

Inventarisatie mobiliteitsbeleid Wadden- en kustgemeenten

Klaas Yde Haarsma, Erik Regterschot en Hannah Habekotté
11 november 2024

Inhoudsopgave

1.	Aanleiding en context	p. 4
2.	Mobiliteitsbeleid per thema	p. 5
a)	Autoluwe eilanden en overtocht	p. 6
b)	Parkeren	p. 9
c)	Openbaar vervoer	p. 13
d)	Deelmobiliteit	p. 16
e)	Logistiek	p. 17
f)	Particulier en urgent vervoer	p. 19
3.	Conclusies per thema	p. 21
4.	Bijlagen	p. 24
I.	Overzicht geconsulteerde overheden (factsheets per overheid separaat opgenomen)	
II.	Totaaloverzicht beleidsinventarisatie (separaat opgenomen)	
III.	Overzicht opgaven (<i>voorlopige content op hoofdlijnen; wordt verder uitgewerkt in vervolg</i>)	
IV.	Toelichting werkproces	
V.	Advies m.b.t. vervolgp participatie	

Leeswijzer

De afgelopen maanden is door middel van beleidsanalyses, (1-op-1) gesprekken met betrokken eiland- en kustgemeenten en provincies het huidige beleid in beeld gebracht.

Deze rapportage start met een toelichting op de aanleiding en context van het onderzoek (H1). Daarna wordt de indeling per hoofdthema (autoluwe eilanden en overtocht, parkeren, openbaar vervoer, deelmobiliteit, logistiek en particulier en urgent vervoer) toegelicht (H2). Het huidige beleid en beleidsvoornemens worden daarna in ditzelfde hoofdstuk behandeld. Daarbij kijken we steeds naar het overkoepelende beleid, het beleid per eiland en de synthese. In hoofdstuk 3 komen we tot conclusies per thema.

In de bijlagen tonen we een overzicht geconsulteerde overheden (I). Het totaaloverzicht van de beleidsinventarisatie nemen we in een separate bijlage mee (II). Bijlage III laat een overzicht van de opgaven zien. Dit is vooralsnog de voorlopige content op hoofdlijnen; de opgaven en worden met de overheden verder uitgewerkt nadat deze rapportage is afgerond. Bijlage IV geeft een toelichting op de processtappen en in bijlage V geven wij een advies met betrekking tot participatie voor het vervolg.

1. Aanleiding en context

In dit onderzoek gaan wij in op het mobiliteitsbeleid van de Waddeneilanden en kustgemeenten. De inventarisatie heeft als doel om in kaart te brengen wat het huidige beleid en de beleidsvoornemens van de wadden- en kustgemeenten zijn.

Toekomstbestendige bereikbaarheid is één van de vier transitie uit de Uitvoeringsagenda Waddengebied. Ons onderzoek vloeit voort uit de Routekaart Bereikbaarheid die hoort bij deze transitie. Deze routekaart gaat over de stappen om de eilanden bereikbaar te houden. Er ligt een routekaart 0.1. De aankomende jaren wordt gewerkt aan een definitieve routekaart, aan de hand van een plan van aanpak.

Het plan van aanpak bevat de volgende uitwerkingsopgaven:

0. De basis is coherente besluitvorming en samen richten van beleid en middelen.
1. Veranderopgave in de mobiliteit van en naar de eilanden (autoluwer, leefbaarheid en logistieke keten).
2. Veranderopgave richting emissieloze, impactarme en adaptieve veren en baggerschepen (duurzame overtocht).
3. Bijdrage bereikbaarheid aan natuurbeleid: ambitieus én haalbaar.

De opdracht van Royal HaskoningDHV volgt uit lijn 1. Opgaven 0, 2 en 3 worden meegenomen in andere uitwerkingen waaronder de Waddengovernance (0), de MIRT-verkenning bereikbaarheid Ameland (2) en het beleidskader natuur en beheerplan Natura 2000 (3).

De resultaten van het onderzoek dienen niet alleen als input voor de **Routekaart Bereikbaarheid**, maar ook voor het **Programma van Eisen** dat wordt opgesteld voor de nieuwe concessie voor de veerverbindingen tussen de Waddeneilanden en het vasteland. Het inventariseren van mobiliteitsbeleid van eiland- en kustgemeenten is daarin concreet benoemd als actie. De nadruk in deze opdracht ligt op het in beeld brengen van huidig beleid, ambities en toekomstbeelden voor autoluwe eilanden en overtochten, logistiek en particulier en urgent vervoer.

2. Mobiliteitsbeleid per thema

Voor dit onderzoek is een uitgebreide beleidsanalyse uitgevoerd. De beleidskeuzes zijn in gesprekken vervolgens getoetst op actualiteit en ontwikkeling. De beleidsanalyse biedt een objectief overzicht van de uitgangspunten op regionaal en gemeentelijk niveau. De volgende beleidscategorieën zijn geanalyseerd:

- (mobiliteits-)beleid Waddeneilanden
- Mobiliteitsbeleid kustgemeenten
- Regionaal en provinciaal mobiliteitsbeleid
- Nationaal beleid omtrent de Waddeneilanden zoals de uitvoeringsagenda Waddeneilanden 2021-2026

In de basis zijn alle relevante, gepubliceerde beleidsstukken geïnventariseerd. Aanvullend zijn gesprekken gevoerd met de betreffende overheden. De uitkomsten hiervan zijn samengevat in bijlage II 'Totaaloverzicht beleidsinventarisatie'.

Uit de beleidsanalyse kwamen een aantal hoofdthema's naar voren waarvoor concrete beleidsuitgangspunten zijn te herleiden:

- a) Autoluwe eilanden en overtochten*
- b) Openbaar vervoer
- c) Deelmobiliteit
- d) Parkeren
- e) Logistiek
- f) Particulier en urgent vervoer

De volgende pagina's bevatten voor bovenstaande thema's een toelichting op het mobiliteitsbeleid. Hierbij wordt eerst ingegaan op de uitkomsten per overheid (eilanden en kustgemeenten) en vervolgens worden per thema samenvattende conclusies gepresenteerd ('synthese').

*Specifieke wensen m.b.t. waddenveren vallen buiten de scope van dit onderzoek en zijn opgenomen in de voorbereidingen rondom de concessie

2-a Autoluwe eilanden en overtocht

Conclusies per gemeente (eiland); autoluwe eilanden

Autoluw is een breed en multi-interpretabel begrip. Het kan gaan om het verminderen van autobewegingen, aantal auto's op het eiland of het verminderen van het aantal auto's van bepaalde doelgroepen. Het betekent op *elk eiland in ieder geval: minder overlast van de auto (personenauto's en logistiek) in dorpskernen (op het eiland)*. Verder hebben de eilanden de volgende specifieke ambities:

- **Schiermonnikoog** is al autoluw; alleen met ontheffing mogen auto's het eiland op. De gemeente zet verder in op aanscherping van de ontheffingverlening en stimuleren emissievrij vervoer.
- **Ameland** wil een specifieke autoluwe aanpak ontwikkelen met aandacht voor 'wortel (verleiden, financiële prikkels) en stok (verbieden, reguleren, sturen op seizoen, tijden en locatie) en communicatie'. De aanpak moet nog worden geconcretiseerd.
- **Terschelling** benoemt expliciet dat het gebruik van de auto door niet-eilanders wil verminderen. Het gaat daarbij onder andere om verminderen overlast, belasting kades en verkeersveiligheid ten gevolge van veel en zwaar (vracht)verkeer. De wijze waarop moet worden geconcretiseerd.
- **Vlieland** is net als Schiermonnikoog al autoluw. De gemeente zet verder in op aanscherping van de ontheffingverlening en stimuleren emissievrij vervoer. Verder wil Vlieland 'het autoluwe karakter versterken' en onderzoekt welke parkeeroplossingen gezocht kunnen worden om de auto 'uit het zicht te stallen'. De concrete ambitie is om het aantal gereden particuliere kilometers' met 20% te reduceren.
- **Texel** heeft opgenomen in het beleid geen toename van auto's in het hoogseizoen te wensen door inwoners en toeristen te verleiden minder gebruik te maken van de auto.

2-a Autoluwe eilanden en overtocht

Conclusies per gemeente (eiland); autoluwe overtocht

In de Regiodeal Waddeneilanden is de ambitie opgenomen om de auto vaker aan wal te laten staan. Er is nog niet uitgewerkt hoe deze ambitie wordt vertaald naar concrete maatregelen.

Met betrekking tot het faciliteren van een *autoluwe overtocht* heeft alleen **Ameland** een kwantitatieve ambitie geformuleerd: 35% minder auto-overzettingen in piekperiodes. De wijze waarop moet worden geconcretiseerd; een 'toegangsvignet' is benoemd als mogelijk instrument. Een eerste denkrichting is dat een minimum aantal verblijfsdagen vereist is voordat een auto mee over mag.

Uit gesprekken blijkt ook op **Terschelling** afgelopen tijd steeds meer het sentiment te bestaan dat minder auto's op de boot kunnen bijdragen aan de ambitie om overlast op het eiland te verminderen en leefbaarheid te vergroten. Terschelling heeft deze wens (nog) niet gekwantificeerd en ook nog geen concrete maatregelen genoemd. **Schiermonnikoog en Vlieland** zijn grotendeels al autoluw. Hun ambitie is meer gericht op reductie van (zichtbaarheid van) de auto(overlast) op het eiland. **Texel** formuleert ook geen concrete ambitie om auto's op de overtocht te verminderen.

Algemeen geldt: De eilanden onderschrijven het belang van voldoende capaciteit op de overtocht en het effect van de prijs van een auto-overtocht (i.r.t. prijs parkeren op de wal) op het aantal auto's dat overkomt. Een grote stijging in de (auto-)overtocht prijs wordt door de eilanden als niet-wenselijk ervaren.

2-a Autoluwe eilanden en overtocht

Synthese

Autoluw wordt op elk eiland anders gedefinieerd. Het betekent op elk eiland in ieder geval: minder overlast van de auto (personenauto's en logistiek) in dorpskernen op het eiland.

Alle eilanden hebben de ambitie om het autogebruik op het eiland te reduceren. Hierbij verschilt de insteek per eiland. Vlieland en Schiermonnikoog hebben een concreet instrumentarium met het ontheffingenbeleid. De andere eilanden moeten de wijze waarop het autogebruik wordt verminderd nog nader concretiseren.

Met betrekking tot de overtocht hebben Ameland en Terschelling de ambitie om het aantal auto's op de boot te verminderen. Alleen Ameland heeft deze ambitie gekwantificeerd en opgeschreven in de vervoersvisie: 35% minder auto-overzettingen in periode 2025-2030.

2-b Parkeren

Conclusies per gemeente (parkeren op eiland)

Het thema parkeren omvat zowel parkeren op het eiland als parkeren op de wal. Alle eilanden hebben de ambitie om de parkeersituatie in dorpskernen te verbeteren. Wat betreft het parkeren *op het eiland* is het beleid als volgt:

- **Schiermonnikoog:** heeft geen concrete beleidsuitspraken gedaan over het wijzigen van parkeerbeleid. Bewoners en bezoekers ervaren parkeeroverlast onder andere door auto's die buiten de parkeervakken staan geparkeerd.
- **Ameland** ervaart overlast door foutparkeerders in de dorpen. De gemeente heeft de gedachte uitgesproken om de mogelijkheden voor een toegangsvignet te ontwikkelen, wat breder is dan een parkeervignet. Parkeren kan hiervan wel onderdeel worden.
- Op **Terschelling** ervaren bewoners overlast parkeerdrukke. Er komt een onderzoek naar vergunningsparkeren in West-Terschelling. Verder moet de Werkhaven worden ontwikkeld tot langparkeerplaats voor eilanders.
- Ook op **Vlieland** is de wens om het gebruik van huidige parkeerplaatsen te onderzoeken en te verkennen of parkeren meer uit het zicht opgelost kan worden.
- **Texel** kent een parkeervignet voor het hele eiland, het texel-vignet, waar de gemeente erg tevreden is. De gemeente wil het parkeerbeleid uitbreiden met parkeerduurbeperkingen en een uitgebreider vignet.

2-b Parkeren

Conclusies per gemeente (parkeren op de wal)

In de Regiodeal Waddeneilanden is de ambitie opgenomen om te stimuleren dat de auto vaker aan de wal blijft staan. Parkeervoorzieningen aan de wal zijn essentieel voor eilandbewoners en -bezoekers die hun auto niet meenemen op de overtocht. Per overtocht verschilt mede door de ligging de parkeersituatie maar ook de eigendomssituatie van parkeren. Dit resulteert ook in variërende ambities per gemeente.

- De parkeercapaciteit op **Lauwersoog** staat onder druk op piekmomenten, en mogelijk neemt dit toe met de ontwikkeling van het Werelderfgoedcentrum. De gemeente Het Hogeland (Lauwersoog) ziet wel mogelijkheden om parkeercapaciteit uit te breiden in het havengebied, maar omschrijft dit als lange-termijnoplossing omdat er ook nog naar grondposities moet worden gekeken. Schiermonnikoog wenst voldoende capaciteit (ook in toekomst) voor eilanderparkeerplaatsen. Het Hogeland en Schiermonnikoog benadrukken het gezamenlijk belang. Om parkeren aan de kust goed te kunnen oplossen, vraagt dit samenwerking tussen gemeenten en provincies.
- In **Holwert** (Gemeente Noardeast-Fryslân) zijn de parkeerplaatsen in eigendom van de reder, waardoor sturing vanuit gemeente lastig is. De gemeente heeft op dit moment geen uitgesproken parkeerbeleid m.b.t. parkeren in Holwert. Gemeente ervaart overlast van parkeerders in Holwert, die vanaf daar met de (elektrische) fiets naar de boot gaan. Ameland heeft aangegeven dat parkeren op de wal bij voorkeur gratis is voor eilanders en dat de parkeervoorzieningen bij voorkeur niet in eigendom zijn van de rederij (reactie op de NvU).
- Harlingen en Den Helder staan op de volgende pagina.

2-b Parkeren

Conclusies per gemeente (parkeren op de wal), deel 2

- De gemeente **Harlingen** is eigenaar en exploitant van de walparkeervoorzieningen voor Terschelling en Vlieland. Doordat bijna de hele gemeente betaald parkeren is, heeft de gemeente grip op de parkeeroverlast, ook i.r.t. straatparkeren. De gemeenten weten elkaar te vinden als het aankomt op het onderwerp parkeren. Het overgrote deel van het jaar is de capaciteit nu voldoende, ook voor eilandbewoners. Als de ruimtevraag zal stijgen door autoluwere eilanden, ontstaat voor Harlingen een parkeeropgave.
- In **Den Helder** zijn de primaire parkeerplaatsen in bezit van Rijkswaterstaat. Daarnaast wordt geparkeerd in de openbare ruimte rondom de haven. Door de ontwikkelingen in het Havengebied verwacht de gemeente een sterke toename in parkeerdruk door de verdichting van woon- en werkgelegenheden. In beleid is opgenomen dat langparkeren buiten het centrum aantrekkelijker wordt gemaakt (de wijze waarop is nog niet geconcretiseerd).

2-b Parkeren

Synthese

Het thema parkeren omvat zowel parkeren op het eiland als parkeren op de wal. Alle eilanden hebben de ambitie om de parkeersituatie in dorpskernen te verbeteren; per eiland worden verschillende maatregelen verkend.

In vrijwel alle kustgemeenten staat de parkeercapaciteit onder druk, o.a. door gebiedsontwikkelingen in de kustgemeenten. In de Regiodeal Waddeneilanden is de ambitie opgenomen om te stimuleren dat de auto vaker aan de wal blijft staan. De parkeerdruk kan daardoor toenemen, zeker als er in de toekomst bij enkele overtochten straks mogelijk minder auto's meegaan. Parkeervoorzieningen aan de wal zijn essentieel om deze ontwikkeling goed op te vangen. Per overtocht verschilt de parkeersituatie en de eigendomssituatie van de parkeerplaatsen. Deze eigendomssituatie heeft invloed op de mogelijkheden tot sturing op prijs en capaciteit door gemeenten. Daar waar eiland- en kustgemeenten een gedeeld belang en gedeelde ambitie hebben én de parkeerplaatsen niet in eigendom van een private partij zijn, is sturing makkelijker te realiseren.

2-c Openbaar vervoer

Conclusies per gemeente

De verschillende Waddeneilanden worden bediend door diverse OV-concessies. Waar Texel en Den Helder bediend worden door de OV-concessie Noord-Holland Noord, vallen de eilanden Terschelling, Vlieland, Ameland en Schiermonnikoog onder de OV-concessie Fryslân. In 2025 start de nieuwe OV-concessie in Fryslân met aanbieder Qbuzz. Aanvullend rijden er ook bussen naar de haven in Lauwersoog vanuit de OV-concessie Groningen-Drenthe. Harlingen Haven wordt ook bediend door treinverbindingen die vallen onder de concessie regionaal spoorvervoer Fryslân en Groningen. Doordat de Waddeneilanden onder verschillende concessies vallen, is de beleidsambitie ook diffuus.

De ambities voor openbaar vervoer omvatten enerzijds het OV op het eiland en anderzijds het OV dat de boot bedient aan de wal. Goede aansluitingen op- en vanaf de boot zijn daarbij een gedeelde ambitie van alle eilanden. In de Regiodeal Waddeneilanden is opgenomen dat er een pilot wordt ontwikkeld voor flexibel OV; deze is nog niet gelokaliseerd en geconcretiseerd.

- **Schiermonnikoog - Lauwersoog:** Aansluiting van OV op de boot is essentieel; maar een busdienst die rijdt op de snelboot is nog niet geregeld. Vanaf eind 2024 rijdt Qbuzz op het eiland, maar deze partij ziet het rijden op sneldiensten niet als verplicht onderdeel van de concessie. Dit betekent dat op dinsdagen en woensdagen bezoekers mogelijk geen busvervoer hebben naar het dorp. Voor Het Hogeland is het belangrijk dat het nieuwe Werelderfgoedcentrum Wadden straks goed bereikbaar is.
- **Ameland - Holwert:** Beleid van gemeente Noardeast-Fryslân is gericht op 'betere koppeling van vervoerssystemen'; hierbij sluiten autoparkeren, OV en deelmobiliteit op elkaar aan. Optimaliseren van de gehele vervoersketen kan volgens Noardeast-Fryslân niet alleen de veerhaven beter bereikbaar maken, maar ook een positief effect hebben op de bereikbaarheid van het landelijk gebied. De veerhaven kan dan gezien worden als mobiliteitshub waar verschillende modaliteiten op elkaar aansluiten.

- Vlieland, Terschelling en Texel staan op de volgende pagina.

2-c Openbaar vervoer

Conclusies per gemeente, deel 2

- **Vlieland - Harlingen:** Op Vlieland wil de gemeente graag OV in daluren voorzien met kleinere bussen. Uit het nieuwe vervoersplan voor de concessie die is nog onduidelijk of deze wens wordt gehonoreerd.
- **Terschelling - Harlingen:** Terschelling heeft opgenomen in het beleid dat het 'een aantrekkelijk OV tegen lage kosten' wenst. Concrete doorvertaling is nog niet aan de orde. Harlingen wil graag OV een prominente plek geven in de herontwikkeling van het terminalgebied.
- **Texel - Den Helder:** Op Texel is de wens opgenomen om de ketenreis te verbeteren door één ticket van huis tot bestemming (trein-bus-boot-bus) en de Texelhopper (een vraaggestuurde busdienst die op de haltes rijdt die de vaste lijndienst niet bedient) door te ontwikkelen. Op de mobiliteitshub in Den Helder sluiten de modaliteiten op elkaar aan. De mobiliteitshub is onderdeel van de hubstrategie van de Provincie Noord-Holland. Dit bevordert de uniformiteit en herkenbaarheid. Rondom de mobiliteitshub in Den Helder zijn streekhubs gerealiseerd. Daarmee beoogt Den Helder en de provincie met de mobiliteitshubaanpak niet alleen betere aansluiting op de boot van en naar Texel, maar ook betere bereikbaarheid van het landelijk gebied. In Den Helder is de ambitie dat de herinrichting van het terminalgebied leidt tot een betere busontsluiting tussen haven en station.

2-c Openbaar vervoer

Synthese

Doordat de Waddeneilanden onder verschillende concessies vallen, is de beleidsambitie ook diffuus. Voor alle eilanden geldt: Goede aansluitingen op- en vanaf de boot - ook in de daluren - zijn een gedeelde ambitie.

Flexibel OV wordt genoemd als mogelijk oplossing (ook in de Regiodeal) maar er wordt niet gedefinieerd wat dit precies is. Texel biedt inspiratie met de Texelhopper; een vraaggestuurde busdienst die op de haltes rijdt die de vaste lijndienst niet bedient. De gemeenten delen de wens om de OV-reizen van en naar de eilanden zo veel mogelijk te bezien vanuit de gehele vervoersketen. Dit zorgt voor eenduidigheid, een betere afstemming van vraag en aanbod en het beter faciliteren van de reiziger.

Bij de walgemeenten Harlingen en Den Helder is de OV-ambitie nauw gerelateerd aan de gebiedsontwikkelingsopgave. Zo heeft Harlingen al een treinstation met een unieke ligging, dichtbij de veerverbinding. Wel wil de gemeente graag het terminalgebied herontwikkelen en daarmee aantrekkelijker te maken en de logistieke inrichting te optimaliseren. Den Helder richt zich op een betere busontsluiting naar het station. Het Hogeland vindt het belangrijk dat het Werelderfgoedcentrum Wadden straks goed bereikbaar is en is bezig met de gebiedsontwikkeling.

Positioneren van de veerhavens aan de wal als mobiliteitshubs sluit aan bij wensen van gemeenten om de gehele vervoersketen beter op elkaar aan te laten sluiten. Dit kan ook een positief effect hebben op bereikbaarheid van het landelijk gebied. Een dergelijke mobiliteitshub met enkele streekhubs daaromheen is bij de overtocht in Den Helder al realiteit.

2-d Deelmobiliteit

Conclusies per gemeente

In het regionaal mobiliteitsplan Fryslân wordt het verbeteren van ketenmobiliteit benoemd. Ook omschrijft het RMP de mogelijkheid voor mobiliteitshubs, specifiek in relatie tot de Waddenveren. Op de eilanden is op dit moment geen deelvervoer beschikbaar, los van de verhuur via fietsverhuurders. Wel zijn er duidelijke (beleids)ambities:

- **Schiermonnikoog - Lauwersoog:** Schiermonnikoog wil collectieve mobiliteit (waaronder deelmobiliteit) stimuleren. Er zijn meerdere deelauto's aan de wal en er is een snellader in de veerhaven voor bezoekers met een EV die geen parkeerplek met laadpaal hebben kunnen krijgen.
- **Ameland – Holwerd:** Ameland is voornemens een aparte Visie Deelmobiliteit op te stellen. Daarnaast loopt een verkenning naar de inzet van deelauto's in Holwert (i.c.m. Provincie).
- **Vlieland - Harlingen:** Vlieland wil onderzoeken of nieuwe deelmobiliteit op het eiland en de wal mogelijk is, voor eilanders. Bezoekers mogen niet rijden op Vlieland en kunnen dus ook geen gebruik maken van een deelautoconcept. In Harlingen worden al deelauto's aangeboden. De gemeente heeft ook in haar beleid opgenomen om deelmobiliteit 'verder te stimuleren'.
- **Terschelling - Harlingen:** Een eerder pilotproject met elektrische deelauto's op Terschelling (Wattcar) is ter ziele. Wel onderschrijft Terschelling de wens om meer in te zetten op (elektrische) deelmobiliteit.
- **Texel – Den Helder:** Door Texel zijn geen expliciete beleidsuitspraken gedaan wat betreft deelmobiliteit.

Synthese

Alle eilanden onderschrijven de kansrijkheid voor deelvervoer. Focus ligt hierbij op de auto, omdat fietsvervoer al goed geregeld is via de huidige fietsverhuurders.

Met name Schiermonnikoog, Vlieland en Ameland willen concrete stappen zetten. Focus ligt hierbij vooral op de inzet van deelauto's voor eilanders (ook op de wal), en niet op bezoekers (focus op fiets).

2-e Logistiek

Conclusies per gemeente

In de regiodeal is opgenomen dat er pilots en onderzoeken georganiseerd worden voor gescheiden vracht- en personenvervoer. Per eiland is logistiek vervoer, dat wij beschouwen als goederen- en bagagevervoer, op dit moment verschillend georganiseerd. Alle eilanden hebben ambities voor het verbeteren en bundelen van logistiek vervoer en bagagetransport. Echter zijn de ambities niet scherp geconcretiseerd.

- **Schiermonnikoog - Lauwersoog:** Schiermonnikoog wil verkennen of ze horecastromen kunnen bundelen. Hoe deze verkenning er uit gaat zien is nog niet bekend. Daarnaast onderzoekt Schiermonnikoog of de ontheffingverlening strenger kan om onnodig logistiek verkeer tegen te gaan. Hiermee kan Schiermonnikoog ook emissievrij vervoer stimuleren.
- **Ameland - Holwerd:** Ameland heeft de wens om gratis en autonoom bagagevervoer aan te bieden. Daarnaast wil het goederenhubs invoeren (waarbij de fijndistributie vanaf hub naar eindbestemming met klein vervoer is georganiseerd). De plannen zijn nog niet geconcretiseerd. Ameland vindt gescheiden personen- en goederenvervoer, waarbij die laatste op tijd gaat varen onwenselijk.
- **Vlieland - Harlingen:** Vlieland wil onderzoeken of bundeling van logistiek vervoer beter gerealiseerd kan worden. Ook onderzoekt Vlieland of de ontheffingverlening strenger kan om onnodig logistiek verkeer tegen te gaan. Hiermee kan Vlieland ook emissievrij vervoer stimuleren.
- **Terschelling - Harlingen:** kent al gescheiden vrachtvervoer via aparte boot, maar op reguliere afvaarten gaat ook veel vracht mee. Op Terschelling en in Harlingen leeft de wens om bagagetransport te verbeteren. In samenwerking met Vlieland en Rederij Doeksen en de regio is onderzoek gedaan naar haalbaarheid van een bagagetransportservice; gebundeld bagagetransport is haalbaar maar betrokkenheid en draagvlak van alle partijen is essentieel. Gemeente Harlingen verwacht dat dit niet op de korter termijn gerealiseerd zal worden.

2-e Logistiek

- **Texel – Den Helder:** Op de veerverbinding Den Helder- Texel is voldoende capaciteit voor personen- en goederenvervoer. In Den Helder wordt wel onderzocht hoe logistieke stromen gebundeld kunnen worden in de Kooyhaven. Dit is met name een wens omdat vrachtverkeer een bottleneck vormt in toekomstige verkeerssituatie. De ontwikkeling van deze logistieke overslaglocatie zou ook mogelijk Texel kunnen bedienen.

Synthese

De noodzaak om logistiek te optimaliseren wordt door alle gemeenten onderschreven, met name de focus op bagagetransport. In de Regiodeal Waddeneilanden is opgenomen dat er pilots en onderzoeken georganiseerd worden voor gescheiden vracht- en personenvervoer. De eilanden Ameland, Vlieland en Schiermonnikoog willen onderzoek doen naar bundeling en / of bagagetransport. Terschelling heeft hier eerder een haalbaarheidsonderzoek naar een bagagetransportservice uitgevoerd. In Den Helder wordt bundeling in de haven onderzocht (met mogelijk effect voor Texel). De voornemens zijn nog niet geconcretiseerd.

Overlast van logistiek in de kernen is een probleem; dit wordt weliswaar door slechts een paar gemeenten expliciet benoemd, maar breder gedeeld.

Vlieland en Schiermonnikoog kunnen sturen via ontheffingverlening. Er wordt onderzocht of ontheffingverlening strenger kan om onnodig logistiek verkeer tegen te gaan. Alle eilanden hebben met het convenant zero emissie mobiliteit uitgesproken emissievrij (logistiek) vervoer te ambiëren. Schiermonnikoog en Vlieland onderzoeken de mogelijkheden deze ambitie te concretiseren door middel van eisen aan ontheffingen.

2-f Particulier en urgent vervoer

Conclusies per gemeente

In een reactie op de Nota van Uitgangspunten van de concessie hebben de Friese eilanden gezamenlijk hun wensen met betrekking tot interinsulair, particulier en urgent vervoer kenbaar gemaakt.

- **Schiermonnikoog - Lauwersoog:** Schiermonnikoog heeft slechts één aanbieder van de watertaxi. Dit wordt gezien als wankel factor, temeer als de nieuwe concessie tot meer veranderingen in het afvaartschema leidt. Schiermonnikoog maakt zich bovendien zorgen over het taxivervoer op het eiland. Schiermonnikoog benadrukt tevens het belang van toegankelijkheid voor minder validen op het eiland.
- **Ameland - Holwerd:** Ameland maakt zich zorgen over urgent vervoer, dat in de avond- en nachturen niet (zomaar) meer mogelijk is. De behoefte aan urgent vervoer heeft relatie met de capaciteit en frequentie van de sneldienst, die onderdeel is van de huidige concessie.
- **Vlieland - Harlingen:** Het voortbestaan van de 'schoolboot' tussen Vlieland en Terschelling is belangrijk voor Vlieland en Terschelling. Ook Harlingen vindt dat de schoolboot moet blijven bestaan. Dit zal in ieder geval geen onderdeel zijn van het programma van eisen voor de concessie waddenveren, maar mogelijk liggen er nog kansen voor de gemeentebesturen om zich te verenigen. Ook watertaxi's blijven bij de vrije markt.
- **Terschelling - Harlingen:** Terschelling wenst voldoende mogelijkheden te houden om ook 's nachts met urgent vervoer van het naar het eiland te kunnen komen. Zoals hierboven al aangegeven hecht Terschelling veel waarde aan het voortbestaan van de schoolboot.
- **Texel - Den Helder:** Buiten de dienstregeling van Teso zijn er voldoende mogelijkheden door de watertaxi.

2-f Particulier en urgent vervoer

Synthese

De Friese Waddeneilanden vinden het voortbestaan, de betrouwbaarheid en de frequentie (ook varen als het donker is) van urgent vervoer essentieel. Particulier en urgent vervoer is nu te kwetsbaar. Dit is ongewenst zeker met het oog op mogelijke veranderingen in de dienstregelingen bij de nieuwe concessie. In het bijzonder noemen de eilanden faciliteiten voor zieken en het met spoed nareizen van zieke familieleden. Het voortbestaan van de scholierenboot is een breed gedragen wens. De Friese Waddeneilanden hebben in hun reactie op de NvU aangegeven graag te zien dat interinsulair, particulier vervoer en urgent vervoer meegenomen wordt in de concessie.

3. Conclusies per thema

Autoluw (eiland en overtocht)

- Autoluw wordt op elk eiland anders gedefinieerd. Het betekent op elk eiland in ieder geval: elk eiland wenst minder overlast van de auto (personenauto's en logistiek) in dorpskernen (op het eiland).
- Alle eilanden hebben de ambitie om het autogebruik op het eiland te reduceren. Hierbij verschilt de insteek per eiland. Vlieland en Schiermonnikoog hebben een concreet instrumentarium met het ontheffingenbeleid. De andere eilanden moeten de wijze waarop het autogebruik wordt verminderd nog nader concretiseren.
- Met betrekking tot de overtocht (auto's op de boot) hebben Ameland en Terschelling de ambitie om het aantal auto's te verminderen. Alleen Ameland heeft een (kwantitatieve) ambitie geformuleerd: 35% minder auto-overzettingen in piekperiodes. Een concrete maatregel heeft Ameland nog niet, wel wordt gedacht aan het beperken van de mogelijkheden om de auto mee te nemen als men slechts enkele dagen op het eiland is. Op Terschelling groeit het sentiment dat minder auto's op de boot kunnen bijdragen aan de ambitie om overlast op eiland te verminderen en leefbaarheid te vergroten. Terschelling heeft deze wens (nog) niet gekwantificeerd en ook nog geen concrete maatregelen genoemd.

Parkeren

- Het thema parkeren omvat zowel parkeren op het eiland als parkeren op de wal. Alle eilanden hebben de ambitie om de parkeersituatie in dorpskernen te verbeteren; per eiland worden verschillende maatregelen verkend.
- In de Regiodeal Waddeneilanden is de ambitie opgenomen om te stimuleren dat de auto vaker aan de wal blijft staan. Parkeervoorzieningen aan de wal zijn hiervoor essentieel. Per overtocht verschilt de parkeersituatie en de eigendomssituatie van de parkeerplaatsen. De parkeerterreinen in Holwert en Lauwersoog zijn in privaat bezit. Bij gezamenlijke ambitie kust- en eilandgemeente én niet privaat eigendom betere sturing op prijs en capaciteit parkeren mogelijk
- In vrijwel alle kustgemeenten staat de parkeercapaciteit onder druk, o.a. door gebiedsontwikkelingen in de kustgemeenten. Daarnaast leiden eventueel autoluwere overtochten en eilanden in de toekomst mogelijk tot een grotere parkeervraag.

3. Conclusies per thema

Openbaar Vervoer

- Doordat de Waddeneilanden onder verschillende concessies vallen, is de beleidsambitie ook diffuus. Voor alle eilanden geldt: Goede aansluitingen op- en vanaf de boot - ook in de daluren!- zijn een gedeelde ambitie.
- Flexibel OV wordt genoemd als mogelijk oplossing (ook in de Regiodeal) maar er wordt niet gedefinieerd wat dit precies is. Texel biedt inspiratie met de Texelhopper; een vraaggestuurde busdienst die op de haltes rijdt die de vaste lijndienst niet bedient. De gemeenten delen de wens om de OV-reizen van en naar de eilanden zo veel mogelijk te bezien vanuit de gehele vervoersketen. Dit zorgt voor eenduidigheid, een betere afstemming van vraag en aanbod en het beter faciliteren van de reiziger.
- Positioneren van de veerhavens aan de wal als mobiliteitshubs sluit aan bij wensen van gemeenten om de gehele vervoersketen beter op elkaar aan te laten sluiten. Dit kan ook een positief effect hebben op bereikbaarheid van het landelijk gebied. Een dergelijke mobiliteitshub met enkele streekhubs daaromheen is bij de overtocht in Den Helder al realiteit.
- Bij de walgemeenten Harlingen en Den Helder is de OV-ambitie nauw gerelateerd aan de gebiedsontwikkelingsopgave. Zo wil Harlingen graag OV een prominente plek geven in de herontwikkeling van het terminal-gebied. In Den Helder is de ambitie dat de herinrichting van het terminalgebied leidt tot een betere busontsluiting naar het station.

Deelmobiliteit

- Alle eilanden onderschrijven de kansrijkheid voor deelvervoer. Focus ligt hierbij op de auto, omdat fietsvervoer al goed geregeld is via de huidige fietsverhuurders.
- Met name Schiermonnikoog, Vlieland en Ameland willen concrete stappen zetten. Focus ligt hierbij vooral op de inzet van deelauto's voor eilanders (ook op de wal), en niet op bezoekers (focus op fiets).

3. Conclusies

Logistiek

- In de Regiodeal Waddeneilanden is opgenomen dat er pilots en onderzoeken georganiseerd worden voor gescheiden vracht- en personenvervoer. Ook de eilanden Ameland, Vlieland en Schiermonnikoog willen onderzoek doen naar bundeling en / of bagagetransport. In Den Helder wordt bundeling in de haven onderzocht (met mogelijk effect voor Texel). De voornemens zijn nog niet geconcretiseerd. De noodzaak om logistiek te optimaliseren wordt door alle gemeenten onderschreven, met name de focus op bagagetransport.
- Overlast van logistiek verkeer in de kernen is een probleem; dit wordt weliswaar door slechts een paar gemeenten expliciet benoemd, maar breder gedeeld.
- Vlieland en Schiermonnikoog kunnen sturen via ontheffingverlening. Er wordt onderzocht of ontheffingverlening strenger kan om onnodig logistiek verkeer tegen te gaan.
- Schoner (logistiek) vervoer is een ambitie van alle eilanden. Door middel van een emissie-eis aan ontheffingen hebben Schiermonnikoog en Vlieland een instrument om emissievrij vervoer te stimuleren.

Particulier en urgent vervoer

- De Friese Waddeneilanden zien interinsulair, particulier vervoer en urgent vervoer het liefst meegenomen in de concessie.
- In ieder geval vinden zij het voortbestaan, de betrouwbaarheid en de frequentie (ook varen als het donker is) van urgent vervoer essentieel. Beschikbaarheid van particulier en urgent vervoer is nu te kwetsbaar, zeker met het oog. Dit is ongewenst, zeker met het oog op mogelijke veranderingen in de diensteregelingen bij de nieuwe concessie.
- In het bijzonder noemen de eilanden faciliteiten voor zieken en het met spoed kunnen nareizen van zieke familieleden.
- Het voortbestaan van de scholierenboot is een breed gedragen wens.

4. Bijlagen

- I. Overzicht geconsulteerde overheden (factsheets per overheid separaat opgenomen)
- II. Totaaloverzicht beleidsinventarisatie (separaat opgenomen)
- III. Overzicht opgaven (*voorlopige content op hoofdlijnen; wordt verder uitgewerkt in vervolg*)
- IV. Toelicht werkproces
- V. Advies m.b.t. vervolgpacticatie

I: Overzicht geconsulteerde overheden

- Gemeente Vlieland
- Gemeente Den Helder
- Gemeente Texel
- Gemeente Terschelling
- Gemeente Ameland
- Gemeente Schiermonnikoog
- gemeente Het Hogeland
- Gemeente Noardeast-Fryslân
- Gemeente Harlingen
- Provincie Noord-Holland
- Provincie Fryslân

(factsheets per overheid separaat opgenomen)

Afstemming met Rijksoverheid (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat), Samenwerkingsverband De Waddeneilanden (via opdrachtgeversoverleg) en Vereniging Waddengemeenten (VWG).

II: Totaaloverzicht beleidsinventarisatie

Separaat opgenomen

III: Overzicht opgaven

Uit de gesprekken die zijn met gemeenten, regio's en provincies en uit de beleidsstukken die zijn geanalyseerd komen de volgende opgaven naar voren:

1. Reduceren (vracht)auto-overlast in de kernen (alle eilanden)
2. Reduceren auto's op de boot (Ameland expliciet, maar ook wens Terschelling, blijkt uit gesprekken)
3. Faciliteren parkeren aan de wal (alle kustgemeenten)
4. Realiseren bagagetransportservice
5. OV: realiseren betrouwbare aansluitingen en stimuleren gebruik daarvan
6. Overall: haven sterker inrichten op 'makkelijke overstap', ontwikkelen 'mobiliteitshub'* met aandacht voor ketenmobiliteit

* Ketenverbindingen kunnen verbeterd worden door 'mobiliteitshub' aanpak. Den Helder en Provincie Noord-Holland doen dit al. Dit zorgt niet alleen voor betere bereikbaarheid van de eilanden, maar mogelijk ook voor betere bereikbaarheid van het landelijk gebied en gebiedsontwikkeling rondom de veerhavens.

Deze opgaven zijn nog niet geconcretiseerd of uitgewerkt. Het is aan de gemeenten om een afweging te maken welke prioriteit verschillende opgaven krijgen. In gesprekken per overtocht worden de opgaven aangescherpt, geprioriteerd en wordt een eerste inschatting gemaakt van mogelijke interventies en haalbaarheid. Randvoorwaardelijk voor alle eilanden is de vervoerszekerheid voor eilanders (op eiland maar ook van/naar eiland). Daarbij gaat het om capaciteit, prijs, betrouwbaarheid, zowel van de overtocht als op het eiland. Dit is verbonden met de concessie, waar de sturingselementen i.r.t. prijs, capaciteit en betrouwbaarheid liggen.

Het bestuur van alle eilanden heeft commitment om op korte termijn werk te maken van deze opgaven. Dat wordt noodzakelijk geacht, omdat men klaar wil zijn als de vervoers- en parkeerdruk mogelijk verder toeneemt. De eilanden zien ook een verantwoordelijkheid bij de provincies en het Rijk, mede omdat toename van parkeerdruk en meer vraag naar OV mogelijk gevolgen zijn van keuzes van het Rijk bij de concessieverlening en MIRT-verkenning. De eilanden benadrukken verder het belang om de hele keten te betrekken bij deze opgaven, dus ook de huidige concessiehouders.

IV: Toelichting werkproces

Onderstaand zijn de stappen weergegeven die zijn gevolgd in de onderzoek-aanpak:

- 1-op-1 gesprekken (juli, aug, sept) met eilandgemeenten, kustgemeenten en Provincie Fryslân
- Gezamenlijk ambtelijk overleg eilandgemeenten (1 augustus 2024)
- Presentatie in DB Wadden (3 oktober 2024)
- Presentatie Werkgroep Routekaart Toekomstbestendige Bereikbaarheid (4 november 2024)
- Presentatie PHO mobiliteit/bereikbaarheid Wadden (7 november 2024)
- Presentatie Ontwikkelteam Regiodeal (19 november 2024)

- Sessies per overtocht – concretiseren opgave en vervolgstappen per overtocht (november 2024)

V: Advies m.b.t. vervolg participatie

Vanuit de inhoudelijke opgaven kan richting gegeven worden op hoe participatie in het vervolg vormgegeven kan worden. Het ligt voor de hand om participatie per thema te organiseren:

- Overtocht (concessie); waarbij de discussie vooral moet gaan over bereikbaarheid (frequentie, betrouwbaarheid en capaciteit) en betaalbaarheid (kosten overtocht en kosten parkeren). Het traject rondom de concessie is hierbij leidend.
- Er zijn thema's die buiten de concessie vallen, maar wel relevant zijn voor eilanders en bezoekers, zoals de betrouwbaarheid van particulier en urgent vervoer van, naar en op het eiland, OV of deelmobiliteit.
- Het optimaliseren van de gehele vervoersketen vraagt een participatietraject waar alle stakeholders in de keten bij betrokken worden. Daar horen (huidige) concessiehouders ook bij. Het ligt voor de hand dit per overtocht te organiseren.
- Logistiek is een aparte opgave waar een ketenaanpak essentieel is. Hierbij moeten het (logistiek) bedrijfsleven (huidige begagevervoerders, vervoerders op het eiland en van de wal) en alle ketenpartners (concessiehouder, fietsverhuurders) vertegenwoordigd zijn. Het ligt voor de hand om deze gesprekken per overtocht te organiseren.
- Leefbaarheid in de dorpskernen op de eilanden is een heel specifieke, lokale opgave. Maatregelen zijn maatwerk. Gesprekken zo veel mogelijk per gemeente, en zelfs per dorp. Bewoners hebben een prominente positie in deze participatietrajecten.
- Vanuit de wetenschap dat er op veel thema's geparticipeerd gaat worden (ook op lokale plannen, bijvoorbeeld lokale mobiliteitsvisies of herinrichtingsprojecten) is het wenselijk om de participatietrajecten goed op elkaar af te stemmen. Daarmee wordt participatiemoedheid voorkomen.
- Borg directe betrokkenheid van directe betrokkenen; bijvoorbeeld inwoners waar het gaat om de concessie en leefbaarheid in de dorpen, en logistieke partijen als het gaat om logistiek.