. In te stemmen met het opnemen van het ontwerp-voorkeursalternatief in het op te stellen Meerjarenprogramma strand en duingebied Noordzeekust Texel2026-2030; en het geactualiseerde Meerjarenprogramma ter besluitvorming voor te laten bereiden.
3. De gemeenteraad voor te stellen:
    a. In te stemmen met het voorgestelde voorkeursalternatief, zodat het projectteam dit voorkeursalternatief, uit kan werken tot een integraal ontwerp, inclusief communicatie richting stakeholders en inwoners van Texel.
    b. In te stemmen met het opnemen van het voorkeursalternatief in het op te stellen Meerjarenprogramma strand en duingebied Noordzeekust Texel2026-2030; en het geactualiseerde Meerjarenprogramma ter besluitvorming voor te laten bereiden.

Toelichting

Afname van natuurwaarden in het zuidwestelijk kustgebied en de verwachte zeespiegelstijging maakt ingrijpen noodzakelijk. In de Variantenstudie kustdynamiek Texel Zuidwest zijn daarom zes varianten onderzocht die kunnen bijdragen aan het oplossen van de problemen op de korte en langere termijn in het zuidwestelijk kustgebied van Texel. Op basis van de variantenstudie is een voorkeursalternatief naar voren gekomen waarmee inmiddels door de vijf andere bij dit project betrokken organisaties bestuurlijk is ingestemd. Met dit voorstel wordt de gemeenteraad gevraagd eveneens akkoord te gaan met de uitwerking van dit voorkeursalternatief waarna tot uitvoering hiervan kan worden overgegaan.

Bijlagen

1. Variantenstudie kustdynamiek Texel Zuidwest (eindrapport)

Consequenties

Financieel	☒	Inkoop/Aanbesteding	☐	Belanghebbenden	☐
Personeel/Organisatie	☐	Deregulering	☐	Structuurvisie	☒
Juridisch	☒	Majeure risico's	☐		
Beleid	☒	Beheer	☐		

Variantenstudie kustdynamiek Texel Zuidwest

Samenvatting

Natuurwaarden in het zuidwestelijk kustgebied verslechteren en door een stijgende zeespiegel komen waterveiligheid en medegebruik onder druk te staan. Ook zal de kust nog intensiever gesuppleerd moeten worden wat tot hogere kosten leidt dan nu al het geval is. In opdracht van Provincie Noord-Holland in samenwerking met Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, gemeente Texel, Rijkswaterstaat, Staatsbosbeheer en het Rijksvastgoedbedrijf heeft Witteveen +Bos de Variantenstudie kustdynamiek Texel Zuidwest uitgevoerd, waarin zes varianten onderzocht zijn. Op grond van de in het eindrapport gepresenteerde resultaten is door alle partijen gezamenlijk een voorkeursalternatief opgesteld met daarin vier maatregelen die allemaal positief bijdragen aan de doelstellingen van de Visie strand en duingebied Noordzeekust Texel op het gebied van water, natuur en (mede)gebruik. De maatregelen zijn; het aftoppen van de voorste duinenrij, het aanleggen van kerven, een plaatsbepaling van tien jaar voor de ondernemers van paal 9 en paal 12 en een suppletie voor een periode van 4-6 jaar.
Tijdens het Bestuurlijk Overleg kust Texel van 14 mei jl. is door alle betrokken partijen ingestemd met het voorkeursalternatief dat is opgesteld naar aanleiding van de Variantenstudie kustdynamiek Texel Zuidwest. Het college van B&W stelt de raad voor in te stemmen met het voorliggende voorkeursalternatief waarna tot uitwerking en uitvoering kan worden overgegaan.

Variantenstudie kustdynamiek Texel Zuidwest

Argumenten tot advies

1.1 De voorgenomen maatregelen uit het voorkeursalternatief dragen positief bij aan de doelstellingen van de variantenstudie.
De doelstellingen zijn:
-het borgen van hoogwaterveiligheid bij een stijgende zeespiegel;
-het optimaliseren van het kustonderhoud;
-het bieden van voldoende ruimte op het strand;
-het vergroten van de natuurwaarden in een veranderend klimaat;
-het behoud van de huidige kwaliteit voor recreatie en de lokale economie.

De maatregelen zijn:
Maatregel 1: Aftoppen van de zeereep tussen Paal 8 en Jan Ayeslag (gefaseerd uitgevoerd);
Maatregel 2: Aanleggen van 10 kerven in de zeereep (gefaseerd uitgevoerd);
Maatregel 3: Plaatsbepaling voor de paviljoens paal 9 en paal 12 voor een periode van 10 jaar;
Maatregel 4: Suppletie voor een periode van 4-6 jaar in 2027/2028 .

Op dit moment krijgen zee en wind onvoldoende ruimte om het sediment te verplaatsen. Door de hoge (klif) duinen aan het strand komt er nauwelijks zand in het daarachter gelegen gebied. Hierdoor is de dynamiek in het zuidwestelijk kustgebied grotendeels verdwenen.
Met dit totaalpakket van vier maatregelen (= voorkeursalternatief) wordt een grote bijdrage geleverd aan de doelen zoals gesteld in de Visie strand en duingebied Noordzeekust Texel op het gebied van water, natuur en (mede)gebruik.

1.2 Er is bestuurlijke overeenstemming over het uitwerken van het voorkeursalternatief.
Omdat de uitkomsten van de variantenstudie zouden hebben kunnen leiden tot ingrijpende consequenties, is aan het begin van het proces afgesproken dat maatregelen alleen bij unaniem akkoord van alle partijen kunnen worden uitgevoerd. Om dezelfde reden is er voor gekozen besluitvorming binnen de gemeente bij de raad neer te leggen.
Zie ook Consequenties van het advies, Juridisch.

2.1 Integraal samenwerken blijft noodzakelijk om de problematiek in het kustgebied het hoofd te bieden
Door verruiging, vergrassing en verzuring als gevolg van stikstofdepositie en de afgenomen winddynamiek verslechtert de kwaliteit van de duinen. Daarnaast moet de kustlijn intensief gesuppleerd worden om de kustlijn op zijn huidige positie te handhaven. Klimaatverandering zet de toekomst van het gebied verder onder druk. Door een stijgende zeespiegel neemt de hoogwaterveiligheid af en stijgt het grondwaterpeil, wat in combinatie met langere perioden van droogte de kwaliteit van bestaande habitattypen verder doet afnemen.
Door het voorkeursalternatief op te nemen in het nieuwe meerjarenprogramma wordt geborgd dat er integraal en gezamenlijk aan de problematiek gewerkt wordt.

2.2 Een gezamenlijk plan voor de komende jaren is nodig om de dynamisering van het kustgebied van Texel verder vorm te geven.
Met een nieuw meerjarenprogramma dat door alle partijen bestuurlijk wordt vastgesteld, zorgen we ervoor dat er ook de komende jaren vanuit gezamenlijke doelstellingen wordt samengewerkt aan het dynamiseren van de kust van Texel.

Alternatieven

Op de langere termijn zou het niet nemen van maatregelen leiden tot verdere verslechtering van natuurwaarden en komt door zeespiegelstijging de hoogwaterveiligheid onder druk te staan. Het duinmassief groeit niet mee met de zeespiegelstijging met als gevolg een stijgend grondwaterpeil, waardoor in combinatie met langere periodes van droogte de kwaliteit van bestaande habitattypen verder af zal nemen.
Het aanleggen van een grote strekdam (variant 5) belemmert het kustlangse zandtransport richting het zuiden, waardoor het oefenterrein van defensie in oppervlakte afneemt. Ook zou een grote dam de zwemveiligheid in gevaar brengen.
Doorgaan met het huidige beheer zonder gezamenlijke integrale maatregelen (variant 1) zou betekenen dat er grote kansen blijven liggen en de verantwoordelijke instanties ieder hun eigen plan blijven trekken. Gemeente Texel kan dan alleen nog maar reageren op door andere partijen ingezette beheermaatregelen.
Het volledig staken van beheer, en daarmee het lokaal loslaten ven de basiskustlijn (variant 2), leidt op de langere termijn tot afname van het duinoppervlak en daarmee het verdwijnen van beschermde habitattypen. Ook zal dit op termijn grote veranderingen veroorzaken aan de zeereep en de duinen van zuidwest Texel.

Consequenties van het advies

Financiën

De voorgestelde maatregelen hebben geen financiële gevolgen voor gemeente Texel anders dan reguliere personele inzet bij de uitwerking hiervan met betrekking tot het aanpassen van onze ruimtelijke plannen en deelname aan het proces. Kosten voor het aftoppen en het aanleggen van de kerven worden gedragen door PNH en SBB, het voor het suppleren benodigde bedrag komt uit het reguliere budget van RWS.

Juridisch

Tijdens het Bestuurlijk Overleg kust Texel van 14 mei jl. is de uitwerking van dit voorkeursalternatief aan de bestuurders van alle betrokken overheden voorgelegd middels dezelfde beslispunten welke nu aan u als raad ter besluitvorming worden voorgelegd. Bij het opstarten van de studie is afgesproken dat een uiteindelijke keuze van het voorkeursalternatief alleen plaats kan vinden met een akkoord van alle partijen (unanimiteit). Tijdens het overleg van 14 mei bleken alle partijen bijzonder positief te staan tegenover de samenwerking en het gekozen voorkeursalternatief en zijn de beslispunten dan ook door PNH, HHNK, RWS, SBB en RVO bestuurlijk akkoord bevonden. Ook het college van B&W heeft tijdens het overleg bij monde van de portefeuillehouder dhr. Kieft aangegeven zeer verheugd te zijn over het doorlopen proces en de manier waarop gezamenlijk is gekomen tot de uit te voeren maatregelen, met de kanttekening dat het definitieve besluit hierover door de gemeenteraad wordt genomen.

Beleidsmatig

Voor maatregel 3, een plaatsbepaling voor de paviljoens paal 9 en paal 12 voor een periode van 10 jaar, zal op termijn het omgevingsplan moeten worden aangepast om meer flexibiliteit in de

vergunningverlening te krijgen om te kunnen blijven ondernemen in deze zeer dynamische omgeving.

Communicatie

Er is tijdens de variantenstudie een uitgebreid participatietraject doorlopen waarbij inbreng vanuit de omgeving is opgehaald en verwerkt in de eindrapportage. Er is een omgevingswerkgroep opgericht met daarin onder andere de dorpscommissie van Den Hoorn, ondernemers uit het gebied, VVV-Texel en stichting kernwaarde Texel. Deze omgevingswerkgroep is op drie momenten gevraagd advies te geven. Ook is er tweemaal een eiland brede informatiebijeenkomst gehouden. Tijdens deze drukbezochte bijeenkomsten werden de belangstellenden uitgebreid geïnformeerd over het project en konden zij hun vragen stellen en zorgen die er leefden delen met de projectgroep. Tijdens de raadsinformatieavond van 20 november 2024 bent u uitvoerig geïnformeerd over het doorlopen traject en zijn de resultaten van de variantenstudie gepresenteerd.

Beheer

Om tot optimale resultaten van de te nemen maatregelen te komen zal bij het uitwerken van het voorkeursalternatief door SBB worden bekeken waar en in hoeverre het huidige beheer aangepast moet worden. Gemeente Texel heeft in dit gebied zelf geen beheer taken.

Relevante wet- en regelgeving of jurisprudentie

Het gehele projectgebied maakt onderdeel uit van het Natura 2000-netwerk dat bestaat uit gebieden die zijn aangewezen onder de Vogelrichtlijn en onder de Habitatrichtlijn. Beide Europese richtlijnen zijn belangrijke instrumenten om de Europese biodiversiteit te waarborgen.

Aanleiding / Voorgeschiedenis / Eerdere besluiten

Vanwege de verwachtte zeespiegelstijging en de onzekerheden daarin adviseert het Expertise Netwerk Waterveiligheid adaptieve en flexibele maatregelen toe te passen bij de kustverdediging. In de Structuurvisie 2008, Texel op Koers, onderkent ook gemeente Texel de wenselijkheid hiervan.
Om hier uitwerking aan te kunnen geven hebben Provincie Noord-Holland (PNH), Hoogheemraadschap Hollands-Noorderkwartier (HHNK), gemeente Texel, Rijkswaterstaat (RWS) en Staatsbosbeheer (SBB) in 2021 de Visie Strand en duingebied Noordzeekust Texel en het bijbehorende Meerjarenprogramma 2022-2026 opgesteld. Deze zijn in januari 2022 met een raadsinformatiebrief aan u aangeboden. In deze brief werd tevens aangekondigd dat het college vervolgens met een raadsvoorstel Wensen en Bedenkingen zou komen waar bij de nadere uitwerking van de Visie en het Meerjarenprogramma rekening gehouden kon worden.

Bovengenoemd voorstel is in de raadsvergadering van 14-12-2022 vastgesteld met daarin twee wensen:

1. dat het college gespitst is op effecten voor recreatie, ondernemen, veiligheidsgevoel en landschap van maatregelen die volgen uit het meerjarenprogramma strand en duingebied Noordzeekust en daarover tijdig en helder zal communiceren met de inwoners en de gemeenteraad.
2. Dat de gemeenteraad een geactualiseerde planning van het Meerjarenprogramma strand en duingebied Noordzeekust van Texel ontvangt.

Aan deze laatste wens is in mei 2023 voldaan middels een raadsinformatiebrief met daarin een geactualiseerde planning van de projecten uit het Meerjarenprogramma.
Op 14 april 2023 is er in de Stayokay voor de inwoners en alle andere belangstellende een informatiemarkt over de verschillende projecten uit het Meerjarenprogramma georganiseerd. Op deze druk bezochte bijeenkomst waren alle samenwerkende partijen aanwezig om de projecten toe te lichten en werd er gelegenheid geboden om zorgen te uiten en suggesties tot verbeteringen te doen. Hierdoor kon er in de communicatie rond de projecten de puntjes op de i worden gezet.

Inmiddels zijn er een aantal projecten uit het Meerjarenprogramma succesvol afgerond. Twee parkeerplaatsen zijn opgehoogd en bij de Schettersweid en Tureluur is de inrichting van een deel van het duingebied aangepast waardoor water langer vast gehouden kan worden en is er een fietspad aangelegd rekening houdend met een fluctuerende waterstand.
Ook is er een eerste kerf gerealiseerd bij paal 14 waar de ontwikkelingen gemonitord worden om te kunnen gebruiken bij het uitwerken van het voorkeursalternatief.

Doordat de verschillende partijen vanuit de Visie strand en duingebied Noordzeekust Texel samenwerken wordt het steeds makkelijker elkaar te vinden ondanks de uiteenlopende verantwoordelijkheden en belangen.

<u>Variantenstudie</u>
Ook de Variantenstudie kustdynamiek Texel Zuidwest is een project uit het Meerjarenprogramma Strand en Duingebied Noordzeekust Texel 2022-2026. Omdat een groot deel van het projectgebied oefenterrein van Defensie is, heeft het Rijksvastgoedbedrijf (RVO) zich bij de samenwerking aangesloten en vanaf het begin deelgenomen aan de variantenstudie.

De doelstellingen van de variantenstudie zijn:
-het borgen van hoogwaterveiligheid bij een stijgende zeespiegel;
-het optimaliseren van het kustonderhoud;
-het bieden van voldoende ruimte op het strand;
-het vergroten van de natuurwaarden in een veranderend klimaat;
-het behoud van de huidige kwaliteit voor recreatie en de lokale economie.

In de variantenstudie zijn 6 varianten onderzocht waarin maatregelen zijn opgenomen die bijdragen aan het oplossen van één of meerdere (toekomstige) knelpunten in het projectgebied. Omdat een groot deel van het projectgebied defensieterrein is, is defensie, vertegenwoordigd door het Rijksvastgoedbedrijf (RVO) vanaf het begin af aan betrokken geweest bij dit project.

De varianten zijn:
1 voortzetten van het huidige beheer (met kleine aanpassingen);
2 wildernis zonder beheer;
3 aanleggen van meerdere kerven;
4 aanleggen van een megazandsuppletie;
5 aanleg van een grote strekdam;
6 ingrepen in het noorden, wildernis in het zuiden.

Deze varianten zijn beoordeeld op de thema’s water, natuur, gebruiksfuncties, duurzaamheid en landschap en cultuurhistorie. Ook zijn de kosten van de verschillende varianten in beeld gebracht. De effecten van alle varianten veranderen na verloop van tijd omdat deze de ontwikkeling van het

strand en de duinen beïnvloeden. De effecten zijn daarom bepaald voor de situatie na aanleg, de situatie in 2050 en de situatie in 2100. Vervolgens worden de varianten beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie, dus de situatie die optreedt in 2050 en 2100 als het beheer doorgezet zou worden zoals we dat nu doen.

Voorkeursalternatief

Rekening houdend met de aanbevelingen die door Witteveen+Bos zijn gedaan in de eindrapportage (zie bijlage 1) is er vervolgens door de projectgroep bestaande uit medewerkers van alle betrokken organisaties een voorkeursalternatief opgesteld.
Hierin zijn volgende vier maatregelen opgenomen:
Maatregel 1: Aftoppen van de zeereep tussen Paal 8 en Jan Ayeslag (gefaseerd uitgevoerd);
Maatregel 2: Aanleggen van 10 kerven in de zeereep (gefaseerd uitgevoerd);
Maatregel 3: Plaatsbepaling voor de paviljoens paal 9 en paal 12 voor een periode van 10 jaar;
Maatregel 4: Suppletie voor een periode van 4-6 jaar in 2027/2028 .

Met dit totaalpakket van vier maatregelen (= voorkeursalternatief) wordt een grote bijdrage geleverd aan de doelen zoals gesteld vanuit de Noordzeekust visie Texel qua water, natuur en (mede)gebruik. Voor maatregel 3 zullen op termijn het omgevingsplan moeten worden aangepast om meer flexibiliteit in de vergunningverlening te krijgen om te kunnen blijven ondernemen in deze zeer dynamische omgeving.

Texel Robuust

Zeespiegelstijging is een van de vier thema’s van klimaatadaptatie en de noodzaak tot dynamiseren van het kustgebied staat daarom ook uitgebreid benoemt in Texel Robuust, door u als raad vastgesteld in september 2024.

Gemeente Texel

.txl

(Concept / Voorgenomen)

Raadsbesluit

Zaaknummer 3611726

Variantenstudie kustdynamiek Texel Zuidwest

Doelenboom

Programma

1	Veiligheid op orde
1.2	Openbare orde en veiligheid

De raad van de gemeente Texel:

gelezen het advies van burgemeester en wethouders;

gehoord de raadscommissie;

Gelet op

- De achteruitgaande natuurwaarden in het gebied;
- de verwachte zeespiegelstijging;
- de in de Structuurvisie 2008 uitgesproken wenselijkheid tot het dynamiseren van de duinen;
- de uitkomsten van het bestuurlijk overleg kust Texel van 14 mei jl.

Overwegende

- dat door klimaatverandering de toekomst van de natuur in het zuidwestelijk deel van Texel onder druk staat;
- Door zeespiegelstijging de hoogwaterveiligheid af zal nemen;
- er steeds meer gesuppleerd zal moeten worden;
- dat periodes met droogte langer worden, het grondwaterpeil stijgt waardoor duinvalleien kunnen verdrinken;
- dat de ruimte op het strand onder druk komt te staan;
- dat uitvoering van de maatregelen uit de voorkeursvariant zorgt voor borging van de hoogwaterveiligheid, het optimaliseren van het kustonderhoud en het vergroten van de natuurwaarden in een veranderend klimaat en de huidige kwaliteit van recreatie en de lokale economie behouden blijft.

Besluit

1. In te stemmen met het voorgestelde voorkeursalternatief, zodat het projectteam dit voorkeursalternatief, uit kan werken tot een integraal ontwerp, inclusief communicatie richting stakeholders en inwoners van Texel.

Bijlagen

1. Variantenstudie kustdynamiek Texel Zuidwest

2. In te stemmen met het opnemen van het voorkeursalternatief in het op te stellen Meerjarenprogramma strand en duingebied Noordzeekust Texel 2026-2030; en het geactualiseerde Meerjarenprogramma ter besluitvorming voor te laten bereiden.

Vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 09-07-2025,

De griffier, De voorzitter,



Variantenstudie kustdynamiek Texel Zuidwest

Eindrapportage

Provincie Noord-Holland

10 januari 2025

Project	Variantenstudie kustdynamiek Texel Zuidwest
Opdrachtgever	Provincie Noord-Holland
Document	Eindrapportage
Status	Definitief
Datum	10 januari 2025
Referentie	136907/25-000.346
Projectcode	136907
Projectleider	N.C. van der Zijden MSc
Projectdirecteur	A.M. Springer-Rouwette MSc
Auteur(s)	Dr. W. Ridderinkhof, B. Schilt MSc, mr. J. Tuit, N.C. van der Zijden MSc
Gecontroleerd door	Dr. W. Ridderinkhof, N.C. van der Zijden MSc
Goedgekeurd door	N.C. van der Zijden MSc
Paraaf	

Adres

Witteveen+Bos Raadgevende ingenieurs B.V. | Deventer
Daalsesingel 51c
Postbus 24087
3502 MB Utrecht
+31 (0)30 765 19 00
www.witteveenbos.com
KvK 38020751

Het kwaliteitsmanagementsysteem van Witteveen+Bos is gecertificeerd op basis van ISO 9001.
© Witteveen+Bos

Niets uit dit document mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt in enige vorm zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Witteveen+Bos noch mag het zonder dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd, behoudens schriftelijk anders overeengekomen. Witteveen+Bos aanvaardt geen aansprakelijkheid voor enigerlei schade die voortvloeit uit of verband houdt met het wijzigen van de inhoud van het door Witteveen+Bos geleverde document.

INHOUDSOPGAVE

SAMENVATTING 5

1 INLEIDING 12

1.1 Variantenstudie kustdynamiek Texel Zuidwest 12
1.2 Samenwerkende partijen 13
1.3 Totstandkoming eindrapportage 13
1.4 Dit rapport 15

2 OPGAVEN VOOR DE VARIANTENSTUDIE 16

2.1 Knelpunten in het projectgebied 16

3 BESCHRIJVING VAN DE VARIANTEN 18

3.1 Introductie 18
3.2 Varianten 18
3.2.1 Variant 1: Voortzetten van het huidige beheer (met kleine aanpassingen) 18
3.2.2 Variant 2: Wildernisgebied zonder beheer 19
3.2.3 Variant 3: Aanleggen van meerdere kerven 20
3.2.4 Variant 4: Aanbrengen megasuppletie 21
3.2.5 Variant 5: Aanleg van een grote strekdam 22
3.2.6 Variant 6: Ingrepen in het noorden, wildernis in het zuiden 23

4 BEOORDELING VAN DE VARIANTEN 25

4.1 Inleiding 25
4.2 Variant 1: Voortzetten van het huidige beheer (met kleine aanpassingen) 27
4.3 Variant 2: Wildernisgebied zonder beheer 30
4.4 Variant 3: Aanleggen van meerdere kerven 33
4.5 Variant 4: Aanbrengen megasuppletie 36
4.6 Variant 5: Aanleg van een grote strekdam 39
4.7 Variant 6: Ingrepen in het noorden, wildernis in het zuiden 41

5 OMGEVING 45

5.1 Aanpak 45

5.2 Reflectie omgevingswerkgroep 45

6 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN 47

6.1 Conclusies naar aanleiding van variantenstudie 47

6.2 Aanbevelingen voor het vervolg 49

7 REFERENTIES 53

Laatste pagina 53

Bijlage(n) Aantal pagina's

I Doorkijk naar het vervolg: benodigde procedures 4

II Sfeerverslag omgevingsbijeenkomst 25 november 1

SAMENVATTING

Inleiding

De zuidwestkust van Texel behoort tot de mooiste natuurgebieden van Nederland. De weidsheid van het landschap met stranden, duinen, duinvalleien en duinmeren en de grote diversiteit aan soorten die daarin voorkomt ervaar je als je in het gebied rondloopt. Het is een bijzonder ongerept gebied waar bewoners van Texel terecht trots en zuinig op zijn. Het heeft een grote aantrekkingskracht op toeristen en de eigen bevolking. De uitzonderlijke natuurwaarden worden door deskundigen onderkend.

Echter, de bestaande natuurwaarden staan onder druk: verruiging, vergrassing en verzuring als gevolg van stikstofdepositie en de afname van winddynamiek leiden tot een verslechtering van de kwaliteit van witte en grijze duinen. Daarnaast moet de kust intensief worden gesuppleerd om de kustlijn op zijn huidige positie te handhaven. Klimaatverandering zet de toekomst van het gebied verder onder druk. Door een stijgende zeespiegel neemt de hoogwaterveiligheid af stijgt het grondwaterpeil. Door het hogere grondwaterpeil en langere periodes van droogte neemt de kwaliteit van bestaande habitattypen verder af.

Doelstellingen

In de Variantenstudie kustdynamiek Texel Zuidwest is onderzoek gedaan naar verschillende mogelijkheden om het projectgebied te dynamiseren. Doelstellingen hierbij zijn:

- het borgen van hoogwaterveiligheid bij een stijgende zeespiegel;
- het optimaliseren van het kustonderhoud;
- het bieden van voldoende ruimte op het strand;
- het vergroten van de natuurwaarden in een veranderend klimaat;
- het behoud van de huidige kwaliteit voor recreatie en de lokale economie.

Samenwerkende partijen

De studie is uitgevoerd in opdracht van de Provincie Noord-Holland in samenwerking met Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, gemeente Texel, Rijkswaterstaat, Staatsbosbeheer en het Rijksvastgoedbedrijf. De studie komt voort uit de Visie en Meerjarenprogramma strand en duingebied Noordzeekust Texel [lit. 1].

Doel van dit rapport

Dit rapport beschrijft de wijze waarop de studie is uitgevoerd en presenteert de belangrijkste resultaten en conclusies. Het eindresultaat van deze studie is inzicht in de effectiviteit van verschillende maatregelen en varianten op de doelstellingen van de Variantenstudie kustdynamiek Texel Zuidwest. In een vervolgtraject kunnen verschillende maatregelen gecombineerd worden tot een maatregelenpakket voor het projectgebied.

Variantenstudie kustdynamiek Texel Zuidwest uitgevoerd in 2 fasen

De variantenstudie is uitgevoerd in 2 fasen: de studiefase en de beoordelingsfase. In de studiefase werd een probleem - en systeemanalyse [lit. 2] uitgevoerd, om het functioneren van het systeem en de daarin aanwezige knelpunten te doorgronden. Daarna zijn de varianten uitgewerkt tot schetsontwerpen [lit. 3.]. Tijdens de beoordelingsfase zijn de effecten van de varianten geëvalueerd op verschillende thema's zoals water, natuur, gebruiksfuncties, duurzaamheid en landschap en cultuurhistorie [lit. 5.].

Beschrijving van de varianten

In de variantenstudie zijn 6 varianten onderzocht. Op basis van de probleem - en systeemanalyse [lit. 2] zijn er maatregelen opgenomen in de varianten die bijdragen aan het oplossen van één of meerdere (toekomstige) knelpunten in het projectgebied. De varianten zijn:

1 voortzetten van het huidige beheer (met kleine aanpassingen);
2 wildernisgebied zonder beheer;
3 aanleggen van meerdere kerven;
4 aanleggen van een megazandsuppletie;
5 aanleg van een grote strekdam;
6 ingrepen in het noorden, wildernis in het zuiden.

Beoordeling van de varianten

Elke variant is beoordeeld op de thema's water, natuur, gebruiksfuncties, duurzaamheid en landschap en cultuurhistorie. Ook zijn de kosten van de verschillende varianten in beeld gebracht. Voor alle varianten geldt dat de effecten veranderen na verloop van tijd. Dat komt doordat de varianten de ontwikkeling van het strand en de duinen beïnvloeden. Daarom zijn de effecten bepaald voor de situatie na aanleg, de situatie in 2050 en de situatie in 2100. De varianten worden beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie, dus de situatie die optreedt in 2050 en 2100 zonder de maatregelen uit deze variantenstudie.

Hieronder wordt kort toegelicht welke maatregelen in elke variant zijn opgenomen en welke effecten er optreden.

Variant 1: Voortzetten van het huidige beheer (met kleine aanpassingen)

In deze variant wordt het suppletieonderhoud voortgezet om de kustlijn op zijn plaats te houden. Kleine maatregelen zijn toegevoegd, zoals het aftoppen van de zeereep tussen Paal 8 en Jan Ayeslag, het stimuleren van een doorbraak op de Hors en het vasthouden van de duinvoet in het bebouwde deel van het strand. De effecten op waterveiligheid zijn neutraal beoordeeld, de waterkeringen blijven ruimschoots aan de normen voldoen. Er is geen relevante invloed op de zoetwaterhuishouding.

De effecten van de aanvullende maatregelen op de natuur zijn overwegend positief. Direct na aanleg zijn er geen significante veranderingen in het oppervlak van habitattypen, maar op lange termijn leidt de doorbraak op de Hors tot een toename van het oppervlak jonge duinvalleien. De kwaliteitsverbetering van grijze duinen door meer overpoedering vanuit de zeereep als gevolg van het aftoppen, draagt verder bij aan de natuurwaarden. Voor Habitat- en Vogelrichtlijnsoorten zijn de effecten direct na aanleg neutraal, maar op lange termijn kunnen soorten profiteren van de verbeterde habitatkwaliteit. De extra overstuiving en de doorbraak van de duinvallei op de Hors hebben ook positieve effecten voor Rode Lijstsoorten.

De doorbraak op de Hors leidt tot vernatting van gebieden die door defensie worden gebruikt voor militaire oefeningen, wat een negatief effect heeft op de geschiktheid van het terrein. Het voortzetten van suppletieonderhoud zorgt ervoor dat de strandbreedte niet verandert ten opzichte van de referentiesituatie. Echter, ook in de referentiesituatie leidt zeespiegelstijging tot een smaller strand. De effecten voor recreatie en toerisme zijn positief, omdat het vasthouden van de duinvoet zekerheid biedt voor de bedrijfsvoering vaan ondernemers. Zij hoeven niet langer hun paviljoen (en infrastructuur) te verplaatsen als de duinen richting zee uitbouwen.

De effecten wat betreft duurzaamheid worden hoofdzakelijk bepaald door veranderingen in het suppletieonderhoud ten opzichte van de referentie, omdat dit verreweg het meeste energie kost. Doordat het suppletieonderhoud ongewijzigd is ten opzichte van de referentie, is het effect op duurzaamheid van deze variant beperkt.

Landschappelijk gezien hebben de ingrepen geen grote veranderingen tot gevolg. De aanvullende maatregelen sluiten aan bij het dynamische beheer van de afgelopen decennia en vergroten de natuurlijke dynamiek in het gebied. De ingrepen hebben geen effecten op cultuurhistorische waarden of archeologische waarden.

Variant 2: Wildernisgebied zonder beheer

In deze variant wordt al het suppletieonderhoud en natuurbeheer stopgezet, wat leidt tot een landwaartse verplaatsing van de kustlijn. Hierdoor wordt het duingebied kleiner. Doordat het duinvolume in deze variant op termijn sterk afneemt, zijn de effecten op de waterkering negatief beoordeeld. Wel voldoet de waterkering nog steeds aan de geldende normen. De effecten op de zoetwaterhuishouding verslechteren richting 2100, door een afname het zoetwatervolume in de duinen en de zoete kwel naar het gebied landwaarts van de duinen.

De effecten op de natuur zijn overwegend negatief. Direct na aanleg zijn er geen significante veranderingen, maar op lange termijn leidt het stoppen van al het suppletieonderhoud en natuurbeheer tot een grote verandering in habitats van het Natura 2000-gebied. Waardevolle, zeldzame duinhabitats veranderen in veelvoorkomende habitats (zowel niet-kwalificerende struwelen in de duinen als permanent overstroomde

zandbanken in de Noordzee), dit heeft een negatief effect op de Natura 2000-doelen. Het oppervlak kenmerkend leefgebied voor diverse duinsoorten neemt daardoor af. Deze afname van habitattypen maakt het ook onzeker of een omgevingsvergunning voor een Natura 2000-activiteit kan worden verkregen. In een deel van het projectgebied neemt de kwaliteit van habitats toe door de grotere dynamiek rond de overgang tussen duinen en zee, maar dieper in het duingebied neemt de kwaliteit sterk af door het stoppen van het natuurbeheer. Voor Habitat- en Vogelrichtlijnsoorten zijn de effecten direct na aanleg neutraal, maar door de afname van geschikt leefgebied voor soorten op termijn negatief. De negatieve effecten op Rode Lijstsoorten zijn groter, doordat deze zich met name bevinden in habitats die afnemen in oppervlak, zoals de grijze duinen.

Qua gebruiksfuncties zijn de effecten ook negatief. De landwaartse verplaatsing van de kustlijn leidt tot erosie en afname van het strandoppervlak op de Hors, waardoor de geschiktheid voor militaire oefeningen kleiner wordt. Voor recreatie en toerisme zijn de effecten sterk negatief doordat het strand smaller wordt en duinovergangen en parkeerplaatsen regelmatig verplaatst moeten worden. Doordat ook de paviljoens door de terugtrekkende kustlijn regelmatig verplaatst moeten worden, wat hoge kosten met zich meebrengt, is de variant negatief voor de bedrijfsvoering van de ondernemers in het projectgebied.

De variant heeft een sterk positief effect op duurzaamheid, doordat er geen suppletieonderhoud wordt uitgevoerd. De hiermee gemoeide energie in de referentiesituatie blijft dus bespaart.

Landschappelijk gezien leiden de ingrepen tot grote veranderingen door erosie, met een aanzienlijke afname van het duinoppervlak en verlies van de kenmerkende openheid van het duinlandschap door het staken van het natuurbeheer. Hoewel de natuurlijke dynamiek sterk toeneemt, worden bestaande aardkundige waarden aangetast. Dat komt doordat de zichtbaarheid van de aardkundige historie van het gebied verdwijnt. De effecten op cultuurhistorische waarden zijn zeer negatief, aangezien culturele elementen zoals Batterij Den Hoorn niet langer beleefbaar zijn door de verruiging van het duingebied. Archeologische waarden blijven onaangetast.

Variant 3: Aanleggen van meerdere kerven

Deze variant maakt de zeereep dynamischer door het gefaseerd aanleggen van kerven, wat zorgt voor meer verstuiving van zand naar het achterliggende duingebied. De effecten op de waterveiligheid zijn minimaal. Het duinvolume neemt direct na de aanleg van de kerven af, maar deze afname wordt op termijn deels gecompenseerd door het zand dat door de kerven waait. De hoogwaterveiligheid blijft (ruim) boven de norm, waarbij gerekend is met een relatief in grote zeespiegelstijging. Bij het ontwerp van de kerven is aangenomen dat het zand dat vrijkomt uit het profiel verwijderd wordt, als dit zand (gedeeltelijk) teruggeplaatst wordt in het profiel dan neemt de hoogwaterveiligheid verder toe. De kerven hebben geen relevant effect op de zoetwaterhuishouding.

Op termijn is het totale effect van de kerven op natuur positief. Dat komt vooral door een toename van het oppervlak en kwaliteit van de grijze duinen en het mogelijk ontstaan van nieuwe jonge duinvalleien. Dit is sterk positief voor diverse (bedreigde) broedvogels, vlinders en insecten die van dit leefgebied afhankelijk zijn. Voor Habitat- en Vogelrichtlijnsoorten zijn de effecten op lange termijn positief door de verbeterde habitatkwaliteit. De positieve bijdrage aan typische insecten van de zeereep en de hiermee geassocieerde duinvogels is significant, wat resulteert in zeer positieve effecten op Rode Lijstsoorten. Direct na aanleg zijn er ook negatieve effecten, door ontgravingen in de witte duinen en verstoring van Vogelrichtlijnsoorten.

Voor gebruiksfuncties zijn de effecten neutraal. De kerven worden in het noordelijk deel van het projectgebied aangelegd waar de zeereep verstard is als gevolg van het suppletieonderhoud. Doordat het suppletieonderhoud wordt doorgezet, blijft de strandbreedte behouden in het zuidelijk deel dat door defensie als oefenterrein gebruikt wordt. Voor recreatie en toerisme zijn er nauwelijks veranderingen, doordat de strandbreedte behouden blijft. Er zijn geen significante effecten op bestaande infrastructuur. Er is geen invloed op de bedrijfsvoering van ondernemers in en rondom het projectgebied.

Doordat het suppletieonderhoud gelijk is aan de referentie zijn er geen relevante effecten op duurzaamheid. De inspanning die nodig is voor het aanleggen van de kerven heeft een verwaarloosbaar effect ten opzichte van het suppletieonderhoud.

Landschappelijk gezien hebben de ingrepen een positieve invloed door de toename van dynamiek en zandtransport, wat past bij het dynamische karakter van het kustlandschap van zuidwest Texel. De vorming van paraboolduinen kan op lange termijn de dynamiek van het gebied verder versterken. De ingrepen hebben geen negatieve effecten op cultuurhistorische waarden of archeologische waarden.

Variant 4: Aanbrengen megasuppletie
In deze variant wordt een megasuppletie van ongeveer 4 miljoen m^3 zand aangebracht om de kustlijn voor een langere periode zeewaarts te houden. De effecten op waterveiligheid zijn positief; de toename van strandbreedte en duinvolume vermindert de duinafslag, wat resulteert in een betere bescherming tegen extreme weersomstandigheden. Er zijn geen relevante effecten op de zoetwaterhuishouding, de toename van het strandoppervlak is dusdanig klein ten opzichte van het totale duingebied dat er geen relevante verandering van zoete kwel richting het achterliggende gebied verwacht wordt.

De effecten op de natuur zijn zowel positief als negatief. Door de aanleg van de megasuppletie wordt het habitattype permanent overstroomde zandbanken (H1110B) bedekt met zand, waardoor het verandert in strand (geen kwalificerend habitat). Op het totale areaal van dit habitattype in de Noordzeekustzone (bijna 140.000 hectare) is dit echter verwaarloosbaar en daarom is dit neutraal beoordeeld voor verandering in oppervlakte van habitattypen. Op lange termijn leiden de megasuppleties tot de ontwikkeling van embryonale en witte duinen, wat positief is m.b.t. habitattypen. Echter, de kwaliteitsverbetering van habitattypen is beperkt en de megasuppletie kan leiden tot een lichte verslechtering van grijze duinen, doordat meer zand wordt vastgehouden in de embryonale duinen en daardoor de overstuiving van de zeereep afneemt. Voor Habitat- en Vogelrichtlijnsoorten zijn de effecten neutraal, aangezien de lagere frequentie van suppleties leidt tot minder verstoring, maar de toename van embryonale duinen niet direct meer geschikt broedgebied oplevert. De achteruitgang van kwaliteit van leefgebieden (door minder instuivend zand in de grijze duinen) voor vaatplanten, insecten en duinvogels resulteert in negatieve effecten op Rode Lijstsoorten.

De megasuppletie kan op lange termijn het oppervlak van de Hors vergroten, doordat er meer zand wordt getransporteerd richting dit gebied. Hierdoor neemt de beschikbare ruimte voor militaire oefeningen toe. Voor recreatie en toerisme zijn de effecten neutraal. De toename van de strandbreedte kan zowel positief als negatief kan worden ervaren, er is meer ruimte voor recreatie maar de afstand naar de zee wordt wel groter. Dat kan de beleving van het strand veranderen. De grotere en minder frequente suppleties leiden er ook toe dat de positie van de duinvoet meer gaat variëren dan in de huidige situatie. In de eerste jaren na een megasuppletie wordt een structurele zeewaartse verplaatsing van de duinvoet verwacht, die in de jaren daarna terugtrekt tot ongeveer de huidige positie. Bij het huidige beleid leidt dit tot regelmatige verplaatsing van de infrastructuur op het strand. Dit leidt tot extra onzekerheid voor ondernemers in het projectgebied.

Het regelmatig aanbrengen van megasuppleties heeft een negatief effect op de duurzaamheidsimpact. Doordat de megasuppletie sneller erodeert dan de kleinere suppleties die momenteel worden toegepast, is er (per jaar) gemiddeld meer zand nodig om de kustlijn op zijn plaats te houden. De extra energie die hiervoor nodig is wordt geschat op 50 % tot 100 %.

Het aanbrengen van de megasuppletie verandert het landschap aanzienlijk. Hoewel de verhouding van het strand ten opzichte van de duinen hierdoor verandert, gaan er geen landschapstypen of -structuren verloren. De ingreep sluit wel minder goed aan op het dynamische karakter en beheer van het gebied. De verhouding tussen strand en duinen verandert en het voor het gebied kenmerkende smalle strand verdwijnt. Hierdoor verandert de beleving van de overgang van de zeereep naar het strand, omdat de hoogwaterlijn veel verder van de duinvoet komt te liggen. Ondanks dat dit een aanzienlijke verandering is ten opzichte van de referentiesituatie, is het een verandering die past bij het karakter en beleefbaarheid van het uitgestrekte en lege Texelse kustlandschap, het kan gezien worden als een aansluiting op de brede stranden in het zuidelijke deel van het projectgebied. De ruimtelijk-visuele kenmerken veranderen aanzienlijk door de herhaalde megasuppleties, wat zowel positief als negatief kan worden ervaren. De aardkundige waarden worden niet negatief beïnvloed, de beleefbaarheid van de aardkundige historie blijft behouden. De ingrepen hebben geen negatieve effecten op cultuurhistorische waarden of archeologische waarden.

Variant 5: Aanleg van een grote strekdam

Deze variant omvat de aanleg van een grote strekdam nabij RSP990 (ter hoogte van de tweede strekdam ten zuiden van het Hoornderslag), met als doel het strand vast te houden of uit te bouwen in het deel van het projectgebied waar momenteel de meeste erosie optreedt. De effecten op de waterkering zijn neutraal beoordeeld. Het zandvolume in de zeereep neemt lokaal toe, maar de strekdam heeft in een groot deel van de zeewering geen effect. De zoetwaterhuishouding blijft ongewijzigd, aangezien de extra strandbreedte en het extra duinvolume geen relevante toename aan zoete kwel veroorzaken.

De effecten op natuur zijn zowel positief als negatief. De afname van het habitat permanent overstroomde zandbanken is zeer beperkt, en op lange termijn neemt het oppervlak embryonale en witte duinen toe. Dat is netto als positief beoordeeld. Echter, de aanleg van de strekdam leidt ook tot een lichte verslechtering van de kwaliteit van de grijze duinen doordat de overstuiving afneemt. Voor Habitat- en Vogelrichtlijnsoorten zijn de effecten neutraal, aangezien de verminderde verstoring door minder frequente suppleties wordt gecompenseerd door de negatieve effecten van de strekdam door verslechtering van habitat. De afname in kwaliteit van de grijze duinen leidt tot een achteruitgang van leefgebieden voor insecten en duinvogels. Dit resulteert in negatieve effecten op Rode Lijstsoorten. De aanleg van de strekdam zorgt voor ruimtebeslag en verstoring, wat op dit moment negatief wordt beoordeeld onder de huidige wet- en regelgeving.

De strekdam zorgt ervoor dat rondom de strekdam meer zand wordt vastgehouden, wat leidt tot een afname van zandtransport richting de Hors en daardoor tot een kleiner strandoppervlak van de Hors. Hierdoor neemt de geschiktheid voor militaire oefeningen af. Voor recreatie en toerisme zijn de effecten neutraal; hoewel de strandbreedte gelijk blijft, kunnen er mogelijk risico's ontstaan voor zwemmers door gevaarlijke stromingen rondom de strekdam. De aanleg van de strekdam heeft geen significante effecten op de bestaande infrastructuur of de bedrijfsvoering van ondernemers, wat resulteert in een neutrale beoordeling.

De strekdam heeft op korte termijn negatieve effect op duurzaamheid door de inspanning en het materiaal dat nodig is voor de aanleg. In 2050 scoort de strekdam nog altijd minder goed op duurzaamheid dan de referentie. In 2100 is het effect op duurzaamheid positief, doordat de lagere suppletieopgave als gevolg van de strekdam dan de impact van de aanleg heeft gecompenseerd.

De structuur en continue kustlijn verandert aanzienlijk door de aanleg van een grote strekdam, doordat lokaal een verbreding ontstaat. Dit leidt tot negatieve effecten op landschapstype en -structuur. De strekdam en de veranderde de vorm van het strand, van een continue doorlopende kustlijn, naar een nieuwe onnatuurlijke vorm die deze continuïteit doorbreekt. Dit leidt tot sterk negatieve effecten op de ruimtelijk-visuele kenmerken van het gebied. Er zijn geen effecten op de bestaande aardkundige of archeologische (verwachtings)waarden in het gebied. Wel neemt de natuurlijke dynamiek in het gebied af, dit is negatief beoordeeld op cultuurhistorische waarden.

Variant 6: Ingrepen in het noorden, wildernis in het zuiden

Deze variant combineert een megasuppletie in het noorden met het stoppen van suppleties en onderhoud van de basiskustlijn in het zuiden. De effecten op waterveiligheid zijn negatief beoordeeld voor 2050 en 2100, door de afname van het duinvolume in het zuiden. Wel voldoet de waterkering nog steeds aan de geldende normen. De invloed op de zoetwaterhuishouding is neutraal.

Op het gebied van natuur zijn de effecten zowel positief als negatief. Direct na realisatie is er een negatief effect door de afname van verschillende bedreigde habitattypen, maar in 2050 en 2100 zijn er positieve effecten door de kwaliteitsverbetering van grijze en witte duinen. Voor Habitat- en Vogelrichtlijnsoorten zijn de effecten positief in 2050, onder meer door de concentratie van het recreatieve gebruik van het strand en afname in verstoring die dit tot gevolg heeft. In 2100 zijn de effecten negatief door de afname van leefgebied als gevolg van het terugtrekken van de kustlijn. Voor Rode Lijstsoorten zijn de effecten positief in 2050, maar neutraal in 2100 door dezelfde redenen. Vanwege de afname van habitattypen is niet zeker of een omgevingsvergunning voor een Natura 2000-activiteit kan worden verkregen.

De gebruiksfuncties worden neutraal beoordeeld. Voor defensie is er geen verandering in beschikbare ruimte voor militaire oefeningen. Voor recreatie en toerisme zijn de effecten neutraal doordat alle functies

behouden blijven. De verplaatsing van infrastructuur naar het noorden leidt wel tot negatieve effecten op bestaande infrastructuur en bedrijfsvoering van ondernemers.

De megasuppletie heeft een negatieve impact op duurzaamheid, waardoor de effecten in 2050 negatief zijn. Doordat er een kleiner gebied onderhouden wordt met suppleties zijn de effecten op duurzaamheid in 2100 neutraal.

Wat betreft landschap, cultuurhistorie en archeologie, passen de ingrepen goed bij het dynamische karakter van het gebied. De natuurlijke dynamiek wordt versterkt, wat positief is. Er zijn geen negatieve effecten op cultuurhistorische elementen of archeologische waarden.

Omgeving

Gedurende het project is een zorgvuldig omgevingsproces doorlopen waarbij stakeholders tijdens het project zijn betrokken bij zowel de inhoud als de voortgang. Er is een omgevingswerkgroep samengesteld, bestaande uit stakeholders met specifieke belangen in het projectgebied, zoals ondernemers, stichtingen en organisaties op Texel. De inbreng uit deze werkgroep is verwerkt in de variantenstudie. In de afsluitende bijeenkomst heeft de omgevingswerkgroep aangegeven dat de 6 varianten een compleet beeld geven van de mogelijkheden om de zuidwestkust van Texel dynamischer te maken. Ze kunnen zich grotendeels vinden in de effectbeoordeling. De voorkeur gaat uit naar de maatregelen die opgenomen zijn in de variant het voortzetten van het huidige beheer en naar de aanleg van kerven. De wildernisvariant waarbij het beheer wordt gestaakt heeft de minste voorkeur.

Conclusies en aanbevelingen

Uit de variantenstudie volgt dat een aantal maatregelen positieve bijdragen hebben aan de projectdoelstellingen zonder dat er negatieve neveneffecten optreden. Dit maakt deze maatregelen geschikt voor mogelijke verdere uitwerking. Het betreft maatregelen zoals het aftoppen van de zeereep, vasthouden van de duinvoet in (een deel van) het bebouwde deel van het strand, en de aanleg van kerven. Andere maatregelen, zoals het loslaten van de basiskustlijn (BKL), de aanleg van een grote strekdam en stoppen van natuurbeheer, worden afgeraden vanwege de negatieve effecten van deze maatregelen. Aanbevelingen voor het vervolgtraject omvatten het verder uitwerken van de maatregelen met positieve bijdrage aan de projectdoelstellingen, het optimaliseren van suppletieonderhoud en het monitoren (en waar bijsturen) van de effecten.

Maatregelen met positieve bijdrage aan de projectdoelstellingen

- aftoppen van de zeereep (variant 1): bevordert de overstuiving naar het achterliggende duingebied en verbetert de kwaliteit van habitattypen;
- vasthouden van de duinvoet (variant 1): geeft zekerheid voor ondernemers en heeft geen relevant negatief effect op hoogwaterveiligheid of natuur;
- aanleg van kerven (variant 3): verbetert de natuurlijke dynamiek en habitatkwaliteit, met positieve effecten op flora en fauna.

Maatregelen zonder (of met nauwelijks) positieve bijdrage aan projectdoelstellingen

- volledig loslaten van de BKL (variant 2): negatieve impact op recreatie, verlies van waardevolle habitats en daardoor mogelijk niet vergunbaar vanwege Natura 2000-wetgeving;
- stoppen van natuurbeheer (variant 2): versnelt processen zoals verzuring en verstruweling, wat leidt tot verlies van waardevolle habitats;
- megasuppletie (variant 4): negatieve duurzaamheidseffecten en hoge kosten zonder significante voordelen ten opzichte van het huidige suppletieonderhoud , de effecten op recreatie en ondernemers zijn ongewis;
- aanleg van een grote strekdam (variant 5): negatieve effecten op natuur, defensiefuncties, en landschap, en niet in lijn met huidig kustbeleid.

Maatregelen met voor- en nadelen m.b.t. de projectdoelstellingen

- betreding van de zeereep: verhoogt recreatieve mogelijkheden, maar leidt tot verstoring van sommige soorten;
- stimuleren van een doorbraak op de Hors: positief voor jonge duinvalleien (natuur), maar beperkt de bruikbaarheid van het gebied als militair oefenterrein;
- verhogen van strandhoofden: beperkt de suppletieopgave, maar kosteneffectiviteit is onzeker;
- verplaatsen van strandpaviljoen: creëert een groter aaneengesloten natuurgebied, maar het is op dit moment niet met zekerheid te zeggen of deze maatregel vergunbaar is. Dit hangt af van het definitieve ontwerp en afstemming met de vergunningverlener.

1

INLEIDING

1.1 Variantenstudie kustdynamiek Texel Zuidwest

De zuidwestkust van Texel (afbeelding 1.1) behoort tot de mooiste natuurgebieden van Nederland. De weidsheid van het landschap met stranden, duinen, duinvalleien en duinmeren en de grote diversiteit aan soorten die daarin voorkomt ervaar je als je in het gebied rondloopt. Het is een bijzonder ongerept gebied waar bewoners van Texel terecht trots en zuinig op zijn. Het heeft een grote aantrekkingskracht op toeristen en de eigen bevolking. De uitzonderlijke natuurwaarden worden door deskundigen onderkend.

Afbeelding 1.1 Projectgebied: Zuidwestkust van Texel (inclusief indicatieve eigendomssituatie)



Echter, de bestaande natuurwaarden staan onder druk: verruiging, vergrassing en verzuring als gevolg van stikstofdepositie en de afname van winddynamiek leiden tot een verslechtering van de kwaliteit van witte en grijze duinen. Daarnaast moet de kust intensief worden gesuppleerd om de kustlijn op zijn huidige positie te

handhaven. Klimaatverandering zet de toekomst van het gebied verder onder druk. Door een stijgende zeespiegel neemt de hoogwaterveiligheid af stijgt het grondwaterpeil. Door het hogere grondwaterpeil en langere periodes van droogte neemt de kwaliteit van bestaande habitattypen verder af.

In de Variantenstudie kustdynamiek Texel Zuidwest is onderzoek gedaan naar verschillende mogelijkheden om het projectgebied te dynamiseren. De doelstellingen, voortkomend uit het document: *Visie en meerjarenprogramma strand en duingebied Noordzeekust Texel* [lit. 1], zijn als volgt:
- het borgen van hoogwaterveiligheid bij een stijgende zeespiegel;
- het optimaliseren van het kustonderhoud;
- het bieden van voldoende ruimte op het strand;
- het vergroten van de natuurwaarden in een veranderend klimaat;
- het behoud van de huidige kwaliteit voor recreatie en de lokale economie.

Er is onderzocht of het met dynamisch kustbeheer mogelijk is om de hoogwaterveiligheid duurzaam te waarborgen en de natuurkwaliteit te verbeteren. Met dynamisch kustbeheer wordt bedoeld: 'het beheer gericht op het dynamiseren van de buitenste duinen, om het natte en droge deel van de kust met elkaar te verbinden'[1]. Daardoor krijgen zee en wind de ruimte om sediment te verplaatsen en ontstaan natuurlijkere overgangen tussen zee en land. Zand kan daardoor naar het achterliggende duingebied verstuiven, waardoor er meer zand vastgehouden wordt in het kustfundament. Dit levert, naast een potentiële verbetering van de hoogwaterveiligheid, een positieve bijdrage aan de natuurwaarden in het duingebied.

1.2 Samenwerkende partijen

Provincie Noord-Holland, Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, Gemeente Texel, Rijkswaterstaat en Staatsbosbeheer hebben gezamenlijk een lange termijnvisie [lit. 1] opgesteld voor de Noordzeekust van Texel, met oog op het behouden en versterken van de diverse functies van het gebied. De partijen hebben de volgende taken en verantwoordelijkheden:
- *Provincie Noord-Holland:* de Provincie heeft een sleutelrol in de ruimtelijke planvorming en is verantwoordelijk voor het opstellen en uitvoeren van het Natura 2000-beheerplan;
- *Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier:* het hoogheemraadschap is verantwoordelijk voor de hoogwaterveiligheid langs de Noordzeekust van Texel en de waterhuishouding;
- *gemeente Texel:* de gemeente is verantwoordelijk voor ruimtelijke ordening, openbare orde en veiligheid op het eiland. Daarnaast vertegenwoordigt de gemeente de belangen van de inwoners van Texel, met speciale aandacht voor recreatie en de lokale economie;
- *Rijkswaterstaat*: is verantwoordelijk voor het beheer van de Noordzee tot aan de duinvoet en zorgt ervoor dat het kustfundament door middel van zandsuppleties kan meestijgen met de zeespiegel. Op deze manier wordt de basiskustlijn (BKL) gehandhaafd;
- *Staatsbosbeheer*: als grootste natuurbeheerder op het eiland is Staatsbosbeheer verantwoordelijk voor het beheer van diverse natuurgebieden waaronder het Natura 2000-gebied Duinen en Lage Land Texel;
- naast deze 5 partijen is het *Rijksvastgoedbedrijf,* namens het ministerie van Defensie, betrokken als eigenaar en gebruiker van een groot deel van het projectgebied. Zij zijn verantwoordelijk voor het natuurbeheer in het gebied en gebruiken het gebied voor militaire oefeningen.

Deze 6 partijen vormen een gezamenlijke projectgroep stuurt op de voortgang in het project.

1.3 Totstandkoming eindrapportage

Dit rapport vormt de eindrapportage van de Variantenstudie kustdynamiek Texel Zuidwest en is gebaseerd op onderliggende rapporten die gedurende die studie zijn opgesteld [lit. 2, 3, 4, 5 en 6]. De studie is opgedeeld in 2 fases. Fase 1 bestond uit de studiefase en fase 2 uit de beoordelingsfase.

[1] https://www.dynamischkustbeheer.nl/

Verschillende groepen met ieder hun eigen expertise zijn betrokken bij het uitvoeren van deze Variantenstudie:

- de projectgroep: ambtenaren van Provincie Noord-Holland, Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, gemeente Texel, Rijkswaterstaat, Staatsbosbeheer en het Rijksvastgoedbedrijf en opdrachtgever van de variantenstudie;
- de expertgroep: specialisten van de kennisinstituten Wageningen Marine Research en Deltares, en Arens Bureau voor Strand- en Duinonderzoek. Ingebrachte expertise op het gebied van ecologie, duinmorfologie en morfologische ontwikkelingen in de kustzone;
- de omgevingswerkgroep: vertegenwoordigers van de ondernemingen, stichtingen en organisaties die een belang hebben bij of in het projectgebied.

Fase 1 - studiefase

Het doel van fase 1 was om de opgaven in het gebied te onderbouwen en inzicht te krijgen in het functioneren van het systeem en in de aard, omvang en locaties van knelpunten. Dit is gedaan door middel van het opstellen van een probleem- en systeemanalyse [lit. 2]. Hierin is ingegaan op de thema's morfologie, hoogwaterveiligheid en waterhuishouding, en natuur. De probleem- en systeemanalyse beschrijft de werking van het systeem, de huidige, maar ook de toekomstige knelpunten. Deze probleem- en systeemanalyse is mede tot stand gekomen door afstemming met de expertgroep. Over de knelpunten in de probleem- en systeemanalyse en de vormgeving van de varianten is op 4 december 2023 gesproken in een omgevingswerkgroep. Deze omgevingswerkgroep is specifiek voor dit project samengesteld, en bestaat uit diverse ondernemers, stichtingen en organisaties die werkzaam zijn op Texel.

Vervolgens zijn voor 6 varianten ontwerpen gemaakt, van deze varianten waren er 5 voorgeschreven door de projectgroep. De zesde variant is samengesteld tijdens een interne ontwerpsessie met de projectgroep (gehouden op 12 januari 2024). De varianten zijn:

1 voortzetten van het huidige beheer (met kleine aanpassingen);
2 wildernisgebied zonder beheer;
3 aanleggen van meerdere kerven;
4 aanleggen van een megazandsuppletie;
5 aanleg van een grote strekdam;
6 ingrepen in het noorden, wildernis in het zuiden.

Er is bewust voor gekozen om het ontwerp van de varianten in de variantenstudie in 2 stappen op te stellen. Aan het eind van de eerste fase zijn de eerste ontwerpen van de varianten opgesteld door maatregelen op te nemen die bijdragen aan het oplossen van één of meerdere (toekomstige) knelpunten die volgden uit de probleem - en systeemanalyse [lit. 2]. Onderdeel van dit ontwerpproces was de bovengenoemde ontwerpsessie op 12 januari 2024 waar zowel leden van de projectgroep als expertgroep bij aanwezig waren.

Vervolgens zijn de eerste ontwerpen van de varianten op 6 maart 2024 gepresenteerd aan de omgevingswerkgroep, en tijdens een openbare omgevingsbijeenkomst in Den Hoorn op 27 maart 2024. Daarbij is aan de omgeving gevraagd om of het wenselijk is om de ontwerpen op aspecten aan te passen voordat deze verder werden uitgewerkt. De interactie met de omgeving heeft geleid tot enkele aanpassingen aan de ontwerpen. Daarna zijn de varianten in meer detail uitgewerkt ten behoeve van de beoordelingsfase. De uitgewerkte varianten worden beschreven in de definitieve ontwerpnotitie [lit. 3].

Fase 2 - beoordelingsfase

In de beoordelingsfase zijn de effecten beschreven van de verschillende varianten op de thema's water (waterkering en waterhuishouding), natuur (habitat- en natuurtypen, Natura 2000-soorten en -vogels, Rode Lijstsoorten en natuurwetgeving), gebruiksfuncties (defensie, recreatie en toerisme, bedrijvigheid), duurzaamheid en landschap, cultuurhistorie en archeologie. Dit is gebeurd in de effectbeoordeling [lit. 5]. Deze beoordeling is uitgevoerd voor 3 momenten: direct na realisatie van de maatregelen uit de varianten, in 2050 en in 2100. Zo zijn de gevolgen op korte en lange termijn inzichtelijk. Daarnaast is per variant een kostenraming opgesteld.

Ten behoeve van de effectbeoordeling is in een achtergronddocument beschreven op welke manier het projectgebied zich in 2050 en 2100 ontwikkelt, zowel in het referentiescenario, wanneer geen maatregelen worden genomen, als wanneer de verschillende varianten worden gerealiseerd [lit. 4]. Dit achtergronddocument is aangevuld door de expertgroep.

1.4 Dit rapport

Doel van dit rapport

Dit document is de eindrapportage van de Variantenstudie kustdynamiek Texel Zuidwest. Deze eindrapportage geeft het overzicht van de volledige studie en bevat de belangrijkste resultaten en conclusies. Centraal hierin staat de uitwerking en beoordeling van 6 varianten. Deze rapportage vormt daarmee de basis voor een weloverwogen keuze van varianten of maatregelen die in een vervolgtraject eerst verder uitgewerkt en vervolgens gerealiseerd kunnen worden.

Leeswijzer

In dit hoofdstuk, **hoofdstuk 1: Inleiding**, is de achtergrond van de variantenstudie uiteengezet. Het begon met een toelichting op het project en het doel van de studie. Vervolgens zijn de samenwerkende partijen geïntroduceerd. Dit hoofdstuk besprak ook welke stappen in het project zijn gezet welke producten zijn opgesteld, en hoe de omgeving en diverse experts daarbij betrokken zijn. Deze eindrapportage is gebaseerd op die onderliggende producten en bijeenkomsten en geeft het overzicht van de volledige studie.

Hoofdstuk 2: Opgaven voor de variantenstudie beschrijft de opgaven en knelpunten in het projectgebied. De knelpunten zijn opgedeeld binnen 3 hoofdopgaven: het borgen van hoogwaterveiligheid en het optimaliseren van het kustonderhoud, het vergroten van natuurwaarden in een veranderend klimaat, het bieden van voldoende ruimte op het strand en behoud van kwaliteit voor recreatie en economie.

In **hoofdstuk 3: Beschrijving van de varianten** worden 6 verschillende varianten en de bijbehorende maatregelen beschreven: 1) het voortzetten van het huidige beheer (met kleine aanpassingen), 2) een wildernisgebied zonder beheer, 3) het aanleggen van meerdere kerven, 4) het aanbrengen van een megasuppletie, 5) de aanleg van een grote strekdam en 6) een gecombineerde variant: ingrepen in het noorden, wildernis in het zuiden.

In **hoofdstuk 4: Beoordeling van de varianten** worden de 6 varianten beoordeeld op de thema's water, natuur, gebruiksfuncties, duurzaamheid en landschap, cultuurhistorie en archeologie.

In **hoofdstuk 5: Omgeving** wordt beschreven hoe de omgeving betrokken is tijdens de variantenstudie en hoe de inbreng uit de omgeving verwerkt is. Daarnaast is een reflectie van de omgevingswerkgroep op de varianten en de beoordeling in dit hoofdstuk opgenomen.

Hoofdstuk 6: Conclusies en aanbevelingen presenteert de belangrijkste bevindingen en conclusies die volgen uit de uitwerking en beoordeling van de varianten in de Variantenstudie kustdynamiek Texel zuidwest. Maatregelen met positieve effecten op de projectdoelstellingen zonder dat er negatieve neveneffecten optreden worden als 'Maatregelen met positieve effecten op de projectdoelstellingen' gepresenteerd. Ook de maatregelen zonder (of met nauwelijks) positieve effecten op de projectdoelstellingen worden geïdentificeerd. Vervolgens worden aanbevelingen gegeven voor het vervolgtraject.

Hoofdstuk 7: Referenties bevat een lijst van alle bronnen en literatuur.

Bijlage I beschrijft op hoofdlijnen welke vergunningen nodig kunnen zijn voor aanleg van (maatregelen uit) de varianten.

Bijlage II: sfeerverslag omgevingsbijeenkomst 25 november.

2

OPGAVEN VOOR DE VARIANTENSTUDIE

2.1 Knelpunten in het projectgebied

In de probleem- en systeemanalyse zijn de knelpunten die betrekking hebben op de projectdoelstellingen beschreven. Dit betreft zowel actuele knelpunten als mogelijke toekomstige knelpunten die ontstaan wanneer huidig beheer, zonder enige aanpassingen, wordt voortgezet en zeespiegelstijging optreedt conform de huidige klimaatscenario's[1]. De geïndiceerde knelpunten staan hieronder beschreven, een uitgebreidere toelichting is te vinden in de probleem- en systeemanalyse [lit. 2].

Borgen van hoogwaterveiligheid en optimaliseren van het kustonderhoud:

1 er is een grote inspanning nodig om met suppleties de basiskustlijn (BKL) [lit. 6] te handhaven;
2 hoogwaterveiligheid neemt af door zeespiegelstijging.

Vergroten van natuurwaarden in een veranderend klimaat:

3 afname aantallen broedvogels door afname geschikt leefgebied;
4 verstarring (te weinig dynamiek) witte duinen;
5 verouderende en/of verzuurde bodems en vegetaties;
6 eutrofiëring graslanden door kolonievogels;
7 afname droge vegetaties/habitats en verdrinken natte heiden en valleivegetaties door grondwaterstijging;
8 onvoldoende aangroei en vorming van nieuwe jonge duinvalleien.

Bieden van voldoende ruimte op het strand en behoud van kwaliteit voor recreatie en economie:

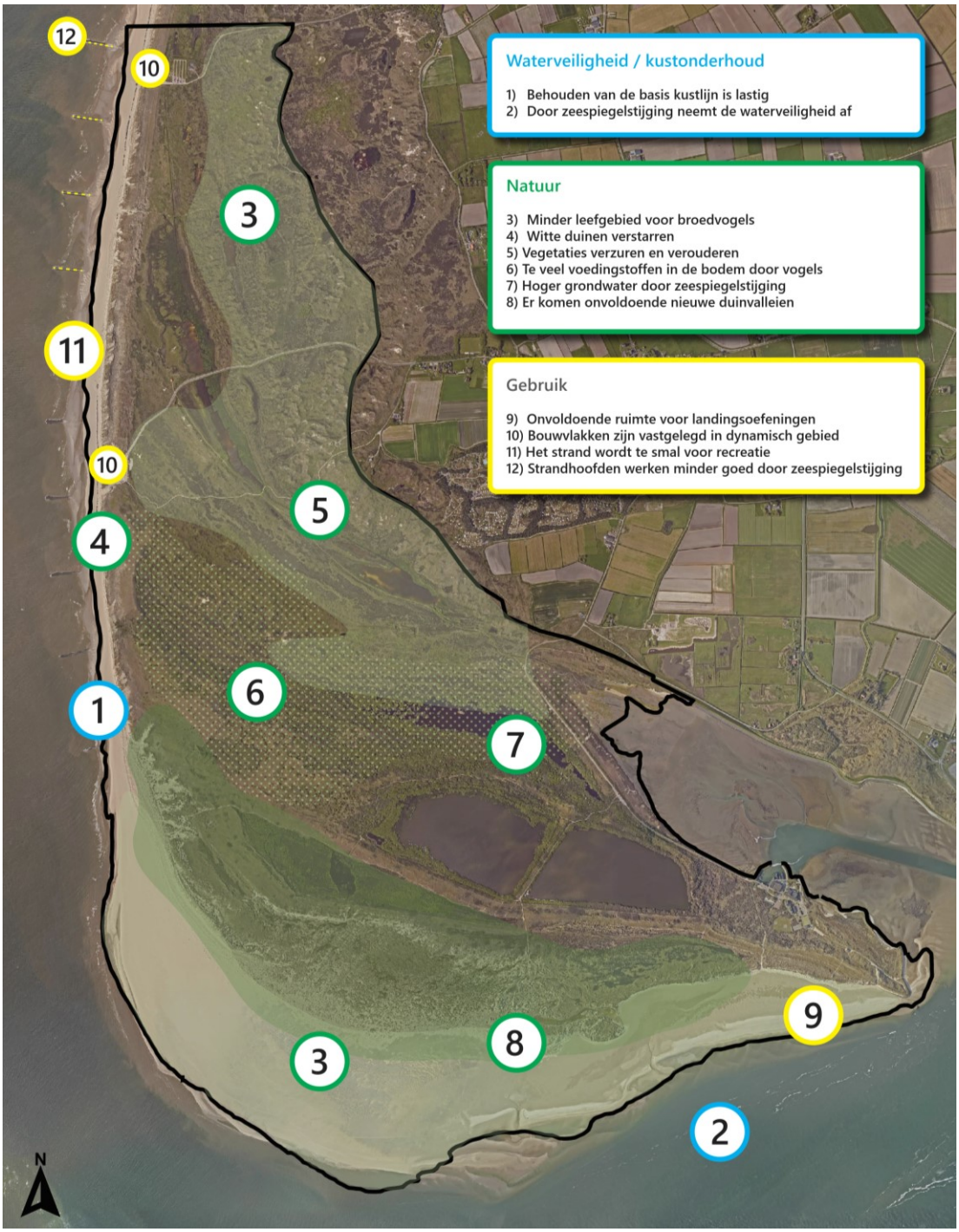
9 onvoldoende ruimte voor (landings)oefeningen op het defensieterrein;
10 het bouwvlak en de fundering van een strandpaviljoen is minder dynamisch dan het kustgebied;
11 door zeewaartse uitbouw van de zeereep, erosie van het strand en zeespiegelstijging wordt het strand te smal of te laag voor recreatief/toeristisch medegebruik;
12 door zeespiegelstijging worden de strandhoofden minder effectief waardoor het strand sneller erodeert en lager blijft ten opzichte van de zeespiegel.

Relatie tussen knelpunten en regulier beheer: verschil tussen noord en zuid

Wat betreft ecologische knelpunten zijn er duidelijke verschillen tussen het noordelijke deel en het zuidelijke deel van het projectgebied. Verstarring van de zeereep treedt vooral op in het noordelijk deel [lit. 2], dit wordt mede beïnvloed door het suppletieonderhoud dat enkel noord van RSP 900 (nabij het getal '1' in afbeelding 2.1) wordt uitgevoerd. In het zuidelijk deel (rond de Hors) is nu al veel dynamiek in en om de zeereep aanwezig. Daarom kunnen de knelpunten in het noordelijk deel (verstarring, veroudering, en verzuring van bodems en vegetaties van witte en grijze duinen) goed aangepakt worden met dynamiseringsmaatregelen, omdat daar de overstuiving wezen lijk kan toenemen. Voor de knelpunten in het zuidelijk deel van het projectgebied (met name verstruiking) zijn reguliere beheermaatregelen zoals opgenomen in het Natura 2000-beheerplan Duinen en Lage Land Texel [lit. 7] meer geschikt.

[1] In deze studie wordt voor zeespiegelstijging de bovengrens van het (pessimistische) SSP5-8.5 gehanteerd. Een zeespiegelstijging van 0,38 m in 2050 en van 1,24 m in 2100.

Afbeelding 2.1 Knelpuntenkaart zoals gepresenteerd tijdens de omgevingsbijeenkomst op 27 maart 2024



3

BESCHRIJVING VAN DE VARIANTEN

3.1 Introductie

Zes varianten

In onderstaande paragrafen zijn de 6 verschillende varianten kort samengevat. Voor details van de verschillende ontwerpen wordt verwezen naar de ontwerpnotitie [lit. 3]. de varianten zijn bepaald met als doel een positieve bijdrage te leveren aan het verhelpen van bekende knelpunten in het projectgebied, zoals vastgesteld in de probleem- en systeemanalyse [lit. 2]. Door zeer verschillende varianten uit te werken wordt in beeld gebracht welke oplossingen het meest effectief zijn om de projectdoelstellingen van de variantenstudie te bereiken. De varianten bestaan uit meerdere maatregelen, met verschillende effecten. In het uiteindelijke voorkeursalternatief kunnen maatregelen uit verschillende varianten samengevoegd worden om zoveel mogelijk aan de projectdoelstellingen te voldoen.

De varianten die zijn opgesteld en beoordeeld in de Variantenstudie zijn:
1 voortzetten van het huidige beheer (met kleine aanpassingen);
2 wildernisgebied zonder beheer;
3 aanleggen van meerdere kerven;
4 aanleggen van een megazandsuppletie;
5 aanleg van een grote strekdam;
6 ingrepen in het noorden, wildernis in het zuiden.

Reguliere beheermaatregelen

Voor reguliere beheermaatregelen zoals beweiden, plaggen, maaien, chopperen, of het herintroduceren van konijnen geldt dat deze ook bijdragen aan het verminderen van de ecologische knelpunten in het projectgebied. Een aantal van deze maatregelen worden daarom nu al uitgevoerd als onderdeel van het dagelijks beheer. Het uitwerken van deze maatregelen valt buiten de doelstelling van de Variantenstudie Kustdynamiek Texel Zuidwest. Daarom zijn deze maatregelen niet opgenomen in de ontwerpen van de varianten. Er wordt voor iedere variant (met uitzondering van variant 2) verondersteld dat het reguliere beheer zodanig wordt geoptimaliseerd dat iedere variant maximaal kan bijdragen aan het verlichten van de knelpunten en het bijdragen aan Natura 2000-instandhoudingsdoelstellingen.

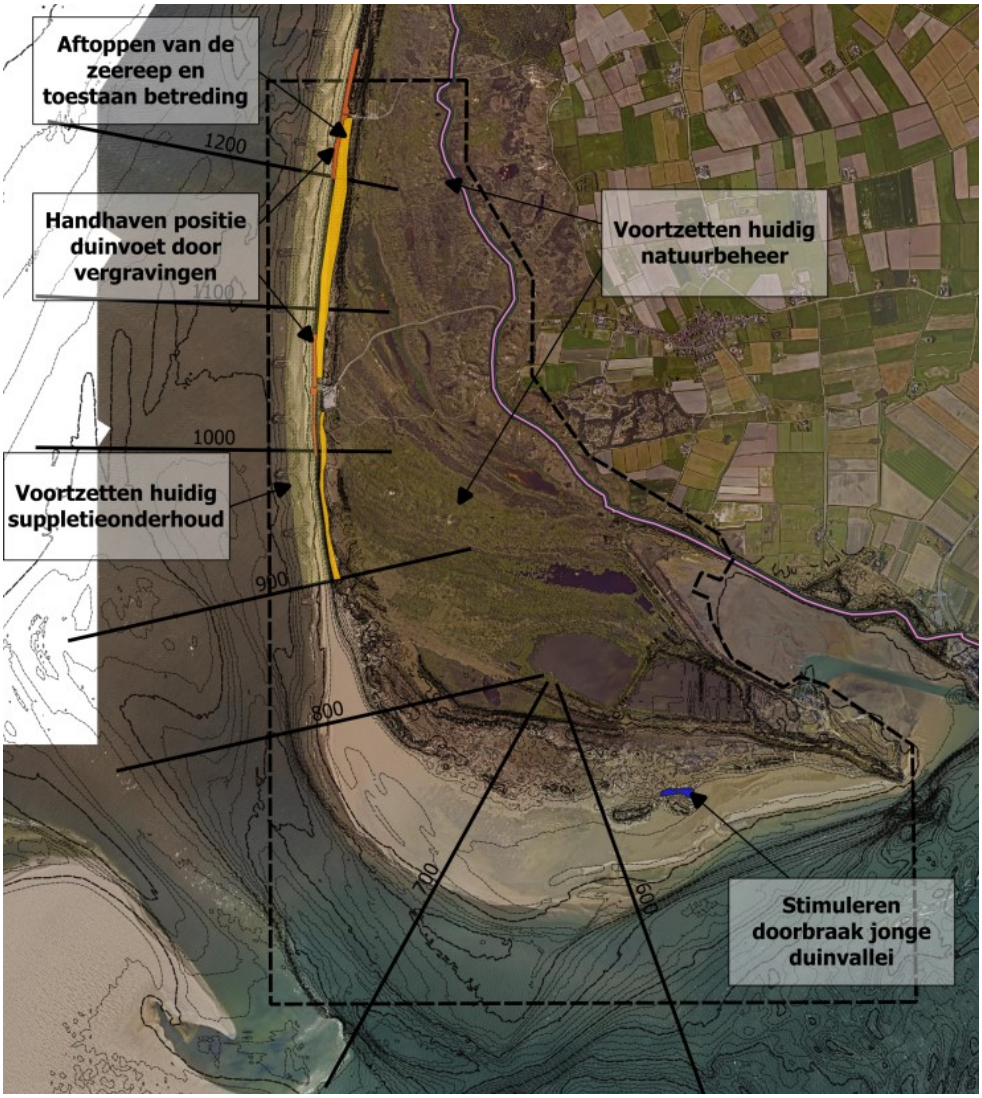
3.2 Varianten

3.2.1 Variant 1: Voortzetten van het huidige beheer (met kleine aanpassingen)

In de variant 'voortzetten van het huidige beheer (met kleine aanpassingen)' wordt het huidige suppletieonderhoud voortgezet. Dit houdt de huidige kustlijn op zijn plaats. Ecologische problemen worden aangepakt met kleine, lokale maatregelen die aansluiten bij het huidige suppletiebeleid. Deze maatregelen zijn:
- aftoppen van de zeereep tussen RSP 900 en RSP1250. Dit wordt in 2 fasen uitgevoerd, met tussentijdse monitoring om de effecten te evalueren;
- om te voorkomen dat in de toekomst onvoldoende ruimte is voor bebouwing op het strand, wordt verdere uitbouw van de positie van de duinvoet in het bebouwde deel van het strand beperkt door

jaarlijks aan het begin van het zomerseizoen de eventuele zeewaartse uitbouw van de duinvoet weg te graven. Dit wordt toegepast zolang het strand wordt onderhouden met zandsuppleties;
- betreding van de zeereep wordt toegestaan;
- op de Hors wordt een doorbraak/overstroming van jongste duinvallei gestimuleerd, door op locatie een deel van de zeereep tot op strandhoogte af te graven.

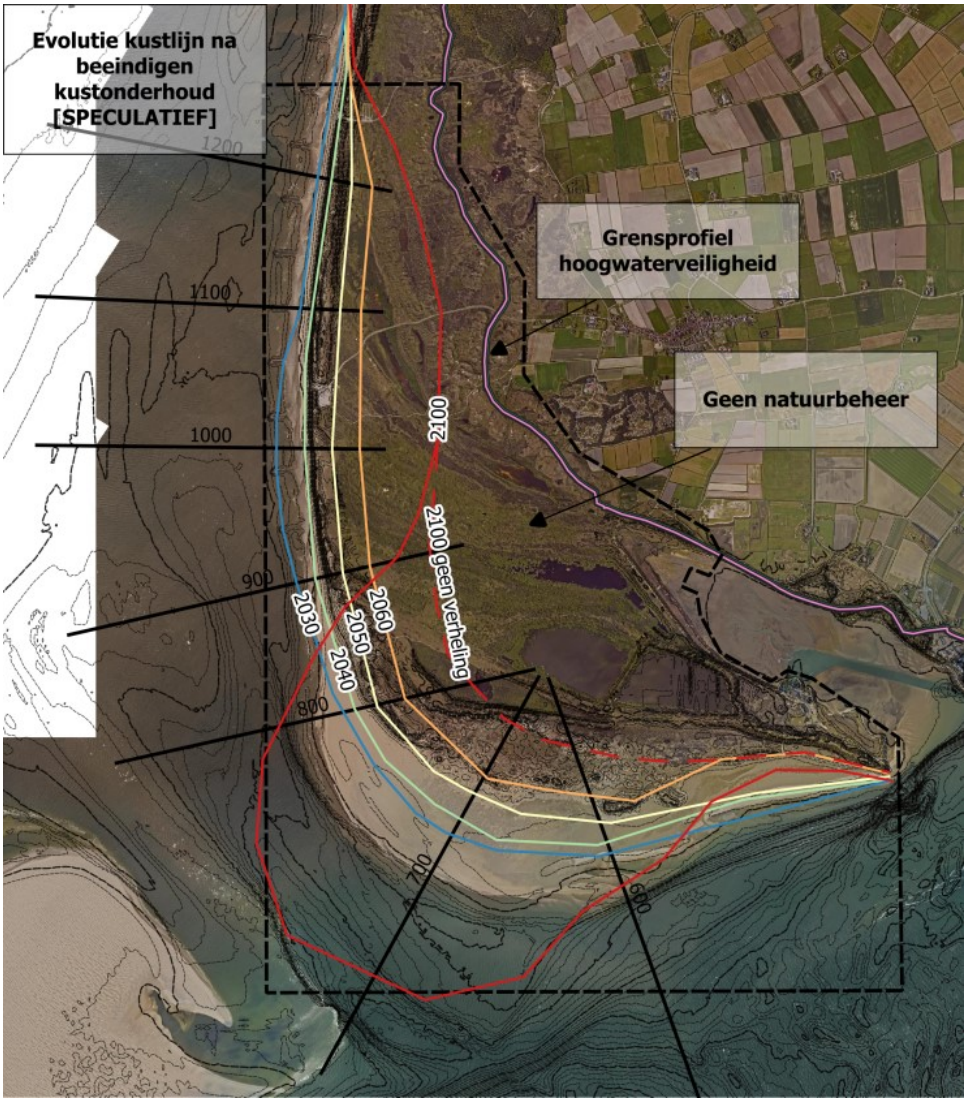
Afbeelding 3.1 Variant 1: Voortzetten van het huidige beheer (met kleine aanpassingen). De genummerde zwarte raaien tonen de locatie van Rijksstrandpalen (RSP) 600 tot 1200



3.2.2 Variant 2: Wildernisgebied zonder beheer

In de variant 'Wildernisgebied zonder beheer' wordt suppletieonderhoud stopgezet, waardoor de kustlijn landwaarts zal verplaatsen en het achterliggende duingebied kleiner wordt. Ook al het beheer van de vegetatie in het duingebied wordt gestaakt. Dit leidt tot een afwisselende kustlijn die gedeeltelijk afslaat tijdens stormen. De maatregelen zijn:
- het loslaten van het suppletieonderhoud. Er worden dus geen suppleties of meer uitgevoerd, noch ander beheer dat de kustlijn op zijn plaats houdt;
- het staken van het natuurbeheer. Dit betreft al het beheer; ook het reguliere beheer en de maatregelen die worden genomen om Natura 2000-doelstellingen te behalen.

Afbeelding 3.2 Variant 2: Wildernisgebied zonder beheer. De genummerde zwarte raaien tonen de locatie van Rijksstrandpalen (RSP) 600 tot 1200. Voor de situatie in 2100 is de positie van de kustlijn getekend voor situatie met (doorgetrokken lijn) en zonder (gestreepte lijn - geen verheling) het aangroeien van de Razende Bol in de tweede helft van de tweeëntwintigste eeuw

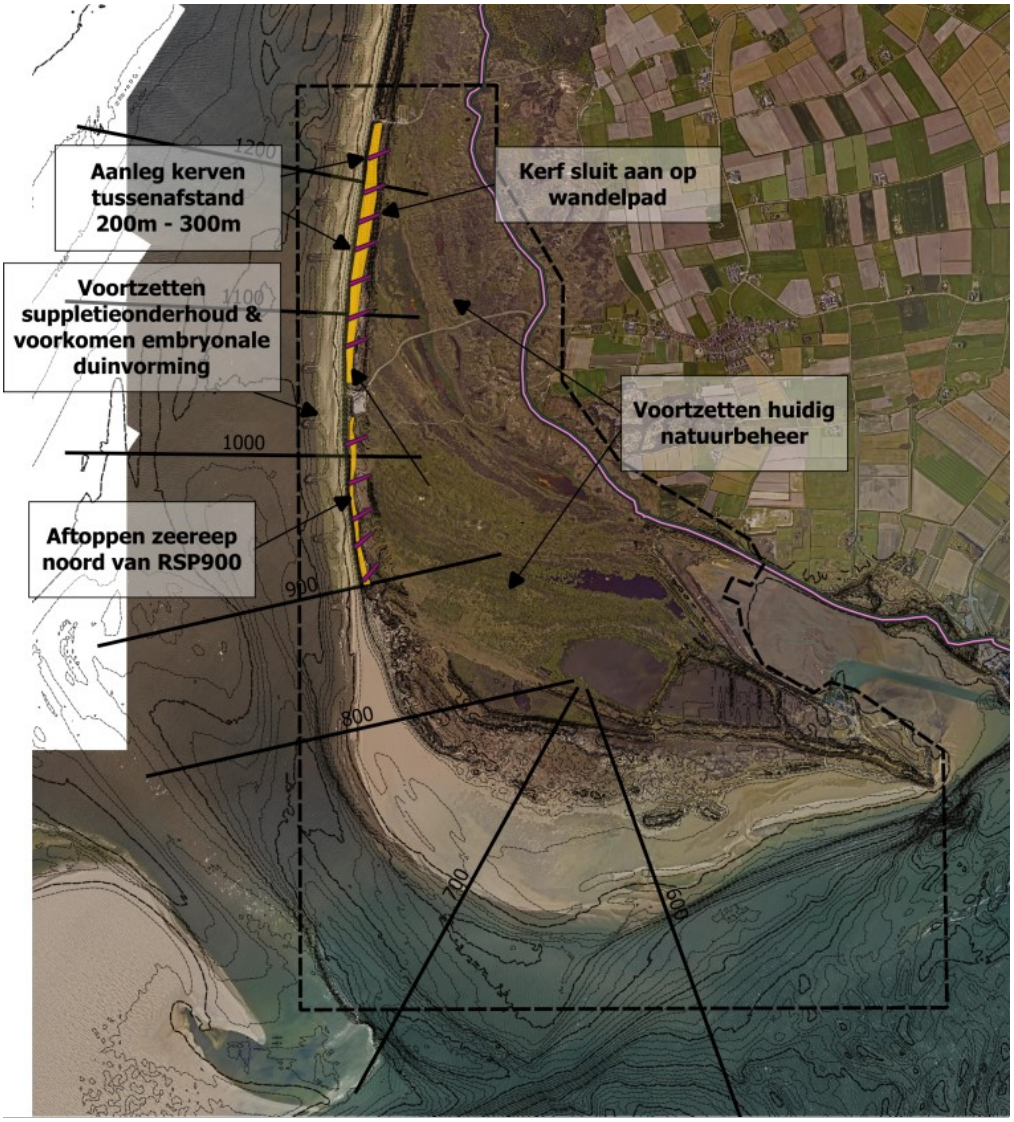


3.2.3 Variant 3: Aanleggen van meerdere kerven

Bij het 'Aanleggen van meerdere kerven' wordt de zeereep gedynamiseerd om natuurlijkere overgangen tussen zee en land te creëren. Zo zal meer zand in het duingebied achter de zeereep neerslaan. De maatregelen die onderdeel zijn van variant 3, zijn:

- het gefaseerd aanleggen van 10 kerven in de zeereep en het aftoppen van de zeereep ten noorden van RSP900. Door de aanleg van kerven Hierdoor vindt overstuiving en overpoedering plaats van de duinen in en achter de zeereep. De kerven kunnen op termijn een grote invloed hebben op het achterliggende duingebied door de vorming van paraboolduinen. Door de kerven in 2 fasen aan te leggen kan kennis die na de aanleg in de eerste fase wordt opgedaan gebruikt worden in de tweede fase. De kerven worden in het noordelijk deel van het projectgebied aangelegd, omdat deze maatregel daar naar verwachting de grootste positieve bijdrage aan de natuurwaarden kan leveren. Middels beheer wordt embryonale duinvorming voor de kerven voorkomen;
- het aftoppen van delen van de zeereep ten noorden van RSP900, zodat hier stuifkuilen kunnen ontstaan;
- het voortzetten van huidig suppletieonderhoud en natuurbeheer.

Afbeelding 3.3 Variant 3: Aanleggen van meerdere kerven. De genummerde zwarte raaien tonen de locatie van Rijksstrandpalen (RSP) 600 tot 1200

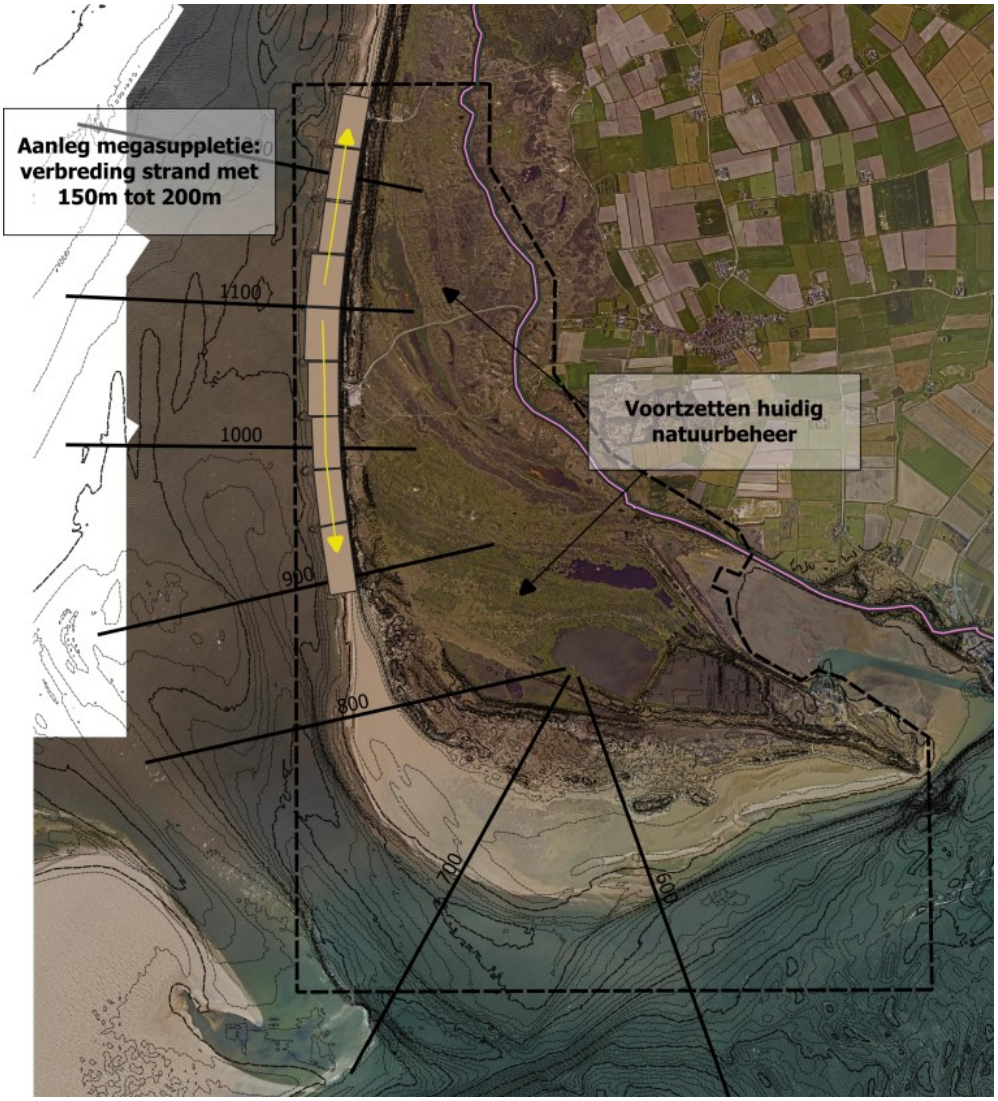


3.2.4 Variant 4: Aanbrengen megasuppletie

In de variant 'Megasuppletie' wordt een megazandsuppletie van 3,8 miljoen m³ aangebracht om de kustlijn voor een langere periode (ongeveer 12 jaar) zeewaarts van de basiskustlijn te houden, en veel zand beschikbaar te maken voor verstuiving naar het achterliggende duingebied. De suppletie wordt herhaald wanneer deze is weggeërodeerd.

De volgende maatregelen horen bij variant 4:
- megasuppletie ter hoogte van RSP900 tot RSP1250, ééns in de 12 jaar herhaald.

Afbeelding 3.4 Variant 4: Aanbrengen van een megasuppletie. De genummerde zwarte raaien tonen de locatie van Rijksstrandpalen (RSP) 600 tot 1200

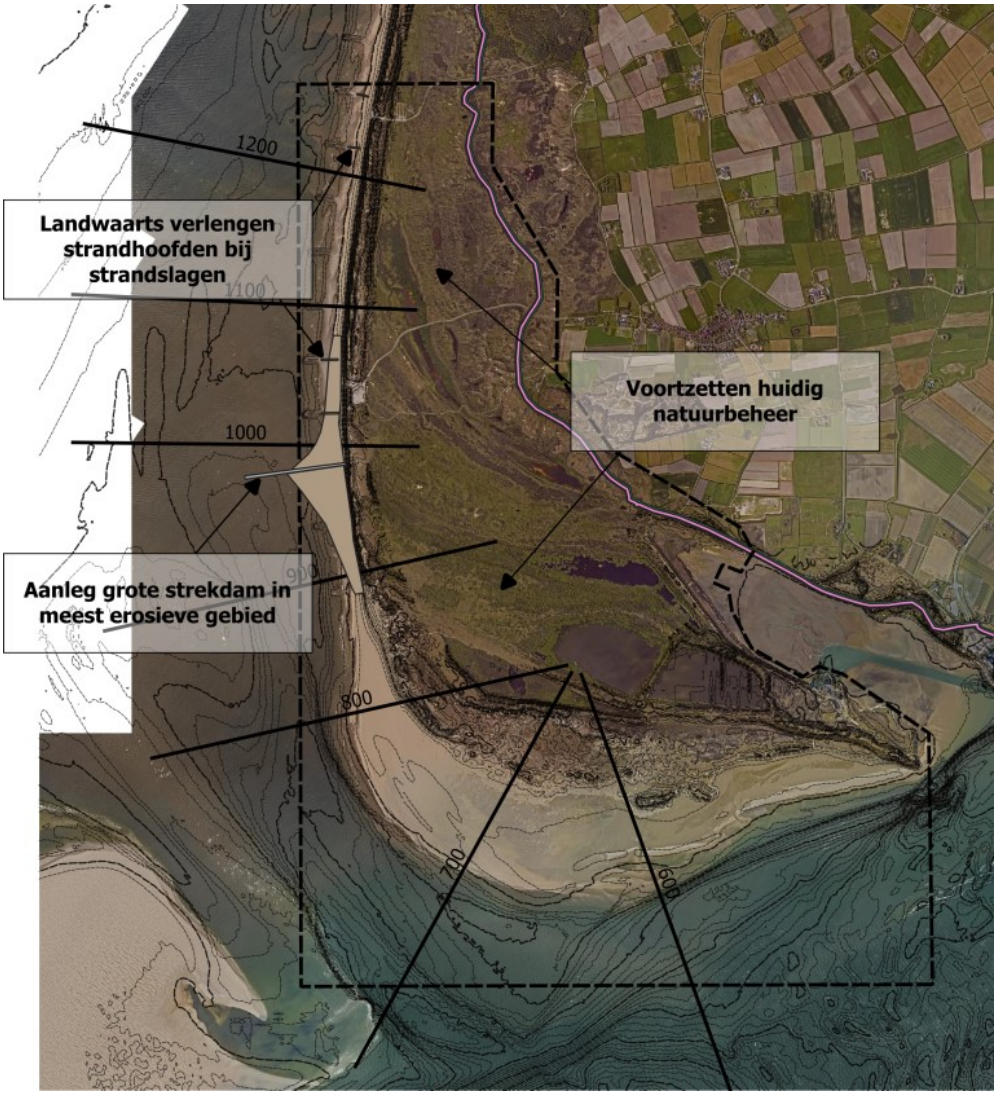


3.2.5 Variant 5: Aanleg van een grote strekdam

In de variant 'Aanleg van een grote strekdam' wordt een grote strekdam aangelegd in het projectgebied, met als doel om het strand vast te houden of uit te laten bouwen. Ook worden de bestaande strandhoofden in het projectgebied verhoogd. De volgende maatregelen zijn opgenomen in deze variant:

- aanleg van een grote strekdam nabij RSP990;
- landwaarts verlengen van de strandhoofden nabij de strandslagen;
- voortzetten van huidig suppletieonderhoud.

Afbeelding 3.5 Aanleg van een grote strekdam. De genummerde zwarte raaien tonen de locatie van Rijksstrandpalen (RSP) 600 tot 1200



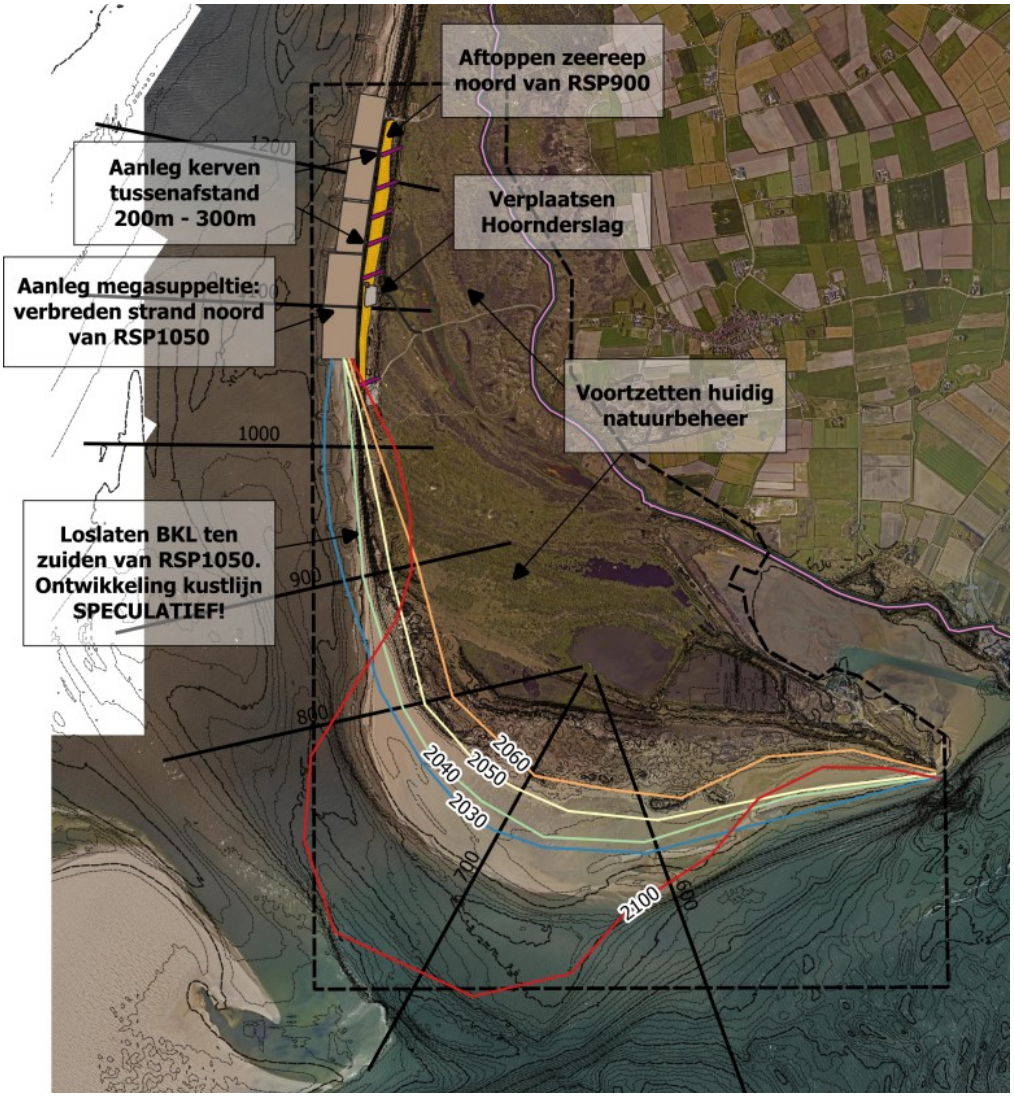
3.2.6 Variant 6: Ingrepen in het noorden, wildernis in het zuiden

In de variant 'Ingrepen in het noorden, wildernis in het zuiden' worden maatregelen uit de eerdere varianten gecombineerd, met als doel om de wisselwerking tussen verschillende maatregelen te kunnen onderzoeken. De volgende maatregelen zijn opgenomen in deze variant:

- aanleggen van 6 kerven en de zeereep aftoppen in het gebied ten noorden van RSP1000;
- megasuppletie ten noorden van RSP1070 met een volume van 2,7 M m^3, ééns in de 12 jaar herhaald;
- wildernisgebied ten zuiden van RSP1000. Hier vindt geen suppletieonderhoud maar wel natuurbeheer plaats;
- het noordwaarts verplaatsen van Hoornderslag.

In deze variant betreft het dus minder kerven dan in variant 3, en een kleinere suppletie dan in variant 4, en vindt wel erosie van de kust plaats, maar in mindere mate dan in variant 2.

Afbeelding 3.6 Variant 6: Ingrepen in het noorden, wildernis in het zuiden. De genummerde zwarte raaien tonen de locatie van Rijksstrandpalen (RSP) 600 tot 1200



4

BEOORDELING VAN DE VARIANTEN

4.1 Inleiding

Beoordelingskader

De 6 varianten zijn beoordeeld op de thema's water, natuur, gebruiksfuncties, duurzaamheid en landschap, cultuurhistorie en archeologie. In tabel 4.1 staat welke aspecten en bijbehorende beoordelingscriteria zijn beoordeeld. Onder de tabel is een korte toelichting op de aanpak van de effectbeoordeling gegeven, meer toelichting is opgenomen in de effectbeoordeling [lit. 5]. De effecten zijn bepaald voor de situatie na aanleg (waarbij ook de effecten van de aanlegfase zijn betrokken), de situatie in 2050 en de situatie in 2100.

Tabel 4.1 Beoordelingskader effecten Variantenstudie kustdynamiek Texel Zuidwest

Thema	Aspect	Beoordelingscriterium
water	waterkering	invloed op de huidige en toekomstige waterkering
	waterhuishouding	invloed op de zoetwaterhuishouding
natuur	habitattypen	oppervlakteveranderingen van habitat t.o.v. Natura 2000-doelstellingen
		veranderingen kwaliteit van habitat t.o.v. Natura 2000-doelstellingen
	Natura 2000: Habitat-richtlijnsoorten en vogels	veranderingen oppervlakte of kwaliteit leefgebieden t.o.v. Natura 2000-doelstellingen
	Rode Lijstsoorten	veranderingen oppervlakte leefgebieden
	natuurwetgeving	vergunbaarheid gebiedsbescherming en soortenbescherming Omgevingswet (voorheen: Wet Natuurbescherming)
gebruiksfuncties	defensie	gevolgen voor het huidige en toekomstig gebruik van het militair oefenterrein
	recreatie en toerisme	effect op het (veilig) recreatief gebruik van het strand
		effecten op bestaande infrastructuur
	bedrijvigheid	effecten op de bedrijfsvoering van ondernemers
duurzaamheid	duurzaamheid	effecten op duurzaamheid door middel van MKI-score[1]
landschap, cultuurhistorie en archeologie	landschap	effect op landschapstype en structuur
		effect op ruimtelijke visuele kenmerken
		effect op aardkundige waarden
	cultuurhistorie	effect op historische geografische elementen, patronen en ensembles
	archeologie	effect op archeologische (verwachtings)waarde

[1] De Milieu Kosten Indicator (MKI) is een getal dat laat zien hoeveel schade een project aan het milieu toebrengt. De MKI-score wordt opgebouwd uit diverse milieu-impact categorieën, onder meer klimaatimpact. Hierbij wordt rekening gehouden met milieukosten van materialen, realisatie en onderhoud.

Toelichting aanpak

Voor het thema water wordt beoordeeld hoe de huidige en toekomstige waterkering van Texel wordt beïnvloed. Door middel van berekeningen (GIS-analyse) en afslagberekeningen met MorphAn (XBeach) worden de effecten op het grensprofiel beoordeeld. Daarnaast wordt de invloed op de zoetwaterhuishouding onderzocht, met aandacht voor verzilting.

Bij het thema natuur wordt gekeken naar oppervlakte- en kwaliteitsveranderingen van habitattypen ten opzichte van Natura 2000-doelstellingen. Veranderingen in oppervlakte of kwaliteit van leefgebieden voor habitatrichtlijnsoorten en vogelrichtlijnsoorten worden beoordeeld. Voor Rode Lijstsoorten worden veranderingen in leefgebieden beoordeeld. Al deze effecten worden onderzocht d.m.v. GIS-analyse en deskundigen-oordeel. De vergunbaarheid van gebieds- en soortenbescherming volgens de Omgevingswet wordt kwalitatief onderbouwd.

De gevolgen voor het huidige en toekomstige gebruik van het militair oefenterrein worden kwalitatief beoordeeld op basis van oppervlakte en geschiktheid voor het uitvoeren van oefeningen door defensie. Voor recreatie en toerisme wordt gekeken naar effecten op (veilig) recreatief gebruik van het strand en bestaande infrastructuur, waarbij kwalitatieve beoordelingen worden gemaakt op basis van strandoppervlaktes en -breedtes. De effecten op de bedrijfsvoering van ondernemers in het projectgebied worden onderzocht, waarbij rekening wordt gehouden met bereikbaarheid en ruimte op het strand.

Voor duurzaamheid worden de effecten beoordeeld door het kwantificeren van de MKI-score (Milieu Kosten Indicator) voor elke variant. Deze score wordt bepaald met behulp van de software DuboCalc, waarbij rekening wordt gehouden met de milieu-impact van aanleg en gebruiksfase van de varianten.

Voor het thema landschap, cultuurhistorie en archeologie worden verschillende aspecten kwalitatief beoordeeld. Het effect op landschapstype en structuur, ruimtelijk-visuele kenmerken, en aardkundige waarden wordt beoordeeld op basis van bureaustudies en analyses van beschikbare kaarten en rapporten. De effecten op historische geografische elementen, patronen en ensembles, evenals op archeologische (verwachtings)waarden, worden eveneens kwalitatief beoordeeld met behulp van bureaustudies.

Referentiesituatie

Per criterium zijn de effecten bepaald ten opzichte van de referentiesituatie. De referentiesituatie is de situatie zonder de uitvoering (van maatregelen uit) één van de varianten, dus de situatie zoals deze nu is óf in de toekomst als gevolg van natuurlijke processen zal ontstaan. Dit projectgebied is immers een dynamisch gebied, wat onder invloed van natuurlijke processen verandert. Om de effecten op de verschillende thema's te kunnen bepalen, is dus inzicht nodig in hoe het projectgebied zich ontwikkelt in 2050 en 2100 in de referentiesituatie (zonder maatregelen). In een aantal van de varianten wordt immers de morfologie van het projectgebied op lange termijn beïnvloed. Het verschil tussen de referentie en de varianten bepaalt de effecten van de varianten. Om deze effecten te kunnen beoordelen is de toestand in de huidige situatie, de verwachte toestand in 2050, en de verwachte toestand in 2100 in het achtergronddocument effectbeoordeling [lit 4.] verder uitgewerkt. Hierin zijn de verwachte ontwikkelingen in de morfologie van het strand en de zeereep en bijvoorbeeld de ontwikkeling van het duingebied en de grondwaterstanden meegenomen.

Onzekerheid in de verwachtingen

Het is belangrijk om te benadrukken dat verwachtingen van morfologische ontwikkelingen een grote onzekerheid kennen. Dat komt zowel door de onzekerheid in de klimaatscenario's als door inherente onzekerheid in morfologische ontwikkelingen als gevolg van verschillende terugkoppelingsmechanismen. Op basis van beschikbare literatuur, waarnemingen en deskundigenoordeel zijn verwachtingen gemaakt van de toestand van de referentie en varianten in 2050 en 2100. Daadwerkelijke ontwikkelingen kunnen behoorlijk afwijken van deze verwachtingen. De toestand die beschreven wordt dient beschouwd te worden als de meest waarschijnlijke toestand. Deze is opgesteld met als doel om de effecten van de varianten te kunnen beoordelen.

Belangrijk is dat voor het maken van de verwachtingen steeds dezelfde uitgangspunten gehanteerd zijn. De onzekerheid in de relatieve effecten van de varianten (ten opzichte van elkaar en de referentie) is daardoor

kleiner dan de absolute effecten (veranderingen ten opzichte van de huidige situatie). Voor meer informatie over deze onzekerheid wordt verwezen naar het achtergronddocument [lit. 4.].

Beoordeling

De effecten van de varianten zijn beschreven en beoordeeld in de effectbeoordeling [lit 5.]. Op alle criteria uit bovenstaand beoordelingskader (tabel 4.1) is een score toegekend. In tabel 4.2 staan de mogelijke scores weergegeven. Voor elk van de criteria is in de effectbeoordeling verder uitgewerkt wanneer welke score wordt toegekend. In de volgende paragrafen volgt per variant een samenvatting van de effecten.

Tabel 4.2 Algemene beoordelingsschaal voor het beoordelen van de effecten

Score	Oordeel ten opzichte van de referentiesituatie
--	sterk negatief effect ten opzichte van de referentiesituatie
-	negatief effect ten opzichte van de referentiesituatie
0	geen of nauwelijks effect ten opzichte van de referentiesituatie
+	positief effect ten opzichte van de referentiesituatie
++	sterk positief ten opzichte van de referentiesituatie

4.2 Variant 1: Voortzetten van het huidige beheer (met kleine aanpassingen)

Water

Het aftoppen van de zeereep (waardoor de zeereep direct na realisatie iets lager is dan in de huidige situatie) en het vasthouden van de duinvoet waar bebouwing staat (waardoor het duin, lokaal, in volume afneemt) leiden tot een zeer beperkte afname van het duinvolume. Op basis van de uitgevoerde berekeningen voldoet het duingebied ruimschoots aan de normen. Er is nauwelijks een effect op de waterkering, zowel na realisatie als in 2050 en 2100. De invloed op de waterkering is daarom neutraal (0) beoordeeld.

Het strand- en duinoppervlak verandert niet ten opzichte van de referentiesituatie. Daardoor blijft het oppervlak waar regenwater ingevangen wordt en het zoetwatervolume in de duinen nagenoeg gelijk, zowel nu als in de toekomst. Ook verandert de hoeveelheid kwelwater richting het achterliggende gebied niet ten opzichte van de referentiesituatie. Er treden geen effecten op, de invloed op de zoetwaterhuishouding is daarom neutraal (0) beoordeeld.

Natuur

Direct na realisatie is er geen relevante oppervlakteverandering van habitattypen ten opzichte van de referentie. Op langere termijn wordt een oppervlakte van 15 ha jonge duinvallei (H2190) verjongd door het stimuleren van een doorbraak op de Hors. Dit zorgt in 2050 en 2100 voor een toename van het oppervlak jonge duinvalleien ten opzichte van de referentiesituatie. Door het vasthouden van de duinvoet is het oppervlak embryonale duinen (H2110) in 2050 en 2100 iets kleiner (~1 ha minder) dan in de referentiesituatie. Direct na realisatie is het effect op oppervlakteveranderingen van habitattypen neutraal (0) beoordeeld. In 2050 en 2100 is de beoordeling positief (+), vanwege de toename van het oppervlak jonge duinvalleien, dat groter is dan de afname van embryonaal duin. Bovendien betreft dit embryonaal duin in een gebied waar de verstoring door recreatie ook in de referentiesituatie relatief groot is.

Het effect op de kwaliteit van habitat t.o.v. Natura 2000-doelstellingen is direct na realisatie verwaarloosbaar, doordat de maatregelen pas na verloop van tijd effect hebben. Na realisatie is het effect daarom als neutraal (0) beoordeeld. Door het aftoppen van de zeereep in de witte duinen en het daardoor ontstaan van extra stuifkuilen neemt op termijn de overpoedering van kalkrijke grijze duinen toe ten opzichte van de referentiesituatie, waardoor in 2050 en 2100 duidelijke kwaliteitsverbetering van grijze duinen optreedt. Door betreding in de zeereep toe te staan worden dichte helmvegetaties opener, en ontstaan plekken met

kaal zand. Dit kan, zolang dit op beperkte schaal plaatsvindt, een kwaliteitsverbetering van het habitattype witte duinen opleveren. Mogelijk ontstaan hier ook nieuwe stuifkuilen, waardoor de kwaliteit van hierachter gelegen grijze duinen (kalkrijk) verder kan verbeteren. Vanwege de verwachte kwaliteitsverbetering van witte en grijze duinen en jonge duinvalleien is de beoordeling positief (+) voor 2050 en 2100.

Voor Habitat- en Vogelrichtlijnsoorten zijn er geen relevante effecten direct na realisatie. In 2050 en 2100 is het beeld zowel positief als negatief, naar verwachting zijn er meer standplaatsen voor de groenknolorchis in 2050 door het stimuleren van de doorbraak van de jonge duinvallei. Ook is er dan een positief effect op een aantal soorten door de (beperkte) kwaliteitsverbetering van de witte en grijze duinen. Tegelijk geldt dat de soorten door de toegenomen verstoring als gevolg van het toestaan van betreding, mogelijk geen gebruik maken van de toegenomen kwaliteit. Daarom is het effect op Habitat- en Vogelrichtlijnsoorten neutraal (0) beoordeeld, zowel na realisatie als in 2050 en 2100.

Voor Rode Lijstsoorten zijn de effecten direct na realisatie neutraal (0). In 2050 en 2100 zijn de effecten positief (+) door de extra overstuiving en de doorbraak van de duinvallei op de Hors. In de habitats die hiervan profiteren bevinden zich veel vaatplanten en insecten.

Deze variant lijkt vergunbaar onder de huidige wet- en regelgeving gezien het beperkte ruimtebeslag, de verwachte positieve effecten op instandhoudingsdoelstellingen en de geringe afwijking van reguliere beheermaatregelen. De beoordeling is neutraal (0). Aandachtspunt is wel de vergunbaarheid van het vasthouden van de duinvoet in relatie tot het voorkomen van het (tijdelijk) ontstaan van kwalificerend habitat.

Gebruiksfuncties

Het stimuleren van een doorbraak op de Hors kan zorgen voor een vernatting van één van de gebieden waar defensie militaire oefeningen uitvoert, hierdoor neemt de geschiktheid en bereikbaarheid voor oefeningen af. De effecten op het huidig en toekomstig gebruik van het militair oefenterrein zijn na realisatie neutraal (0) beoordeeld, maar in 2050 en 2100 negatief (-).

Door het vasthouden van de duinvoet in het bebouwde deel van het strand en het voortzetten van suppletieonderhoud wordt ervoor gezorgd dat de strandbreedte gelijk blijft. Hierdoor blijft er voldoende ruimte voor recreatie op het strand. Er is beperkt verschil met de referentiesituatie, de effecten op (veilig) recreatief gebruik van het strand zijn neutraal (0) beoordeeld.

Door het vasthouden van de duinvoet is geen verplaatsing van gebouwen, infrastructuur of kabels en leidingen nodig, wat een significante verbetering is ten opzichte van de referentiesituatie. De effecten op bestaande infrastructuur zijn positief (+) beoordeeld voor de periode na realisatie, in 2050 en in 2100.

Deze maatregel geeft ook zekerheid aan ondernemers op en rondom het strand. Voor de strandpaviljoens en strandkiosken is een verplaatsing kostbaar. Zekerheid over de standplaats vereenvoudigt de financiering van de paviljoens en biedt meer zekerheid met betrekking tot investeringen op langere termijn. De effecten voor bedrijfsvoering in en om het projectgebied zijn als sterk positief effect (++) beoordeeld.

Duurzaamheid

Uit de berekeningen volgt dat het suppletieonderhoud verreweg de meest belastende maatregel is die is opgenomen in de varianten (en referentie). De MKI-waarde wordt hier dan ook grotendeels door bepaald. De Milieu Kosten Indicator (MKI) is een getal dat laat zien hoeveel schade een project aan het milieu toebrengt. De MKI-score wordt opgebouwd uit diverse milieu-impact categorieën, onder meer klimaatimpact. Hierbij wordt rekening gehouden met milieukosten van materialen, realisatie en onderhoud.

Voor variant 1 geldt dat het suppletieonderhoud niet wijzigt ten opzichte van de referentie, waardoor deze variant neutraal (0) scoort in 2050 en in 2100.

Landschap, cultuurhistorie en archeologie

In deze variant worden de duinen tussen Paal 8 (RSP 800) en Jan Ayeslag op 17 locaties gefaseerd afgetopt met maximaal 1 meter. Deze ingreep veroorzaakt geen grote veranderingen in landschapstype en -structuur

en sluit aan bij het dynamische beheer van de afgelopen decennia, waarbij ook spontaan enkele nieuwe kerven en stuifkuilen ontstonden. Verwacht wordt dat deze trend doorzet.

Om ruimte voor strandbebouwing te behouden, wordt de zeewaartse uitbouw van de duinvoet jaarlijks weggegraven, inclusief mogelijk gevormde embryonale duinen. Dit heeft geen negatieve effecten op de landschapsstructuur, vanwege de relatief kleine ingreep. De landschappelijke waarden worden niet aangetast.

Op De Hors wordt een doorbraak/overstroming van de jongste duinvallei gestimuleerd door een deel van de zeereep af te graven, wat past bij het huidige landschapstype en dynamiek. Dit leidt tot een verandering in vegetatie na overstroming, maar sluit goed aan bij de natuurlijke duinvorming. De voorgestelde ingrepen handhaven de ruimtelijk-visuele kenmerken van het gebied, met minimale veranderingen binnen het dynamische karakter.

De ingrepen hebben geen invloed op de kustlijn of aardkundige waarden van de zeereep of duinen van Texel Zuidwest. De ontstaansgeschiedenis van het landschap blijft zichtbaar. Richting 2100 worden respectievelijk kerf en 5 stuifkuilen meer verwacht dan in de referentiesituatie, wat de natuurlijke dynamiek licht vergroot.

De ingrepen hebben geen negatief effect op cultuurhistorische waarden en raken geen historische elementen. Ook archeologische (verwachtings)waarden blijven onaangetast. De effecten worden als neutraal beoordeeld.

Overzichtstabel met effecten

Tabel 4.3 Effecten variant 1: voortzetten van het huidige beheer (met kleine aanpassingen)

Thema	Aspect	Beoordelingscriterium	Na realisatie	2050	2100
water	waterkering	invloed op de huidige en toekomstige waterkering	0	0	0
	waterhuishouding	invloed op de zoetwaterhuishouding (verzilting)	0	0	0
natuur	habitattypen	oppervlakteveranderingen van habitat t.o.v. Natura 2000-doelstellingen	0	+	+
		veranderingen kwaliteit van habitat t.o.v. Natura 2000-doelstellingen	0	+	+
	Natura 2000: Habitatrichtlijn-soorten en vogels	veranderingen oppervlakte of kwaliteit leefgebieden t.o.v. Natura 2000-doelstellingen	0	0	0
	Rode Lijstsoorten	veranderingen oppervlakte leefgebieden	0	+	+
	natuurwetgeving	vergunbaarheid gebiedsbescherming en soortenbescherming Omgevingswet	0	n.v.t.	n.v.t.
gebruiksfunc-ties	defensie	gevolgen voor het huidige en toekomstig gebruik van het militair oefenterrein	0	-	-
	recreatie en toe-risme	effect op het (veilig) recreatief gebruik van het strand	0	0	0
		effecten op bestaande infrastructuur	+	+	+
	bedrijvigheid	effecten op de bedrijfsvoering van onderne-mers	++	++	++
duurzaamheid	duurzaamheid	effecten op duurzaamheid door middel van MKI-score	n.v.t.	0	0

Thema	Aspect	Beoordelingscriterium	Na realisatie	2050	2100
landschap, cultuurhistorie en archeologie	landschap	effect op landschapstype en structuur	0	0	0
		effect op ruimtelijke visuele kenmerken	0	0	0
		effect op aardkundige waarden: bestaande waarden	0	0	0
		effect op aardkundige waarden: dynamiek	0	0	+
	cultuurhistorie	effect op historische geografische elementen, patronen en ensembles	0	0	0
	archeologie	effect op archeologische (verwachtings)waarde	0	0	0

4.3 Variant 2: Wildernisgebied zonder beheer

Water

Direct na implementatie worden er geen effecten verwacht op hoogwaterveiligheid. De effecten van het stopzetten van het suppletieonderhoud worden pas na enkele jaren merkbaar. In 2050 is het duinvolume sterk is afgenomen, in 2100 is het duinvolume nog kleiner. Op basis van de afslagberekeningen komt de veiligheid echter niet in het geding: zowel in 2050 als in 2100 voldoet het projectgebied nog aan de veiligheidseisen. De situatie direct na implementatie is neutraal (0) beoordeeld op hoogwaterveiligheid. Vanwege het volumeverlies wordt de variant negatief (-) beoordeeld in 2050 en 2100.

Direct na implementatie is het strand- en duinoppervlak gelijk aan de referentiesituatie. Daardoor blijft het oppervlak waar regenwater wordt ingevangen en het zoetwatervolume in de duinen gelijk. Ook verandert de hoeveelheid kwelwater richting het achterliggende gebied niet ten opzichte van de referentiesituatie. Er is daarom op dat moment geen effect (0). In 2050 is het strand- en duinoppervlak afgenomen, maar is de invloed op het zoetwatervolume en de hoeveelheid kwelwater nog beperkt. Er is nauwelijks effect (0). In 2100 is de oppervlakte van het duingebied sterk af afgenomen door de terugtrekkende kustlijn. Er wordt daarom een sterke afname van het zoetwatervolume in de duinen verwacht en er stroomt dan veel minder zoet kwelwater naar het achterliggende gebied. In 2100 wordt een sterk negatief effect (--) verwacht op de zoetwaterhuishouding.

Natuur

Direct na implementatie is er geen relevante oppervlakteverandering van habitattypen ten opzichte van de referentie. Het effect is daarom neutraal (0). Door het loslaten van de BKL verplaatst de kustlijn landwaarts, waardoor het Natura 2000-gebied Duinen en Lage Land Texel in omvang afneemt met respectievelijk 60 ha in 2050 en 210 ha in 2100. Door het staken van het natuurbeheer verandert een groot deel van het oppervlak duingraslanden en duinvalleien in duinstruwelen. Vanwege de grote afname van de oppervlakte van meerdere habitattypen in Duinen en Lage Land Texel, die een behouds- of verbeterdoelstelling hebben, scoort deze variant op oppervlakteveranderingen van habitattypen zeer negatief (--) in 2050 (--) en 2100 (--).

Het effect op de kwaliteit van habitat t.o.v. Natura 2000-doelstellingen is direct na implementatie neutraal (0). In 2050 en 2100 is de natuurlijke dynamiek in het gebied rond de zeereep veel groter dan in de referentiesituatie. Dit heeft een positief effect op de kwaliteit van het habitat in dit gebied. Ook de kwaliteit van nieuw ontstane struweel- en boshabitats is waarschijnlijk goed. De kwaliteit van grijze duinen, vochtige duinvalleien en duinheiden, voor zover nog aanwezig, zijn in 2050 en 2100 door het staken van het natuurbeheer verslechterd. Aangezien zowel sprake is van positieve als van negatieve effecten op de kwaliteit van habitats is de totale beoordeling op habitatkwaliteit voor 2050 en 2100 neutraal (0).

Hoewel sprake is van kleine positieve effecten op Habitat- en Vogelrichtlijnsoorten, o.a. door afname van verstoring als gevolg van het stopzetten van het suppletieonderhoud , overheerst in deze variant het negatieve effect op Habitat- en Vogelrichtlijnsoorten. Door de erosie en het staken van het natuurbeheer verouderen de duinvalleien sterker dan in de referentie en ontstaan er minder nieuwe duinvalleien. Daardoor

verdwijnt pionierhabitat voor soorten als de groenknolorchis. Als gevolg van erosie van het duingebied en verdere verstruweling neemt het leefgebied van soorten als de noordse woelmuis en diverse duinvogels, zoals de kleine mantelmeeuw af. Deze effecten, die in 2100 groter zijn dan in 2050, worden voor beide momenten als negatief (-) beoordeeld.

De effecten op Rode lijstsoorten zijn vanaf 2050 overwegend negatief. De positieve effecten door een toename van het areaal ondiep kustwater, buitenduinen en duinstruwelen wegen niet op tegen de negatieve effecten van de afname van het areaal grijze duinen en vochtige duinvalleien. Dat is omdat de habitats die verdwijnen rijker zijn aan Rode Lijstsoorten. In 2050 is er minder waardevol areaal verdwenen, daarom worden de effecten dan negatief (-) beoordeeld. In 2100 zijn is de afname in waardevol areaal een stuk groter en daarom als sterk negatief (--) beoordeeld.

Volgens de Habitatrichtlijn (art. 6.2) moeten lidstaten passende maatregelen treffen om verslechtering van de kwaliteit van natuurlijke habitats en de habitats van soorten in speciale beschermingszones te voorkomen. Hoewel het terugtrekken van de kustlijn als een natuurlijk proces kan worden gezien, heeft de Europese Commissie aangegeven dat het noodzakelijk kan zijn om zowel door de mens veroorzaakte schade of verstoring te vermijden als natuurlijke ontwikkelingen te voorkomen die de staat van instandhouding van soorten en habitats in speciale beschermingszones kunnen verslechteren. Dit is relevant voor elke variant, maar gezien de grote afname van habitatareaal in Duinen en Lage Land Texel, wordt verwacht dat deze variant vrijwel zeker niet vergunbaar is, resulterend in een sterk negatieve beoordeling (--).

Gebruiksfuncties

Het loslaten van de BKL zorgt ervoor dat de kustlijn zich over de jaren landinwaarts beweegt. Dit leidt ertoe dat door erosie het land bij de kust steeds meer afneemt. De effecten zullen niet direct merkbaar zijn, daarom is na implementatie neutraal (0) gescoord op het huidig en toekomstig gebruik van het militair oefenterrein. In 2050 zijn de strandbreedte en het strandoppervlak gelijk aan de referentiesituatie en is deze variant ook neutraal (0) beoordeeld. Tussen 2050 en 2100 neemt het strandoppervlak op de Hors meer af ten opzichte van de referentiesituatie, omdat suppleties zijn gestopt en er geen zand meer vanuit de erosieve delen wordt aangevoerd richting de Hors. Hierdoor is er minder ruimte beschikbaar voor militaire oefeningen dan in de referentiesituatie. De situatie in 2100 is daarom negatief (-) beoordeeld.

Direct na de implementatie heeft deze variant nog geen effect op (veilig) recreatief gebruik, waardoor deze variant neutraal (0) scoort. Vanaf 2050 zijn er wel negatieve effecten voor het (veilig) recreatief gebruik. Het strand zal niet altijd genoeg ruimte bieden voor strandhuisjes, de breedte van het strand wordt kleiner en het strandpaviljoen heeft geen vaste plaats meer. Bovendien kunnen steile duinranden zorgen voor verhoogde veiligheidsrisico's. Daarom is voor 2050 en 2100 sterk negatief (--) gescoord.

Het loslaten van de BKL en het stopzetten van het natuurbeheer leiden op termijn tot aanzienlijke achteruitgang van de infrastructuur en toegankelijkheid, de huidige verharde strandovergangen naar het strand zullen frequent verplaatst moeten worden vanwege de verschuivende kustlijn. Strandpaviljoens, die momenteel dicht bij de kust liggen, zullen eveneens regelmatig landinwaarts moeten verhuizen, samen met de bijbehorende kabels, leidingen en parkeerplaatsen. Daarom zijn de effecten op bestaande infrastructuur voor 2050 en 2100 sterk negatief (--) beoordeeld.

Voor ondernemers in het projectgebied leidt de afname van de strandbreedte en de noodzaak tot verplaatsing van de strandpaviljoens tot onzekerheid en (hoge) kosten voor het verplaatsen. De effecten voor 2050 en 2100 zijn sterk negatief (--) beoordeeld.

Duurzaamheid

In variant 2 wordt geen suppletieonderhoud uitgevoerd, daardoor heeft deze variant een veel lagere duurzaamheidsimpact dan de referentiesituatie. De MKI-waarde ligt meer dan 50 % lager dan in de referentiesituatie. Daarom scoort deze variant sterk positief (++). Dit geldt zowel in 2050 als in 2100.

Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Het loslaten van de BKL en het stopzetten van natuurbeheer zal op termijn grote veranderingen veroorzaken aan de zeereep en duinen van Texel Zuidwest. Tegen 2050 zal de kustlijn zich hebben teruggetrokken, wat

zichtbaar is in het landschap doordat een deel van het huidige duinlandschap verloren is gegaan en verstruiking toeneemt, waardoor het duinlandschap zijn kenmerkende open karakter verliest. In 2100 is deze ontwikkeling verder voortgezet, met bijna een halvering van het huidige duinlandschap binnen het projectgebied. De effecten in de directe omgeving van de zeereep zijn wel positief, daar vergroot het loslaten van de basiskustlijn de natuurlijke dynamiek, waardoor lokaal veel verjonging optreedt. Direct na implementatie zijn er geen veranderingen in landschapstype en -structuren, maar daarna leidt kusterosie tot grote landschappelijke veranderingen en een aanzienlijke afname van duinoppervlakte. Hierdoor worden de effecten zeer negatief beoordeeld in zowel 2050 als 2100. Ondanks dat het loslaten van de kustlijn ook positieve effecten heeft voor het landschappelijke

De terugtrekking van de kustlijn tegen 2050 zal leiden tot het verlies van een groot deel van het huidige duinlandschap en de ruimtelijk-visuele kenmerken. In 2100 is een groot deel van het duinlandschap verdwenen, waarbij de visuele kenmerken van het gebied worden vernietigd en vervangen door de Noordzee. Dit resulteert in een totaal nieuw kust- en duinlandschap waarin veel van het oorspronkelijke karakter verloren gaat, wat leidt tot zeer negatieve effecten.

Het stopzetten van natuurbeheer zal ook de herkenbare aardkundige waarden van Texel Zuidwest aantasten, waarbij de (zuid)westelijke en west-oost georiënteerde strandhaken en duinruggen grotendeels verdwijnen. Direct na implementatie zijn er geen veranderingen, maar daarna vindt enorme kusterosie plaats, wat leidt tot zeer negatieve effecten op de aardkundige waarden in 2050 en 2100.

Tegelijkertijd neemt de natuurlijke dynamiek sterk toe door het gebrek aan menselijk ingrijpen, wat zeer positief wordt beoordeeld omdat het natuurlijke processen zoals aangroei en afslag versterkt. Het staken van natuurbeheer leidt tot verwildering van het gebied wat de beleefbaarheid van cultuurhistorische elementen zoals Batterij Den Hoorn aantast. Naarmate de kustlijn zich terugtrekt, zullen deze cultuurhistorische elementen verloren gaan, wat resulteert in zeer negatieve effecten tegen 2100.

Er zijn geen directe negatieve effecten op archeologische (verwachtings)waarden omdat deze niet aanwezig zijn in het deel van het duingebied dat in zee verdwijnt.

Overzichtstabel met effecten

Tabel 4.4 Effecten variant 2: Wildernisgebied zonder beheer

Thema	Aspect	Beoordelingscriterium	Na realisatie (implementatie)	2050	2100
water	waterkering	invloed op de huidige en toekomstige waterkering	0	-	-
	waterhuishouding	invloed op de zoetwaterhuishouding (verzilting)	0	0	--
natuur	habitat- en natuurtypen	oppervlakteveranderingen van habitat t.o.v. Natura 2000-doelstellingen	0	--	--
		veranderingen kwaliteit van habitat t.o.v. Natura 2000-doelstellingen	0	0	0
	Natura 2000: Habitatrichtlijnsoorten en vogels	veranderingen oppervlakte of kwaliteit leefgebieden t.o.v. Natura 2000-doelstellingen	0	-	-
	Rode Lijstsoorten	veranderingen oppervlakte leefgebieden	0	--	--
	natuurwetgeving	vergunbaarheid gebiedsbescherming en soortenbescherming Omgevingswet	--	n.v.t.	n.v.t.

Thema	Aspect	Beoordelingscriterium	Na realisatie (implementatie)	2050	2100
gebruiks functies	defensie	gevolgen voor het huidige en toekomstig gebruik van het militair oefenterrein	0	0	-
	recreatie en toerisme	effect op het (veilig) recreatief gebruik van het strand	0	--	--
		effecten op bestaande infrastructuur	0	--	--
	bedrijvigheid	effecten op de bedrijfsvoering van ondernemers	0	--	--
duurzaamheid	duurzaamheid	effecten op duurzaamheid door middel van MKI-score	n.v.t.	++	++
landschap, cultuurhistorie en archeologie	landschap	effect op landschapstype en structuur	0	--	--
		effect op ruimtelijke visuele kenmerken	0	--	--
		effect op aardkundige waarden: bestaande waarden	0	--	--
		effect op aardkundige waarden: dynamiek	0	++	++
	cultuurhistorie	effect op historische geografische elementen, patronen en ensembles	0	-	--
	archeologie	effect op archeologische (verwachtings)waarde	0	0	0

4.4 Variant 3: Aanleggen van meerdere kerven

Water

Als gevolg van de aanleg van de kerven neemt het duinvolume direct na aanleg af[1]. De verandering in het duinvolume bedraagt 14 %, dit valt net binnen de grenswaarde van 15 % die gehanteerd is om onderscheid te maken tussen een neutrale (0) en negatieve (-) beoordeling. Na verloop van tijd neemt de duinbreedte achter de kerf toe, als gevolg van instuivend zand en er zal minder duinafslag zijn tijdens een storm. Daardoor is de afname in restvolume in 2100 zeer beperkt. De variant wordt zowel direct na aanleg als in 2050 en 2100 neutraal (0) beoordeeld met betrekking tot hoogwaterveiligheid.

Het strand- en duinoppervlak verandert niet ten opzichte van de referentiesituatie. Daardoor blijft het oppervlak waar regenwater ingevangen wordt en daarmee het zoetwatervolume in de duinen nagenoeg gelijk, zowel nu als in de toekomst. Daardoor verandert ook de hoeveelheid kwelwater richting het achterliggende gebied niet wezenlijk ten opzichte van de referentiesituatie. Er treden geen effecten op, de invloed op de zoetwaterhuishouding is daarom neutraal (0) beoordeeld.

Natuur

Direct na realisatie is er geen relevante oppervlakteverandering van habitattypen ten opzichte van de referentie. De kerven vallen onder het habitat witte duinen, waardoor het effect van de aanleg neutraal (0) is. In 2050 heeft variant 3 een positieve impact (+) vanwege het grotere areaal jonge duinvalleien en grijze duinen dat behouden blijft. In 2100 neemt het areaal duinvalleien sterk toe ten opzichte van de referentiesituatie, zowel door behoud van valleien die anders door grondwaterstandstijging verloren zouden gaan, als door het (mogelijk) ontstaan van nieuwe jonge valleien door uitstuiven in de zich ontwikkelende

[1] In het ontwerp en de beoordeling is aangenomen dat het zand dat vrijkomt bij het ontgraven van de kerven in de zeereep wordt afgevoerd. Een andere optie is om het zand niet af te voeren maar ergens in het dwarsprofiel van het duingebied te plaatsen. In dat geval neemt het duinvolume niet af.

paraboolduinen. Vanwege de duidelijke positieve effecten op zowel grijze duinen als vochtige duinvalleien scoort deze variant in 2100 zeer positief (++) op de veranderingen in oppervlakte van habitattypen.

Het effect op de kwaliteit van habitat t.o.v. Natura 2000-doelstellingen is direct na realisatie negatief (-) door de ontgravingen in de witte duinen. Na verloop van tijd neemt de kwaliteit van de habitats achter de kerven en stuifkuilen toe ten opzicht van de referentie. Dat komt door de grotere zandverstuiving, deze leidt binnen de invloedszone tot een hogere bodem-pH, dunnere humuslaag en minder oppervlakkige ontkalkingsdiepte. Vanwege het positieve effect van de variant op de kwaliteit van een groot oppervlak van het habitat grijs duin, zowel in 2050 als in 2100, is het effect van variant 3 op habitatkwaliteit zeer positief (++) beoordeeld.

Het effect op Habitat- en Vogelrichtlijnsoorten is positief (+) in 2050 en 2100 vanwege de kwaliteitsverbetering die dan is opgetreden in het leefgebied van Natura 2000-vogels die broeden in de duinen. De beperkte verstoring in de aanlegfase wordt als neutraal (0) beoordeeld, waarbij verondersteld is dat de realisatie wordt uitgevoerd buiten het broedseizoen.

De effecten op Rode lijstsoorten zijn in 2050 en 2100 zeer positief (++) beoordeeld vanwege de sterke kwaliteitsverbetering van habitat dat belangrijk is voor de typische insecten van de zeereep en de hiermee geassocieerde (broed)vogels. Direct na aanleg van de kerven is het leefgebied voor dezelfde insecten k. Hierom scoort variant 3 tijdens aanleg kleiner dan in de referentiesituatie, daarom is dit als negatief (-) beoordeeld.

Gezien de beperkte verstoring tijdens aanleg, het feit dat er geen fysiek ruimtebeslag plaatsvindt en gezien de verwachte bijdrage aan het halen van instandhoudingsdoelstellingen voor het Natura 2000-gebied, is variant 3 waarschijnlijk vergunbaar onder huidige wet- en regelgeving en is dus neutraal (0) beoordeeld. Aandachtspunt is wel de vergunbaarheid van het verwijderen van de embryonale duinen voor de kerven in relatie tot het daarmee voorkomen van het ontstaan van kwalificerend habitat.

Gebruiksfuncties

De aanleg van kerven heeft geen effect op de militaire oefeningen van defensie. Er wordt namelijk nog doorgegaan met suppleren in deze variant, waardoor de strandbreedte en -oppervlak gelijk blijven aan de referentiesituatie. De effecten op het huidig en toekomstig gebruik van het militair oefenterrein zijn neutraal (0) beoordeeld.

In deze variant is na de realisatie geen effect te zien zijn op (veilig) recreatief gebruik. De strandbreedte zal door het aanhoudende suppletieonderhoud gelijk blijven aan de referentiesituatie en scoort dus neutraal (0).

Er zijn geen significante effecten op de infrastructuur op korte en (middel)lange termijn. De ontwikkeling van paraboolduinen richting 2100 kan leiden tot noodzakelijke aanpassingen aan wandelpaden, de verwachting is dat dit beperkte effect alleen lokaal aanwezig is. De effecten op bestaande infrastructuur zijn neutraal (0) beoordeeld.

Er zijn geen merkbare effecten op de bedrijfsvoering in en om het projectgebied. De continuïteit van het suppletieonderhoud en de minimale impact op het grondwaterpeil zorgen ervoor dat zowel recreatieve als agrarische activiteiten ongehinderd kunnen doorgaan. De effecten zijn neutraal beoordeeld (0).

Duurzaamheid

Het suppletieonderhoud wijzigt in deze variant niet ten opzichte van de referentiesituatie. Daardoor is de MKI-waarde ook nagenoeg gelijk aan die van de referentiesituatie. Het graven van de kerven heeft een duurzaamheidsimpact die ongeveer 2 % bedraagt van de duurzaamheidsimpact van het verwachte suppletieonderhoud tot 2050. Daarom scoort deze variant neutraal (0). Dit geldt zowel in 2050 als in 2100.

Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Het aanleggen van kerven in de zeereep, het aftoppen van de zeereep en het voorsorteren op de vorming van paraboolduinen zijn allemaal veranderingen aan het landschap. Deze ingrepen brengen veranderingen aan het landschapstype en -structuur met zich mee, maar passen bij het dynamische karakter van het kustlandschap van Texel Zuidwest. Dit is daarom neutraal beoordeeld. Hoewel er verwacht wordt dat

paraboolduinen pas na minimaal 25 jaar zullen ontstaan, en de vorming hiervan onzeker is, kan dit proces de dynamiek van het gebied versterken. De verwachting is dat tegen 2100 de vorming van paraboolduinen heeft plaatsgevonden, wat positief bijdraagt aan de landschappelijke waarden.

Wat betreft de ruimtelijk-visuele kenmerken heeft de aanleg van kerven en het aftoppen geen negatieve effecten. De ingrepen sluiten aan op het dynamische beheer van de afgelopen decennia en kunnen het open karakter van de duinen versterken. In 2050 worden nog geen paraboolduinen verwacht, maar tegen 2100 kunnen deze wel ontstaan, wat de beleving van het dynamische landschap en de ruimtelijk-visuele kenmerken positief beïnvloedt.

Op het vlak van aardkundige waarden hebben de ingrepen geen negatieve effecten. De aanleg van kerven en de mogelijke vorming van paraboolduinen zullen de aardkundige herkenbaarheid van het gebied niet aantasten. De kerven versterken juist het dynamische proces in het gebied door extra zandtransport. Zowel in 2050 als in 2100 blijft de herkenbaarheid van de aardkundige waarden behouden, terwijl de natuurlijke dynamiek positief wordt versterkt door de ingrepen.

De cultuurhistorische waarden van het gebied worden niet negatief beïnvloed door de aanleg van kerven en het gefaseerd aftoppen van de zeereep. De ingrepen sluiten aan op het dynamische beheer en hebben geen visuele of fysieke nadelen voor cultuurhistorische elementen. Ten slotte hebben de beoogde ingrepen geen negatief effect op archeologische (verwachtings)waarden. Zowel direct na realisatie als in de toekomst blijven deze waarden onaangetast.

Overzichtstabel met effecten

Tabel 4.5 Effecten variant 3: Aanleg van meerdere kerven

Thema	Aspect	Beoordelingscriterium	Na realisatie	2050	2100
water	waterkering	invloed op de huidige en toekomstige waterkering	0	0	0
	waterhuishouding	invloed op de zoetwaterhuishouding (verzilting)	0	0	0
natuur	habitat- en natuurtypen	oppervlakteveranderingen van habitat t.o.v. Natura 2000-doelstellingen	0	+	++
		veranderingen kwaliteit van habitat t.o.v. Natura 2000-doelstellingen	-	++	++
	Natura 2000: Habitatrichtlijn-soorten en vogels	veranderingen oppervlakte of kwaliteit leefgebieden t.o.v. Natura 2000-doelstellingen	0	+	+
	Rode Lijstsoorten	veranderingen oppervlakte leefgebieden	-	++	++
	natuurwetgeving	vergunbaarheid gebiedsbescherming en soortenbescherming Omgevingswet	0	n.v.t.	n.v.t.
gebruiksfunc-ties	defensie	gevolgen voor het huidige en toekomstig gebruik van het militair oefenterrein	0	0	0
	recreatie en toerisme	effect op het (veilig) recreatief gebruik van het strand	0	0	0
		effecten op bestaande infrastructuur	0	0	0
	bedrijvigheid	effecten op de bedrijfsvoering van ondernemers	0	0	0
duurzaamheid	duurzaamheid	effecten op duurzaamheid door middel van MKI-score	n.v.t.	0	0
	landschap	effect op landschapstype en structuur	0	0	+

Thema	Aspect	Beoordelingscriterium	Na realisatie	2050	2100
landschap, cultuurhistorie en archeologie		effect op ruimtelijke visuele kenmerken	0	0	+
		effect op aardkundige waarden: bestaande waarden	0	0	0
		effect op aardkundige waarden: dynamiek	+	+	+
	cultuurhistorie	effect op historische geografische elementen, patronen en ensembles	0	0	0
	archeologie	effect op archeologische (verwachtings)waarde	0	0	0

4.5 Variant 4: Aanbrengen megasuppletie

Water

Als gevolg van de megasuppletie neemt de strandbreedte na aanleg toe ten opzichte van de referentiesituatie. Dit leidt tot een reductie van de golfenergie aan de duinvoet tijdens maatgevende condities en daardoor tot minder duinafslag. Direct na realisatie is het effect kleiner dan 15 %, en is daarom neutraal (0) beoordeeld. Naar 2050 en 2100 neemt het duinvolume (flink) toe met 15 % en 27 % ten opzichte van de referentiesituatie. De beoordeling voor 2050 en 2100 is om die reden positief (+) op hoogwaterveiligheid.

De extra strandbreedte en het extra duinvolume als gevolg van de megasuppletie leiden tot een zeer beperkte toename van het zoetwatervolume in het duingebied en een beperkte toename van de hoeveelheid zoet kwelwater dat naar het achterliggende gebied stroomt. Deze veranderingen zijn niet significant. De beoordeling is op alle momenten neutraal (0).

Natuur

Direct na realisatie van de megasuppletie is een gebied dat eerst kwalificeerde als het habitattype permanent overstroomde zandbanken (H1110B) bedekt met zand, waardoor het verandert in strand. Dit is niet aangewezen als classificerend habitattype (H0000). Op het totale areaal van dit habitattype in de Noordzeekustzone (bijna 140.000 hectare) is deze oppervlakteverandering verwaarloosbaar en daarom als neutraal (0) beoordeeld. In 2050 en 2100 zijn er in het gebied waar de mega-suppleties worden toegepast gemiddeld meer embryonale duinen en witte duinen dan in de referentiesituatie. Hoewel dit kleine arealen betreft, wordt deze toename in oppervlak wel als positief (+) beoordeeld omdat er relatief minder van deze arealen zijn.

Direct na aanleg is er geen effect op de kwaliteit van de aanwezige habitattypen ten opzichte van de referentie, daarom is dit neutraal beoordeeld (0). Op lange termijn ontstaat een lichte kwaliteitsverbetering, omdat de suppleties minder vaak plaatsvinden dan in de referentiesituatie. Wel verslechtert de kwaliteit van de grijze duinen licht, omdat er minder zand vanuit de zeereep de duinen instuift. Omdat er zowel een klein negatief als een klein positief effect is, is de totale beoordeling in 2050 en 2100 neutraal (0).

Voor Habitat- en Vogelrichtlijnsoorten geldt dat er in variant 4 zowel positieve als negatieve effecten optreden. De lagere frequentie van het suppleren leidt tot minder verstoring van het leefgebied van vogels en zeezoogdieren en er ontstaat extra habitat embryonaal duin. Tegelijk geldt dat de embryonale duinen de problemen van het huidige duingebied zoals verstarring en verruiging vergroten. Dit is negatief voor de kwaliteit van het leefgebied van duinsoorten. Variant 4 wordt daarom in zowel 2050 als 2100 neutraal (0) beoordeeld.

Voor Rode Lijstsoorten geldt dat er direct na aanleg van de megasuppletie geen effecten ten opzichte van de referentiesituatie optreden, dit is als neutraal (0) beoordeeld. In 2050 en 2100 is de kwaliteit van het leefgebied van vaatplanten, insecten en duinvogels, afgenomen door de afname van de overstuiving, dit is beoordeeld als negatief (-).

Of deze variant wel of niet vergunbaar is zal afhankelijk zijn van de meer exact bepaalde omvang van negatieve effecten, en van mogelijk in het plan op te nemen mitigerende maatregelen, zoals verwijderen van embryonale duinen en/of aanleggen van extra kerven. Deze variant is daarom op dit moment negatief (-) beoordeeld.

Gebruiksfuncties

Het aanbrengen van de megasuppletie kan op de lange termijn gunstig zijn voor de Hors. Doordat er grote hoeveelheden zandsuppleties plaatsvinden wordt er meer zand getransporteerd richting de Hors. Dit zorgt ervoor dat de huidige ruimte voor militaire oefeningen toeneemt ten opzichte van de referentiesituatie. Dit effect is merkbaar vanaf 2050. De effecten op het huidig en toekomstig gebruik van het militair oefenterrein zijn voor 2050 en 2100 positief (+) beoordeeld.

In plaats van jaarlijks suppletieonderhoud wordt er in deze variant elke circa 12 jaar een megasuppletie aangebracht. Dit zorgt ervoor dat na een suppletie het strand wordt verbreed met 150 tot 200 m. De lange(re) afstand naar de zee kan zowel negatief als positief worden ervaren, dit effect neemt na verloop van weer tijd af. De functie van het strand verandert niet. Hierdoor scoort deze neutraal (0) op het criterium (veilig) recreatief gebruik van het strand, zowel na realisatie als in 2050 en 2100.

Door de megasuppletie neemt de strandbreedte toe waarna deze in een periode van circa 12 jaar terugloopt. Het strand wordt breder en doordat de duinvoet niet wordt vergraven verplaatst deze zich binnen de cyclus eerst zeewaarts en vervolgens landwaarts. De variatie in de positie van de duinvoet is daardoor groter dan in de referentiesituatie. Dit leidt mogelijk tot knelpunten met betrekking tot de locatie van infrastructuur op het strand, omdat deze conform het huidige beleid op een minimale afstand ten opzichte van de duinvoet moeten staan. Deze variant leidt tot meer onzekerheid over de locatie van de bestaande infrastructuur. Daarom scoort deze variant op het effect op bestaande infrastructuur negatief (-) voor na de realisatie, 2050 en 2100.

De positie van de duinvoet zal meer gaat veranderen dan in de referentiesituatie. Dit leidt met het huidige beleid tot extra onzekerheid voor de ondernemers. Er is een risico op een afname van het aantal strandgasten door het veel bredere strand. De effecten op de bedrijfsvoering van ondernemers zijn daarom negatief (-) beoordeeld.

Duurzaamheid

Door het toepassen van een megasuppletie in variant 4 neemt het suppletieonderhoud toe. De megasuppletie erodeert namelijk sneller dan de huidige kustlijn, door zijn vorm en doordat de megasuppletie niet wordt beschermd door de strandhoofden. Doordat de strandhoofden in de referentiesituatie in 2100 minder effectief zijn als gevolg van zeespiegelstijging, neemt het verschil in suppletieopgave tussen de referentie en variant 4 wel af in de tijd. De MKI-waarde van variant 4 is in 2050 is meer dan 100 % groter dan de referentie. In 2100 is de MKI-waarde (net) minder dan 50 % groter dan de referentie. Daarom wordt variant 4 in 2050 als sterk negatief (--) en in 2100 als negatief (-) beoordeeld.

Landschap, cultuurhistorie en archeologie

In variant 4, waarin megazandsuppleties worden aangelegd en het strand elke circa 12 jaar met 150-200 meter wordt verbreed, worden de landschapstypen en -structuren van het gebied beïnvloed. Hoewel de verhouding tussen strand en duinen hierdoor verandert, gaan er geen landschapstypen of -structuren verloren. De ingreep sluit echter minder goed aan op het dynamische karakter en beheer van het gebied. De megazandsuppletie zorgt voor meer zandverstuiving richting de zeereep en de vorming van embryonale duinen, wat het dynamische karakter van het gebied remt. Dit leidt tot minder of geen kerven, wat resulteert in een negatieve beoordeling voor 2050 en 2100.

De ruimtelijk-visuele kenmerken van het gebied veranderen aanzienlijk door de herhaalde megazandsuppleties. De breedte van het strand neemt toe, wat de uitgestrektheid, ruimte en leegte vergroot. Tegelijkertijd vermindert de nabijheid en directe confrontatie met de zee vanaf de duinvoet. Hoewel deze veranderingen de beleving van het uitgestrekte en lege Texelse kustlandschap versterken, verandert het contact met de zee. Hierdoor scoort deze variant neutraal voor zowel 2050 als 2100.

De aardkundige waarden van het gebied worden niet negatief beïnvloed door de megazandsuppleties. De ingreep is voornamelijk zichtbaar op de kustreep en het strand, waar de grotere afstand tussen de hoogwaterlijn en de duinvoet het meest opvalt. De verminderde zandverstuiving door de vorming van embryonale duinen leidt tot minder dynamiek in de zeereep en achterliggende duinen, wat een negatief effect heeft op de natuurlijke dynamiek. Desondanks blijven de bestaande aardkundige waarden herkenbaar, wat resulteert in een neutrale beoordeling voor 2050 en 2100.

De cultuurhistorische waarden van het gebied worden niet negatief beïnvloed door de megazandsuppleties en strandverbreding. De ingrepen sluiten aan op het dynamische beheer van het gebied en hebben geen negatieve effecten op cultuurhistorische elementen, wat leidt tot een neutrale beoordeling voor 2050 en 2100.

Ten slotte hebben de megazandsuppleties geen negatief effect op archeologische (verwachtings)waarden. Zowel direct na realisatie als in 2050 en 2100 blijven deze waarden onaangetast, wat resulteert in een neutrale beoordeling.

Overzichtstabel met effecten

Tabel 4.6 Effecten variant 4: Aanbrengen megasuppletie

Thema	Aspect	Beoordelingscriterium	Na realisatie	2050	2100
water	waterkering	invloed op de huidige en toekomstige waterkering	0	+	+
	waterhuishouding	invloed op de zoetwaterhuishouding (verzilting)	0	0	0
natuur	habitat- en natuurtypen	oppervlakteveranderingen van habitat t.o.v. Natura 2000-doelstellingen	0	+	+
		veranderingen kwaliteit van habitat t.o.v. Natura 2000-doelstellingen	0	0	0
	Natura 2000: Habitatrichtlijn-soorten en vogels	veranderingen oppervlakte of kwaliteit leefgebieden t.o.v. Natura 2000-doelstellingen	0	0	0
	Rode Lijstsoorten	veranderingen oppervlakte leefgebieden	0	-	-
	natuurwetgeving	vergunbaarheid gebiedsbescherming en soortenbescherming Omgevingswet	0	n.v.t.	n.v.t.
gebruiks functies	defensie	gevolgen voor het huidige en toekomstig gebruik van het militair oefenterrein	0	+	+
	recreatie en toe-risme	effect op het (veilig) recreatief gebruik van het strand	0	0	0
		effecten op bestaande infrastructuur	-	-	-
	bedrijvigheid	effecten op de bedrijfsvoering van ondernemers	-	-	-
duurzaamheid	duurzaamheid	effecten op duurzaamheid door middel van MKI-score	n.v.t.	--	-
landschap, cultuurhistorie en archeologie	landschap	effect op landschapstype en structuur	0	-	-
		effect op ruimtelijke visuele kenmerken	0	0	0
		effect op aardkundige waarden: bestaande waarden	0	0	0
		effect op aardkundige waarden: dynamiek	-	-	-

Thema	Aspect	Beoordelingscriterium	Na realisatie	2050	2100
	cultuurhistorie	effect op historische geografische elementen, patronen en ensembles	0	0	0
	archeologie	effect op archeologische (verwachtings)waarde	0	0	0

4.6 Variant 5: Aanleg van een grote strekdam

Water

De aanleg van een grote strekdam leidt na realisatie niet tot verandering in het duinvolume, de beoordeling is neutraal (0). In 2050 en 2100 neemt het zandvolume in de zeereep toe, maar vooral in het gebied rondom de strekdam. Echter, de hoogwaterveiligheid wordt grotendeels bepaald door de meest kwetsbare locatie in de zeewering. Aangezien de strekdam in een groot deel van het projectgebied geen effect heeft is het effect op hoogwaterveiligheid in 2050 en 2100 neutraal (0) beoordeeld.

De extra strandbreedte en het extra duinvolume die op langere termijn ontstaan door de aanleg van de strekdam leiden tot een zeer beperkte toename van het zoetwatervolume in het duingebied en een beperkte toename van de hoeveelheid zoet kwelwater dat naar het achterliggende gebied stroomt. Deze veranderingen zijn niet significant. De beoordeling op de zoetwaterhuishouding is op alle momenten neutraal (0).

Natuur

Direct na realisatie is de oppervlakteverandering van habitattypen ten opzichte van de referentie.
Direct na realisatie is de afname van permanent overstroomde zandbanken door de aanleg van de strekdam zeer beperkt, en daarom neutraal (0) beoordeeld. In 2050 en 2100 is er een groter oppervlak permanent overstroomde zandbanken netto toegenomen, doordat de Hors kleiner is ten opzichte van de referentie. Er is daardoor minder strand(niet aangewezen als classificerend habitattype). Ook zijn er grotere oppervlaktes met embryonale en witte duinen ontstaan. Daarom is deze variant in 2050 en 2100 positief (+) beoordeeld.

Direct na realisatie treden er nog geen relevante effecten op habitatkwaliteit op, dit is als neutraal (0) beoordeeld. Daarna zijn er zowel positieve als negatieve effecten op habitatkwaliteit. De kwaliteit van de grijze duinen verslechtert doordat de overstuiving vanaf de zeereep afneemt in het gebied nabij de strekdam ten opzichte van de referentiesituatie. Door vermindering van het aantal/de omvang van suppleties is sprake een positief effect op de kwaliteit van permanent overstroomde zandbanken. De totale effecten op habitatkwaliteit zijn daarom neutraal (0) beoordeeld, zowel in 2050 als in 2100.

Voor Habitat- en Vogelrichtlijnsoorten geldt dat variant 5 wegens langdurige verstoring negatief (-) is beoordeeld voor de situatie direct na realisatie. In 2050 treden zowel positieve als negatieve effecten op. De achteruitgang van de kwaliteit van witte en grijze duinen nabij de strekdam is negatief voor de soorten aldaar. De afname van verstoring van het leefgebied van Habitatrichtlijnsoorten en vogels door de afname van de suppletieopgave, en de vorming van embryonaal duin is positief. De effecten in 2050 en 2100 zijn in totaal als neutraal (0) beoordeeld.

Voor Rode Lijstsoorten zijn er direct na realisatie geen relevante effecten ten opzichte van de referentiesituatie, dit moment is daarom als neutraal (0) beoordeeld. Aangezien veel Rode Lijstsoorten (insecten en duinvogels) afhankelijk zijn van de kwaliteit van het duinhabitat en de kwaliteit op termijn verslechtert door de variant, is het effect in 2050 en 2100 negatief (-) beoordeeld.

De aanleg van een grote strekdam zorgt voor ruimtebeslag in de Noordzeekustzone en, in mindere mate, Duinen en Lage Land Texel, en gaat gepaard met verstoring gedurende de werkzaamheden. Ook is sprake van (lichte) aantasting van grijze duinen door afname van overstuiving (zie par. 5.4.3.). Dit betekent dat variant 5 niet zonder meer vergunbaar is onder huidige wet- en regelgeving. Deze variant is daarom op dit moment negatief (-) beoordeeld.

Gebruiksfuncties

De aanleg van een grote strekdam zorgt ervoor dat rondom de strekdam meer zand wordt vastgehouden. Het zandtransport richting de Hors neemt af, waardoor het strandoppervlak geleidelijk kleiner wordt ten opzichte van de referentiesituatie. Een kleiner strandoppervlak kan leiden tot beperkingen voor de militaire oefeningen. De effecten zullen op langere termijn optreden, daarom zijn deze na realisatie neutraal (0) beoordeeld en voor 2050 en 2100 negatief.

Doordat er wordt doorgegaan met suppletieonderhoud blijft de minimale strandbreedte gelijk. Op het brede strand rond de strekdam treedt het risico van onvoldoende draagvermogen op, wat tot beheermaatregelen zal leiden (plaatsen van waarschuwingsborden). Daarnaast zijn risico's op gevaarlijke stromingen voor zwemmers rondom de strekdam niet uitgesloten. De verhoging van de bestaande strandhoofden rond de strandslagen leidt tot een positief effect, vanwege de toegenomen strandbreedte. Op basis van deze tegengestelde effecten wordt de variant in zijn geheel als neutraal (0) beoordeeld, zowel na realisatie als in 2050 en 2100.

De aanleg van een grote strekdam heeft geen significante effecten op de bestaande infrastructuur of de bedrijfsvoering van ondernemers in het projectgebied. De effecten zijn neutraal (0) beoordeeld.

Duurzaamheid

De aanleg van de grote strekdam heeft een duurzaamheidsimpact van circa 25 % van de impact van het verwachte suppletieonderhoud tot 2050 in de referentie. Het ophogen van de 4 strandhoofden heeft een veel kleinere duurzaamheidsimpact (circa 3 % van de impact van het verwachte suppletieonderhoud tot 2050). Door de aanleg van de grote strekdam neemt de suppletieopgave af. Dat leidt in 2050 nog niet tot een lagere duurzaamheidsimpact van deze variant, door de relatief hoge impact van de realisatie van deze variant. Dan is de MKI-waarde van variant 5 nog circa 15 % hoger dan de referentiesituatie. In 2100 is de MKI-waarde van variant 5 meer dan 20 % lager dan de referentiesituatie. Daarom wordt variant 5 in 2050 als neutraal (0) beoordeeld en in 2100 als positief (+).

Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Bij de aanleg van een grote strekdam en het verlengen van de strandhoofden wordt voortgebouwd op de bestaande structuren. De structuur en continue kustlijn verandert aanzienlijk door de aanleg van een grote strekdam, doordat lokaal een verbreding ontstaat. Dit leidt tot negatieve effecten op landschapstype en -structuur.

De zichtbaarheid en onnatuurlijkheid van de grote strekdam heeft een negatief effect op de beleefbaarheid van het natuurlijk ogende strand en leegte op een eilandkust. Daarnaast verandert de vorm van het strand, van een continue doorlopende kustlijn, naar een nieuwe onnatuurlijke vorm die deze continuïteit doorbreekt. Dit leidt tot sterk negatieve effecten op de ruimtelijk-visuele kenmerken van het gebied.

Er zijn geen effecten op de bestaande aardkundige of archeologische (verwachtings)waarden in het gebied. Wel neemt de natuurlijke dynamiek in het gebied af. De aanleg van grote strekdam leidt ertoe dat er een relatief groot en onnatuurlijk element wordt toegevoegd. Dit wijkt af van het dynamische kustbeheer, waardoor het gebied wordt gekarakteriseerd en is negatief beoordeeld op de cultuurhistorische waarden.

Overzichtstabel met effecten

Tabel 4.7 Effecten variant 5: Aanleg van een grote strekdam

Thema	Aspect	Beoordelingscriterium	Na realisatie	2050	2100
water	waterkering	invloed op de huidige en toekomstige waterkering	0	0	0
	waterhuishouding	invloed op de zoetwaterhuishouding (verzilting)	0	0	0

Thema	Aspect	Beoordelingscriterium	Na realisatie	2050	2100
natuur	habitat- en natuurtypen	oppervlakteveranderingen van habitat t.o.v. Natura 2000-doelstellingen	0	+	+
		veranderingen kwaliteit van habitat t.o.v. Natura 2000-doelstellingen	0	0	0
	Natura 2000: Habitatrichtlijn-soorten en vogels	veranderingen oppervlakte of kwaliteit leefgebieden t.o.v. Natura 2000-doelstellingen	-	0	0
	Rode Lijstsoorten	veranderingen oppervlakte leefgebieden	0	-	-
	natuurwetgeving	vergunbaarheid gebiedsbescherming en soor-tenbescherming Omgevingswet	-	n.v.t.	n.v.t.
gebruiks functies	defensie	gevolgen voor het huidige en toekomstig gebruik van het militair oefenterrein	-	-	-
	recreatie en toe-risme	effect op het (veilig) recreatief gebruik van het strand	0	0	0
		effecten op bestaande infrastructuur	0	0	0
	bedrijvigheid	effecten op de bedrijfsvoering van ondernemers	0	0	0
duurzaamheid	duurzaamheid	effecten op duurzaamheid door middel van MKI-score	n.v.t.	0	+
landschap, cultuurhistorie en archeologie	landschap	effect op landschapstype en structuur	-	-	-
		effect op ruimtelijke visuele kenmerken	--	--	--
		effect op aardkundige waarden: bestaande waarden	0	0	0
		effect op aardkundige waarden: dynamiek	-	-	-
	cultuurhistorie	effect op historische geografische elementen, patronen en ensembles	-	-	-
	archeologie	effect op archeologische (verwachtings)waarde	0	0	0

4.7 Variant 6: Ingrepen in het noorden, wildernis in het zuiden

Water

Na realisatie is de strandbreedte ter hoogte van de suppletie toegenomen. Dit leidt tot minder afslag tijdens een storm. Het duinvolume neemt direct na realisatie slechts licht toe, de effecten op hoogwaterveiligheid zijn na realisatie neutraal (0) beoordeeld. De situatie in 2050 en 2100 is negatief (-) beoordeeld. Hoewel het duinvolume naast de megasuppletie toeneemt, zal het duinvolume in het zuiden afnemen door het stopzetten van de suppleties in dit deel. Deze afname is doorslaggevend in de beoordeling, de hoogwaterveiligheid wordt immers grotendeels bepaald door de meest kwetsbare locatie in de zeewering. De hoogwaterveiligheid van Texel door de resterende duinen gewaarborgd.

De effecten op de zoetwatervoorraad zijn gering. Na aanleg zal er een beperkte toename in de zoetwatervoorraad optreden, door een toename van het oppervlak van het duingebied nabij de mega-suppletie. In 2050 en 2100 is het duingebied in het noorden groter dan de referentiesituatie, maar in het zuiden juist kleiner. Netto is er zeer beperkte toename van het totale strand- en duinoppervlak ten opzichte van de referentie in 2050 en 2100. Daardoor is er geen substantiële verandering in de totale zoetwatervoorraad en de hoeveelheid zoet kwelwater dat naar het achterliggende gebied stroomt. De beoordeling op de zoetwaterhuishouding is op alle momenten neutraal (0).

Natuur

Het effect op oppervlakteveranderingen van habitat van de mega-suppletie bij aanleg is een afname van het oppervlak permanent overstroomde zandbanken (H1110B) (~20 ha). Op het totaalareaal van dit habitattype in de Noordzeekustzone (bijna 140.000 ha) is deze afname verwaarloosbaar. Het verplaatsen van het Hoornderslag en het aanleggen van kerven leidt tot oppervlakteverlies van embryonale duinen en witte en grijze duinen. Daarom zijn de oppervlakteveranderingen van habitat kort na aanleg negatief (-) beoordeeld. Ondanks dat het oppervlak embryonale en witte duinen (H2110 en H2120) toeneemt in de daarop volgende jaren, is variant 6 in 2050 en 2100 ook negatief (-) beoordeeld op oppervlakteveranderingen van habitat. Dit is vanwege het verlies van oppervlakten aan duingraslanden/-heiden en -struwelen door de terugtrekkende kustlijn in het zuidelijk deel van het projectgebied.

Het effect op de kwaliteit van habitat t.o.v. Natura 2000-doelstellingen is direct na aanleg negatief (-) door de vergravingen die nodig zijn in de witte duinen voor de aanleg van kerven. De andere ingrepen tijdens aanleg hebben geen substantieel effect op de habitatkwaliteit. In 2050 is de kwaliteit van het habitat witte en grijze duinen sterk toegenomen door overstuiving, en worden permanent overstroomde zandbanken minder vaak verstoord door suppleties dan in de referentiesituatie. Dit leidt tot een sterk positieve (++) beoordeling van variant 6 op kwaliteit van habitat in 2050 en 2100.

Voor Habitat- en Vogelrichtlijnsoorten zijn de effecten direct na realisatie negatief (-) vanwege de tijdelijke verstoring van leefgebied. In 2050 wordt er een positief effect op de soorten die leven in de witte en grijze duinen verwacht door de toegenomen overpoedering in het duingebied. De verstoring van het leefgebied van Habitat- en Vogelrichtlijnsoorten is dan kleiner dan in de referentiesituatie door de relatief lange periode tussen opeenvolgende megasuppleties en door het noordwaarts verplaatsen van het Hoornderslag. Doordat het leefgebied van de noordse woelmuis[1] potentieel wel afneemt, scoort variant 6 in 2050 positief (+), en niet sterk positief. Aangezien het leefgebied van de noordse woelmuis in 2100 verder afneemt, net als het leefgebied van niet-broedvogels en strandbroeders door de grotere erosie van de Hors, scoort variant 6 in 2100 neutraal (0).

Voor Rode Lijstsoorten zijn de effecten direct na realisatie negatief (-) als gevolg van het tijdelijk verlies van leefgebied voor insecten door de aanleg van de kerven en het verplaatsen van het Hoornderslag. In 2050 en 2100 is de kwaliteit van het leefgebied van insecten, vaatplanten, en duinvogels toegenomen, maar het oppervlak van het leefgebied van deze soortgroepen afgenomen. Voor de beoordeling wordt dezelfde redeneerlijn aangehouden als bij de beoordeling van effecten op Habitatrichtlijn- en Vogelrichtlijnsoorten: in 2050 is het netto effect van het beperkte oppervlakteverlies van leefgebied , de sterke kwaliteitsverbetering door toegenomen dynamiek en vermindering van verstoring positief (+). In 2100 is de afname van leefgebied voor de Rode Lijstsoorten groter en zijn de effecten als neutraal (0) beoordeeld.

Of deze variant vergunbaar is zal sterk afhankelijk zijn de omvang van het duingebied (en daarin aanwezige habitats) dat verdwijnt door erosie en hoe het verplaatsen van het strandpaviljoen precies beoordeeld wordt. Deze variant is hierom op dit moment negatief (-) beoordeeld.

Gebruiksfuncties

De ingrepen in het noorden en het loslaten van het beheer in het zuiden hebben weinig effect op de Hors. Hierdoor blijft de ruimte voor de militaire oefeningen na realisatie en in 2050 en 2100 nagenoeg gelijk aan de referentiesituatie. De effecten op het huidig en toekomstig gebruik van het militair oefenterrein zijn neutraal (0) beoordeeld.

In deze variant wordt circa iedere 12 jaar een megasuppletie toegepast in het noordelijk deel van het projectgebied. Hierdoor blijft daar de strandbreedte gegarandeerd en kan het veilig recreatief gebruikt worden. In het zuiden wordt het suppletieonderhoud gestopt, waardoor daar de kustlijn landinwaarts verplaatst. Strandhuisjes die op het zuidelijke stuk staan worden verplaatst naar het noordelijke deel. De verplaatsing van het strandpaviljoen bij paal 9 en de bijbehorende toegangsweg heeft geen effect op het (veilig) recreatief gebruik van het strand. Netto is er geen effect op het (veilig) recreatief gebruik van het

[1] De noordse woelmuis is een habitatrichtlijnsoort waar een kernopgave voor is vastgesteld binnen Natura 2000.

strand, omdat de functies in het noorden worden behouden. De effecten op het (veilig) recreatief gebruik van het strand zijn neutraal (0) beoordeeld.

De verplaatsing van de infrastructuur naar het noorden in reactie op de terugtrekkende kustlijn veroorzaakt directe en indirecte negatieve effecten op de bestaande infrastructuur. Tijdens de realisatie worden de strandopgang, het strandpaviljoen, en de bijbehorende infrastructuur verplaatst. Op lange termijn leidt de terugtrekkende kustlijn tot het verdwijnen van enkele wandelroutes, wat resulteert in een negatieve beoordeling voor de periode na realisatie, in 2050, en in 2100.

Na de realisatie is er vooral een negatief effect voor de ondernemingen die verplaatst zijn richting het noorden, doordat de aanlooproutes (bijvoorbeeld vanaf de camping) langer worden. Echter, verwacht wordt dat het merendeel van de bezoekers met de auto of fiets naar het strand reist. Voor hen verandert de aanloopafstand niet. Daarom is het effect op bedrijfsvoering neutraal (0) beoordeeld.

Duurzaamheid

Door het toepassen van een megasuppletie in variant 6 neemt het suppletieonderhoud toe. Na het realiseren van de megasuppletie neemt de erosie van de kustlijn namelijk toe ten opzichte van de referentie. Dat komt doordat de megasuppletie niet wordt beschermd door de strandhoofden en doordat deze 'uitsteekt' ten opzichte van de kustlijn ten noorden en zuiden van de megasuppletie. Doordat de strandhoofden in de referentiesituatie in 2100 minder effectief zijn als gevolg van zeespiegelstijging, neemt het verschil in suppletieopgave tussen de referentie en variant 6 wel af in de tijd. Bovendien wordt in variant 6 een kleiner deel van het projectgebied onderhouden met suppleties dan in de referentiesituatie, wat het verschil met de referentiesituatie kleiner maakt. In 2050 is het verschil met de referentiesituatie groter dan 50 % en in 2100 is het verschil kleiner dan 20 %. Daarom wordt variant 6 in 2050 als sterk negatief (--) en in 2100 als neutraal (0) beoordeeld.

Landschap, cultuurhistorie en archeologie

In variant 6, waarbij ingrepen in het noorden worden gecombineerd met wildernis in het zuiden, hebben de voorgestelde maatregelen diverse effecten op het landschapstype en de -structuur. Het aanleggen van meerdere kerven en het gefaseerd aftoppen van de zeereep in het noordelijke deel hebben geen negatief effect op de landschapstypen en -structuren. Deze ingrepen sluiten aan op de bestaande dynamiek en leiden tot een toename van zandtransport. Voor het zuidelijke deel van het gebied brengt het loslaten van de basiskustlijn aanzienlijke veranderingen met zich mee, passend bij de dynamische kenmerken van het zuidwesten van Texel, wat één van de meest dynamische gebieden van Nederland is. Hoewel er grote veranderingen plaatsvinden, passen deze bij de ruigheid en openheid van het landschapstype, wat resulteert in een neutrale beoordeling na realisatie, in 2050 en in 2100.

De ruimtelijk-visuele kenmerken worden in het noordelijke deel van het projectgebied niet negatief beïnvloed door de aanleg van kerven en het aftoppen van de zeereep. Deze ingrepen passen bij de beleving en dynamiek van de duinen. In het zuidelijke deel zorgt het loslaten van de basiskustlijn voor een natuurlijker en weidser landschap, wat de beleving positief beïnvloedt. Hoewel de strandhoofden mogelijk achterloops kunnen worden, wat een rommelig gezicht kan geven, wordt de variant als neutraal beoordeeld na realisatie en als positief vanaf 2050, wanneer de natuurlijke kustlijn beter beleefbaar wordt.

Wat betreft de aardkundige waarden, leiden de ingrepen in het noordelijke deel tot een toename van natuurlijke dynamiek door extra zandtransport, hoewel de zandsuppletie dit effect enigszins dempt. Het loslaten van de basiskustlijn in het zuidelijke deel resulteert in afslag en mogelijk aangroei, wat de aardkundige processen zichtbaar maakt en als waardevol wordt aangemerkt. Terwijl de aardkundige waarden in het zuidelijke deel op lange termijn deels verdwijnen, neemt de natuurlijke dynamiek in het hele gebied toe, wat leidt tot een neutrale beoordeling na realisatie en in 2050, en een negatieve beoordeling in 2100 voor de oppervlakte van het bestaande landschap. De ruimte voor natuurlijke dynamiek wordt als sterk positief beoordeeld vanaf 2050 en 2100.

De cultuurhistorische waarden worden niet negatief beïnvloed door de aanleg van kerven en het aftoppen van de zeereep in het noordelijke deel. Deze ingrepen passen bij het dynamische beheer en raken geen cultuurhistorische elementen. In het zuidelijke deel heeft het loslaten van de basiskustlijn geen negatieve

effecten op cultuurhistorische waarden. De variant wordt als neutraal beoordeeld na realisatie, in 2050 en in 2100.

Ten slotte hebben de ingrepen in het noordelijke deel en het loslaten van de basiskustlijn in het zuidelijke deel geen negatief effect op archeologische (verwachtings)waarden. Deze waarden blijven onaangetast na realisatie, in 2050 en in 2100, wat resulteert in een neutrale beoordeling.

Overzichtstabel met effecten

Tabel 4.8 Effecten variant 6: Ingrepen in het noorden, wildernis in het zuiden

Thema	Aspect	Beoordelingscriterium	Na realisatie	2050	2100
water	waterkering	invloed op de huidige en toekomstige waterkering	0	-	-
	waterhuishouding	invloed op de zoetwaterhuishouding (verzilting)	0	0	0
natuur	habitat- en natuurtypen	oppervlakteveranderingen van habitat t.o.v. Natura 2000-doelstellingen	-	-	-
		veranderingen kwaliteit van habitat t.o.v. Natura 2000-doelstellingen	-	++	++
	Natura 2000: Habitatrichtlijnsoorten en vogels	veranderingen oppervlakte of kwaliteit leefgebieden t.o.v. Natura 2000-doelstellingen	-	+	0
	Rode Lijstsoorten	veranderingen oppervlakte leefgebieden	-	+	0
	natuurwetgeving	vergunbaarheid gebiedsbescherming en soortenbescherming Omgevingswet	-	n.v.t.	n.v.t.
gebruiks functies	defensie	gevolgen voor het huidige en toekomstig gebruik van het militair oefenterrein	0	0	0
	recreatie en toerisme	effect op het (veilig) recreatief gebruik van het strand	0	0	0
		effecten op bestaande infrastructuur	-	-	-
	bedrijvigheid	effecten op de bedrijfsvoering van ondernemers	-	0	0
duurzaamheid	duurzaamheid	effecten op duurzaamheid d.m.v. MKI-score	n.v.t.	--	0
landschap, cultuurhistorie en archeologie	landschap	effect op landschapstype en structuur	0	0	0
		effect op ruimtelijke visuele kenmerken	0	+	+
		effect op aardkundige waarden: bestaande waarden	0	0	-
		effect op aardkundige waarden: dynamiek	+	++	++
	cultuurhistorie	effect op historische geografische elementen, patronen en ensembles	0	0	0
	archeologie	effect op archeologische (verwachtings)waarde	0	0	0

5

OMGEVING

Dit hoofdstuk beschrijft het participatieproces dat in deze variantenstudie is doorlopen. In dit hoofdstuk is tevens een reflectie van de omgevingswerkgroep op de effectbeoordeling van de varianten opgenomen.

5.1 Aanpak

In het project is beoogd om een zorgvuldig omgevingsproces te doorlopen waarbij stakeholders tijdig zijn betrokken bij zowel de inhoud als de voortgang van het project. De inbreng vanuit de omgeving is in dit project opgehaald en verwerkt in deze eindrapportage (hoofdstuk 5.2). Voor dit project hanteren we een participatieladder met 4 treden: meebeslissen, meedoen, meedenken en meeweten. De projectgroep opereert op de trede meebeslissen. De expertgroep op de trede meedoen. De omgevingswerkgroep zit op trede meedenken en de brede omgeving zit op de trede meeweten.

De omgevingswerkgroep bestaat uit een aantal stakeholders die een specifiek belang hebben in het projectgebied. Stakeholders die vertegenwoordigd zijn in deze groep zijn bijvoorbeeld: de dorpscommissie, ondernemers in het gebied (recreatief en agrarisch), VVV-Texel en stichting kernwaarden Texel. De omgevingswerkgroep is op 3 momenten gevraagd advies te geven, namelijk op de probleem- en systeemanalyse, de uitgewerkte varianten en de effectbeoordeling. Uiteindelijk heeft de omgevingswerkgroep een reflectie gegeven op de uitgevoerde studie. Hierin is getracht om ruimte te geven aan een ieders belang en inbreng. De reflectie is opgenomen in paragraaf 5.2

In de informatiebijeenkomsten zijn alle geïnteresseerden geïnformeerd over het project en de voortgang. Dit is tweemaal gedurende de variantenstudie georganiseerd. Tijdens de eerste informatiebijeenkomst is een markt georganiseerd waarbij stakeholders enerzijds naar een presentatie konden van de probleem- en systeemanalyse en anderzijds naar de posterpresentatie met het ontwerp van de 6 varianten. In de tweede informatiebijeenkomst is de effectbeoordeling gepresenteerd en de uitkomsten van de variantenstudie.

5.2 Reflectie omgevingswerkgroep

De omgevingswerkgroep is gedurende de looptijd van het project driemaal bijeengekomen. De eerste keer op 4 december 2023 om de probleem- en systeemanalyse te bespreken en aanscherpingen hierover op te halen. De tweede keer op 6 maart 2024 om de ontwerpen te bespreken en aan te vullen. En de derde en laatste keer op 2 september 2024 om de resultaten van de effectbeoordeling te bespreken en gezamenlijk te reflecteren op het doorlopen proces en de uitkomsten. In totaal zijn voor deze bijeenkomsten 26 personen uitgenodigd die vanuit verschillende invalshoeken (nauw) bij het gebied betrokken zijn, o.a. vanuit natuur, landschap, economie en/of (economisch) gebruik. Tijdens de 3 bijeenkomsten was er sprake van een wisselende samenstelling van aanwezigen, de opkomst van de 3 sessies lag tussen de 7 en 20 personen.

In de derde bijeenkomst zijn de aanwezigen een zestal vragen voorgelegd. Doel van deze vragen was tweeledig: enerzijds om te peilen hoe de aanwezigen het doorlopen traject, - en inputmogelijkheden - hebben ervaren. Anderzijds om een globaal beeld te kunnen vormen over hoe de beoordeelde varianten en maatregelen bezien worden vanuit deze werkgroep. Daarbij is het belangrijk te benadrukken dat deze peiling niet gezien dient te worden als een brede en representatieve consultatie van de omgeving. Wel

geven de gestelde vragen en antwoorden een eerste inzicht in de houding bij personen die uitgenodigd zijn voor deze omgevingswerkgroepen en een direct belang hebben in of nabij het projectgebied.

De 6 vragen die daarbij zijn voorgelegd zijn:
1 denk je dat de varianten een compleet beeld geven om de kust dynamischer te maken?
2 kan je je vinden de beoordeling die zojuist is gepresenteerd?
3 wat vind je verrassend in de beoordeling?
4 heb je je jouw mening kunnen geven over de volgende onderdelen (resp. de 6 varianten, de knelpuntenanalyse, de uitwerking van de varianten, het beoordelingskader, de effectbeoordeling)?
5 welke van de varianten zou jij het liefst kiezen om verder uit te werken?
6 welke 3 maatregelen zie je het meest zitten?

Antwoorden op de vragen die zich richten op het doorlopen proces en de inspraakmogelijkheden zijn in meerderheid positief beantwoord. Er heerst een positief beeld over de vraag of de varianten een compleet geven van de mogelijkheden die er zijn voor het dynamiseren van de kust. Een meerderheid van de aanwezigen geven aan zij zich te kunnen vinden in de gepresenteerde beoordeling. Geen van de aanwezigen geeft aan zich niet te kunnen vinden in de gepresenteerde resultaten.

Op de vraag of de beoordeling verrassingen laat zien wordt verschillend gereageerd, een aantal geeft aan dat het geen verrassing is dat de variant met de kerven en het voortzetten van het huidig beheer (het meest) positief scoren. Een aantal mensen is verrast dat de grote strekdam negatief scoort. Ook is het voor een aantal van de aanwezigen verrassend hoeveel invloed de suppleties hebben op o.a. duurzaamheid en kosten. De aanwezigen geven aan dat zij het gevoel hebben dat zij hun mening hebben kunnen geven over de verschillende (tussen)producten. Op een vijfpuntschaal worden scores toebedeeld van tussen de 3,8 (effectbeoordeling) en 4,4 (de 6 varianten).

Antwoorden op de vragen die zich richten op eventuele voorkeuren geven een iets meer wisselend beeld. Op de vraag welke variant de omgevingswerkgroep het liefst uitgewerkt ziet worden, scoren variant 1 (het voortzetten van het huidige beheer) en variant 3 (het aanleggen van kerven) het hoogst. De wildernis variant kan gezien worden als de minst favoriete optie (meer dan de helft van de aanwezigen scoort deze variant het laagste). De meest populaire maatregelen zijn: het aftoppen van de zeereep, het aanleggen van meerdere kerven en het vasthouden van de duinvoet. Het stimuleren van de doorbraak van jonge duinvalleien wordt door een aantal genoemd. De overige maatregelen zoals het loslaten van de basiskustlijn en het landwaarts verleggen van de strandhoofden wordt slechts door een enkeling genoemd.

In de omgevingswerkgroep van 2 september is gevraagd aan de stakeholders hoe zij tegen de beoordeling aan kijken, welke varianten en maatregelen voor hen de voorkeur hebben, maar ook hoe zij hun betrokkenheid bij dit project hebben ervaren. De reflectie is opgesteld door Witteveen+Bos op basis van een enquête na de bijeenkomst, de omgevingswerkgroep heeft de onderstaande tekst gecontroleerd en aangevuld.

6

CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

6.1 Conclusies naar aanleiding van variantenstudie

Deze paragraaf beschrijft de belangrijkste bevindingen en conclusies die volgen uit de uitwerking en beoordeling van de varianten in de Variantenstudie kustdynamiek Texel Zuidwest. Elk van de 6 varianten is opgebouwd uit een aantal maatregelen. Uit de Variantenstudie volgt dat een aantal maatregelen een positieve bijdrage heeft aan de projectdoelstellingen zonder dat er negatieve neveneffecten optreden. Dit maakt deze maatregelen geschikt om verder uit te werken. Van andere maatregelen zijn de voordelen beperkt en hebben (ook) negatieve effecten. Deze paragraaf presenteert eerst de algemene bevindingen, vervolgens een overzicht van de maatregelen met een positieve bijdrage en daarna de maatregelen zonder (of met nauwelijks) positieve bijdrage aan de projectdoelstellingen. Daarbij is aangegeven in welke variant de maatregel was opgenomen. Dit overzicht kan gebruikt worden om te bepalen welke maatregelen in een vervolgtraject gecombineerd kunnen worden tot een uiteindelijke variant en in een mogelijk vervolgtraject uitgewerkt kunnen worden.

Algemeen

- alle onderzochte varianten voldoen aan een indicatieve hoogwaterveiligheidstoets op raainiveau voor een hoge zeespiegelstijging in 2100. Hiermee voldoen alle varianten aan de projectdoelstellingen: het borgen van hoogwaterveiligheid bij een stijgende zeespiegel. Zolang de basiskustlijn (BKL) wordt gehandhaafd, is er geen negatief effect op het duinvolume. Zelfs als de BKL wordt losgelaten, zoals in variant 2 en 6 gebeurt, blijft op raainiveau de hoogwaterveiligheid op Texel voldoende. Wel neemt het duinvolume in deze varianten (sterk) af:
  - een aandachtspunt voor de hoogwaterveiligheid op lange termijn (bij grote zeespiegelstijging) is de hoogte van het aaneengesloten grensprofiel. Dit grensprofiel ligt in het projectgebied momenteel aan de achterzijde van de waterkering (soms >1 km landwaarts van de zeereep) en varieert in hoogte. Lagere delen zijn op lange termijn mogelijk onvoldoende hoog. Door de grote afstand tussen het strand en dit grensprofiel is het niet mogelijk om dit te verhogen door natuurlijke processen;
- het suppleren van de kust in het projectgebied is waardevol voor het behoud van de huidige kwaliteit van recreatie en de lokale economie. Bovendien zijn de suppleties benodigd om het kustfundament (duin- en kustzone tot NAP -20 m) mee te laten groeien met zeespiegelstijging. Doordat een deel van het zand naar buiten het projectgebied verplaatst draagt het ook daar bij aan het mitigeren van de effecten van zeespiegelstijging;
- voor de natuur zijn de effecten van het huidige suppletieonderhoud zowel positief als negatief: enerzijds borgt het suppletieonderhoud het behoud van het huidige oppervlak van het duingebied, dat een hoge natuurwaarde heeft. Anderzijds beperkt het suppletieonderhoud de natuurlijke dynamiek. Zonder suppleties zou de zeereep in het noordelijk deel van het projectgebied erosief zijn en landwaarts verplaatsen. Dan zouden er meer natuurlijke kerven en mogelijk zelfs wash-overs in de zeereep vormen. Daardoor zou in het achterliggende gebied veel meer verstuiving en verjonging optreden dan in de huidige situatie. Dat daarbij een deel van het duingebied (tijdelijk) verdwijnt past bij de processen die van nature optreden in de Waddenzee. Voor het ecologisch systeem van het duingebied heeft deze natuurlijke dynamiek meerwaarde, mits elders in de Waddenzee voldoende nieuw duinareaal ontstaat. Doordat het huidige kustbeleid de natuurlijke dynamiek in het gehele Nederlandse duingebied beperkt, is grootschalig verlies van zeldzame duinhabitats in het projectgebied onwenselijk. Ook heeft het

suppletieonderhoud negatieve duurzaamheidseffecten (hoge MKI-score) en heeft de zandverplaatsing een negatieve impact op het bodemleven in zee:

- doordat ten zuiden van het Hoornderslag in het komende decennia een grote zandplaat aan de kust vastgroeit (het verhelen van het ebschild), wordt verwacht dat het suppletieonderhoud in de komende decennia afneemt. Daarna neemt de suppletieopgave toe ten opzichte van de huidige situatie doordat de effectiviteit van de strandhoofden afneemt als gevolg van zeespiegelstijging. Deze ontwikkelingen treden ook op in de referentiesituatie (zonder het uitvoeren van maatregelen uit deze studie).

Maatregelen met positieve bijdrage aan de projectdoelstellingen

- het aftoppen van de zeereep (variant 1, 3 en 6) beoogt het ontstaan van stuifkuilen en bevordert de zandverstuiving naar het achterliggende duingebied. Hierdoor neemt de kwaliteit van de habitattypen (grijs duin) in het achterliggende duingebied toe. Dit draagt bij aan de doelstelling om natuurwaarden te vergroten in een veranderend klimaat;
- het vasthouden van de duinvoet (variant 1) in het bebouwde deel van het strand geeft zekerheid voor de ondernemers in het gebied, omdat de locatie van hun onderneming minder afhankelijk wordt van morfologische ontwikkelingen van het strand en de zeereep. De maatregel heeft geen relevant negatief effect op hoogwaterveiligheid of natuur doordat het een klein oppervlak en kleine volumes betreft in een gebied waar de verstoring door recreatie ook in de referentiesituatie relatief groot is. De maatregel draagt bij aan het bieden van voldoende ruimte op het strand en kan in omvang mogelijk geoptimaliseerd worden (zie aanbevelingen);
- de aanleg van kerven (variant 3 en 6) vergroot de natuurlijke dynamiek in het projectgebied. Door de kerven neemt de zandverstuiving naar het achterliggende duingebied toe, dit leidt onder meer tot een kwaliteitsverbetering van het habitattype grijs duin. De verbeterde kwaliteit van het habitattype is positief voor de soorten die in dit gebied leven (zowel flora als fauna). De maatregel draagt sterk bij aan de doelstelling om natuurwaarden te vergroten in een veranderend klimaat. Hoogwaterveiligheid komt niet in het geding, mits de kerf niet te diep wordt uitgegraven. Als het vrijkomende zand deels teruggeplaatst wordt in het profiel kan een positief effect op de hoogwaterveiligheid gerealiseerd worden. Met betrekking tot de vormgeving wordt aanbevolen om in het noordelijk deel van het projectgebied de vorming van nieuwe paraboolduinen achter de kerven te stimuleren. Nieuwe paraboolduinen kunnen op lange termijn leiden tot de vorming van natte duinvalleien op een hoogte die aansluit bij de op dat moment aanwezige grondwaterstand. Geadviseerd wordt om de kerven in 2 fasen aan te leggen en met name na de aanleg in de eerste fase de ontwikkeling goed te monitoren, vooral in relatie tot verstuiving naar het achterliggende duingebied. Dit is ook nadrukkelijk de wens van de omgevingswerkgroep, waarin nog vragen leven over de effectiviteit en optimale vormgeving van de kerven. Het is ook van belang dat het beheer van de kerven na aanleg goed wordt uitgevoerd om te voorkomen dat de kerven snel dichtgroeien (zoals naar verwachting gebeurd in variant 6) of te diep uitslijten. Aanbevolen wordt om op voorhand duidelijk te communiceren dat beheer een belangrijk onderdeel is van het realiseren van kerven, om te voorkomend dat door het beheer het beeld ontstaat dat de aanleg niet succesvol is geweest.

Maatregelen zonder (of met nauwelijks) bijdrage aan de projectdoelstellingen

- het volledig loslaten van de BKL (variant 2) heeft een negatieve impact op de gebruikswaarde van het strand en recreatievoorzieningen (zoals verharde duinovergang, paviljoens en parkeerplaatsen). Daarnaast gaat waardevol duinhabitat verloren. De afname van waardevol duinhabitat is in conflict met de manier waarop Natura 2000-doelen zijn verankerd in de nationale wet- en regelgeving en is daarmee naar verwachting niet vergunbaar. Daarbij geldt wel de nuancering zoals beschreven onder het kopje ‘Algemeen’: de grotere natuurlijke dynamiek die ontstaat in de zeereep door het loslaten van de BKL heeft wel degelijk ecologische meerwaarde. Deze meerwaarde compenseert echter niet de grote oppervlakteverliezen die het gevolg zijn van het volledig loslaten van de BKL zoals toegestaan in de maatregel die opgenomen is in variant 2;
- het stoppen van natuurbeheer (variant 2) wordt afgeraden. Het staken van het natuurbeheer leidt ertoe dat de natuurlijke processen die plaatsvinden in het gebied, zoals verzuring, successie en verstruweling, sneller optreden. Daardoor blijven er minder waardevolle ‘jonge’ habitattypen, zoals wit en grijs duin en natte duinvalleien over. Natuurbeheer is noodzakelijk omdat het huidige kustbeheer de natuurlijke

dynamiek in de Nederlandse duinen beperkt waardoor weinig natuurlijke verjonging van habitats ontstaat;
- het uitvoeren van een megasuppletie (variant 4 en 6) heeft hoge kosten en negatieve duurzaamheidseffecten in het projectgebied[1]. Dit komt doordat de strandhoofden minder effectief worden. Bestaande en toekomstige knelpunten worden niet opgelost, de gevolgen voor recreatie zijn onzeker en de maatregel heeft geen grote voordelen voor natuur. Voor het projectgebied heeft de megasuppletie geen significante voordelen ten opzichte van het huidige suppletieonderhoud;
- de aanleg van een grote strekdam (variant 5) draagt niet bij aan de doelstelling voor natuur en biedt slechts beperkte voordelen voor de suppletieopgave. Deze maatregel leidt tot een negatief effect voor de defensiefunctie, omdat de Hors in omvang afneemt als gevolg van een afname van het zandtransport in die richting. De maatregel heeft een negatief effect op het landschap en is in strijd met het huidige beleid voor de kustverdediging ('harde' maatregelen waar het moet, 'zachte' maatregelen waar het kan). Verder neemt de dynamiek in de duinen verder af ten opzichte van de referentie, wat een negatief effect heeft op de daar voorkomende soorten.

Maatregelen met voor- en nadelen
- het toestaan van betreding in de zeereep verhoogt de recreatieve mogelijkheden in het gebied en zorgt voor kleinschalige verstuivingen naar het achterliggende duingebied. Dit heeft een positief effect op de habitattypen. Tegelijkertijd zorgt betreding voor een toename van de verstoring, wat leidt tot een negatief effect op bepaalde soorten. In het vervolgtraject kan worden overwogen of deze maatregel periodiek en/of lokaal toegevoegde waarde heeft;
- het stimuleren van een doorbraak op de Hors zorgt voor positieve effecten op het ontstaan van jonge, natte duinvalleien en voor soorten (o.a. groenknolorchis). Anderzijds zorgt deze maatregel voor een afname van de bruikbaarheid van het strand als oefenterrein voor defensie;
- het verhogen van de strandhoofden is in potentie een maatregel waarmee de suppletieopgave wordt beperkt en tevens wordt voorgesorteerd op zeespiegelstijging. De kosteneffectiviteit is echter onzeker, omdat de beperking van die suppletieopgave vooraf moeilijk is te kwantificeren;
- het verplaatsen van het strandpaviljoen heeft als voordeel dat in het zuiden een groter aaneengesloten natuurgebied ontstaat. Het strandpaviljoen wordt noordelijk verplaatst naar een locatie waar de kust minder erodeert, hierdoor zijn er minder beperkingen voor het recreatief gebruik van het strand. Echter: de verwachting is dat het aanwezige ebschild dat voor de kust aanwezig is, binnen 10 jaar verheelt met de kust. Hierdoor neemt de erosie van het strand na verheling van het ebschild tijdelijk af. Het verdient daarom de aanbeveling om de verplaatsing van het strandpaviljoen pas op langere termijn te overwegen (na 2050). Hierbij moet aandacht worden besteed aan het verkrijgen van de benodigde natuurvergunningen en het (tijdelijk) verlies aan Natura 2000-gebied op de nieuw aangewezen locatie.

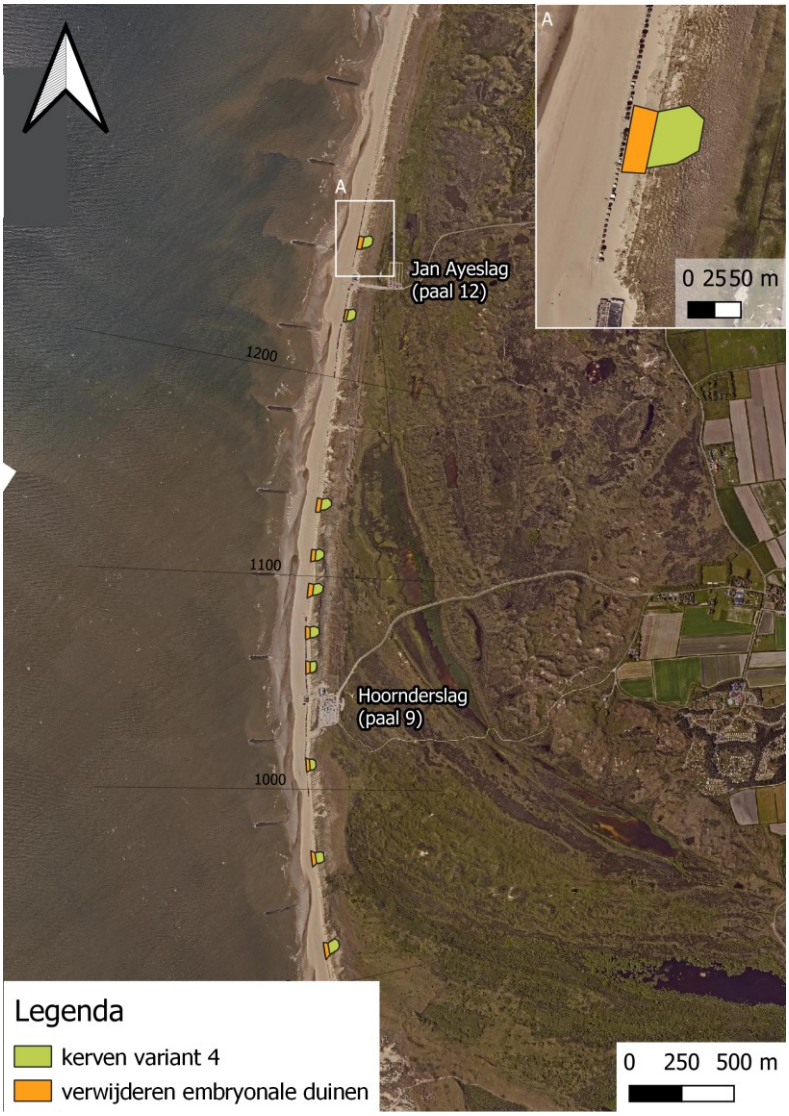
6.2 Aanbevelingen voor het vervolg

In deze paragraaf worden aanbevelingen gedaan voor het toepassen van de resultaten van de Variantenstudie kustdynamiek Texel Zuidwest. In het vervolgtraject kan daarmee een variant worden samengesteld waarin de meest effectieve maatregelen - die kunnen rekenen op draagvlak bij de samenwerkende partijen - zijn opgenomen. De aanbevelingen zijn:
- werk de aanleg van kerven verder uit en gebruik daarbij de inzichten uit de aanleg en monitoring van de kerf ter hoogte van strandpaal 14. De aanleg van kerven is waardevoller dan het enkel aftoppen van de zeereep, omdat kerven een groter gebied achter de zeereep de zandverstuiving doen toenemen. Het is daarvoor wel van belang dat middels beheer de vorming van embryonale duinen zeewaarts van de

[1] Rijkswaterstaat voert het beheer en onderhoud van de kust met zandsuppleties uit vanuit een meerjarig programma Kustlijnzorg [lit. 12.]. Daarvoor wordt jaarlijks een volume van 10.000.000 m^3 gesuppleerd in Nederland met als doel om het kustfundament mee te laten stijgen met zeespiegelstijging. De suppleties in het projectgebied maken ook onderdeel uit van het programma kustlijnzorg en dragen daarmee bij aan het verhogen van het kustfundament. Doordat de varianten geen effect hebben op de totale suppletieopgave binnen het programma Kustlijnzorg, geldt dat als er meer gesuppleerd wordt binnen het projectgebied er conform het programma elders minder gesuppleerd hoeft te worden. Wel geldt dat de duurzaamheidsimpact (MKI-kosten) voor suppleties in het projectgebied relatief hoog zijn, doordat deze altijd uitgevoerd worden als strandsuppleties.

kerven wordt tegengegaan. Dit geldt voor een zone van ongeveer 70 m in kustlangsrichting bij iedere kerf (afbeelding 6.1);
- houdt de duinvoet vast in het bebouwde deel van het strand waar bebouwing met een fundering staat. Dit betreft de strandpaviljoens en -kiosken bij het Hoornderslag en het Jan Ayeslag (afbeelding 6.2). Het vasthouden van de duinvoet op deze locaties biedt de ondernemers in het gebied de zekerheid dat zij hun vaste bebouwing kunnen laten staan en seizoensbebouwing kunnen plaatsen. Dit stimuleert het doen van duurzame investeringen en draagt bij aan het behoud van de recreatieve waarde van het gebied. De maatregel heeft door de beperkte omvang en locatie (ongeveer 100 m ten noorden en zuiden van de verharde duinovergang) geen relevant negatief effect op hoogwaterveiligheid of natuur;
- onderzoek en experimenteer met maatregelen om de suppletieopgave te beperken. Des te meer omdat de suppletieopgave toe gaat nemen als gevolg van zeespiegelstijging en de duurzaamheidsimpact van zandsuppleties relatief groot is. Denkrichtingen hierbij zijn:
  - het in enige mate landwaarts verleggen van de BKL in het zuidelijk deel van het projectgebied, een maatregel die indien in beperkte schaal toegepast meerwaarde kan hebben voor de natuur;
  - het verhogen en landwaarts verlengen van een aantal strandhoofden. Doordat de strandhoofden dieper komen te liggen worden ze op termijn minder effectief. Tegelijk is het niet goed mogelijk om de effectiviteit van het verhogen op voorhand te kwantificeren. Door deze maatregel toe te passen op een klein deel van de strandhoofden (in het bebouwde deel van het strand) kunnen relevante inzichten verkregen worden;
  - het optimaliseren van de suppletievolumes en vormgeving zodanig dat er minder frequent zandsuppleties nodig zijn in het gebied. Daarbij dient rekening gehouden te worden met de natuurlijke sedimenttransporten in het gebied en de effectiviteit van de strandhoofden;
  - mogelijk kan een deel van het zand dat nodig is voor het aanvullen van het strand uit de duinen gehaald worden, bijvoorbeeld het zand dat vrijkomt bij de aanleg of het beheer van kerven. Bekend is immers dat ongeveer 40 % van het zand dat op het strand geplaatst wordt in de zeereep waait en daar wordt vastgelegd door de groei van helm en dat een belangrijk deel van de duurzaamheidsimpact van zandsuppleties een gevolg is van de winning en het transport op zee;
- optimaliseer het type zand dat toegepast wordt in de suppleties ten behoeve van de ecologie. Onderzoek heeft aangetoond dat het ecologisch herstel van bodemleven beter verloopt als de korrelgroottes overeenkomen met de korrelgroottes op de suppletielocaties [lit. 9, 10]. Voor verschillende duinhabitats is het ook van belang dat het zand dat verspreid wordt een voldoende hoog kalkgehalte heeft. Rijkswaterstaat doet dit reeds binnen de kaders van programma Kustlijnzorg;
- monitor hoe de maatregelen zich ontwikkelen en hoe dit de effectiviteit beïnvloedt. De voorgestelde maatregelen in deze studie hebben effect op de natuurlijke dynamiek in het projectgebied. Hierdoor is het op voorhand niet mogelijk om precies te voorspellen hoe de maatregelen zich ontwikkelen. Maak vooraf afspraken wanneer ingrijpen noodzakelijk is, bijvoorbeeld wanneer een maatregel zich niet in de gewenste richting ontwikkelt en communiceer dit met de omgeving;
- houdt rekening met de vergunbaarheid van de maatregelen met het oog op Natura 2000-wetgeving en houdt bij de uitvoeringsperiode rekening met het storm- en broedseizoen;
- tot slot: inwoners van Texel zijn terecht trots op dit gebied: blijf hen op passende wijze betrekken bij de keuze en verdere uitwerking van deze maatregelen.

Afbeelding 6.1 Indicatieve weergave van de locaties waar kerven voorzien zijn in variant 4 (licht groene vlakken) en in welke gebieden daarom middels beheer de vorming van embryonale duinen tegengegaan moet worden (oranje vlakken)



Afbeelding 6.2 Indicatieve weergave van het gebied dat in de strandnota van de gemeente Texel is vastgelegd als bebouwd strand (paarse vlakken) en de zones binnen het bebouwde strand waar bebouwing met fundering geplaatst wordt (rode vlakken)



7

REFERENTIES

1 Visie en Meerjarenprogramma strand en duingebied Noordzeekust Texel, oktober 2021.
2 Witteveen+Bos (2023). Probleem- en systeemanalyse. Variantenstudie Texel Zuidwest. Definitief. 136907/23-020.824. Witteveen+Bos Raadgevende ingenieurs B.V. | Deventer.
3 Witteveen+Bos (2024). Ontwerpnotitie. Variantenstudie Texel Zuidwest. Definitief. 136907/24-008.492. Witteveen+Bos Raadgevende ingenieurs B.V. | Deventer.
4 Witteveen+Bos (2024). Achtergronddocument effectbeoordeling. Variantenstudie Texel Zuidwest. Definitief. 136907/24-013.859. Witteveen+Bos Raadgevende ingenieurs B.V. | Deventer.
5 Witteveen+Bos (2024). Effectbeoordeling. Variantenstudie Texel Zuidwest. Definitief. 136907/24-013.839 Witteveen+Bos Raadgevende ingenieurs B.V. | Deventer.
6 Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 'Basiskustlijn 2012', WD0812LV021, 2012.
7 Bilius, M., F. Sierdsma, G. Vriens, J. Koopman, B. van den Brink, A.J. Rossenaar & J. Meijer (2016). Natura 2000-beheerplan Texel. Provincie Noord-Holland, Haarlem. Dienst Landelijk Gebied, Staatsbosbeheer; in opdracht van het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat.
8 Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Rijkswaterstaat Zee en Delta (2016). Natura 2000-beheerplan Noordzeekustzone. Periode 2016-2022.
9 Janssen, G. (2022). De effecten van verandering in korrelgrootte door zandsuppleties in het kustecosysteem. Een literatuur review als opmaat voor een beoordelingskader. Kustadvies.
10 Wijsman, J. W. M., Prins, T. C., Moons, J. J. S., & Herman, P. M. J. (2023). Changed sediment composition prevents recovery of macrobenthic community four years after a shoreface nourishment at the Holland coast. Estuarine, Coastal and Shelf Science, 293, 108521.
11 Omgevingsplan gemeente Texel, laatst gewijzigd 2 januari 2024, geraadpleegd op 23 september 2024 https://omgevingswet.overheid.nl/regels-op-de-kaart/documenten/akn-nl-act-gm0448-2020-omgevingsplan-2/overzicht?session=e3d465f8-8b27-4201-9392-df43bebff5b9
12 Uitvoeringsprogramma Kustlijnzorg. Helpdesk Water. Opgehaald op 13 september 2024, van https://www.helpdeskwater.nl/onderwerpen/waterveiligheid/kust/uitvoeringsprogramma-kustlijnzorg/

Bijlage(n)

BIJLAGE: DOORKIJK NAAR HET VERVOLG: BENODIGDE PROCEDURES

Op basis van de ontwerpen van de varianten en de bijbehorende effectbeoordeling beschrijft deze bijlage op hoofdlijnen welke vergunningen nodig kunnen zijn voor aanleg van (maatregelen uit) de varianten.

Aanpassingen van het project, verdere uitwerking, veranderende omstandigheden of nieuwe wet- en regelgeving kunnen ertoe leiden dat de vereisten voor vergunningen veranderen. Hierdoor is het mogelijk dat in de loop van het project wijzigingen optreden in de hoeveelheid en soort aan te vragen vergunningen die in dit hoofdstuk zijn opgenomen. Daarom is het raadzaam om na het bepalen van de definitieve maatregelen een vergunningenscan uit te voeren.

Achtereenvolgens bespreken we de grond-, water- en natuurgerelateerde activiteiten. Voor de overige activiteiten is onvoldoende informatie beschikbaar of kan beter worden uitgewerkt op een later moment. Ook is het relevante Omgevingsplan geraadpleegd. Het tijdelijke omgevingsplan van de gemeente Texel bestaat uit reeds bestaande bestemmingsplannen. Om die reden wordt naar de specifieke artikelen in het bestemmingsplan verwezen.

I.1 Grondgerelateerde activiteiten

Ontgrondingsactiviteit (Art. 5.1 lid 1 onder c van de Omgevingswet)

Het is verboden om zonder omgevingsvergunning een ontgrondingsactiviteit uit te voeren, tenzij een uitzondering van toepassing is:

- uitzonderingen: Artikel 6.28, 16.7, 16.8 en 16.9 van het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal):
  - als deze uitzonderingen niet van toepassing zijn, is een omgevingsvergunning vereist;

mogelijke uitzonderingen zijn:

- ontgronding bij bouwwerkzaamheden of infrastructuur: ontgronding is toegestaan voor het bouwen, onderhouden of slopen van bouwwerken, evenals voor het aanleggen, onderhouden, veranderen of verwijderen van wegen of waterstaatswerken (met uitzondering van watergangen en vaargeulen);
- waterstaatswerk door waterbeheerder: ontgronding is toegestaan voor maatregelen die voortvloeien uit een omgevingsplan, projectbesluit of omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit, wanneer het aanleggen, veranderen of verwijderen van een waterstaatswerk plaatsvindt door of namens de waterbeheerder;
- beperkte ontgronding tot 10.000 m^3: Ontgronding is toegestaan als onderdeel van een maatregel uit een omgevingsplan, projectbesluit of omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit, zolang er niet meer dan 10.000 m^3 grond wordt ontgraven.

Omgevingsvergunning omgevingsplanactiviteit uitvoeren van werken

Enkelbestemming Natuur - Kuststrook

Op grond van de enkelbestemming Natuur - Kuststrook (artikel 32.5.1 bestemmingsplan 'Buitengebied Texel 2013') geldt er een omgevingsvergunningplicht voor het ophogen, afgraven of egaliseren van gronden of het op een andere wijze ingrijpend wijzigen van de bodemstructuur of de bodemsamenstelling dan wel de bodemopbouw. Voor het afgraven van zand en het elders verwerken van het afgegraven zand (waardoor er sprake is van ophoging van de bodem) is een omgevingsvergunning omgevingsplanactiviteit uitvoeren van werken nodig.

Er geldt conform artikel 32.5.2 een uitzondering voor:
- het normale onderhoud of het normale gebruik;
- de bestrijding van een aanwezige of dreigende calamiteit;
- plaggen.

Plaggen wordt in het bestemmingsplan gedefinieerd als het verwijderen van de bovenste grondlaag met begroeiing. Het aftoppen van de duinen valt dus wel onder de uitzondering. Echter, onder de dubbelbestemming en de gebiedsaanduiding is het niet uitgezonderd, waardoor het toch onderdeel is van de aanvraag voor de omgevingsvergunning omgevingsplanactiviteit uitvoeren van werken.

Dubbelbestemming Waterstaat - Waterkering
Op grond van de dubbelbestemming Waterstaat - Waterkering (artikel 58.3.1 bestemmingsplan 'Buitengebied Texel 2013') moet een omgevingsvergunning worden aangevraagd voor het ophogen, afgraven of egaliseren van gronden of het op een andere wijze ingrijpend wijzigen van de bodemstructuur of de bodemsamenstelling dan wel de bodemopbouw. Voor het afgraven van zand en het elders verwerken van het afgegraven zand (waardoor er sprake is van ophoging van de bodem) is een omgevingsvergunning omgevingsplanactiviteit uitvoeren van werken nodig. De werkzaamheden die in de verschillende varianten worden uitgevoerd vallen niet onder de in artikel 58.3.2 genoemde uitzonderingen.

Gebiedsaanduiding Vrijwaringszone - duin
Op grond van de gebiedsaanduiding Vrijwaringszone - duin (artikel 61.6.2.1 bestemmingsplan 'Buitengebied Texel 2013') moet een omgevingsvergunning worden aangevraagd voor het ophogen, afgraven of egaliseren van gronden. Voor het afgraven van zand en het elders verwerken van het afgegraven zand (waardoor er sprake is van ophoging van de bodem) is een omgevingsvergunning omgevingsplanactiviteit uitvoeren van werken nodig. De werkzaamheden die in de verschillende varianten worden uitgevoerd vallen niet onder de in artikel 61.6.2.2 genoemde uitzonderingen.

Watergerelateerde activiteiten

Voor watergerelateerde activiteiten is vaak een omgevingsvergunning (beperkingengebiedactiviteit) nodig, wanneer deze activiteiten plaatsvinden in gebieden die beheerd worden door de waterbeheerder. Voor Texel betreft dit normtraject 5-1, dat onderdeel is van de primaire waterkering en wordt beheerd door het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier.

Tabel I.1 Toepassing beperkingengebiedactiviteiten

Variant	Toepasselijkheid
1. Voortzetten van het huidige beheer (met kleine aanpassingen)	een omgevingsvergunning voor een beperkingengebiedactiviteit wordt hier onwaarschijnlijk geacht
2. Wildernisgebied zonder beheer	gelet op het feit dat voor deze variant geen maatregelen toegepast worden is hier geen sprake van een activiteit met effect op het beperkingengebied. Voor deze variant is geen sprake van een vergunningplicht
3. Aanleggen van meerdere kerven	op grond van artikel 2.86 Waterschapverordening Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier is het verboden om zonder omgevingsvergunning een ontgraving uit te voeren in het beperkingengebied waterkering en beschermingszone A bij een waterkering. De kerf wordt afgegraven in de zeereep, dat onderdeel is van de primaire waterkering. Deze omgevingsvergunning is nodig
4. Aanbrengen megasuppletie	op grond van artikel 2.86 Waterschapverordening Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier is het verboden om zonder omgevingsvergunning een ontgraving uit te voeren in het beperkingengebied waterkering en beschermingszone A bij een waterkering. De ontgraving ten behoeve van de suppletie vindt plaats op de Noordzee en valt buiten de scope van dit project. Om die reden is deze omgevingsvergunning niet nodig NB: In het vigerende Natura 2000-beheerplan van de Noordzeekustzone - waar de suppletie plaatsvindt - zijn reguliere suppleties vrijgesteld van de vergunningplicht,

Variant	Toepasselijkheid
	mits aan diverse voorwaarden wordt voldaan (om significante effecten op Natura 2000-habitats en soorten te voorkomen). In het beheerplan staat dat deze vrijstellingsvoorwaarden geldig zijn voor alle suppleties die Rijkswaterstaat uitvoert in het kader van de kustlijnzorg. Gezien het volume van de megasuppletie wordt verwacht dat deze vrijstelling en deze voorwaarden ook gelden voor de megasuppletie
5. Aanleg van een grote strekdam	op grond van artikel 2.11 Waterschapverordening Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier is het verboden om zonder omgevingsvergunning een bouwwerk te plaatsen of te behouden in het beperkingengebied vaarwegen in beheer bij het hoogheemraadschap
6. Ingrepen in het noorden, wildernis in het zuiden	op grond van artikel 2.86 Waterschapverordening Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier is het verboden om zonder omgevingsvergunning een ontgraving uit te voeren in het beperkingengebied waterkering en beschermingszone A bij een waterkering. De kerf wordt afgegraven in de zeereep, dat onderdeel is van de primaire waterkering. Deze omgevingsvergunning is nodig

I.2 Natuurgerelateerde activiteiten

Omgevingsvergunning Natura 2000-activiteit (Art. 5.1 lid 1 onder e van de Omgevingswet)
Op grond van artikel 5.1 lid 1 onder e van de Omgevingswet is een omgevingsvergunning nodig voor een Natura 2000-activiteit. Een Natura 2000-activiteit wordt in de Omgevingswet gedefinieerd als een activiteit, inhoudende het realiseren van een project als bedoeld in artikel 6, derde lid, van de Habitatrichtlijn dat niet direct verband houdt met of nodig is voor het beheer van een Natura 2000-gebied, maar afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied. Uit deze definitie valt af te leiden dat activiteiten die wel direct verband houden met het beheer van een Natura 2000-gebied, geen Natura 2000-activiteit zijn. De omgevingsvergunning uit artikel 5.1 Ow is in dat geval niet van toepassing.

Uit de rechtspraak volgt dat 'beheer' verwijst naar het instandhoudingsbeheer van een gebied. Bij het boordelen van de vraag of iets een beheermaatregel is, is van belang of het doel van de maatregel ziet op het behalen of behouden van de instandhoudingsdoelen van dat gebied.

Het realiseren van kerven is opgenomen als maatregel in het Natura 2000-beheerplan van Duinen en Lage Land Texel als onderdeel van herstelstrategie 3: Herstel van landschapsvormende processen (systeemgerichte strategie)

Variant 3 kan dus worden aangemerkt als 'beheer' van een Natura 2000-gebied en valt daarom niet onder de definitie van een Natura 2000-activiteit op grond van de Omgevingswet. De omgevingsvergunning uit artikel 5.1 lid 1 van de Omgevingswet is zodoende niet van toepassing. Voor de overige varianten dient nader te worden onderzocht of deze vallen onder de instandhoudingsdoelstellingen van de beheerplannen.

I.3 Relatie met de Milieueffectrapportage

Bij ingrijpende projecten zoals de varianten in de kustdynamiek van Texel Zuidwest kan, afhankelijk van de aard, omvang en locatie van de activiteiten, een Milieueffectrapportage (MER) verplicht zijn. De concrete activiteiten moeten daarom altijd worden getoetst aan de MER-regelgeving om te bepalen of de milieueffecten significant zijn.

Een MER kan verplicht zijn in situaties waarin ontgrondingsactiviteiten (zoals afgravingen en suppleties) grote hoeveelheden grond verplaatsen en daarmee invloed hebben op natuurwaarden, waterhuishouding en landschapsstructuur. Ook kan het nodig zijn voor watergerelateerde werken, zoals de aanleg van kerven of strekdammen binnen of nabij beschermde gebieden, die mogelijk de hydrologische en ecologische balans

beïnvloeden. Daarnaast kunnen natuuractiviteiten nabij Natura 2000-gebieden, wanneer deze significante gevolgen hebben voor instandhoudingsdoelstellingen, aanleiding geven tot een MER-plicht.

In bijlage V van het Omgevingsbesluit worden de projecten aangewezen waarvoor een MER of een MER-beoordeling verplicht is. De activiteiten die in dit rapport worden beschreven, vallen echter niet onder de benoemde categorieën van bijlage V. Daarom is voor de beschreven varianten en activiteiten in de kustdynamiek van Texel Zuidwest geen MER-plicht van toepassing.

I.4 Procedure en doorlooptijden

Afhankelijk van de aard en impact van de activiteiten binnen het project, kunnen verschillende vergunningsprocedures van toepassing zijn: de reguliere of uitgebreide procedure. De keuze voor de ene of de andere procedure heeft invloed op de doorlooptijd en complexiteit van de vergunningaanvraag.

Reguliere procedure

De reguliere procedure wordt in de meeste gevallen toegepast voor vergunningaanvragen zonder complexe of grootschalige milieugevolgen. Voor de reguliere procedure gelden de volgende kenmerken:

- doorlooptijd: de beslistermijn is 8 weken, met een mogelijke verlenging van 6 weken;
- inspraak: tijdens de reguliere procedure is er geen verplichting tot uitgebreide inspraak van belanghebbenden. Bezwaar kan worden ingediend na het verlenen van de vergunning.

Uitgebreide procedure

Voor meer ingrijpende activiteiten met grotere milieueffecten of bij aanvragen in beschermde natuurgebieden, geldt de uitgebreide procedure. De uitgebreide procedure is verplicht voor Natura 2000-activiteiten, of MER-plichtige activiteiten. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn bij het aanleggen van meerdere kerven, megasuppleties, of het plaatsen van bouwwerken zoals strekdammen in de zeereep.

- doorlooptijd: de beslistermijn is 6 maanden, met een mogelijke verlenging van 6 weken;
- inspraak: bij de uitgebreide procedure vindt een verplichte fase van vooroverleg plaats waarin de aanvraag ter inzage wordt gelegd en belanghebbenden hun zienswijzen kunnen indienen.

I.5 Samenvatting

Voor alle varianten in het project zal waarschijnlijk een omgevingsvergunning voor grondgerelateerde activiteiten moeten worden aangevraagd. Bij variant 4 (megasuppletie), variant 5 (strekdam), en variant 6 (ingrepen in het noorden, wildernis in het zuiden) is aanvullend onderzoek nodig om vast te stellen of deze in lijn zijn met de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden en of er mogelijk geen significante negatieve effecten optreden.

Hoewel een milieueffectrapport (MER) doorgaans verplicht is bij ingrijpende projecten, is voor de varianten in dit project geen MER noodzakelijk, aangezien de activiteiten niet onder de mer-(beoordelings)plichtige categorieën van bijlage V van het Omgevingsbesluit vallen. Er is een mogelijkheid dat deze conclusie nog kan veranderen op basis van het verdere onderzoek naar de natuureffecten, omdat wanneer significantie effecten niet op voorhand kunnen worden uitgesloten, een passende beoordeling nodig zou kunnen zijn. Het opstellen van een passende beoordeling leidt tot een plan-mer-plicht. In beginsel kan het project voor alle varianten via de reguliere procedure worden voortgezet.

II

BIJLAGE: SFEERVERSLAG OMGEVINGSBIJEENKOMST 25 NOVEMBER

Op maandagavond 25 november was de tweede bewonersavond in de Waldhoorn over de toekomstige ontwikkeling van de zuidwestkust van Texel (vanaf Paal 12 t/m de Hors). De belangstelling was groot; er kwamen in totaal zo'n 160 mensen naar de bijeenkomst. De Provincie en ingenieursbureau Witteveen+Bos lichtten de uitkomsten van het onderzoek toe aan de hand van een presentatie die 2 keer werd gegeven.

Projectleider Peter de Waal Malefijt van de Provincie trapte af met een korte uitleg over de aanleiding van het onderzoek. Dat is een aantal knelpunten op het gebied water (zeespiegelstijging in relatie tot waterveiligheid, kustonderhoud), natuur (duinen zijn dichtgegroeid met oude ruige vegetaties) en gebruik (o.a. te smal strand voor recreatie, strandhoofden werken minder goed door zeespiegelstijging, te weinig ruimte voor landingsoefeningen).

Onderzochte oplossingen

Daarna gaf oud-Tesselaar Wim Ridderinkhof als technisch manager van Witteveen+Bos een uitgebreide toelichting over de 6 onderzochte oplossingen ('varianten'). Deze varianten lopen uiteen van het aanleggen van meerdere kerven, een mega-zandsuppletie, een grote strekdam tot 'wildernisgebied' zonder beheer. Daarna is bepaald wat de (positieve of negatieve) effecten van elke variant zijn in 2050 en 2100 op de thema's water, natuur, gebruik, landschap, duurzaamheid en kosten. Wim legde deze beoordeling verder uit aan de hand van een aantal voorbeelden.

Elke variant bestaat uit verschillende maatregelen. Uit de 'effectbeoordeling' blijkt dat het samenvoegen van een aantal maatregelen (uit diverse varianten) leidt tot de beste oplossing voor de knelpunten. Deze maatregelen zijn: het aftoppen van de zeereep, plaatselijk vasthouden van de duinvoet, aanleggen van kerven, voortzetten van het natuurbeheer en het optimaliseren van de zandsuppleties. De onderzoekers geven daarom aan de provincie en betrokken partners het advies om deze maatregelen verder uit te werken.

Vragen uit de zaal

Na afloop van de presentatie werden uit zaal de nodige vragen gesteld. Deze gingen o.a. over de waterveiligheid, hoe hoog de zeespiegel op termijn stijgt, het verhogen van de bestaande strekdammen en het effect van de ingrepen op de grondwaterstand en -stroming in de polder. Ook konden mensen hun reactie of ideeën geven over het vervolg, zie kader.

Opgehaalde reacties

Mooie presentatie, succes met het vervolg!
Stuifzand van strandslagen en duintoppen terugbrengen op het strand. Daar komt het ook vandaan!
Zeer informatief, dank!
Mooie studie met goed uitgewerkte varianten en prognoses.
Degelijke studie, mooi uitgewerkt. Ik ga voor [variant] 3.

Vervolg

Uiteindelijk bepalen de provincie en kustpartners (gemeente Texel, Rijkswaterstaat, Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, Staatsbosbeheer en Rijksvastgoedbedrijf/Defensie) gezamenlijk welke variant of set van maatregelen verder worden uitgewerkt. De bestuurders van deze organisaties besluiten hierover naar verwachting in de eerste helft van 2025.

Eed of belofte Wethouders

Alvorens hun functie te kunnen uitoefenen leggen de wethouders, in de vergadering van de raad, in handen van de voorzitter, de volgende eed (verklaring en belofte) af:

Ik zweer (verklaar) dat ik, om tot wethouder benoemd te worden, rechtstreeks noch middellijk, onder welke naam of welk voorwendsel ook, enige gift of gunst heb gegeven of beloofd.

Ik zweer (verklaar en beloof) dat ik, om iets in dit ambt te doen of te laten, rechtstreeks noch middellijk enig geschenk of enige belofte heb aangenomen of zal aannemen.

Ik zweer (beloof) dat ik getrouw zal zijn aan de Grondwet , dat ik de wetten zal nakomen en dat ik mijn plichten als wethouder naar eer en geweten zal vervullen.

Zo waarlijk helpe mij God Almachtig!»
(«Dat verklaar en beloof ik!»)

Corry Heijne-Dros voorgesteld als kandidaat wethouder

Fractie en bestuur van Texels Belang dragen Corry Heijne-Dros voor als kandidaat wethouder om de lege plaats die is ontstaan na het verlies van wethouder Cees Hooijschuur in te nemen.

Corry Heijne-Dros stond aan de wieg van deze coalitie als één van de twee **informateurs** die na de verkiezingen in 2022 voor de gemeenteraad van Texel aan de slag is gegaan en op 8 april 2022 het informatieverslag **'Gedragen naar een akkoord'** heeft gepresenteerd.
Daarnaast is zij tussen 1994 en 2006, ruim 12 jaar dus, actief geweest in het gemeentebestuur als raadslid en wethouder.

Een logische keuze dus, waarmee we op een goede manier deze raadsperiode kunnen afmaken.

***Corry Heijne-Dros**: "De reden is verdrietig, maar ik doe wat Cees ook deed: ik neem mijn verantwoordelijkheid."*

De coalitiepartijen PvdA pro Texel en GroenLinks Texel ondersteunen deze voordracht, waarmee de ingezette koers wordt voortgezet.

Het voorstel tot benoemen zal op de agenda van de raadsvergadering van 9 juli 2025 worden geplaatst.

Mariët van der Werf, Fractievoorzitter Texels Belang
Fred Oosterhof, raadslid Texels Belang
Cees Hoogerheide, raadslid Texels Belang
Alfons Kuip, Voorzitter Texels Belang

Gemeente Texel

(Concept/ Voorgenomen)

Raadsbesluit

Benoeming Corry Heijne-Dros tot wethouder

Programma

0	Voor en door bewoners
0.1	Bestuur

De raad van de gemeente Texel:

gehoord de commissie Stem- en Geloofsbrieven

Gelet op
de Gemeentewet o.a. artikel 10, 31, 35, 36, 36a, 36b en 41a.

Overwegende
dat met het plotselinge overlijden van de heer Hooijschuur een nieuwe wethouder wordt benoemd om de opengevallen plaats in te nemen.

Besluit

Te benoemen tot wethouder: **C. (Corry) Heijne-Dros**, geboren 3 juli 1954 op Texel (1 fte).

Vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 9 juli 2025,

De griffier, De voorzitter,