

Aan : **College van Burgemeester en Wethouders**

Datum : **1 juli 2025**

Afzender : **Programmamanagement Mobiliteit**

Onderwerp : **Afweging scenario's parkeerbeleid
Terschelling**

Bijlage(n) : **4**

1. Inleiding en context

Op 14 mei 2025 heeft het college tijdens een informatiebijeenkomst met de raad een toelichting gegeven op het beoogde doel van het parkeerbeleid, de werking van een toekomstig vergunningensysteem, het uitvoeringsprogramma inclusief randvoorwaarden en de kans van slagen, alsmede drie oplossingsrichtingen met bijbehorende voor- en nadelen. Deze bijeenkomst was bedoeld om de raad richting te geven in de verdere besluitvorming.

Deze memo beschrijft de drie beleidsopties – *vergunningparkeren*, *betaald parkeren* en *autoluw beleid* – en bevat een bestuurlijke afweging ten aanzien van haalbaarheid, uitvoeringslasten en maatschappelijke impact. Doel is het ondersteunen van de raad bij het bepalen van de koers voor het toekomstige mobiliteitsbeleid op Terschelling.

2. Scenario's voor parkeer- en mobiliteitsbeleid

In deze paragraaf worden drie scenario's gepresenteerd die elk een andere benadering bieden voor het reguleren van parkeren en mobiliteit op het eiland. De scenario's zijn onderling verschillend in doelstelling, financiële consequenties, uitvoeringsvereisten en beleidsimpact. Elk scenario wordt toegelicht aan de hand van inhoudelijke kenmerken, voor- en nadelen, financiële aspecten en bestuurlijke haalbaarheid.

3.1 Scenario 1 – Vergunningparkeren¹

Doel en werkwijze

Het vergunningenscenario is gericht op het beheer van de schaarse parkeerruimte via een systeem van parkeervergunningen voor eilanders en ondernemers. Dit systeem biedt een direct instrument om de parkeerdruk te reguleren, met name op locaties waar de druk het grootst is. Om dit model te laten functioneren, is het noodzakelijk om een groot aantal bestaande ontheffingen (circa 300) in te trekken. Dit is bestuurlijk en juridisch gevoelig, gezien de opgebouwde rechten van eilanders en ondernemers.

¹ Notitie Parkeerbeleid Oud West-Terschelling_Terschellinger Toegang

Kosten en investeringen

De totale kosten voor dit scenario bedragen circa €4.459.000,-. Dit bedrag omvat onder andere de bouw van een parkeergarage bij de Werkhaven, inrichting van het vergunningensysteem en aanvullende handhaving. De financiële last komt grotendeels bij de eilanders te liggen, wat tot zorgen kan leiden over draagvlak en betaalbaarheid.

Effecten en haalbaarheid

Het vergunningenmodel is bestuurlijk bekend en sluit aan bij eerdere studies en beleidsvoornemens. Toch levert het slechts een beperkte gedragsverandering op, omdat het de parkeerdruk herverdeelt in plaats van het autogebruik daadwerkelijk te verminderen. De leefbaarheid verbetert slechts marginaal. Daarnaast is de juridische haalbaarheid van het intrekken van de ruim 300 verleende ontheffingen en gereserveerde parkeerplekken niet realistisch.

Conclusie

Hoewel dit scenario op korte termijn beheersbaarheid biedt, kent het aanzienlijke juridische en maatschappelijke risico's. De afhankelijkheid van een parkeergarage en het vervallen van verworven rechten maken het complex in uitvoering en kwetsbaar in draagvlak.

3.2 Scenario 2 – Betaald Parkeren

Doel en werkwijze

Dit scenario beoogt gedragsverandering via financiële prikkels. Door het invoeren van parkeertarieven voor bezoekers en – in beperkte mate – bewoners, wordt het autobezit en -gebruik ontmoedigd. De inkomsten uit betaald parkeren kunnen vervolgens worden ingezet voor investeringen in infrastructuur en handhaving.

Kosten en opbrengsten

De inkomsten worden geraamd tussen de € 2,1 en € 4,5 miljoen² per jaar, afhankelijk van het gekozen tarief en de deelnamegraad. Dit maakt het scenario financieel aantrekkelijk. De implementatie vereist echter ook investeringen in digitale handhavingsmiddelen, tariefdifferentiatie en juridische afhandeling van bezwaarprocedures. Een deel van de openbare parkeerplaatsen bij de strandovergangen zijn (gedeeltelijk) in bezit van Staatsbosbeheer. Opbrengsten van de parkeergelden zullen naar hen toevloeien.

Effecten en haalbaarheid

Betaald parkeren biedt de mogelijkheid tot sturing op mobiliteitsgedrag. Tegelijkertijd is er bestuurlijk weinig draagvlak geconstateerd, mede vanwege eerdere participatietrajecten waarin weerstand onder bewoners en ondernemers bleek. Bovendien is een eilandbrede dekking noodzakelijk om het systeem rendabel te maken, wat de uitvoerbaarheid beperkt. Net als de gedeeltelijke eigendom van de parkeerplaatsen met Staatsbosbeheer.

Conclusie

Hoewel financieel aantrekkelijk, is dit scenario politiek en maatschappelijk kwetsbaar. Zonder breed draagvlak is de haalbaarheid

² Memo verkenning invoering parkeergelden voor autoverkeer naar Terschelling

op korte termijn beperkt. Daarom wordt het momenteel niet als realistisch alternatief gezien.

3.3 Scenario 3 – Autoluw

Doel en werkwijze

Het autoluwe scenario richt zich op het terugdringen van gemotoriseerd verkeer in specifieke gebieden van het eiland, zoals dorpskernen of kuststroken. Dit gebeurt via toegangsregulering op basis van tijd en plaats. Het toegangsvignet is het centrale instrument binnen dit scenario en bepaalt wie, wanneer en waar met een voertuig toegang heeft.

Kosten en uitvoering

De totale geraamde kosten bedragen €564.000,-. Deze betreffen voornamelijk de implementatie van toegangsregulering, extra handhaving en investeringen in alternatieve mobiliteit, zoals openbaar vervoer en fietsenstallingen. In tegenstelling tot de andere scenario's zijn geen grote infrastructurele ingrepen vereist, zoals de bouw van een parkeergarage.

Effecten en haalbaarheid

De verwachte effecten op leefbaarheid zijn groot: door het beperken van autoverkeer ontstaat ruimte voor voetgangers, fietsers en groen. Tegelijkertijd blijft de toegang voor bewoners en ondernemers met een aantoonbare noodzaak mogelijk via ontheffingen. Door het behoud van een groot deel van de bestaande ontheffingen is het draagvlak groter. De uitvoering kan bovendien stapsgewijs worden aangepakt, waardoor het college de mogelijkheid houdt om het beleid bij te sturen op basis van praktijkervaringen.

Toegangsvignet in de praktijk

Het vignet werkt plaats- en tijdsgebonden en vormt een gedragscorrigerend instrument. Handhaving vindt plaats via kentekenregistratie en toegangspoorten. De invoering vraagt om duidelijke communicatie en monitoring, maar biedt beleidsruimte en bestuurlijke controle.

Conclusie

Scenario 3 biedt een toekomstgerichte, proportionele en maatschappelijk acceptabele route naar meer leefbaarheid en duurzame mobiliteit. Door de flexibiliteit en gefaseerde invoering is het bestuurlijk goed uitvoerbaar, mits ondersteund door flankerend beleid zoals beter openbaar vervoer.

3. Ondersteunend uitvoeringsprogramma – Terschellinger Toegang

Het uitvoeringsprogramma 'Terschellinger Toegang' is gekoppeld aan scenario 3 – *autoluw* en vormt de ruggengraat voor een integrale aanpak. Het bestaat uit vier onderdelen:

3.1 Infrastructuur en fysieke maatregelen

- Gele en blauwe markeringen en herinrichting straatbeeld
- Bebording en sanering verouderde verkeersborden
- Uitbreiding fietsenstallingen
- Herinrichting stoepen en verbod op stoep parkeren
- Bouw parkeergarage Werkhaven (alleen bij vergunningen parkeren - *scenario 1* en betaald parkeren - *scenario 2*)

3.2 Beleidsontwikkeling en systeeminrichting

- Beleid elektrisch rijden + laadinfrastructuur
- Inrichting systeem voor vergunningen, vignetten en bezoekerspassen
- Verkeersbesluiten ter borging van het beleid

3.3 Handhaving en toezicht

- Versterking toezichtcapaciteit (gemeente)
- Aansturing op zones met beperkte toegang

3.4 Communicatie en participatie

- Brede voorlichtingscampagne onder noemer "Terschellinger Toegang"
- Informatievoorziening voor bewoners, bezoekers en ondernemers
- Participatietrajecten voor acceptatie en draagvlak

4. Werking van het toegangsvignet binnen scenario 3

Het toegangsvignet vormt een centraal beleidsinstrument bij de autoluwe aanpak:

Kenmerken:

- *Niet financieel gestuurd*, maar gedragsmatig (tijd en locatie)
- Gebonden aan toegang, niet aan parkeren
- Voorzien van uitzonderingsregels (bijv. voor bewoners, hulpdiensten)
- Handhaving via kentekenregistratie
- Fasegewijs in te voeren, geschikt voor overgangperiode

Effecten:

- Bewustwording over autogebruik
- Flexibel inzetbaar per gebied of seizoen
- Minder juridisch risico dan intrekking ontheffingen
- Past binnen een duurzame mobiliteitsstrategie

5. Juridische randvoorwaarden en risico's

Bij scenario 1 en 2 is het noodzakelijk om bestaande ontheffingen in te trekken. Dit leidt mogelijk tot:

- Bezwaarprocedures van inwoners (raming: 300–350 zaken)
- Juridische kosten (geschat op € 90.000)
- Vertraging in uitvoering

Scenario 3 vermijdt deze risico's grotendeels door een stapsgewijze invoer van regels, met behoud van maatwerk voor specifieke doelgroepen.

6. Financiële vergelijking (indicatief)

Scenario	Investeringslasten (indicatief)	Jaarlijkse baten (bij 100% uitvoering)	Juridisch risico
1. Vergunningparkeren	€4.459.000	Lage baten	Hoog
2. Betaald parkeren	€ 3.000.000–€ 5.000.000	€ 2,1–€ 4,5 mln per jaar	Hoog
3. Autoluw	€564.000	Beperkt / via Regiodeals ⁵	Laag

Zie bijlage 2, 3 en 4 voor een detailraming per maatregel.

7. Conclusie en aanbeveling

De scenario's verschillen wezenlijk in schaal, effectiviteit en uitvoerbaarheid. Op hoofdlijnen geldt:

- Scenario 1 biedt een beheersbare oplossing, maar kent forse kosten en juridische risico's.
- Scenario 2 is financieel aantrekkelijk, maar politiek en maatschappelijk kwetsbaar.
- Scenario 3 is bestuurlijk uitvoerbaar, kostenefficiënt en sluit aan bij de wens tot duurzame mobiliteit.

Aanbeveling

Gelet op leefbaarheid, uitvoerbaarheid en draagvlak is het advies om scenario 3 – Autoluw als voorkeursrichting verder uit te werken. De combinatie met het toegangsvignet maakt het mogelijk om stapsgewijs te sturen op bereikbaarheid, zonder direct bestaande rechten in te trekken. Er wordt ruimte gecreëerd voor een zorgvuldige implementatie, versterking van het OV en gefaseerde invoering van gebiedsregulering.

Bijlagen

Bijlage 1:	Notitie Parkeerbeleid Oud West-Terschelling_Terschellinger Toegang
Bijlage 2:	Begroting Vergunningparkeren
Bijlage 3:	Begroting Autoluw
Bijlage 4:	Memo verkenning invoering parkeergelden voor autoverkeer naar Terschelling
Bijlage 5:	Voorstel Regiodeal: Autoluw door toegangsvignet