



Onderwerp: Parkeerbeleid Oud West-Terschelling

Jaar/nummer: 2025/201

In behandeling bij: Wethouder Wassink

Voorstel

1. De notitie 'Parkeerbeleid Oud West-Terschelling (Terschellinger Toegang)' vaststellen.
2. De onder 1 bedoelde notitie gebruiken als basis voor een op te stellen uitvoeringsplan.
3. Voor West-Terschelling als parkeer-zonering uitgaan van een opdeling in drie deelgebieden: (1) Oud-West, (2) Werkhaven en (3) Veerhavenplein met Willem Barentszkade.
4. Het voor parkeren beschikbare budget van € 213.000 vrijgeven voor het opstellen van een uitvoeringsprogramma en het fasegewijs invoeren van uit de beleidsnotitie en het uitvoeringsplan voortvloeiende, gewenste maatregelen.
5. Voor 1-7-2026 de raad een kredietvoorstel te doen ten behoeve van het realiseren van een parkeergarage in het gebied van de werkhaven.

Inleiding & samenvatting

Het is logisch een mobiliteitsvisie vast te stellen alvorens ons te richten op het te voeren parkeerbeleid. Daarbij zou de vraag aan de orde moeten komen hoe de gemeenteraad denkt over de ontwikkeling van de automobilititeit in de verdere toekomst. Het bij vlagen zeer drukke verkeer op de Van Heusdenweg/Hoofdweg en de feitelijke toename van het autoverkeer van de laatste jaren leveren verkeersdrukke op die voor veel inwoners en toeristen niet goed corresponderen met het eilandgevoel.

Daar staat tegenover dat de parkeersituatie op Oud West-Terschelling voor het gevoel van veel inwoners ook al jaren onder druk staat. En door de gemeenteraad is in 2022 na een omvangrijk participatieproject besloten uitvoering te geven aan het in een 'Parkeernotitie Oud West' van Sweco d.d. 22-7-2022 beschreven scenario 3. In een motie van 22 januari 2025 is die opdracht aan ons college door de raad nog eens nadrukkelijk bevestigd. Kort gezegd gaat het in scenario 3 om het invoeren van vergunningparkeren in de woonstraten van Oud-West en een parkeerduurregeling voor de bestaande parkeerterreinen en de Willem Barentszkade met een regime van vrij parkeren op de werkhaven.

In de als bijlage aan dit raadsvoorstel toegevoegde notitie 'Parkeerbeleid Oud West-Terschelling ('Terschellinger Toegang') hebben wij als college invulling gegeven aan de wens van de raad. Omdat de invoering van het in deze notitie beschreven parkeerbeleid veelomvattend, tamelijk complex en kostbaar is, hebben wij onze gedachten ook laten gaan over mogelijke alternatieven. Die worden in dit raadsvoorstel kort beschreven. Daarbij gaat het om de invoering van een systeem van betaald parkeren of maatregelen om Oud West-Terschelling autoluw(er) te maken.

Toelichting

Momenteel ontbreekt het op Terschelling aan effectief parkeer- en toegangsbeleid, wat leidt tot verkeersdruk en druk op de openbare ruimte. Ons college brengt hierbij drie scenario's in beeld: vergunningparkeren, betaald parkeren en de invoering van autoluw beleid.

Scenario 1 - Vergunningparkeren

Vergunningparkeren biedt een direct instrument om de parkeerdruk te reguleren, met name op locaties waar de druk het grootst is. Dit scenario levert slechts in beperkte mate een gedragsverandering op omdat het de bestaande parkeerdruk herverdeelt en het autogebruik niet daadwerkelijk vermindert.

Om vergunningparkeren te kunnen laten slagen is de bouw van een parkeergarage essentieel, met een geraamde totale investering van €4.459.000. Er is momenteel fysiek namelijk geen ruimte om aan alle auto's van eilandbewoners en toeristen een plek te geven. De eventuele bouw van een dergelijke garage moet wel aansluiten bij de actuele ontwikkeling van het havengebied. Wij zien daartoe kansen. De financiële consequenties van het bouwen van een parkeergarage komen normaal gesproken wel volledig voor rekening van de gemeente c.q. onze eigen inwoners.

Bij het realiseren van dit scenario moeten daarnaast ruim 300 bestaande ontheffingen worden ingetrokken. Dat heeft juridische consequenties.

Het parkeerbeleid is zodanig uitgewerkt dat de invoering per 1 januari 2026 kan starten.

Scenario 2 - Betaald parkeren

Dit scenario beoogt gedragsverandering via financiële prikkels. De inkomsten uit betaald parkeren kunnen worden ingezet voor investeringen in infrastructuur en handhaving. De scenarioanalyse (bijlage 4) laat zien, dat bij een reële invoering van parkeergelden (op basis van het op Texel geldende model) de gemeente Terschelling mag rekenen op een structurele opbrengst van een behoorlijke omvang.

De vraag die hierbij beantwoord moeten worden is of dit model alleen zou kunnen/moeten gelden voor Oud West of dat het breder op Terschelling zou moeten worden ingevoerd. Een eilandbrede dekking is op zichzelf gunstig vanwege het feit, dat de kosten van invoering van dit systeem moeten worden terugverdiend. Dit zou ook weer vervolgvragen opleveren, bijvoorbeeld over de wijze waarop parkeerterreinen van Staatsbosbeheer in dit concept kunnen worden betrokken.

Zonder breed draagvlak is de haalbaarheid van dit scenario op korte termijn niet realistisch. Nader onderzoek naar de effecten op toerisme en parkeergedrag is noodzakelijk om een systeem van betaald parkeren effectief in te kunnen voeren. Dat lukt niet per 1 januari 2026.

Scenario 3 - Autoluw

Het autoluwe scenario zet in op gedragssturing door middel van toegangsbeperkingen en draagt daarmee bij aan leefbaarheid, duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit. Concreet wordt in dit scenario toegewerkt naar de invoering van een vignetstructuur, vergelijkbaar met dat op Texel. Voor Terschelling ligt de nadruk daarbij niet primair op financiële sturing, maar op plaats- en mogelijk tijdsgebonden maatregelen. Voor Terschelling betekent dit dat iedereen met een vignet welkom is met zijn voertuig op het eiland, maar geen toegang krijgt tot Oud-West. In de komende jaren zou deze werkwijze kunnen worden uitgebreid met een

aanvullende regeling, bijvoorbeeld: voertuigen van badgasten en werknemers zijn welkom, mits het verblijf langer dan drie dagen duurt. Vanuit de Regio Deal wordt nader onderzocht welke effecten dit soort maatregelen heeft op het toerisme en de eilandeconomie. Daarbij wordt ook gekeken naar aanvullende instrumenten. Naast plaats- en tijdgebonden beperkingen kan immers ook worden gestuurd op het parkeergedrag via financiële prikkels of door eisen te stellen aan de milieuprestaties van voertuigen. Een gefaseerde invoering biedt de mogelijkheid om het beleid bij te sturen op basis van praktijkervaring. De geraamde kosten van € 564.000 zijn voornamelijk voor de implementatie van de toegangsregulering, extra handhaving en investeringen in alternatieve mobiliteit, zoals openbaar vervoer en fietsenstallingen. Er zijn geen grote infrastructurele ingrepen vereist. Doordat het grootschalig intrekken van de bestaande ontheffingen niet direct noodzakelijk is, zijn de juridische risico's beperkt. De toegangsbeperking kan worden vormgegeven via een vignetstructuur. Hiervoor is binnen de Regio Deal een projectvoorstel ingediend om dit, samen met Ameland en Texel, verder te onderzoeken en uit te werken. Door te kiezen voor een gefaseerde invoering is het mogelijk om per 1 januari 2026 te starten met maatregelen, vooruitlopend op de uitkomsten van de haalbaarheidsonderzoeken naar de invoering van een vignetstructuur.

Historie

In eerdere besluitvormingsrondes heeft de gemeenteraad diverse keren aandacht besteed aan de toenemende verkeersdruk en de noodzaak van regulering op Terschelling. In 2022 is een parkeernotitie vastgesteld waarin het probleem van onbeperkte autotoegang en parkeren werdesignaleerd. In 2023 heeft het college een verkennend onderzoek laten uitvoeren naar mogelijke beleidsopties, waaronder vergunningparkeren, betaald parkeren en autoluw beleid. Tijdens verschillende raadsinformatieavonden en participatiesessies is feedback van bewoners en ondernemers verzameld. Dit voorstel bouwt voort op deze eerdere besluiten en onderzoeken.

Juridische gevolgen/fatale termijnen/handhaving

De raad heeft unaniem en expliciet gekozen voor het invoeren van een systeem van vergunningparkeren. Dat zal fasegewijs moeten worden opgepakt. Om te beginnen zal uit moeten worden gezocht hoe bestaande, op dit moment geldende vergunningen kunnen worden beëindigd.

Ook zal nader moeten worden onderzocht hoe tegen redelijke kosten een nieuwe, extra parkeervoorziening op/nabij de werkhaven kan worden gerealiseerd.

Wij stellen ons voor, vooruitlopend op een integrale uitvoering van het in de als bijlage toegevoegde nota beschreven beleid, een aantal acties te starten. Zo kan met bebording worden aangegeven, dat parkeren in Oud-West alleen bedoeld is voor inwoners van Oud West.

Juridisch is het scenario uitvoerbaar binnen de bestaande kaders van de Wegenverkeerswet en het BABW. Het scenario vereist dus wel grootschalige intrekking van bestaande ontheffingen, waardoor bezwaar- en beroepsprocedures niet uitgesloten kunnen worden. Het scenario voorziet in een kostendekkende tariefstructuur voor het vergunningensysteem. In een nog op te stellen uitvoeringsplan zal op basis van nader onderzoek aan de raad een voorstel

moeten worden gedaan over de exacte hoogte van het aan het aanvragen van parkeervergunningen te koppelen tarief.

Verder is voor elke maatregel (zoals zoneafbakening of tijdsvensters) een afzonderlijk verkeersbesluit nodig, dat onderbouwd moet zijn met data, beleid en participatie.

Handhaving is een speciaal aandachtspunt. Bij de invoering van een nieuw parkeerregime is de handhaving van gestelde regels belangrijk. Dat zal vertaald moeten worden in prioritering binnen het geldende handhavingsbeleid (o.a. voor parkeren op de stoep). Wij zijn voornemens daar in een uitvoeringsplan bij de raad op terug te komen. Voor het overige geschiedt handhaving van parkeerregels via ANPR, (Automatic Number Plate Recognition), automatische kentekenplaatherkenning, fysieke controle of zichtbare BOA-aanwezigheid. De politie wordt niet belast. BOA's worden bijgeschoold; de handhaving start in de regel met een waarschuwingsfase.

Belang voor toerisme/samenleving/economie

Het systeem van vergunningparkeren draagt naar verwachting bij aan een betere beleving van het toerisme door het verminderen van verkeersdruk en het versterken van de rust en de natuurwaarden op het eiland. Dit versterkt de aantrekkelijkheid van Terschelling als duurzame en kleinschalige bestemming, passend bij de wensen van moderne bezoekers.

Voor de samenleving betekent het beleid naar verwachting een verbetering van de leefbaarheid door minder verkeersoverlast, verhoogde verkeersveiligheid en een gezondere leefomgeving met minder uitstoot en geluid.

De noodzakelijke mobiliteit voor bewoners en beroepsverkeer blijft gewaarborgd.

Financiële/personele/organisatorische gevolgen

Wij vragen uw raad voor de invoering van een systeem van vergunningparkeren op dit moment nog niet meer dan het vrij geven van een budget van €213.000 dat reeds beschikbaar is gesteld voor het parkeerbeleid. Wij streven ernaar om de raad voor 1-7-2026 een kredietvoorstel te doen met behulp waarvan het systeem van vergunningparkeren integraal kan worden ingevoerd.

Voor de invoering van dit systeem zal personeel van verschillende afdelingen worden ingezet, waaronder beleidsmedewerkers mobiliteit, juridische adviseurs, communicatieadviseurs, IT-specialisten en BOA's. Er is een projectgroep ingericht om de coördinatie en voortgang te waarborgen.

Wanneer de raad kiest voor vergunningparkeren dan zal de uitvoering en participatie starten begin 2026. Monitoring en evaluatie vinden plaats gedurende 2028, met terugrapportage aan college en raad.

Communicatie/interactiviteit

Voor de raadsbehandeling is informatie gedeeld via participatietrajecten, informatiebijeenkomsten en online communicatieplatforms.

Nadat het raadsbesluit is genomen zal aan communicatie bijzondere aandacht worden geschonken. Dit omvat gerichte voorlichting over de invoering van het nieuwe beleid en de nieuwe parkeerzones. Bewoners en ondernemers ontvangen tijdig updates via diverse kanalen, waaronder nieuwsbrieven, lokale media en sociale media.

Er zullen interactieve sessies en consultaties worden georganiseerd om vragen te beantwoorden en draagvlak te versterken. Monitoringresultaten en evaluaties worden periodiek teruggekoppeld aan de raad via voortgangsrapportages en

raadsinformatiebrieven, zodat de raad betrokken blijft bij de verdere uitvoering en bijsturing van het beleid.

Ter inzage liggende stukken

1. Notitie Parkeerbeleid Oud West-Terschelling_Terschellinger Toegang
2. Begroting vergunningparkeren
3. Begroting autoluw
4. Memo verkenning invoering parkeergelden voor autoverkeer naar Terschelling_incl begroting
5. Voorstel Regiodeal: Autoluw door toegangsvignet
6. Memo afweging scenario's Parkeren Oud West

Datum behandeling in B&W + ondertekening

Terschelling, 30 september 2025

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Terschelling,

H.M. de Jong,
secretaris/directeur

mr. R.S. Cazemier,
wnd. Burgemeester