

Internet Consultatie Ontwerp-Agenda voor het Waddengebied 2050

1. *Het georganiseerd bedrijfsleven van Texel en Den Helder heeft kennis genomen van de Ontwerp-Agenda voor het Waddengebied 2050. Het is ons duidelijk dat veel inspanning is gepleegd om tot een integrale en samenhangende beschouwing en (concept) Uitvoeringsagenda te komen. Graag maken wij van de mogelijkheid gebruik om een verdere bijdrage te leveren aan de uiteindelijke invulling van de Ontwerp-Agenda en Uitvoeringsprogramma.*
2. *In hoofdstuk 2 van de Ontwerp-Agenda - Een wandeling in 2050 – wordt een beeld geschetst voor recreatie en toerisme op de Waddeneilanden waarbij terecht wordt aangetekend dat di,t v.w.b. de Waddeneilanden, nog steeds de belangrijkste economische sector is zonder aantasting van de eigen unieke waarden, cultuur en leefbaarheid van de eilanden.*
Dit geldt echter ook voor de recreatieve en toeristische sector van Wadden- en Noordzeehaven Den Helder, die op een aantal gebieden verbonden is met recreatie en toerisme op Texel. In hetzelfde hoofdstuk is de volgende zin “Gesprekken met bewoners, vervoerders en toeristen hebben passende vervoersconcepten opgeleverd die de bereikbaarheid ook op de lange termijn garanderen” opgenomen. Hoewel vervoersconcepten op land niet het focale aspect noch de verantwoordelijkheid is van de opstellers van de Ontwerp-Agenda voor het Waddengebied 2050, is het voor het georganiseerd bedrijfsleven van Texel en Den Helder een belangrijk punt voor het realiseren van de economische doelstellingen zowel op het gebied van recreatie en toerisme als op- of gerelateerd aan maritieme ontwikkelingen. In die zin ondersteunen wij ook de aandacht wat dit onderwerp in de ontwerp-agenda krijgt.
3. *Para 4.3 van de ontwerp-agenda stelt ““Rijkswaterstaat wil in 2030 haar netwerken energieneutraal hebben. Tegelijkertijd neemt het autoverkeer toe, zowel naar de eilanden als de veerhavens. Dit leidt onder meer tot file- en parkeerproblemen in Den Helder en Harlingen”. Maatregelen m.b.t. een betere doorstroming op de N250 zullen dit probleem in vergaande mate mitigeren aangezien de capaciteit van de veerdienst TESO bij 97% van de afvaarten volstaat om alle voertuigen zonder vertraging over te zetten en in de 3% van de situaties waarin dat niet zo is de buffer (lees opstel) ruimte bij de veerhaven volstaat voor het daar te bufferen verkeer. Het georganiseerde bedrijfsleven van Texel en Den Helder en de Koninklijke Marine, ondersteund door de gemeente Texel en Den Helder hebben bij de Provincie Noord-Holland, middels een Manifest N250 in 2018, aangedrongen op een permanente oplossing van de bereikbaarheid van Texel en Den Helder gegeven de economische schade die de huidige situatie met zich meebrengt.*
4. *Para 4.7 van de ontwerp-agenda stelt ““De bereikbaarheid van de haven in Den Helder staat onder druk door files van en naar de veerboot en er is onvoldoende parkeergelegenheid” Wij kennen de onderbouwing van deze stellingname niet. Daarbij is uit onderzoek gebleken dat een groot deel van de files die in/voor Den Helder staan niet alleen worden veroorzaakt door autoverkeer naar Texel, maar tevens door spitsverkeer van en naar het havengebied van Den Helder inclusief het terrein van de Koninklijke Marine. Wij verwijzen daarbij naar de vele onderzoeken die in opdracht van gemeente en provincie zijn uitgevoerd in de periode 1995 – 2020.*
5. *Ook wordt in para 4.7 gesteld dat “Voorkomen dat toeristisch verkeer en werkverkeer tot congestie leiden. Problemen op dit punt worden langs duurzame weg opgelost, waarbij ook de mogelijkheden van verplaatsing van veerterminals worden beschouwd. Uitgangspunt hierbij is dat er in Den Helder voldoende gebruiksruimte is voor de vitale functie van Defensie met het oog op de nationale veiligheid”. Gegeven de noodzaak om de veerhaveninstallatie Den Helder op korte termijn te vernieuwen en de belemmeringen die in beeld zijn gebracht tijdens eerdere verkenningen/onderzoeken v.w.b. een eventuele verplaatsing is het van belang te stellen dat verplaatsing van de veerhaveninstallatie in Den Helder geen realistische optie is. Inzetten op het realiseren van een permanente oplossing voor een betere bereikbaarheid naar- en doorstroming in Den Helder, zoals genoemd in para 3 is de gewenste actie vanuit het*

georganiseerd bedrijfsleven. Daarnaast druist een eventuele verplaatsing van de veerhaveninstallatie mogelijk ook in tegen het in de ontwerp-agenda gestelde v.w.b. het aanleggen van haventerreinen in de Waddenzee waarbij eventuele uitbreiding alleen landinwaarts kan plaats vinden.

- 6. Verder wordt in para 4.3 gesteld dat “Het aantal bezoekers op de Waddeneilanden neemt toe. Tegelijk neemt de verblijfsduur af”. V.w.b. het eiland Texel is dit onjuist; de statistische gegevens van de laatste jaren geven aan dat de gemiddelde verblijfsduur weer toeneemt.*
- 7. Op pagina 73 van de ontwerp-agenda -de Waddenkust in 2050 – wordt het volgende beeld geschetst: “. De veerhavens zijn niet uitsluitend een opstaptelek voor de veerboot naar de eilanden, maar ook recreatief aantrekkelijk: de omgeving en de achterliggende historische havensteden worden goed bezocht en er is veel te beleven. Van en naar de veerhavens is gedifferentieerd vervoer: snel en stipt voor bewoners, goede aansluitingen voor de transportsector en op beleving gericht vervoer voor de toerist.
Dit beeld wordt vanuit het georganiseerd bedrijfsleven Texel en Den Helder volledig ondersteund en sluit aan bij het zogeheten Loods-project wat een opwaardering van de uitstraling van de veerhaven op Texel beoogt. Eenzelfde project zou ook kunnen worden opgesteld voor de veerhaven Den Helder mogelijk gekoppeld aan de vernieuwing van deze haven op korte termijn.*
- 8. Het georganiseerd bedrijfsleven van Texel en Den Helder stelt het op prijs indien u bovenstaande wilt meenemen en adresseren in de definitieve versie van de Ontwerp-Agenda voor het Waddengebied 2050.*

Namens het georganiseerd bedrijfsleven Texel en Den Helder,

Michel Gregoire

P.P. Solkesz

Texels Ondernemers Platform

Helderse Ondernemers Vereniging