

Onderwerp: Stand van zaken uitvoering mobiliteitsplan Schiermonnikoog, 8 maart 2012

Aan de Gemeenteraad

Voorstel:

- vast te stellen de stand van zaken van de tien maatregelen uit het mobiliteitsplan.

Inleiding

Op 24 februari 2009 is het Mobiliteitsbeleid Schiermonnikoog 2009 t/m 2012, bestaande uit tien maatregelen, door de gemeenteraad vastgesteld. In dit stuk behandelen wij de stand van zaken van het mobiliteitsbeleid. Wij gaan in op de samenhang van de maatregelen uit het plan. Maatregel 1, het haalbaarheidsonderzoek realisatie verbindingsweg, was een opiniërend agendapunt tijdens de vorige vergadering van uw gemeenteraad. De verbindingsweg komt in een volgende raadsvergadering besluitvormend aan de orde.

In de eerste of tweede Turap 2012 leggen wij verantwoording af over de uitvoering van het mobiliteitsplan. Waar het gaat om uitvoering van ingrijpende plannen, die investering vergen, komen wij met aparte raadsvoorstellen bij u terug.

Een korte voorgeschiedenis

Eerste versie concept mobiliteitsplan d.d. 3 april 2008

In het concept mobiliteitsplan 2008 - 2012 ging het om maatregelen gericht op het autoluwe karakter van de dorpskern, het autovrij maken van de dorpskern en het doortrekken van de Heereweg. Ook ging het om maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren: het terugdringen fietsverkeer Heereweg, snelheidsremmende maatregelen op de Badweg, voorlichting & educatie. De maatregelen in dit plan zijn gebaseerd op diverse onderzoeken en vele gesprekken met ondernemers en bewoners in de dorpskern. De commissie verkeer en vervoer gaf op 20 maart 2008 een positief advies over deze eerste versie.

In de zienswijzen werden vele kritische kanttekeningen geplaatst bij onze voornemens. Wij hebben uit de zienswijzen daarom de volgende conclusies getrokken:

- Er is te weinig maatschappelijk draagvlak voor ingrijpende en onomkeerbare maatregelen in de dorpskern die gericht zijn op het herstellen van het autoluwe karakter.
- Wel is er draagvlak voor de voorstellen om de verkeersveiligheid te verbeteren, mits de maatregelen passen in het wegbeeld op het eiland. Daarbij moet vooral aandacht worden besteed aan het veiliger maken van de Heereweg.

Tweede versie concept mobiliteitsplan d.d. 2 december 2008

Op basis van onze conclusies is een gewijzigd mobiliteitsplan d.d. 2 december 2008 opgesteld, waarin werd voorgesteld om een experiment met een autovrije dorpskern uit te voeren in het hoogseizoen.

Op basis van dit experiment kon inzicht worden verkregen in de verschuivingen van de verkeersdruk als de dorpskern wordt afgesloten, welke problemen dit met zich meebrengt en welke alternatieve tracés bedacht kunnen worden om deze problemen op te lossen. Eén van die oplossingsrichtingen zou dan het doortrekken van de Heereweg kunnen zijn.

Deze 2^e versie van het Mobiliteitsplan is voorgelegd aan de commissie Verkeer en Vervoer op 25 november 2008. De commissie reageerde teleurgesteld en gaf aan dat het doortrekken van de Heereweg naar haar mening de enige fundamentele oplossing is om het autoluwe karakter van de dorpskern te verbeteren.

Op 16 december 2008 werd het concept mobiliteitsplan opnieuw opiniërend behandeld door de gemeenteraad. Bij de opiniërende behandeling werd duidelijk dat het experiment met een autovrije dorpskern in het hoogseizoen niet gesteund werd door de drie raadsfracties. Twee raadsfracties gaven in die raadsvergadering aan dat de conclusie dat er te weinig maatschappelijk en dus ook geen politiek draagvlak voor het doortrekken van de Heereweg zou zijn, voorbarig was. Bovendien vonden die fracties dat B&W te snel de positieve adviezen van de Commissie Verkeer en Vervoer terzijde had geschoven.

Derde, definitieve versie mobiliteitsplan d.d. 10 februari 2009

Op grond van de opiniërende behandeling van het concept mobiliteitsplan in de raadsvergadering d.d. 16 december 2008 heeft het college het mobiliteitsplan aangepast door een samenhangend pakket met tien maatregelen voor te stellen om het autoluwe karakter van het dorp te verbeteren en de verkeersveiligheid te bevorderen.

De theorie zegt dat wij verkeersgedrag langs drie sporen kunnen beïnvloeden, te weten door

- het aanpassen van de infrastructuur,
- voorlichting, instructie en onderwijs en
- regelgeving en handhaving.

Het eerste spoor is de inrichting van de weg. Een rechte strakke weg nodigt uit om zo snel mogelijk van a naar b te rijden. Als er langs een weg iets te beleven valt let de automobilist beter op en maakt hij oogcontact met zijn medeweggebruiker.

Een ander spoor betreft het gedrag van de weggebruiker, waarbij het gaat om het veranderen van kennis, vaardigheden en houding. Is de weggebruiker zich bewust van het feit dat er ook anderen op de weg zijn? Wij willen graag dat de eilander zich als gastheer gedraagt, dat de toerist zich welkom voelt en niet van de sokken wordt gereden.

Als het gaat om het opstellen, bekendmaken en handhaven van regels, zijn twee dingen belangrijk. Regels moeten als logisch en uitvoerbaar worden ervaren, anders worden zij niet nageleefd.

Daarnaast is bij controles de gevoelsmatige pakkans vaak belangrijker dan de werkelijke kans dat iemand bij een overtreding wordt gepakt. Dit betekent dat je niet alleen op handhaving kunt vertrouwen, maar dat ook de inrichting en aankleding van de weg van belang is.

Deze drie sporen vormen de basis voor de tien maatregelen en helpen ons een veilig weggebruik op Schiermonnikoog te realiseren. Op 24 februari 2009 heeft de gemeenteraad met het mobiliteitsbeleid ingestemd. De raad heeft daarbij ook ingestemd met de vooralsnog begrote uitvoeringskosten van het mobiliteitsplan ad € 100.000. Wij hebben een deskundige in de arm genomen, die ons ondersteunt in de uitvoering van maatregelen. Deze deskundige is ons zowel door de provincie als door politie Schiermonnikoog geadviseerd.

Stand van zaken uitvoering mobiliteitsplan Schiermonnikoog 2009 t/m 2012

Maatregel 1

Haalbaarheidsonderzoek naar verlenging Heereweg

In 2009 heeft de Grontmij in opdracht van de gemeente twee tracés nader onderzocht op haalbaarheid van de aanleg van de weg. Ook heeft de Grontmij een raming van de kosten gemaakt. De Grontmij schrijft dat variant A financieel, landschappelijk, qua flora en fauna, de meest haalbare en aan te bevelen variant is.

In 2011 is een verkenning uitgevoerd of aankoop van de benodigde percelen tot de mogelijkheden behoort. Op dit moment kan worden geconcludeerd dat verwerving van de ondergrond, voor zowel tracé A als voor tracé B nog niet op een positieve reactie van de eigenaren kan rekenen.

In 2011 is een natuuronderzoek uitgevoerd. De belangrijkste conclusies uit het natuuronderzoek zijn: In het kader van de Natuurbeschermingswet is het niet nodig een vergunning aan te vragen. Compensatie weidevogelbeheer is niet aan de orde vanwege een beperkte verschuiving van de verstoringzone. In het kader van de Flora- en faunawet is het niet nodig een ontheffing aan te vragen. Wel dient er zorgvuldig gewerkt te worden met het oog op de aanwezigheid van licht beschermde diersoorten en algemene planten- en diersoorten.

Wat bereiken wij met een weg via de Reeweg naar het bedrijventerrein en de westkant van het dorp?

- Het bedrijventerrein Melle Grietjespad is beter ontsloten;

- De verkeersveiligheid in het dorp verbetert omdat toeleveringsverkeer voor het Melle Grietjespad en omgeving via de verbindingsweg gaat rijden;
- de verkeersdruk in het dorp en vooral in de Middenstreek zal aanzienlijk verminderen, er is meer ruimte voor fietsers en voetgangers.
- Daarnaast wordt ook de ruimtelijke structuur van Schiermonnikoog verbeterd. Een functioneel bedrijventerrein naast de dorpskern betekent een goede positionering van 'wonen' en 'werken'.
- De sociaal-economische structuur op Schiermonnikoog wordt verbeterd. Enerzijds omdat een goed bereikbaar bedrijventerrein bij het dorp ten goede komt aan de werkgelegenheid van Schiermonnikoog en anderzijds omdat een dorpskern met minder auto's bijdraagt aan het autoluwe imago van Schiermonnikoog.
- De weg biedt de mogelijkheid om extra verkeersmaatregelen in het dorp te nemen.
- De verbindingsweg maakt het mogelijk om in de toekomst de busroutering te heroverwegen. De bus kan de verbindingsweg wel degelijk benutten in het kader van 'zo weinig mogelijk overbodige bussen door het dorp'. De concrete routering van de bussen laten wij op dit moment buiten beschouwing.

Eind 2011 is gesproken met gedeputeerde Schokker over subsidiemogelijkheden. De totale kosten worden op dit moment geschat op € 600.000. Er is een positieve grondhouding maar de provincie kan nog geen uitsluitsel geven over de hoogte van haar financiële bijdrage.

Maatregel 2

Verbetering en uitbreiding parkeermogelijkheden rondom het centrum

De twaalf parkeerplaatsen achter het gemeentehuis zijn in 2007 aangelegd. Sinds 2009 zijn de parkeerplaatsen aan de Burg van der Wormstraat, de Oosterreeweg en het Melle Grietjespad er bij gekomen. Met de aanleg van de extra parkeerplaatsen in de FH Gasaustraat in 2011 zijn er voldoende parkeerplaatsen. De buitendienst heeft in de winter 2011-2012 opslag rondom de parkeerplaats bij Rijsbergen weggesnoeid. In de zomerperiode zijn tijdelijk fietsenrekken geplaatst in de Willemshof en naast het Beukenootje. In combinatie met het herstraten van het dorpscentrum zal een definitieve oplossing worden gekozen in direct overleg met de aangrenzende bedrijven. Het Bord P-plaats aan de Oosterreeweg wordt naar de linkerzijde van de weg verplaatst om de parkeerplaats beter aan te duiden.

Maatregel 3

Verbetering handhaving en voorlichting autoluwe karakter

Het autoluwe karakter van Schiermonnikoog is een belangrijk visitekaartje van het eiland. Al jaren is uitgangspunt van beleid dat het gemotoriseerde verkeer op het eiland tot het minimaal noodzakelijke verkeer wordt beperkt. Daarnaast streeft het college van Schiermonnikoog samen met ondernemers en bewoners van het eiland naar een zo autoluw mogelijk centrum.

In regulier overleg met de politie Schiermonnikoog komt handhaving op het gebied van verkeer regelmatig aan de orde. Uit het overleg blijkt dat de overtredingen meestal geen aanleiding geven om zwaardere instrumenten in te zetten. Signalen van de politie over ondermeer de geldigheid van bedrijfsontheffingen hebben geleid tot publicaties in de gemeentelijke nieuwsbrief. Voorlichting is maatwerk en wordt afgestemd op de verschillende doelgroepen. We gaan zowel inwoners als toeristen via de auto-ontheffing actief wijzen op het gebruik van de parkeerplaatsen en op het geldende parkeerverbod inclusief de handhaving. Met plaatselijke bedrijven zijn wij in gesprek over verkeersgedrag, beperking van verkeersbewegingen, ontzien van grasbermen etc.

In een Herenakkoord zijn venstertijden afgesproken waarop vrachtauto's in de Middenstreek, de Nieuwestreek en de Reeweg kunnen laden en lossen. De venstertijden sluiten aan op de dienstregeling van Wagenborg Passagierdiensten. De tijden zo gekozen dat de ondernemer niet in zijn bedrijfsvoering wordt gehinderd en dat het laad- en losverkeer uit het centrum is verdwenen als de toeriststroom op gang is gekomen.

Maatregel 4

Terugdringen zwaar verkeer in de Langestreek en de Middenstreek

De maatregel is afgerond. In 2009 ervaren inwoners en gasten overlast van het landbouwverkeer dat gebruik maakt van de dorpskern. In overleg met de boeren en loonbedrijven is gekeken of er alternatieve routes zijn voor dit verkeer. Uit onderzoek en overleg in 2009 bleek dat een alternatieve

route voor landbouwverkeer door de weilanden door deze partijen als niet haalbaar werd gezien. Dit betekent dat alleen de aanleg van de verbindingsweg een structurele oplossing biedt voor het weren van het landbouwverkeer uit het dorp. Overigens verwachten we dat door een wijziging van de onderlinge afspraken van de veehouders het landbouwverkeer in het dorp in 2012 zal afnemen. Dit biedt geen zekerheid voor de toekomst, omdat wij de veehouders niet willen en kunnen verbieden om de openbare weg te gebruiken.

Maatregel 5

Stimuleren kleinschalige, elektrische motorvoertuigen door eilander bedrijven

Het stimuleren van kleinschalige elektrische voertuigen is ondergebracht in het ambitieplan Duurzame Energie Schiermonnikoog. Aan de Burgemeester Van der Wormstraat is, gesubsidieerd, een laadpunt gerealiseerd. In 2009 was er een provinciale subsidieregeling 'proeftuinen elektrisch vervoer' om de marktintroductie van de elektrische auto te versnellen. De kosten van een elektrische auto waren, ook met deze subsidiemogelijkheid, voor eilander ondernemers te hoog. Daarom heeft geen eilander ondernemer van deze subsidie geprofiteerd. Nieuwe ontwikkelingen op het gebied van kleinschalig elektrisch vervoer stemmen hoopvol wat betreft realisatie in de toekomst.

Maatregel 6

Terugdringen fietsverkeer op Heereweg

Primair wordt dit gedaan door fietsers beter te wijzen op alternatieve routes. In 2009 zijn nieuwe borden geplaatst die wijzen fietsers op een alternatieve route.. Uit observatie blijkt dat het werkt, veel fietsers kiezen voor een route langs de Waddendijk. Daarmee is dit deel van de maatregel uitgevoerd. Om meer fietspaden aan te leggen hebben we de medewerking van de veehouders nodig. Zij moeten bereid zijn om de benodigde grond voor de aanleg van de fietspaden vrijwillig beschikbaar te stellen, waarbij de gemeente de realisatie van de fietspaden voor haar rekening zal moeten nemen. Alleen dan is de aanleg van fietspaden realistisch. Uit nadere overwegingen komt naar voren dat de aanleg van paden van de boerderijen aan de Heereweg naar de Waddendijk problematisch is. We vragen ons af of een dergelijke investering voldoende resultaat oplevert, zeker gezien het feit dat fietsers bereid moeten zijn een omweg te nemen. Maatregel 7 biedt een oplossing voor het veilig op- en afrijden van de erven. Een fietspad van de Veerdam via de Veerweg, aan te leggen aan de oostkant van de weg, en doorstekend naar het Kooipad heeft de eerste prioriteit. Dit idee is ter overweging neergelegd bij de grondeigenaar.

Maatregel 7

Aanbrengen van attentieverhogende wegmarkeringen op de Heereweg, Reddingsweg en Kooiweg bij kruisingen en uitritten

Nieuwe verkeerskundige inzichten leren ons dat maatregelen meer effect hebben als deze door bewoners en gebruikers van de weg zijn bedacht. Deze werkwijze sprak ons aan en op Schiermonnikoog hebben de bewoners van de Heereweg en de verkeerscommissie aan een extern verkeersadviseur ideeën aangeleverd om weggebruikers hun snelheid te laten aanpassen. Het hoofddoel is om de weg veiliger te maken voor voetgangers en fietsers Dit kan door de weg 'aan te kleden' waardoor de automobilist beter oplet. Een uitgangspunt was dat de weg dezelfde breedte houdt en dat zowel tractoren als bussen geen hinder ondervinden van de obstakels. Daarnaast worden de halteplaatsen van de bussen verbeterd zodat mensen bij het uitstappen niet in een aflopende natte berm terechtkomen. Met het ontwerp dat tot stand gekomen is, hopen wij te bereiken dat de weg voor de toerist interessanter wordt, dat er wat te zien is. Bij de uitritten van de groepsaccommodaties is goed uitzicht belangrijk. Ook moet de toerist kunnen zien dat er een boerderij of een camping is. Dit kan worden bereikt door het lage groen voor de boerderijen weg te halen. Een uitgewerkt voorstel wordt met een begroting aan de raad voorgelegd.

Bij nadere beschouwing en overleg met de verkeerscommissie zien wij op dit moment geen reden om de infrastructuur van de Reddingsweg en de Kooiweg aan te pakken. Hiervoor is dan ook geen ontwerp gemaakt.

Maatregel 8

Aanbrengen snelheidsremmend maatregelen op de Badweg

Op de Badweg willen wij de snelheid uit het verkeer halen. Ook hier hebben wij samen met ondernemers en de verkeerscommissie onder leiding van onze adviseur ideeën aangereikt om de Badweg te verbeteren. In deze gesprekken hebben wij gemerkt dat het gaat om het veiliger maken van de Badweg, maar tegelijkertijd gaat het ook om de Badweg aantrekkelijk te maken voor de toerist en daarmee ook voor de ondernemer van Schiermonnikoog. Dit voorstel wordt uitgewerkt en met begroting aan de raad voorgelegd.

Maatregel 9

Aanbrengen voetpadaanduidingen op het Voetpad Langestreek, Voorstreek en Badweg

Het karakter van de voetpaden wordt versterkt door bescheiden aanduidingen op of aan het voetpad aan te brengen. Deze aanduidingen maken duidelijk dat fietsen op het voetpad niet gewenst is.

De verkeersdeelnemer heeft de plicht om de ander niet te hinderen, zegt de wet. Het grondbeginsel voor gedrag op de weg staat in artikel 5 van de Wegenverkeerswet: *Het is één ieder verboden zich zodanig te gedragen dat gevaar op de weg wordt veroorzaakt of kan worden veroorzaakt of dat het verkeer op de weg wordt gehinderd of kan worden gehinderd.*

Op Schiermonnikoog vinden wij de veiligheid op de voetpaden belangrijk. Met elkaar worstelen wij al lang met dit onderwerp. Wat is het effect van 'bescheiden aanduidingen'? Is het mogelijk om de borden weg te laten? Op advies van een officier van justitie zijn bij de Langestreek trottoirbanden toegepast, die veel nadelen bleken te hebben. De aangebrachte trottoirbanden zijn verwijderd. Zo is er ook discussie over voetpadaanduidingen aan de Voorstreek. Zowel zichtbaarheid, als veiligheid en handhaving speelt hierbij een rol. Het college heeft met aanwonenden verkennende gesprekken gevoerd. Overleg met bewoners van de Voorstreek en overleg met de politie kan leiden tot handhaving en/of vernieuwing van de huidige borden op vier plaatsen. Bij alle stegen en zijpaden kunnen stoeptegels met afbeeldingen worden aangebracht. Door beide aanduidingen te gebruiken is het voor de verkeersdeelnemer van de Voorstreek zichtbaar wat de bedoeling is en, kan de politie handhaven.

Maatregel 10

Educatie, voorlichting en handhaving

Wij hebben beide scholen is gevraagd aandacht te schenken aan verkeerseducatie. Dit gebeurt ook, verkeerseducatie is onderdeel van het onderwijscurriculum. Ook is er met het ouderenwerk Schiermonnikoog gesproken. Beide overleggen wezen uit dat er momenteel bij deze doelgroepen geen behoefte is aan cursussen op het gebied van verkeer. De gemeente Schiermonnikoog ondersteunt wel het Manifest Verkeersveiligheid van de provincie Fryslân om Fryslân veiliger te maken. De gemeente Schiermonnikoog rapporteert jaarlijks aan de provincie Fryslân welke verkeersprojecten zijn uitgevoerd. Daarnaast voert de gemeente gesprekken met de verschillende (eilander) weggebruikers over rij- en parkeergedrag.

Toeristen vormen niet het probleem bij ons mobiliteitsvraagstuk, Er is dan ook geen speciaal informatiemateriaal voor toeristen gemaakt, Voor het eiland zijn voldoende fiets- en wandelkaarten beschikbaar. Wij kennen op Schiermonnikoog specifieke routes voor paarden en routes waar honden los mogen lopen. Deze onderwerpen vallen buiten het mobiliteitsvraagstuk. Auto's die met een ontheffing op Schiermonnikoog komen, worden met hun ontheffing op de regels gewezen.

Burgemeester en wethouders van de gemeente Schiermonnikoog,
de secretaris, de burgemeester,

S. Stamhuis

J. Stellinga