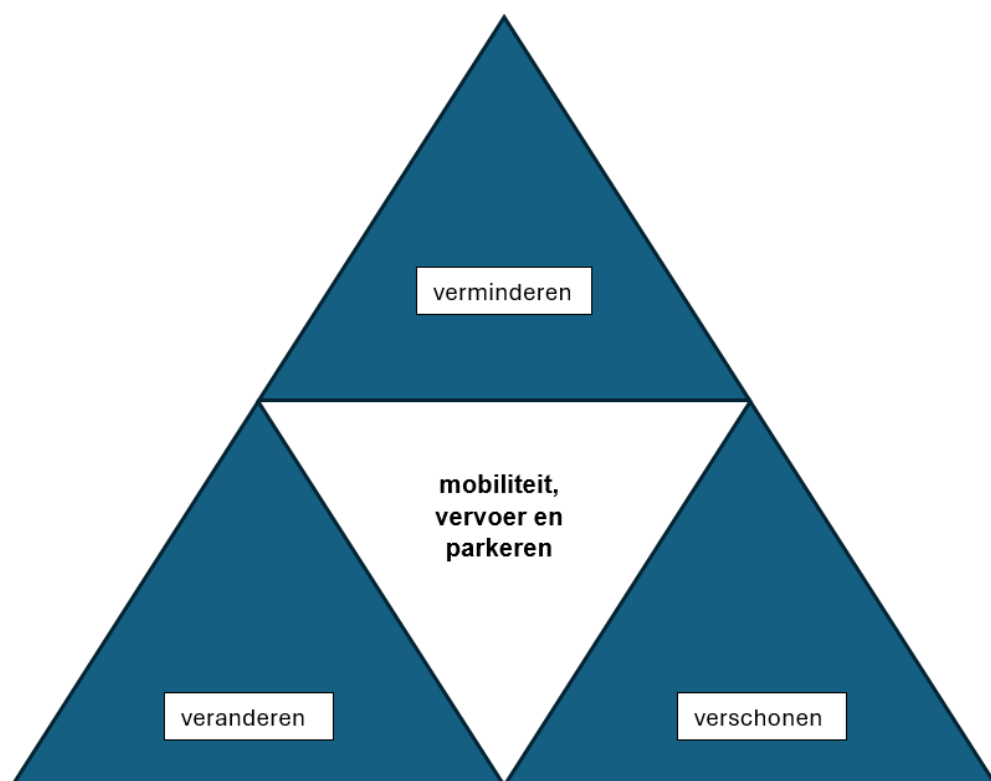


Startnotitie mobiliteit, vervoer en parkeren

Gemeente Vlieland



Inhoud

Inleiding	2
Aanleiding	3
Doelstelling	4
Contextbeschrijving (kaders)	5
Ambities (actielijnen) en vraagstukken	8
Participatie	10
Planning	12
Financiën	12

Inleiding

Aanleiding

Het 'raadsbreed akkoord 2022-2026' is vertaald naar het 'college uitvoeringsprogramma 2022-2026'. Hierin staan vijf actiepunten die raken aan mobiliteit, vervoer, het autoluwe karakter en parkeren op Vlieland:

12. Ontwikkel, in samenspraak met inwoners en ondernemers, een plan om het autoluwe karakter van ons eiland te behouden en zo mogelijk te versterken, waarbij tevens ingezet wordt op verduurzaming en verkeersveiligheid.
13. Evaluer de bloktijden in de Dorpsstraat en kom met een uitvoerbaar en handhaafbaar voorstel.
17. Onderzoek de mogelijkheden van ondergronds of anderszins uit het zicht parkeren aan de Willem de Vlaminghweg.
18. Onderzoek de mogelijkheden om de bedrijfsauto's buiten het dorp te laten parkeren, wellicht in combinatie met laadpalen, zodat ook het gebruik van elektrisch aangedreven bedrijfsauto's wordt gestimuleerd.
19. Onderzoek de mogelijkheden, indien mogelijk gezamenlijk met de gemeente Terschelling, om parkeerplaatsen voor onze inwoners te realiseren in Harlingen gericht op het verlagen van het aantal auto's op het eiland en komt uiterlijk medio 2023 met een voorstel.

Uit de bovengenoemde actiepunten blijkt dat de onderwerpen mobiliteit, vervoer en parkeren belangrijk worden gevonden. Deels is op deze actiepunten (13 en 19) al enige actie ondernomen. Tevens is er op 17 juli 2023, bij de vaststelling van het beleid en 'meerjarenprogramma duurzame ontwikkeling 2023 – 2027', een amendement aangenomen om het ontheffingenbeleid voor auto's en vrachtauto's te koppelen aan emissieclassificatie.

Gelet op het onderling verband tussen deze punten, is het zinvol om deze punten in gezamenlijkheid op te pakken om daarmee tot een integraal beleid te komen. Hoe gaan we op Vlieland *verminderen, veranderen en verschonen*? Deze startnotitie geeft een stappenplan om tot een nieuwe visie en integraal beleid te komen voor mobiliteit, vervoer en parkeren. Deze startnotitie heeft bovendien als doel om de gemeenteraad te informeren over de beoogde werkwijze.

Probleem- en vraagstelling

De beperkte openbare ruimte op Vlieland ligt ingeklemd tussen beschermd natuurgebied (Natura-2000) en UNESCO Werelderfgoed (Waddenzee) en is onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland. Enerzijds profileert Vlieland zich bewust als autoluw eiland met een duurzaam karakter van rust en ruimte, passend bij deze natuurwaarden. Anderzijds is een goede bereikbaarheid naar en op het eiland, belangrijk voor het behoud en de ontwikkeling van de economie, vitaliteit en leefbaarheid op Vlieland. Waarden die ook voor toekomstige generaties van evident belang zijn. Hoe willen de Vlielanders het eiland achterlaten voor de volgende generaties?

De gemeente Vlieland beschikte in het verleden over een verkeersmaatregelenplan. Het afgelopen decennium is echter geen mobiliteitsvisie en/of een gemeentelijk verkeers- en vervoersplan meer vastgesteld. Om de balans te bewaren geldt wel een algehele geslotenverklaring (art. 87 RVV) uitgezonderd bestemmingsverkeer. Verkeers- en parkeergedrag wordt bovendien gereguleerd middels verkeersbesluiten, waaronder een verkeersverbod voor de Dorpsstraat, met bloktijden (1 mei tot 1 oktober) voor bestemmingsverkeer. De gemeente Vlieland ziet desalniettemin dat de druk op de openbare ruimte de afgelopen decennia is toegenomen. Economie, volkshuisvesting en toerisme werken rechtstreeks door in de aard en omvang van mobiliteit, vervoer en parkeren op Vlieland. De afgelopen decennia kwam autoverkeer in toenemende mate voorop te staan bij ruimtelijke ordening (zgn. "autologica"), zelfs op Vlieland. De parkeerproblematiek en verrommeling in het straatbeeld zijn hierdoor lokaal ook toegenomen. Het huidige ontheffingenbeleid is hierbij een factor van betekenis.

Naar verwachting zal regionaal, afhankelijk van de mate van economische groei, bevolkingsgroei en technologische ontwikkeling, zowel autobezit alsmede het aantal verkeersbeweging (waaronder werk, bestel- en vrachtverkeer) verder toenemen. Mensen blijven bovendien tot steeds hogere leeftijd mobiel.

Kleine toenames kunnen, binnen het relatief kleinschalige mobiliteitssysteem van Vlieland, leiden tot grote(re) verschillen en op gespannen voet komen te staan met leefbaarheid, ruimte voor nieuwbouw, en de kwaliteit van de buitenruimte. Denk hierbij aan toenemende (geluids)hinder (basisgeluidsemissie) verkeersonveiligheid, auto's die het straatbeeld domineren en/of vermindering van luchtkwaliteit.

Hoewel (toekomstige) elektrificatie de bovengenoemde problematiek (specifiek luchtvervuiling) ten dele zal kunnen ondervangen, blijft het behoud van het "autoluwe imago" een voortdurend aandachtspunt. Dit terwijl het karakter van mobiliteit binnen het fysieke domein, door elektrisch en/of zelfsturend verkeer ingrijpend kan veranderen de komende decennia. Het belang van een rustige, natuurlijke en ontspannen sfeer mag daarom niet worden onderschat. Dit betekent dat er grenzen zitten aan de groei van mobiliteit en vervoer op Vlieland en dat vraagt om een proactieve houding.

De bovengenoemde probleemstelling roept de vraag op: *hoe mobiliteit, vervoer en parkeren in de toekomst kunnen worden gewaarborgd binnen de kaders van omgevingskwaliteit en duurzaamheid zonder afbreuk te doen aan de economische vitaliteit en mobiliteit van de eilanders?*

Ten eerste moet hiervoor kritisch worden gekeken naar de inrichting van ons huidige mobiliteitssysteem. Hoe hebben wel mobiliteit, vervoer en parkeren op dit moment georganiseerd? Wat betekenen *vermindere(n)*, *verander(e)n* en *verschone(n)* precies voor de toekomst? Ten tweede moet in samenhang met o.a. de nieuwe programma wonen en de toeristische visie worden gekeken; hoe gezonde en schonere vormen van mobiliteit juist kunnen worden versterkt en het ruimtebeslag van voertuigen kan worden beperkt. Het kleinschalige karakter van Vlieland biedt bij uitstek ook kansen om ruimtebesparende en/of duurzamere alternatieven te stimuleren. Dit alles vraagt om een nieuw beleid. Vanzelfsprekend is het van belang om hierbij een goede analyse te maken van behaalde resultaten en toekomstige effecten.

Doelstelling

De primaire doelstelling is tot een nieuwe integrale visie en bijbehorend programma te komen voor mobiliteit, vervoer en parkeren. Dit betekent dat huidige en toekomstige uitdagingen en kansen (waaronder de actiepunten uit het raadsbreed akkoord) in samenhang worden gezien met o.a. duurzaamheid, wonen, verkeersveiligheid, ruimtelijke kwaliteit, zorg & welzijn en het nieuwe toeristisch beleid. Deze integrale blik kan bijdragen aan het verbeteren van het staand beleid, het oplossen van problemen in de fysieke leefomgeving en het versterken van handhaving.

De bovenstaande doelstelling kan worden uitgesplitst in inhoudelijke en procesmatige subdoelen. Inhoudelijk kunnen de volgende subdoelstellingen worden onderscheiden:

- De nieuwe visie moet een vertaling zijn van ambities en thema's naar concrete speerpunten op het gebied van mobiliteit, vervoer en parkeren;
- De nieuwe visie dient een concreet kader te bieden voor toekomstige afwegingen in projecten en ontwikkelingen op verschillende thema's waaronder mobiliteit, vervoer en parkeren;
- In het programma dienen meetbare en realistische streefwaarden te worden vastgesteld op het gebied van mobiliteit, vervoer en parkeren;
- De uitvoeringsagenda dient concrete projecten te omvatten, die bijdragen aan het bereiken van de ambities en streefwaarden uit het programma;

Procesmatig kunnen de volgende subdoelstellingen worden onderscheiden:

- Het proces dient het onderlinge begrip te vergroten onder inwoners, ondernemers en de politiek op Vlieland, met oog voor wederzijdse belangen en keuzes die worden gemaakt;

- Het proces dient voor deelnemende bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden relevant en laagdrempelig te zijn. Waarbij men mee moet kunnen praten over de rol van mobiliteit binnen de inrichting van de eigen leefomgeving. Naast participatie bij het formuleren van beleid wordt gestreefd naar blijvende bewustwording (systeemsprong) omtrent (duurzame) mobiliteit.

Proces

Deze startnotitie geeft invulling aan het stappenplan dat zal worden doorlopen om tot nieuw beleid te komen. Het proces waarbinnen zal worden gehandeld is opgebouwd uit vijf fasen. Hieronder worden de verschillende fasen uiteengezet en toegelicht op welke wijze de gemeenteraad hierbij zal worden betrokken.

Fase I - Startnotitie

In de eerste fase (I) zal in de vorm van deze startnotitie worden gekeken naar de contextbeschrijving en beleidsontwikkelingen binnen hogere overheden alsmede binnen de eigen gemeente. De contextomschrijving (kaders) worden gekoppeld aan overkoepelende ambities en bijbehorende thematische vraagstukken.

Deze startnotitie zal ter goedkeuring worden voorgelegd aan de gemeenteraad. Hiermee wordt de raad tevens in de gelegenheid gesteld om richting te geven aan het proces en/of onderwerpen aan te vullen waar dat nodig is.

Fase II - Analyse & Participatie

Op basis van de startnotitie kan worden gestart met de tweede fase (II). Deze fase zal bestaan uit een vraaggestuurde analyse en een bijbehorend participatieproces. Het participatieproces richt zich op particulier, bedrijven en transport. De analyse en input uit participatie moeten voldoende richting bieden om een nieuwe visie op mobiliteit, vervoer en parkeren te kunnen formuleren. De resultaten uit participatie zullen worden teruggekoppeld aan de raad, en naar aanleiding van deze resultaten kan de raad ook denkrichtingen meegeven voor de visie.

Fase III – Formuleren visie

In de derde fase (III) kan op basis van de analyse en uitkomsten uit participatie een visie worden geformuleerd. Deze visie zal vervolgens worden vertaald naar en geïntegreerd in de Omgevingsvisie. Het vaststellen van de nieuwe visie betreft een raadsbesluit en zal leidend zijn voor het bijbehorende programma.

Fase IV – Opstellen programma

In de vierde fase (IV) kan op basis van de visie invulling worden gegeven aan een programma. Het programma moet gedetailleerde richtlijnen en concrete maatregelen omvatten voor de uitvoering in fysieke leefomgeving. Hierbij kan worden gedacht aan een combinatie van “quick wins” als grotere (meerjarige) projecten. Het programma wordt vastgesteld middels een collegebesluit en wordt waar mogelijk (bij raadsbesluit) vervat in het Omgevingsplan.

Vervolgens zal een uitvoeringsagenda als integraal onderdeel aan het programma worden gekoppeld. De uitvoeringsagenda is een meerjarige planning, waarbinnen projecten dienen te worden gerealiseerd. De raad kan hierover besluiten via de begroting.

Fase V – Monitoring

In de vijfde fase (V) kan tot slot een monitoringscyclus worden geïntroduceerd, zodat periodiek de behaalde resultaten kunnen worden geëvalueerd en teruggekoppeld in het staand beleid.

Contextbeschrijving (kaders)

Omgevingswet

In de Memorie van Toelichting staat dat de Omgevingswet (mede) een einde moet maken aan de complexiteit en onzekerheid voor projecten op het gebied van mobiliteit. De Omgevingswet noemt mobiliteit echter niet specifiek als onderdeel van de fysieke leefomgeving, maar infrastructuur wel (art. 1.2 lid 2 onder b Ow).

Mobiliteit heeft volgens de wetgever echter ook een niet-infrastructurele en maatschappelijke functie. Dit betekent dat verschillende onderwerpen (waaronder wonen, werken, voorzieningen en infrastructuur) in mobiliteit kunnen samenkomen.

Mobiliteit is geen verplicht onderdeel van de Omgevingsvisie. De gemeente kan desalniettemin een programma opstellen om specifieke ambities of omgevingswaarden te realiseren. De gemeente dient hierbij rekening te houden met de visie en instructies van het Rijk en de provincie. In deze contextbeschrijving wordt nader aandacht besteed aan deze kaders.

Landelijk kader en beleidsontwikkelingen

Het Rijk heeft een “mobiliteitsvisie 2050” opgesteld, voor een (maatschappelijk en economisch) toekomstbestendig bereikbaarheidsbeleid te komen. Centraal staat een gebiedsgericht en efficiënt mobiliteitssysteem binnen de kaders van een duurzame en gezonde leefomgeving. Het Rijk streeft in haar Nationale Omgevingsvisie (NOVI) naar een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem in 2050. Duurzame mobiliteit draagt bij aan 55% reductie van CO² mede door de verkoop van emissieloze personenauto's vanaf 2030. Ook alternatief vervoer (OV, lopen, fietsen) en nieuwe mobiliteitsconcepten worden ondersteund. De omvang en het karakter van autoverkeer zal daarmee, tussen 2030 en 2050 aanzienlijk veranderen in de visie van het Rijk. In de NOVI staan minder concrete maatregelen. De “Nationale Agenda Laadinfrastructuur” (NAL) is bijlage van de NOVI. De financiële beleidsafwegingen van het Rijk staan in het “Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport” (MIRT). In de “Agenda voor het Waddengebied 2050” (2020) is door het Rijk en de Regio een richtinggevende en integrale uitvoeringsagenda (2023-2026) neergelegd voor (duurzame) mobiliteit en vervoer, waaronder een transitieschets voor het mobiliteitssysteem. Dit wordt door het Rijk beschouwd als een “systeemverandering” voor heel Nederland.

Provinciale beleidsontwikkelingen

De provincie Fryslân heeft in 2020 de provinciale Omgevingsvisie (POVI) vastgesteld. Om een gezonde en veerkrachtige fysieke leefomgeving te bewerkstelligen moet het Friese verkeer en vervoer in de toekomst duurzamer. In oktober 2023 is een uitvoeringsprogramma Regionaal Mobiliteitsprogramma Fryslân (RMP) opgesteld op basis van het Klimaatakkoord (2019). Hierin wordt invulling gegeven aan bereikbaarheid, duurzaamheid, veiligheid en slimme technieken om de efficiëntie en betrouwbaarheid van onze mobiliteit te kunnen verbeteren. Hierbij zijn drie hoofddoelen geformuleerd:

- Totale CO² - uitstoot naar nul in 2050.
- Afname van kilometers met (fossiel aangedreven) gemotoriseerde voertuigen.
- Aandeel gemotoriseerde voertuigen (met fossiele brandstof) omlaag.

Daarnaast worden de volgende acties voorgesteld:

- Voorkomen / verminderen van verplaatsingen;
- Wijze van verplaatsingen veranderen naar schone(re) en actieve(re) vervoerswijzen;
- Verschonen gemotoriseerde verkeer.

Uit het bovenstaande kan worden opgemaakt dat verminderen ,veranderen en verschonen als doelstellingen nadrukkelijk terugkomen in het landelijk en provinciaal kader.

Programma Waddeneilanden (Regio Deal)

Het programma Waddeneilanden is annex aan het uitvoeringsprogramma Waddengebied 2021-2026. Binnen de actielijn “optimaal bereikbaar en verbonden” van het programma Waddeneilanden, zijn de Waddengemeenten gezamenlijk op zoek naar andere vormen van mobiliteit: slim en groen. Om als duurzame en zelfvoorzienende samenleving de balans tussen economie en natuur en landschap te borgen wordt Waddenbreed (binnen de actielijn “vervoer verduurzamen”) bovendien gestreefd naar reductie van CO² en stikstof en zero-emissie vervoer. Dit is nader geconcretiseerd in:

- Pilots voor verduurzamen vervoer en het terugdringen vervoersstromen (autoluw);
- slimme en groene manieren van (bagage)vervoer;
- niet-fossiele brandstoffen en duurzame (elektrische) aandrijving;
- stimuleringsprojecten voor gebruik van fiets-, wandel- en OV voor vervoer naar en op de eilanden;
- bewustwording dat gasten waar mogelijk hun auto vaker aan de wal laten;
- flexpools inrichten van (elektrische) deelauto's aan de wal;
- zero emissie-zones realiseren;
- voldoende elektrische oplaadpunten realiseren.

Meer concreet zal een onderzoek worden gedaan naar monitoren van verkeersstromen op alle eilanden. Dit onderzoek is nog niet gestart, maar kan te zijner tijd wel relevante uitkomsten opleveren voor Vlieland. Het gebruik en/of meenemen van (vervuilende) auto's moet bovendien verder worden ontmoedigd. Het convenant “zero emissie mobiliteit waddeneilanden” en de “agenda autoluw” zijn hieraan verbonden. Kortom mobiliteit, vervoer en parkeren moeten zich verhouden tot brede welvaart en leefbaarheid. Gebiedsontwikkeling door samenhangende mobiliteitskeuzen moeten bovendien passen bij de eilander identiteit. Bewustwording en draagvlak zijn dan ook noodzakelijk voor de transitiedynamiek.

Beleid- en meerjarenplan duurzame ontwikkeling

De landelijke, provinciale en regionale beleidsontwikkelingen hebben (in)direct ook invloed op de ambities van de gemeente Vlieland. Mede ter beantwoording van de bovengenoemde beleidskader heeft de gemeente Vlieland een ‘beleid- en meerjarenplan duurzame ontwikkeling’ opgesteld. Hierin staat het volgende: *“Waar Vlieland van origine een autoluw eiland was, is de afgelopen jaren een tendens ontstaan van een toenemend aantal vervoersbewegingen. Mede door de gestage toeristische groei en bijbehorende vraag naar goederen is het aantal vervoersbewegingen toegenomen. Een omslag naar een schoner (emissieloos) en slimmer mobiliteitssysteem is noodzakelijk en verplicht vanuit het Klimaatakkoord. Bovendien zien we daar als gezamenlijke Waddeneilanden ook toegevoegde waarde in. Het biedt kansen om grote stappen te zetten en de leefbaarheid verder te verbeteren, en onbalans te voorkomen. Bovendien past het bij het natuurlijke karakter/aantrekkingskracht op toeristen van het eiland. Met het Programma Waddeneilanden zetten we in op pilots en stimuleringsprojecten”.*

De gemeente Vlieland onderkent daarmee dat de realisatie van deze ambitie vraagt om een duurzame visie in het nieuw op te stellen mobiliteitsplan. Het vraagt om onderzoek naar de mogelijkheden, pilots en praktische uitvoering. De gemeente kan hierbij ook zelf actief investeren in de toepassing van innovaties voor maatschappelijke uitdagingen. Wederom geldt ook hier dat het alleen in samenwerking met partijen zoals Rederij Doeksen, logistieke bedrijven in Harlingen en ondernemers moet worden opgepakt.

Om klimaatneutraal te worden in 2040 zijn de volgende vijf ambities geformuleerd tot eind 2026:

1. Vermindering van het particulier aantal gereden kilometers met 20%;
2. Een emissievrij vervoersbeleid gereed in 2025-2026;
3. 2025: laadpaalvoorzieningen voor emissievrij vervoer;
4. 2026: bundeling van vervoersstromen naar en binnen bepaalde gebieden op Vlieland (ketenregie en innovatieve logistieke systemen);
5. Gemeentelijke tractie is emissievrij.

Deze ambities geven richting aan het beleidskader (visie) en het bijbehorende uitvoeringsprogramma.

Omgevingsvisie Vlieland

In januari 2022 is de Omgevingsvisie vastgesteld. De visie is er niet op gericht om tot een autovrij Vlieland te komen. Wel moet er aandacht zijn voor meer autoluwheid. Een leidend principe is enerzijds een veerkrachtig Vlieland, waarbij ruimte blijft voor economische ontwikkeling. De kenmerkende toegankelijkheid van de openbare ruimte moet worden vastgehouden. Anderzijds speelt duurzaamheid een groeiende rol om Vlieland leefbaar te houden voor toekomstige generaties. Deze “toekomstbestendigheid” moet in ieder thema worden verweven. Dit geldt ook voor beleid en/of ruimtelijke ingrepen ten aanzien van mobiliteit, vervoer en parkeren. De transitie naar schoon en duurzaam vervoer is daarbij belangrijk en raakt ook aan de ruimtelijke kwaliteit. De Omgevingsvisie geeft hiervoor de volgende concrete handreikingen:

- Auto's moeten zoveel mogelijk uit het straatbeeld worden gehaald, buiten de daarvoor aangewezen plekken. In principe geldt dat voor alle auto's, maar met name de busjes/auto's van bedrijven die (tijdelijk) werkzaamheden verrichten. De ambitie is om voor die voertuigen een specifieke plek in te richten.
- Ook zullen bestaande parkeerterreinen uitgesloten worden voor voertuigen met een t-ontheffing. Voorts zal worden onderzocht of er in combinatie met bijvoorbeeld woningbouw een nieuw parkeerterrein, ondergronds of bovengronds, kan worden aangelegd.
- Daarnaast zal er stringenter gehandhaafd worden op foutief geparkeerde auto's en met name auto's die in voortuinen worden geparkeerd. De regels in het omgevingsplan zullen daarop worden ingericht.

Raadsbreed akkoord 2022-2026

In juli 2022 is het raadsbreed akkoord 2022-2026 vastgesteld. De raad zet hiermee in op het verminderen van de verkeersbewegingen op het eiland en verduurzaming ervan. De gemeente wil hierover in gesprek met inwoners en ondernemers.

- De bloktijden in de Dorpsstraat en de handhaving dienaangaande zijn recent (periodiek) geëvalueerd en zullen in de toekomst worden aangepast waar dit nodig is.
- Ten aanzien van de parkeerproblematiek willen we de mogelijkheden onderzoeken van ondergronds of anderszins uit het zicht parkeren aan de Willem de Vlaminghweg. Ook voor de vele bedrijfsbusjes willen we onderzoeken wat de mogelijkheden zijn om buiten het dorp te parkeren. Ten aanzien van de verkeersveiligheid willen we in goed gesprek met inwoners de potentieel gevaarlijke situaties verbeteren.

De bovengenoemde accenten dienen te worden meegenomen in de visie en het programma. Om tot een duurzaam (emissieloos, impactarm en adaptief) mobiliteitssysteem te komen is verbreding van het huidige beleid noodzakelijk. De uitvoeringsopdracht aan het college om in samenspraak met inwoners en ondernemers, een plan te ontwikkelen om het autoluwe karakter van ons eiland te behouden en zo mogelijk te versterken, waarbij tevens ingezet wordt op verduurzaming en verkeersveiligheid, mag dan ook ambitieus en breed worden opgevat.

Ambities (actielijnen) en vraagstukken

Het terugdringen van (fossiel) autoverkeer en de vermindering van het aantal verkeersbewegingen (met 20%) sluit in beginsel aan bij de geambieerde versterking van het autoluwe en duurzame karakter, zoals geformuleerd in de Omgevingsvisie, het programma Waddeneilanden en het beleid 'duurzame ontwikkeling'. Het mobiliteits-, vervoers- en parkeervraagstuk gaat bovendien ook nadrukkelijk om het stimuleren van gezond(re), efficiënte(re) en duurzame(re) vormen van vervoer. Ten eerste zullen onnodige verplaatsingen moeten worden voorkomen (verminderen). Ten tweede en derde zullen noodzakelijke verplaatsingen in de toekomst bij voorkeur plaatsvinden met alternatieve en/of duurzame(re) vervoersmiddelen. De openbare ruimte moet hiertoe vervolgens ook toe uitnodigen. Om tot een integraal plan te komen, is een brede(re) insteek dan ook noodzakelijk.

Om dit proces te stroomlijnen, wordt voorgesteld om (op basis van de kaders zoals beschreven in de contextomschrijving) een aantal bredere ambities te hanteren, die samenhangen met mobiliteit, vervoer en parkeren. Deze bredere ambities kunnen tevens worden opgevat als Vlieland actielijnen:

1. Een gezonde en duurzame fysieke leefomgeving voorop
2. Bereikbaarheid en toegankelijkheid voor iedereen
3. Het verkeer op Vlieland veiliger maken
4. De uitstoot vanuit mobiliteit omlaag
5. Slimmer en efficiënter gebruik van de beperkte ruimte
6. Een datagedreven aanpak realiseren

Uiteraard kan sprake zijn van een zekere mate van tegenstrijdigheid in deze ambities. Zo kan de ambitie om 'bereikbaarheid en toegankelijkheid voor iedereen' te bevorderen botsen met de doelstelling om 'de uitstoot vanuit mobiliteit' omlaag te brengen. Dit brengt op voorhand met zich mee dat sommige problemen ook niet kunnen worden "opgelost". Het oogmerk is daarom bovenal om tot een gedegen beleidsmatig afwegingskader te komen, welke ambities en/of speerpunten prevaleren. Deze concretisering moet vervolgens leiden tot een gedragen ruimtelijke consequentie.

Hieronder zijn de Vlieland ambities kort weergegeven:

1. Een gezonde, duurzame en veilige fysieke leefomgeving voorop

De Omgevingsvisie streeft naar een gezonde, duurzame en veilige leefomgeving. Het is van belang om opnieuw te kijken hoe het huidige mobiliteitssysteem en vervoer op hoofdlijn zijn ingericht. Wat betekent dit op lange termijn voor gezondheid, duurzaamheid en veiligheid? Hoeveel ruimte krijgen auto's momenteel (autologica) ten opzichte van andere weggebruikers en welke (maximum)snelheden zijn hierbij passend? Het is bovendien belangrijk om samen met eilanders en de gemeente te definiëren wat met "autoluw" wordt bedoeld en hoe dit karakter kan worden versterkt. Alternatieve vervoerswijzen (zoals wandelen en fietsen) versterken geluksgevoel en werken stressverlagend. Volgens het Ministerie van I & W neemt bij dagelijks fietsen de kans op hartkwalen (52%) en/of vroegtijdig overlijden (41%) significant af. Actievere vormen van mobiliteit moeten dan ook worden gestimuleerd. Dit betekent ook dat de inrichting van de openbare ruimte hiertoe moet uitnodigen, specifiek voor kwetsbare weggebruikers.

2. Bereikbaarheid en toegankelijkheid voor iedereen

De Omgevingsvisie streeft naar het behoud en ontwikkeling van een veilige en toegankelijke infrastructuur. Waarbij rekening wordt gehouden met het autoluwe karakter, maar ook met kwetsbare weggebruikers zoals ouderen. Het is van belang om het raamwerk van ontheffingen, (verkeers)besluiten en geslotenverklaringen opnieuw tegen het licht te houden. Hoeveel ruimte bieden wij momenteel voor mobiliteit, vervoer en parkeren en hoe kan dit in de toekomst worden vormgegeven? Enerzijds is het van belang om te kijken naar de absolute aantallen. Aan welke groepen verlenen wij ontheffingen en in welke aantallen?

Anderzijds is het van belang om de geactualiseerde visies (waaronder de toeristische- en woonvisie) hierbij in ogenschouw te nemen. Wat bedoelen wij met bereikbaarheid en toegankelijkheid voor iedereen?

3. Het verkeer op Vlieland veiliger maken

Binnen de gemeente Vlieland vinden zelden ernstige verkeersongevallen plaats. Om deze trend vast te houden is de inzet op een veilig verkeerssysteem blijvend nodig. Uit risicoanalyses van grotere gemeenten (o.a. Leeuwarden) blijkt dat meeste ongelukken plaatsvinden op 50-kilometerwegen, waarbij relatief vaker (brom)fietsers zijn betrokken.

Ook de opkomst van (steeds snellere) elektrische fietsen (waaronder "fatbikes") dient hierbij in ogenschouw te worden genomen. Een proactieve aanpak voor een veilige (fiets-)infrastructuur is dan ook van belang.

Kortom kwetsbare verkeersdeelnemers (waaronder kinderen en ouderen) moeten worden beschermd. Het is daarom zinvol om te weten waar verkeersstromen samenkomen in het hoog- en laagseizoen? Voor de Kampweg is reeds een uitgebreide analyse uitgevoerd in samenwerking met een extern bureau. Het uitbreiden van een risicogestuurde en gebiedsgerichte aanpak kan helpen om het verkeer op Vlieland veiliger te maken. Door bijvoorbeeld autologica geheel of gedeeltelijk om te draaien (automobilist “te gast”) zou zowel het autoluwe karakter kunnen worden versterkt alsmede de algehele veiligheid worden vergroot.

4. De uitstoot vanuit mobiliteit omlaag

Mobiliteit is één van de factoren die bijdraagt aan de uitstoot op Vlieland. De raad wenst de hoogste emissieklassen vanaf 2024 dan ook uit te faseren. Dit is momenteel in onderzoek. Het is bovendien relevant welke (toekomst)visie de eilanders en de gemeente (samen) hebben op autobezit en het aantal verkeersbewegingen. Hierbij is het van belang om letterlijk te achterhalen “wat eilanders beweegt”. Welke achterliggende factoren (bijvoorbeeld woon- en zorgbehoeften) spelen een rol bij verplaatsingsgedrag? De achterliggende vraag hierbij is, welke alternatieven we kunnen faciliteren, middels (vervoers)alternatieven en/of de (her)inrichting van de openbare ruimte. Hiervoor moet nadrukkelijker worden gezocht naar koppelkansen, waaronder het creëren van sociaal-maatschappelijke en/of economische hubs (voor de Vlielandse bedrijven en leveranciers). Ook hiervoor is een integraal kader noodzakelijk.

5. Slimmer en efficiënter gebruik van de beperkte ruimte

De ruimte op Vlieland is enerzijds beperkt, ook voor mobiliteit, vervoer en parkeren. Anderzijds heeft het kleinschalige, natuurlijke en autoluwe karakter van Vlieland een grote aantrekkingskracht op toeristen en dagbezoekers. Deze dunne scheidslijn tussen bebouwing en natuur blijft een voortdurend punt van aandacht. Zo grensden beoogde locaties voor nieuwe parkeerplaatsen (waaronder de Willem de Vlaminghweg) aan milieubeschermingsgebieden (waterwingebied) en/of Natura 2000 gebieden. Onze ruimtelijke vraag botst met de milieu- en natuurbescherming. Dit vraagt om een integrale analyse. Alvorens wordt gekeken naar de uitbreiding van parkeerfaciliteiten, moet bovendien uitgebreider onderzoek worden gedaan naar het huidige gebruik (specifiek van parkeerplaatsen), vervoersstromen en alternatieven, waaronder nieuwe mobiliteitsconcepten en/of parkeren in Harlingen.

Nieuwbouw binnen het dorp kan enerzijds ten koste gaan van (parkeer)ruimte, terwijl anderzijds wel een nieuwe vraag naar parkeerruimte ontstaat. Onder andere parkeernormen bij nieuwbouw zouden daarom een uitkomst kunnen bieden.

Daarnaast kan worden gedacht aan een centraal verzamelpunt (hub) op het bedrijventerrein om vervoer- en/of verkeersstromen te bundelen en/of efficiënter en/of duurzamer te laten verlopen. Op het eiland worden vaak korte afstanden afgelegd tussen een overzichtelijk aantal punten. Nieuwe mobiliteitsconcepten, waaronder leenauto's op het eiland kunnen hierbij uitkomst bieden. Sommige eilanders bezitten bovendien primair een auto voor gebruik aan de vaste wal. Ook in Harlingen kan een flexpool met deelauto's worden bevorderd. Door een (integrale) combinatie van maatregelen en/of nieuwe concepten kan de ruimtevraag van auto's op het eiland vermoedelijk afnemen.

6. Een toekomstgerichte en datagedreven aanpak realiseren

Het is belangrijk om nu en in de toekomst over de juiste data te beschikken. Hierdoor kan meer inzicht worden verkregen in mobiliteit en gerelateerde problematiek, waaronder parkeren. Het is belangrijk om aan te sluiten bij aankomende onderzoeken, waaronder het ‘programma wadden’. Daarnaast moet in de toekomst actief worden gestreefd naar eigen (her)bruikbare data. Hierdoor zijn we beter in staat om ontwikkelingen op het eiland te monitoren.

Het is vervolgens aan de gemeenteraad om in te stemmen met de bovenstaande actielijnen en/of hier anderszins (eigen) invulling aan te geven.

Participatie

Op basis van de Omgevingswet en de Omgevingsvisie gaat het opstellen van deze beleidsnota, vergezeld met een participatieve aanpak. Hierdoor kan in samenhang een goed beeld worden gevormd van de wijze waarop de inwoners denken over mobiliteit, vervoer en parkeren.

Het oogmerk van participatie is om diverse doelgroepen en/of stakeholders te betrekken, waaronder kwetsbare weggebruikers zoals ouderen en mindervaliden. Hierdoor kunnen verschillende of zelfs tegengestelde belangen beter worden belicht en/of afgewogen. Ook biedt participatie de mogelijkheid om lokale problematiek beter te duiden, waaronder parkeerdruk.

In het kader van de omgevingsvisie, toeristisch beleid, duurzaamheidsagenda alsmede het woonbeleid is reeds geparticipeerd. Uit de participatie van het toeristisch beleid komt naar voren dat toeristen op zoek zijn naar het eilandgevoel (natuur, landschap, rust, ruimte, zee en strand). Het merendeel van de eilandbezoekers is 55+ en beschrijft zichzelf avontuur- en/of verbindingzoeker. Bijna de helft van alle bezoekers vindt het duurzame karakter van het eiland alsmede haar vervoersmiddelen, belangrijk of zelfs keuzebepalend. Bovenstaande sluit aan bij de autoluwe en emissievrije ambitie van de raad en benadrukt de noodzaak van de verduurzaming van mobiliteit en vervoer op Vlieland. Uit de participatie bij het programma wonen komt de (bedrijfsgebonden) parkeerdruk rond de Dorpsstraat nadrukkelijk naar voren. Bewoners beschouwen het ongelimiteerde aantal auto's per huishouden (met ontheffing) als één oorzaak van de toegenomen verkeersdruk.

De bovengenoemde resultaten bieden nog onvoldoende inzicht voor een integrale visie op mobiliteit, vervoer en parkeren. Om tot een gedragen plan of programma te komen is verdere participatie van belang. Een enquête, interviews met stakeholders en/of een participatieavond kunnen leiden tot de gewenste verdieping. Overleg met externe partijen is onderdeel van het project. De volgende partijen kunnen van belang zijn voor dit project:

- Bewoners van de gemeente Vlieland
- Gemeenteraad
- Provincie Fryslân
- Staatsbosbeheer (SBB)
- Samenwerkingsverband De Waddeneilanden
- Buurgemeenten Terschelling, Ameland, Schiermonnikoog, Harlingen
- Politie Noord-Nederland
- Handhaving (BOA)
- Concessiehouders (Doeksen en Arriva)
- Veilig Verkeer Nederland (VVN)
- Vereniging voor Vreemdelingenverkeer (VVV)
- Toeristisch Platform Vlieland (TPV)
- CROW-Fietsberaad
- WoonFriesland
- Bedrijven en bedrijfsverenigingen (OVV)
- Dorpsbelang (VESV)
- De Jutter

Projectorganisatie

De projectorganisatie bestaat uit de verantwoordelijk wethouder en een kernteam "mobiliteit". Dit kernteam omvat in ieder geval:

- Beleidsadviseur OVV/ Verkeer & Vervoer
- Beleidsadviseur Fysieke leefomgeving
- Beleidsadviseur beleid en projecten duurzaamheid
- Medewerker Fysiek Domein (Team Uitvoering)
- Medewerker Technische Zaken (Team Uitvoering)
- Teamleider/ Opzichter Buitendienst

Externe betrokkenheid

Bij het participatietraject, het formuleren van de mobiliteitsvisie en het schrijven van het programma zal gebruik worden gemaakt van de diensten van een extern adviesbureau. Dit is noodzakelijk gezien de beperkte ambtelijke capaciteit alsmede ter aanvulling van specialistische kennis op het gebied van (duurzame) mobiliteit en vervoer. De kosten hiervan zijn uitgewerkt onder het kopje financiën.

Tussentijdse producten

In de onderstaande fasen zullen tussentijds de onderstaande producten worden opgeleverd.

Fase	Product	Intern / Extern
Fase I	Startnotitie	Intern
Fase II	Participatieverslagen	Intern/Extern
Fase III	Concept mobiliteitsvisie	Intern/Extern
Fase IV	Definitieve versie mobiliteitsvisie	Intern/Extern
Fase V	Definitieve versie programma mobiliteit	Intern/Extern
Fase VI	Uitvoeringsagenda & Instrument Monitoring	Intern/Extern

Planning

Na goedkeuring van de startnotitie kan er gestart worden met de analyse en het participatietraject. Het participatieproces zal naar verwachting enkele maanden in beslag nemen en staat gepland na het hoogseizoen, gezien de drukte voor inwoners en ondernemers. Hierna kan gestart worden met het schrijven van nieuw beleid.

Een detailplanning zal worden opgesteld in samenspraak met een extern bureau. De gemeenteraad wordt zoals aangegeven betrokken bij dit 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 en het programma vervolgens tot uitvoering te brengen. De planning op hoofdlijn is opgenomen in bijlage I.

Financiën

Ten behoeve van de uitvoering zal het noodzakelijk zijn om een externe partij te betrekken. Hierbij dient rekening te worden gehouden met de inzet van externen voor ten minste 26 weken, voor gemiddeld 16 uur. Op basis van een uurtarief van € 125,- zijn deze kosten begroot op €52.000. Dit zal ten laste komen van het resultaat over 2024. Het is aan de gemeenteraad om hiermee in te stemmen.

Bijlage I – planning (onder voorbehoud van externe inzet)

2024						
Mei	Juni	Juli	Augustus	September	Oktober	November
startnotitie fase I	vaststelling startnotitie	aanbestedings- procedure				
		analyse en participatie Fase II				
					formuleren visie Fase III	

2024-2025						
December	Januari (25)	Februari	Maart	April	Mei	Juni
analyse en participatie fase II						
formuleren visie fase III					vaststellen visie (raadsbesluit)	
			opstellen programma mobiliteit fase IV			

2025-2026						
Juli	Augustus	September	Oktober	November	December	Januari (26)
programma mobiliteit & uitvoeringsprogramma fase IV			vaststellen programma (college)			
		begin uitvoering >				

2026						
Februari	Maart	April	Mei	Juni	Juli	Augustus
begin uitvoering >						
			monitoring <i>fase V</i>			