

Verslag Focussessie Leefbaarheid: 'de mobiliteit-leefbaarheid paradox'



Algemeen

PRW-thema: Bereikbaarheid & Mobiliteit

Opdracht: Transitiechets Duurzame mobiliteit naar de Waddeneilanden

Datum: dinsdag 1 december 2020 | 10:00 – 12:30

Aantal deelnemers: 22 op persoonlijke titel

Methode: participatieve systeemanalyse via objectvoorstelling

Uitnodiging (verkort):

*PRW Focussessie (online) Duurzame Mobiliteit Waddeneilanden
1 december 2020 | 10.00-12.30 uur.*

*Graag nodigen wij je uit om samen met ons de handschoen verder op te pakken om te komen tot een 'Transitiechets Duurzame Mobiliteit Waddeneilanden'. Hiervoor organiseren wij op **dinsdag 1 december van 10.00 tot 12.30 uur** de focussessie: 'de mobiliteit-leefbaarheid paradox', met als casus "Covid-toerist zet de leefbaarheid onder druk op eilanden". Ingebracht door Don Boot, Gemeente Texel. Dit is de eerste sessie van een drieluik.*

Casus – '(Covid)-toerist' zet leefbaarheid onder druk op eilanden

Het vraagstuk waar we naar kijken speelt zich af op meerdere eilanden, waar zich deze zomer, een ander soort toerist meldde. Hoewel de feitelijke drukte in termen van aantallen overnachtingen niet hoger lag dan normaal, werd meer dan anders grote drukte ervaren. De nieuwe – vermoedelijk niet blijvende – toerist, die normaliter naar Ibiza ging, bleek andere eisen te stellen aan reis en verblijf. Zo nam deze toerist hoe dan ook de auto mee en werd deze ook actief gebruikt tijdens de vakantie. Daar waar de vertrouwde toerist deze soms meeneemt en dan naast de vakantiebungalow parkeert en met de fiets verder gaat. Voor Texel geldt dat het aantal dagjestoeristen vanuit de kop van Noord-Holland toenam en dat de auto bijna altijd meegang.

Dat er grenzen zijn aan de groei van toerisme, is lokaal al langer een onderwerp van gesprek. Op Texel (en andere eilanden) is meermaals de noodzaak uitgesproken om te sturen op een andere kwaliteit toerisme. Maar de uitvoering blijft lastig. Hoe zetten verdere groei van toerisme en een nieuw type toerist de leefbaarheid onder druk? En wat is de relatie met keuzes in het mobiliteitsstelsel? Hoe reageren lokale partijen hierop en wat zou er veranderen als verdere groei van toerisme en/of deze nieuwe toerist het uitgangspunt zouden vormen voor keuzes op het gebied van mobiliteit? Moeten we dat willen, of zijn andere keuzes nodig?

Don Boot, ambtenaar bij de Gemeente Texel, neemt ons mee en deelt zijn zorgen en de kansen die hij ziet. Niet alleen voor Texel, maar ook voor de andere eilanden. Dhr Boot: "Dit is echt een vraagstuk waar alle eilanden mee kampen en waar we niet goed uitkomen".

Zie ook [dit recente artikel in het Friesch Dagblad \(11-11\)](#), dat de vinger op de zere plek legt: "Jaarlijks meer eilandauto's. Waar stopt het?"



Uitzoemend: de opbrengsten van deze sessie.

De opbrengsten van deze sessie zijn divers en niet 1 op 1 te vertalen naar harde conclusies. Toch denken wij door de oogharen heen een aantal observaties te kunnen doen die de mogelijke oplossingsrichtingen voor dit vraagstuk een stap verder helpen of concreter maken. Deze observaties delen wij hier eerst.

1) Gesprek ging in grote mate over de vraag: hoe ervaren we de relatie mobiliteit en leefbaarheid nu eigenlijk? Maken we ons zorgen over de lange termijn leefbaarheid van de eilanden? Wat baart ons zorgen? Wat ons opviel:

- Alle deelnemers delen zorgen om behoud van de huidige leefbaarheid en de toekomstige leefbaarheid door toenemende druk van toerisme. Ze delen de onwenselijke (distopische?) voorbeelden in wat de Waddeneilanden in de toekomst niet willen zijn, maar het lijkt niet 'te laat' om keuzes te maken;
- Tegelijkertijd is druk op de leefbaarheid geen absoluut begrip dat door iedereen hetzelfde wordt ervaren. Het laat zich ook niet vertalen door simpele indicatoren als bezoekersaantallen of aantallen overnachtingen. Er zijn verschillende variabelen die samen de ervaren druk op de eilanden bepalen, zoals hoeveelheid autoverkeer, aandeel dagtoerisme, gemiddelde verblijfsduur (hoe korter hoe drukker), type toerist en eisen aan kwaliteit en beschikbaarheid van mobiliteit (hoe vaker iemand komt, hoe meer begrip voor Wadden identiteit), type toeristische producten dat wordt aangeboden (markten, festivals, etc.) en spreiding van toerisme.
- Het is een complex verhaal, maar er zijn wel degelijk 'grenzen aan de groei.' Eilanden zijn zich al langer bewust van noodzaak om grenzen te stellen (bv door max aantal bedden), maar deze grenzen blijken in de praktijk vloeibaarder dan gedacht. Daarom zijn scherpere keuzes nodig binnen afzienbare termijn – anders gaat het mis (eilanden worden 'overlopen' / Giethoorn-praktijken). Het werd duidelijk dat niet kiezen ook een keuze is;

Onze conclusie: eilanden voelen allen dat de grens is bereikt – drukker moet het niet worden. Beleving van drukte is een complex samenspel van allerlei variabelen. Toch springt autogebruik naar en op de eilanden er voor ons uit. Wat is er nodig om eilanders en toeristen beiden zoveel mogelijk uit (eigen) auto te krijgen en vooral ook de veerboot 'autoluw' te maken?

2) Daarnaast ging een groot deel van het gesprek over de vraag: hoe zijn grenzen te stellen?

- Deelnemers spreken vrijwel unaniem uit dat er geen eenvoudige knoppen bestaan om aan te draaien, en dat er maar beperkt harde maatregelen denkbaar zijn. De meest logische knop om aan te draaien blijkt gelijk lastig: de veerboot als 'poort' waarbij er een max aantal afvaarten zou zijn voor toeristen, en bewoners andere mobiliteitsopties zouden hebben. Probleem van deze knop is dat de Waddeneilanden gemeenten zijn van NL, zoals alle andere. Juridisch gezien mag differentiëren tussen eilandbewoners en andere groepen op het gebied van mobiliteit niet zomaar (bv: verbod op auto's voor toeristen, of extra afvaarten alleen voor bewoners als veerboten vol zijn). Vanuit regelgeving een lastig vraagstuk en vraagt wellicht (aanvullend) onderzoek naar de (on)mogelijkheden. Daarbij heeft de reder in statuten staan dat zij vaart naar behoefte. Als er veel behoefte is dan moet reder mensen overzetten.
- Zelfs de meest 'harde' knop die eilandgemeenten nu al hebben, een beddengrens, kent beperkingen. Aangezien gasten minder lang blijven en een bed dus door meer mensen beslapen wordt, wordt met dezelfde beddengrens een hogere drukte ervaren. Ook neemt beddenscapaciteit van kustgemeenten toe. Dat heeft effect op hoeveelheid dagtoerisme naar de eilanden, wat de

druk doet toenemen. Daarnaast zijn er bedden die niet onder de beddengrens vallen (ontbijt & logies).

- Een andere harde knop zou zijn om de hoeveelheid auto's die naar de eilanden komt te beperken. Toch werden er nog weinig concrete ideeën geopperd hoe dit mogelijk te maken. Eerdere deelautoprojecten zouden zijn mislukt. En de toerist was lastig uit de auto te krijgen omdat deze de auto als 'koffer' gebruikt.
- Het gesprek ging ook over 'zachtere manieren om grenzen te stellen', bijvoorbeeld door prijselasticiteit en verleiding.
- Mbt prijselasticiteit – lijkt maar beperkt te werken. Kaartje van 2 euro voor voetgangers naar Texel heeft nauwelijks effect – nog steeds marginaal aantal mensen dat met OV komt.
- Bij aanvoerhavens lijken knoppen te liggen, en betere OV-verbindingen zijn nodig en wenselijk. Maar ook hier is realiteit weerbarstig. Niet duidelijk welk effect parkeercapaciteit bij havens heeft; Zelfs in Harlingen, dat een treinstation heeft, arriveert maar 2-3% van de toeristen met OV.
- Nieuwe mobiliteit technologieën kunnen benut worden om verplaatsingsbehoefte op de eilanden duurzaam vorm te geven, en zo de ervaren druk te verlichten. Ook investeringen in faciliterende infrastructuur (i.e. bredere fietspaden) is hier onderdeel van.
- Het toeristisch product werd ook genoemd als knop. Wel of geen dagarrangementen promoten maakt uit. En lokaal alle toeristen naar de markt op maandagochtend, of een toeristisch product promoten dat voor spreiding zorgt op het eiland zelf, werd genoemd als manier om de druk te verlichten.
- Spreiding is vaak genoemd, maar ook ter discussie gesteld. Want werkt het echt? Leidt vaker tot meer toeristen in totaal, dan een aantoonbare/voelbare daling in de piekbelasting.

Wat wij zien: harde grenzen zijn nodig. Grens aan beddencapaciteit op eilanden lijkt niet afdoende. Neiging zal zijn om vooral te werken aan 'zachte grenzen' door verleiding en spreiding, maar wij schatten in dat dit niet voldoende is. Aantal toeristen in NL neemt dusdanig toe dat druk alleen maar verder zal oplopen. Ook dagtoerisme zal toenemen. Vooral harde beperking autovervoer via boot en gebruik op eilanden lijkt logisch. Uit te zoeken hoe.

3) De rest van het gesprek ging over de vraag: welk proces is nodig om grenzen te gaan stellen?

- Er is behoefte aan een scherpe positionering van wat elk eiland in de toekomst wil zijn (welk profiel, welke kwaliteit, welke doelgroep). Het transitieperspectief is 'florerend toerisme' (kwaliteitstoerisme, verdere spreiding en ontzorging), waarbij de problemen wellicht gedeeld zijn, maar elk eiland blijft uniek en geeft zelf invulling aan wat dit voor hen betekent.
- Het begint met een visie op wat het toeristisch product is en hoe je dat met elkaar – ook met het vasteland – wilt vormgeven. Maar ook wat het overig product is van het eiland. Schapenboeren en kottersvissers op Texel. En de mobiliteitseisen die daarbij komen kijken.
- Aan knoppen draaien vraagt politiek bestuurlijk lef - in heel EU tot nu toe nauwelijks getoond – hoe zorgen we dat dat hier wel lukt? Tegelijkertijd weten we: niet kiezen is ook een keuze. Wees daarbij gewaarschuwd: in Giethoorn is te lang niet ingegrepen en dat heeft geleid tot enorme verharding tussen politiek, bewoners en ondernemers.
- Grote simpele maatregelen lijken niet te bestaan, het is een samenstel aan (kleine) maatregelen: van marketing en prijsprikkels tot mobiliteitsinvesteringen en regulering. Zoektocht is ervoor te zorgen dat kleine maatregelen gezamenlijk een groot effect hebben op ervaren balans (zowel positief als negatief). Deze mix zal voor elk eiland uniek zijn.

Onze conclusie: het is wenselijk dat de eilanden allereerst zelf kleur bekennen, wie of wat willen ze zijn/blijven. Het gaat daarbij helpen dit in gezamenlijkheid op te zoeken en samen in beeld te brengen wat

de (ecologische, financiële, leefbaarheid) urgentie is om keuzes te maken en wat de consequentie is van niet kiezen. Hoe meer bewoners en ondernemers op de eilanden zichzelf uitspreken over wat ze wel willen en wat niet, hoe makkelijker het zal zijn voor de lokale politiek om het lef te hebben om keuzes te maken. Het gaat helpen om de keuzes (en consequenties van keuzes – inclusief van ‘niet kiezen’) in beeld te brengen. Daarbij vermoeden wij dat het waardevol is om voorbij bestaande (juridische) kaders te denken, ook al voelen we dat dit ‘spannend’ is, omdat bestaande praktijken die bewoners bevoordelen, officieel niet mogen. Uiteindelijk zal differentiatie, linksom of rechtsom, wel van groot belang blijken.

Verslag

Verslaglegging	Kernbegrippen
<p>Presentatie Casusinbrenger:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Steeds meer auto's komen naar de eilanden <ul style="list-style-type: none"> ○ Jaarverslag reder laat sterke stijgingen - En ook nog eens een stijging die de verwachtingen overtreft. ○ Dat is niet iets van het afgelopen jaar. Er komen steeds meer mensen, bezoekers, en auto's naar de elanden. Wat vinden we daarvan? ○ Waardevol toerisme – onze leefomgeving verdient het.(Rli) <ul style="list-style-type: none"> ▪ Enorme stijging sinds 2010. Zowel binnenlands als buitenlands. ○ Koers reder: auto ontmoedigen. Niet verbieden. Alternatieven aantrekkelijker maken ○ RLI doet aantal concrete suggesties <ul style="list-style-type: none"> ▪ Analyseer de gevolgen. Zowel druk toerisme als draagkracht leefomgeving ▪ Maak een plan ▪ Onderneem actie ▪ Investeer in kennis en beleid ▪ Rijk neem regie 	<p><i>steeds meer mensen, bezoekers, en auto's naar de eilanden</i></p> <p><i>waardevol toerisme auto ontmoedigen</i></p> <p><i>Maak een plan en onderneem actie</i></p> <p><i>RLI: Rijk neem regie</i></p>
<p>Ist-situatie – hoe is de huidige situatie rond leefbaarheid/mobiliteit?</p> <p>De beleefde druk gaat niet alleen over de auto. Het is goed om het verschil tussen toerist met en zonder auto inzichtelijk maken. Want ook voetganger/fiets heeft impact op leefomgeving.</p> <p>OV moet zeker meegenomen worden in de opstelling, want dit is nu slecht geregeld en prijsincentives (goedkoper kaartje voor voetgangers) werken niet. Dit komt ook omdat voor veel mensen overige overwegingen zwaarder wegen: gemak, veiligheid Maar prijsmechanisme heeft op andere gebieden wel effect. Zo is parkeren bij de haven relatief duur. Dus dan ga je ook afwegingen maken om toch de auto mee te nemen, ook al gebruik je deze niet tot nauwelijks.</p> <p>Een belangrijke discussie was hoe we in de systeemopstelling omgaan met de diversiteit tussen eilanden. Zo werd vaak benadrukt: de eilanden zijn verschillend. Een geluid wat dan weer leidde tot een tegengeluid: laten we niet vergeten dat de eilanden ook veel met elkaar gemeen hebben.</p> <p>Na een tijdje werd een fundamenteel vraagstuk op tafel gelegd: stel dat de mobiliteit volledig is? En stel dat deze volledig duurzaam is? Waar zit dan de keuze?</p> <p>En zullen we, wanneer het te druk wordt, letterlijk hekken optrekken en toeristen buitenhouden?</p> <p>Dit laatste beeld werd niet door iedereen (h)erkend, maar er ontstaat wel steeds meer bewustzijn van, en voorkeur voor, een bepaald type toerist. Zo is er de 'traditionele gast', waarmee de verhoudingen goed zijn. Daar is wel een goede symbiose in.</p>	<p><i>impact op de leefomgeving</i></p> <p><i>OV meenemen prijsincentives andere overwegingen wegen zwaarden: gemak, veiligheid</i></p> <p><i>omgang diversiteit en gemeenschappelijkheid eilanden</i></p> <p><i>hekken optrekken ?</i></p> <p><i>meer bewustzijn en voorkeur type toerist symbiose</i></p>

<p>Maar er komt ook een nieuw type toerist. Dat werd dit coronajaar extra duidelijk. Dit leidde tot een interessante discussie waarbij een dominant frame over 'de Ibiza toerist' goed werd genuanceerd.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Ibiza gasten waren er inderdaad dit jaar. Maar ook de vaste gasten gingen zich anders gedragen. Oerolvoorbeeld: ze kwamen wel maar ze gedroegen zich anders. Gingen uit eten en namen een driegangendiner met dure wijn. - Ook was er de oproep niet te veel in stereotypes denken. Niet alleen Ibiza toerist, ook de NY-toerist. - En ten slotte, diversiteit is goed. De wadden is er ook voor iedereen. <p>Een geluid wat op veel steun kon rekenen was dat toerisme niet gaat over meer of minder, maar over beter. Het blijft immers de kip met de gouden eieren. Naast de visserij. Hierna volgde ook een pleidooi voor florerend toerisme, dat nog een stap verder gaat dan het gangbare discours duurzame toerisme.</p> <p>Er werd in dit kader ook aandacht gevraagd voor de financieel-economische positie van schapenboeren en kotters op Texel. Die verdienen nu geen fatsoenlijk inkomen.</p> <p>"We moeten ingrijpen, voorkomen dat we overlopen worden door massatoerisme, met alle negatieve consequenties van dien". Texel heeft als uitgangspunt genomen: in de zomer niet meer toeristen.</p> <p>Toch leidde de meer of minder vraag tot een fundamentele discussie. Want bij dagtoeristen is er wel degelijk behoefte aan minder¹, aangezien ze beperkter bijdragen aan de eilanden (florerend toerisme) maar wel de druk enorm verhogen. En hoe ga je daar dan mee om?</p> <p>Er zijn talloze plannen en beleidsnotities hierover verschenen, maar niemand durft te zeggen: tot hier en niet meer. "Als je daarom heen draait, krijg je vage plannen." Op Texel is een beddengrens, er kunnen niet meer overnachtingen plaatsvinden. De afgelopen tijd zijn er veel dagtoeristen bijgekomen. Moeten we daar iets mee? Wil je dat gaan sturen?</p> <p>"Wij zien dat in kop van Noord-Holland toeristische bedden toenemen – het is te verwachten dat die mensen ook dagjesbezoekers worden van Texel". Met beddengrens op het eiland hadden we situatie redelijk onder controle. Maar de rem op dagjesbezoekers hebben we niet. Beddencapaciteit kop van Noord-Holland is echt een factor.</p> <p>Het is ook een lastig vraagstuk, want hoe zet je daar de rem erop? Uiteindelijk zijn de eilanden 'gewone' gemeentes. Dan kan je niet zomaar bepaalde mensen niet meer toelaten. Differentiëren kan niet.</p> <p>Hebben andere eilanden restricties qua aantallen bedden? Ja wordt gezegd: op andere eilanden is dat ook zo. Vanuit provincie is hier maximum op gesteld. Er zijn echter veel groepsverblijven verdwenen. Daarmee is er officieel weer ruimte. Daar staat tegenover dat eilanden niet verder willen groeien.</p>	<p><i>ook nieuw type toerist</i></p> <p><i>niet alleen sprake van 'de ibiza-toerist'</i></p> <p><i>diversiteit is goed</i></p> <p><i>toerisme gaat niet over meer of minder maar beter pleidooi voor florerend toerisme</i></p> <p><i>dagtoerisme wel degelijk behoefte tot minder</i></p> <p><i>niemand durft te zeggen 'tot hier, niet meer'</i></p> <p><i>beddencapaciteit Noord-Holland is factor</i></p> <p><i>differentiëren kan niet</i></p> <p><i>restricties bedden?</i></p>
---	---

¹ Later in het gesprek werd dit genuanceerd; bv op Schier is 30% dagtoerist. Dat hoeft niet minder. Het eiland is er van afhankelijk.

<p>Nog een vraag: we hebben het veel over toerisme, maar voor bewoners zijn ook functies van mobiliteit die echt onmisbaar zijn. Denk aan zorg, onderwijs. Ik heb gehoord dat op sommige momenten door drukte – primaire behoefte aan mobiliteit onder druk komt te staan. Kan ook door drukte op pontweg komen en dan boot missen.</p> <p>Er zijn afgelopen augustus 104.000 voertuigen van Den Helder naar Texel gebracht. Drukste vervoersmaand ooit. Dat is extreem. Tien jaar geleden waren het er 80.000. Grote stijging in augustusmaand. Soms wel wachttijden van half uur tot een uur. Als je naar ziekenhuis moet dan is dat stressvol. Op Texel is echt een bestuurlijke keuze gemaakt.</p> <p>Wij hebben hier gehad dat een boot te weinig plekken had. Toen hebben we alle dagarrangementen eruit gehaald. Op Texel hebben we die er vijf jaar geleden uit gegooit. Tot vijf jaar geleden kon je nog ‘dagje Texel’ kopen in Julianadorp. Was toen vijftien euro pp. Dat was prijstechnisch heel interessant. Maar we zijn met alle campagnes gestopt gericht op dagtoerisme.</p> <p>Dat is het gemeenschappelijke wat we op alle eilanden hebben. Je kan sturen op toegankelijkheid, door overtocht goedkoop te maken, of dagticket heel duur. Voordeur bespelen. Zo kom je tot gericht profiel. Dit is belangrijk, aangezien vaker wordt gemerkt dat bewoners steeds grotere weerstand voelen tegen (bepaald type) toerisme. Men wil dat hekje wel onder controle.</p> <p>Op Schiermonnikoog ligt er net als op Texel een toeristische visie. Meest opzienbarende: er stond niet echt iets nieuws in. Je wil geen Giethoorn worden. Dat is voor alle eilanden het doel. Dus mensenstromen managen. Met de rederijen hebben we de mazzel dat we hierop kunnen sturen.</p> <p>Belabberde OV moet beter. Net petitie gestart om te komen tot treinverbinding naar Schier, doorgelust naar Ameland. Maar uit persoonlijke ervaring weten we, je hebt echt een ‘trigger’ nodig om in OV te gaan zitten. Met prijselasticiteit te beïnvloeden. En ontzorgen mbt bagage.</p> <p>De wens is dat eilanden geen afvinktoerisme worden, en wel toegankelijk blijven voor mensen met kleine beurs. De ‘zunige’ Groningers die ook op Ameland komen, horen er gewoon bij.</p> <p>We moeten aan knoppen kunnen draaien. In Santorini zijn drama’s heel groot; ook daar durft men niet aan knoppen te draaien.</p>	<p><i>op drukke momenten ook te druk voor bewoners die over willen steken</i></p> <p><i>Texel kent grote stijging augustusmaand in afgelopen 10 jaar</i></p> <p><i>Dagarrangementen ontmoedigen om druk te verlichten</i></p> <p><i>Voor alle eilanden geldt: je kunt met de voordeur spelen, maar er bestaat geen harde stok achter de deur</i></p> <p><i>Je wilt geen Giethoorn worden</i></p> <p><i>OV moet beter</i></p> <p><i>Geen afvinktoerisme worden; wel toegankelijk voor kleine beurs</i></p>
<p>Welke knoppen missen we nog?</p> <p>De aanvoerhavens zijn een knop die we niet moeten vergeten – eerder werd al genoemd dat parkeercapaciteit en prijs van parkeren in aanvoerhavens een knop is. Als je wil dat mensen uit auto komen, dan moeten we het heel gunstig gaan maken; heel soepel bagagevervoer – we zijn bezig met bagagevervoer pilot van Harlingen naar Terschelling en Vlieland. We zien dat gast auto als koffer gebruikt. Op eiland gebruikt gast auto niet veel.</p>	<p><i>aanvoerhavens als knop</i></p> <p><i>rol van bagagevervoer: vaak is auto niet meer dan een koffer</i></p>

<p>Dus het gaat over: soepel bagagevervoer, goedkope parkeermogelijkheden, naadloze aansluiting OV, wachtfaciliteiten en het (on)gemak voor auto's faciliteren.</p> <p>Wat verder mist in het gesprek tot nu toe: lokale, subregionale politiek – die kunnen gezamenlijk ontwikkelingen sturen. Bewoners en ondernemers kunnen dingen willen, maar het moet ook gedragen zijn door een bestuur - je hebt altijd te maken met een regio waar je aan vast zit.</p> <p>Maar dit is wel een wisselwerking, zo werd gesteld. Je moet het met z'n allen willen. Ja, alle eilanden zijn gebaat bij diversiteit. Ja, alle eilanden moeten keuzes maken. Het gaat om dat je erkend dat we willen draaien aan knoppen. Dat zullen we samen moeten doen. Dat is niet een politiek besluit. Daar moeten bewoners achter staan. Daar moeten ondernemers achter staan. People, planet, profit. Dat komt dan in balans. Dan kan je bewuste keuzes maken. Wij willen graag zijn wat we zijn, en dat willen we blijven. Dan is een visie nodig en een meerjarenbeleid. Waarin je erkend dat je of per eiland – of met z'n allen – aan knoppen gaat draaien. En wat daar dan invulling van is. En dat daar aanvoerhavens bij betrokken zijn. Dat is een kwestie van invulling. Maar erkenning van dat je dat moet doen, is het grote punt; in realiteit heb je politiek, bestuur en regio nodig om te beslissen. Je hebt een gremium nodig wat het verder brengt.</p> <p>En, zo kwam een aanvulling. De volgorde is heel belangrijk: je moet dit met z'n allen willen. En dan volgt de politiek. VVV- marketing is eerste knop om aan te draaien. Dagtoerisme niet uitsluiten, maar niet op focussen. Al die keuzes moet je gezamenlijk maken. Is dat geen gordiaanse knoop? Op zo'n eiland zijn allemaal verschillende belangen. Hoe geef je stuur aan dit soort keuzes?</p> <p>De leefbaarheid weer in balans krijgen? Het is nog in balans; maar raakt uit balans als we niks doen!</p> <p>Bij hele kleine maatregelen moet je ongelooflijk goed nadenken. Bijvoorbeeld: alle inwoners in de stad willen auto's parkeren voor de deur. Stel dat alle toeristen de auto voor de deur zetten. Dan krijg je minder draagvlak voor toerisme. Zo zijn er genoeg maatregelen die 'met kennis van nu' anders gedaan zouden worden.</p> <p>Als afsluiting voor de pauze werd nog stellig verkondigd: mobiliteit is een stuurknop voor de leefbaarheid, en niet kiezen is ook kiezen! We staan op een punt dat er keuzes zullen moeten komen. Als politiek niet zou kunnen of willen besluiten is er dus een besluit genomen. Namelijk de boel nog verder onder druk.</p>	<p><i>politiek vindt hier iets van</i></p> <p><i>Politiek en eilanden is wisselwerking: het moet wel van de eilanden komen,</i></p> <p><i>Je moet dit met z'n allen willen.</i> <i>Begin met heldere visie op toerisme</i></p> <p><i>Niks doen = uit balans raken</i></p> <p><i>Kleine maatregelen maken een verschil. Zeker als je ze bij elkaar optelt.</i></p> <p><i>mobilititeit is een knop</i> <i>niet kiezen is ook kiezen</i></p>
<p>Wat willen we. De ronde over het gewenste toekomstbeeld begon met een pleidooi vol bezorgdheid: ik ben blij als het straks zo is als het nu is. Misschien nog wat mooier gemaakt. Maar ben bang dat ons dit niet gaat lukken. Als keuze niet is gemaakt. Er is iets nodig, maar dit is heel lastig binnen het juridische/Europese kader.</p>	<p><i>bezorgdheid</i></p>

<p>Het leidde tot mooie reflecties, zoals: om zo te blijven moeten we veranderen. En: de lange weg naar het verleden. De wereld verandert; we moeten heel veel doen om het oude te behouden.</p>	<p><i>om zo te blijven moeten we veranderen</i></p>
<p>Welke keuzes hebben we gemaakt om dit te realiseren? Het pleidooi om te sturen op dagtoeristen werd herhaald. Hiervoor moeten we samenwerken met 'de overkant'. De sleutel ligt aan de overkant. Want als we niets doen. De partijen aan de overkant hebben we heel hard nodig. Daar is samenwerking mee nodig. Neemt overkant deel behoefte over? Nee. Hoe reguleren we dagtoerist, samen met de overkant. En hoe krijgen we toeristen op de eilanden naar overkant als dagtoerist.</p>	<p><i>samenwerken met 'de overkant'</i></p>
<p>Is probleem alleen die dagtoerist? In november zijn we misschien wel blij met zo'n dagtoerist. Kan het niet ook met beter bezoekersmanagement? Meer spreiding: schoolvakanties, elementen. Blijft wel heel lastig. Iedereen wil in zelfde maanden. Met de boot kan je veel reguleren. Tegelijkertijd; wel vervelend om te zeggen; we varen vandaag niet.</p>	<p><i>Kijk verder dan de dagtoerist</i></p>
<p>De echte lange termijnvisie is een samenleving die geniet van de toeristen, en inwoner is blij want je krijgt er veel voor terug (investeringen in infra etc). Harmonie tussen toerist en inwoner. Dit is florerend toerisme. Dan moet eiland niet overspoeld worden door toerisme. In Kenia worden wildparken overlopen door toeristen. Wild had honger doordat er geen rust meer was. Tanzanië werden parken beter gereguleerd. Bijv. door hogere toegangsprijzen.</p>	<p><i>florerend toerisme</i></p>
<p>Kijk naar Blackfriday; je kan wel roepen dat mensen niet moeten komen, maar als ze toch komen, en ze 'overlopen' zo'n plek. Dan verlies je de regie. Hoop dat we vandaag – ook via PRW – kunnen nadenken hoe we dat tij kunnen keren.</p>	<p><i>we moeten het tij keren</i></p>
<p>Hoe zien we het in de toekomst als boten vol raken/blijven voor bewoners? Op Texel is de wachttijd vooralsnog beperkt: slecht bij 3 op de 100 overtochten. Dat is omdat we geen winstogmerk hebben. Als er straks minder toeristen zijn dan is dat voor ons geen enkel probleem.</p>	
<p>Maar op Ameland zitten de boten wel op vrijdag vol. Dit natuurlijk vanwege de 'wisseldagen'. Wil je spreiding hebben, dan moet je naar hele product kijken. Ook verhuurders kijken naar flexibele verhuur. Wisseldagenverandering: je product aanpassen aan wat je wil doen en wat je wil bereiken. Pieken eruit halen. In zomer zitten we gewoon vol. Dan wil je geen dagtoerisme.</p>	<p><i>wisseldagen zorgt voor druk</i></p>
<p>We zijn afhankelijk van boten. Wij hebben poortjes al. Continu boten laten varen zou druk verhogen op leefbaarheid. Maar we moeten bij inwoners tussen oren krijgen; hoeveelheid voorzieningen te danken aan hoeveelheid toeristen. Snelboot zouden we niet hebben als er geen toeristen zouden zijn.</p>	<p><i>afhankelijk van boten, veel mogelijk dankzij toeristen</i></p>
<p>Spreiding werd gesuggereerd als oplossing, maar hier zit wel een trade-off. Want spreiding leidt tot een perceptie van druk. Spreiding is meer mensen, niet minder</p>	<p><i>spreiding en perceptie van druk</i></p>

<p>op piekmomenten. De onderliggende trend is: zolang welvaart en vrije tijd toenemen, blijven toeristen komen.</p> <p>De reder heeft geen politiek om te doseren. De reder zet over naar behoefte. Aan de achterkant hebben we wel verantwoordelijkheid. Politiek zijn we mede verantwoordelijk voor beddengrens en sturen op niet meer, minder maar beter. Zit de sleutel dan wel aan de overkant? Kunnen we veerdiensten beperken?</p> <p>In Giethoorn komt 80/90% met touringcars. Daar zou op te sturen zijn. Dat is niet gedaan. Discussie tussen bewoners, ondernemers en gemeente is enorm verhard. Ze kunnen niet meer goed in gesprek. Eilanden zijn wel Giethoorn. Boot is een belangrijk hekje wat open/dicht te zetten is.</p> <p>Wat als reisbeleving, in termen van reiskwaliteit onderdeel wordt van de reis? Hoort daar geen langere, stillere reis bij. Of op hoog tij? Dat is nu weliswaar al zo, maar is dat niet verder te maximaliseren? Vanuit kwaliteitsperspectief? Zo wordt al gecommuniceerd; onthaasten, opladen, etc. Daar moeten we op voortborduren.</p> <p>Springtij; hele grote groep die nog nooit op elektrische fiets had gezeten. Die kopen nu allemaal thuis een elektrische fiets. Eilanden als proeftuin gebruiken. We nemen reis sowieso mee als onderdeel van het verhaal.</p> <p>Hoe manage je hiermee bezoekersstromen? Stel je wil geen dagtoeristen meer. En je vaart alleen bij hoog tij? Er is op dit moment nog een enkel land dat een knop heeft gevonden om toeristische stromen te managen met een knop 'niet meer dan dat'. Griekse eilanden: max op aantallen cruiseschepen kan. Knopje om aan te draaien. Maar als iedereen naar Texel komt met OV dan moet de reder iedereen overzetten.</p> <p>Je zult op een gegeven moment iets moeten doen met ticketing. Iedereen voelt aan dat dit ongelooflijk probleem is. Je zult verschil moeten maken tussen verblijfstoerisme en dagtoerisme. Aan die knoppen heeft nog niemand durven draaien. Er zijn maar twee studies die dat laten zien. Een visum voor delen van de stad. Een stuk van Texel wordt een attractiepark, daar moet je een kaartje voor kopen. Dat is een discussie die we wel moeten gaan neerzetten. Politiek gezien draagvlak krijgen dat die knoppen onontbeerlijk zijn voor de toekomst. Je redt het niet alleen met spreiding en type toeristen.</p> <p>Voorbeeld – voor kust van Engeland, Devon, eiland Lundy, eigendom National Trust, andere boten vervangen door historisch Duitse schip waar 50 mensen op kunnen, drie keer per week heen en weer. Overnachten op eiland moet je vergunning voor aanvragen. Ultieme eilandbeleving, weinig mensen 's nachts. Beherende organisatie heeft volstrekt vinger op leefbaarheid en kunnen leefbaarheid en cultuurhistorische identiteit hooghouden. Dat is heel gedurfde keuze, die op dat eiland niet zorgt voor een dure eilandbeleving, maar wel heel goed gecureerd. Extreme keuzes. Kan wel.</p>	<p><i>sleutel veerdiensten – ook invloed achter de schermen</i></p> <p><i>Giethoorn roept vraag op: kunnen de Wadden niet duidelijker kiezen?</i></p> <p><i>Reisbeleving (onthaasten) verder aanzetten. Varen op tij voor toeristen?</i></p> <p><i>Eilanden als duurzaamheidsproeftuin</i></p> <p><i>Knoppen zijn beperkt</i></p> <p><i>Onconventionele knop: ticketing</i></p> <p><i>Beherende organisatie (Devon) beheerst leefbaarheid – extremes keuzes – kan wel</i></p>
---	---

<p>In dit geval kan dat niet; we hebben niet één eigenaar, er is geen national trust. Wel kan het met aantal slaappleatsen. Dagtoerisme kan je moeilijk stoppen. Waarom kan aantal overzetten niet beperkt worden? Heeft met Europees passagiersrecht verordening te maken. Binnen Europa moet je vrij kunnen reizen. En mag je geen onderscheid maken tussen verschillende typen stromen die we vervoeren. Gemeenten mogen wel in bestemmingsplan vastleggen hoeveel slaappleatsen er zijn.</p> <p>Dagtoerist wordt nu weggezet als probleem. Op Schiermonnikoog is 1/3 van toeristen dagtoerist. Er is wel een limiet aan wat je kan vervoeren op piekmomenten. Eilanders mag je niet bevoordelen tov toeristen.</p> <p>Is dat zo?</p> <p>Op een van de eilanden is volgens mij een aantal plaatsen gereserveerd voor inwoners.</p> <p>Klopt; alleen houdbaarheid daarvan staat ter discussie.</p> <p>Varen op tij gaat niet werken voor forenzen; dan gaan eilanders op de barricaden. Kan het niet en, en? Holland en Friesland hebben bepaalde uitstraling en nostalgie. Die beleving vonden mensen ook leuk. Vervoersconcepten bedenken die de slow vervoerder is. En die zijn er al. Je kan ook met bruine vloot mee. Misschien nog meer uitbouwen. Dit mag niet vanuit een dienstregeling. In vorm van excursie mag het wel.</p> <p>Gemeente Texel is onderdeel van Nederland; We kunnen dus constateren dat hekje bij de boot zetten niet werkt. We gaan nu cirkelen. We moeten misschien ook nadenken over het product. Toeristen op zichzelf is niet het probleem. Die hebben ruimte genoeg. Maar we creëren een product dat drukte veroorzaakt. Op maandag markt in den Burg; waanzinnig druk. Daarmee creëren we met activiteiten die we op het eiland neerzetten, het gevoel van overtoerisme. moeten we investeringen doen om meer toeristische stromen te creëren. Nu vragen we ons af; moeten we dat wel doen? Dat lijkt me heel belangrijk; om daarover na te gaan denken.</p> <p>Nog wat aanscherpingen, net voordat we gesprek over interventies in gaan:</p> <ul style="list-style-type: none"> - eilanden zijn echt verschillend; laten we daar rekening mee houden – Texel is enige eiland dat niet 100% afhankelijk is van toerisme - grens op aantallen bedden zegt niet zoveel over (verkeers)drukke – in het verleden werd het bed dat ik verhuur 14 nachten beslapen door 1 iemand, nu 10 nachten door minstens 3 mensen, dat maakt enorm verschil 	<p><i>Niet één eigenaar; en differentiëren in vervoersstromen (toerist/ eilander) mag nu niet o.a. door Europese regelgeving</i></p> <p><i>Dagtoerist probleem?</i></p> <p><i>Vervoer op tij mag niet binnen dienstregeling</i></p> <p><i>Meer over de achterliggende vraag hebben: welk toerisme willen we creëren?</i></p> <p><i>Elk eiland is anders</i></p> <p><i>Beddengrens zegt beperkt iets over (verkeers)drukke</i></p>
<p>Interventiegedachten</p> <p>Algemeen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Interventie is nodig! Interventies gaan over zoeken naar begrenzingen. Keuzes maken • Eilander maatwerk. Niet oplossingen kopiëren <p>Auto's:</p>	

- De hoeveelheid auto's zijn het probleem. Auto's verminderen en parkeerbeleid
- Betere infra op eilanden, zodat het aantrekkelijker wordt om auto niet mee te nemen (auto niet verbieden)

Openbaar vervoer:

- OV verbeteren. Op het eiland en naar het eiland toe verbeteren. OV naar havens waar je vertrekt of aankomt verbeteren; onderzoek door Doeksen stelt dat maar 3 % met OV komt. Dat vraagt ontzorging met bagageafhandeling.

Infrastructuur / perceptie drukte:

- Fietspad verbreden. Voertuigen zijn in toekomst elektrisch, groter, breder en we hebben nog infra van 20-30 jaar geleden – moet aangepast aan toekomstige situatie

Toerisme

- Verleiden (marketing en product) – mensen motiveren om juiste dingen te doen. En richt je op wat voor soort toerist wil je. Richt je op de juiste toerist...die wat toevoegen
- Als we spreiden - denk na over de vervoersbewegingen tgv spreiding – bv rond festivals, die toeristen gaan 's ochtends hier heen, 's middags daarheen.
- Verblijfsduur verlening (beweging is gaande op Texel van gem. 4.7 naar 5.2 dgn)
- Samenwerking met Den Helder en omgeving – druist tegen gevoel in want vroeger deden we het andersom – maar waarom zouden we niet dagtoerisme vanuit Texel naar Den Helder stimuleren. Zo'n overtocht is dan een leuk onderdeel van het pakket.

Overig

- We hebben het vooral over toeristen; ik mis nog discussie vanuit eilanders zelf. Wat betekent het voor eilanders. Kinderen gaan naar school. Wat betekent het voor scholieren.
- Er is interventie nodig. Per eiland verschillend. Marketing en verleiden speelt een rol, in sturen van stromen die al gaan, maar ik denk niet dat iedereen meer stromen wil. Behouden diversiteit is belangrijk. Er zijn interventies in diversiteit nodig - dat kan met marketing - en interventies die gaan over zoeken naar begrenzingen.
- Ben bereid om het lef te tonen om keuzes te maken. Studies tonen aan; spreiden werkt maar ten dele. Mensen blijven toch wat langer. Belangrijk om met elkaar te formuleren: wat voor toeristen willen we hier hebben? Gaat verder dan verleiden. Op tijd begrenzingen instellen, voordat standpunten verhard.

Zit in samenhang van keuzes. Nu behoefte om designsessie te doen. De puzzel is wel te leggen. Smaakt naar meer