Rekenkamercommissie

De Waddeneilanden

Gemeente Ameland · Gemeente Schiermonnikoog · Gemeente Terschelling · Gemeente Texel · Gemeente Vlieland

Mobiliteitsbeleid en de rol van de raad

23 december 2024

INHOUDSOPGAVE

1 AANLEIDING, DOEL EN AANPAK 3

2 BELEID 6
2.1 Beleidsstukken en thema's mobiliteit op de eilanden 6
2.1.1 Texel 6
2.1.2 Ameland 7
2.1.3 Schiermonnikoog 8
2.1.4 Terschelling 9
2.1.5 Vlieland 11
2.1.6 Gezamenlijk beleid 12
2.2 Bereikbaarheid van de eilanden (veerdiensten) 13
2.2.1 Texel 13
2.2.2 Ameland en Schiermonnikoog 14
2.2.4 Terschelling en Vlieland 14
2.3 Integraliteit van mobiliteitsbeleid 15
2.3.1 Texel 15
2.3.2 Ameland 16
2.3.3 Schiermonnikoog 16
2.3.4 Terschelling 17
2.3.5 Vlieland 17
2.4 Bevindingen 17

3 STURING 20
3.1 Sturingsmogelijkheden van de gemeenteraden 20
3.1.1 Texel 20
3.1.2 Ameland 22
3.1.3 Schiermonnikoog 23
3.1.4 Terschelling 23
3.1.5 Vlieland 24
3.2 Bevindingen 26

4 SAMENVATTING, CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN 28
4.1 Mobiliteit op de eilanden 28
4.2 Mobiliteit naar de eilanden 31

Bijlage 1: Overzicht belangrijkste beleidsstukken per eiland 33
Bijlage II: Bestuurlijke reacties (bestuurlijk wederhoor) 35

1 AANLEIDING, DOEL EN AANPAK

Inleiding en doel

Dit rapport gaat over mobiliteitsbeleid, in het bijzonder de wijze waarop de gemeenteraden daarbij zijn betrokken. Mobiliteit(sbeleid) is daarbij breed opgevat en omvat meerdere modaliteiten – auto, fiets, openbaar vervoer, voetgangers – en meerdere onderwerpen zoals verkeersveiligheid, parkeren, goederenvervoer, enz. Het onderwerp mobiliteit is maatschappelijk relevant voor de eilandgemeenten. Het gaat om een onderwerp dat raakt aan verschillende gemeentelijke beleidsterreinen, en waar keuzes van de gemeente(raden) invloed op hebben. Zo hebben beleidskeuzes over bijvoorbeeld wonen, duurzaamheid en toerisme ook invloed op mobiliteit en andersom ook.

Voor de Waddeneilanden is ook de bereikbaarheid van en naar de vaste wal zeer relevant, en voor wat betreft de Friese eilanden actueel i.v.m. de voorbereidingen van de nieuwe concessies. Over de concessies heeft de rekenkamercommissie de raden in 2019 al eerder geïnformeerd via een brief. Die brief ging over de juridische constructies voor veerdiensten en de sturingsmogelijkheden en betrokkenheid van de gemeenten bij de veerdiensten.[1] Voor dit onderzoek is het vooral relevant in hoeverre en op welke manier de gemeenteraden sturingsmogelijkheden hebben ten aanzien van de bereikbaarheid via de veerdiensten. Dit is in het bijzonder van belang voor de Friese Waddeneilanden omdat de huidige concessies aflopen in 2029 en beoogd wordt om in de tweede helft van 2026 via een aanbestedingsprocedure nieuwe concessies te verlenen.

Doel onderzoek
De invalshoek van het onderzoek is nadrukkelijk beperkt tot de betrokkenheid van de raden. De rekenkamercommissie wil specifiek inzicht geven in wanneer en op welke wijze de gemeenteraden invloed hebben op het mobiliteitsbeleid. Doel van het onderzoek is om inzicht te krijgen in:

- *informatievoorziening* aan de raad: hoe mobiliteit in raden aan de orde komt (frequentie, thema's, hoofdlijnen versus detailniveau, enz.);
- s*turing*: mogelijkheden van sturing door raden (wanneer, op welke onderwerpen en met welk instrument);
- *integraliteit van beleid:* de samenhang met verschillende beleidsterreinen die van invloed zijn op mobiliteit en vice versa.

Vraag vanuit raden
Het onderwerp is door de rekenkamercommissie onder meer gekozen op basis van suggesties van raadsleden.[2] De rekenkamercommissie heeft de door raadsleden gegeven suggesties verkend en besproken met de begeleidingsgroep van de rekenkamercommissie. Daaruit volgde de keuze voor mobiliteit. De rekenkamercommissie is autonoom in haar onderwerpkeuze, maar hecht sterk aan de ideeën en wensen die bij de raden leven.

Routekaart Bereikbaarheid Waddengebied
Bij de keuze voor invalshoek van betrokkenheid van de gemeenteraden speelt mee dat er rond de Regiodeal en de concessieverlening ook onderzoek in brede zin wordt gedaan naar mobiliteit en bereikbaarheid van de Waddeneilanden. Zo wordt door het Samenwerkingsverband De Waddeneilanden, samen met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, onderzoek gedaan naar

[1] Zie brief van de rekenkamercommissie van 18 april 2019: https://www.texel.nl/wp-content/uploads/2021/05/Verkenning-invloed-gemeenten-op-veerdiensten-2019.pdf
[2] Op 16 november 2023 heeft de rekenkamercommissie veel waardevolle onderzoek suggesties opgehaald bij de gemeenteraden van de vijf eilanden op de Tweedaagse op Ameland.

autoluwe overtochten naar de eilanden en duurzame logistieke ketens. Dat onderzoek vindt plaats in het kader van de Routekaart Bereikbaarheid Waddengebied, die onderdeel is van het uitvoeringsprogramma Wadden, en moet mede input opleveren voor het uitvoeringsprogramma van de Regiodeal Waddeneilanden. Het onderzoek van de rekenkamercommissie is aanvullend daarop, omdat de politiek-bestuurlijke kant van mobiliteitsbeleid niet wordt meegenomen in het onderzoek van het Samenwerkingsverband; dat onderzoek is vooral inhoudelijk op verkeer en vervoer gericht.

Quick scan
Het gaat om een quick scan onderzoek, waarvan de uitkomsten kunnen worden gebruikt voor de invulling van de rol van de raden bij nieuw op te stellen mobiliteitsvisies en in het samenspel tussen raad en college over de informatievoorziening rond mobiliteit en bereikbaarheid.

Onderzoeksvragen

De hoofdvraag van het onderzoek is:

> **In hoeverre en bij welke (deel)onderwerpen zijn de gemeenteraden betrokken bij mobiliteitsbeleid en welke sturingsmogelijkheden hebben de raden hierbij?**

Deelvragen

Informatievoorziening
- Zijn er (actuele) kadernotities of andere beleidsdocumenten 'mobiliteit' in de raad geagendeerd?
- Wat is daarbij afgesproken tussen raad en college over informatievoorziening, monitoring, sturingsmogelijkheden en terugkoppeling, en eventuele bijstelling van het mobiliteitsbeleid?
- Welke inhoudelijke thema's zijn (vooral) in de raad aan de orde gekomen rondom het thema mobiliteit en bereikbaarheid?

Integraliteit
- Op welke manier spelen ontwikkelingen en beleid rond mobiliteit en bereikbaarheid vanuit andere overheidslagen (zoals GR, provincie, RWS, IenW) een rol, en hoe komen die aan de orde in de raad?
- Welke andere beleidskaders zijn er die van invloed zijn op mobiliteit? Zijn die kaders consistent met de kaders op het gebied van mobiliteit?

Integraliteit: andere beleidskaders
Verkeer en vervoer worden deels bepaald door ontwikkelingen binnen mobiliteit, zoals technologische ontwikkelingen (recent bijvoorbeeld de *fatbike*) en regelgeving (bijvoorbeeld verbod op gebruik van mobieltjes). Voor een ander deel worden ze bepaald door andere ontwikkelingen, waar de gemeente deels ook beleid op voert, zoals:
- wonen (aantal huishoudens/inwoners, ruimtelijke spreiding);
- toerisme (aantal toeristen, parkeren, bereikbaarheid);
- duurzaamheid (duurzame vervoerstechnieken en modaliteiten)
- economie (bereikbaarheid, goederenvervoer);
- enz.

Sturing
- Op welke manier is de raad actief en tijdig betrokken bij mobiliteitsvraagstukken, ten aanzien van zowel de mobiliteit op het eiland als de bereikbaarheid (veerdienst)?
- Welke instrumenten heeft de raad tot haar beschikking en zijn die ook gebruikt?

Verbetermogelijkheden
- Welke aanbevelingen kunnen worden gedaan over de informatievoorziening en sturing door de gemeenteraad op het gebied van mobiliteit?
- Zijn er verschillen tussen de eilanden? Zo ja, waarom/waardoor? Wat kunnen eilanden van elkaar leren?

Aanpak en verantwoording

Omdat het een quick scan onderzoek betreft, ligt de focus op een analyse van beschikbare documentatie en aanvullend interviews met beleidsmedewerkers mobiliteit en raadsleden van de vijf gemeenten. Het onderzoek kent de volgende stappen.[3]

1. Inventarisatie van de raadsbehandeling van mobiliteitsvraagstukken en van afspraken met de colleges over informatievoorziening, monitoring en evaluatie en besluitvorming.
2. Inventarisatie van relevante beleidskaders: mobiliteitsnota's en andere relevante beleidsstukken met name op het gebied van toerisme, woningbouw, duurzaamheid en verkeersveiligheid.
3. Analyse van de raadsbehandeling o.b.v. (beknopte) verslagen/besluitenlijsten van de raad.
4. Op basis van een eerste analyse (stap 1, 2 en 3) is een gespreksronde gehouden met raadsleden die mobiliteit als aandachtsgebied hebben over hun ervaring met en oordeel over de betrokkenheid en rol van de raad. In deze stap zijn ook interviews gehouden met mobiliteitsmedewerkers van de vijf gemeenten. In de interviews zijn de resultaten uit de voorgaande stappen besproken en waar nodig aangevuld.[4]
5. Opstellen eindproduct.

Hoor en wederhoor
Rond de onderzoeken van de rekenkamercommissie is een standaard proces van hoor en wederhoor. Het concept bevindingen rapport is voor ambtelijk wederhoor aangeboden aan de vijf afzonderlijke gemeenten. Doel is om de eventuele feitelijke onjuistheden te kunnen aanpassen in de rapportage. Daarnaast is een bestuurlijk wederhoor gedaan. Daarin zijn de colleges van burgemeester en wethouders gevraagd te reageren op het rapport en in het bijzonder de conclusies en aanbevelingen van de rekenkamercommissie. Het bestuurlijk wederhoor leidt niet tot wijzigingen in de rapportage; de reacties van de colleges zijn in een bijlage van dit rapport opgenomen.

[3] Zie ook het Plan van Aanpak: https://www.texel.nl/wp-content/uploads/2024/06/Plan-van-aanpak-quickscan-rol-raad-bij-mobiliteitsvraagstukken.pdf.
[4] In het kader van privacyregels (AVG) worden de namen van de geïnterviewde personen niet in het rapport genoemd; deze zijn wel bekend bij de rekenkamercommissie.

2 BELEID

In dit hoofdstuk komt aan de orde welke beleidsstukken – (kader)nota's, uitvoeringsprogramma en andere beleidsnota's – in de raad aan de orde zijn gekomen. Daarbij wordt gekeken naar de status en actualiteit van de stukken en de thema's die er in worden behandeld (paragraaf 2.1). Ook wordt gekeken naar het thema bereikbaarheid en de veerdiensten (paragraaf 2.2). Ten slotte komt de integraliteit – de samenhang met andere beleidsterreinen zoals wonen, toerisme en duurzaamheid aan de orde (paragraaf 2.3).

2.1 Beleidsstukken en thema's mobiliteit op de eilanden

2.1.1 Texel

De gemeente Texel heeft in 2015 een beleidskader vastgesteld: "Mobiliteitsvisie Texel 2015-2025". Op basis van de visie is in 2016 ook een uitvoeringsprogramma opgesteld - Actieplan Mobiliteit Texel 2016. De Mobiliteitsvisie is al van een redelijke tijd geleden, maar vormt nog steeds het vigerende beleidskader. De gemeente is gestart met het voorbereiden van een nieuwe visie. "Goede bereikbaarheid" is ook een onderwerp van het coalitieakkoord uit 2022. Recent zijn er beleidsstukken in de raad aan de orde gekomen die vooral een concrete uitwerking van plannen betreffen.[5] Verder is er ook een concept regionale mobiliteitsvisie samen met onder meer de gemeente Den Helder en de provincie Noord-Holland.

Mobiliteitsvisie Texel 2015-2025 en Actieplan
In de Mobiliteitsvisie uit 2015 komt een breed spectrum aan mobiliteitsthema's aan de orde. Het gaat om automobiliteit (waaronder parkeren), openbaar vervoer, fietsen, voetgangers en ruiterpaden. Ook het vliegveld is in de visie opgenomen. Er wordt verder aandacht besteed aan duurzame mobiliteit, veiligheid en leefbaarheid, en aan bereikbaarheid met de vaste wal. Aan goederenvervoer wordt niet apart aandacht besteed. De thema's worden in de visie beknopt behandeld. In het Actieplan zijn aan alle thema's meer concrete plannen en projecten gekoppeld, deels ook met een concrete planning voor de uitvoering en budgetraming. Het Actieplan is echter niet het document waarin budgetten worden vastgesteld; dat wordt per project of maatregel gedaan.
In de Mobiliteitsvisie zijn bevolkingsprognoses opgenomen, en ook een beschrijving van toekomstige vervoersontwikkelingen, zoals groei van automobiliteit en economische groei. Zowel in de mobiliteitsvisie als het Actieplan zijn in beperkte mate kwantitatieve prognoses opgenomen, namelijk prognoses van TESO van personen en voertuigen die van en naar Texel reizen.
De mobiliteitsvisie is te typeren als een breed en globaal beleidskader. De doelen zijn algemeen geformuleerd rond een aantal centrale 'ambities en wensen': bereikbaarheid (op het eiland), duurzaamheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid en parkeren. In het Actieplan wordt gesproken over speerpunten, waar dan ook fietsen, (betaalbaar) openbaar vervoer en ruiter-, wandel-, en moutainbike paden onder vallen. Bij de beleidsthema's is deels sprake van doelen ('ambities' en 'wensen') maar de thema's worden ook wel als 'uitgangspunt' benoemd. Wat het verschil tussen ambities, speerpunten en uitgangspunten is, is niet direct duidelijk uit de documenten. De termijn waarover de visie gaat is in 2016 ruim gekozen tot 2025.

[5] Het gaat dan onder meer om het "Wegencategoriseringsplan 2019" (2020), het "Parkeer- en Verkeerscirculatieplan Den Burg" (2020), het "Parkeer- en verkeerscirculatieplan De Koog" (2021) en het "Beheerplan Wegen Texel 2024 – 2028"(2023).

Coalitieakkoord Texel en midterm review
In het coalitieakkoord uit 2022 worden onder 'bereikbaarheid' ook doelen en maatregelen genoemd. Een doel gaat over minder autogebruik: "Wij willen de mobiliteit op Texel zo regelen dat het toeristisch autogebruik sterk wordt teruggedrongen en daarmee het gebruik van fossiele brandstoffen".[6] Het autogebruik moet worden terug gedrongen met meer gebruik van openbaar vervoer en de fiets.[7] Ook het verminderen van "irritatie" rond parkeerdruk is een doel.[8] Net als in de Mobiliteitsvisie 2015-2025 zijn de doelen vooral kwalitatief en redelijk algemeen geformuleerd. Recent is een midterm review uitgevoerd van het coalitieakkoord. Daarin zijn ook de (tussen)resultaten van voorstellen en maatregelen op het gebied van bereikbaarheid opgenomen.

Nieuwe mobiliteitsvisie
Omdat de Mobiliteitsvisie uit 2015 verouderd is, wordt inmiddels door de gemeente gewerkt aan een nieuwe mobiliteitsvisie. Daarvoor is een verkeerskundig bureau ingehuurd en is een plan van aanpak opgesteld. Consultaties van inwoners, ondernemers, deskundigen en ook de gemeenteraad zijn daarvan onderdeel. Een van de redenen om met een nieuwe visie aan de slag te gaan, ligt in het toegenomen toerisme dat (op piekmomenten) leidt tot parkeerdrukte.

Regionale mobiliteitsvisie
Er is ook een (concept) regionale mobiliteitsvisie. Die visie gaat vooral over de bereikbaarheid van de veerhaven in Den Helder en de verkeersdrukte die dat in Den Helder geeft. Omdat het deels om provinciale wegen gaat, is de provincie daar ook bij betrokken, net als het ministerie van Defensie (marine). Eén van de uitgangspunten in de concept regionale mobiliteitsvisie is dat dagtoerisme, waarbij de auto in Den Helder wordt geparkeerd, niet wordt gestimuleerd. Juist het meenemen van de auto naar het eiland wordt gefaciliteerd (maar zonder dat de auto óp het eiland veel wordt gebruikt;: de auto dient dan vooral als 'bagagekar').[9] In een raadsinformatiebrief over de regionale mobiliteitsvisie wordt onder meer genoemd dat een "rem op groei toerisme vanuit leefbaarheid" een rol speelt op het eiland.[10]

2.1.2 Ameland

De gemeenteraad van Ameland heeft in oktober 2023 de Vervoersvisie Ameland als beleidskader vastgesteld en die vervangt het vervoersbeleid neergelegd in het ´Gemeentelijk verkeer en vervoerplan 2009 – 2015´ en de Openbaar vervoersvisie 2011.[11] In de tussentijd was er geen actueel kader voor het mobiliteitsbeleid, maar zijn de ambities van het gemeentelijk verkeer en vervoerplan wel verder uitgewerkt. De aanleiding voor de nieuwe vervoersvisie ligt in de toename van het toerisme en vracht- en werkverkeer. De toegenomen verkeersbewegingen hebben invloed op de 'eilandwaarden', zoals rust, natuur en ruimte. De vervoersvisie heeft vooral betrekking op het verkeer en vervoer óp Ameland. De keuzes ten aanzien van de nieuwe concessie voor de veerverbinding en de lange termijn ontwikkeling van de vaarverbinding zijn van groot belang, en hebben een eigen traject. De keuzes die de gemeente in deze vervoervisie maakt, zijn belangrijke inbreng in deze trajecten.

Mobiliteitsvisie Ameland
Met de Vervoersvisie wil de gemeente Ameland "bewoners en toeristen laten zien hoe in 2030 op een veilige en comfortabele manier aan de mobiliteitsbehoefte kan worden voldaan met een beperkte

[6] Coalitieakkoord en uitvoeringsprogramma Texel (2022), p. 21.
[7] De afgelopen jaren is sterk ingezet op met name verbreding van fietspaden en fietsvoorzieningen (laadpalen en fietspaden).
[8] Coalitieakkoord en uitvoeringsprogramma Texel (2022), p. 21.
[9] Bron: gemeente Texel.
[10] Raadsinformatiebrief Mobiliteitsvisie Texel – Den Helder.
[11] Meer in het algemeen is bij de gemeente Ameland een inhaalslag gemaakt met het opnieuw formuleren van visies en beleidskaders op verschillende terreinen.

overlast voor natuur, landschap en milieu. Een “streefbeeld” op basis van verwachte ontwikkelingen”.[12] In de visie komt een breed spectrum aan mobiliteitsthema’s aan de orde: automobiliteit (waaronder parkeren), goederenvervoer, openbaar vervoer, fietsen (waaronder parkeren en veiligheid e-bikes), voetgangers en ruiterpaden. Ook het vliegveld is in de visie opgenomen, waarbij de mogelijkheid wordt genoemd van elektrisch vliegen in de toekomst.[13] Er wordt verder aandacht besteed aan duurzame mobiliteit, veiligheid en leefbaarheid. De visie geeft de hoofdrichting aan en beschrijft wat de gemeente gaat doen om de ambities te realiseren. Het document is een soort ‘paraplu’ waaronder maatregelen worden uitgewerkt en middelen beschikbaar kunnen worden gesteld. Het schetst daarmee de kaders voor omgevingsplannen voor verkeer en vervoer, de bijbehorende meerjarenplannen en financiële verantwoording.
De visie heeft bewust geen eindtijd: de redenering is dat een actualisatie sterk afhankelijk is van ontwikkelingen die een nieuwe of geactualiseerde visie nodig zou maken, maar dat die ontwikkelingen niet goed voorspelbaar zijn.
De Vervoersvisie is het resultaat van een proces waarbij op basis van een trendanalyse van verkeersbewegingen en enquêtes onder toeristen en bewoners zes scenario´s zijn opgesteld. Die lopen uiteen van compleet autovrij via autoluw, niets doen en meegaan met de trend, en inzetten op groei. Het voorkeursscenario is in drie workshops met beleidsmakers, vervoerders, ondernemers en de dorpsraden verder uitgewerkt tot deze visie en zet in op het meer autoluw maken van het eiland en het optimaliseren van de huidige situatie. Dit resulteert in drie ambities: *1. Ameland meer autoluw*: 35% reductie in het aantal auto overzettingen met de veerboot naar het niveau 2005-2011. *2. Doorontwikkeling huidig vervoersnetwerk*: gericht op het op korte termijn oplossen van verkeersknelpunten op het eiland, en *3. Ameland optimaal bereikbaar en verbonden*: dit gaat om de haven en de volumes en frequentie van de veerverbinding waarop de gemeente zich gaat inzetten om hier meer invloed op te krijgen. Ambitie 1 betreft een concreet meetbare en controleerbare doelstelling; bij ambities 2 en 3 is dit niet het geval.

Ameland: projectplannen
De Vervoersvisie wordt in de komende jaren uitgewerkt aan de hand van twee programmalijnen: Fysiek en Beleid. In de Vervoersvisie is een gedetailleerde tijdsplanning opgenomen van beheer- en projectplannen tot eind 2025. Daar staat heel weinig in over de inhoud van deze plannen Om de projectplannen tot uitvoering te brengen is voor de komende tweeënhalf jaar 251.500 euro geraamd, maar dit is verder niet gespecifieerd naar projecten. Over de periode na 2025 tot 2030 is verder niets opgenomen.

2.1.3 Schiermonnikoog

De gemeente Schiermonnikoog heeft geen specifiek beleidsdocument over mobiliteit c.q. verkeer en vervoer. Dat is ook wel begrijpelijk omdat het een autoluw eiland is. Gemotoriseerd verkeer kan alleen met een ontheffing toegang krijgen om op eiland te mogen rijden - net als op Vlieland (zie hierna).[14] Het ontheffingsbeleid van één auto per huishouden kan als redelijk ‘streng’ worden beschouwd en werkt over het algemeen goed.[15] De gemeente Schiermonnikoog heeft de ambitie om het autoluwe karakter van het eiland te versterken en zero emissie vervoer te stimuleren opgenomen in het coalitieakkoord. Middels het convenant zero emissie mobiliteit van de Waddeneilanden wordt er gezamenlijk gekeken naar maatregelen om die ambities te realiseren.

[12] Vervoersvisie Ameland 2023
[13] Een lijndienst lijkt nog geen realistische optie (Quickscan elektrisch vliegen van B&W aan de raad op 21 november 2023).
[14] Met name voor bedrijfsauto’s en bijvoorbeeld vervoer om medische redenen. Zie: https://www.schiermonnikoog.nl/verkeer-en-vervoer.
[15] Bron: gemeente Schiermonnikoog.

Oplossingsrichtingen voor verkeerdrukte en veiligheid Schiermonnikoog
Ondanks het autoluwe karakter speelt mobiliteit wel degelijk op het eiland. In een verslag van een door de gemeente georganiseerde Publieksbijeenkomst verkeer en vervoer op 1 november 2018 kwam naar voren dat de verkeersdrukte en veiligheid een probleem zijn. Mogelijke oplossingsrichtingen voor de veiligheid en het stimuleren van de duurzaamheid die daarbij zijn genoemd, zijn het afsluiten van het dorpscentrum in combinatie met een rondweg om het dorp, verplaatsing van de supermarkt buiten het centrum, snelheidsbeperkende maatregelen, minder ontheffingen voor (vracht)auto's, gratis openbaar vervoer, alleen nog maar elektrische auto's toelaten om het eiland nog autoluwer kunnen maken. Een andere manier om het autoluwe karakter van Schiermonnikoog te bevorderen, is het mogelijk maken van (gratis) parkeergelegenheid in Lauwersoog of subsidie voor een garagebox op het vasteland waardoor eilanders minder vaak hun auto mee hoeven te nemen naar het eiland. Het plan voor de rondweg gaat uiteindelijk niet door omdat er te weinig draagvlak voor is onder bewoners en in de raad.
In het 'Eindrapport ruimtelijke ontwikkelingen Schiermonnikoog' (2021*)* zijn drie ruimtelijke ontwikkelingen onderzocht die op Schiermonnikoog spelen. Het gaat hierbij om de verkeerssituatie in het dorp, het realiseren van een nieuwe busremise en om de vraag naar bedrijfsruimte. In het rapport staan diverse voorstellen voor concrete verkeersmaatregelen inclusief een begroting.
Verkeersdrukte op het eiland komt onder meer door busjes van bouwbedrijven en dat komt weer doordat er regelmatig verbouwingen plaatsvinden bij vooral vakantiehuisjes.[16]

Integraal Veiligheidsplan 2023-2026
Onder de inwoners zijn zorgen over de verkeersveiligheid, voornamelijk ten aanzien van het centrum, de Heereweg en de Badweg. Met name te hard rijden, foutief parkeren en onoplettendheid van toeristen worden als problemen ervaren. Het beleid is gericht op 1. infrastructuur en inrichting; 2. voorlichting en 3. regelgeving en handhaving. Uit de cijfermatige analyse van veiligheid blijkt echter dat er nauwelijks verkeersincidenten met letsel zijn.

Laadvisie Schiermonnikoog
De Integrale laadvisie bepaalt de strategie van de gemeente Schiermonnikoog om tijdig een toegankelijke, betaalbare, betrouwbare en veilige laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen te realiseren. De laadvisie richt zich op de volgende gebruikersgroepen: personenververvoer (inwoners, bezoekers), taxi's en lichte logistieke voertuigen.

2.1.4 Terschelling

De gemeente Terschelling heeft geen specifiek beleidsdocument over mobiliteit. Vastgestelde beleidskaders waarin mobiliteit is opgenomen zijn de Toekomstvisie 2025 (TS25) en de Toeristische Toekomstvisie. Beide documenten zijn van een redelijke tijd geleden – TS25 van 2016 en de Toeristische toekomstvisie van 2007 – en worden daardoor in de praktijk meestal niet als een duidelijk richtsnoer voor beleid gehanteerd.[17] Meer recent is er het coalitieakkoord waar zaken over mobiliteit in staan. De gemeente is recent ook gestart met het opstellen van de omgevingsvisie, die de 'paraplu' moet worden voor alle nieuwe beleidsstukken die ook aan mobiliteit raken. Voor West-Terschelling zijn rond parkeren in Oud West en het havengebied concrete plannen ontwikkeld. Het accent bij mobiliteitsbeleid ligt meer op technische uitvoering, en minder op het ontwikkelen van (integraal) beleid. Als er een probleem of knelpunt wordt gesignaleerd, wordt daar een oplossing voor gezocht. Verkeer en vervoer is de afgelopen jaren vooral een taak geweest voor het team Techniek.[18]

[16] Bron: gemeente Schiermonnikoog.
[17] Bron: gemeente Terschelling.
[18] Bron: gemeente Terschelling.

Toekomstvisie 2025 Terschelling
In TS25 is een aparte paragraaf met een pagina over mobiliteit opgenomen. In de visie staan prioriteiten voor mobiliteit, maar dat is niet zo concreet. De gemeente Terschelling wil: “zijn gasten meer gaan ‘ontzorgen’, en ze gastvrij ontvangen, vanaf het vertrek in de veerhaven en bij rederij Doeksen, door een klantgerichte aanpak met o.a. betaalbaar parkeren in Harlingen”, zo staat in de visie. Verder vermeldt de visie dat het openbaar vervoer aantrekkelijker gemaakt moet worden en fietsen en wandelen moet worden gestimuleerd om het autogebruik te ontmoedigen. Er wordt een relatie gelegd met winkelen voor eilanders en toeristen. In die visie staat dat de winkelgebieden autovrij zijn en het parkeren goed is geregeld.[19] Tot slot moet de mobiliteit duurzaam worden ingericht.[20] In de toelichtende tekst worden de prioriteiten iets meer concreet uitgewerkt, maar niet meetbaar en soms is de uitwerking een onderzoek of een verkenning.[21]

Toeristische Toekomstvisie (2007)
In de Toeristische Toekomstvisie gaat het onder meer om het bevorderen van fietsgebruik, openbaar vervoer en parkeerproblematiek. De verkeerssituatie op het havengebied van Terschelling wordt als een knelpunt gezien in termen van verkeersafhandeling van verkeer van en naar de veerboot en het parkeren.

Coalitieakkoord Terschelling 2022-2026
In het recente coalitieakkoord staan ook acties gericht op mobiliteit, zoals maatregelen om het gebruik van de auto door niet-eilanders te verminderen.[22] Ook is er aandacht voor de aanleg en het onderhoud van wegen en de paden. De mogelijkheid om de maximumsnelheid op de Hoofdweg te beperken tot 60 km per uur zal worden onderzocht. En tot slot wil men het hoofd bieden aan de groeiende parkeerbehoefte. Er staat een breed spectrum aan mobiliteit thema’s in het akkoord van parkeren, strandrijden, fietspaden tot rederij Doeksen, waarbij ook aandacht moet zijn voor de “duurzaamheidsopdracht”.[23] In 2024 is in het kader van het coalitieakkoord een inventarisatie gemaakt van knelpunten en mogelijke oplossingen rondom mobiliteit. Het gaat deels om concrete (verkeerstechnische) voorstellen en deels om meer algemene zaken, zoals het streven naar een uniforme inrichting qua verkeersregime van wegen en paden.[24]

Notitie Parkeer Oud West (2022) en Skylgerhaven
In de Notitie Parkeer Oud West notitie staan uitkomsten van een parkeeronderzoek en oplossingsscenario’s.[25] De raad heeft met het vaststellen van het coalitieakkoord gekozen voor scenario 3 uit de notitie.[26] In de notitie wordt een doelstelling voor autoluw vastgelegd alleen voor de woonstraten in Oud West.[27] Het verminderen van het gebruik van de auto door niet-eilanders staat ook in het coalitieakkoord, maar is verder niet in andere (actuele beleidsnotities) vastgelegd. Aandacht voor autoluw komt daarmee voor het eerst als kader naar voren in de notitie Parkeer Oud West.[28]

---

19 Toekomstvisie TS25, mei 2016, p.47.

20 Toekomstvisie TS25, mei 2016, p.33.

21 Een voorbeeld van een dergelijke uitwerking: er moet worden verkend of en hoe een systeem met gratis openbaar vervoer op Terschelling haalbaar is, met ook de mogelijkheid van elektrische deelauto’s.

22 Coalitieakkoord, Koers naar de toekomst meedenken, meepraten, meedoen. Het coalitieakkoord is in de raad van 25 mei 2022, vastgesteld met drie stemmen tegen en 8 voor.

23 Koers naar de toekomst meedenken meepraten meedoen, gemeente Terschelling, mei 2022, p.8.

24 Koers naar de toekomst meedenken meepraten meedoen, gemeente Terschelling, mei 2022, p.8.

25 Eerder waren er ook al klachten van bewoners en ondernemers over de bestaande parkeersituatie in Oud West. In 2009 is een plan gemaakt om de problematiek aan te pakken, maar vanwege onvoldoende maatschappelijk draagvlak heeft dat plan geen navolging gekregen.

26 Parkeernotitie Oud West, juli 2022, p.6.

27 Parkeernotitie Oud West, juli 2022, p.5.

28 In TS25 wordt ook al gesproken over het ontmoedigen van autogebruik, maar een concretisering ontbreekt.

Het project Skylgerhaven gaat onder meer over herinrichting van het haventerrein en betreft op mobiliteitsgebied vooral het parkeren en de aanvoerroute naar de haven. Er is een memo van het college aan de raad met een update van het project.[29]

2.1.5 Vlieland

De gemeente Vlieland heeft geen specifiek beleidsdocument over mobiliteit. Dat is ook wel begrijpelijk omdat het een autoluw eiland is. Autoluw betekent dat op Vlieland het gebruik van motorvoertuigen niet is toegestaan, behalve met ontheffing, net als op Schiermonnikoog.[30] Het verlenen van ontheffingen is een collegebevoegdheid.[31] De voorwaarden zijn vrij ruim geformuleerd zodat bijvoorbeeld bouwbedrijven, met busjes en andere transportmiddelen, er vaak gebruik van maken.[32] Mobiliteit is onderdeel van andere beleidsstukken, zoals de Omgevingsvisie, het coalitieakkoord, het Toeristisch beleid gemeente Vlieland en (vooral) het Meerjarenprogramma duurzame ontwikkeling. De gemeente Vlieland is recent gestart met het opstellen van een startnotitie met als doel het ontwikkelen van een mobiliteitsvisie.

Meerjarenprogramma duurzame ontwikkeling
In het Meerjarenprogramma duurzame ontwikkeling 2023-2027 staat “we zijn een autoluw eiland” centraal. Daarnaast is een “missie” om mobiliteit klimaatneutraal te maken in 2040.[33] De ambitie van de gemeente Vlieland ten aanzien van duurzaamheid en mobiliteit is uitgewerkt in vijf punten. De meeste van deze ambities vergen nog onderzoek en “uitwerking” in het te ontwikkelen mobiliteitsbeleid wat eind 2026 moet worden gerealiseerd. De vijf punten zijn:[34]

- Vermindering van het particulier aantal gereden kilometers met 20%.
- Emissievrij vervoersbeleid gereed in 2025-2026.
- Laadvoorzieningen op orde (2025): uitbreiding laadcapaciteit openbare ruimte en opstellen laadpaalbeleid.
- Bundeling van vervoersstromen naar en binnen bepaalde gebieden op Vlieland (ketenregie en innovatieve logistieke systemen).
- Gemeentelijke wagenpark is emissievrij.

Mobiliteit in andere beleidsdocumenten
Net als de gemeente Schiermonnikoog heeft de gemeente Vlieland de ambitie om het autoluwe karakter van het eiland te versterken en zero emissie vervoer te stimuleren. Dit is opgenomen met name middels het amendement op meerjarenprogramma duurzame ontwikkeling en in het coalitieakkoord.[35]
In het Toeristisch beleid van de gemeente Vlieland wordt ‘mobiliteit & bereikbaarheid’ als een relevant thema benoemd. Het gaat dan om de bereikbaarheid van het eiland en de manier van voortbewegen op het eiland. Tegelijkertijd wordt in dit beleid ook gesteld dat: “Als autoluw eiland Vlieland nauwelijks problemen heeft als gevolg van gemotoriseerd verkeer en bijbehorende parkeerproblemen (voor zover die bestaan worden die vooral veroorzaakt door inwoners en busjes van leveranciers of dienstverleners)”.[36] Knelpunten zitten bijvoorbeeld ook in verkeerd geparkeerde fietsen en de toename van bakfietsen en hondenkarren, wat vraagt om brede gebruikszones terwijl veel fietspaden op het eiland smal zijn.[37] Als zwakte wordt benoemd dat een veel gehoord sentiment is hoe ‘autoluw’ Vlieland

[29] Update project Skylgerhaven van 9 juli 2024.
[30] Een verschil met Schiermonnikoog is dat op dat eiland het beleid is dat er maar voor één voertuig per huishouden een ontheffing wordt verstrekt.
[31] https://www.vlieland.nl/t-ontheffing.
[32] Bron: gemeente Vlieland.
[33] Aan de slag met duurzame ontwikkelingen. Beleid en meerjarenprogramma duurzame ontwikkeling 2023-2027, p. 12.
[34] Aan de slag met duurzame ontwikkelingen. Beleid en meerjarenprogramma duurzame ontwikkeling 2023-2027, p. 12.
[35] Raadsbreed akkoord 2022-2026, gemeente Vlieland,15 juli 2022, p.7. Zie ook het college uitvoeringsprogramma 2022-2026.
[36] Toeristisch beleid gemeente Vlieland, februari 2024, p.14.
[37] Toeristisch beleid gemeente Vlieland, februari 2024, p.14.

daadwerkelijk nog is. Volgens sommigen is de beleving dat de verkeersbewegingen van auto's toenemen en dat dit het karakter van het eiland aantast en dat geldt ook voor het toenemende gebruik van elektrische fietsen.[38]
In maart 2024 is de omgevingsvisie Vlieland vastgesteld in de raad. In de omgevingsvisie staat de aandacht voor meer autoluwheid centraal. Auto's moeten zo veel mogelijk uit het straatbeeld worden gehaald, buiten de daarvoor aangewezen plekken.[39]

Nieuwe mobiliteitsvisie
In de startnotitie 'mobiliteit, vervoer en parkeren' staan vijf ambities (actielijnen), die '1-op-1' uit het beleid en meerjarenprogramma duurzame ontwikkeling komen. Doel is ook oplossingsmogelijkheden voor de parkeerproblematiek te onderzoeken, zoals een ondergronds of uit het zicht parkeren en bedrijfsauto's (vaak busjes van bouwbedrijven) buiten het dorp te laten parkeren. De startnotitie benadrukt dat het autoluwe karakter van het eiland behouden moet blijven en tevens moet worden ingezet op verduurzaming en verkeersveiligheid. De aanleiding voor het ontwikkelen van een mobiliteitsvisie zijn toenemende parkeerproblemen en ook de stijging van het aantal ontheffingen. Hierbij is ook aandacht voor de mogelijkheid van betaalbare parkeergelegenheid voor de eilanders aan de vaste wal en er wordt gedacht aan deelauto's. In de startnotitie wordt gesignaleerd dat er een tendens is van toenemende verkeersbewegingen door de gestage toeristische groei en bijbehorende vraag naar goederen.
De ambities (actielijnen) in de startnotitie zijn onder meer het terugdringen van (fossiel) autoverkeer en de vermindering van het particulier aantal gereden kilometers met 20%, die ook al in het Meerjarenprogramma duurzame ontwikkeling werd genoemd. De hoogte van de 20%-ambitie is niet onderbouwd en er is ook geen nulmeting en een datum waarop het doel bereikt moet zijn.. [40]
De startnotitie is het resultaat van een inventarisatie van staand beleid op hoofdlijnen en van een schets van het nationaal, provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid, dat door zal werken in het toekomstige beleid voor mobiliteit, vervoer en parkeren.

2.1.6 Gezamenlijk beleid

Naast de eigen beleidstukken per gemeente zijn er twee beleidsdocumenten die betrekking hebben op gezamenlijk beleid van de vijf gemeenten. Ten eerste is er het convenant 'Zero emissie Mobiliteit Waddeneilanden' van begin 2019.[41] Met het ondertekenen van het convenant spreken de gemeenten de ambitie uit van emissievrij vervoer op de Waddeneilanden, uiterlijk in 2025. Samenhangend daarmee beogen de eilandgemeenten gezamenlijk deel te nemen aan de 'Green Deal Zero Emissie (Stand)logistiek' (Green Deal ZES), een landelijke afspraak waarin diverse overheden en bedrijven projecten uitvoeren om de logistiek te verduurzamen. Het convenant wordt ook genoemd in het 'Uitvoeringsprogramma 2021-2026 - Agenda voor het Waddengebied 2050' van maart 2023. Het convenant is nog steeds een actueel beleidsdocument. Emissieloos vervoer wordt ook genoemd in het advies van GR Waddeneilanden op de concept-Nota van Uitgangspunten voor de nieuwe concessies.[42]
Er is in het kader van het convenant een aantal concrete maatregelen afgesproken. Omdat het om een al wat verouderd pakket maatregelen gaat, is in het kader van deze quick scan niet nader bekeken of de maatregelen zijn geconcretiseerd.

De tweede vorm van gezamenlijk beleid betreft de Regiodeal De Waddeneilanden. Alle vijf gemeenten zijn betrokken bij de Regiodeal waarin Rijk, Provincie Fryslân, Provincie Noord-Holland en de vijf

[38] Toeristisch beleid gemeente Vlieland, februari 2024, p.36-37.
[39] Omgevingsvisie, Langzaam meewegen, maart 2024, p.48.
[40] Startnotitie, mobiliteit vervoer en parkeren, 1 mei 2024, p.8.
[41] Convenant "Zero emissie Mobiliteit" Waddeneilanden (2019). Zie ook: https://www.strandweer.nu/nieuws/aftrap-convenant-zero-emissie-mobiliteit-waddeneilanden-1569/#google_vignette
[42] Brief van de GR Waddeneilanden van 23 mei 2024 over Adviesnota Uitgangspunten concessies Waddenveren.

eilandgemeenten samenwerken op basis van afspraken op een aantal thema's. 'Optimaal bereikbaar en verbonden' is één van de thema's. Op dit moment gaat het voornamelijk nog om (aangekondigde) onderzoeken.

2.2 Bereikbaarheid van de eilanden (veerdiensten)

Voor bewoners en bezoekers van de Waddeneilanden is goede bereikbaarheid van de Waddeneilanden van groot belang voor de leefbaarheid. De veerdienst met de vaste wal naar Texel wordt al sinds 1907 verzorgd door het private bedrijf TESO. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) is verantwoordelijk voor het personenvervoer tussen het vasteland en de Friese Waddeneilanden. De gemeenten hebben hier weinig invloed op, ze hebben alleen het recht van advies. Om goede veerverbindingen te garanderen heeft de Rijksoverheid voor dit vervoer concessies verleend aan de private bedrijven Doeksen naar Vlieland en Terschelling en Wagenborg naar Ameland en Schiermonnikoog. De veerdiensten krijgen geen subsidie. Omdat de concessies aflopen in 2029 bereidt IenW nieuwe concessies voor die ingaan in 2029. De voortgang hiervan wordt beschreven in de kamerbrief van 4 oktober 2024 over de Nota van Uitgangspunten.[43] Beoogd wordt om in de tweede helft van 2026 via een aanbestedingsprocedure concessies te verlenen: een vervoersconcessie Waddenveren West voor de veerverbindingen van en naar Vlieland en Terschelling en een vervoersconcessie Waddenveren Oost voor de veerverbindingen van en naar Ameland en Schiermonnikoog. De Nota van Uitgangspunten (NvU) is tot stand gekomen na consultatie waarbij ook de gemeenten een zienswijze hebben ingediend.[44] De volgende stap is dat de NvU door IenW vertaald wordt in concrete vervoerseisen voor het Programma van Eisen (PvE) en in het tweede kwartaal van 2025 te consulteren. Gunning van de nieuwe concessies is voorzien in de tweede helft van 2026.

2.2.1 Texel

De veerdienst met de vaste wal wordt – al sinds 1907 – verzorgd door TESO (zie het kader). TESO is een privaat bedrijf met een brede (maatschappelijke) doelstelling: het bieden van een betrouwbare en betaalbare verbinding.[45] Het betekent dat de winst van het bedrijf in beginsel geïnvesteerd wordt in het in stand houden en verder verbeteren van de verbinding. Het doel is statutair vastgelegd. Over het algemeen is er onder inwoners tevredenheid over de wijze waarop de veerdienst is georganiseerd en het functioneren van TESO.

TESO
Voor de verbinding naar Texel is geen concessie opgesteld, zoals bij de Friese Waddeneilanden.
De verbinding wordt uitgevoerd door rederij TESO (Koninklijke N.V. Texels Eigen Stoomboot Onderneming). TESO is opgericht in 1907. TESO is een NV met als doel "het exploiteren van een bootdienst tussen Texel en Den Helder en, in het algemeen, het verbeteren van de verbindingen van Texel met de vaste wal" (Statuten, art. 2). De NV heeft ruim 3.000 aandeelhouders, waarvan verreweg de meeste op Texel wonen. (Aandelen zijn overerfbaar en soms al jarenlang bezit van een familie.) Het aandeelhouderschap betekent stemrecht op de algemene vergadering van aandeelhouders. De aandeelhouders hebben inspraak in de veerdienst, dus onder meer wat betreft de kwaliteit van de dienstverlening en het aantal afvaarten. De NV-vorm betekent ook dat er een openbaar jaarverslag is, inclusief financiële gegevens. Een Raad van Commissarissen (RvC) houdt toezicht op het beleid en de algemene gang van zaken van TESO. De commissarissen worden benoemd door de algemene vergadering van aandeelhouders, en benoemen op hun beurt de directie. De gemeente zit niet in de RvC.

[43] Kamerbrief, 4 oktober 2024, kenmerk IENW/BSK-2024/172657.
[44] Brief van de GR Waddeneilanden van 23 mei 2024 over Adviesnota Uitgangspunten concessies Waddenveren, en Brief van de vier Friese Waddengemeenten aan de minister van IenW van 23 mei 2024.
[45] https://www.teso.nl/over-teso/

Het autoverkeer van en naar het eiland dat door TESO wordt gefaciliteerd, is tot voor kort steeds gegroeid, wat ook omzetgroei voor TESO betekende. De afgelopen jaren is er een stabilisatie van het autoverkeer, mede doordat de grens van het aanbod van de accommodaties (een 'beddengrens' van 45.000) zo langzamerhand wordt bereikt.[46] De beddengrens werkt dus in de praktijk als een sturingsmiddel dat het aantal toeristen en daarmee ook het autoverkeer begrenst.

2.2.2 Ameland en Schiermonnikoog

De verbinding met de vaste wal wordt voor beide eilanden uitgevoerd op basis van een concessie van het Rijk door Wagenborg Passagiersdiensten.

Wagenborg
Wagenborg Passagiersdiensten, onderdeel van het familiebedrijf Royal Wagenborg dat zich water en wegtransport bezig houdt. Het is een BV wat betekent dat niet alle (financiële) informatie openbaar is. (BV's hoeven alleen een balans te publiceren; dat kan ook een zogenoemde geconsolideerde balans zijn, waaronder meerdere BV's vallen waarvan alleen geaggregeerde informatie beschikbaar is.) Wagenborg krijgt geen subsidie. Zaken ten aanzien van de dienstverlening komen aan de orde in twee commissies: COBA (Commissie Overleg Bootdienst Ameland) en COBS (Commissie Overleg Bootdienst Schiermonnikoog), waarin de gemeente en Rijkswaterstaat vertegenwoordigd zijn.

Vanwege de ligging van de vaarroute zijn er al vele jaren problemen met de bereikbaarheid van Ameland en ontstaan er vertragingen en onbetrouwbaarheid in de dienstverlening, en moet er vele worden gebaggerd.[47] Dit leidt tot veel overleg tussen veerdienst en gemeente en het Rijk, want Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor de toegankelijkheid en het onderhoud van de vaargeul. Rijkswaterstaat voert een onderzoeksprogramma uit naar een betrouwbare verbinding, waarbij verschillende alternatieven worden onderzocht, waaronder het verplaatsen van de vertreklocatie van Holwert naar Ferwert.[48] Met Wagenborg is er ook met grote regelmaat overleg via COBA; dat overleg verloopt in beginsel goed.[49]
De Vervoersvisie van Ameland heeft vooral betrekking op het verkeer en vervoer óp Ameland. Maar de ambities "1. *Ameland meer autoluw" en "3. Ameland optimaal bereikbaar en verbonden"* zijn wel relevant voor de veerdienst. Bij ambitie 1 gaat het om 35% minder auto overzettingen. Bij ambitie 3 gaat het er om dat de gemeente zich gaat inzetten om meer invloed te krijgen op de veerverbinding en de concessie. Er wordt gestreefd naar een reductie van 35% in het aantal auto overzettingen door middel van "sturing" met bijvoorbeeld een vignet en communicatie en het faciliteren van bagagevervoer.

Op Schiermonnikoog is er over het algemeen tevredenheid over de dienstverlening door Wagenborg en wordt het overleg goed beoordeeld.[50]

2.2.3 Terschelling en Vlieland

De verbinding met de vaste wal wordt uitgevoerd op basis van een concessie van het Rijk door Doeksen.

[46] Bron: gemeente Texel. De beddengrens is vastgelegd in het bestemmingsplan.
[47] De problematiek rond de vaarroute wordt in belangrijke mate veroorzaakt doordat de vaarroute – anders dan bij de andere eilanden – dicht op het wantij ligt, waardoor er vaak en veel moet worden gebaggerd.
[48] Het onderzoek is ook opgenomen in het zogenoemde Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. Zie: https://www.rijkswaterstaat.nl/nieuws/archief/2023/11/rijkswaterstaat-rondt-vervolgonderzoek-bereikbaarheid-ameland-2030-af.
[49] Bron: gemeente.
[50] Bron: gemeente Schiermonnikoog.

Doeksen
Doeksen voert de veerdienst uit op basis van een concessie van het Rijk. Het is een BV wat betekent dat niet alle (financiële) informatie openbaar is. (BV's hoeven alleen een balans te publiceren; dat kan ook een zogenoemde geconsolideerde balans zijn, waaronder meerdere BV's vallen waarvan alleen geaggregeerde informatie beschikbaar is.) Doeksen krijgt geen subsidie. Zaken ten aanzien van de dienstverlening komen aan de orde in overleg tussen gemeente en Doeksen en in klantenraden.

Over het algemeen is er een sterke betrokkenheid tussen college en rederij en er is ook een klantenraad.[51] In het coalitieakkoord van Terschelling is een passage over de concessie opgenomen. Er wordt gemeld dat het doel is dat de OV-jaarkaarten van het Rijk ook gelden voor de veerverbinding.[52] Dit betreft dus eigenlijk een wens voor de nieuwe concessie richting het Rijk; de gemeente heeft er geen zeggenschap over.
Door de gemeente Terschelling is geconstateerd dat door de huidige concessie het varen met meer en grotere schepen mogelijk is en dat betekende dat in de loop van de tijd meer auto's worden overgezet en er daardoor zijn er meer parkeerproblemen op het eiland.[53] Daarmee is er een raakvlak met het thema mobiliteit óp het eiland. In de Toeristische Toekomstvisie (uit 2007) werd gesteld dat "de capaciteit van de veerverbinding moet worden afgestemd op deze toekomstvisie". In de Toeristische Toekomstvisie werd ook geconstateerd dat het meenemen van de auto naar Terschelling en het autogebruik op het eiland zelf in meer en mindere mate afhankelijk is van de parkeervoorzieningen en -tarieven in Harlingen. Ook de bagageafhandeling wordt genoemd als een mogelijk onderwerp om het aantal auto overzettingen te verminderen. Rond de bagageafhandeling is recent een pilot (onderzoek) uitgevoerd mede op initiatief van Doeksen.[54]

Op Vlieland zijn in beleidsdocumenten zoals het 'Meerjarenprogramma duurzame ontwikkeling 2023 – 2027 en de Omgevingsvisie geen opmerkingen gemaakt over de concessieverlening. Kennelijk speelt het onderwerp beleidsmatig weinig, dit komt doordat het niet binnen de reikwijdte van het gemeentelijk beleid valt. Over het algemeen is er tevredenheid op Vlieland over Doeksen. Maar over de frequentie en duur van de overtochten van Doeksen is er wel discussie.
In de startnotitie voor de nieuwe mobiliteitsvisie en het mobiliteitsbeleid is opgenomen dat, mogelijk gezamenlijk met de gemeente Terschelling, onderzocht moet worden om parkeerplaatsen voor inwoners in Harlingen te creëren gericht op het verminderen van het aantal auto's op het eiland. Hiervoor moest uiterlijk medio 2023 een voorstel zijn ontwikkeld, maar dat is nog niet afgerond.[55]

2.3 Integraliteit van mobiliteitsbeleid

2.3.1 Texel

In de Mobiliteitsvisie 2015-2025 is aandacht besteed aan maatschappelijke, economische en bevolkingsontwikkelingen die de (auto)mobiliteit verder kunnen doen toenemen. Het betreft algemene beschrijvingen van die ontwikkelingen. Rond wonen wordt aandacht besteed aan leefbaarheid, met name in het kader van parkeeroverlast. De gemeente Texel kent ook een woonvisie, maar die is van een latere datum dan de Mobiliteitsvisie 2015-2025 en kent geen verwijzing naar mobiliteit.
In de Mobiliteitsvisie 2015-2025 worden ontwikkelingen rond toerisme expliciet beschreven. Toerisme wordt met name genoemd in relatie tot parkeeroverlast en het "verleiden" van de toerist om meer van

[51] Born: gemeente Terschelling.
[52] Coalitieakkoord 2022/2026, Koers naar de toekomst meedenken meepraten meedoen, gemeente Terschelling, mei 2022, p.8.
[53] Bron: gemeente Terschelling.
[54] Bron: gemeente.
[55] Startnotitie, mobiliteit vervoer en parkeren, 1 mei 2024, p.3.

de fiets gebruik te maken. In 2021 is het Toeristisch Toekomstplan Texel opgesteld, waarin ook de parkeeroverlast door toenemend toerisme wordt genoemd, en verder het stimuleren van gebruik van duurzame vervoersmiddelen. Alhoewel niet expliciet naar de Mobiliteitsvisie wordt verwezen, zijn die beleidsthema's consistent met de Mobiliteitsvisie.
Duurzaamheid is een onderwerp in de Mobiliteitsvisie 2015-2025, gericht op meer milieuvriendelijk vervoer (fietsen, wandelen en openbaar vervoer). In de duurzaamheidsvisie van de gemeente Texel uit 2020 wordt ook het overstappen op de fiets genoemd, en dat er meer elektrische auto's (en laadpalen) moeten komen. Ook voertuigen op waterstof worden genoemd. In het Actieplan uit 2015 werd aan waterstof een bijlage besteed. Het duurzaamheidsbeleid ligt daarmee wat betreft mobiliteitsthema's in lijn met de Mobiliteitsvisie.

In het coalitieakkoord komen ook wonen, toerisme en duurzaamheid aan de orde. Toerisme is nadrukkelijk gekoppeld aan mobiliteit: de druk vanuit het toerisme wordt met name genoemd als bron van parkeerdrukte.[56] In het plan van aanpak bij de nieuwe mobiliteitsvisie wordt aandacht besteed aan thema's als verkeersveiligheid, bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid. De doelen, de bereikbaarheidsdoelen uit het coalitieakkoord en ook de kaders die rond toerisme en duurzaamheid zijn aangegeven, vormen algemene, integrale uitgangspunten voor het mobiliteitsbeleid waarover tot op zekere hoogte ook consensus is bij de gemeenteraad. In de programmabegroting zijn de doelen van het programma bereikbaarheid beknopt en algemeen geformuleerd. De doelen zijn in lijn met de Mobiliteitsvisie maar daaraan wordt slechts beperkt gerefereerd.[57]

2.3.2 Ameland

In de Vervoersvisie wordt in algemene zin aandacht besteed aan de integraliteit doordat expliciet een relatie wordt gelegd naar eerder beleidsstukken van de gemeente Ameland op het terrein van vervoer, maar ook naar actuele beleidsstukken als de Economische Visie 2030 (2019), Toerismebeleid (2023), Handhavingsbeleid, duurzaamheid en milieubeleid en beleidsstukken m.b.t. de concessie en de 'Programmalijn optimaal bereikbaar en verbonden' in de Regiodeal.
In de Vervoersvisie worden ontwikkelingen rond toerisme expliciet beschreven. Toerisme wordt met name genoemd in relatie tot de verkeersdrukte en parkeerproblemen op het eiland die men wil verminderen door het aantal overzettingen van auto´s te verminderen. De Toerismevisie was er eerder dan de Vervoersvisie en mede input voor de Vervoersvisie.
Wat betreft wonen wordt er geen duidelijke relatie gelegd. In de in april 2024 vastgestelde ´Woonvisie 2024-2028 met een doorkijk naar 2035´ wordt geen relatie gelegd met vervoer c.q. mobiliteit.
Duurzaamheid wordt verschillende malen genoemd in de Vervoersvisie en komt tot uitdrukking in de ambitie om het autoverkeer op het eiland te verminderen, en fietsen, wandelen en OV-gebruik te stimuleren. Ook wordt genoemd dat elektrisch vliegen voor het vliegveld op Ameland een interessante optie kan zijn.

2.3.3 Schiermonnikoog

Onderdelen van mobiliteitsbeleid zijn ingebed in andere beleidsstukken over veiligheid en ruimtelijke ordening. In de in januari 2024 vastgestelde Woon-Zorg visie 2024-2029 wordt geen aandacht besteed aan verkeer en vervoer.

---

56 Coalitieakkoord en uitvoeringsprogramma Texel (2022).
57 Programmabegroting 2024, p. 39. In de Programmabegroting 2024 zijn havens en visserij ook onder het programma opgenomen, alhoewel die geen expliciet onderdeel van de Mobiliteitsvisie 2015-2025 waren.

2.3.4 Terschelling

In de beleidsstukken van de gemeente die over wonen gaan, zoals de woonvisie en het uitvoeringsprogramma woonvisie +135+, komt de relatie met mobiliteit niet duidelijk naar voren.
In de Toeristische Toekomstvisie (2007) komt mobiliteit wel nadrukkelijk aan de orde. De problematiek die wordt veroorzaakt door het toerisme (met name parkeerproblemen) vormt een 'trigger' om te kijken naar mobiliteit.
Duurzaamheid is een onderwerp dat in de Toekomstvisie (TS25) gekoppeld is aan mobiliteit bij het onderwerp openbaar vervoer en auto's. Duurzaamheid is een algemeen kader dat raakt aan mobiliteit, en leidt tot een aantal concrete projecten of pilots. Maar een duurzaamheidsvisie is er niet, wel is er een uitvoeringsprogramma 'Terschelling samen duurzaam 2023-2026' opgesteld. Daarin is opgenomen dat het college het doel heeft om in de coalitieperiode als eiland tussen de 15% en 47% minder CO_2 uit te stoten specifiek voor de gebouwde omgeving, ten opzichte van 2016.[58] Het programma is onderverdeeld in vijf verschillende thema's, waarbij ook projecten duurzame mobiliteit een onderwerp is, maar een specifieke uitwerking met acties ontbreekt. De focus van het duurzaamheidsbeleid op Terschelling is met name de bebouwde omgeving.

2.3.3 Vlieland

Mobiliteit komt in verschillende beleidstukken van de gemeente Vlieland terug. Het gaat dan bijvoorbeeld om de omgevingsvisie, het Toeristisch beleid en (vooral) het Meerjarenprogramma duurzame ontwikkeling. In maart 2024 is de Omgevingsvisie Vlieland vastgesteld in de raad. In de omgevingsvisie staat: *"het streven is er niet op gericht om te komen tot een autovrij Vlieland"*. Wel moet er aandacht zijn voor meer autoluwheid. Auto's moeten zo veel mogelijk uit het straatbeeld worden gehaald, buiten de daarvoor aangewezen plekken.[59] In het beleid en het meerjarenprogramma Duurzame ontwikkeling is heel nadrukkelijk vanuit de missie van Vlieland vier aparte onderdelen opgenomen waarvan mobiliteit er een van is.
In het Toeristisch beleid van de gemeente Vlieland, wordt voor mobiliteit & bereikbaarheid als een relevant thema benoemd. Dit betreft de bereikbaarheid van het eiland (en de manier van voortbewegen op het eiland) is belangrijk. Tegelijkertijd wordt in dit beleid vanuit het perspectief van toerisme ook gesteld dat: "Als autoluw eiland Vlieland nauwelijks problemen heeft als gevolg van gemotoriseerd verkeer en bijbehorende parkeerproblemen (voor zover die bestaan worden die vooral veroorzaakt door inwoners en busjes van leveranciers of dienstverleners)".[60]
De passages over mobiliteit zijn consistent met de andere nota's.

2.4 Bevindingen

Op basis van het voorgaande kunnen de volgende bevindingen worden gedaan.

Algemeen

- Op alle gemeenten spelen mobiliteitsvraagstukken sterk en is mobiliteit een belangrijk beleidsthema. Onderwerpen waar de gemeenten zich mee bezig houden zijn onder meer autobewegingen, verkeersinfrastructuur, parkeren, fietsen, openbaar vervoer en verkeersveiligheid.
- Voor de vier Friese Waddeneilanden is de nieuwe concessie voor de veerdiensten een actueel en belangrijk beleidsthema voor de bereikbaarheid van de eilanden.

[58] Gemeente Terschelling, Uitvoeringsprogramma Samen duurzaam 2023-2026, p.8.
[59] Omgevingsvisie, Langzaam meewegen, maart 2024, p.48.
[60] Toeristisch beleid gemeente Vlieland, februari 2024, p.14.

- Met name bij de Friese Waddeneilanden spelen in relatie tot de concessie ook thema's als parkeren aan de vaste wal (zowel voor inwoners als toeristen) en bagagevervoer, betaalbaarheid voor eilanders, betrouwbaarheid enz..
- Niet alle gemeenten hebben (of hadden) een actueel beleidsdocument dat dient (diende) als beleidskader. Voor wat betreft de gemeenten Vlieland en Schiermonnikoog is dat deels vanwege het autoluwe karakter ook wel te begrijpen. De andere gemeenten hebben een periode zonder actuele beleidskaders gewerkt.
- Op alle eilanden is met name de groei van het toerisme aanleiding om opnieuw naar (de kaders voor) mobiliteitsbeleid te kijken. Het gaat dan met name om de groei van het (auto)verkeer en parkeerdrukte.
- Mobiliteitsbeleid hangt samen met beleids(keuzes) op andere terreinen. Op alle eilanden is die samenhang zichtbaar, alhoewel lang niet altijd expliciet de relatie tussen die beleidsterreinen is uitgewerkt. Het gaat met name om samenhang met duurzaamheid en toerisme. De relatie tussen wonen en mobiliteit wordt meestal niet duidelijk gelegd.
- Op alle eilanden speelt duurzaamheid een rol bij mobiliteit. De meeste eilanden beperken dat tot personenverkeer (bijvoorbeeld ten aanzien van elektrische auto's, laadpalen, fietsen en openbaar vervoer) en besteden minder aandacht aan (duurzaam) goederenvervoer.

Texel

- De formele beleidskaders die er zijn, zijn verouderd en hebben ambities en uitgangspunten die algemeen zijn geformuleerd (niet SMART).[61] De gemeente werkt nu aan een nieuwe mobiliteitsvisie.
- Het coalitieakkoord is het meest recente document waar mobiliteitsdoelen in staan, maar kent ook vooral kwalitatief en algemeen geformuleerde doelen en kaders.
- In de beleidskaders wordt weinig gewerkt met kwantitatieve data, prognoses en scenario's.
- Over de uitvoering van de veerververbinding door TESO is over het algemeen tevredenheid.
- Mobiliteitsbeleid is in zoverre integraal te noemen dat er algemene uitgangspunten zijn die consistent zijn met die rond duurzaamheid en toerisme, maar een expliciet relatie is meestal niet altijd gelegd.

Ameland

- De gemeenteraad van Ameland heeft in recent (oktober 2023) de nieuwe Vervoersvisie Ameland als beleidskader vastgesteld. De gemeente heeft een tijd zonder beleidskader op dit terrein gewerkt.
- Aanleiding voor het nu opstellen van de Vervoersvisie is dat het afgelopen decennium de verkeersdrukte is toegenomen en er meer overlast wordt ervaren door bewoners en toeristen. Daarbij spelen leefbaarheid en duurzaamheid een steeds grotere rol.
- Het beleidskader is breed en algemeen geformuleerd (geen SMART-doelen). Wel is er een kwantitatieve ambitie van 35% reductie van auto overzettingen in 2030, maar hoe dat kan worden gerealiseerd is weinig concreet uitgewerkt. De vervoersvisie fungeert als een paraplu waaronder verschillende uitvoeringsprogramma's worden uitgewerkt.
- Bij de nieuwe visie zijn expliciet scenario's en prognoses gebruikt om de ambities in beeld te brengen.
- In de nieuwe vervoersvisie wordt expliciet een relatie gelegd naar andere beleidsstukken van de gemeente Ameland. Toerisme wordt met name genoemd in relatie tot de verkeersdrukte en parkeerproblemen op het eiland die men wil verminderen door het aantal overzettingen van auto´s te verminderen. De Toerismevisie was er eerder dan de Vervoersvisie en diende mede als input voor de Vervoersvisie.
- De laatste jaren zijn er problemen met vertragingen en betrouwbaarheid bij de veerverbinding met Ameland, en dat is een belangrijk thema op het eiland. In de visie staat dat de gemeente vindt dat

[61] SMART staat voor Specifiek, Meetbaar, Acceptabel, Realistisch en Tijdgebonden,

ze te weinig invloed heeft op het vervoer van en naar het eiland. Dat is vooral relevant omdat nu de besluitvorming over de nieuwe concessie loopt. Het is niet duidelijk hoe de ambitie van 35% minder overzettingen doorwerkt op de exploitatie van de vervoerder, ook bij een nieuwe concessie.

Schiermonnikoog

- De gemeente Schiermonnikoog heeft geen mobiliteitsvisie, maar er worden wel mobiliteits-problemen zoals verkeerdrukte ervaren. Thema's als verkeersveiligheid en parkeren zijn onderdeel van andere beleidsstukken.
- Er worden veel mobiliteitsmaatregelen verkend maar dat leidt lang niet altijd tot concrete uitvoeringsmaatregelen geaccordeerd door de raad.
- In raadsvergaderingen speelt het onderwerp concessies een rol. Over de uitvoering van de veerverbinding door Wagenborg is over het algemeen tevredenheid.
- Het beleid rond mobiliteit is over het algemeen in lijn met ander beleid, zoals rond duurzaamheid.

Terschelling

- Terschelling heeft geen mobiliteitsvisie. Beleidsuitgangspunten rond mobiliteit kunnen enigszins versnipperd wel in andere beleidsdocumenten worden gevonden, maar een integraal beeld ontbreekt.
- De beleidskaders die er zijn (zoals TS25 uit 2016 en de Toeristische toekomstvisie uit 2007), zijn verouderd en hebben ambities en uitgangspunten die algemeen (niet SMART) zijn geformuleerd.
- Het coalitieakkoord kent ten aanzien van mobiliteit vooral kwalitatief en algemeen geformuleerde doelen en kaders. De doelen die rond mobiliteit worden vermeld, zijn onvoldoende concreet om de voortgang goed te volgen. Uitwerkingsplannen en actieplannen zijn op het gebied van mobiliteit niet opgesteld voor de Toekomstvisie 2025 en de Toeristische Toekomstvisie.
- Het accent bij mobiliteitsbeleid ligt meer op technische uitvoering en minder op het ontwikkelen van (integraal) beleid. Als er een probleem of knelpunt wordt gesignaleerd, wordt daar ad hoc een oplossing voor gezocht.
- Terschelling kent geen visiedocument met een duidelijk kader op het gebied van duurzaamheid, waardoor de samenhang met mobiliteit ook niet duidelijk is; er is wel een uitvoeringsprogramma duurzaamheid.

Vlieland

- De gemeente Vlieland is bezig met het ontwikkelen van een nieuwe mobiliteitsvisie en heeft een startnotitie opgesteld. In de startnotitie zijn doelen en uitgangspunten opgenomen. Aanleiding voor het nu opstellen van de mobiliteitsvisie is dat de verkeersdrukte is toegenomen en er meer overlast wordt ervaren door bewoners en toeristen. Daarbij spelen leefbaarheid en duurzaamheid een steeds grotere rol en die thema's staan vanuit de omgevingsvisie bezien voorop.
- Het thema mobiliteit wordt vooral vorm gegeven vanuit het Meerjarenprogramma duurzaam ontwikkelen
- De doelen rond mobiliteit zijn redelijk algemeen (niet SMART) geformuleerd in de startnotitie. Ook het kwantitatieve doel om het particulier aantal gereden kilometers met 20% te verlagen, is niet onderbouwd en er is ook geen nulmeting en een datum waarop het doel bereikt moet zijn. Het is bedoeling om de 'toetsbaarheid' in het nieuwe programma (de uitvoeringsagenda) op te nemen.

3 STURING

3.1 Sturingsmogelijkheden van de gemeenteraden

3.1.1 Texel

Afspraken en informatievoorziening
De Mobiliteitsvisie Texel 2015-2025 is in 2015 door de gemeenteraad van Texel vastgesteld. De raad is toentertijd bij de voorbereiding van de visie betrokken onder meer door een brainstormsessie. In het Actieplan is een afspraak opgenomen over de rol van de raad bij verschillende deelplannen en projecten: “Elk uitvoeringsplan zal, nadat uit onderzoek duidelijk is geworden welke acties en middelen nodig zijn, eerst ter accordering aan de raad worden voorgelegd”.[62] Gezien de tijd die verstreken is, is het in het kader van deze quick scan niet mogelijk om voor de gehele beleidsperiode te bekijken of dit ook is gebeurd.
Meer recent zijn een aantal concrete uitvoeringsplannen in de raad aan de orde geweest: het “Wegencategoriseringsplan 2019” (2020), het “Parkeer- en Verkeerscirculatieplan Den Burg” (2020), het “Parkeer- en verkeerscirculatieplan De Koog” (2021), en het “Beheerplan Wegen Texel 2024 – 2028”(2023). Ook is het Wandelnetwerk Texel aan de orde gekomen.[63]
Voorgestelde projecten en maatregelen uit het coalitieakkoord, dat de raad ter informatie krijgt, zijn in het kader van de midterm review in de raad aan de orde geweest. Afzonderlijke projecten en maatregelen komen ook bij de behandeling van de programmabegroting terug. Bij de programmabegroting komen uitvoeringsplannen aan de orde binnen het “Programma 2: Goede bereikbaarheid”. In de programmabegroting gaat het om concrete plannen, zoals reconstructie van parkeerplaatsen en wegen, fietspad verlengen, en bestrating vervangen. De informatie gaat over planning en budget op projectniveau. De raad is actief betrokken bij concrete maatregelen en projecten, wat blijkt uit een aantal moties over met name concrete infrastructurele maatregelen.[64]

De raad is ook geïnformeerd via het coalitieakkoord, waarin mobiliteit een van de onderwerpen is. Mede vanwege de Omgevingswet is bij de nieuw op te stellen mobiliteitsvisie nadrukkelijk aandacht voor participatie en consultatie van burgers en andere partijen. De raad is via een Raadsinformatiebrief geïnformeerd over het proces van totstandkoming van de nieuwe visie. Daarin is ook de rol van de raad daarbij verwoord: “1. In fase 2 (dialoogfase) van de uitwerking vindt een dialoogsessie met de gemeenteraad plaats (zie pagina 14 van het plan van aanpak). 2. Voordat het ontwerp van de mobiliteitsvisie wordt opgesteld zal deze eerst aan de gemeenteraad gepresenteerd worden (stap 13 pagina 18)”.[65]

Evaluatie en monitoring
Bij de vaststelling van de Mobiliteitsvisie 2015-2025 zijn ondanks de ruime termijn geen momenten afgesproken over (tussentijdse) evaluatie of monitoring. Door de gemeente is aangegeven dat dat ook niet gebruikelijk is, onder meer vanwege beperkte capaciteit om evaluaties uit te voeren. De gemeenteraad heeft op onderdelen van het beleid wel gevraagd om monitoring, maar een

---

62 Actieplan, p.15.

63 Raadsvergadering 17 april 2024.

64 Bijvoorbeeld motie “Een minder onveilige kruising totdat de langverwachte rotonde er is” (over de kruising Pontweg, Keesomlaan en Westerweg) van 21 juni 2023 (aangenomen), motie “Ingrepen infrastructuur laten aansluiten op de nieuw op te stellen Mobiliteitsvisie” van 21 juni 2023 (aangehouden), motie “Bereikbaar voor iedereen en fietsen stimuleren” van 20 maart 2024 (aangenomen), motie “Geen parkeerplaatsen onttrekken aan de openbaarheid bij Paal 20 (Maar uitwisselen met Paal 21)” van 20 maart 2024 (verworpen), motie 'Veilig nachtvervoer tussen alle dorpen” van 22 mei 2024 (aangenomen), .

65 Raadsinformatiebriefstart 8 mei 2024. De dialoogsessie is op 8 oktober j.l. gehouden.

systematische evaluatie is er niet. Bij het coalitieakkoord is wel een zogenoemde midterm review gehouden, die ook in de raad aan de orde is gekomen.[66]
In het Plan van Aanpak voor de nieuwe mobiliteitsvisie wordt aangekondigd dat het vigerende beleid wordt meegenomen en de huidige situatie wordt geïnventariseerd. In hoeverre dat een evaluatie op doelrealisatie van het oude beleid is, is niet geheel duidelijk uit het Plan van Aanpak op te maken. In de planning staat wel "Eerdere mobiliteitsvisies analyseren & evalueren", maar hoe die evaluatie er uit gaat zien, staat niet beschreven.[67]

Bereikbaarheid (veerdiensten)
TESO krijgt voor het uitvoeren van de veerverbinding geen subsidie van de overheid, ook niet van de gemeente. De formele relatie tussen gemeente en TESO is dat de gemeente één aandeel heeft, en dus stemrecht in de aandeelhoudersvergadering (ALV; zie het kader). De rol van de raad is daardoor 'op afstand' en betreft het meegeven van aandachtspunten aan de vertegenwoordiger van de gemeente in de ALV en in de overige overleggen tussen gemeente en TESO, en de terugkoppeling van informatie daarover door het college.

TESO
De formele relatie met TESO bestaat er uit dat de gemeente Texel één aandeel bezit. De gemeente kan aanwezig zijn tijdens aandeelhoudersvergaderingen, en dat wordt voldoende geacht (zie Nota verbonden partijen Texel 2023, p. 5). De gemeenteraad van Texel heeft vervolgens mogelijkheden om informatie te vragen aan het college over het stemgedrag van het college in de TESO, en eventueel wensen en bedenkingen kenbaar te maken. De gemeente heeft met één aandeel weinig invloed bij een stemming. Gemeente en TESO hebben wel met elkaar te maken als het gaat om (overleggen over) bijvoorbeeld (gemeentelijke) infrastructuur. TESO neemt ook deel in de VVV/Stichting Texel Promotie (zie Programmabegroting 2024). De TESO directeur vertegenwoordigt met drie andere ondernemers het bedrijfsleven van Den Helder (OVDH) en Texel (TOP) bij politieke en ambtelijke processen op het vlak van de bereikbaarheid bij de gemeenten Den Helder en Texel en de provincie Noord-Holland (Jaarverslag 2022/2023, p. 9).

In 2024 is een motie van de gemeenteraad van Terschelling en een brief van het Samenwerkingsverband GR De Waddeneilanden aan de leden van de minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) over de nieuwe concessies aan de orde gekomen in de raad.[68] Die motie en brief hadden geen betrekking op de veerdienst naar Texel, maar op de veren naar de Friese Waddeneilanden.

Andere overheden
De gemeenteraad van Texel heeft 4 september 2018 ingestemd met het Advies Convenant Zero Emissie Mobiliteit Waddeneilanden. Daarmee is ingestemd met het gezamenlijke convenant Zero Emissie Mobiliteit Waddeneilanden.[69]
In de Mobiliteitsvisie uit 2015 is een paragraaf opgenomen over het belang voor Texel van goede bereikbaarheid van de veerhaven in Den Helder. Daarbij is aangegeven dat verbetering daarvan in samenwerking moet plaatsvinden met de gemeente Den Helder, de provincie Noord-Holland en Rijkswaterstaat. In 2022 is de raad via een raadsinformatiebrief geïnformeerd over het inzetten van 'restgelden' van het Programma de Kop Werkt! voor maatregelen in het kader van een Regionale Agenda Mobiliteit samen met de gemeenten in de Kop van Noord-Holland en de provincie Noord-Holland. In een raadsinformatiebrief uit 2023 wordt het opstellen van een gezamenlijke mobiliteitsvisie met de gemeente Den Helder aangekondigd. In het plan van aanpak daarvan is een werksessie met de betreffende raden opgenomen. De raad is actief betrokken geweest in het voortraject van de regionale mobiliteitsvisie met werksessies 'op de boot' samen met raadsleden van Den Helder.

[66] Raadscommissie van 23 oktober 2024.
[67] Plan van Aanpak, p. 18.
[68] Raadsvergadering 17 april 2024.
[69] Ook werd daarmee besloten burgemeester Van Gent te machtigen om namens de Waddeneilanden de landelijke Green Deal Zero Emissie Logistiek te ondertekenen.

Voor Texel geldt dat de Regiodeal een samenwerking is met de andere eilanden waarop kan de raad geen directe sturing geven; de raad wordt wel geïnformeerd.

3.1.2 Ameland

Afspraken en informatievoorziening
Voor de totstandkoming van de Vervoersvisie is een proces doorlopen, samen met gemeenteraad, belangenverenigingen, ondernemers en inwoners. Het voorkeursscenario is in een drietal workshops met beleidsmakers, vervoerders, ondernemers en de dorpsraden verder uitgewerkt. Er zijn enquêtes en een workshop gehouden onder inwoners en bezoekers. In een raadinformatieavond zijn de onderzoeksresultaten gedeeld, toegelicht en aanbevelingen opgehaald bij raadsleden.
De gemeenteraad van Ameland heeft in oktober 2023 de Vervoersvisie Ameland bediscussieerd en als beleidskader vastgesteld. Daarbij is onder meer een motie ingediend om de expliciete doelstelling van 35% reductie in auto overzettingen niet op te nemen, maar die motie is met 9-1 verworpen.

In Vervoersvisie zijn drie ambities geformuleerd, maar slechts één is concreet meetbare en controleerbare geformuleerd – de 35% reductie van autoverkeer. De Vervoersvisie wordt in de komende jaren uitgewerkt aan de hand van twee programmalijnen: Fysiek en Beleid. In de Vervoersvisie is een gedetailleerde tijdsplanning opgenomen van Beheerplannen en Projectplannen tot eind 2025, maar er staat heel weinig in over de inhoud van deze plannen en hoe de raad hier verder bij betrokken gaat worden en het is ook nog niet weer aan de orde geweest in de raad. Om de projectplannen tot uitvoering te brengen is voor de komende tweeënhalf jaar € 251.500 geraamd, maar dit is verder niet gespecifieerd naar projecten. Over de periode na 2025 tot 2030 is verder niets opgenomen en ook niet over de te volgen procedure en de rol van de gemeenteraad daarbij.

Evaluatie en monitoring
Er is geen systematische rapportage en monitoring van de maatregelen op het gebied van mobiliteit. Ook bij de nieuwe Vervoersvisie is niet een duidelijk (tussen)evaluatiemoment en wijze van monitoring opgenomen bij de vaststelling door de raad.

Bereikbaarheid (veerdiensten)
De keuzes ten aanzien van de nieuwe concessie vanaf 2029 voor de veerverbinding en de lange termijn ontwikkeling van de vaarverbinding zijn van groot belang, maar hebben een eigen traject dat vooral bij partijen buiten de gemeente ligt. De raad wordt door het college op de hoogte gehouden van de ontwikkelingen m.b.t. de concessieverlening. Ook is er vanuit de Waddeneilanden gezamenlijk een zienwijze vastgesteld over de concessie, waar de raad bij is betrokken.

Andere overheden
Hoewel de Vervoersvisie vooral betrekking heeft op het verkeer en vervoer óp Ameland wordt zeer expliciet aangegeven dat de keuzes die de gemeente maakt in de Vervoersvisie ook een belangrijke inbreng zijn ten aanzien van de inhoud van de nieuwe concessie vanaf 2029 voor de veerverbinding en de lange termijn ontwikkeling van de vaarverbinding. De 3^{e} ambitie in de Vervoersvisie ´Ameland optimaal bereikbaar en verbonden´ gaat hier expliciet op in. De gemeente gaat zich maximaal inzetten om meer invloed te krijgen op het besluitvormingsproces rondom de haven en de volumes en frequentie van de veerverbinding.
Ook voor Ameland geldt dat de Regiodeal een samenwerking is met de andere eilanden waarop kan de raad geen directe sturing geven; de raad wordt wel geïnformeerd.

3.1.3 Schiermonnikoog

Afspraken en informatievoorziening
De gemeenteraad heeft geen specifiek beleidsdocument m.b.t. het vervoersbeleid vastgesteld, zodat er geen duidelijk beleidskader is op basis waarvan de raad het beleid kan toetsen. De gemeenteraad is echter wel actief berokken bij mobiliteit. Zo heeft de raad op 15 december 2020 een plan van aanpak vastgesteld waarmee het proces voor het onderzoek naar geschikte oplossingsrichtingen is vorm gegeven. Een raadsvoorstel met concrete voorstellen voor verkeersveiligheidsmaatregelen van maart 2021 is diverse keren aangehouden en uiteindelijk waarschijnlijk gecombineerd met de behandeling van het ´Eindrapport ruimtelijke ontwikkelingen Schiermonnikoog´. Het eindrapport is in juni 2021 door de raad vastgesteld. Het Integraal Veiligheidsplan 2023-2026 is in juli 2023 in de raad vastgesteld. Daarna zijn diverse voorstellen aangenomen in de raad voor het verbeteren van de veiligheid. Ook de laadvisie is in de raad aangenomen. De raad was ook actief betrokken bij de discussie over de rondweg, die uiteindelijk niet doorging onder ander vanwege te weinig draagvlak in de raad.[70]

Evaluatie en monitoring
Over de voortgang en evaluatie van mobiliteitsbeleid zijn geen afspraken gemaakt. Wel heeft de gemeente Schiermonnikoog samen met de gemeente Vlieland in 2020 de voertuigbewegingen in kaart gebracht en het ontheffingenbeleid geanalyseerd om inzicht te krijgen in de werking hiervan.[71]

Bereikbaarheid (veerdiensten)
De raad is geïnformeerd door het college over de zienswijze die de gemeente mocht indienen. De raad staat wat dat betreft enigszins ‘op afstand’, maar de veerverbinding is ook minder een issue dan op Ameland. Het onderwerp komt wel regelmatig aan de orde in de raad.

Andere overheden
De gemeente deed mee in een gezamenlijk SPES-project van de gemeenten Den Haag, Utrecht, Schiermonnikoog en Vlieland. Hiervoor is financiële ondersteuning ontvangen van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.[72]
Ook voor Schiermonnikoog geldt dat de Regiodeal een samenwerking is met de andere eilanden waarop kan de raad geen directe sturing geven; de raad wordt wel geïnformeerd.

3.1.4 Terschelling

Afspraken en informatievoorziening
De Toekomstvisie (TS25) en de Toeristische Toekomstvisie zijn respectievelijk in 2016 en 2007 vastgesteld door de raad. TS25 en de Toeristische Toekomstvisie worden door de gemeenteraad gezien als niet meer echt actuele documenten, waardoor bij plannen die geagendeerd worden in de gemeenteraad niet of nauwelijks de kaders uit die nota’s aangehaald. Het meer recente coalitieakkoord is ook vastgesteld door de raad, maar dat wordt eerder als een soort wensenlijst gezien dan als een beleidskader.
De raad is zeker betrokken bij zaken die rond mobiliteit spelen, vaak gedetailleerd op het niveau van verkeerstechnische zaken. Hierdoor kan het zijn dat de raad zich zo nauw betrokken voelt dat ook raadsbesluiten worden genomen die meer een “hoe” vraag zijn dan een “wat” vraag. Dat gebeurt ook

[70] Om toch iets te doen aan verkeersdrukte en te snel rijden, zijn door de gemeente verkeersdrempels voorgesteld, maar ook dat plan is afgewezen, met name vanwege bezwaren van ondernemers.
[71] Hiervoor is financiële ondersteuning ontvangen van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat; zie Rapport SPES Waddeneilanden: Schiermonnikoog & Vlieland, Analyse vervoersbewegingen en ontheffingen met een voorstel tot maatregelen voor aanscherping toegangsbeleid uit 2020).
[72] Rapport SPES Waddeneilanden: Schiermonnikoog & Vlieland, Analyse vervoersbewegingen en ontheffingen met een voorstel tot maatregelen voor aanscherping toegangsbeleid uit 2020).

wel na signalen vanuit de inwoners of als er ergens problemen worden gesignaleerd. Het beleid rond mobiliteit komt ad hoc in de raad aan de orde. Mobiliteitszaken komen in elk geval aan de orde als er ook budgettaire gevolgen zijn. Maar vanwege het ontbreken van een specifiek beleidsdocument m.b.t. het mobiliteitsbeleid zijn er ook geen afspraken over systematische informatievoorziening over mobiliteit.

Evaluatie en monitoring
Er ontbreken structurele afspraken m.b.t. evaluatie en monitoring van het beleid en van maatregelen. In de Toeristische Toekomstvisie is opgenomen dat het plan een looptijd heeft van 10 jaar, en "regelmatig moet worden geëvalueerd, zeker na 5 jaar".[73] Er is geen nieuwe of geëvalueerde visie aangetroffen. Ondanks dat de Toeristische Toekomstvisie alweer van een tijd terug is, is de visie nooit geëvalueerd.

Bereikbaarheid (veerdiensten)
Raadsleden van Terschelling zijn betrokken bij de concessie middels een door de raad van Terschelling zelf georganiseerde bijeenkomst over de concessie Waddenveren, op 17 april 2024.[74] Ook heeft de raad van Terschelling met een motie, o.a. richting de staatssecretaris van het ministerie I&W, opgeroepen om in het proces van besluiten over de definitieve Nota van Uitgangspunten en Programma van Eisen voor de concessies, ruimte voor de eilander bestuurders en bewoners te creëren.[75] Op dit moment heeft de raad geen bepalende invloed en het college kan alleen een zienswijze indienen. Vanuit de Waddeneilanden is gezamenlijk een zienwijze vastgesteld over de concessie, waar de raad bij is betrokken.
Het college is actief in haar informatievoorziening middels onder meer schriftelijke informatieverstrekking. Het college heeft toegezegd haar zienswijze te blijven geven, dit zowel ambtelijk als bestuurlijk en zowel vanuit de Wadden samenwerking als vanuit de gemeente Terschelling. Tevens staat het college altijd open voor nadere discussie met de raad over de inbreng in de gesprekken met het ministerie. Het college beraadt zich nog op de invulling van de aangenomen moties in samenwerking met de andere eilanden.[76]

Andere overheden
Ook voor Terschelling geldt dat de Regiodeal een samenwerking is met de andere eilanden waarop kan de raad geen directe sturing geven. De Regiodeal is op verschillende manieren ingebed: in de raadsvergadering bij mededelingen over de samenwerking, bij informatieavonden over de Regiodeal en bij de toezegging van het college om regelmatig in de raad ruimte te nemen om de stand van zaken toe te lichten. Kortom de raad wordt hierover geïnformeerd.

3.1.5 Vlieland

Afspraken en informatievoorziening
De autoluwe ambitie wil niet zeggen dat er geen beleid is m.b.t. mobiliteit, want ondanks het autoluwe karakter van Vlieland komen verkeersaspecten met enige regelmaat aan de orde in de gemeenteraad.[77] Ook komen beleidsnota's die verband houden met mobiliteit aan de orde. In mei 2023 heeft de gemeenteraad het beleid en het meerjarenprogramma duurzame ontwikkeling 2023-2027 vastgesteld.

[73] Gemeente Terschelling, Toeristische toekomstvisie, 2007, p7.
[74] https://www.youtube.com/live/49KsHqHVehg
[75] Gemeente Terschelling, motie 10 april 2024- concessie Waddenveren
[76] Bron: gemeente.
[77] Het gaat dan onder meer om de "Notitie Havenweg-Dorpsstraat" (2024), het "Plan van Aanpak Dorpsstraat" (2018)..

Bij de vaststelling van het 'meerjarenprogramma duurzame ontwikkeling 2023 – 2027' is een amendement aangenomen om het ontheffingenbeleid voor auto's en vrachtauto's te koppelen aan de emissie classificatie. Het amendement is een tekstwijziging waarmee aan het beleid wordt toegevoegd dat vanaf 2024 er geen nieuwe ontheffingen meer worden verleend voor personenauto's en vrachtauto's uit de meest vervuilende klasse van emissie (uitstoot van uitlaatgassen). Vervolgens moet elke twee jaar steeds de meest vervuilende emissieklasse voor beide categorieën vervallen om voor een ontheffing in aanmerking te kunnen komen. Zo wordt stapsgewijs het doel van een qua uitstoot 'schoner wagenpark' in 2034 bereikt. Een uitzondering wordt gemaakt voor de auto's die de eilanders al in het bezit hebben en waarvoor ontheffing is verleend. En ook voor de oldtimers van de eilanders van 'Keep them Rolling' met bouwjaar 1970 of ouder.[78] Het meerjarenprogramma duurzame ontwikkeling wordt jaarlijks in meer gespecificeerd jaarprogramma uitgewerkt en ter kennisgeving aan de raad toegezonden. In 2025 wordt een tussenevaluatie opgemaakt en, zo nodig met een bijgesteld meerjarenprogramma, ter besluitvorming aan de raad voorgelegd. Na 2027 wordt een eindevaluatie ter besluitvorming aan de raad voorgelegd.[79]

De gemeenteraad heeft op 17 juni 2024 de startnotitie 'mobiliteit, vervoer en parkeren' vastgesteld. In de startnotitie is aangegeven dat de gemeenteraad wordt betrokken bij het proces. Medio 2025 wordt de mobiliteitsvisie aangeboden aan de raad. Het is vervolgens aan de gemeenteraad om een bindend advies te geven aan het college over het te ontwikkelen beleid.[80] Verder is in de startnotitie een lijst opgenomen met besluitvormingsmomenten alsmede tussentijdse producten per fase.
In de startnotitie voor de nieuwe mobiliteitsvisie is ook een participatietraject opgenomen, inclusief de rol van de raad. Het participatieproces moet zich richten op particulieren, bedrijven en transport. De analyse en input uit participatie moet richting geven aan de visie op mobiliteit, vervoer en parkeerproblematiek. De resultaten uit het participatietraject zullen worden teruggekoppeld aan de raad, en naar aanleiding van deze resultaten kan de raad ook denkrichtingen meegeven voor de visie, zo vermeldt de startnotitie.

Evaluatie en monitoring
In de startnotitie voor de nieuwe mobiliteitsvisie is een monitoringscyclus geïntroduceerd, waarmee periodiek de behaalde resultaten kunnen worden geëvalueerd en teruggekoppeld in het staand beleid.[81] De intenties voor informatievoorziening aan de raad zijn daarmee vooraf al benoemd. Eerder waren er geen heldere afspraken over evaluatie en monitoring. De gemeente Schiermonnikoog samen met de gemeente Vlieland in 2020 de voertuigbewegingen in kaart gebracht en het ontheffingenbeleid geanalyseerd om inzicht te krijgen in de werking hiervan.[82]

Bereikbaarheid (veerdiensten)
De nieuwe concessies komen regelmatig aan de orde in de raad. Recent is een motie over de concessies door de gemeenteraad unaniem aangenomen, met de oproep aan de alle betrokken gemeenteraden om zich tot de leden van de Vaste Kamercommisise IenW te wenden.[83] De gemeenteraad is niet direct betrokken bij het proces rond de concessies; de burgemeester heeft de veerdienst in portefeuille en onderhoudt de contacten met Doeksen. De raad krijgt een terugkoppeling van de burgemeester of wethouder over de stukken en de zienswijzen rondom de concessie. De informele gesprekken tussen Doeksen en de burgemeester zijn geen onderdeel van het traject rondom de concessie. De gemeente heeft eigenlijk alleen maar invloed door een zienswijze in te

[78] https://www.vlieland.nl/kort-verslag-raadsvergadering-17-juli-2023
[79] Aan de slag met duurzame ontwikkeling, beleid en meerjarenprogramma duurzame ontwikkeling 2023-2027, mei 2023, p.14.
[80] Startnotitie, mobiliteit vervoer en parkeren, 1 mei 2024, p.11.
[81] Startnotitie, mobiliteit vervoer en parkeren, 1 mei 2024, p.5.
[82] Hiervoor is financiële ondersteuning ontvangen van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat; zie Rapport SPES Waddeneilanden: Schiermonnikoog & Vlieland, Analyse vervoersbewegingen en ontheffingen met een voorstel tot maatregelen voor aanscherping toegangsbeleid uit 2020).
[83] Motie van 4 november 2014, Concessie Friese Waddenveren vanaf 2029.

dienen op de Concept uitgangspunten nota rond de nieuwe concessie. De zienswijze wordt opgesteld door B&W en wordt die ter kennisname of besproken in de raad.

Andere overheden
De gemeente deed mee in een gezamenlijk SPES-project van de gemeenten Den Haag, Utrecht, Schiermonnikoog en Vlieland. Hiervoor is financiële ondersteuning ontvangen van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.[84]
Het gezamenlijke convenant Zero emissie Mobiliteit Waddeneilanden (van begin 2019) wordt genoemd in de startnotitie Mobiliteit van 1 mei 2024 van Vlieland.
Ook voor Vlieland geldt dat de Regiodeal een samenwerking is met de andere eilanden waarop kan de raad geen directe sturing geven; de raad wordt wel geïnformeerd door de eigen beleidsmedewerkers of door medewerkers van het samenwerkingsverband.

3.2 Bevindingen

Op basis van het voorgaande kunnen de volgende bevindingen worden gedaan.

Algemeen
- Mobiliteit krijgt in alle raden veel aandacht, en komt regelmatig aan de orde. Het beleidsthema speelt zeker in de raden. De raden zijn ook actief betrokken bij mobiliteitsthema's, meestal als het gaat om concrete projecten en maatregelen.
- Raadsinformatie over mobiliteit betreft soms beleidskaders, maar meestal concrete maatregelen en projecten, en dan vooral als er projectvoorstellen met budgettaire gevolgen aan de orde komen of via de programmabegroting - dus via het budgetrecht.
- Evaluatie en monitoring zijn tot nu toe zwak georganiseerd. Er missen duidelijke afspraken tussen colleges en raden, en de raden vragen er ook niet altijd om.
- Bij de nieuwe concessies hebben de Friese raden geen directe invloed. Ze zijn alleen 'op afstand' betrokken via de zienswijze die de gemeenten indienen.
- Alle vijf gemeenten zijn betrokken bij de Regiodeal. Alhoewel de Regiodeal van belang is voor het thema mobiliteit, betreft het een samenwerking waardoor de afzonderlijke raden niet direct sturing geven op de uitvoering; wel worden ze op de hoogte gehouden en geraadpleegd als daar aanleiding voor is.

Texel
- De raad heeft in 2015 het beleidskader vastgesteld voor 2015-2025 en in 2016 het uitvoeringsplan. De raad is verder vooral betrokken bij concrete plannen en projecten, en er is ook veel aandacht van de in raad voor die onderwerpen. Er wordt gewerkt aan een nieuwe mobiliteitsvisie, waar de raad ook bij betrokken is.
- De raad stelt zich actief op bij concrete maatregelen en projecten, wat bijvoorbeeld blijkt uit moties over met name concrete infrastructurele maatregelen
- Er zijn geen momenten afgesproken over (tussentijdse) evaluatie of monitoring van het oude beleidskader. De gemeenteraad heeft op onderdelen van het beleid wel gevraagd om monitoring, maar systematische evaluatie is er niet.
- De rol van de raad bij TESO is 'op afstand' en betreft het meegeven van aandachtspunten aan de vertegenwoordiger van de gemeente in de ALV en in overige overleggen tussen gemeente en TESO, en de terugkoppeling van informatie daarover door het college.
- Texel werk ook samen met andere overheden in het opstellen van een regionale mobiliteitsvisie, waar de raad in een voortraject bij is betrokken.

[84] Rapport SPES Waddeneilanden: Schiermonnikoog & Vlieland, Analyse vervoersbewegingen en ontheffingen met een voorstel tot maatregelen voor aanscherping toegangsbeleid uit 2020).

Ameland

- Voor de totstandkoming van de nieuwe Vervoersvisie is een proces doorlopen, samen met de gemeenteraad, belangenverenigingen, ondernemers en inwoners. Een voorkeursscenario is in drie workshops met beleidsmakers, vervoerders, ondernemers en de dorpsraden verder uitgewerkt. Er zijn enquêtes en een workshop gehouden onder inwoners en bezoekers. In een raadinformatieavond zijn de onderzoeksresultaten gedeeld, toegelicht en aanbevelingen opgehaald bij raadsleden.
- Er is geen systematische rapportage en monitoring van de maatregelen op het gebied van mobiliteit, ook bij de nieuwe vervoersvisie is dat niet vastgelegd.
- Ameland heeft van alle eilanden de grootste problemen met de bereikbaarheid en de raad vindt dat de gemeente te weinig invloed heeft bij de totstandkoming van de nieuwe concessie. De 3e ambitie in de Vervoersvisie ´Ameland optimaal bereikbaar en verbonden´ gaat hier expliciet op in. De gemeente gaat zich maximaal inzetten om meer invloed te krijgen op het besluitvormings-proces rondom de haven en de volumes en frequentie van de veerverbinding. .

Schiermonnikoog

- De gemeente Schiermonnikoog heeft geen mobiliteitsvisie, maar de raad is bij specifieke mobiliteitsonderwerpen wel actief betrokken. Mobiliteit komt op ad hoc basis aan de orde in de raad.
- Er zijn geen duidelijke afspraak over monitoring en evaluatie en hoe de raad daar bij betrokken gaat worden.
- Schiermonnikoog valt ook onder een nieuw concessie vanaf 2029, en dat onderwerp komt regelmatig aan de orde in de raad.

Terschelling

- De raad is zeker betrokken bij zaken die rond mobiliteit spelen, vaak gedetailleerd op het niveau van verkeerstechnische zaken.
- De raad heeft zich actief opgesteld ten aanzien van de nieuwe concessie met het organiseren van een bijeenkomst en een met de andere eilanden gedeelde motie.
- Er ontbreken structurele afspraken m.b.t. evaluatie en monitoring van het beleid en van maatregelen.

Vlieland

- Concrete mobiliteitsmaatregelen worden in de raad besproken als daar een besluit over moet worden genomen. Op een meer beleidsmatig niveau heeft de raad kaders voor mobiliteitsbeleid vastgesteld bij het vaststellen van het Meerjarenprogramma duurzame ontwikkeling.
- De raad is betrokken bij de startnotitie voor de nieuwe mobiliteitsvisie en het nieuwe mobiliteitsprogramma, waarin ook ambities en actielijnen zijn aangegeven.
- De raad heeft zich actief opgesteld ten aanzien van de nieuwe concessie.
- Eerder waren er geen duidelijke afspraken over evaluatie en monitoring voor mobiliteit, maar in de startnotitie voor de nieuwe mobiliteitsvisie is een datagedreven evaluatie- en monitoringscyclus geïntroduceerd.

4 SAMENVATTING, CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

In dit hoofdstuk worden belangrijkste bevindingen samengevat en volgen conclusies en aanbevelingen. Die zijn verdeeld naar mobiliteit *op* de eilanden en mobiliteit *naar* de eilanden (veerdiensten).

4.1 Mobiliteit op de eilanden

Samenvatting

Mobiliteit speelt sterk op alle eilanden en alle gemeenteraden houden zich er actief mee bezig. Dat is ook niet verwonderlijk: mobiliteitsmaatregelen zijn vaak zichtbaar in de openbare ruimte en hebben gevolgen voor eilanders en toeristen. Investeringen in bijvoorbeeld fietspaden zijn zichtbaar tijdens de bouw en hebben een concreet ruimtelijk resultaat. Een ander voorbeeld is een beoogde verlaging van de maximumsnelheid, wat iedereen – eilanders en toeristen – raakt.

Ondanks dat mobiliteit sterk speelt, is en was het beleid op de meeste eilanden niet verankerd in beleidskaders (een mobiliteitsvisie) of zijn beleidskaders verouderd. Dat wil niet zeggen dat er geen uitganspunten of kaders voor beleid zijn, maar ze zijn niet vastgelegd in een beleidsdocument dat door de raad als toetsingskader kan worden gebruikt. Recent is door de gemeente Ameland wel een nieuwe mobiliteitsvisie vastgesteld en zijn ook andere gemeenten met een visie bezig.

Gemeenteraden houden zich, mede doordat beleidskaders ontbreken of verouderd zijn, vooral bezig met concrete mobiliteitsmaatregelen en projecten; vaak op het moment dat de raad een beslissing moet nemen over het daarmee gepaard gaande budget. Gemeenteraden houden zich daardoor veelal bezig met de details van de uitvoering van een maatregel of project. Er wordt dan vooral over de uitvoering gesproken – iets waar uiteindelijk het college verantwoordelijk voor is – terwijl het integraal toetsen van de maatregel of het project aan de hogere doelen die men wil bereiken op mobiliteits-gebied weinig gebeurt. De raden sturen daardoor minder op hoofdlijnen en meer op details.

De vijf Waddengemeenten hebben ook gezamenlijk beleid, bestaande uit het convenant ‘Zero emissie Mobiliteit’ (uit 2019) en meer recent de Regiodeal. Het is opvallend dat aan het convenant lang niet altijd wordt gerefereerd in de gemeentelijke beleidsplannen rond mobiliteit, terwijl het wel een actueel beleidskader is. De Regiodeal is voor de uitvoering van mobiliteitsbeleid van belang en kent ook een thema ‘Optimaal Bereikbaar en Verbonden’, maar omdat de Regiodeal een samenwerking is met de andere eilanden kunnen de afzonderlijke raden geen directe sturing geven. De raden worden wel geïnformeerd over de voortgang van plannen en projecten uit de Regiodeal.

In geen van de gemeenten zijn duidelijke afspraken over het monitoren en evalueren van mobiliteitsbeleid, terwijl de controlerende taak van een raad alleen goed kan worden gedaan met monitoring en evaluatie. Omdat beleidskaders tot nu toe ontbreken of verouderd zijn, is monitoring en evaluatie vaak niet geregeld op het niveau van doelen die men op het gebied van mobiliteit wil bereiken.

Conclusies

1. Mobiliteit is een belangrijk thema voor de eilandgemeenten, maar bij vier van de vijf eilanden ontbreekt een overkoepelend beleidskader of is het bestaande kader verouderd; de doelen zijn vaak niet of nauwelijks meetbaar.

Op alle eilanden spelen mobiliteitsvraagstukken sterk; de gemeenten houden zich onder meer bezig met autobewegingen, verkeersinfrastructuur, parkeren, fietsen, openbaar vervoer en verkeersveiligheid. De groei van het toerisme en de groei van het (auto)verkeer en de parkeerproblematiek die daarmee gepaard gaan, spelen ook een rol, en zijn in een aantal gemeenten de aanleiding om (opnieuw) kaders voor mobiliteitsbeleid op te stellen. In de kaders die er zijn, zijn doelen meestal algemeen (niet SMART) geformuleerd en niet als concrete doelen waarvan realisatie ook meetbaar is.
Conclusies per eiland:

- Texel: de gemeente heeft in 2015 het beleidskader “Mobiliteitsvisie Texel 2015-2025” vastgesteld dat nog steeds dient als het actuele beleidskader. Recent is de gemeente gestart met het voorbereiden van een nieuwe visie, waarvoor een plan van aanpak is opgesteld.
- Ameland: de gemeente heeft een recente Vervoersvisie Ameland, die in oktober 2023 als beleidskader is vastgesteld.
- Schiermonnikoog: de gemeente heeft geen beleidskader mobiliteit.
- Terschelling: de gemeente heeft geen beleidskader mobiliteit.
- Vlieland: de gemeente heeft geen beleidskader, maar is recent wel gestart met het proces om een mobiliteitsvisie te ontwikkelen door het opstellen van een startnotitie.

2. In beleidsnota’s over duurzaamheid en toerisme staan doelen die een relatie hebben met mobiliteit, maar die doelen zijn wat betreft mobiliteit niet of nauwelijks meetbaar.

Mobiliteit hangt samen met beleidskeuzes op andere terreinen. Op alle eilanden is die samenhang zichtbaar, maar niet altijd expliciet in concrete doelen ten aanzien van mobiliteit vastgelegd. Het gaat met name om samenhang met duurzaamheid en toerisme. De relatie met wonen wordt meestal niet duidelijk gelegd, terwijl de omvang en het type huishoudens wel invloed hebben op mobiliteit.
Conclusies per eiland:

- Texel: de gemeente heeft beleid op het gebied van duurzaamheid en toerisme dat in grote lijnen consistent is met het mobiliteitsbeleid, maar dat geen concrete doelen ten aanzien van mobiliteit bevat.
- Ameland: in de nieuwe vervoersvisie wordt expliciet een relatie gelegd naar andere beleidsstukken van de gemeente Ameland, met name waar het gaat om toerisme. De Toerismevisie was er eerder dan de Vervoersvisie en diende mede als input voor de Vervoersvisie.
- Schiermonnikoog: onderdelen van mobiliteitsbeleid zijn ingebed in andere beleidsstukken over veiligheid en ruimtelijke ordening, maar er zijn geen meetbare mobiliteitsdoelen.
- Terschelling: mobiliteit komt in andere beleidsdocumenten aan de orde, maar de kaders zijn verouderd en niet altijd meetbaar geformuleerd.
- Vlieland: de gemeente kent een duurzaamheidsprogramma waar mobiliteit een belangrijk onderdeel van is; de doelen zijn kwantitatief gemaakt, maar niet goed meetbaar in termen van doelrealisatie.

3. Specifieke uitvoeringsvraagstukken over mobiliteit komen in de raad geregeld aan de orde, maar vaak zonder relatie met integrale beleidskaders.

Gemeenteraden zijn actief betrokken bij mobiliteitsthema's, maar meestal is de betrokkenheid op het niveau van concrete projecten, verkeerstechnische zaken en concrete infrastructurele maatregelen. Raadsinformatie over mobiliteit betreft meestal concrete maatregelen en projectvoorstellen met budgetvoorstellen (vanwege het budgetrecht).
Conclusies per eiland:

- Texel: de raad stelt zich actief op bij mobiliteitsonderwerpen, waarbij het meestal gaat om concrete maatregelen en projecten.

- Ameland: de raad is actief betrokken bij de totstandkoming van de Vervoersvisie in oktober 2023.
- Schiermonnikoog: de raad is bij specifieke mobiliteitsonderwerpen steeds actief betrokken, maar er is geen algemeen kader waar maatregelen aan kunnen worden getoetst.
- Terschelling: de raad is betrokken bij zaken die rond mobiliteit spelen, vaak gedetailleerd op het niveau van verkeerstechnische zaken, maar er is geen algemeen kader waar maatregelen aan kunnen worden getoetst.
- Vlieland: mobiliteitsmaatregelen worden in de raad besproken als daar een besluit over moet worden genomen. Een kader specifiek voor mobiliteitsbeleid ontbrak, maar komt er nu wel; het Meerjarenprogramma duurzame ontwikkeling vormt wel al een kader.

4. Afspraken met de raad over de informatievoorziening en met name over monitoring en evaluatie zijn beperkt.

De gemeenteraden worden, buiten de reguliere planning- en controlcyclus van begroting en jaarrekening en buiten concrete projecten om, beperkt geïnformeerd over de uitvoering van het mobiliteitsbeleid. Daar staat tegenover dat de raad mogelijkheden om zelf informatie te verzamelen over integrale beleidsstukken ook weinig benut. Er ontbreken bij de meeste gemeenten duidelijke afspraken tussen raad en college over de informatievoorziening en evaluatie over mobiliteitsbeleid.
Conclusies per eiland:

- Texel: er zijn geen duidelijke afspraken over monitoring en evaluatie, ondanks dat de Mobiliteitsvisie 2015-2025 over een periode van tien jaar loopt.
- Ameland: er is geen systematische rapportage en monitoring van de maatregelen op het gebied van mobiliteit; ook bij de nieuwe vervoersvisie is dat (nog) niet vastgelegd.
- Schiermonnikoog: er ontbreken afspraken m.b.t. systematische evaluatie en monitoring op het gebied van mobiliteit.
- Terschelling: er ontbreken afspraken m.b.t. systematische evaluatie en monitoring op het gebied van mobiliteitsmaatregelen.
- Vlieland: er waren geen duidelijke evaluatie en monitoringafspraken voor mobiliteit, maar in de startnotitie voor de nieuwe mobiliteitsvisie is een monitoring- en evaluatiecyclus geïntroduceerd.

Aanbevelingen mobiliteit op de eilanden

I. Ontwikkel mobiliteitsbeleid en expliciteer daarin de ambities met meetbare indicatoren. Let daarbij op de consistentie als het beleid raakvlakken heeft met andere thema's zoals duurzaamheid, toerisme en wonen, het gezamenlijk beleid zoals het convenant 'Zero emissie Mobiliteit en de Regiodeal, en zeker ook de invloed van de veerdiensten op de drukte van auto's, (diverse soorten) fietsen en voetgangers.

II. Blijf bij het formuleren van realistische doelen en geef daarbij zoveel mogelijk een kwantitatieve onderbouwing. Kies doelen en bijbehorende indicatoren zodanig dat er gegevens voor beschikbaar zijn en de ontwikkeling en mate van realisatie goed kunnen worden gemonitord en geëvalueerd.

III. Leg vast op welke momenten beleidskaders worden geëvalueerd zodat die indien nodig geactualiseerd kunnen worden. Dit geldt met name voor beleidskaders waarvoor geen of een lange looptijd is vastgelegd. Geef aan hoe de maatregelen zich verhouden tot de overkoepelende beleidskaders en daarin geformuleerde doelen.

IV. Maak afspraken tussen college en raad over systematische informatievoorziening en evaluatie aan de raad over mobiliteit. Let er daarbij op dat de sturings- en verantwoordingsdocumenten duidelijk aangeven hoe de raad op hoofdlijnen kan sturen, en laat bij scenario's en uitvoeringsmaatregelen duidelijk zien wat wel en niet de beïnvloedingsmogelijkheden van de raad zijn.

4.2 Mobiliteit naar de eilanden

Samenvatting

De vaarverbinding met de vaste wal is wat betreft organisatie en governance sterk verschillend ingericht, met op Texel een eigen veerdienst, en op de Friese Waddeneilanden commerciële bedrijven die opereren op basis van een concessie met het Rijk. Het verschil in governance tussen de vaarverbindingen is historisch gegroeid, maar levert een sterk verschil op in zeggenschap en invloed van de gemeenten en inwoners, waarvoor geen logische onderbouwing is.[85]

Op de Friese eilanden is de bereikbaarheid via de veerdiensten een belangrijk thema. In het bijzonder op Ameland speelt dit thema sterk vanwege de problemen met de vaarverbinding. Voor de vier Friese Waddeneilanden is de aanbesteding van de nieuwe concessie voor de veerdiensten, die in 2029 ingaat, een actueel en belangrijk beleidsthema. De Friese eilandbesturen hebben echter alleen indirect en 'op afstand' invloed op de concessievoorwaarden buiten het kunnen indienen van een zienswijze. De eilandbesturen hebben het onderwerp concessie actief opgepakt: er zijn twee brieven gestuurd aan de minister en het ministerie van infrastructuur en Waterstaat waarin een advies met gezamenlijke standpunten en ook eiland specifieke zaken bij de uitgangspunten concessies Waddenveren zijn opgenomen.[86]

Beleidskeuzes rond mobiliteit hebben invloed op het aantal en de aard van de overzettingen van passagiers en auto's. Andersom, bepaalt de beschikbaarheid en capaciteit van de veerdiensten de mate waarin eilanders de vaste wal kunnen bereiken en het aantal en type toeristen.
Voor Wagenborg en Doeksen zijn veerdiensten met auto´s cruciaal voor de rentabiliteit van de concessie, en ook TESO haalt omzet vooral uit auto overzettingen. Desondanks wordt in beleidsdocumenten weinig aandacht besteed aan de sturing op de relatie tussen veerdienst aan de ene kant en beleid op het gebied van mobiliteit, toerisme en duurzaamheid aan de andere kant. Er zijn wel initiatieven rond bijvoorbeeld bagagevervoer en parkeren op de vaste wal, maar die betreffen tot nu toe vooral verkennend onderzoek.[87] Op de Friese Waddeneilanden maakt de governancestructuur met Rijksconcessies en private vervoerders sturing door de raad op aantallen passagiers en auto´s nauwelijks mogelijk. Op Texel is het aantal auto overzettingen tot voor kort steeds gegroeid, wat ook omzetgroei voor TESO betekende. De afgelopen jaren is er een stabilisatie van het autoverkeer, mede door de door de gemeente in het bestemmingsplan vastgestelde grens van het aanbod van de accommodaties met een beddengrens van 45.000.

Conclusies

5. Veerdiensten zijn van cruciaal belang voor de leefbaarheid van de eilanden, maar de invloed van de gemeenteraden op de veerdiensten is vooral voor de Friese gemeenteraden zeer beperkt.

Op Texel betreft de veerdienst een onderneming met maatschappelijke doelen, waar de inwoners zelf direct invloed op hebben. Bij de Friese eilanden gaat het om Rijksconcessies aan private bedrijven waar de gemeente(raden) en inwoners zeer beperkt invloed op hebben (bijvoorbeeld alleen via een

[85] Elders in Nederland komen nog een andere governance constructies voor. Zo is de Westerschelde Ferry, die de verbinding voor voetgangers en (brom)fietsers tussen Walcheren en West-Zeeuws-Vlaanderen verzorgt, een BV waarvan de provincie Zeeland de aandeelhouder is. De provincie zeeland is ook eigenaar van de terminals e.d.
[86] Brief GR De Waddeneilanden, Adviesnota van Uitgangspunten concessies Waddenveren, 23 mei 2024 en Brief vanuit de burgemeesters en directeuren van de vier Friese eilanden concessies, 23 mei 2024.
[87] Beter bagagevervoer kan het aantal auto overzetttingen op met name Terschelling en Ameland verminderen en de autoluwheid bevorderen. De ideeën en plannen daarover zijn nog niet ver uitgewerkt. Op Texel wordt juist het meenemen van de auto naar het eiland gefaciliteerd en probeert men het dagtoerisme te verminderen om de parkeerdruk in Den Helder te beperken. Wel probeert men het gebruik van de auto op Texel te ontmoedigen.

klantenpanel dat advies kan geven). Het maakt ook dat informatie over vervoer en rentabiliteit voor de Friese gemeente(raden) zeer beperkt is.[88]

6. Alle Friese gemeenteraden zijn betrokken bij het proces van de nieuwe concessies, maar de formele zeggenschap en invloed op de nieuwe concessies van de raden is zeer beperkt.

De Friese gemeenteraden vinden hun huidige positie bij de veerverbinding (te) beperkt. De Friese raden willen een sterkere positie bij de vervoersplannen en concessies voor de veerdiensten. De gemeenteraden zien steeds meer het grote belang van het vastleggen van de rechten van eilandersbewoners op een veerverbinding. Ook pleiten de gemeenteraden voor een versterking van de positie van de gemeenteraad bij het jaarlijkse vervoersplanproces en de concessies. De Friese gemeenteraden hebben unaniem per motie hun griffiers opgedragen om aan leden van de Tweede Kamer (vaste Kamercommisise IenW) hun moties kenbaar te maken. Dit speelt logischerwijs minder voor de gemeenteraad van Texel vanwege de 'eigen' TESO.

Aanbevelingen mobiliteit <u>naar</u> de eilanden (veerdiensten)

V. Zet nog pro-actiever in op de lobby richting het Rijk om de huidige governance structuur rond de concessies te veranderen, zodat de invloed van de gemeenten en gemeenteraden op de veerdiensten structureel wordt versterkt. Kijk daarbij ook naar de toepassing van de Waddentoets bij de veerverbinding.

VI. Zet nog pro-actiever in op de lobby richting het Rijk om rond de nieuwe concessies meer inzicht te krijgen in belangrijke aspecten van de concessie zoals het vervoer van passagiers, auto's en vracht, parkeervoorzieningen aan de vaste wal, vervoer rond calamiteiten, betaalbaarheid van de verbinding voor eilanders, de mogelijkheden van een OV-status, dienstregeling en betrouwbaarheid, verduurzaming en de rentabiliteit van de veerdiensten naar de Friese Waddeneilanden. Stel voor om hierover nader onderzoek te laten uitvoeren waarvan de resultaten worden meegenomen in het proces en de besluitvorming rond de concessies.

[88] Private BV's hoeven alleen een balans openbaar te maken (publicatie in het Handelsregister); een balans bevat, buiten de winstbestemming, geen exploitatiegegevens. De balans kan ook een zogenoemde geconsolideerde balans zijn, waaronder meerdere BV's vallen waarvan alleen geaggregeerde informatie beschikbaar is; dit is zowel bij Wagenborg als Doeksen het geval.

Bijlage I: Overzicht belangrijkste beleidsstukken

Texel

- Mobiliteitsvisie Texel 2015 – 2025. Duurzame mobiliteit op Texel (2015)
- Woonvisie Texel (2016)
- Actieplan Mobiliteit Texel 2016. Van visie naar actie: duurzame mobiliteit op Texel (2016)
- Parkeer- en Verkeerscirculatieplan Den Burg (2020)
- Wegencategoriseringsplan Gemeente Texel 2019 (2020)
- Texel zelfvoorzienend en duurzaam. Energie – grondstoffen – klimaat (2020)
- Raadsbesluit Parkeer- en verkeerscirculatieplan De Koog (2021)
- Toeristisch Toekomstplan Texel. Texel in balans. Naar een authentiek, duurzaam en gastvrij eiland (2021)
- Beheerplan Wegen Texel 2024 – 2028 (2023)
- Raadsinformatiebrief Gebruik restgelden van De Kop Werkt! voor een nieuwe Regionale agenda Mobiliteit (2023)
- Raadsinformatiebrief Zaaknummer 3342113: Mobiliteitsvisie Texel - Den Helder
- Raadsinformatiebrief 8 mei 2024. Plan van aanpak opstellen Mobiliteitsvisie Texel 2024 (2024)
- Mobiliteitsvisie Texel. Plan van aanpak (2024)
- Coalitieakkoord Bouwen aan vertrouwen, voor een sociaal en duurzaam Texel
- Midterm review Bouwen aan vertrouwen, voor een sociaal en duurzaam Texel

Ameland

- Gemeentelijk verkeer en vervoerplan 2009 – 2015
- Openbaar vervoersvisie 2011
- Economische Visie 2030 (2019)
- Woonvisie 2024-2028 met een doorkijk naar 2035
- Toerismebeleid (2023)
- Reactienota Vervoersvisie Ameland
- Vervoersvisie Ameland 2023
- Amendement Vervoersvisie oktober 2023
- Quickscan elektrisch vliegen van B&W aan de raad op 21 november 2023
- Brief van het college aan de raad inzake Quickscan Elektrisch Vliegen
- Brief aan de raad conclusies evaluatie visie vliegveld Ameland
- Brief aan gemeenteraad advies Verkenning Bereikbaarheid Ameland 2030 VBA
- Collegevoorstel advies VBA
- Projectnota Vervolgonderzoek bereikbaarheid Ameland 2030
- Samenvatting consultatieronde Waddenveren vanaf 2029
- TK 20dec2023 kamerbrief-evaluatie-dienstregeling-ameland-en-voortgang-nieuwe-concessie-s-waddenveren
- Motie Concessie Friese veerdiensten vanaf 2029, unaniem aangenomen 4 november 2024

Schiermonnikoog

- Verslag openbare bijeenkomst verkeer en vervoer 1 november 2018
- Eindrapport ruimtelijke ontwikkelingen Schiermonnikoog + Bijlage 1 met enquête resultaten
- RAPPORT SPES Waddeneilanden: Schiermonnikoog & Vlieland, Analyse vervoersbewegingen en ontheffingen met een voorstel tot maatregelen voor aanscherping toegangsbeleid uit 2020).
- Raadsbesluit verkeersveiligheid wegen 10 maart 2021
- Raadsvoorstel eindrapport ruimtelijke ontwikkelingen – juni 2021
- Integraal Veiligheidsplan 2023-2026 plus Cijfermatige Veiligheidsanalyse, voorjaar 2023
- Programma - agenda bijeenkomst raadsleden 14-9-2023 met WPD - RWS over bereikbaarheid Schiermonnikoog
- RB Structurele verkeersveiligheidsmaatregelen – oktober 2023
- RB Laadvisie en plaatsingsbeleid laadinfrastructuur – 19 december 2023
- Woon-Zorg visie 2024-2029, voorjaar 2024.
- Motie vreemd snelheid remmende maatregelen - getekend 18 juni 2024
- Ons Belang Parkeren voor eilanders op Lauwersoog – vraag aan B&W juni 2024
- Motie Concessie Friese veerdiensten vanaf 2029, unaniem aangenomen 4 november 2024

Terschelling

- Toeristische Toekomstvisie, 2007
- Toekomstvisie 2025 (TS25), 2016
- Coalitieakkoord Terschelling 2022-2026
- Notitie Parkeer Oud West (2022)
- Memo Update project Skylgerhaven van 9 juli 2024
- Motie Concessie Friese veerdiensten vanaf 2029, unaniem aangenomen 4 november 2024

Vlieland

- Aanpak Dorpsstraat, 30 oktober 20217
- Plan van aanpak Dorpsstraat, 26 januari 2018
- Evaluatie project Dorpsstraat, 28 januari 2019
- Discussienota de Dorpsstraat, 11 maart 2021
- Aan de slag met duurzame ontwikkeling, beleid en meerjarenprogramma duurzame ontwikkeling 2023-2027, mei 2023
- Toeristisch beleid gemeente Vlieland, werken aan balans, februari 2024
- Notitie gemeenteraad, voorstel verkeersmaatregelen Havenweg(plein), april 2024
- Startnotitie ‘ mobiliteit, vervoer en parkeren’, 17 juni 2024
- Motie Concessie Friese veerdiensten vanaf 2029, unaniem aangenomen 4 november 2024

Gezamenljjk/GR de Waddeneilanden

- Convenant “Zero emissie Mobiliteit” Waddeneilanden (2019)
- Brief van de GR Waddeneilanden van 23 mei 2024 over Adviesnota Uitgangspunten concessies Waddenveren
- Brief van de vier Friese Waddengemeenten aan de minister van IenW van 23 mei 2024.

Bijlage II: Bestuurlijke reactie (bestuurlijk wederhoor)

In deze bijlage staan de reacties van de colleges van burgmeester en wethouders (bestuurlijk wederhoor).

Texel

Gemeente Texel

.txl

Postadres
Postbus 200
1790 AE Den Burg

Bezoekadres
Emmalaan 15
1791 AT Den Burg

T 14 0222
E gemeente@texel.nl
I www.texel.nl

Aan de leden van de
Rekenkamercommissie De Waddeneilanden
per mail: [redacted]

Zaaknummer	3251029	Contactpersoon	[redacted]
		Telefoonnummer	
		E-mailadres	
Onderwerp	bestuurlijk wederhoor onderzoeksrapport mobiliteit		
		Verzenddatum	10 december 2024

Geachte leden van de rekenkamercommissie,

Heel hartelijk dank voor het toezenden van uw concept rapport met betrekking tot het onderzoek naar de rol van de raden bij mobiliteit(sbeleid). In uw mail van 25 november geeft u ons de gelegenheid hierop te reageren.

Op hoofdlijnen kunnen wij ons vinden in uw bevindingen welke zijn opgenomen in het rapport. Wij zijn ons bewust van het feit dat er (op het gebied van mobiliteit) niet altijd sprake is van ambities met meetbare (beleids)indicatoren op basis waarvan periodiek geëvalueerd en zo nodig bijgestuurd kan worden. Ook uw aanbeveling om de lobby richting het Rijk pro-actiever in te zetten nemen wij ter harte.

Op dit moment zijn wij bezig met de voorbereiding om te komen tot een nieuwe mobiliteitsvisie voor Texel. De verwachting is dat deze medio juni 2025 aan de raad kan worden aangeboden. Uw aanbevelingen zullen hierin meegenomen worden.

Hieronder per conclusie/aanbeveling een reactie.

1. **Mobiliteit is een belangrijk thema voor de eilandgemeenten, maar bij vier van de vijf eilanden ontbreekt een overkoepelend beleidskader of is het bestaande kader verouderd; de doelen zijn vaak niet of nauwelijks meetbaar.**
   Texel: de gemeente heeft in 2015 het beleidskader "Mobiliteitsvisie Texel 2015-2025" vastgesteld dat nog steeds dient als het actuele beleidskader. Recent is de gemeente gestart met het voorbereiden van een nieuwe visie, waarvoor een plan van aanpak is opgesteld.

   Reactie Texel: Uitgangspunt en voornemen is om waar mogelijk SMART doelen te formuleren en daarbij direct aan te geven op welke aspecten deze doelen geëvalueerd gaan worden.

2. **In beleidsnota's over duurzaamheid en toerisme staan doelen die een relatie hebben met mobiliteit, maar die doelen zijn wat betreft mobiliteit niet of nauwelijks meetbaar.**
   Texel: de gemeente heeft beleid op het gebied van duurzaamheid en toerisme dat in grote lijnen consistent is met het mobiliteitsbeleid, maar dat geen concrete doelen ten aanzien van mobiliteit bevat.

   Reactie Texel: zie algemene reactie, uw aanbevelingen worden meegenomen bij de nieuwe mobiliteitsvisie.

3. **Specifieke uitvoeringsvraagstukken over mobiliteit komen in de raad geregeld aan de orde, maar vaak zonder relatie met integrale beleidskaders.**
   Texel: de raad stelt zich actief op bij mobiliteitsonderwerpen, waarbij het meestal gaat om concrete maatregelen en projecten.

   Reactie Texel: Gemeentebreed gaat meer ingezet worden op integrale beleidskaders. In het plan van aanpak om te komen tot de nieuwe mobiliteitsvisie is dit al opgenomen.

4. **Afspraken met de raad over de informatievoorziening en met name over monitoring en evaluatie zijn beperkt.**
   Texel: er zijn geen duidelijke afspraken over monitoring en evaluatie, ondanks dat de Mobiliteitsvisie 2015-2025 over een periode van tien jaar loopt.

   Reactie Texel: zie algemene reactie, uw aanbevelingen worden meegenomen bij de nieuwe mobiliteitsvisie.

Aanbevelingen mobiliteit op de eilanden

I. Ontwikkel mobiliteitsbeleid en expliciteer daarin de ambities met meetbare indicatoren. Let daarbij op de consistentie als het beleid raakvlakken heeft met andere thema's zoals duurzaamheid, toerisme en wonen, het gezamenlijk beleid zoals het convenant 'Zero emissie Mobiliteit en de Regiodeal, en zeker ook de invloed van de veerdiensten op de drukte van auto's, (diverse soorten) fietsen en voetgangers.

   Reactie Texel: zie algemene reactie, uw aanbevelingen worden meegenomen bij de nieuwe mobiliteitsvisie.

II. Blijf bij het formuleren van realistische doelen en geef daarbij zoveel mogelijk een kwantitatieve onderbouwing. Kies doelen en bijbehorende indicatoren zodanig dat er gegevens voor beschikbaar zijn en de ontwikkeling en mate van realisatie goed kunnen worden gemonitord en geëvalueerd.

   Reactie Texel: zie algemene reactie, uw aanbevelingen worden meegenomen bij de nieuwe mobiliteitsvisie.

III. Leg vast op welke momenten beleidskaders worden geëvalueerd zodat die indien nodig geactualiseerd kunnen worden. Dit geldt met name voor beleidskaders waarvoor geen of een lange looptijd is vastgelegd. Geef aan hoe de maatregelen zich verhouden tot de overkoepelende beleidskaders en daarin geformuleerde doelen.

Reactie Texel: Dit is een belangrijke aanbeveling die we organisatiebreed gaan inzetten. In de recent opgestelde Woonvisie is dit al opgenomen, daarin staat al op welke aspecten/onderwerpen en wanneer geëvalueerd wordt.

IV. Maak afspraken tussen college en raad over systematische informatievoorziening en evaluatie aan de raad over mobiliteit. Let daarbij op dat de sturings- en verantwoordingsdocumenten duidelijk aangeven hoe de raad op hoofdlijnen kan sturen, en laat bij scenario's en uitvoeringsmaatregelen duidelijk zien wat wel en niet de beïnvloedingsmogelijkheden van de raad zijn.

Reactie Texel: De intentie is er zeker om hier tussen het college en de raad nadere afspraken over te maken.

Hoogachtend,

burgemeester en wethouders van gemeente Texel,
de secretaris, de burgemeester,

E. Wolfkamp M. Pol

Ameland
(Rood gekleurd is door gemeente in brief aangegeven.)

Hoor en Wederhoor – College van B&W Gemeente Ameland 17-12-2024

Inleiding
De Rekenkamercommissie heeft een onderzoek uitgevoerd naar het mobiliteitsbeleid, waarbij specifiek is gekeken naar de betrokkenheid van de gemeenteraden van de vier Friese gemeenten. Op basis van het bevindingenrapport heeft de Rekenkamercommissie een aantal conclusies en aanbevelingen geformuleerd.

In het kader van hoor en wederhoor geeft het college van B&W hieronder zijn reactie op het bevindingenrapport van de quickscan naar mobiliteit.

Reactie

Conclusies
Het college van B&W kan zich grotendeels vinden in de conclusies van het rapport en deels in de aanbevelingen. Hieronder volgt de reactie van het college op de aanbevelingen van de Rekenkamercommissie.

Aanbevelingen binvindingenrapport mobiliteit
I. Ontwikkel mobiliteitsbeleid en expliciteer daarin de ambities met meetbare indicatoren.
Let daarbij op de consistentie als het beleid raakvlakken heeft met andere thema's zoals duurzaamheid, toerisme en wonen, het gezamenlijk beleid zoals het convenant 'Zero emissie Mobiliteit en de Regiodeal, en zeker ook de invloed van de veerdiensten op de drukte van auto's, (diverse soorten) fietsen en voetgangers.

- De rekenkamer geeft aan dat gemeente Ameland beschikt over mobiliteitsbeleid.
- De rekenkamer geeft aan dat daarin één van de drie ambities voorzien is van een meetbare indicator (reductie auto's naar het eiland toe met 35%). De andere twee ambities zijn niet voorzien van een meetbare indicatoren en deze laten zich ook minder makkelijk kwantificeren. De overweging om dit wel te doen is niet aan de orde geweest tijdens de beleidsvorming. Het college neemt de aanbeveling mee om ook deze ambities, waar mogelijk, te voorzien van meetbare indicatoren en deze te koppelen aan de pilot meetnet. Sinds 2022 loopt er een pilot met een meetnet (telraam) om verkeersbewegingen van auto's, fietsers, voetgangers en zwaar verkeer op meerdere punten op het eiland te monitoren. Via de Regiodeal wordt getracht deze pilot uit te breiden en te continueren.
- De rekenkamer geeft aan dat bij gemeente Ameland er geen koppeling is gemaakt tussen het mobiliteitsbeleid en de woonvisie. Deze koppeling is niet gemaakt omdat nieuwbouwlocaties dusdanig verspreid liggen over het eiland waardoor dit niet tot nauwelijks invloed heeft op het wegennet. Wel is bij alle nieuwbouwplannen nadrukkelijk gekeken naar de parkeeropgave, beide punten hadden voor de volledigheid en integraliteit opgenomen kunnen worden in de woonvisie, dat is een goed aandachtspunt voor de toekomst.
- De rekenkamer geeft aan dat gemeente Ameland wel een koppeling heeft gemaakt tussen het mobiliteitsbeleid, het duurzaamheidsbeleid en het toeristisch beleid.

II. Blijf bij het formuleren van realistische doelen en geef daarbij zoveel mogelijk een kwantitatieve onderbouwing. Kies doelen en bijbehorende indicatoren zodanig dat er gegevens voor beschikbaar zijn en de ontwikkeling en mate van realisatie goed kunnen worden gemonitord en geëvalueerd.
De door de gemeenteraad vastgestelde ambitie van 35% reductie wordt gezien als realistisch omdat deze overeenkomt met het niveau tussen 2005 en 2011. Van 2011 tot 2019 is het aantal auto's naar het eiland ongecontroleerd jaar-op-jaar toegenomen. Het college heeft uitgebreid met de gemeenteraad gesproken over denkrichtingen hoe deze reductie bewerkstelligd kan worden. De ondertitel van de vervoersvisie is: "vervoer in harmonie met eilandwaarden en seizoenen". De denkrichting voor reductie van het aantal auto's naar het eiland toe is dat de auto in de toekomst niet meer mee mag naar het eiland bij een (zeer) kort verblijf, bijvoorbeeld 1 of 2 nachten. De auto mag pas mee wanneer men voor langere tijd naar het eiland komt, het lijkt daarbij logisch en reëel dat deze periode in de zomer langer is en in de winter korter. Via de Regiodeal zal worden onderzocht of en hoe gemeente Ameland hier beleid op kan maken. Bij implementatie zal een inschatting moeten worden gemaakt

welke 'mix' de gewenste reductie oplevert van 35%. Er kan ook voorzichtig worden begonnen en in een aantal jaren rustig naar het doel van 35% worden toegewerkt, waarbij gemeenteraad en college "met de vinger" aan de pols het gesprek kunnen blijven voeren over een "realistisch optimum". Het college realiseert zich dat deze denkrichting en nuances niet benoemd staan in de vervoersvisie. Het college zal de aanbeveling, waar mogelijk, ook toepassen bij de andere twee ambities, mogelijk ook in combinatie met meetnet (zie ook reactie bij I).

III. Leg vast op welke momenten beleidskaders worden geëvalueerd zodat die indien nodig geactualiseerd kunnen worden. Dit geldt met name voor beleidskaders waarvoor geen of een lange looptijd is vastgelegd. Geef aan hoe de maatregelen zich verhouden tot de overkoepelende beleidskaders en daarin geformuleerde doelen.
De vervoersvisie van de gemeente Ameland is door de raad vastgesteld in 2023 en heeft geen einddatum of vooraf bepaald evaluatiemoment. In algemene zin is het college van mening dat niet bij ieder beleidskader vooraf een einddatum of evaluatiemoment benoemd hoeft te worden. Specifiek voor de vervoersvisie merkt het college op dat een logisch evaluatiemoment samenhangt met een aantal zeer bepalende externe factoren waaronder de veerconcessie en het MIRT traject. Ook de voortgang van de implementatie van de 35% reductie is een zeer bepalende factor voor een logisch evaluatiemoment. Het college wil zich (met de beperkte ambtelijke capaciteit) de komende jaren graag richten op de uitvoering van het door de gemeenteraad vastgestelde beleid. Een evaluatie van de vervoersvisie volgt wat het college betreft op een nader te bepalen logisch moment. De gemeenteraad kan het college uiteraard ook verzoeken tot een evaluatie wanneer daar aanleiding toe wordt gezien.

IV. Maak afspraken tussen college en raad over systematische informatievoorziening en evaluatie aan de raad over mobiliteit. Let daarbij op dat de sturings- en verantwoordingsdocumenten duidelijk aangeven hoe de raad op hoofdlijnen kan sturen, en laat bij scenario's en uitvoeringsmaatregelen duidelijk zien wat wel en niet de beïnvloedingsmogelijkheden van de raad zijn.
Aan deze aanbeveling wordt opvolging gegeven binnen de integrale planning en control cyclus (kadernota, begroting, jaarrekening). Daarnaast wordt de raad geïnformeerd en in positie gebracht over de voortgang van diverse projecten/dossiers middels raadsinformatiebrieven, thema-avonden en raadsvoorstellen.

Aanbevelingen mobiliteit naar de eilanden (veerdiensten)

V. Zet nog pro-actiever in op de lobby richting het Rijk om de huidige governance-structuur rond de concessies te veranderen, zodat de invloed van de gemeenten en gemeenteraden op de veerdiensten structureel wordt versterkt. Kijk daarbij ook naar de toepassing van de Waddentoets bij de veerverbinding.

- Het college heeft een aantal jaren geleden de ambtelijke capaciteit op het veerdienst dossier uitgebreid met het doel op alle aspecten rondom de veerdienst het belang van de Amelanders proactief te behartigen.
- Het college heeft er in 2022 bij het Rijk op aangedrongen om de governance-structuur rond de lopende concessies te veranderen, in die die zin dat de eiland gemeenten niet slechts een advies positie hebben maar tezamen met het Rijk concessiegever zijn. Het Rijk heeft dit afgewezen. De Waddeneilanden hebben dit standpunt herhaald bij de voorbereidingen van de nota van uitgangspunten voor de nieuwe concessie, dit is wederom afgewezen.
- In algemene zin komt deze aanbeveling overeen met het handelen van het college in de afgelopen jaren. De vier Friese eilanden werken daarbij constructief samen, en zijn zeer proactief. Het college zal dit zeker blijven voortzetten. De Waddentoets wordt waar nodig onder de aandacht gebracht en ook dat zullen we blijven doen.

VI. Zet nog pro-actiever in op de lobby richting het Rijk om rond de nieuwe concessies meer inzicht te krijgen in belangrijke aspecten van de concessie zoals het vervoer van passagiers, auto's en vracht, parkeervoorzieningen aan de vaste wal, vervoer rond calamiteiten, betaalbaarheid van de verbinding voor eilanders, de mogelijkheden van een OV-status, dienstregeling en betrouwbaarheid, verduurzaming en de rentabiliteit van de veerdiensten naar de Friese Waddeneilanden. Stel voor om hierover nader onderzoek te laten uitvoeren waarvan de resultaten worden meegenomen in het proces en de besluitvorming rond de concessies.

Alle genoemde zaken zijn in beeld bij het proces rond de concessies. Niet over alle onderwerpen is overeenstemming tussen de eilandbesturen en de concessieverlener. Op een aantal van de genoemde onderwerpen: OV-status, kosten, dienstregeling en verduurzaming vinden verdiepende onderzoeken plaats onder regie van het ministerie. Vracht en parkeervoorzieningen vallen buiten het wettelijk kader (Wet personenvervoer 2000) maar worden wel besproken. De eilanden willen in ieder geval nog nader in gesprek over de zeggenschap van gemeentebesturen en eilanders tijdens de concessie. De vraag of er alternatieven zijn voor het concessiemodel is ook onderwerp van gesprek.

Schiermonnikoog

Onderwerp **RE: aanbieden onderzoeksrapport mobiliteit voor bestuurlijk wederhoor Schiermonnikoog**

Datum 2024-12-10 11:51

Goedemorgen Engbert,

Het college heeft vanmorgen kennis genomen van het onderzoeksrapport en is akkoord met de bevindingen. Het college ziet echter de noodzaak van integraal mobiliteitsbeleid op de schaal van Schiermonnikoog niet en zal hier ook niet toe overgaan.

Met vriendelijke groeten,

Terschelling

Bureau beleidsonderzoek
Mevrouw E. Fogl
-
- -

Zaaknummer:	448387
Datum:	18 december 2024
Bijlagen:	
Onderwerp:	Bestuurlijk wederhoor rapportage mobiliteit

Geachte mevrouw Fogl,

De Rekenkamercommissie heeft onderzoek verricht naar mobiliteitsbeleid, met een specifieke focus op de betrokkenheid van gemeenteraden. In het kader van de hoor- en wederhoorprocedure geeft het college van B&W reactie op de conclusies en aanbevelingen van de Rekenkamercommissie.

De gemeente Terschelling herkent de conclusies van het rapport en kan zich vinden in de aanbevelingen.

De gemeenteraad van Terschelling heeft inmiddels het college opgedragen een mobiliteitsvisie te ontwikkelen.

Hoogachtend,
Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Terschelling,

H.M. de Jong,
secretaris/directeur

bezoekadres . Burg van Heusdenweg 10A . West-Terschelling . Postadres . Postbus 14 . 8880 AA West-Terschelling . telefoon (0562) 446 244 . e-mail . gemeente@terschelling.nl . www.terschelling.nl

Vlieland

uw brief van	21 november 2024	*ons kenmerk*	
uw kenmerk	-	*inlichtingen bij*	
datum		*telefoonnummer*	
bijlage(n)	-	*e-mail*	

Onderwerp: reactie (bestuurlijke wederhoor) op uw conceptrapport mobiliteitsbeleid (17 december 2024).

Geachte mevrouw Fogl,

Het college heeft bij besluit van 17 december 2024 kennis genomen van het conceptrapport '*mobiliteitsbeleid en de rol van de raad*' van de rekenkamercommissie De Waddeneilanden.
Het college dankt uw commissie voor de inspanning.

Het college onderschrijft de conclusies ten aanzien van het huidige beleid op Vlieland en de aanbevelingen bij het opstellen van nieuw beleid. Het college heeft geconstateerd dat een deel van de conclusies en aanbevelingen al, in meer of mindere mate, in de startnotitie voor nieuw beleid (juli 2024) werden verwerkt.

Desalniettemin draagt uw (waddenbrede) analyse, specifiek ten aanzien van rol van de gemeenteraad, bij aan het versterken van ons nieuwe mobiliteitsbeleid. De aanbevelingen zullen dan ook nadrukkelijk worden meegenomen bij het opstellen van een nieuwe visie en (uitvoerings)programma.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders,

A. Idema	M. Schrier
secretaris-directeur	burgemeester