



SAMEN DUURZAAM

TEXEL VERKENNEN



Alissa Lamers & Thomas van der Vlerk

Economie en maatschappij - Aardrijkskunde

OSG De Hoge Berg - V6

Nadia Flach

17/03/2023

Voorwoord

Voor u ligt het profielwerkstuk “Samen duurzaam Texel verkennen”. Dit profielwerkstuk is geschreven ter afronding van het VWO aan OSG De Hogeberg op Texel. Wij zijn van september 2022 tot en met maart 2023 bezig geweest met het onderzoeken en schrijven van dit profielwerkstuk.

Voor ons profielwerkstuk waren wij opzoek naar een maatschappelijk onderwerp, dat vaardigheden vereiste die wij nog niet hadden. Wij hebben tijdens het onderzoek voornamelijk met Google Forms en Excel gewerkt, programma's waar wij allebei weinig ervaring mee hadden. Hierdoor hebben wij waardevolle lessen geleerd, die wij bij onze vervolgopleiding nog goed kunnen gebruiken.

Wij willen onze begeleider, Nadia Flach, bedanken voor de geweldige begeleiding en ondersteuning tijdens het proces. Er was altijd ruimte voor vragen en overleg. Verder willen wij Frank Spooren, directeur van de VVV, bedanken voor de hulp bij het zoeken naar het onderwerp van ons profielwerkstuk en het opstellen van de vragenlijst. Tot slot willen wij Ferry Hoveling bedanken voor de hulp bij het vertalen van de vragenlijst van het Nederlands naar het Duits.

Wij wensen u veel leesplezier toe.

Alissa Lamers & Thomas van der Vlerk

Den Burg, 17 maart 2023

1. Inhoudsopgave

2.	Inleiding.....	3
3.	Onderzoeksmethode	4
4.	Hoe verplaatsen toeristen zich nu over het eiland?	5
4.1.	Resultaten enquête	5
4.2.	Duiding en verklaring grafieken	7
4.3.	Wat zijn de meest gebruikte wegen op het eiland?.....	7
4.4.	Openbaar vervoer	8
4.5.	Fietsen	8
4.6.	Wandelen.....	8
5.	Waarom kiezen toeristen nu voor de auto en wanneer zouden zij dit niet doen?.....	9
5.1.	Resultaten enquête	9
5.2.	Duiding en verklaring grafieken	12
6.	Wat zijn de alternatieven van de auto?.....	13
6.1.	Het openbaar vervoer.....	13
6.2.	De fiets.....	14
6.3.	Deelvervoer.....	15
7.	Wat zijn de verschillen en overeenkomsten tussen Nederlandse en Duitse toeristen? ..	16
7.1.	Resultaten Duitse enquête	16
7.2.	Verklaring en duiding Duitse grafieken	21
8.	Samenvatting	22
8.1.	Advies aan de gemeente Texel	23
9.	Discussie.....	24
10.	Bronvermelding.....	25
11.	Bijlage 1: vragen enquête	27
12.	Bijlage 2: Kenmerken respondenten	28
13.	Bijlage 3: zomerintensiteit wegentellingen 2008-2014.....	34

2. Inleiding

Het eiland is de afgelopen jaren steeds drukker geworden. De TESO zet ieder jaar meer auto's over en de prognoses voor de komende jaren laten nog steeds een stijging zien. Er zijn nu gemiddeld ruim 11.000 toeristen per nacht op het eiland (Texel legt aantal toeristen aan banden, 2021), dit is in vergelijking met de bevolking van Texel, 14.000, een hele grote groep. Op dit moment is er geen onderzoek gedaan naar de vervoersbewegingen van toeristen met een ander vervoersmiddel dan de auto. Wat de drukste wegen zijn op het eiland en hoeveel auto's er ieder jaar overgezet worden door de TESO zijn in beeld, maar wat de drukste fiets- en wandelpaden zijn niet. Zonder hier een goed beeld van te hebben is het onmogelijk om te beginnen aan de transitie van de auto naar een duurzamere manier van verplaatsen. Bij het opstellen van het toeristisch toekomstplan is er een werkgroep duurzame mobiliteit opgericht, maar hier is tot nu toe nog niks uit voort gekomen.

Het huidige gebruik van de auto door toeristen op Texel is op dit moment niet houdbaar. Voor Texel ligt er op dit moment een grote opgave in de energietransitie en de meeste Texelaars ervaren steeds meer drukte. Hoe gaat Texel over naar de duurzame mobiliteit van toeristen op Texel? Om een bijdrage te kunnen leveren aan de oplossing van deze ontwikkelingen was de motivatie voor dit profielwerkstuk.

Dit profielwerkstuk onderzoekt: 'Hoe kunnen de verkeersbewegingen van toeristen met de auto op het eiland verminderd worden?'.

Dit wordt beantwoord aan de hand van vier deelvragen:

- Hoe verplaatsen toeristen zich nu over het eiland?
- Waarom kiezen toeristen nu voor de auto en wanneer zouden zij dit niet doen?
- Wat zijn de alternatieven van de auto?
- Wat zijn de verschillen en overeenkomsten tussen Nederlandse en Duitse toeristen?

Dit verslag is opgebouwd uit de onderzoeksmethode, een beantwoording van iedere deelvraag per hoofdstuk, een samenvatting en tot slot een discussie. Bij de beantwoording van de eerste twee deelvragen zijn alleen de gegevens van de Nederlandse enquête gebruikt. Bij de laatste deelvraag worden de gegevens van de Duitse enquête wel meegenomen, doordat hier de meest opvallende verschillen en overeenkomsten tussen de Nederlandse- en Duitse enquête worden weergegeven.

De samenwerking is door onderlinge meningsverschillen niet altijd gemoedelijk verlopen, echter kon er wel altijd tot een consensus gekomen worden en zijn wij nu erg tevreden met het resultaat. Thomas heeft alle grafieken gemaakt vanuit de ruwe data, heeft deze geduid en verklaard en heeft gekeken wat de huidige situatie is op Texel. Alissa heeft in de beschikbare literatuur onderzocht wat de huidige situatie is op Texel en van de mogelijke alternatieven voor de auto uitgezocht.

3. Onderzoeksmethode

Voor de beantwoording van de eerdergenoemde deelvragen wordt er gebruik gemaakt van een kwantitatieve en een kwalitatieve benadering. Voor de enquête is in samenwerking met de VVV zestien vragen opgesteld. Inspiratie hebben wij opgedaan bij de vragenlijst van mobiliteitsplan Vlaanderen (Silence, 2013). Deze enquête benaderd de deelvragen kwantitatief en kwalitatief. Het eerste deel van de enquête bestaat uit feitelijke vragen en vraagt naar afstanden of kenmerken van de toerist. Het tweede deel van de enquête bestaat uit subjectieve vragen en vraagt om de mening van toeristen. De enquête is in twee talen in een tiental Facebookgroepen en op de Facebookpagina van de VVV en De Krim geplaatst. De enquête kon vanaf elf november zes weken door iedereen ingevuld worden. De Nederlandse enquête had 451 respondenten en de Duitse enquête had 67 respondenten. Verder wordt er in dit profielwerkstuk gekeken naar beleidsstukken van de gemeente en informatie wat bekend is bij organisaties die met toeristen te maken hebben.

Deze oproep is op Facebook geplaatst met links naar de enquête:

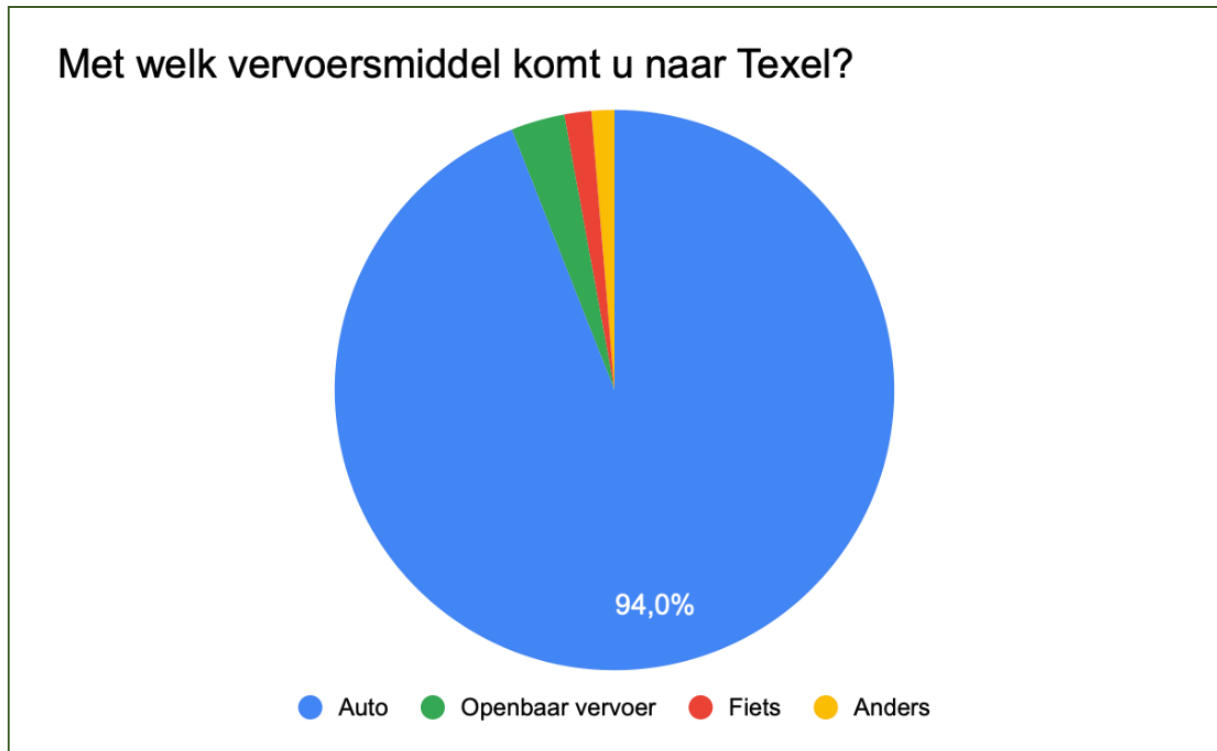
OPROEP VOOR TOERISTEN – AUFRUF FÜR TOURISTEN

Hallo iedereen, wij zijn Alissa Lamers (17) en Thomas van der Vlerk (17). Wij zitten in ons examenjaar op OSG De Hogeberg, de middelbare school van Texel. Voor ons profielwerkstuk doen wij onderzoek naar duurzame mobiliteit van toeristen op Texel. Wij willen onderzoeken hoe toeristen zich duurzamer over het eiland kunnen verplaatsen. Deze link gaat naar een korte enquête van ons over dit onderwerp. Het zou ons heel erg helpen als mensen die als toerist op het eiland komen deze in zouden kunnen vullen. Alvast bedankt!

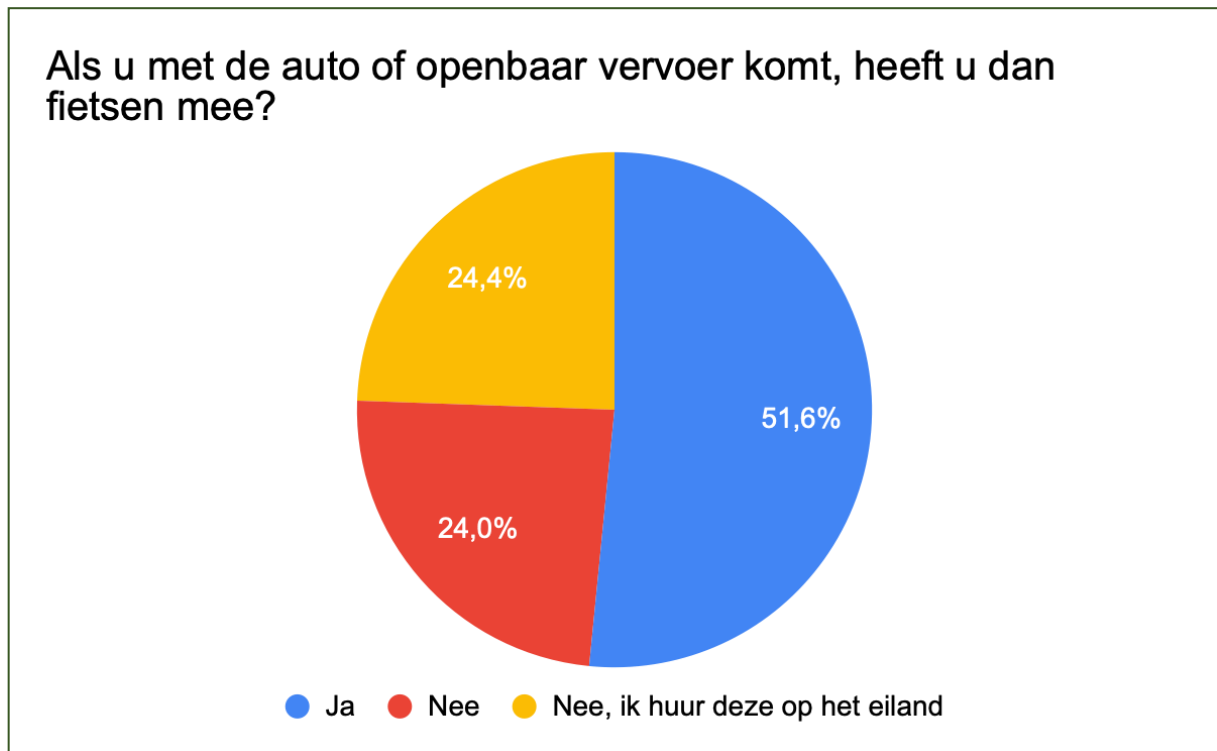
Hallo zusammen, wir sind Alissa Lamers (17) und Thomas van der Vlerk (17). Wir sind in unserem Abschlussjahr an der OSG De Hogeberg, der weiterführenden Schule von Texel. Für unser Abschlussarbeit führen wir Untersuchungen zur nachhaltigen Mobilität von Touristen auf Texel durch. Wir wollen untersuchen, wie sich Touristen nachhaltiger auf der Insel bewegen können. Dieser Link führt zu einer kurzen Umfrage von uns zu diesem Thema. Es würde uns sehr helfen, wenn Leute, die als Touristen auf die Insel kommen, dies ausfüllen könnten. Danke im Voraus!

4. Hoe verplaatsen toeristen zich nu over het eiland?

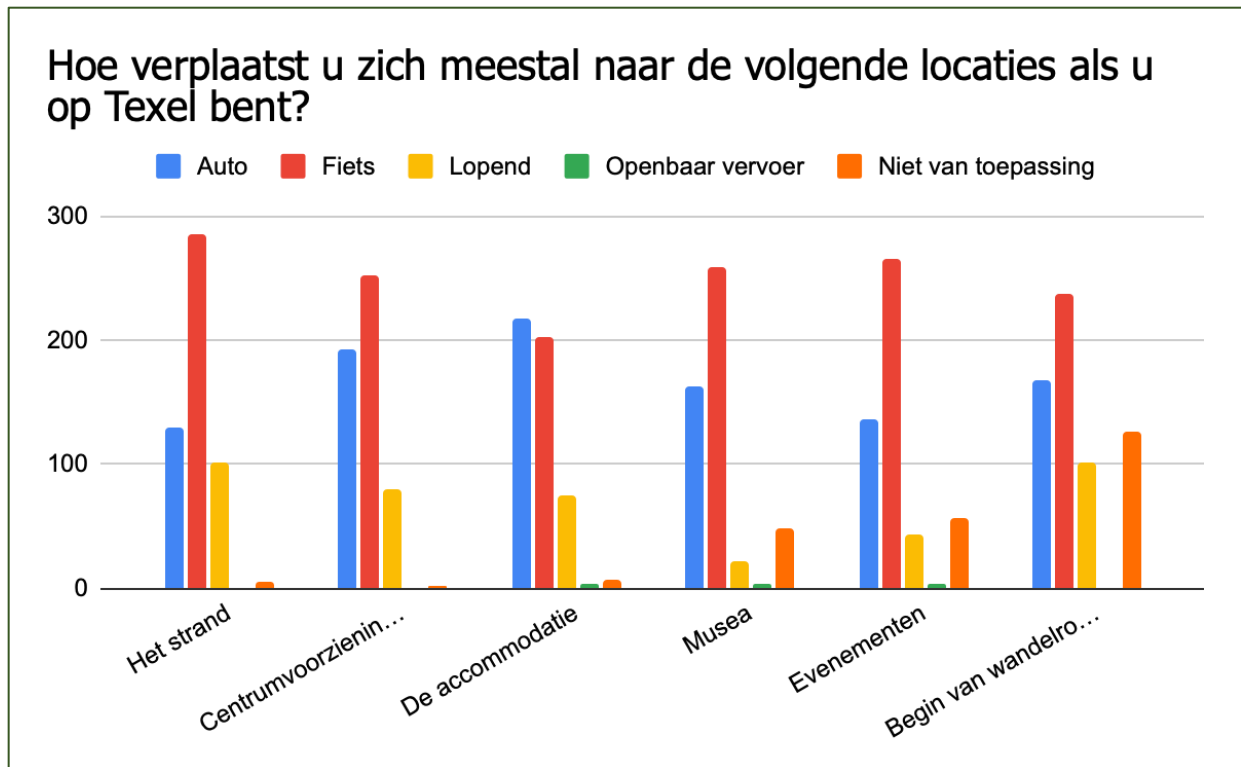
4.1. Resultaten enquête



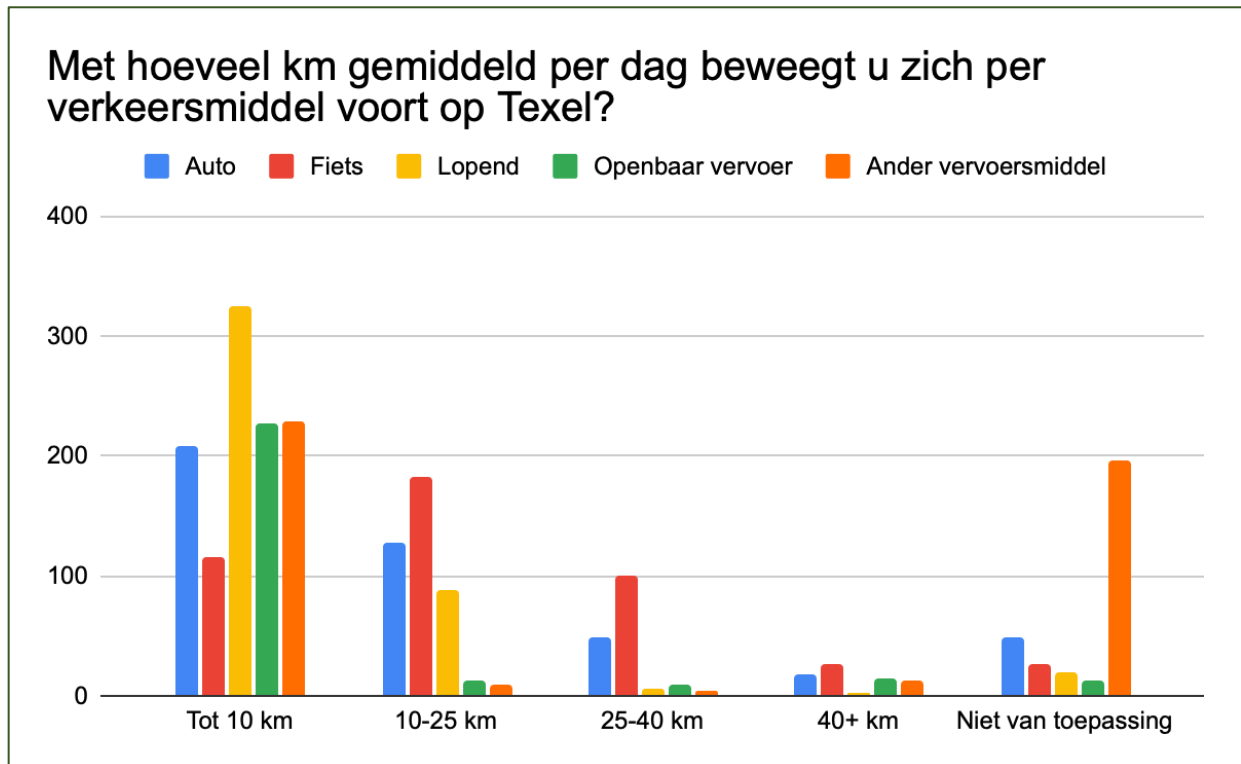
Figuur 1: Met welk vervoersmiddel komt u naar Texel?



Figuur 2: Als u met de auto of openbaar vervoer komt, heeft u dan fietsen mee?



Figuur 3: Hoe verplaatst u zich meestal naar de volgende locaties als u op Texel bent?



Figuur 4: Met hoeveel km gemiddeld per dag beweegt u zich per vervoersmiddel voort op Texel?

4.2. Duiding en verklaring grafieken

Zoals te zien in figuur 1, komen bijna alle respondenten met de auto naar Texel, het openbaar vervoer blijft hierin erg achter. Wel geeft, te zien in figuur 2, driekwart aan dat zij fietsen bij zich hebben of deze zullen huren op het eiland. Hieraan is ook meteen te zien dat driekwart gebruik maakt van een fiets op het eiland. Te zien in figuur 3, wordt bij het verplaatsen naar de voorbeeld locaties accommodatie en centrumvoorzieningen de auto door de helft van de respondenten gebruikt. Het is logisch dat hiervoor de auto vaak voor wordt gebruikt omdat toeristen hun bagage op deze manier makkelijk kunnen meenemen. Naar alle voorbeeld locaties op het eiland wordt de fiets veruit het meeste gebruikt, bij alle locaties door meer dan de helft van de respondenten, het strand steekt hierbij bovenuit. Bij alle voorbeeld locaties wordt maar in een enkel geval het openbaar vervoer gebruikt. Te voet gaat ongeveer een kwart naar het strand, accommodatie en het begin van wandelroutes. Bij de andere twee locaties wordt het maar door weinig respondenten te voet gedaan, vaak omdat deze afstanden wat groter zijn.

Verder is te zien in figuur 4, dat de meeste toeristen vervoersmiddelen maar tot tien kilometer per dag gebruiken. Dit kan ook betekenen dat ze het vervoersmiddel helemaal niet gebruiken. Dit is opvallend omdat Texel een vrij groot eiland is. Wat ook opvalt is, er wordt met de fiets vaker een grotere afstand per dag wordt afgelegd dan met de auto. Ongeveer een kwart van de respondenten legt meer dan 25 kilometer per dag af op de fiets en ongeveer de helft 10 tot 25 kilometer per dag. Ter vergelijking, maar een klein deel van de respondenten legt meer dan 25 kilometer per dag af met de auto en ongeveer een kwart 10 tot 25 kilometer per dag. Te voet wordt door een ruime meerderheid van de respondenten maximaal tien kilometer afgelegd per dag, op een enkeling na legt de rest maximaal 25 kilometer per dag te voet af.

4.3. Wat zijn de meest gebruikte wegen op het eiland?

Het figuur 5 hiernaast is een bijlage van de mobiliteitsvisie 2015-2025 van de gemeente Texel ("Mobiliteitsvisie Texel 2015 - 2025", 2015). De kaart geeft de zometellingen van 2008-2014 van het aantal auto's op de wegen weer. De kaart is dan wel gedateerd, maar geeft nog steeds een duidelijk beeld van de drukbezochte wegen. Aan deze kaart vallen twee dingen op. Ten eerste de Pontweg, als verbindingsweg tussen de veerboot en De Koog is de drukst gebruikte weg van het eiland. Er rijdt hier ook een vaste buslijn, lijn 28. Ten tweede de Postweg, dit is de verbindingsweg naar de Cocksdorp. Op de kaart is te zien dat dit tijdens de zomer een druk gebruikte weg is voor automobilisten, er loopt hier op dit moment nog geen vaste buslijn. Er zijn nog geen tellingen van de zomerintensiteit van de fiets- of wandelpaden op het eiland.



Figuur 5: Zomerintensiteit wegen tellingen ("Mobiliteitsvisie Texel 2015 – 2025", 2015)

4.4. Openbaar vervoer

Op Texel zijn er twee vormen van openbaar vervoer, de veerboot en de bus. De veerboot vaart van 06:00 tot en met 21:00 uur om het uur vanaf Texel en van 06:30 tot en met 21:30 om het uur vanuit Den Helder. Op zondag vaart de eerste boot vanaf beide kanten een uur later en in de weekenden en het hoogseizoen vaart er vaak een deel van de dag een halfuurs-dienst (TESO, z.d.). Voor een auto is een retour, afhankelijk van de dag van de heenreis, tussen de €26 en €39. Voor (brom)fietsers kost een retourticket €5 en voor voetgangers €2,50 (TESO, 2023).

Verder zijn er twee verschillende manieren hoe er met de bus op het eiland gereisd kan worden. Er rijdt één vaste buslijn tussen de veerhaven en De Koog, deze stopt ook in Den Burg. Deze lijn gaat om het uur, aansluitend op de vertrek- en aankomsttijden van de veerboot. Naast de vaste lijn bestaat er ook de "Texelhopper". Eind 2014 begon de pilot met de Texelhopper en is na evaluatie in 2016 doorgezet. Voor het gebruik van de Texelhopper, de vaste lijn 28 uitgezonderd, zijn reizigers verplicht minimaal 30 minuten van tevoren online of telefonisch een reservering te maken. De aankomsttijd is van de gereserveerde reis is afhankelijk van andere reserveringen, er wordt onderweg omgereden om andere reizigers op te halen. In de Texelhopper zelf kan een kaartje gekocht worden voor €3 of ingecheckt worden met de OV-chipkaart, maar er kan ook vooraf bij het online reserveren van een rit een kaartje van €3 gekocht worden (Texelhopper, z.d.).

4.5. Fietsen

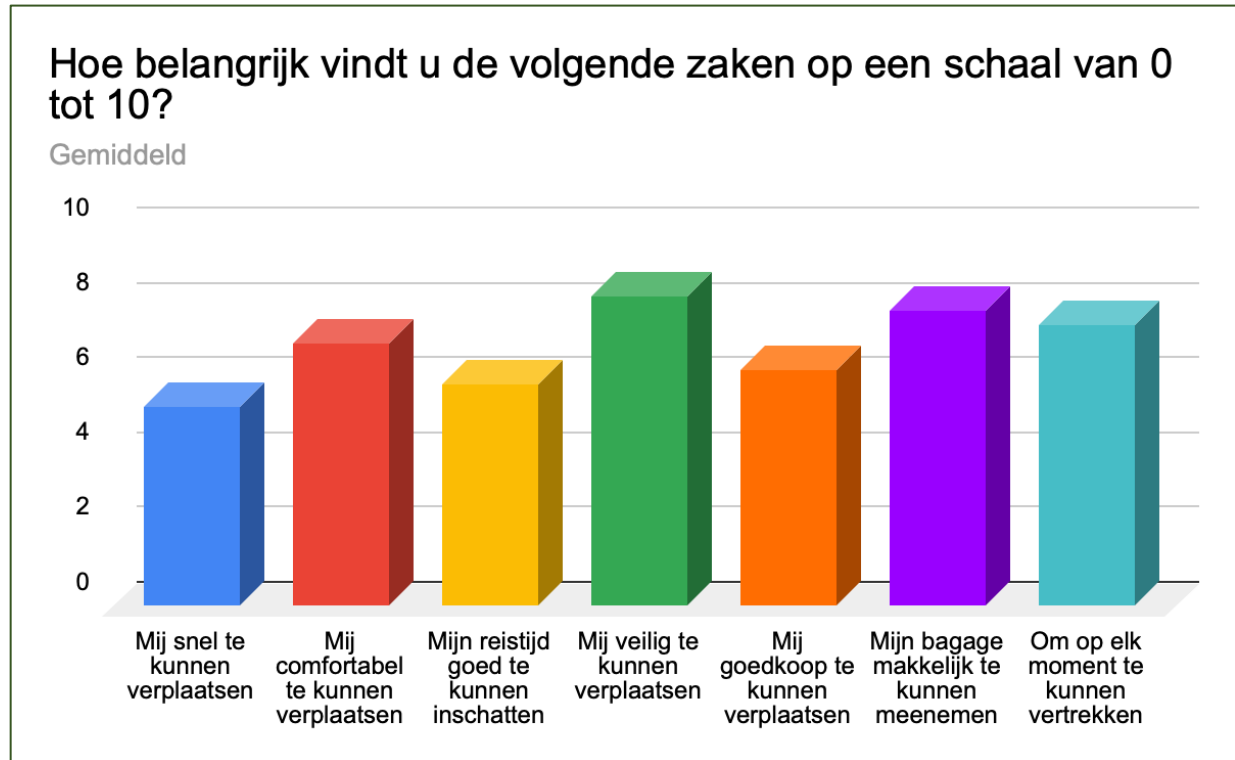
Texel werd in 2013 met de maximale score van vijf sterren uitgeroepen tot fietsregio van Nederland. Op zes onderdelen werd Texel beoordeeld: landschap, kwaliteit, toegankelijkheid, routenetwerken, voorzieningen en beheer en onderhoud. Met ruim 140 kilometer aan fietspad heeft Texel de hoogste dichtheid van fietspaden van Nederland (Hagebout, 2020). Met de 76 fietsknooppunten op het eiland is het voor toeristen makkelijk om een eigen route uit te stippelen en zijn er via de VVV al veel uitgestippelde fietsroutes te vinden (VVV Texel, z.d.).

4.6. Wandelen

Texel heeft een wijdvertakt net van ongeveer 180 kilometer aan bewegwijzerde wandelpaden (Hagebout, 2020). Het grootste deel hiervan loopt in het Nationaal Park Duinen van Texel. Er zijn weinig verbindingswandelpaden tussen dorpen, vaak zijn wandelaars dan genoodzaakt langs de weg of over het fietspad te lopen. In het Nationaal Park zijn er kleuren voor verschillende soorten wandelpaden. Geel gemarkeerde wandelpaden zijn doorgaande paden. Groen gemarkeerde wandelpaden zijn tijdens het broedseizoen ongeveer van 1 maart tot 1 september gesloten, dit is 10% van alle wandelpaden. Blauw gemarkeerde wandelpaden zijn rondwandelingen. Rood gemarkeerde wandelpaden zijn natuurpaden, dit zijn bijna alle paden in de bossen. (Nationaal Park Duinen van Texel, z.d.)

5. Waarom kiezen toeristen nu voor de auto en wanneer zouden zij dit niet doen?

5.1. Resultaten enquête



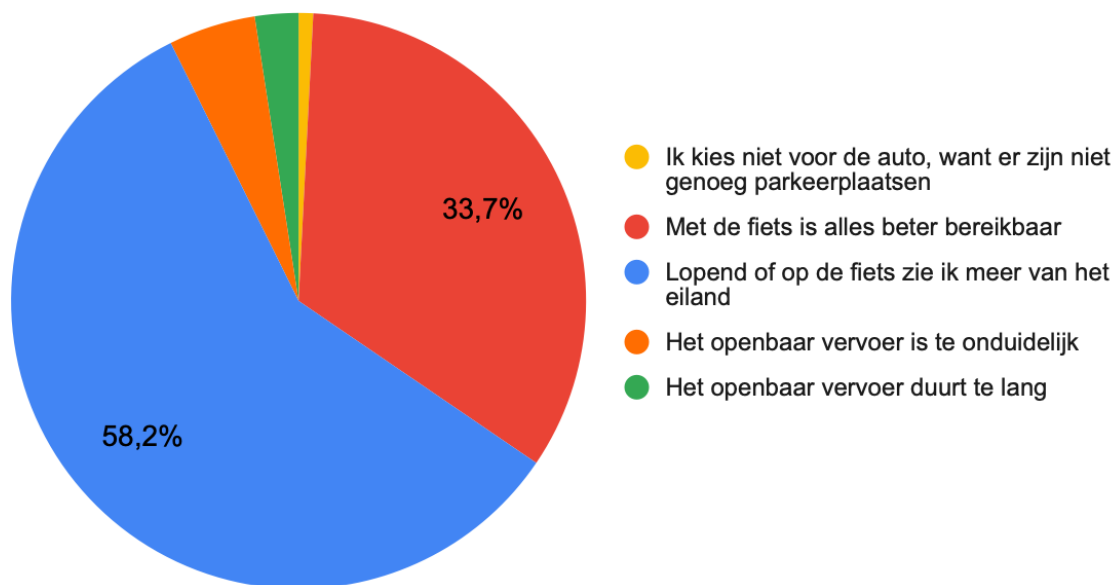
Figuur 6: Hoe belangrijk vindt u de volgende zaken op een schaal van 0 tot 10?



Figuur 7: Waarom maakt u de volgende keuzes?

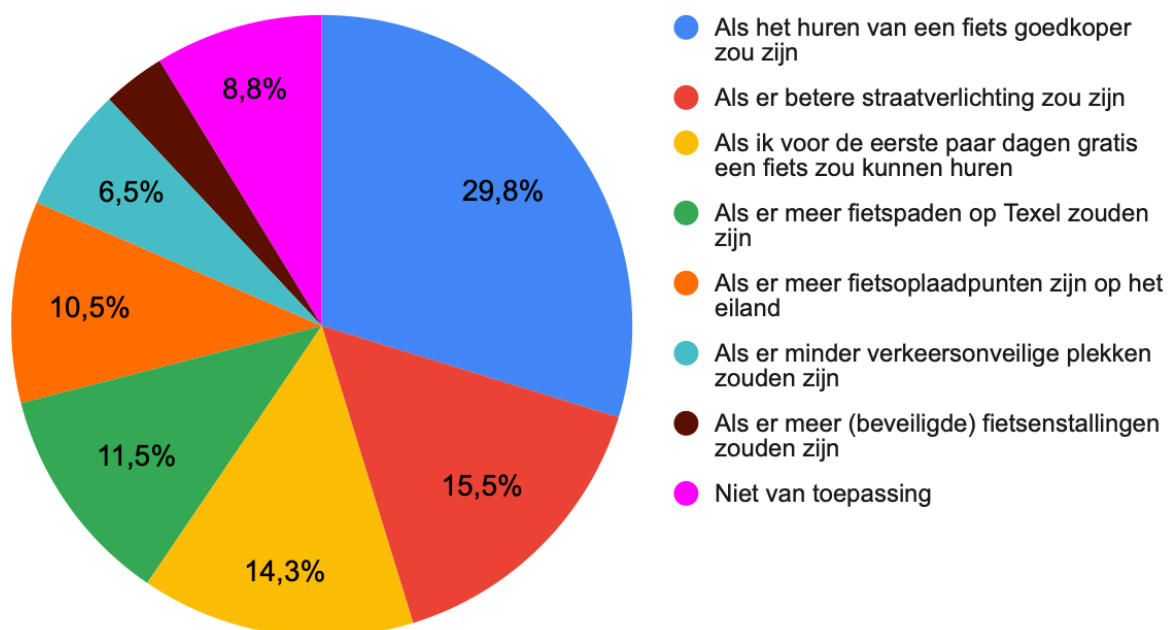
Waarom maakt u de volgende keuzes?

Toeristen die voornamelijk de fiets gebruiken



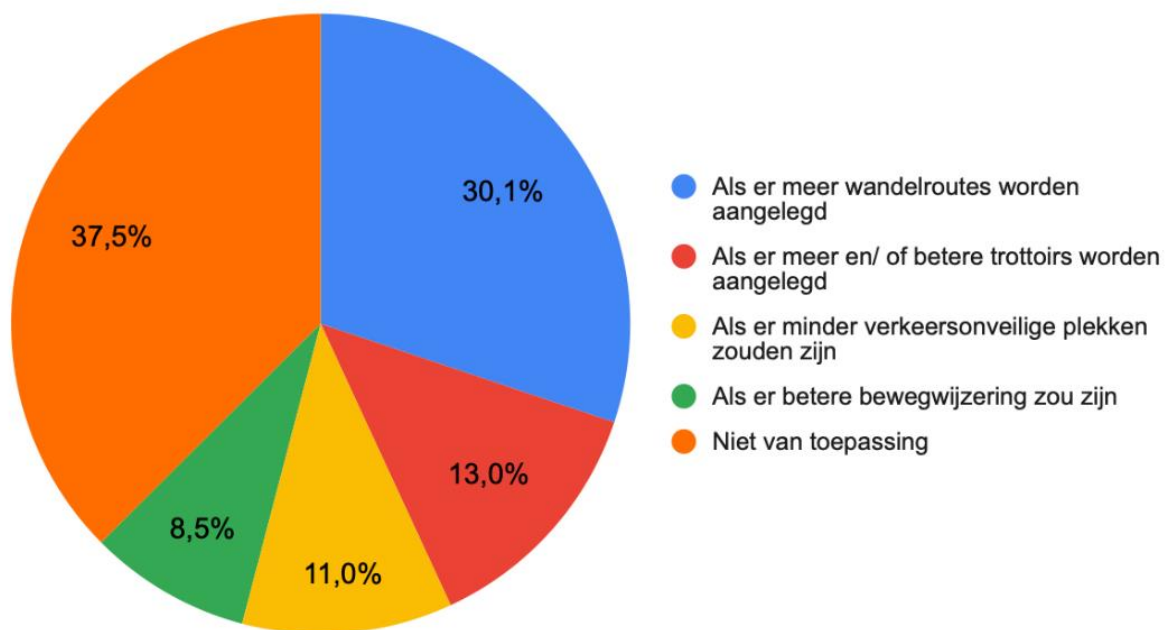
Figuur 8: Waarom maakt u de volgende keuzes?

Wanneer zou u meer gaan fietsen?



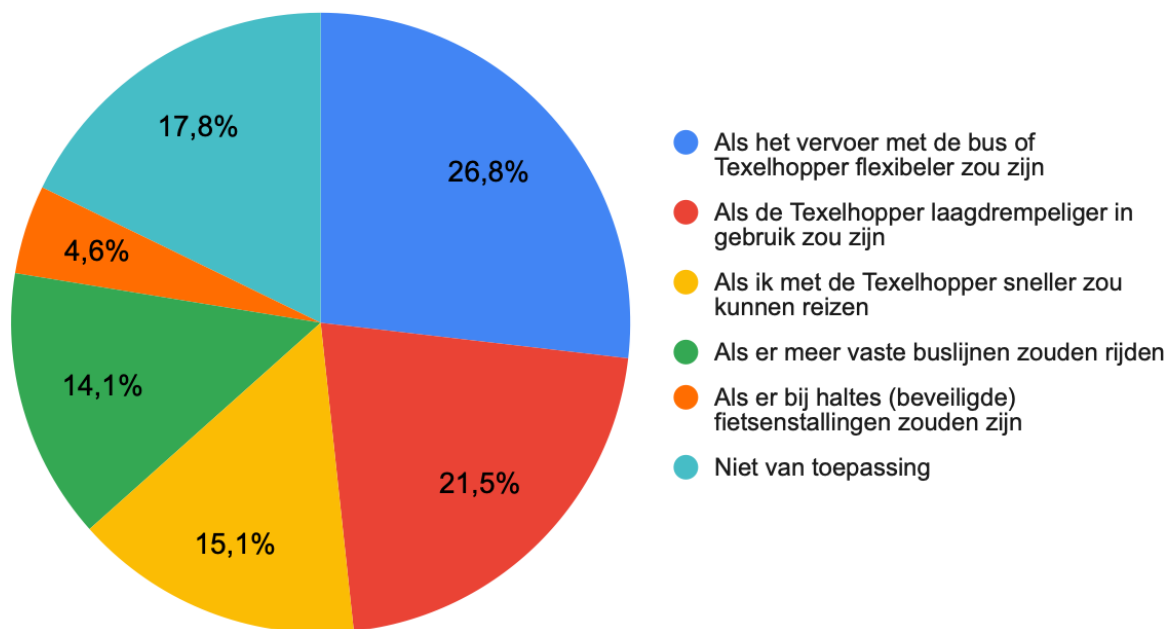
Figuur 9: Wanneer zou u meer gaan fietsen?

Wanneer zou u meer gaan lopen?



Figuur 10: Wanneer zou u meer gaan lopen?

Wanneer zou u meer met het openbaar vervoer gaan?



Figuur 11: Wanneer zou u meer met het openbaar vervoer gaan?

5.2. Duiding en verklaring grafieken

Ten eerste blijkt dat toeristen, om zich veilig te kunnen verplaatsen gemiddeld het belangrijkste vinden (figuur 6). Daaropvolgend vinden zij het ook belangrijk om makkelijk bagage mee te kunnen nemen, om op elk moment te kunnen vertrekken en zich comfortabel te kunnen verplaatsen. Dat toeristen veiligheid belangrijk vinden is logisch, maar het is opvallend dat gemiddeld reistijd en het kunnen inschatten hiervan, het minst belangrijkste gevonden wordt.

De antwoorden bij figuur 6 zijn ook terug te zien in figuur 7, dit zijn de antwoorden van toeristen die voornamelijk de auto gebruiken. Zij kiezen grotendeels voor de auto door het gemak hiervan. Verder geven zij aan dat het openbaar vervoer te lang duurt en te onduidelijk is om te gebruiken. Ook zijn de afstanden te groot om te lopen of fietsen, hierbij werd door sommigen aangegeven dat zij slecht ter been zijn of honden mee moeten kunnen nemen.

Verder blijkt dat ruim de helft van de ondervraagden die voornamelijk de fiets gebruiken om zich over het eiland te verplaatsen dit doen omdat zij zo meer zien van het eiland (figuur 8). Dit is logisch want ze zijn op vakantie en willen genieten van het eiland, wel gaven zij aan dat het natuurlijk wel mooi weer moet zijn om te gaan fietsen. Een derde van de ondervraagden gaf aan dat met de fiets alles ook beter bereikbaar is. Met de fiets is het makkelijker om in de dorpskernen te komen en zijn er geen zorgen om een parkeerplaats, maar hier geldt ook dat het mooi weer moet zijn.

Ten tweede is in de enquête gevraagd wanneer toeristen zouden kiezen voor een alternatief van de auto. De keuze om meer te gaan fietsen wordt vooral belemmerd door de prijs om op Texel een fiets te huren (figuur 9). Als bij het huren van een fiets een aantal dagen gratis zouden zijn, zou dat voor 15% al reden genoeg zijn om meer te gaan fietsen. Verder zouden toeristen het aantrekkelijker vinden om te gaan fietsen als Texel 's nachts beter verlicht zou zijn en het aantal fietspaden uitgebreid zou worden.

Bij wandelen geeft een derde van de ondervraagden aan sowieso niet of meer dan nu te willen lopen. De rest zou vooral meer gaan lopen als het netwerk van wandelroutes uitgebreid wordt en er meer of betere trottoirs worden aangelegd (figuur 10).

Bij het openbaar vervoer wordt de Texelhopper vooral als een obstakel gezien. De helft van de ondervraagden geeft aan dat de Texelhopper flexibeler zou moeten zijn en laagdrempeliger (figuur 11), hiermee wordt vooral gewezen op het reserveren minimaal een half uur van tevoren. Verder geeft een klein deel aan dat de Texelhopper nu te veel reistijd heeft als vervoersmiddel en zou graag de vaste buslijnen op Texel zien terugkomen. Bij de reistijd gaf iemand als voorbeeld de reis van Den Burg naar De Cocksdorp met de Texelhopper. Deze afstand zou met de auto rond de twintig minuten zijn maar met de Texelhopper duurde dit een uur.

6. Wat zijn de alternatieven van de auto?

6.1. Het openbaar vervoer

Het openbaar vervoer zou de oplossing kunnen zijn om de auto te laten staan. In het algemeen heeft het vele voordelen; zo kan het de kosten besparen en is het een stuk milieuvriendelijker. In deelvraag 1 is beschreven hoe het openbaar vervoer werkt op het eiland. Alhoewel de Texelhopper op papier een zeer flexibel vervoersysteem is, wordt dat niet door toeristen zo ervaren. De hoofdredenen om niet met de bus te gaan (figuur 11), zijn: niet flexibel genoeg, het is niet laagdrempelig genoeg of de reistijd naar bestemming duurt te lang en is slecht in te schatten. Echter is er ook een groep die aangeeft in het algemeen geen gebruik te maken van het openbaar vervoer en dit in de toekomst ook niet van plan te zijn.

Een vaste buslijn

Verder kwam er uit de gegevens duidelijk naar voren dat de toeristen graag meer vaste buslijnen wilden (figuur 11 & 24). Zodat de onduidelijkheden rondom de Texelhopper vermijdt kunnen worden. Een vaste buslijn rijdt immers steeds dezelfde route en komt op vaste tijden bij de haltes volgens een dienstregeling. Het is onhaalbaar om over het eiland vaste bussen te laten rijden, daar zijn te weinig middelen en gebruikers voor. Momenteel is het met de Texelhopper mogelijk om over heel het eiland te reizen, maar dat heeft wel consequenties, zoals de eerdergenoemde tijdsduur om van vertrekpunt naar bestemming te komen. Maar kijkend naar de drukste wegen van het eiland (figuur 5), lijkt een vaste zomerlijn van de Koog naar De Cocksdorp/ vuurtoren een goede aanvulling op het huidige openbaar vervoer. Langs deze route ligt het vakantiepark De Krim, waar vele toeristen in de zomer verblijven en andere bungalowparken. Dit zou voor toeristen een impuls kunnen zijn om meer van het openbaar vervoer gebruik te kunnen maken en is voor de Texelaars ook handig.

OV-concessie Noord-Holland Noord 2028

De laatste aanbesteding voor de OV-concessie van de Noordkop is gewonnen door Connexion in 2018. Hiervoor is jaarlijks 19,3 miljoen euro beschikbaar vanuit de provincie en geeft deze vervoerder de rechten om het openbaar vervoer in de Noordkop, waaronder Texel, te regelen. Deze concessie was voor tien jaar en de volgende aanbesteding komt snel dichterbij. Het is belangrijk dat het huidige flex-systeem met vaste lijn 28 van de Texelhopper goed geëvalueerd wordt, zodat de huidige problemen voor de komende tien jaar opgelost kunnen worden (OVpro.nl, 2017).

6.2. De fiets

De prijs

Model	Per dag	1 week (7 dagen)
Fiets	12,50	42,50
Kinderfiets	9,50	34,00
Ouder/kind tandem	24,00	99,00
Elektrische ouder/kind tandem	45,00	195,00
E-bike	24,50	106,00
Kinderzit	5,00	23,00
Fietstas	3,00	14,50
E-bak fiets	45,00	195,00

Figuur 12: Prijzen Texel (Huurprijzen, 2023)

Model	Per dag	1 Week
Fiets	9,90	47,00
kinderfiets	7,70	36,00
Tandem/kindertandem	25,00	112,50
Elektrische tandem	40,00	260,00
E-bike	23,50	123,00
Kinderzit	3,50	12,50
Fietstas	2,50	12,50
bakfiets	23,00	100,00

Figuur 13: Prijzen Vlieland (Fietsverhuur Jan van Vlieland, 2023)

De prijs van het huren van een fiets heeft een grote invloed op het gebruik. Veel mensen vinden het huren van een fiets te duur. In deze twee figuren staan de prijzen voor het huren van verschillende fietsen op twee verschillende Waddeneilanden. Er is bij beide gekeken naar de grootste verhuurder van het eiland. De prijzen van Texel zijn per dag in alle gevallen duurder dan op Vlieland. Echter zijn per week in alle gevallen de prijzen duurder op Vlieland dan op Texel. Het is hierbij belangrijk om te weten dat mensen vrij verplicht zijn op Vlieland een fiets te gebruiken, omdat dit een autovrij eiland is.

Veiligheid

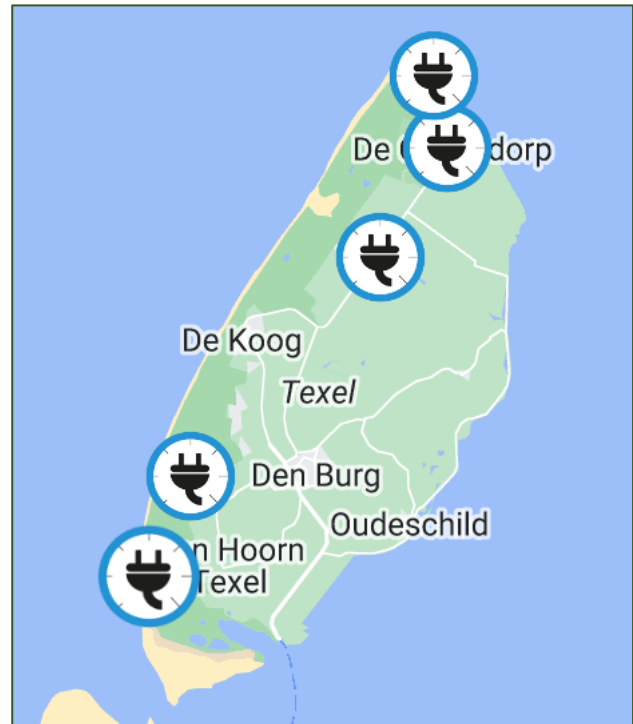
Zoals al eerder uit figuur 6 & 19 speelt veiligheid een grote rol voor de keuze van het vervoersmiddel. Ongeveer 15 procent geeft aan dat ze meer zouden fietsen als er meer verlichting zou zijn en er minder verkeersonveilige plekken zouden zijn. Sinds 2011 is Texel begonnen met duurzame verlichting, dat betekent dat de lantaarns fel branden als het heel donker is en juist minder fel branden als het minder donker is (NH Nieuws, 2011). Met als doel dat er zo'n 80 procent kan worden bespaard op de energierekening en verminderde CO₂-uitstoot. Dit leidde alleen ook dat veel wegen helemaal onverlicht waren, wat vooral in de buitengebieden van het eiland het geval is. Dit zou een mogelijke verklaring kunnen zijn waarom toeristen zich niet veilig genoeg voelen om te fietsen.

Oplaadpunten elektrische fiets

Landelijk neemt het aandeel van elektrische fietsen in het fietsenbestand steeds meer toe. Er zijn verschillende redenen om een elektrische fiets aan te schaffen, bijvoorbeeld; het is sneller, kost minder moeite en de drempel om te gaan fietsen wordt lager. Verder ruim 20% met elektrische fietsen minder vaak de auto te gebruiken (Klein, 2023).

Elektrische fietsen hebben een gemiddelde actieradius van 60 tot 70 kilometer onder perfecte omstandigheden. Maar dit is met laagste ondersteuningsniveau en daar maakt bijna niemand gebruik van (Bisshops BV, z.d.).

Het is lastig om te vinden waar iemand op dit moment zijn elektrische fiets zou kunnen op laden, dit moet makkelijker te vinden zijn. Volgens de beschikbare kaart zijn er vijf openbare fiets oplaadpunten op Texel (figuur 14). Uit individuele antwoorden van respondenten uit de enquête komt naar voren dat er een stijgende vraag naar openbare oplaadpunten voor de elektrische fiets is.



Figuur 14: Fiets oplaadpunten Texel (fietsoplaadpunten.nl, 2023)

6.3. Deelvervoer

Deelfietsen

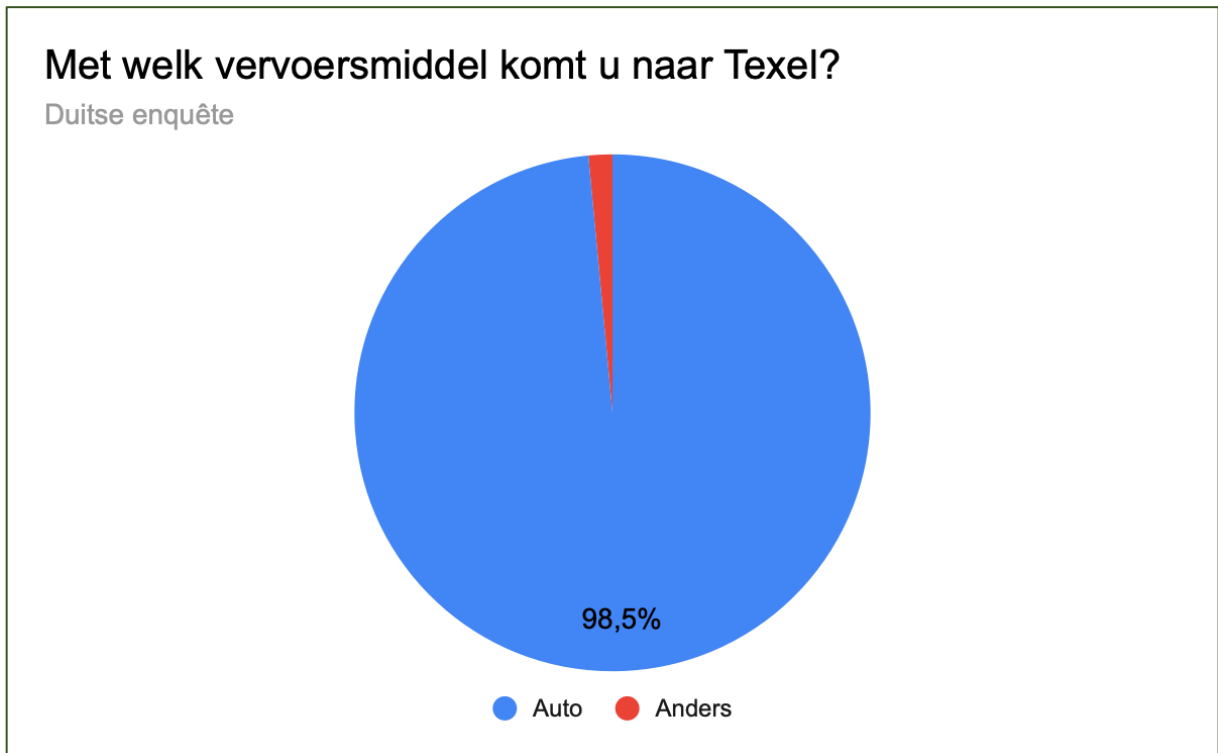
Zoals eerder vermeld vinden toeristen het huren van een fiets te duur (figuur 9 & 22), maar de prijzen, vergeleken met Vlieland (figuur 12 & 13), vallen best wel mee. Het is ook belangrijk om naar andere alternatieven dan het huren van een fiets bij een fietsverhuur te kijken. In Amsterdam loopt als sinds de zomer van 2021 een experiment met deelfietsen en buurtbakfietsen (Gemeente Amsterdam, 2023). Via een app op de telefoon is het mogelijk om een fiets uit een speciaal parkeervak te ontgrendelen en vervolgens te gebruiken. De prijzen zijn bijvoorbeeld bij Caragoo €6 voor één uur of €0,10 per minuut, maar verschillen per aanbieder. Na het gebruik wordt de fiets teruggezet in een bestemd parkeervak. Dit concept zou voor Texel onderzocht of mee geëxperimenteerd kunnen worden.

Deelauto's

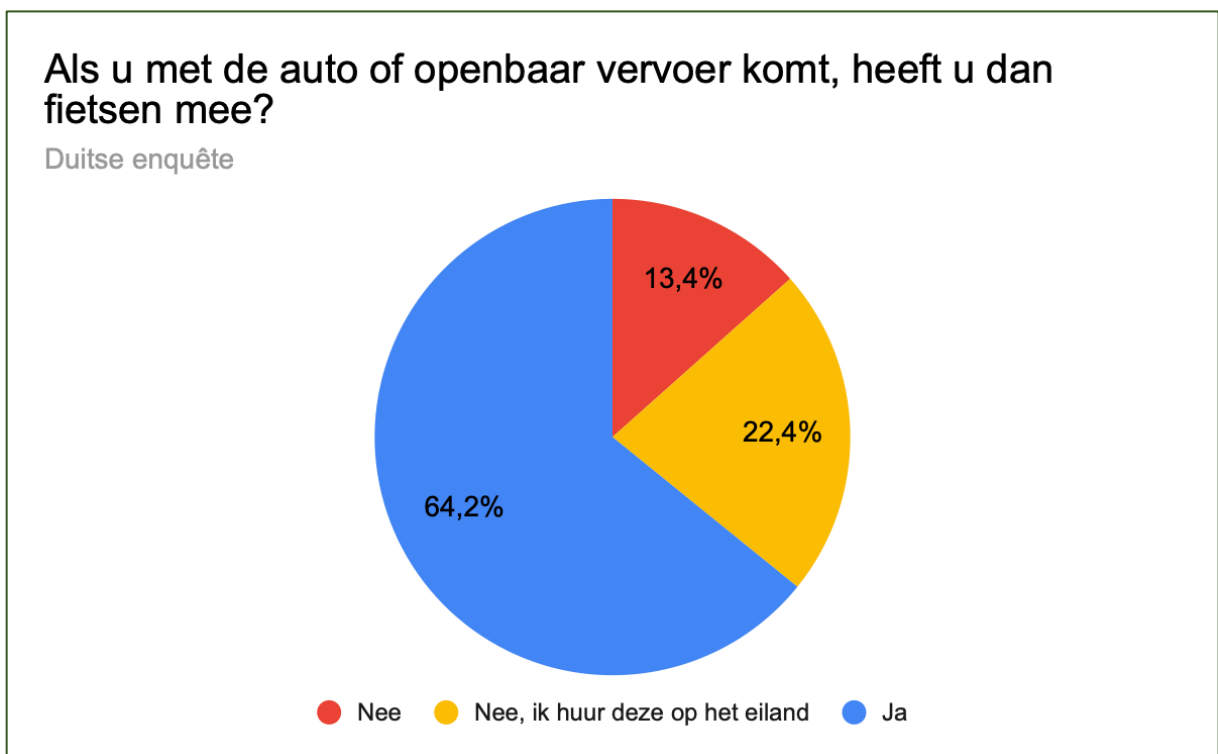
In februari werd bekend dat er twee elektrische deelauto's naar Texel komen (Groot, 2023). Een citaat uit het artikel: "Op initiatief van een aantal Texelaars zijn er vanaf 1 maart in Den Burg twee elektrische deelauto's beschikbaar voor de inmiddels zes huishoudens die zich hebben aangemeld voor een nieuw Texelse deelauto-initiatief. De auto's kunnen gebruikt worden voor korte ritjes op het eiland, maar ook voor dagtochten naar de overkant. 'Uiteindelijk zou het samen met het openbaar vervoer een volwaardig alternatief kunnen zijn voor de eigen auto.' Op dit moment is dit aanbod alleen maar geldig voor Texelaars, maar wellicht kan het ook voor toeristen werken. Uit het onderzoek kan geen informatie worden gehaald of toeristen bereid zijn om een deelauto te gebruiken. Verder is er nog weinig onderzoek naar gedaan om hier een antwoord op te geven.

7. Wat zijn de verschillen en overeenkomsten tussen Nederlandse en Duitse toeristen?

7.1. Resultaten Duitse enquête



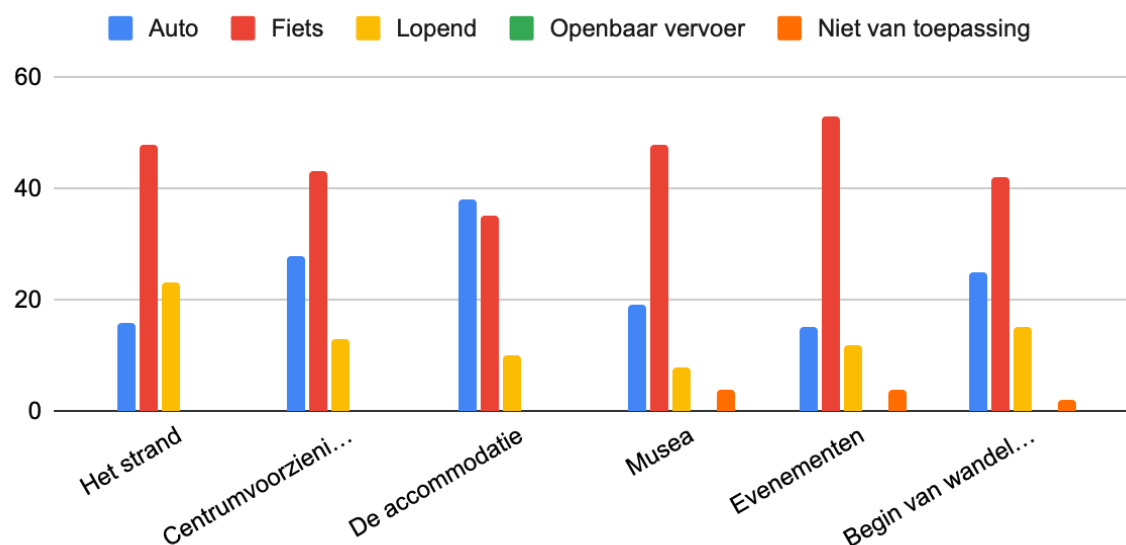
Figuur 15: Met welke vervoermiddel komt u naar Texel? 15



Figuur 16: Als u met de auto of openbaar vervoer komt, heeft u dan de fietsen mee? 16

Hoe verplaatst u zich meestal naar de volgende locaties als u op Texel bent?

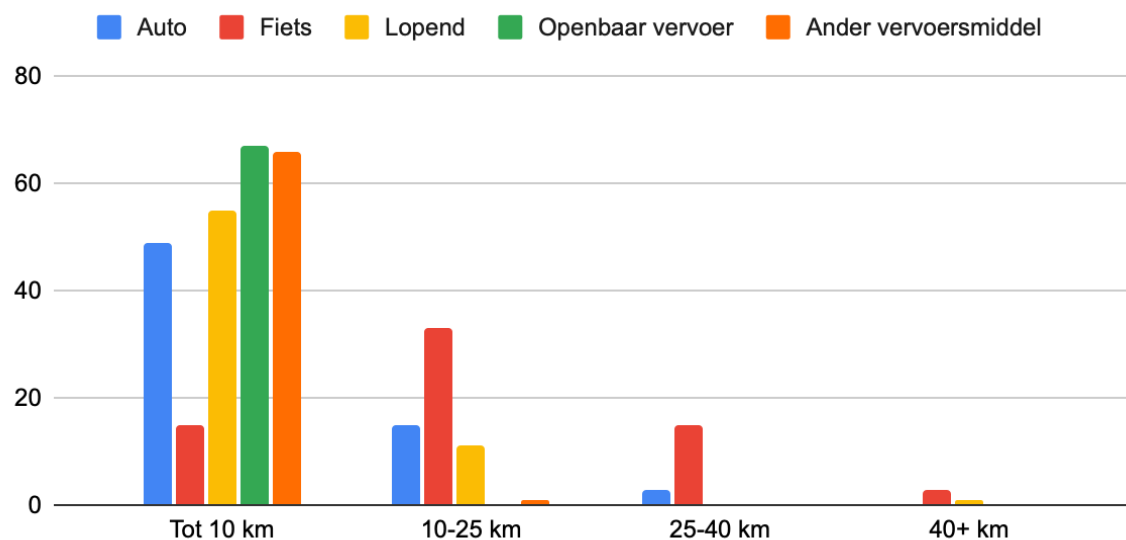
Duitse enquête



Figuur 17: Hoe verplaatst u zich meestal naar de volgende locaties als u op Texel bent?17

Met hoeveel km gemiddeld per dag beweegt u zich per vervoersmiddel voort op Texel?

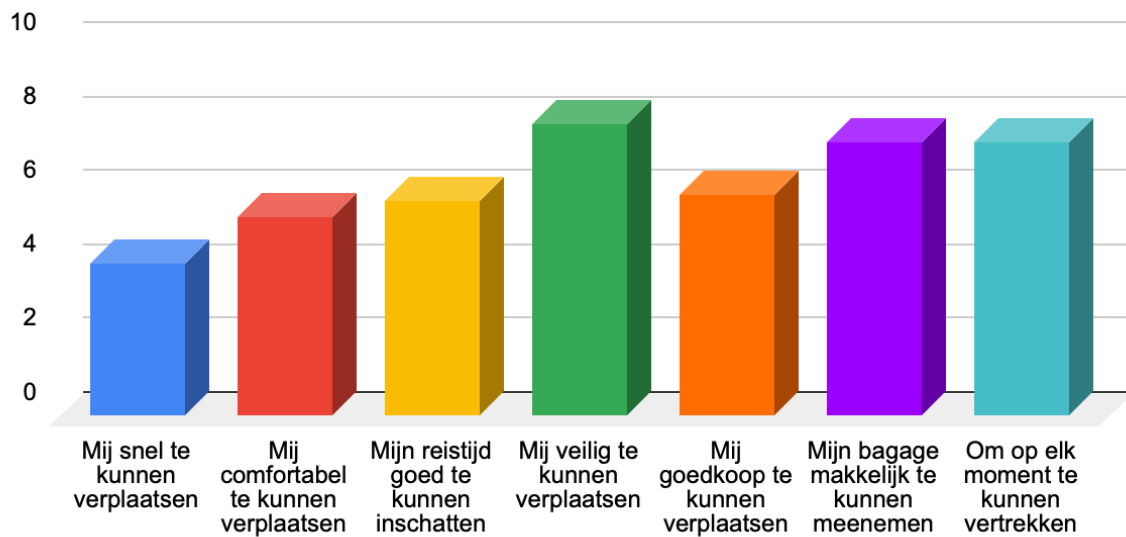
Duitse enquête



Figuur 18: Met hoeveel km gemiddeld per dag beweegt u zich per vervoersmiddel voort op Texel?18

Hoe belangrijk vindt u de volgende zaken op een schaal van 0 tot 10?

Duitse enquête gemiddeld



Figuur 19: Hoe belangrijk vindt u de volgende zaken op een schaal van 0 tot 1019

Waarom maakt u de volgende keuzes?

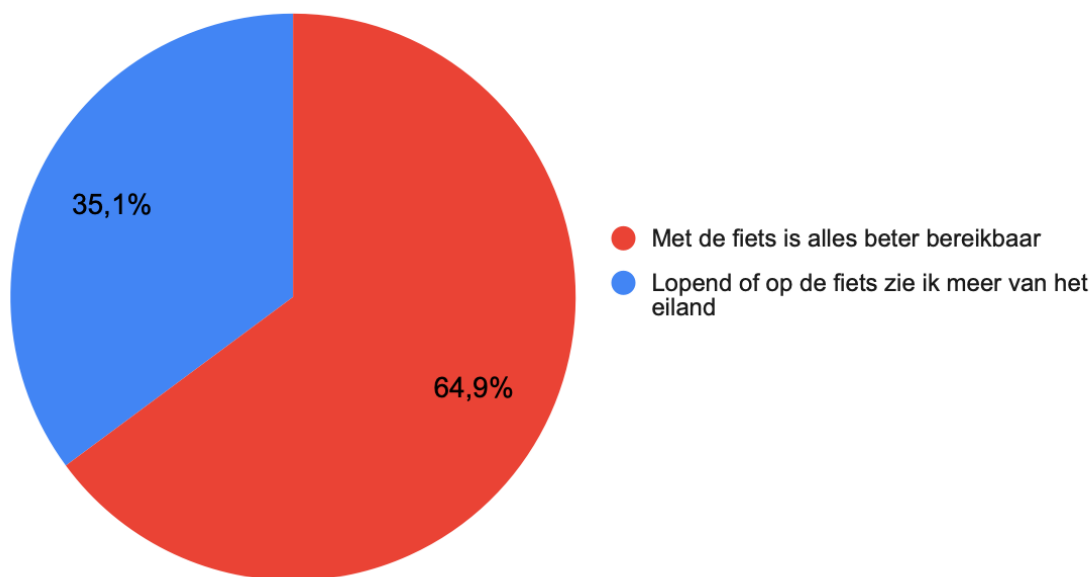
Duitse toeristen die voornamelijk de auto gebruiken



Figuur 20: Waarom maakt u de volgende keuzes?20

Waarom maakt u de volgende keuzes

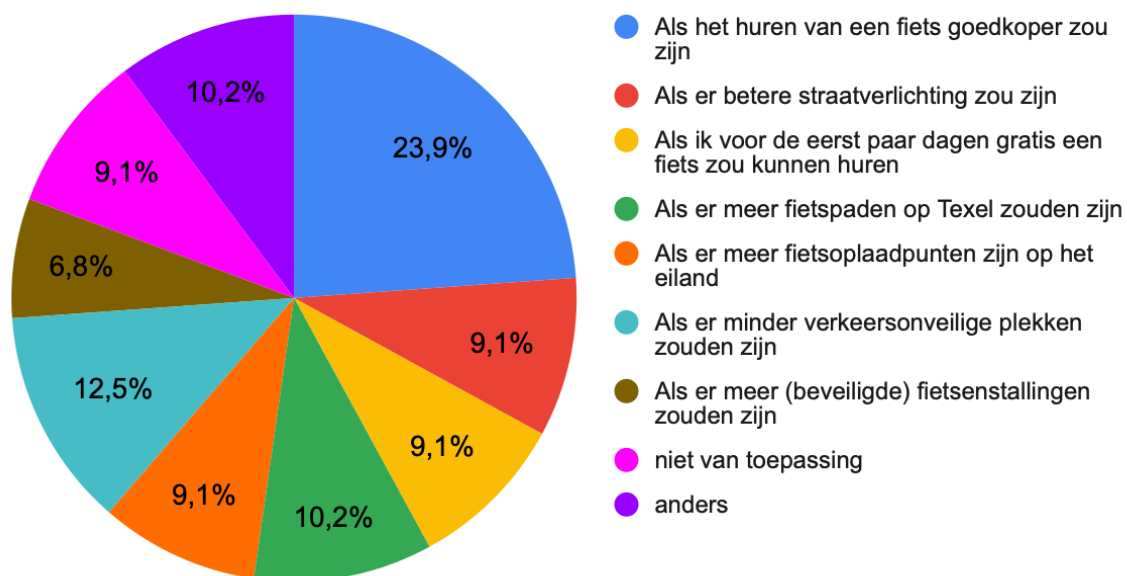
Duitse toeristen die voornamelijk de fiets gebruiken



Figuur 21: Waarom maakt u de volgende keuzes?21

Wanneer zou u meer gaan fietsen?

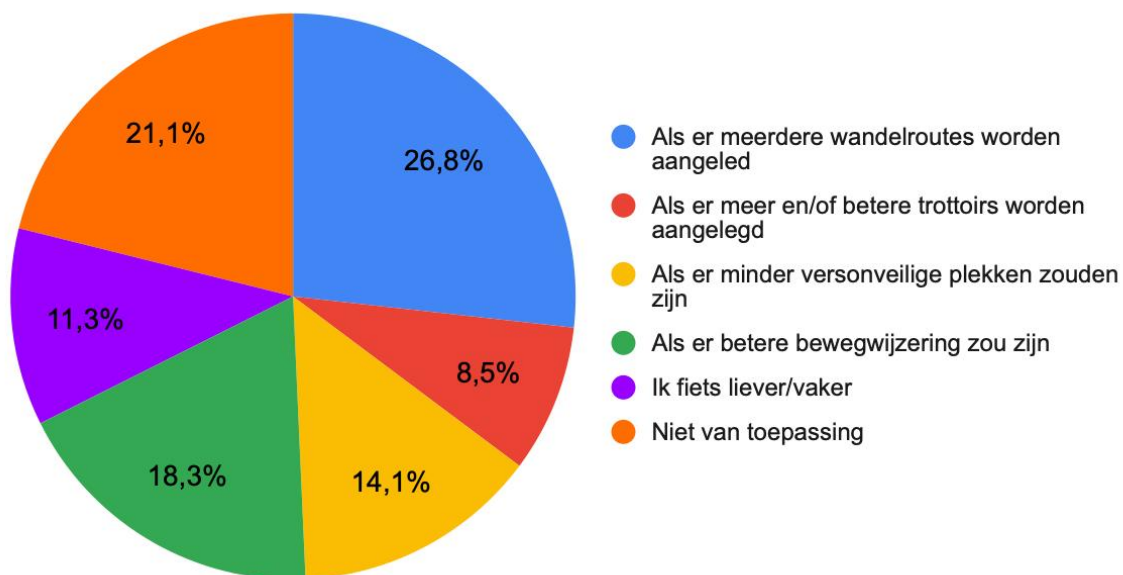
Duitse enquête



Figuur 22: Wanneer zou u meer gaan fietsen?22

Wanneer zou u meer gaan lopen?

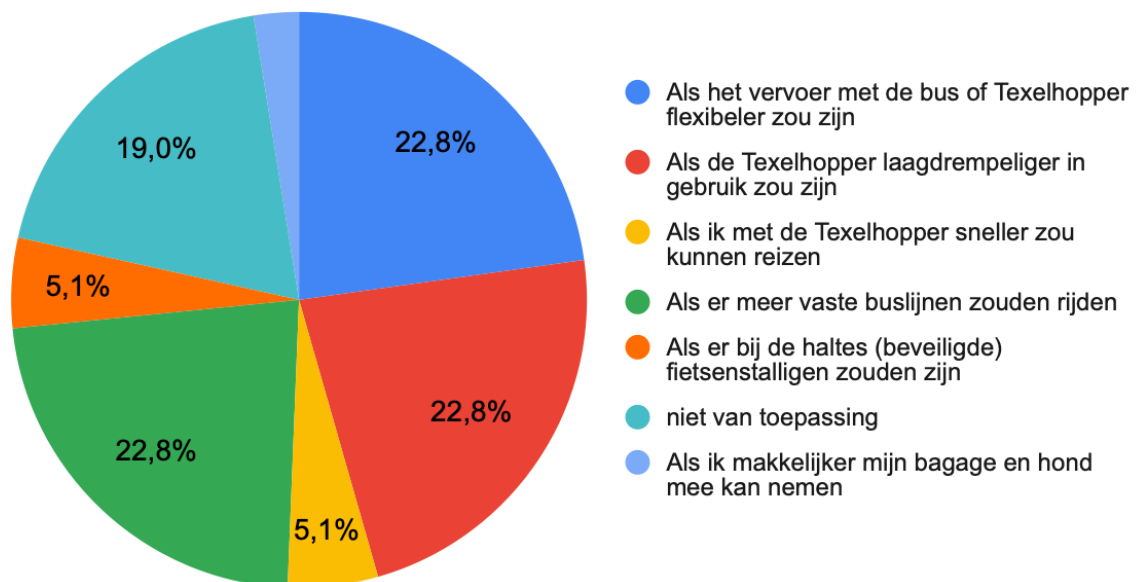
Duitse enquête



Figuur 23: Wanneer zou u meer gaan lopen?23

Wanneer zou u meer met het openbaar vervoer gaan?

Duitse enquête



Figuur 24: Wanneer zou meer met het openbaar vervoer gaan?24

7.2. Verklaring en duiding Duitse grafieken

Ten eerste zijn er in de figuren 15 tot en met 18 weinig verschil te zien met de figuren 1 tot en met 4 van de Nederlandse enquête. Het enige wat hierbij opvalt is dat geen enkele Duitse respondent met het openbaar vervoer naar Texel kwam (figuur 15 & 1) en meer Duitse toeristen maken gebruik van een fiets op het eiland dan Nederlandse toeristen (figuur 16 & 2). Verder is de verdeling van verkeersmiddelen over de voorbeeldlocaties bij de Duitse enquête vrijwel identiek aan de verdeling bij de Nederlandse enquête (figuur 17 & 3). Ook een meerderheid van de Duitse respondenten legt dagelijks geen afstanden af van meer dan 25 kilometer, doen zij dit wel dan is dit voornamelijk met de fiets (figuur 18 & 4).

Ten tweede vinden de Duitse respondenten de meeste zaken even belangrijk als de Nederlandse. Behalve om zich snel en comfortabel te kunnen plaatsen, hier hechten de Duitse respondenten minder waarde aan (figuur 19 & 6). Een ruime meerderheid van de Duitse respondenten die kiezen voor de auto om zich over het eiland te verplaatsen doen dit, omdat dit gemakkelijk is en de afstanden te groot zijn om te fietsen of lopen (figuur 20). Alle Duitse respondenten die voor de fiets kiezen doen dit, omdat zij zo meer zien van het eiland en alles beter bereikbaar is (figuur 21). De reden dat het openbaar vervoer te onduidelijk of niet flexibel is werd door niemand aangegeven, daarom is dit niet zichtbaar in figuur 20 & 21.

Ten derde zijn de Duitse respondenten erg verdeeld over de keuze om meer te gaan fietsen. De oplossing die het vaakst gegeven werd is, als het huren van een fiets goedkoper zou zijn (figuur 22). Dit is tegenstrijdig met figuur 15, in dit figuur is te zien dat ruim 85% al gebruik maakt van een fiets op het eiland. Verder werd het vaakst als oplossing gegeven, als er meer fietspaden zouden zijn en als er minder verkeersonveilige plekken zouden zijn

Deze oplossingen werden ook vaak bij de Nederlandse respondenten aangegeven (figuur 9). Een derde van de Duitse respondenten geeft aan sowieso niet meer te willen lopen dan nu of gaat liever fietsen. Daarentegen geeft bijna een meerderheid aan meer te gaan lopen als er meer wandelroutes worden aangelegd en deze beter bewegwijzerd zouden worden (figuur 23). In vergelijking met figuur 10 zouden er meer Duitse respondenten meer willen lopen dan Nederlandse.

Bij het openbaar vervoer geeft een vijfde van de Duitse respondenten aan sowieso niet meer met het openbaar vervoer te willen gaan dan nu. Daarnaast geven evenveel Duitse respondenten aan dat de Texelhopper flexibeler zou moeten zijn, maar dat er ook meer vaste lijnen zouden moeten rijden. Dit is tegenstrijdig want vaste lijnen zijn minder flexibel dan wat de Texelhopper op dit moment is. Ook vindt een even groot deel dat drempel om de Texelhopper te gebruiken op dit moment te hoog ligt (figuur 24). Bij de Nederlandse respondenten zijn alle oplossingen ongeveer gelijk verdeeld (figuur 11).

8. Samenvatting

Samenvattend bestaat 'de oplossing' om de verkeersbewegingen van toeristen met de auto te verminderen niet, wel zijn er veel mogelijkheden. De huidige situatie is dat toeristen voornamelijk met de auto naar het eiland komen en zich op het eiland zelf voornamelijk met de fiets verplaatsen, maar een groot deel ook met de auto. Op dit moment is er 180 kilometer bewegwijzerd wandelpad en 140 kilometer fietspad. De Texelhopper is op dit moment op papier heel flexibel, maar wordt weinig gebruikt.

Daarnaast vinden toeristen veiligheid, het makkelijk kunnen meenemen van bagage en het op elk moment te kunnen vertrekken het belangrijkste. De snelheid en prijs van het vervoer maakt het minste uit, wat een tegenstrijdigheid oplevert met toeristen die het openbaar vervoer te lang vinden duren, het huren van fietsen te duur vinden en de auto kiezen voor de snelheid. De auto wordt voornamelijk gekozen als vervoersmiddel uit gemak, snelheid en de grote afstanden op het eiland. De fiets wordt gekozen omdat er dan meer van het eiland te zien is en alles beter bereikbaar is.

De keuze voor één van de alternatieven zijn erg verschillend tussen de respondenten. De keuze om meer te gaan fietsen zou vooral gemaakt worden als het huren van een fiets goedkoper zou zijn of de eerste paar dagen gratis zou kunnen en als het eiland 's nachts beter verlicht zou zijn. Het grootste deel van de respondenten geeft aan sowieso niet meer te willen lopen dan dat zij nu doen. Het andere deel zou meer gaan lopen als er meer wandelroutes worden aangelegd en er meer of verbeterde trottoirs aangelegd zouden worden. Door de helft van de respondenten zou meer met het openbaar vervoer gerezen worden als dit flexibeler en laagdrempeliger zou zijn. Ook vindt een deel dat de reistijd met de Texelhopper omlaag moet, want iets wat normaal met de auto 20 minuten duurt kan met de Texelhopper wel meer dan een uur duren.

Op Texel, waar auto's zijn toegestaan, zijn de huurprijzen van fietsen per dag hoger dan op Vlieland. Terwijl op Vlieland toeristen hun auto niet bij zich hebben en vrijwel verplicht zijn om een fiets te gebruiken op het eiland. In ieder geval is het huren van een fiets op elk eiland duur, een week e-bikes huren voor een gezin van vier personen kost al meer dan 400 euro. Dit zijn voor veel mensen grote bedragen en dat was ook terug te zien in de antwoorden van de enquête.

Door te kijken naar de drukste wegen op het eiland is te zien waar het meeste door automobilisten gereden wordt. Hieruit werd duidelijk dat de Postweg vanuit De Koog/ Den Burg richting de Cocksdorp evenveel gebruikt wordt als de Pontweg. Op de Pontweg rijdt al de vast buslijn 28, daarom zou het slim kunnen zijn om in ieder geval tijdens de zomer een extra vaste buslijn te laten rijden vanuit De Koog richting De Cocksdorp. Verder is het belangrijk dat voordat de nieuwe aanbesteding van de OV-concessie Noord-Holland Noord begint, dat de Texelhopper goed geëvalueerd wordt en dit wordt doorgegeven aan de provincie.

Er wordt landelijk steeds meer gebruik gemaakt van elektrische fietsen, dus ook op Texel. Op dit moment is het nog lastig om online te vinden waar het mogelijk is om een elektrische fiets op te laden. Op de website fietsoplaadpunten zijn er nu vijf oplaadpunten bekend. Het is nodig om deze laadpunten uit te breiden, want de accu van een elektrische fiets is vaak niet sterk genoeg om een hele dag comfortabel te kunnen fietsen.

Het gebruik van deelvervoersmiddelen is in de grote steden erg in opkomst. Er zijn hierin verschillende vormen en meerdere bedrijven op de markt. Het zou interessant voor Texel kunnen zijn om deze bedrijven aan te trekken of te onderzoeken hoe het als gemeente zelfgeregeld kan worden. Deelfietsen zouden dan over heel het eiland gebruikt kunnen worden en verspreid over het eiland neergezet kunnen worden. Afgelopen maand werd al bekend dat er twee deelauto's naar Texel komen. Deelauto's hebben kleine winst op het gebied van duurzaamheid, maar zouden wel schelen in het aantal benodigde parkeerplekken.

De verschillen tussen Duitse en Nederlandse toeristen zijn klein. De meeste zaken vinden zij even belangrijk, Duitse toeristen hechten alleen minder waarde aan het snel en comfortabel te kunnen reizen. Duitse toeristen kiezen om dezelfde redenen voor de auto of de fiets. Duitse toeristen staan alleen meer open voor het gebruik van het openbaar vervoer op het eiland dan Nederlandse toeristen.

Concluderend is er geen aparte aanpak nodig om Duitse en Nederlandse toeristen hun verkeersbewegingen met de auto op het eiland te verminderen. Er wordt op dit moment al heel veel gefietst maar er is nog ruimte voor groei. Het nadeel van de fiets is de afhankelijkheid van het weer, geen enkele toerist wil door regen over het eiland fietsen. Het gebruik van de fiets zou aantrekkelijker kunnen worden door een uitbreiding van het net van fietsoplaadpunten en het onderzoeken van deelfietsen op het eiland. Het openbaar vervoer wordt door een enkeling gebruikt, hier ligt de meeste ruimte voor groei. Er is op dit moment erg veel onduidelijkheid bij toeristen over de Texelhopper en er ligt een drempel om hem te gebruiken. Richting de volgende OV-concessie is het daarom belangrijk om de Texelhopper goed te evalueren en te kijken naar een extra vaste lijn.

8.1. Advies aan de gemeente Texel

- Maak een vaste zomerlijn met de bus vanaf de veerboot via De Koog richting De Cocksdorp.
- Onderzoek de mogelijkheden van (gratis) deelfietsen op het eiland.
- Zorg voordat de nieuwe aanbesteding van de OV-concessie Noord-Holland Noord in 2027 begint dat de Texelhopper grondig geëvalueerd wordt.
- Breidt het net voor oplaadpunten voor elektrische fietsen uit en breng dit beter in kaart, zodat het makkelijk vindbaar is voor toeristen.
- Doe meer en voortdurend onderzoek naar de verkeersbewegingen en duurzame mobiliteit van toeristen.

9. Discussie

Dit onderzoek is representatief voor alle toeristen op Texel. Er kwamen naar schatting in 2020 850.000 verblijfs- en dagtoeristen op het eiland. Ongeveer 73,5% hiervan is Nederlands, dus de populatiegrootte bij de Nederlandse enquête is ongeveer 622.000 (Weetjes over Texel, z.d.). De enquêtes hebben in totaal 518 respondenten, maar er is in dit verslag bij de eerste twee deelvragen gewerkt met de 451 Nederlandse respondenten. Bij een betrouwbaarheidsniveau van 95%, dit is standaard voor enquêtes, geeft dat een foutenmarge van ongeveer 5% in de antwoorden (Steekproefcalculator - Checkmarket, 2020). Met deze gegevens is het mogelijk om de steekproefgrootte te berekenen. Voor representatieve gegevens uit de enquêtes waren 384 respondenten nodig geweest.

Van het aantal toeristen in 2020 kwamen er ongeveer 24,5% uit Duitsland, dit geeft een populatiegrootte van ongeveer 207.000 (Weetjes over Texel, z.d.). De Duitse enquête heeft 67 respondenten, bij een betrouwbaarheidsniveau van 95%, levert dit een foutenmarge van ongeveer 12% op. Dit is al een te grootte foutenmarge om meet te werken, de maximaal aanvaarde is 5% (Steekproefcalculator - Checkmarket, 2020). Wel zijn er op Texel nog geen andere onderzoeken gedaan naar duurzame mobiliteit van toeristen. Hierdoor konden wij onze gegevens niet met andere vergelijken.

De alternatieven die in dit verslag op een rij gezet zijn, zijn lang niet alle mogelijkheden. Om dit verslag uitvoerbaar en overzichtelijk te houden, is gekozen voor deze meest voor de hand liggende opties. Er zijn dus nog veel meer alternatieven om de toerist uit de auto te krijgen.

10. Bronvermelding

1. Bisshops BV. (z.d.). *Wat is de actieradius van een e-bike?* Geraadpleegd op 14 maart 2023, van <https://www.fietsenopfietsen.nl/actieradius-e-bike#:~:text=De%20actieradius%20van%20een%20elektrische%20fiets%20geeft%20aan,In%20de%20praktijk%20kan%20dit%20per%20fiets%20verschillen.>
2. *fietsoplaadpunten.nl*. (2023). Geraadpleegd op 16 maart 2023, van <https://www.fietsoplaadpunten.nl/>
3. Fietsverhuur Jan van Vlieland. (2023, 9 januari). *Fietsen en tarieven - Fietsverhuur Jan van Vlieland*. Geraadpleegd op 13 maart 2023, van <https://janvanvlieland.nl/fietsen-en-tarieven/>
4. Gemeente Amsterdam. (2023, 17 maart). *Deelfiets*. Amsterdam.nl. Geraadpleegd op 16 maart 2023, van <https://www.amsterdam.nl/deelvervoer/deelfiets/>
5. Gemeente Texel. (2016). Actieplan Mobiliteit Texel 2016. In *Texel.nl*. Geraadpleegd op 17 november 2022, van <https://www.texel.nl/wp-content/uploads/2021/04/Actieplan-Mobiliteit-Van-visie-naar-actie.pdf>
6. Groot, E. (2023, 18 februari). *Twee elektrische deelauto's naar Texel*. De Texelse Courant – 24/7 Nieuws van het eiland. Geraadpleegd op 19 februari 2023, van <https://www.texsecourant.nl/nieuws/algemeen/320218/twee-elektrische-deelautos-naar-texel>
7. Hagebout, P. (2020, 21 juli). *Wandelen en fietsen op Texel: genieten van het eiland*. PlusOnline. Geraadpleegd op 13 maart 2023, van <https://www.plusonline.nl/reizen-vrije-tijd/wandelen-en-fietsen-op-texel-genieten-van-het-eiland>
8. *Huurprijzen*. (2023). Fietsverhuur Veerhaven Texel. Geraadpleegd op 13 maart 2023, van <https://www.fietsverhuurtexel.nl/huurprijzen/>
9. Klein, C. (2023, 4 maart). *Enorme toename elektrische voertuigen, maar wat is de klimaatwinst?* NOS. Geraadpleegd op 5 maart 2023, van <https://nos.nl/artikel/2466089-enorme-toename-elektrische-voertuigen-maar-wat-is-de-klimaatwinst>
10. Mobiliteitsvisie Texel 2015 - 2025. (2015). In *Texel.nl*. Geraadpleegd op 17 november 2022, van <https://www.texel.nl/wp-content/uploads/2021/04/Mobiliteitsvisie-Texel-2015-2025.pdf>
11. Nationaal Park Duinen van Texel. (z.d.). *Wandelen*. Geraadpleegd op 14 maart 2023, van <https://www.npduinenvantexel.nl/5147/doen/wandelen>
12. *Openbaar vervoer op Texel*. (z.d.). Texel.net. Geraadpleegd op 7 maart 2023, van <https://www.texel.net/nl/over-texel/vervoer-op-texel/openbaar-vervoer/>

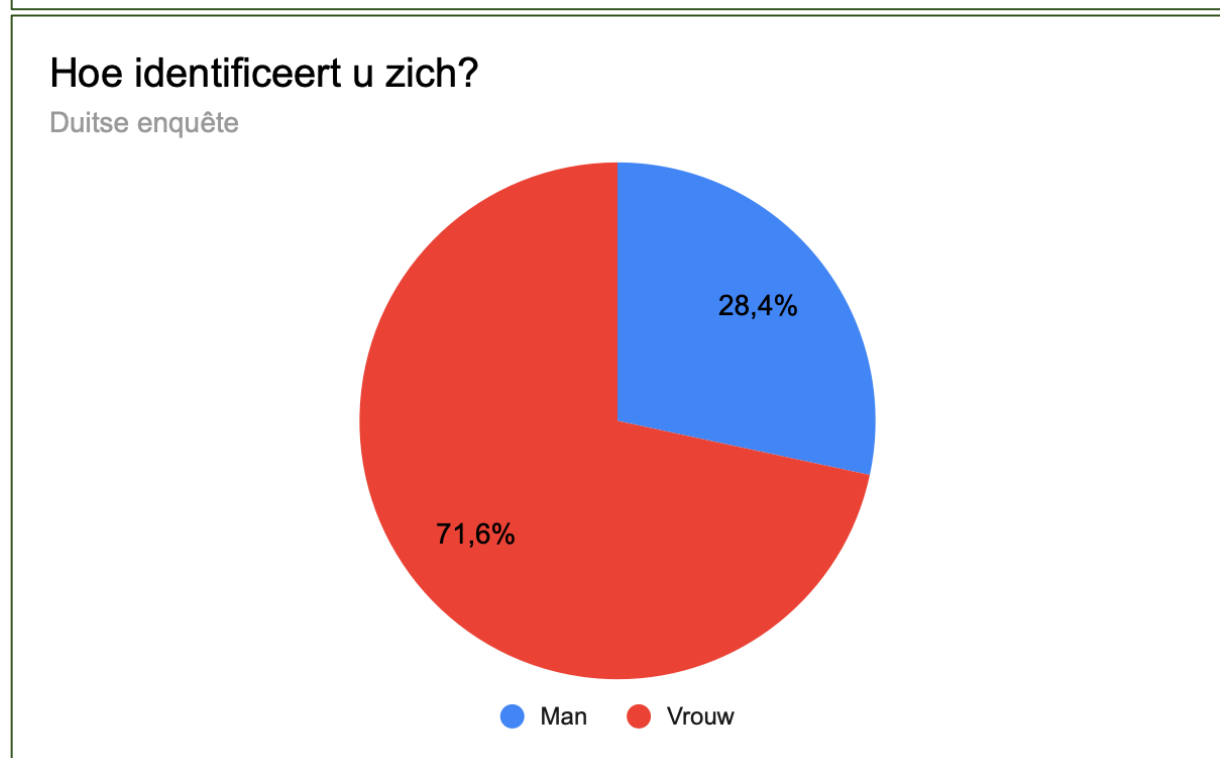
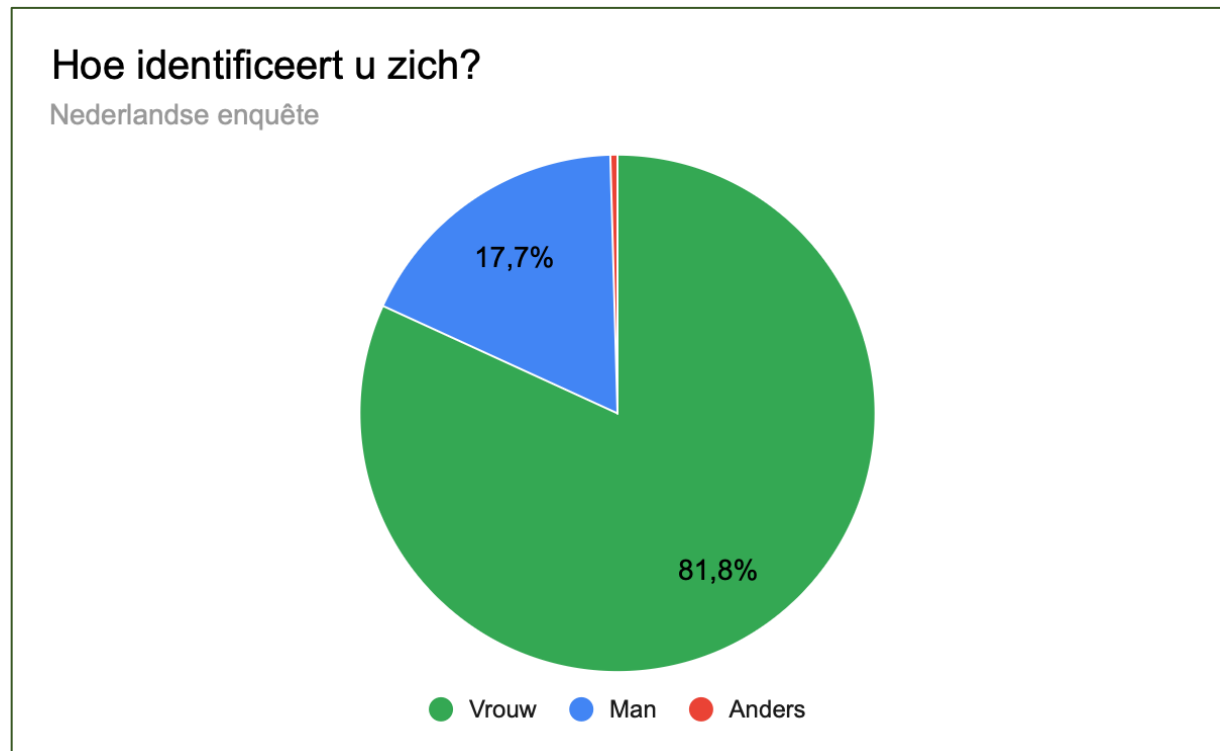
13. OVPro.nl. (2017, 23 mei). *Connexxion sleept concessie Noord-Holland Noord binnen* / OVPro.nl. Geraadpleegd op 14 maart 2023, van <https://www.ovpro.nl/bus/2017/05/23/connexxion-sleept-concessie-noord-holland-noord-binnen/>
14. Silence, J. (2013). *Vragenlijst over uw visie op mobiliteit*. mobiliteitsplanvlaanderen.be. Geraadpleegd op 11 oktober 2022, van <https://www.mobiliteitsplanvlaanderen.be/>
15. *Slimme lantaarnpalen op Texel*. (2011, 27 juli). NH Nieuws. Geraadpleegd op 9 maart 2023, van <https://www.nhnieuws.nl/nieuws/60763/slimme-lantaarnpalen-op-texel>
16. *Steekproefcalculator - CheckMarket*. (2020, 11 februari). CheckMarket. Geraadpleegd op 15 maart 2023, van <https://nl.checkmarket.com/steekproefcalculator/>
17. TESO. (z.d.). *Afvaarttijden*. teso.nl. <https://www.teso.nl/afvaarttijden/>
18. TESO. (2023). *Tarieven tickets*. teso.nl. Geraadpleegd op 14 maart 2023, van <https://www.teso.nl/tickets-2/>
19. *Texel legt aantal toeristen aan banden*. (2021, 27 september). Binnenlands Bestuur. Geraadpleegd op 9 maart 2023, van <https://www.binnenlandsbestuur.nl/ruimte-en-milieu/gemeenteraad-texel-kiest-voor-meer-balans>
20. Texelhopper. (z.d.). *Informatie reserveren*. Texelhopper.nl. Geraadpleegd op 9 maart 2023, van <https://www.texelhopper.nl/nl/reisinformatie/reserveren>
21. VVV Texel. (z.d.-a). *Fietsknooppunten op Texel*. Texel.net. Geraadpleegd op 13 maart 2023, van <https://www.texel.net/nl/zien-en-doen/sportief/fietsen/fietsroutes/fietsknooppunten-op-texel/>
22. VVV Texel. (z.d.-b). *Weetjes over Texel*. texel.net. Geraadpleegd op 13 maart 2023, van <https://www.texel.net/nl/over-texel/wist-je-dat-over-texel/>

11. Bijlage 1: vragen enquête

De volgende vragen zijn gesteld:

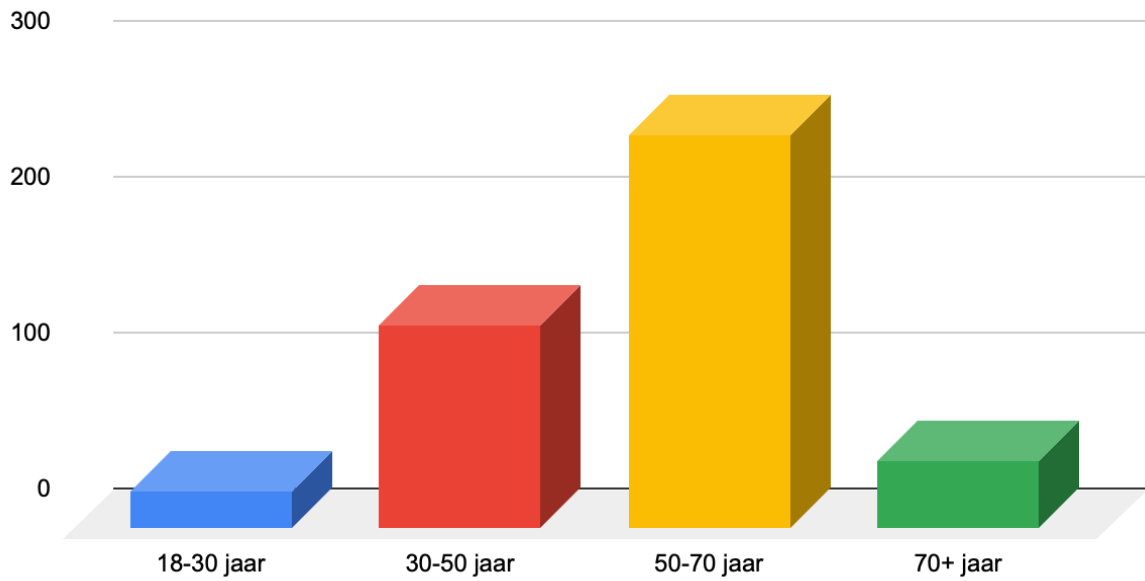
1. Met welk vervoersmiddel komt u naar Texel?
2. Als u met de auto of het openbaar vervoer komt, heeft u dan fietsen mee?
3. Hoe verplaatst u zich meestal naar de volgende locaties als u op Texel bent?
4. Waarom maakt u de volgende keuzes?
5. Met hoeveel km gemiddeld per dag beweegt u zich per vervoersmiddel voort op Texel?
6. Hoe belangrijk vindt u de volgende zaken op een schaal van 0 tot 10?
 - a. Mij snel te kunnen verplaatsen
 - b. Mij comfortabel te kunnen verplaatsen
 - c. Mijn reistijd goed te kunnen inschatten
 - d. Mij veilig te kunnen verplaatsen
 - e. Mij goedkoop te kunnen verplaatsen
 - f. Mijn bagage makkelijk te kunnen meenemen
 - g. Om op elk ogenblik te kunnen vertrekken
7. Vindt u nog iets anders belangrijk?
8. Wanneer zou u meer gaan fietsen?
9. Wanneer zou u meer gaan lopen?
10. Wanneer zou u meer met het openbaar vervoer gaan?
11. Wat is de samenstelling van uw reisgezelschap
12. Wat is uw geslacht?
13. Wat is uw leeftijd?
14. In welk seizoen verblijft u op het eiland?
15. Wat is uw hoogst afgeronde opleidingsniveau
16. Bent u een dag- of verblijfstoerist?

12. Bijlage 2: Kenmerken respondenten



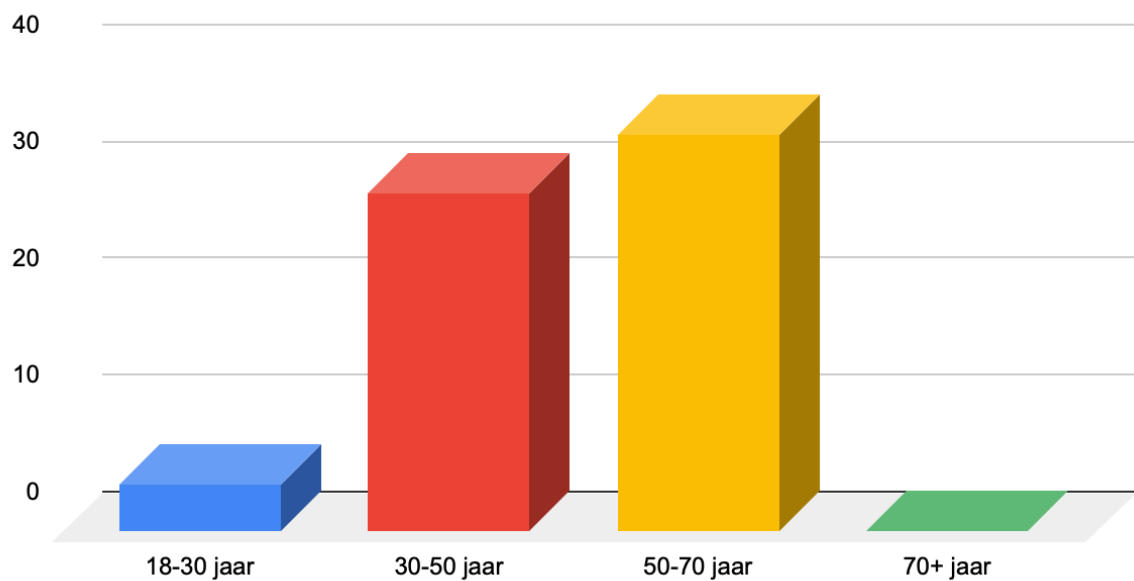
Wat is uw leeftijd?

Nederlandse enquête



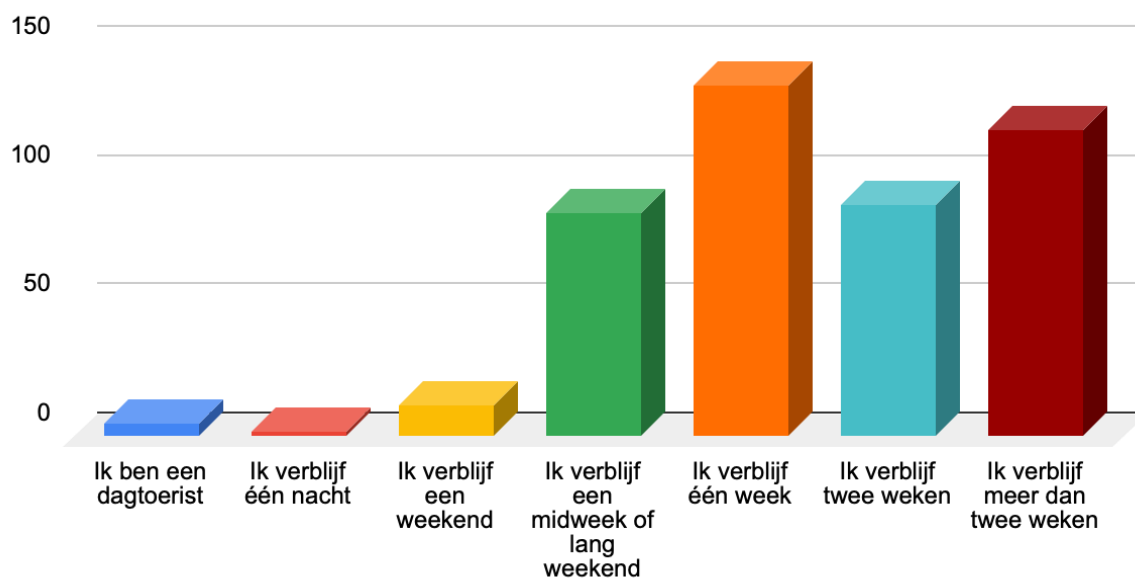
Wat is uw leeftijd?

Duitse enquête



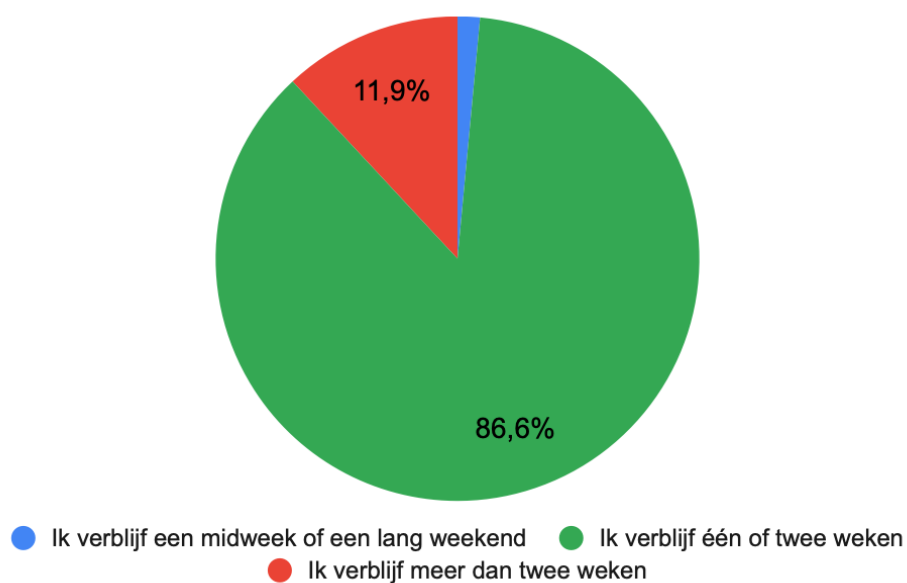
Bent u een dag - of verblijfstoerist?

Nederlandse enquête



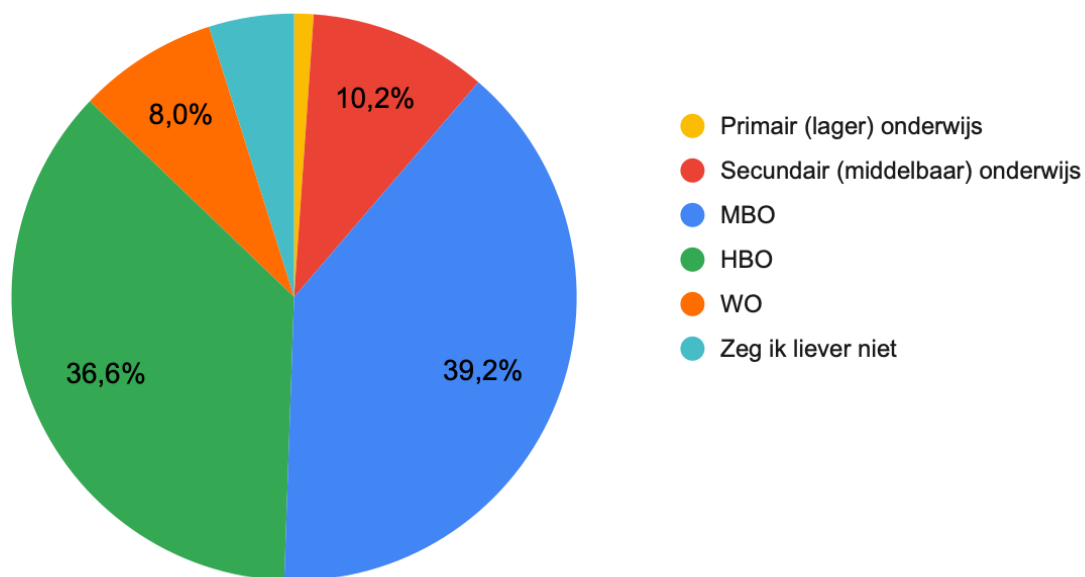
Bent u een dag- of verblijfstoerist?

Duitse enquête



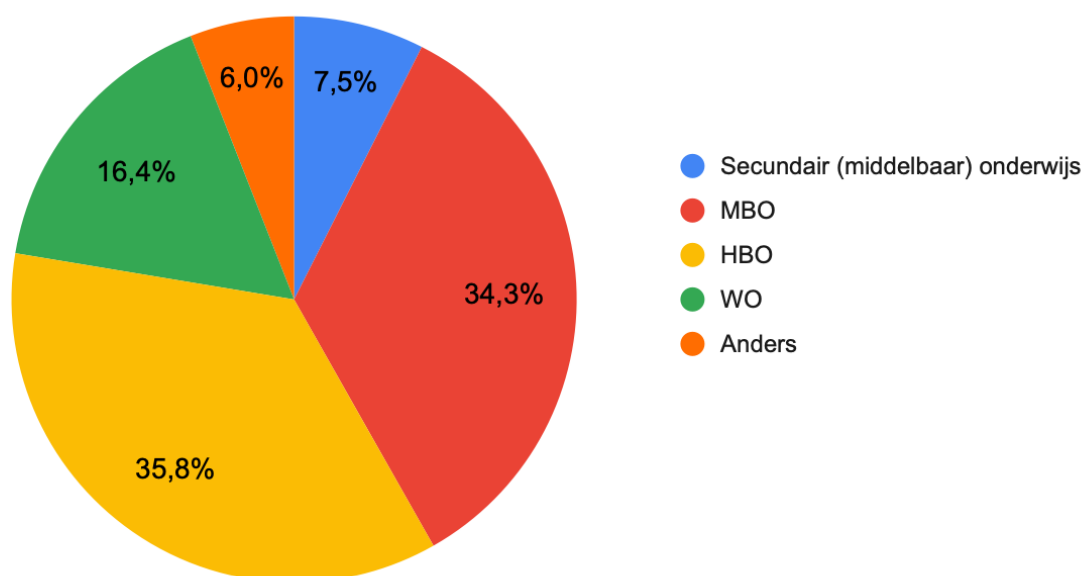
Wat is uw hoogst afgeronde opleidingsniveau?

Nederlandse enquête



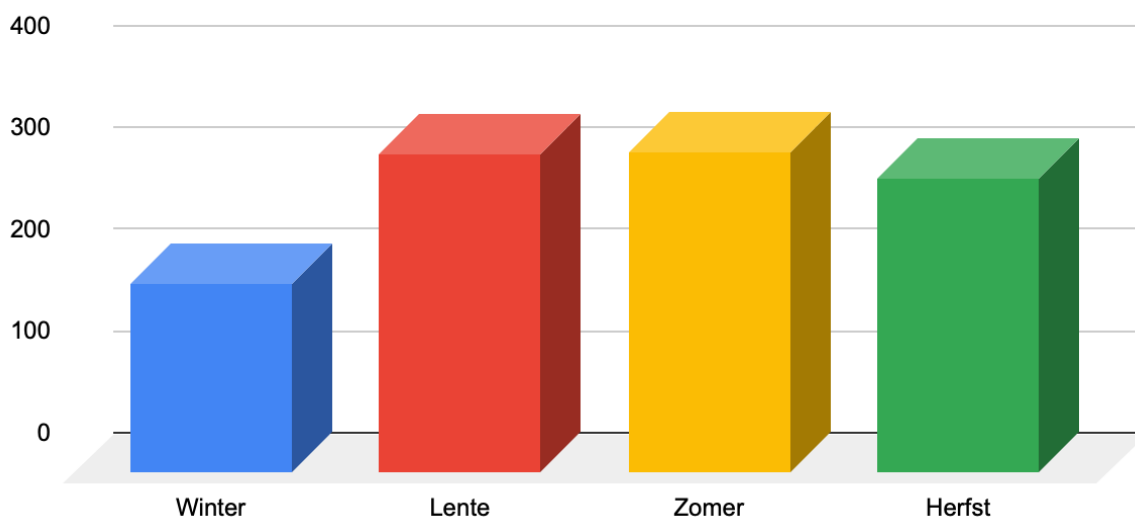
Wat is uw hoogst afgeronde opleidingsniveau?

Duitse enquête



In welk seizoen verblijft u op het eiland?

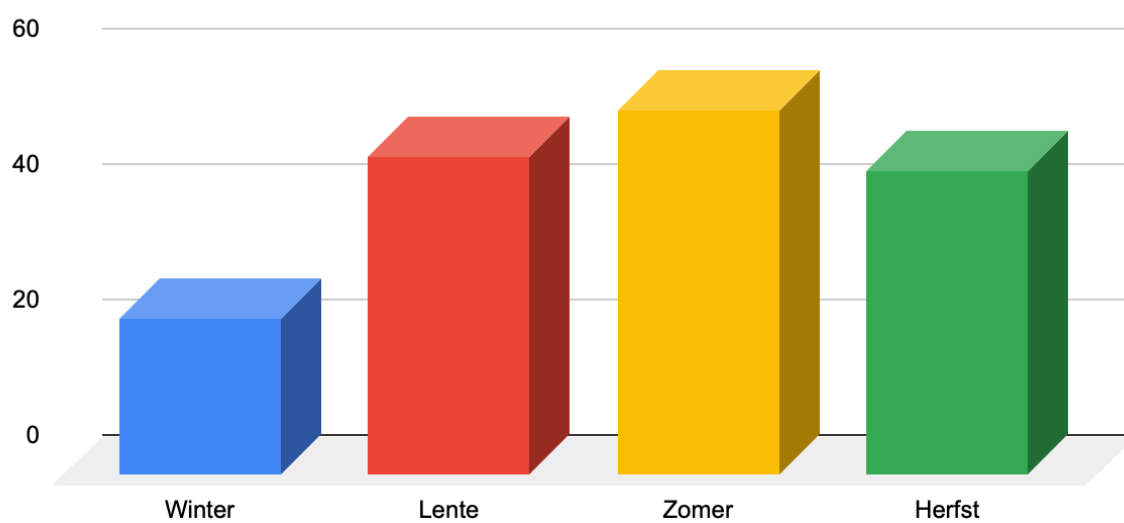
Nederlandse enquête



Meerdere antwoorden mogelijk

In welk seizoen verblijft u op het eiland?

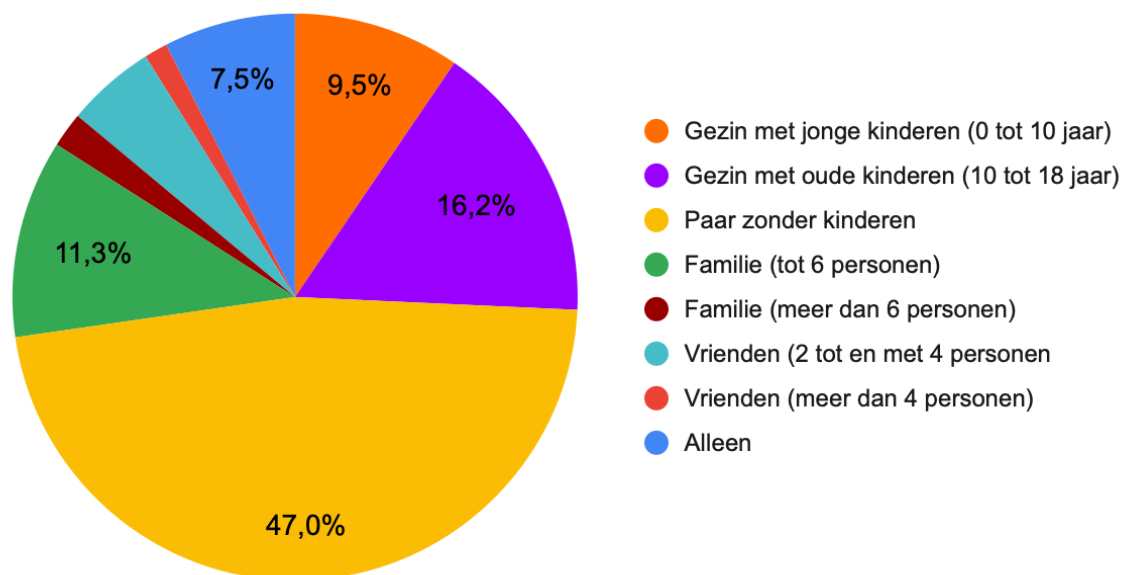
Duitse enquête



Meerdere antwoorden mogelijk

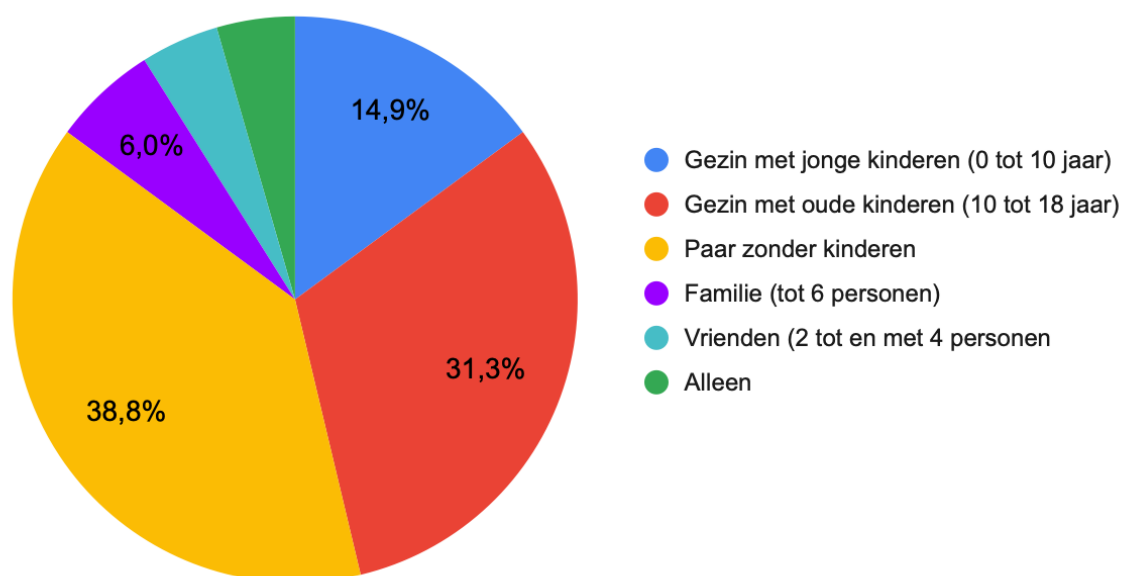
Wat is de samenstelling van uw reisgezelschap?

Nederlandse enquête



Wat is de samenstelling van uw reisgezelschap?

Duitse enquête



13. Bijlage 3: zomerintensiteit wegentellingen 2008-2014



("Mobiliteitsvisie Texel 2015 - 2025", 2015)