



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Conclusies en Aanbevelingen Bereikbaarheidsvraagstuk van Texel in Den Helder

_"Beter een goede buur dan een verre vriend".



o_team

_ontwerpkraft_voor_opdrachtgevers_

_Inhoud

_1 Achtergrond	3
_Vraagstelling	3
_Aanpak	4
_2 Resultaten voorwerk	5
_2a Opbrengst verkenning huidige oplossingsrichtingen	5
_2b Opbrengst interviews stakeholders	6
_3 Resultaten denkoefening	7
_Workshop: Wat zijn we zonder elkaar en wat zijn gemeenschappelijkheden?.....	7
_4 Conclusies en aanbevelingen	9
_Conclusies	9
_Aanbevelingen	11
_5 Vervolg	12
_Betrokkenen	12
_Contact.....	15
 _Bijlage 1: Inventarisatie Onderzoeken Bereikbaarheid Texel in Den Helder Studio Islant O_Team	



_1 Achtergrond

_ De tijd lijkt rijp om concreter te worden. Geen grote en meeslepende agenda's, maar stappen maken zodat we de komende tijd verder kunnen.

—

De afgelopen decennia is er veelvuldig onderzoek geweest naar het verbeteren van de bereikbaarheid van zowel Texel als Den Helder. Deze onderzoeken hebben tot hevige discussies geleid, maar een integrale oplossing voor de problematiek is echter uitgebleven. Het vermoeden bestaat dat de oplossing niet alleen in het domein van verkeer en vervoer gezocht moet worden. Er is behoefte om de opgave breder te verkennen, vandaar dat contact gezocht is met het O_Team.

Parallel aan het O_Team traject loopt het regionaal investeringsprogramma 'De Kop Werkt', gericht op het verbeteren van de bereikbaarheid van de regio. Gezien mogelijke inhoudelijke overlap tussen beide trajecten is de projectleider, de heer Bon, bij het O_Team traject aangehaakt.

_Vraagstelling

De gemeenten Den Helder en de gemeente Texel vragen het O_Team te helpen bij het tot stand brengen van een gedeelde kijk op de (bereikbaarheids)problematiek van de kop van Noord-Holland en Texel en te ondersteunen bij het formuleren van breed gedragen innovatieve en integrale oplossingsrichting(en). Het gaat daarbij nadrukkelijk niet om het opnieuw uitvoeren van een uitgebreid (verkeers)onderzoek naar infrastructurele lange termijn oplossingen, maar eerder om een strategie waarbij de belangen, belemmeringen en standpunten van alle partijen worden herijkt en waarmee op korte termijn (een) duurzame oplossingsrichting(en) geformuleerd kan (kunnen) worden. De uitkomsten van het O_Team-traject moeten input en scherpheid geven aan de lopende bereikbaarheidsonderzoeken. Met als achterliggend doel om de leefbaarheid voor inwoners van Texel en Den Helder te verbeteren, de efficiëntie van de haven en marine te optimaliseren en de ervaring voor bezoekers van het gebied te vergroten.



Aanpak

Om de standpunten van en urgentie bij stakeholders te bepalen en te verkennen wat mogelijke gedeelde belangen kunnen zijn, is een groot aantal interviews afgenomen met sleutelpersonen en –organisaties rondom dit vraagstuk. De interviews zijn gehouden door Rupert Parker Brady, een journalist met veel regiokennis. Om een goed beeld te krijgen van alle onderzoeken en studies die de afgelopen jaren zijn verricht heeft Studio Islant, bureau voor stedenbouw, al het materiaal eenduidig op de kaart gezet en een eerste reflectie gegeven op het materiaal ten behoeve van de discussie. Op 30 juni 2017 is het materiaal gepresenteerd aan de betrokken stakeholders en is met de aanwezigen geprobeerd om een gemeenschappelijk gedragen probleemanalyse te maken met een concreet handelingsperspectief hoe hier een stap verder mee te komen. Onze conclusies zijn mede gebaseerd op deze bijeenkomst op de interviews en op nadere gesprekken met de directie van TESO.

De kern van ons voorstel is dat in de colleges van B&W en GS, samen met de directie van TESO, de Marinewerf en het havenbedrijf gezamenlijk moet worden vastgesteld welke oplossingsrichtingen niet verder in beschouwing moeten worden genomen en welke wel. Die zouden dan met instemming van de (nieuwe) gemeenteraden (na de verkiezingen van maart 2018) samen met de stakeholders moeten worden uitgewerkt.

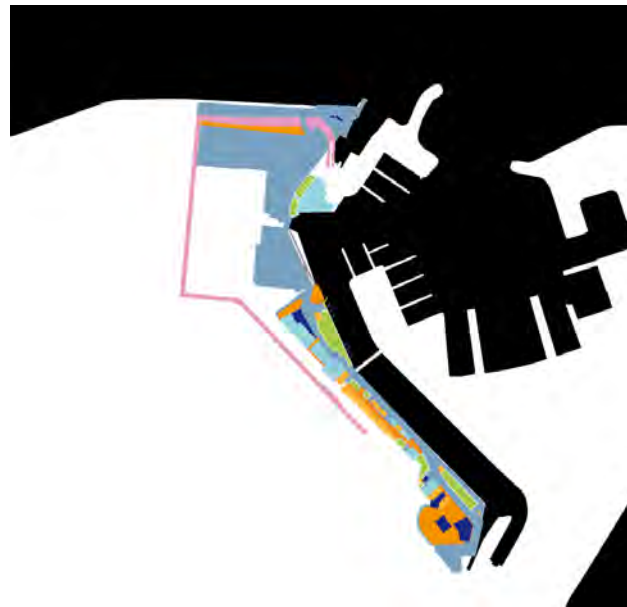
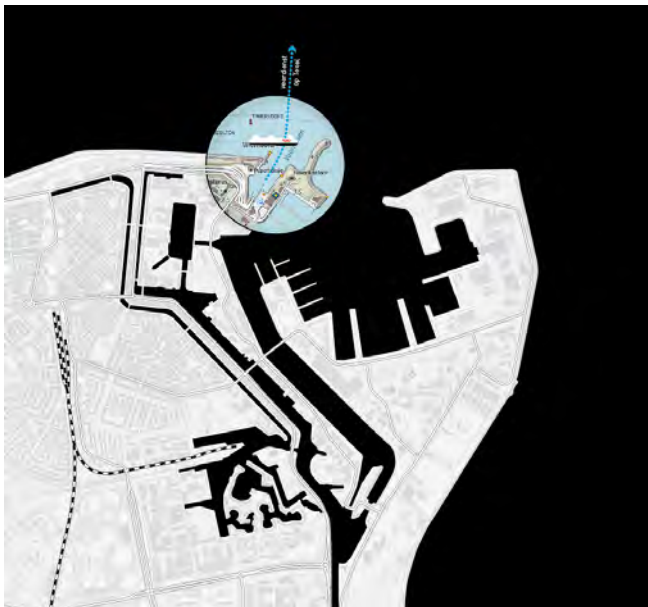


_Bijeenkomst O_Team en stakeholders 30 07 2017 in schouwburg de Kampanje

_2 Resultaten voorwerk

_2a Opbrengst verkenning huidige oplossingsrichtingen

Op een eenduidige en overzichtelijke manier zijn door Studio Islant alle studies en onderzoeken op kaart gezet en in een bijlage weergegeven. Dit levert een grote rijkdom aan kennis en oplossingsrichtingen die na categorisatie onderverdeeld zijn in verkeerskundige maatregelen zonder ingrepen in de bestaande verkeersstructuur, studies naar mogelijke nieuwe tracés, onderzoek naar het verplaatsen van de veerhaven naar andere locaties in Den Helder of zelfs vervangen door een toltunnel. Daarnaast wordt ingegaan op een aantal alternatieve ideeën die niet in rapporten verschenen, maar die gedurende het proces aan de oppervlakte zijn gekomen. Daarbij gaat het onder andere over het anders organiseren en doseren van verkeersstromen. Wat opviel aan de bestudeerde onderzoeken is dat de focus vooral ligt op infrastructurele oplossingen van het bereikbaarheidsprobleem. Slechts in zeer beperkte mate richten ze zich op een logistieke en organisatorische herverdeling van gebruik en ruimte dan wel op het gebruikmaken/versterken van de aanwezige kwaliteiten in de stad. Tevens kwam de ingewikkelde eigendomskwestie aan het licht, die het vinden van concrete, haalbare oplossingen bemoeilijkt. Samenwerking tussen de diverse belanghebbenden is mede daardoor een doorslaggevende factor.



_Links: Huidige situatie en positie veerhaven (atelier Islant)

_Rechts: Complexe eigendomssituatie (atelier Islant)

2b Opbrengst interviews stakeholders

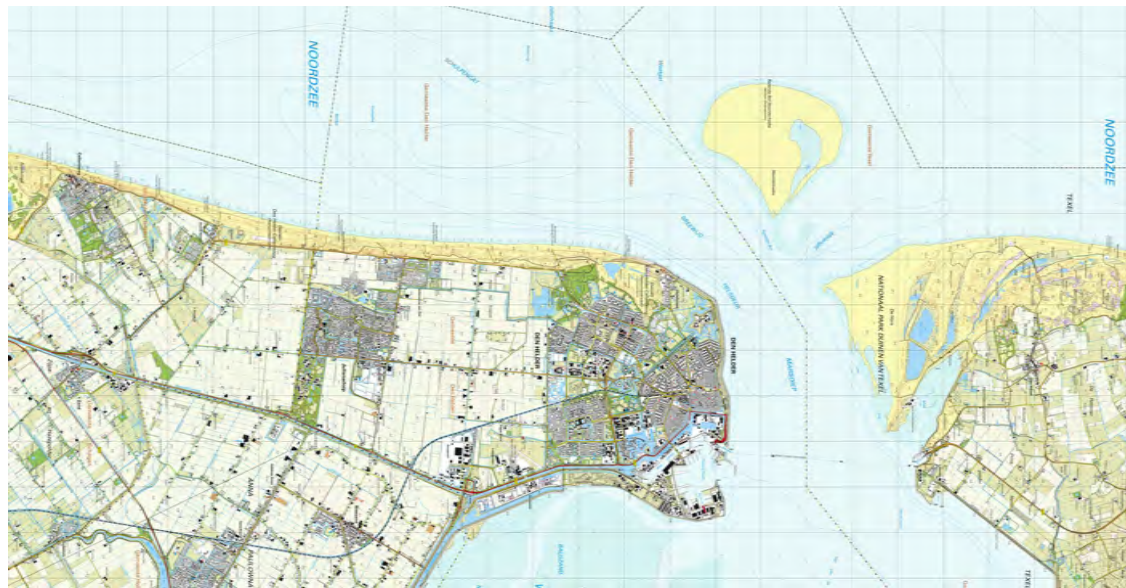
Rupert Paker Brady heeft verschillende stakeholders geïnterviewd en komt op hoofdlijnen met de volgende conclusies en relevante vraagstukken:

- Is er sprake van een gedeelde urgentie voor zowel Den Helder als Texel?
- Wie is de probleemeigenaar?
- Het wordt tijd dat het wantrouwen plaatsmaakt voor vertrouwen.
- De bereikbaarheidsstudie Kop van Noord-Holland lijkt niet bij te dragen aan een verbetering van de bereikbaarheid in Den Helder.
- Benader het probleem op een andere manier. Durf vanuit een andere visie te denken. Het wordt tijd om de 'hoe' vraag te beantwoorden.
- De provincie is bereid om de helpende hand toe te steken
- Als Den Helder gratis parkeren invoert in de binnenstad, parkeren dan Texelgangers hun auto's in het centrum en wat is het percentage?
- Zijn het dagjesmensen of zijn het meerdaagse bezoekers aan Texel?
- Wat zijn de voor- en nadelen van een tijdelijk transferium bij Kooypunt in het hoogseizoen?
- Is een extra mobiele parkeergarage voor 200 auto's bij de veerhaven, waardoor er minder mensen in de binnenstad parkeren, een oplossing om dagjesmensen aan Texel te faciliteren?
- Is er politiek draagvlak in Texel en Den Helder voor het instellen van een 'bereikbaarheidsfonds'?

Belangrijke opbrengst uit de interviews, is de bereidheid tot samenwerking tussen de beide gemeenten die is uitgesproken door onder andere burgemeester Koen Schuiling (Den Helder) en burgemeester Michiel Uitdehaag (Texel). Politiek gezien is er sprake van wil, middelen en noodzaak om in dit vraagstuk gezamenlijk op te trekken en daadwerkelijk tot actie over te gaan. Ook bij de provincie Noord-Holland lopen diverse trajecten om de bereikbaarheid van de regio te verbeteren. Gedeputeerde Elisabeth Post heeft toegezegd bereid te zijn om de 'ereschuld' die de provincie heeft ten opzichte van Den Helder n.a.v. het gefnuikte Wieringerrandmeer project in te lossen. Verder zijn er financieel gezien bij diverse partijen middelen beschikbaar voor doorontwikkeling, en mogelijk de optie voor een gezamenlijk mobiliteitsfonds van de beide gemeenten. Texel werkt al met een mobiliteitsfonds.

Ook onder de overige partijen lijkt er bereidheid te bestaan om concrete afspraken te maken om gezamenlijk op te treden rondom het bereikbaarheidsvraagstuk.

Gedraaid kaartbeeld: Den Helder en Texel staan naast elkaar



_3 Resultaten denkoefening

_Middels een denkoefening met een aantal geïnterviewden onder leiding van leden van het O_Team, is getracht de vraagstukken nader te doorgronden om tot de kern van de opgave te komen.

In twee groepen is gebrainstormd over hoe Texel en Den Helder ervoor zouden staan, als de ander niet bestond. Met dit gedachtenexperiment krijgen de deelnemers inzicht in de wederzijdse afhankelijkheid, maar minstens zoveel kijk op de eigen kwaliteiten en kansen. Wat is Den Helder zonder Texel en vice versa? Wat kunnen de twee juist samen zijn?

_Workshop: Wat zijn we zonder elkaar en wat zijn gemeenschappelijkheden?

Wanneer Texel niet zou bestaan, ontstaat het gevoel dat Den Helder ineens heel interessant wordt als toeristische bestemming. Intrinsieke kwaliteiten zoals het strand en de zee, het landschap met cultuurhistorische relictten, culturele instellingen, de (grondig opgeknapte) binnenstad, Willemsoord en het maritieme karakter treden op de voorgrond. Door het positief uitbouwen van het imago van Den Helder, landt de hele discussie rondom het bereikbaarheidsprobleem ook zachter in een integrale maatschappelijke aanpak.

Er is gebrainstormd over hoe Den Helder een krachtige magneet kan worden, zodat mensen onderweg de kwaliteiten komen beleven of vanuit Texel de overtocht maken voor een bezoek. Daarvoor is een concreet plan denkbaar dat ingaat op ingrepen in de beleving van (recreatieve) routes en bijzondere plekken. Den Helder heeft een aanvullend karakter op het toeristisch-recreatieve product Texel.

Daarnaast is gesproken over de letterlijke en figuurlijke botsing tussen verschillende verkeersstromen die elkaar blokkeren op een aantal 'bottlenecks' en vooral op blokken. Het scheiden van verkeersstromen in toeristisch, forensisch en logistiek vervoer voor de verschillende doelen, Texel, haven, marine, binnenstad kan mogelijk bijdragen aan een oplossing. De oplossing zou ook gezocht kunnen worden in het managen van de groeiende stroom bezoekers aan Texel en auto's door middel van (digitaal) verkeersmanagementstechnieken.

Wat opvalt, is dat de aanwezigen van Den Helder kansen zien om het toeristisch recreatief product van Texel uit te breiden naar Den Helder, terwijl de aanwezigen van Texel overtuigd zijn dat Texel de bestemming is en dat men onderweg geen 'vertraging' wenst. Texel heeft baat bij een zo vlot mogelijke doorstroming van toeristen richting het eiland, terwijl Den Helder meerwaarde ziet in het vasthouden van bezoekers door deze gebruik te laten maken van de eigen voorzieningen (onder

meer de binnenstad als entree). Waar beiden wel kansen zien is het aanbieden van arrangementen.

Wat extra aandacht behoeft is de trend dat vakanties steeds korter worden (twee tot vier dagen). Daardoor neemt het aantal bewegingen en overtochten wel significant toe, ook bij het gelijk blijven van het aantal logies plekken. Ook komt het soms voor dat mensen de auto te parkeren in Den Helder om vervolgens op de fiets de oversteek te maken. Wellicht zijn ook arrangementen denkbaar als valid parking op afstand en dergelijke. Betrokkenen menen dat de piekmomenten toe nemen. Ook door de week wanneer recreatieve bewegingen conflicteren met werkverkeer.

Verder komt aan de orde hoe groot het probleem eigenlijk is voor de toerist. Ervaart de toerist het als een probleem om te moeten wachten op de overtocht naar Texel? Volgens TESO is de kans dat de bestuurder wachttijd ervaart thans slechts 1/12 en in 2% van de gevallen moet men langer wachten dan 30 minuten. Wanneer dat het geval is, kan dat wellicht ook worden opgelost door de wachtplek te veraangename. Het probleem lijkt groter voor de mensen die de binnenstad van Den Helder willen bereiken of de marine en de haven. Het blijkt ook sterk een gevoelskwestie die niet direct cijfermatig is te onderbouwen met de huidige verkeersmodellen. Is het wel zo dat de file voor de boot naar Texel problemen oplevert voor de economie en leefbaarheid van Den Helder? Hoe groot is dat probleem? Die vraag doet niet af aan de gegeven perceptie van het vraagstuk.

Wat betreft een aantal grotere dossiers wordt de wederzijdse afhankelijkheid al gauw inzichtelijk. Zeker met betrekking tot gezondheidszorg en werkgelegenheid. Den Helder zou immers geen ziekenhuis (Gemini) meer hebben als de bewoners van Texel daar niet op aangewezen zouden zijn. Anderzijds zijn dergelijke voorzieningen en een goede bereikbaarheid belangrijke vestigingsfactoren voor bedrijven en de economische vitaliteit van de Noordkop. Texelse ondernemers hebben grote moeite met het vinden van flexibel personeel, dat vooral van Den Helder tot in Alkmaar toe wordt geworven. De betekenis van Texel voor de werkgelegenheid van De Kop van Noord-Holland is een onderwerp waarmee het bereikbaarheidsprobleem in een ander daglicht komt en beiden gemeenten meer tot elkaar komen door het wederzijdse profijt dat men van elkaar heeft.

Vraag is ook of het probleem van Den Helder niet een andere is dan de congestie door het toeristisch en recreatieve verkeer. Mogelijk ligt een economische impuls en een versterking van de vitaliteit meer op het vlak van nieuwe business. Zoals het toekomstige onderhoud aan duikboten, het verder uitbouwen van maritieme activiteiten, de groei van de marinebasis in Den Helder (schatting + 10%) de toeristisch-recreatieve potentie van Den Helder (inclusief Julianadorp) en het nationale vraagstuk rondom energietransitie en de mogelijke realisatie van nieuwe windparken voor de kust in de Noordzee.

_4 Conclusies en aanbevelingen

_Conclusies

Wat opvalt, is dat er verschil in beleving is wat het probleem is en er zijn meningsverschillen over wat de juiste oplossing zou kunnen zijn. Er is veel beeldvorming zonder dat er harde bewijzen zijn. Belangrijk is te achterhalen waar welke informatie zich bevindt en hoe deze strategisch ingezet kan worden. Het vaststellen wie concreet probleemeigenaar is of zijn, kan inzichtelijk maken aan welke knoppen gedraaid moet worden om de voortgang bij deze complexe opgave vlot te trekken. Daarnaast wordt de noodzaak om anders naar het vraagstuk te kijken onderschreven. Het wordt tijd om de 'hoe' vraag te beantwoorden, om op korte termijn tot een kansrijk handelingsperspectief te komen.

_1 Er wordt door alle deelnemers en geïnterviewde personen de urgentie gevoeld om de bereikbaarheid van Den Helder en Texel aan te pakken; evenwel vanuit zeer verschillende optieken. De ruimtelijke en milieukundige kwaliteiten evenals de economische ontwikkeling zijn aan de orde. Het is erg van belang dat deze zaak een positieve wending krijgt en het gesprek wordt beëindigd over vermeende of wederzijds niet gedeelde denkrichtingen over oplossingen. Alle partijen, publiek en privaat, hebben daarbij belang. Bestuurders van beide gemeenten zien het ook als een wederzijds belang.

_2 Het lijkt zeer gewenst dat de beide colleges en stakeholders, en ook de beide huidige en (na 21 maart 2018) nieuwe gemeenteraden en hun colleges zich inspannen om een open dialoog te voeren over het vraagstuk van wederzijdse belangen en afhankelijkheid tussen Den Helder en Texel. De door het O_Team gefaciliteerde denkoefening kan daartoe een eerste aanzet zijn.

_3 Hoofdprobleem lijkt de filecongestie bij en in Den Helder bij het benaderen van de veerpont, of bij afrijden van de pont; en de daardoor veroorzaakte slechte of onzekere (huidige en/of toekomstige!) bereikbaarheid van economisch belangrijke functies als de binnenstad, Willemsoord, de marinewerf en de zeehaven.

_4 Daarnaast en tegelijkertijd is er een ander hoofd agenda punt: het in de markt zetten van de belangrijke toeristische en recreatieve potentie van Den Helder.

_5 De veronderstelling dat deze potentie zich moet richten op de bezoeker die verblijft in Texel als vakantiebestemming, lijkt niet reëel. Den Helder is voor een enkele Texelganger wellicht een leuke tussenstop; kan ook een relevant uitje ('slecht-weer-bestemming') zijn vanuit Texel als onderdeel van een vakantie, maar dat is niet het hoofdvraagstuk.

_6 Den Helder heeft een autonome kwaliteit en is in potentie een autonome bestemming voor dagjesmensen en vakantiegangers in Julianadorp.

_7 Het aantal slaapplekken op Texel is al jaren op 45.000 gemaximeerd. De verwachting is dat het aantal verkeersbewegingen op het eiland zal toenemen omdat de vakanties korter worden en er meer op en neer wordt gereisd. Daarnaast is de markt ook open voor particulieren via Airbnb. Bovendien is Texel in toenemende mate afhankelijk van werkrachten uit de regio Noord-Holland-Noord. De mobiliteitsvraag zal dan ook toenemen. Er zijn zelfs voorspellingen voor 2040 met ca. 50 %.

- _8 Een aantal van de autonome belangen zijn:**
- a. Een bereikbare binnenstad van Den Helder voor de streekkoopfunctie in de Kop.**
 - b. Een bereikbare commerciële haven met groeipotenties in wind en offshore**
 - c. Een bereikbare marinehaven voor het ministerie van Defensie**
 - d. Een bereikbaar en door te ontwikkelen toeristisch recreatief product van Den Helder**
 - e. Een snelle en niet Den Helder verstorende bereikbaarheid van Texel**
 - f. Een gevarieerd en flexibel aanbod van mobiliteitsconcepten daarbinnen (met E-bike, valet parking, transferia etc.)**
 - g. Den Helder profileren als autonome bestemming maar ook als onderdeel van het toeristisch product Texel.**



_Drukke bij de veerhaven

_Aanbevelingen



_1 Uitsluitend werken aan fysieke maatregelen om de congestie te bestrijden in Den Helder zal niet bijdragen aan een totaaloplossing, het verkennen van de mogelijke elementen daarvan is en blijft overigens wel van belang.



_2 Het bereikbaarheidsvraagstuk is deels een perceptie vraagstuk, wat slechts op specifieke aspecten als knelpunt uit verkeersmodellen komt. Het leeft wel heel erg, ook vanwege andere belangen



_3 De bereikbaarheid van de verschillende functies moet uiteengegrafeld worden en de daarachter gelegen doelen in kaart gebracht



_4 In de workshop ontstond de vraag of ze door fysieke maatregelen wel uiteen elkaar zijn te halen. Wanneer dit niet kan, blijven de opgaven gestapeld en lijkt het een onoplosbaar vraagstuk.



_5 Serieus onderzoek of scheiding en sturing van de stroom van en naar de boot, van ander verkeer via verkeersmanagement denkbaar is, en welke voorbeelden er bestaan waaruit kan worden geleerd in binnen en buitenland



_5 Vervolg

Het O_Team stelt voor dat de 6 belangrijkste stakeholders: B&W Texel en Den Helder, de vertegenwoordiging van de Marinewerf, het havenbedrijf, TESO en de gedeputeerde van de provincie Noord-Holland nu in een gezamenlijk overleg op hoog niveau vaststellen welke oplossingsrichtingen niet verder in beschouwing moeten worden genomen en welke wel. Die zouden dan met instemming van de (nieuwe) gemeenteraden (na de verkiezingen van maart 2018) samen met de stakeholders moeten worden uitgewerkt.

_Betrokkenen

_Namens het O_Team

- _ Joost Schrijnen - voorzitter, stedenbouwkundige
- _ Hilde Blank - directeur BVR Adviseurs Ruimtelijke Ontwikkeling
- _ Geurt van Randeraat - directeur SITE Urban Development
- _ Mike Emmerik - stedenbouwkundige (notulist)
- _ Jimmy Theune - stedenbouwkundige (notulist)
- _ Remco Reijke (Studio Islant)
- _ Ellen Holleman (Studio Islant)
- _ Rupert Paker Brady (journalist)

Wij bundelen onze krachten – ondernemers, Koninklijke Marine, Port of Den Helder, TESO, gemeente Den Helder en gemeente Texel en overige belanghebbenden – vanuit de overtuiging dat een duurzame samenwerking noodzakelijk is. Onze intentie is om vanuit een gezamenlijk belang de bereikbaarheid van Den Helder en Texel voor alle stakeholders te verbeteren. Wij werken actief samen aan concrete, bestuurlijke, economische en maatschappelijke opgaven, ieder vanuit zijn of haar eigen rol en verantwoordelijkheid, en met begrip voor elkaars belangen.

Gemeenschappelijke successen worden gevierd, en de strategie wordt periodiek besproken in plenaire bijeenkomsten. Op grond van de eerste resultaten en successen zullen we binnen een half jaar het vervolg van onze samenwerking nader vaststellen.

Het gezamenlijke doel is om nu en in de toekomst te bouwen aan een leefbare, economisch vitale en toegankelijke regio in de Kop van Noord-Holland. Alle betrokkenen hebben er baat bij als ze gezond en ambitieus kunnen blijven ondernemen en investeren in Den Helder en Texel.

Aldus opgemaakt en getekend op 30 juni 2017 te Den Helder:

BEREIKBAARHEIDSAKKOORD

DEN HELDER & TEXEL WERKEN SAMEN



_Voorbeeld mogelijke samenwerkingsconvenant



_Namens de gemeente Den Helder

- _ Koen Schuiling (burgemeester)
- _ Odd Wagner (wethouder)
- _ Wim Vermeulen

_Namens de gemeente Texel

- _ Michiel Uitdehaag (burgemeester)
- _ Frank Kingma (wethouder)
- _ Hans Meijer

_Namens de Provincie Noord-Holland

- _ Elisabeth Post (gedeputeerde)
- _ Dick Winters
- _ Diederik Schrama

Namens 'de Kop Werkt'

- _ Ronald Bon

_Namens Port of Den Helder

- _ Jacoba Bolderheij
- _ Kees Turnhout

_Namens de Helderse Valei

- _ Katelijne van Spronsen

_Namens Texels Ondernemers Platform

- _ Michel Gregoire

_Namens Zeestad

- _ Ferdinand Vreugdenhil

_Namens VECOB

- _ Jan Mooij

_Namens Peterson

- _ Ron van der Laan
- _ Jan Schipper

_Namens TESO

- _ Cees de Waal - directeur

_Namens VVV Texel

- _ Frank Spooren

_Namens Citymarketing Den Helder

- _ Anke de Vries

_Namens de Koninklijke Marine

- _ Kolonel Ruud Ramaekers



Contact

Heeft u vragen over het werk of de werkwijze van het O_Team? Neem contact met ons op via oteam@minienm.nl

www.oteam.nl

