

1. Voorstel rondje

Aanwezig: Eric Augusteijn, Mathijs Dijkstra, Marten Ridder, Henri Vlasma, Eric Brunekreef, Victor Claessens, Jan Mewe, Mirjam Smit, Andries van Guldener, Remmelt Mulder (digitaal aanwezig)
Namens gemeente: Maarten van der Werff, Anton Baarda

2. Vragen/opmerkingen

- Enquête

De enquête is gemaakt met input van gemeente/ambtelijke werkgroep door een bureau. Dit bureau verwerkt de uitkomsten en voert technische filteringen door ter controle. In totaal zijn er circa 800 enquêtes ingevuld.

- Voorwaarden

Het plan van aanpak is de leidraad voor het proces. Er is geen sturing op een bepaalde uitkomst.

- Kaders

De kaders zullen door de raad worden vastgelegd. We zitten nu in de fase van het voorbereiden van de discussie in de raad. Hiervoor is informatie nodig. Nieuwe/andere inzichten zijn hierbij welkom. Het advies van de Klankbordgroep is ook input.

- Probleem

De vraag wordt gesteld of er wel sprake is van een probleem. Dit zou eerst vastgesteld moeten worden. Opgemerkt is dat bij elke rapportage een onderbouwde analyse ten grondslag moet liggen aan het geschetste probleem. Aannames zijn hierin onvoldoende.

- Criteria

Benoem zelfde set van criteria voor alle varianten. Dit om willekeur er uit te halen. Voor een totaal overzicht is een samenhangende matrix met alle criteria in samenhang handig.

- Verslag

Graag het verslag (op hoofdlijnen) eerst naar de Klankbordgroep.

3. Rapportage Busremise

Overlast omwonenden huidige remise:

- bestaat de geluidsoverlast nog wel?

Naar verluid zijn er geluidsmetingen gedaan, waarbij geconstateerd zou zijn dat er geen problemen waren. Gevraagd om gegevens van metingen.

- zijn er nog andere klachten?

- Graag duidelijkheid over welke verschillende soorten van klachten er zijn.

Verkeerssituatie

In de huidige situatie is er al sprake van een verkeersonveilige situatie door de aanwezigheid van de Kinderboerderij aan de Oosterreeweg. De verkeersveiligheid moet beoordeeld worden bij alle varianten.

Nieuwe busremise

- Wens van de provincie

Locatie oost

- remise komt weer bij woningen (bij elkaar wrsl. niet) Genoemd is besluit uit 2017 en de toetsing in het concept bestemmingsplan Woningbouw oost (3-7-2019) .
- Er zijn geen wederzijdse belemmeringen remise / woningbouw op basis van milieuhinder

- Brandweerkazerne plus busremise wordt een soort van bedrijfsterrein
- samenhang? Bredere visie nodig?
- als voor drie kleinere busremises wordt gekozen wordt die op in Oost ook kleiner

Locatie Melle Grietjespad

- dit betekent dat bij een remise er een ontsluitingsweg aangelegd moet worden
- er is geen onderbouwing voor het standpunt van de chauffeurs.
- als voor drie kleinere busremises wordt gekozen wordt die op het Melle Grietjespad ook kleiner

Locatie Oude brandweerkazerne

- geen optie vanwege bebouwing en verkeerssituatie

Locatie Veerdam

- probleem: het wordt geen verstrekk of eindhalte omdat de boot vanuit Lauwersoog vertrekt en daarnaar terug vaart.

De volgende suggesties worden nog meegegeven.

- Alternatief 1 busremise
 - maak een stalling aan het eind/begin van een route: Melle Grietjespad, Badweg (nabij ijsbaan) en Oostkant.
 - Oost: zorg om verkeersveiligheid van kinderen (kinderboerderij)
- Alternatief 2 busremise
 - verplaats busremise aan de Oosterreeweg naar de oostkant van de Oosterreeweg (gebruik hierbij ook het bestaande parkeerterrein voor auto's)
 - verkeersveiligheid speelt hierbij geen rol
- Alternatief 3 parkeren
 - hef alle parkeerterreinen op en maak slechts één parkeerterrein aan de oostzijde van het dorp
- Alternatief 4 busroute Middenstreek
 - maak van bestaand looppad tussen de Langestreek en het Martjeland een verbindingsweg voor auto/busverkeer

4. Bedrijfsruimte

Er is een relatie met de busremise. Wat doe je met de oude busremise en oude brandweerkazerne? Daarom behoefte aan een totaalvisie. Genoemd hierbij is Zgn. "inbreiden" van kleine bedrijfsfuncties in vrijkomende ruimten in het dorp

Een viertal criteria/vragen worden benoemd in 2.1. De antwoorden komen echter niet meer terug in 2.2. De onderbouwing van dit verhaal ontbreekt daarmee.

Hierbij speelt ook nadrukkelijk de vraag naar de maatschappelijke noodzaak: het persoonlijke belang tegenover het algemeen belang. Dit zie je bijvoorbeeld bij de taxi's, welke nu bij woningen staan en niet in een bedrijfsruimte.

Ontmanteling Melle Grietjespad: hierbij gaat het wel over geld en bij de andere zaken niet.

Al 50 jaar geleden was bekend dat het bedrijventerrein Melle Grietjespad een ongelukkige keuze is geweest. Op deze plek heeft het terrein een verbindingsweg nodig bij uitbreiding. Je hebt een visie nodig om te zeggen wat je wil: breuk met het verleden of ga je verder? Genoemd is dat een "sterfhuis" constructie een optie kan zijn. Genoemd is: op termijn de gemeentelijke werkplaats naar de Veerweg

NB

De boerderij was er al voor de komst van het bedrijventerrein. Het recreatiebedrijf is na de komst van het bedrijventerrein gekomen.

Bij de genoemde alternatieven ontbreken de voor- en nadelen.

Verplaatsing bouwbedrijf: de vraag is waaruit de overlast nu bij de Noorderstreek bestaat (beleving?). Teveel heen en weer rijden? Kan dan anders georganiseerd worden. Het bedrijf is langzaam gegroeid naar de huidige omvang. Welke visie heb je hierop: is goed zo, doorgroeien etc.

Genoemd is ; de waarde van de verblijfsrecreatie naast het bedrijventerrein: meenemen de gevolgen bij verplaatsing van het bouwbedrijf. Let ook op verkeersbewegingen

5. Verkeerssituatie

Een aantal vragen vooraf:

- wat is autoluw?
- wat is overlast en wie bepaalt dat?
- wat is noodzakelijk verkeer?
- waar gaat het over: gemotoriseerd verkeer, fiets en/of voetgangers?
- hoe groot is het probleem?
- zijn bussen nog een probleem in het centrum nu ze langzamer rijden?
- welke offers wil men brengen?

In de enquête had verder doorgevraagd moeten worden: alle verkeersstromen moeten goed in beeld gebracht worden. Een belangrijk punt is de snelheid in dit verhaal en met name het gedrag hierbij.

Kruising Badweg/Langestreek lijkt een groter probleem dan kruising Middenstreek/Nieuwstreek. De terrasjes op de Langestreek doen hier ook geen goed aan.

Algemene waarschuwing:

- pas op voor het "waterbedeffect".
- zwaar transport wil je niet door het dorp (m.n. niet over de Middenstreek)

Buslus:

Routing: wat is het advies van Arriva over de routing. Heeft Arriva ook wat gezegd over de buslus? Wat is volgens Arriva de meest efficiënte mogelijkheid om passagiers af te zetten? Pas op dat Arriva ook een belang heeft.

Door een buslus neemt het aantal toeristen op de Reeweg aanzienlijk toe met de

mogelijkheid van overlast. Gevraagd is het advies van Arriva op te nemen in de rapportages

6. Bedrijventerrein

De verkeerssituatie wordt beïnvloed door de toekomst van het bedrijventerrein. De verbindingsweg lijkt je nodig te hebben om het verkeer uit het dorp te kunnen halen, Maar is afhankelijk van de toekomst van het bedrijventerrein Melle Grietjespad

Taxi's

Indien taxi's de busverbinding gaat "vervangen" in het centrum dan wordt het drukker met verkeer.

Suggesties:

- andere inrichting van het gebied ("auto is te gast")
- weghalen verkeer wat er niet hoort
- ontheffingenbeleid aanscherpen
- pak eerst kleine zaken op en ga daarna pas aan te slag met grote projecten
- doe in ieder geval wat

Slotopmerkingen

Er wordt gesproken over losse rapporten met verschillende problemen. Er is behoefte aan een samenhangend verhaal met verschillende samenhangende scenario's. Bij een deel van de klankbordgroep bestaat het gevoel dat er meer informatie boven tafel moet komen, voordat het naar de gemeenteraad kan. Hierbij wordt gesproken over het maken van een visie.

Een ander deel van de klankbordgroep geeft aan dat er al jaren gepraat wordt maar dat er niets gebeurt. Zij geven de boodschap mee om eindelijk iets te gaan doen en het niet bij alleen maar praten te laten.

De klankbordgroep wil graag verder in gesprek blijven om informatie boven water te krijgen op basis waarvan de vragen beantwoord kunnen worden.

7. Afronding

De projectleider geeft aan dat hij de signalen van de klankbordgroep m.n. met betrekking tot de besluitvorming in de gemeenteraad zal terug koppelen aan het college. Het ontheffingenbeleid (i.c. de aanpak hiervan) zal meer geaccentueerd moeten worden.

Voor verslag

Anton Baarda

Overleg Klankbordgroep d.d. 23 april 2021.

Aanwezig: Remmelt Mulder, Eric Augusteijn, Mathijs Dijkstra, Henri Vlasma, Victor Claessens, Marten Ridder, Jan Mewe, Andries van Guldener
Namens gemeente: Maarten van der Werff, Anton Baarda

Afwezig: Mirjam Smit, Eric Brunekreef, Sjoerd Nota

1. Verslag van 7 april 2021

Het verslag wordt op de volgende punten aangepast:

3. Rapportage busremise:

- Busremise locatie Oost: bij drie busremises wordt de busremise in Oost wel kleiner;
- Busremise locatie MG-pad: bij drie busremises wordt deze ook kleiner;
- Alternatief 2: hierbij speelt de verkeersveiligheid niet een rol

4. Rapportage Bedrijfsruimte

De boerderij was er al voor de komst van het bedrijventerrein. Het recreatiebedrijf is na de komst van het bedrijventerrein gekomen

6. Afronding

Het ontheffingenbeleid (i.c. de aanpak hiervan) zal meer geaccentueerd moeten worden.

2. Terugkoppeling

De projectleider heeft het besprokene met de klankbordgroep teruggekoppeld aan de stuurgroep.

Besloten is om conform het verzoek van de Klankbordgroep om een tweede bijeenkomst te organiseren. De bedoeling van deze bijeenkomst is om een en ander verder uit te werken.

3. Uitwerking

Afgesproken wordt om eerst overeenstemming te bereiken over het doel: welk probleem willen we oplossen? Aan de hand van een door de projectleider opgesteld matrix wordt uitgebreid gediscussieerd over het doel en het probleem dat we willen oplossen. Hierbij wordt tevens aangegeven wat de oplossingen bijdragen aan de beoogde doelen.

Alvorens begonnen wordt met het invullen van de matrix wordt het volgende nog besproken:

- Verkeerssituatie dorp:

Het gaat hierbij om de Middenstreek/Reeweg/Nieuwestreek.

Doel: zo min mogelijk verkeersbewegingen in het "oude" centrum

Subdoel: De Langestreek betrekken bij het centrum.

Aandachtspunt: bij maatregelen op de Middenstreek neemt de druk op andere wegen toe.

Men is wel van mening dat er teveel verkeer is op de Streken. Dit zou moeten verminderen.

De vraag is of dit ook geldt voor het hele eiland.

Vergunningenbeleid:

Hier wordt aan gewerkt, maar daarmee wordt niet alles opgelost. Er wordt aandacht gevraagd voor handhaving.

Aanpak

Begin met beperkte maatregelen. Er moet namelijk wel wat gebeuren. Hierbij wordt wel opgemerkt dat de mate waarin iets gedaan moet worden, hoort bij de gekozen oplossingen.

Infrastructuur

De huidige infrastructuur is niet geschikt voor het huidige verkeer. Het kan de drukte niet aan. Het verkeer is dan te groot en te veel, waardoor het weer onveilig wordt. De wegen in dorp moeten niet aangepast worden aan het verkeer, maar het verkeer moet worden aangepast aan de wegen (beschikbare infrastructuur).

We willen juist het dorp mooi houden, m.n. Middenstreek, Langestreek, Nieuwestreek en Reeweg. Dan heb je eigenlijk een weg nodig om de streken te kunnen ontlasten. Naast de nieuwe weg zijn er dan ook aanvullende maatregelen nodig. Vanuit dit oogpunt is het niet belangrijk of het bedrijventerrein er is of niet. Het realiseren van een verbindingsweg op zichzelf heeft een beperkt op de vermindering van het verkeer in het dorp. Dit effect is wel groot als het gepaard gaat met aanvullende maatregelen in het dorp.

Toerisme

Een ander aspect wat wordt genoemd is de kernwaarde van het toerisme: wat willen we promoten? In de toeristische visie van de gemeente wordt aangegeven dat het eiland zo veel mogelijk autoluw moet zijn.

- Matrix

Als kanttekening wordt aangegeven dat deze invulling gebeurt op hoofdlijnen. Er zijn natuurlijk altijd haken en ogen, die bij de verdere uitwerking uitgezocht en opgelost moeten worden.

De volgende losse opmerkingen werden nog geplaatst bij de invulling van de matrix:

- Als je voor de weg kiest heeft dat ook een effect op de mogelijke uitbreiding van het bedrijventerrein.
- Hoe verhoudt de weg zich met de eerdere constatering dat het bedrijventerrein daar niet had moeten liggen?
- Er moet ook geconstateerd worden dat het verkeer gewoon drukker wordt.
- De bejaarden van Schiermonnikoog moeten verder naar de bushalte lopen dan de toeristen. Dit verandert in een nieuwe situatie ook niet.
- Nieuw alternatief: de bus via de Paaslandweg naar de Langestreek (en terug). Waar nu VVV-kantoor (sloop?) staat een bushalte maken.
- Variant met eenrichtingsverkeer op de Middenstreek
- Eenrichtingsverkeer betekent vaak dat er sneller gereden gaat worden.
- Busremise: eventueel nog een kleine busremise bij Veerdam.

Voor verslag

Anton Baarda

Beoordeling verkeerssituatie

	Geslotenverklaring Middenstreek/nieuw westreek/Reeweg	Feitelijke afsluiting	Nieuwe verbindingsweg (zwarte vlaggen)	Nieuwe verbindingsweg, met aanvullende maatregelen	Strenger ontheffingssysteem	Verplaatsing supermarkt	Invoering centraal overslagpunt	Realiseren buslus	realiseren buslus met aanvullende maatregelen	Eénrichtingsverkeer centrum	Andere inrichting openbare ruimte
Probleemoplossend vermogen (minder autoverkeer door centrum)	beperkt	groot	beperkt	groot	beperkt	nvt	te complex	nihil	6 groot 1 beperkt	beperkt 1 groot wordt wel gestructureerder, maar lost vraagstuk niet op	aanvullend op andere maatregelen
Effect op verkeersstromen	beperkt	groot, verschuiving verkeersstroom (Langestreek)	beperkt	groot				zie I6		wordt gestructureerder	
Verkeerskundige aandachtspunten	handhaving	inrichting aanpassen, venstertijden,	uitvoering	feitelijke afsluiting						verkeersborden nodig	
Ruimtelijke aandachtspunten	bord nodig	verandering straat	tracé keuze, inpassing ecologie, aanzuigende werking voor bedrijventerrein	tracé keuze, inpassing ecologie, aanzuigende werking voor bedrijventerrein			goede inpassing belangrijk	goede inpassing belangrijk	goede inpassing belangrijk		
Overige aandachtspunten											
Score	allen tegen	6 voor, 1 tegen	3 voor, 3 tegen, 1 blanco	5 voor, 2 tegen	7 voor			7 tegen	5 voor, 2 tegen	1 onthouding, 6 tegen	

Beoordeling nieuwe busremise

	Knuppeldam	oude brandweerkazerne	Melle Grietjespad	Veerdam	Huidige locatie	Oosterreeweg hoek Langestreek (parkeerterrein)	drie kleine remises (brandweerkazerne, badweg, MG pad)
Probleemoplossend vermogen (nieuwe busremise)	geschikt	nvt			nvt		moet verder uitgedacht over gevolgen
Ligging nabij hoofdinfrastructuur & lijnvoering busverkeer							
Ligging tov begin en eindpunt buslijnen							
Verkeerskundige inpasbaarheid (bereikbaarheid & veiligheid)	zware belasting Langestreek						
Ruimtelijke aandachtspunten							
Overige aandachtspunten							
score							6 voor, 1 onthouding

Prima plekken, maar dragen niet bij aan de doelstelling van het verkeersvraagstuk.

Beoordeling vraag naar bedrijfsruimte

	Ontmanteling Melle Grietjespad	Huidige situatie behouden	Huidige situatie behouden, benutten bestaande mogelijkheden	Uitbreiding Bedrijventerrein Veerdam	Uitbreiding Bedrijventerrein Melle Grietjespad
Probleemoplossend vermogen					
Verkeerskundige inpasbaarheid (bereikbaarheid & verkeersveiligheid)					
Toekomstbestendig					
Ruimtelijke aandachtspunten					
Overige aandachtspunten					
sco	7 tegen	4 voor, 3 tegen	7 voor	7 voor	7 tegen

NOTITIE

Betreft: Verkeerskundige beoordeling oplossingsrichtingen ruimtelijke opgaven Schiermonnikoog
Aan: Klankbordgroep ruimtelijke ontwikkelingen Schiermonnikoog
Van: Sjoerd Nota - Ruimte voor iedereen – bureau voor verkeer & openbare ruimte
Datum: 30 april 2021

Aanleiding

Op Schiermonnikoog spelen aantal ruimtelijke opgaven die de gemeente Schiermonnikoog in onderlinge samenhang wil beschouwen. Deze opgaven betreffen de verkeerssituatie in het hart van het dorp, de realisatie van een nieuwe busremise en de vraag naar bedrijfsruimte op het eiland. Ten behoeve van besluitvorming over deze ontwikkelingen heeft de gemeente een aantal oplossingsrichtingen verkend. Aan de hand van een enquête en door de begeleiding door een klankbordgroep - bestaande uit een aantal bewoners, ondernemers en experts - wordt het probleemoplossend vermogen ván en het draagvlak vóór deze oplossingsrichtingen getoetst. In dit kader is door de gemeente Schiermonnikoog verzocht om deel te nemen aan de klankbordgroep en de opgestelde oplossingsrichtingen op verkeerskundige aspecten te beoordelen. In voorliggende notitie worden de uitkomsten van deze verkeerskundige beoordeling weergegeven. De inhoud van de voorliggende notitie vormde de inbreng voor overleggen door de klankbordgroep in april 2021 en is naar aanleiding van deze klankbordgroepen nog nader aangevuld.

Algemene reactie op de geschetste oplossingsrichtingen en wijze van toelichting en beoordeling

De door de gemeente Schiermonnikoog aangegeven oplossingen zijn op hoofdlijnen beschreven en toegelicht in een drietal rapportages. Om verschillende oplossingsrichtingen onderling objectief met elkaar te kunnen vergelijken, is het wenselijk om deze te beoordelen op basis van een eenduidig set van beoordelingscriteria. Alleen op deze wijze kan een zorgvuldig afgewogen en transparante beoordeling én keuze voor voorkeursrichtingen worden gemaakt. In de nu opgestelde notities ontbreekt een totaaloverzicht van oplossingsrichtingen en beoordelingscriteria die een rol (kunnen) spelen bij het bepalen van een (of meerdere) voorkeursrichtingen. In voorliggende notitie is voor de opgaven *overlast verkeer centrumgebied* en *realisatie busremise* een verkeerskundige beoordeling van de oplossingsrichtingen aangegeven op basis van een aantal verkeerskundige criteria.

Verkeerskundige beoordeling oplossingsrichtingen beperking overlast verkeer centrumgebied

De kern van het probleem zoals deze wordt geschetst in de rapportage *Ruimtelijk vraagstuk verkeerssituatie dorp* betreft trillingshinder en gevoelde verkeersonveiligheid ten gevolge van het autoverkeer in het centrum van het dorp. Dit doet zich met name voor tijdens het hoogseizoen en op piekmomenten. Deze situatie sluit niet aan bij de manier waarop Schiermonnikoog zich profileert als autoluw Waddeneiland. De veronderstelling is daarom dan ook dat deze situatie niet bijdraagt aan een optimale toeristische beleving van Schiermonnikoog. Dit laatste blijkt overigens niet uit reviews van toeristen over Schiermonnikoog, waarin bijvoorbeeld aangegeven wordt dat het in het dorp (te) druk is met autoverkeer of dat sprake is van conflicten tussen auto's en langzaam verkeer (fietsers en voetgangers). Uit de enquête die in het voorjaar 2021 wordt gehouden, kan hierover mogelijk wel een nadere indruk worden verkregen.

Voordat oplossingsrichtingen kunnen worden verkend, is het noodzakelijk om eerst scherp te krijgen wat de oorzaken van de aangegeven knelpunten zijn en welke doelen op basis daarvan worden beoogd. In de rapportage *Ruimtelijk vraagstuk verkeerssituatie dorp* wordt aangegeven dat meerdere oorzaken ten grondslag liggen aan de aangegeven verkeersproblemen, namelijk:

- onoverzichtelijkheid van de situatie;
- ruimtegebrek voor langzaam verkeer t.g.v. zwaar verkeer door het centrum, zoals trekkers, bussen en vrachtauto's;
- druk verkeer tijdens piekmomenten (waaronder bussen, taxi's, fietsen en bevoorradingsverkeer).

Wat in de notitie niet wordt genoemd, maar wat in veel verkeerssituaties een grote rol speelt bij verkeershinder en bij de beleving van verkeersonveiligheid zijn hoge rijsnelheden van het gemotoriseerde verkeer. Tevens is snelheid een zeer bepalende factor voor de mate waarin daadwerkelijk sprake is van ongevalsrisico's.

Hoewel ook dit niet expliciet in de gemeentelijke notitie wordt aangegeven, kan op basis van de opgestelde oplossingsrichtingen worden verondersteld dat de beperking van het autoverkeer door het centrum de belangrijkste en centrale doelstelling is, om zo de aangegeven verkeersproblemen in het centrum op te lossen. De oplossingsrichtingen die hiertoe op hoofdlijnen worden verkend zijn de volgende:

- ✓ geslotenverklaring Middenstreek;
- ✓ nieuwe wegverbinding tussen Melle Grietsjespad en Heereweg/Reeweg;
- ✓ nieuwe wegverbinding tussen Melle Grietsjespad en Zeedijk;
- ✓ strenger ontheffingsstelsel;
- ✓ verplaatsing supermarkt;
- ✓ invoering centraal overslagpunt;
- ✓ realiseren buslus.

Tijdens het klankbordgroep-overleg van 23 april 2021 is daarnaast de optie ingebracht om éénrichtingsverkeer in te stellen op de Middenstreek en de Langestreek om zo het verkeer op de Middenstreek te beperken.

Per oplossingsrichtingen zijn hieronder een aantal verkeerskundige overwegingen en aandachtspunten aangegeven:

Geslotenverklaring Middenstreek

Het autovrij maken van het centrum heeft tot gevolg dat het gemotoriseerd verkeer met name op de Oosterreeweg en de Langestreek zal toenemen. Indien ook busverkeer wordt geweerd dient te worden gezocht naar een andere lijnvoering van het busverkeer en kan de bereikbaarheid en directheid (en daarmee snelheid) van het openbaar vervoer verslechteren. De handhaafbaarheid van een geslotenverklaring waarbij onder bepaalde voorwaarden een aantal doelgroepen wel wordt toegelaten, valt en staat met voldoende handhavingscapaciteit en heldere criteria voor ontheffinghouders. Het in het algemeen toestaan van bestemmingsverkeer is hierbij nauwelijks handhaafbaar, aangezien daarvoor bestuurders staande dienen te worden gehouden om te kunnen bepalen of hij of zij wel of niet daadwerkelijk een herkomst of bestemming in het desbetreffende gebied heeft. Bestuurders van lijnbussen worden overigens ook beschouwd als bestemmingsverkeer. In de zomer van 2020 is een proef uitgevoerd, waarbij autoverkeer is geweerd uit het centrum, maar waarbij busverkeer en bestemmingsverkeer wel werden toegelaten. Dit leverde een afname van het verkeer in het centrum van circa 30% op. De gemeente beschouwt deze proef als geslaagd. Voor het instellen van geslotenverklaring is een verkeersbesluit noodzakelijk (met mogelijkheid tot bezwaar en beroep).

Nieuwe wegverbinding tussen Melle Grietsjespad en Heereweg/Reeweg of Zeedijk

De realisatie van een nieuwe wegverbinding zonder nadere verkeersmaatregelen in het dorp zal naar verwachting maar in beperkte mate leiden tot minder verkeer op de Reeweg en Nieuwestreek. Voor veel verkeer in het dorp en op het eiland blijft de route door het centrum, ook bij de realisatie van een nieuwe wegverbinding, de kortste en snelste route.

Strenger ontheffingsstelsel

De vraag is welk verkeersbeperkend effect een strenger ontheffingsstelsel zal hebben op het aandeel autoverkeer in het centrum. Aangenomen mag worden dat bij een strenger ontheffingsstelsel een groot deel van de huidige ontheffinghouders nog steeds in aanmerking kan komen voor een ontheffing om de auto te mogen gebruiken op Schiermonnikoog. Ook heeft een ontheffingsstelsel geen invloed op de routekeuze van bestuurders, tenzij deze wordt gecombineerd met een ontheffing voor een geslotenverklaring van bepaalde straten in het dorp. De handhaafbaarheid van een geslotenverklaring waarbij onder bepaalde voorwaarden een aantal doelgroepen wel wordt toegelaten valt en staat met voldoende handhavingscapaciteit en heldere criteria voor ontheffinghouders. Wel kan een strenger ontheffingsstelsel in het algemeen een bijdrage leveren aan het autobezit en autogebruik op Schiermonnikoog.

Verplaatsing supermarkt

De supermarkt in het dorp is een belangrijke publieksaantrekkelijke voorziening en vormt een belangrijke bijdrage aan de reuring en sfeer in het centrum van het dorp. Een eventuele verplaatsing van deze voorzieningen brengt ook verkeerskundige vraagstukken met zich mee met betrekking tot bereikbaarheid, parkeervoorzieningen, etc. De vraag is dan ook of een dergelijk scenario per saldo niet tot een verplaatsing van de geschetste problematiek met zich meebrengt.

Invoering centraal overslagpunt

De realisatie van een centraal overslagpunt sluit aan bij de ambitie van Schiermonnikoog als autoluw Waddeneiland. Feit is echter wel dat voor een dergelijke ontwikkeling sprake is van een grote afhankelijkheid van marktpartijen en draagvlak van lokale ondernemers om logistieke processen anders in te richten. Daarnaast is het probleemoplossend

vermogen voor de problematiek in het centrumgebied naar verwachting beperkt, omdat overig verkeer (denk bijvoorbeeld aan landbouwverkeer, busverkeer en personenauto's) hiermee niet wordt geweerd.

Realiseren buslus

In de notitie *Ruimtelijk vraagstuk verkeerssituatie dorp* wordt niet duidelijk op welke manier de realisatie van een buslus op de Reeweg het busverkeer door het dorp kan worden geweerd. Op Schiermonnikoog bevinden zich 5 verschillende buslijnen, waarvan 3 buslijnen door het centrum voeren. Het weren van busverkeer uit het centrum betekent dat een heroverweging zal moeten plaatsvinden op de lijnvoering van het busverkeer op Schiermonnikoog. Dit zal per saldo tot meer voertuigkilometers leiden, indien wordt uitgegaan van het behoud van de huidige ov-bereikbaarheid en ritfrequentie.



Lijnvoering busverkeer Schiermonnikoog

Eénrichtingsverkeer Middenstreek en Langestreek

Eénrichtingsverkeer wordt over het algemeen ingesteld om doorgaand (gebiedsvreemd) verkeer te weren en een vlotte doorstroming van verkeer te garanderen op smalle wegen óf op wegen waar veelvuldig wordt geparkeerd waardoor de doorgang wordt gehinderd. Het instellen van éénrichtingsverkeer op de Middenstreek zal tot minder verkeersbewegingen in deze straat leiden. Wel zullen hierdoor meer verkeersbewegingen op de Langestreek, Torenstreek en Karelspad ontstaan. Voor de toegankelijkheid van zwaar verkeer is bij het instellen van éénrichtingsverkeer een aanpassing van de kruising Karelspad-Middenstreek noodzakelijk

Naar verwachting zal het instellen van éénrichtingsverkeer per saldo tot meer verkeersbewegingen in het dorp leiden, omdat in veel gevallen een noodzaak ontstaat tot omrijden. Tevens creëert een dergelijke maatregel hierdoor een slechtere autobereikbaarheid van de Middenstreek en Langestreek, wordt de routekeuze bij stremmingen beperkt en bestaat de kans op snelheidsverhoging en een lager attentieniveau van het gemotoriseerd verkeer op de Middenstreek en Langestreek door het afwezig zijn van tegenliggers, met een grotere verkeersonveiligheid als gevolg.

Bij een gebrek aan verkeershandhaving is de kans op negatie van de verkeersmaatregel éénrichtingsverkeer groot. Voor het instellen van éénrichtingsverkeer is een verkeersbesluit noodzakelijk (met mogelijkheid tot bezwaar en beroep).

Hieronder is een verkeerskundige beoordeling van de verschillende oplossingsrichtingen weergegeven.

	Geslotenverklaring Middenstreek	Nieuwe wegverbinding	Strenger ontheffingssysteem	Verplaatsing supermarkt	Invoering centraal overslagpunt	Realiseren buslus	Eénrichtingsverkeer Middenstreek & Langestreek
Probleemoplossend vermogen (minder autoverkeer door centrum)	groot	beperkt, indien niet gecombineerd met andere maatregelen	beperkt	beperkt	beperkt	beperkt	halvering verkeer Middenstreek
Effect op verkeersstromen	verschuiving verkeersstromen naar omliggende wegen/straten	verschuiving verkeersstromen naar andere wegen/straten	geen	verschuiving verkeersstromen en parkeerdruk naar andere wegen/straten	geen	verschuiving busroutes naar andere wegen/straten	verschuiving verkeersstromen naar omliggende wegen/straten per saldo meer verkeersbewegingen
Verkeerskundige aandachtspunten	effectiviteit maatregel afhankelijk van voldoende handhavingcapaciteit	-	effectiviteit maatregel afhankelijk van voldoende handhavingcapaciteit	tevens verschuiving parkeerdruk naar andere wegen/straten	sterke afhankelijkheid van marktpartijen	Beperking bereikbaarheid OV	negatieve effecten verkeersveiligheid

Tabel: verkeerskundige beoordeling verschillende oplossingsrichtingen

Alternatieven beperking overlast verkeer centrumgebied

Ook het handhaven van de bestaande situatie kan een keuze zijn. Wanneer alle voors- en tegens van de verschillende oplossingsrichtingen in ogenschouw worden genomen, kan een conclusie zijn dat het handhaven van de bestaande situatie misschien wel de minst slechte oplossing is. Om tot een zorgvuldige afweging te komen is het daarom wenselijk om de verschillende oplossingsrichtingen af te zetten tegenover de bestaande situatie, waarin dan wel het gevoel bestaat dat de situatie onveilig is, maar waarbij juist door de drukte en de "onoverzichtelijkheid" mensen zich mogelijk ook alert en daarmee objectief veilig gedragen. Harde gegevens hierover, bijvoorbeeld op basis van verkeersongevallenregistratie of een enquête ontbreken echter.

Wel wordt door de gemeente gesteld, dat met name fietsers en voetgangers door hun gedrag in belangrijke mate bijdragen aan onoverzichtelijke situaties in het centrum van het dorp. Op drukke momenten past het gemotoriseerde verkeer in deze als "gedeelde ruimte" te typeren openbare ruimte, zich aan de overige verkeersdeelnemers aan.

Naast het beperken van het (aandeel) autoverkeer in het centrum van het dorp is, mede in relatie tot hetgeen hierboven geschetst, het verlagen van de snelheid van het autoverkeer in het centrum ook een mogelijke oplossing om de trillingshinder en verkeersonveiligheid te beperken. Overwogen kan daarom worden om bijvoorbeeld de invoering van een erf toe te voegen aan de te beschouwen oplossingsrichtingen. Op veel momenten vertoont het gebruik en het gedrag in het centrumgebied alle kenmerken van een erf, waarin functies en verkeersdeelnemers zich mengen. In een erf is de maximaal toegestane snelheid 15km per uur, kan de positie van langzaam verkeer worden geborgd en wordt tevens het parkeren beperkt tot de daartoe aangewezen plekken. Het karakter van het centrumgebied als gedeelde ruimte of erf kan worden versterkt door de bestaande inrichting van de openbare ruimte, waarin sprake is van rijloper voor het autoverkeer, te vervangen door een meer plein- of erfachtige uitstraling, waarin de verblijfsfunctie en langzaam verkeer de maat der dingen zijn.



Referentiebeelden gedeelde ruimte/erf-inrichting centrumgebied

Verkeerskundige beoordeling locatiestudie busremise

Aanleiding voor de zoektocht naar een nieuwe locatie voor een busremise op Schiermonnikoog zijn de capaciteitsbeperkingen van de huidige busremise, de overlast die de huidige busremise met zich meebrengt voor de omgeving en de naderende nieuw bus-concessie. In de rapportage *Ruimtelijk vraagstuk realiseren nieuwe busremise* wordt dan ook aangegeven dat het streven is om een duurzame busremise voor zes elektrische bussen op Schiermonnikoog te realiseren met maximale aandacht voor duurzaamheid. Hierbij geldt dat afhankelijk van eventuele geluidswerende maatregelen een minimale afstand van circa 30 meter tussen de busremise en nabijgelegen woningen dient te worden aangehouden.

De mogelijke locaties die door de gemeente in ogenschouw worden genomen zijn de volgende

- ✓ Achterzijde nieuwe brandweerkazerne Knuppeldam
- ✓ Oude brandweerkazerne aan de Noorderstreek
- ✓ Bedrijventerrein Melle Grietjespad
- ✓ Veerdam
- ✓ Huidige locatie busremise aan de Oosterreeweg
- ✓ Tweede busremise tegenover huidige locatie busremise aan de Oosterreeweg

Per locatie zijn hieronder een aantal verkeerskundige overwegingen en aandachtspunten aangegeven:

Achterzijde nieuwe brandweerkazerne Knuppeldam

Verkeerskundig gezien is de locatie nabij de nieuwe brandweerkazerne een geschikt locatie die aansluit bij de hoofdinfrastructuur van het eiland en de bestaande lijnvoering van het busverkeer op het eiland. Aangegeven wordt dat voor deze locatie aanpassing van de bestaande infrastructuur noodzakelijk is. Deze locatie wordt echter nu ook al

gebruikt door de brandweer. Het is niet helder waarvoor aanpassing van de infrastructuur noodzakelijk is, en waar deze aanpassingen uit bestaan.

Oude brandweerkazerne aan de Noorderstreek

Verkeerskundig gezien is deze locatie ongunstig gelegen in een smalle straat in het dorp. De locatie sluit niet aan op de hoofdinfrastructuur van het eiland en ligt enigszins decentraal ten opzichte van de bestaande lijnvoering van het busverkeer op het eiland. Dit zal per saldo bijdragen aan meer voertuigkilometers op het eiland.

Bedrijventerrein Melle Grietjespad

Verkeerskundig gezien is deze locatie ongunstig gelegen omdat deze locatie niet aansluit op de hoofdinfrastructuur van het eiland en enigszins decentraal is gelegens ten opzichte van de bestaande lijnvoering van het busverkeer op het eiland, wat per saldo zal bijdragen aan meer voertuigkilometers op het eiland. Tevens kan een busremise op deze locatie de verkeersproblematiek in het centrum versterken. Bij de eventuele realisatie van een nieuwe wegverbinding tussen Melle Grietsjespad en Heereweg/Reeweg wordt de realisatie van een busremise op deze locatie vanuit verkeerskundig perspectief gunstiger omdat daarmee de verkeersoverlast op de Middenstreek kan worden beperkt.

Veerdam

Verkeerskundig gezien is deze locatie nabij de veerdam een geschikt locatie die aansluit bij de hoofdinfrastructuur van het eiland en de bestaande lijnvoering van het busverkeer op het eiland. Omdat het start en eindpunt van de buslijnen in het dorp zijn gelegen leidt deze locatie per saldo tot meer voertuigkilometers op het eiland. Ook de geschetste negatieve gevolgen van de decentrale ligging ten opzichte van het dorp en het mogelijke effect dat buschauffeurs daardoor meer gebruik zullen maken van de auto om bij de busremise te komen, zijn aannemelijk en dienen daarom zeker in ogenschouw te worden genomen.

Huidige locatie aan de Oosterreeweg

Er zijn nauwelijks verkeerskundige voor- en nadelen van de beide varianten aan de Oosterreeweg ten opzichte van de huidige situatie. Deze locatie is centraal gelegen nabij de bestaande lijnvoering van het busverkeer op Schiermonnikoog en sluit aan op de hoofdinfrastructuur van het eiland.

Hieronder is een verkeerskundige beoordeling van de verschillende oplossingsrichtingen weergegeven.

	Achterzijde nieuwe brandweerkazerne Knuppeldam	Oude brandweerkazerne Noorderstreek	Bedrijventerrein Melle Grietjespad	Veerdam	Huidige locatie aan de Oosterreeweg
Ligging nabij hoofdinfrastructuur & lijnvoering busverkeer	gunstig	enigszins ongunstig	ongunstig	gunstig	gunstig
Ligging t.ov. begin en eindpunt buslijnen	gunstig	gunstig	enigszins ongunstig	ongunstig	gunstig
Verkeerskundige inpasbaarheid (bereikbaarheid & verkeersveiligheid)	gunstig	ongunstig	ongunstig	gunstig	gunstig

Tabel: verkeerskundige beoordeling verschillende oplossingsrichtingen

Verkeerskundige beoordeling uitbreiding bedrijfsruimte

De gemeente ziet het als taak om zorg te dragen voor voldoende bedrijfsruimte op Schiermonnikoog om te kunnen voorzien in de actuele en toekomstige behoefte. De aanleiding voor een verkenning naar een uitbreidingsmogelijkheden van bedrijfslocaties op Schiermonnikoog komt voort uit de wens van verschillende bedrijven om hun bedrijfsactiviteiten uit te breiden of om te verhuizen naar een andere meer geschiktere locatie. Afhankelijk van de locatie en de aard en de kenmerken van de bedrijfsactiviteiten kunnen deze leiden tot extra vervoersbewegingen en extra parkeerdruk. Bij de beoordeling van mogelijke locaties dienen afhankelijk van de aard en de kenmerken van de bedrijfsactiviteiten de effecten op de verkeersgeneratie en de parkeerdruk in ogenschouw te worden genomen.

De eventuele realisatie van een nieuwe wegverbinding tussen de Reeweg en het Melle Grietjespad maakt bedrijventerrein Melle Grietjespad een aantrekkelijke locatie voor de uitbreiding van bedrijfsactiviteiten omdat negatieve verkeerseffecten op de Middenstreek dan beperkt zullen zijn.

Ruimte voor iedereen

Bureau voor verkeer en openbare ruimte
+316 48 33 43 60
info@ruimtevoorieedereen.nl

Rapportage verkeerssituatie ANALYSE

Verkeersdeelnemers en vervoer

Openbaar vervoer

In de rapportage verkeerssituatie mist een paragraaf over het openbaar vervoer. Voor een goede analyse van de verkeerstromen en de capaciteit en efficiency van het OV is een goed inzicht noodzakelijk. Temeer omdat er beleidskeuzes gemaakt worden die ook het openbaar vervoer raken en gevolgen hebben voor het efficiënte reizigersvervoer en de verkeerstromen in het dorp. Bij het beperken van het reizigersvervoer zal er toename ontstaan in de verkeersbewegingen en verkeersdruk door taxi's , fietsers en voetgangers.

Taxibedrijven

Een goede analyse van nut en noodzaak , de capaciteit in en verkeersbezetting van de taxi's

Transport goederen en pakketdienst

Het belang nut en noodzaak van een efficiënte goederenlevering door de beide transportondernemingen.

Installatie, bouw -en onderhoudsbedrijven

Nut en noodzaak verkeer van de eilander bedrijven in bouw en installaties.
De gevolgen voor de verkeersbelasting door bedrijven van de vaste wal.

Eilander en niet eilander autogebruik

De noodzaak en nut van particulier autogebruik aan de totale verkeersbelasting moet nader geanalyseerd. Het ontheffingsbeleid en voor sommige straten geslotenverklaring personen auto's overwegen. Hoeveel eilander ontheffingen zijn afgegeven.
Hoeveel jaarlijkse tijdelijke ontheffingen worden er afgegeven aan niet inwonenden.
Hoeveel ontheffingen zijn er voor bedrijven op het eiland en bedrijven van de vaste wal.

2.1. Analyse huidig verkeer

Hierin opnemen nut en noodzaak van de verkeersdeelnemers OV, taxi's, transport en bouw-, installatie en onderhoudsbedrijven.
Tevens een analyse van het nut en noodzaak van particulier autogebruik, met name van niet inwonenden.

2.2 Beschouwing huidige verkeerssituatie

Hier wordt de nadruk gelegd op grote voertuigen als oorzaak van verkeersonveilig gevoel van de overige verkeersdeelnemers. Grote voertuigen dragen dan bij aan het onveilig gevoel, maar zorgen wel voor een alertere houding van de verkeersdeelnemers.
Voor een goed beeld van de totale verkeersbelasting is het van belang welk percentage per voertuigcategorie bijdraagt aan de totale verkeersbezetting. Voor de Arriva bussen is dit 2% (jaarbasis).
Toevoegen dat met name particulier autogebruik bijdraagt aan de piekbelasting in het verkeer.

Trillinghinder hoort in deze paragraaf niet thuis. Elders benoemen en hier weglaten.
Trillinghinder is niet meer aan de orde, is gemeten en afgehandeld: Thurap juni 2019.

2.3 Beleving toerist

Vooral te maken hoe Schiermonnikoog zelf mee omgaat in de publiciteit. Deze scheidt een misleidend beeld waardoor bezoekers frustraties opdoen.

Opmerking over de enquête: draagt niet bij aan een juist beeld en uitkomst gezien de vraagstelling en illustraties.

2.4 Conclusie

Onderzoek naar nut en noodzaak openbaar vervoer, personenvervoer, transport goederen.

Onderzoek naar bijdrage grote voertuigen in het totale verkeersaanbod.

Onderzoek naar betere informatie verkeer Schiermonnikoog voor bezoekers.

Trillinghinder hier weglaten; is geen onderdeel van de verkeerssituatie

3.1 Gesloten verklaring

Toevoegen 1^e alinea: Met uitzondering van personenvervoer (taxi's) en openbaar vervoer (bussen)

3.2 Nieuwe weg

Deze oplossingsrichting is sterk afhankelijk van de het toekomstig beleid voor het bedrijventerrein Melle Grietjespad. Onderzoek zal moeten uitwijzen in welke mate dit tot vermindering van het verkeer in het dorp zal leiden.

De ligging van het bedrijventerrein ZW van het dorp zal blijvend verkeersstromen door het dorp opleveren.

3.3 Weg zeedijk

Niet relevant, niet verder te onderzoeken of onderbouwen.

3.4 Strenger ontheffingsbeleid

Niet duidelijk is hier de scheiding tussen eilander ontheffing en niet eilander ontheffing.

De laatste ontheffing zal strenger ingezet moeten worden evenals de rijbeperking: uitsluitend van boot naar bestemming en vice versa.

3.5 Verplaatsing supermarkt

Pas het verkeer aan aan de vestiging op deze plaats en niet de vestiging aan het verkeer.

Supermarkt op deze plek behouden.

3.6 Overslagpunt

Worden de transport bedrijven in het onderzoek betrokken. Welke verkeersbewegingen worden voorzien met kleinere vervoersmiddelen.

3.7 Buslus

Er is geen inzicht in de onderbouwing van deze oplossingsrichting. Onderbouwing toevoegen.

De vervoerder heeft wel een advies neergelegd bij de gemeente Schiermonnikoog die afwijzend is.

Het advies geeft een duidelijke onderbouwing waarom de buslus een slecht idee is.

Dit advies van Arriva zou toegevoegd moeten worden aan de rapportage.

4.1 Gesloten verklaring Middenstreek

Is een oplossing uitsluitend voor personenauto's. Overig verkeer blijft noodzakelijk.

Andere oplossing éénrichtingsverkeer Middenstreek van west naar oost en Langestreek van oost naar west. Zie 4.1.1.

Toevoegen Alternatief:

4.1.1 Eénrichtingsverkeer Langestreek – Middenstreek (icm geslotenverklaring niet bestemmingsverkeer Middenstreek)

Langestreek: vanaf T splitsing Langestreek- Torenstreek rijrichting oost naar west via Karelspad naar Middenstreek. Vanaf T splitsing Karelspad-Middenstreek richting west naar oost.

Combineren met halteplaats tussen gemeentehuis en Hotel Bernsdorff.

4.2 Weg naar Melle Grietjespad

Aanname drastische beperking moet blijken uit onderzoek. Het omgekeerde is ook mogelijk: Nieuwe wegen hebben een verkeer aantrekkend effect op de aansluitende wegen.

Bij aantrekken van meer bedrijven en een extra weg zal ook de verkeersbelasting in het dorp toenemen.

Het beeld van self fulfilling prophecy is hier van toepassing.

Visie en beleid op het bedrijventerrein, polder, zicht op het dorp is onderliggend aan weg of geen weg.

4.3 Weg zeedijk

Niet realistisch. Onderbouwing niet bekend.

4.4 Ontheffingsbeleid

Ontheffingsbeleid aanpassen, strenger voor niet inwonenden.

Parkeren op Lauwersoog faciliteren voor eilanders.

Verkeer door bedrijven van vaste wal nader onderzoeken; beleid wat wel en niet wordt toegestaan.

4.5 Verplaatsing supermarkt

Zie 3.5 : Geen juiste voorstelling. Is dit besproken met eigenaar?

Kijk of in samenwerking met de eigenaar wat er verbeterd kan worden ; stalling fietsen, boodschappen service.

4.6 Overslagpunt

In samenwerking met de vervoerders nader te onderzoeken. Verkeersbewegingen in de piekbelasting rond de boottijden vermijden.

4.7 Realiseren buslus

Geen duidelijk beeld: Alle bussen uit het dorp of een deel. Plan onbekend.

Mist in deze rapportage de belemmeringen voor deze oplossingsrichting

Een aantal:

- Afbreuk aan efficiënt reizigersvervoer en beperking spreiding reizigers naar eindbestemming.
- Vergroten verkeersonveiligheid door afgezette reizigers die verder lopen over de Reeweg tijdens de drukste momenten bij aankomst boot.
- Effect op verkeersbelasting dorp is gering: bussen maken 2 % uit van totale verkeersbewegingen tijdens de piekbelasting.
- Hoge aanlegkosten buslus, beter in te zetten voor aanpassingen straatbeeld dorp

Advies Arriva opnemen in deze rapportage.

4.7.1 Alternatieven

- Beperk middels venstertijden de verkeersdruk en verlaag daarmee de piekbelasting. Doel; een overzichtelijk verkeersbeeld en vlottere verwerking reizigers bij de halte.
- Verplaats de bestaande halte VVV naar Nieuwestreek tussen Gemeentehuis en hotel Bernsdorff in combinatie met éénrichtingsverkeer Middenstreek (west naar oost)

5.0 Voor en nadelen ter discussie

Geen onderbouwingen en / of onderzoek zijn overwegingen niet betrouwbaar.

Met name ten aanzien van de buslus zijn de overwegingen niet volledig.

6.0 Alternatieven

- Gesloten verklaring Middenstreek : ook éénrichtingsverkeer meenemen of combinatie met Gesloten voor personenauto's.
- Weg MP / Reeweg koppelen aan visie toekomst bedrijventerrein. Drastische afname verkeer Middenstreek onderzoeken, onderbouwen.
- Zeedijk weg: afvoeren als alternatief
- Uitleg : strenger beleid voor wie, ook eilanders en eilander bedrijven? Advies eerst de buitenschil aan te pakken; beleid voor niet inwonende, vakantiehuis bezitter o.a. Probleem wordt al minder bij aanpak van deze groep. Conclusie in 6.0 mager.
- Verplaatsing supermarkt: niet realistisch. Zorg voor duidelijker wegbeeld ter plekke voor in- en uitlopende gasten supermarkt. Stallen van fietsen verbeteren. Afname verkeer in piektijden/ boottijden lost al veel op.
- Overslagpunt, kan goed effect hebben
- Buslus, niet onderbouwd. Advies Arriva serieus nemen.

Bijlage verkeerssituatie

Ter kennisname, nuttige informatie, bevestiging subjectieve beleving leidt tot onveilig gevoel.

Jan Mewe

Rapportage busremise – Analyse

Aanvullingen en wijzigingen

2.1.1 Bestaande busremise

- Geluidsoverlast omwonenden niet meer aan de orde, is opgelost.
- Informatie bussen op fossiele brandstof weglaten, niet relevant.
- Laden elektrische bussen: 10 meter afstand tot woningen
- Milieu zoning ook 10 meter

2.1.2 Eigendom busremise

Aanvulling: In 2017 is bij raadsbesluit de remise aan de Knuppeldam aangewezen als locatie.

2.2 Conclusie

Vraag: gegevens financiële randvoorwaarden

Opnemen: Milieuzonering en afstand geluidsnormen tot woningen kan 10 meter zijn.

Afstand tot toekomstige woningen nabij Knuppeldam is 25

3.5. Huidige remise. Variant: nieuwe locatie naar overzijde; Oosterreeweg oostzijde

Een alternatief voor onderzoek is de locatie aan de overzijde van de huidige garage.

De locatie betreft de hoek tussen Langestreek en Oosterreeweg.

Voordeel: Geen toegangsweg nodig, open verbinding met Oosterreeweg en minder ruimtebeslag vanwege een kleiner benodigd voorterrein voor in- en uitrijden remise

4. Belemmering per alternatief

Zie volgende punten

4.1 Knuppeldam

Afstandsnormen in relatie tot woningbouw opnemen: 10 meter voldoet. Afstand tot geplande bouw is 22 meter- 25 meter

Geluidswal weglaten, suggereert overschrijding Wgh waar geen sprake van is.

Zichtlijn: opnemen dat de remise ook in andere positie te realiseren is ; 90 graden gedraaid t.o.v. tekening. Afstand tot woningbouw dan 25 meter.

Infrastructuur : opnemen dat de huidige toegangsweg van de brandweergarage verbreed kan worden naar 5,95 meter (ETW norm) Kosten besparend.

4.2 Oude brandweergarage

Geen opmerkingen, geen relevante oplossing

4.3 Bedrijventerrein Melle Grietjespad

Toevoegen: bedrijfsruimte verloren bij vestiging busremise is circa 65 x 35 mtr. 2275 m2 (vergelijk Knuppeldam)

4.4 Veerдам

Toevoegen: bedrijfsruimte verloren bij vestiging Veerдам 2275 m2

4.5 Huidige locatie

Overlast huidige locatie niet meer aan de orde; weglaten in tekst

Geluidsmetingen hebben geen wettelijke overschrijdingen opgeleverd.

In overleg met bewoners is het laden van de bussen 's nachts niet meer aan de orde

4.6 Tweede busremise huidige locatie.

Niet realistisch. Wel overwogen om ruimte te vinden tussen Langestreek en Oosterreeweg.
Zie alternatief bij punt 3.5

5. Voor- en nadelen

Knuppeldam

Voordeel: Sluit aan bij huidige routing en minste verkeersbewegingen t.o.v. bij MP

Nadeel: Ligging tegenover woningen, geen onderbouwde belemmering, nadeel weglaten.

Nadeel: Bestemming stond in concept bestemmingsplan Woningbouw oost (juli 2019)

Nu niet meer in ontwerp bestemmingsplan ?

Nadeel: Geen nadere onderbouwing "meer verkeer Knuppeldam én Oosterreeweg"

Melle Grietjespad

Nadeel toevoegen: Grotere afstand, meer kilometers: meer verkeersbewegingen bussen

Tweede busremise versus nieuwe volledige remise aan de Oosterreeweg

Heroverwogen als voordeel: Remise aan overkant hoek tussen Langestreek en speelplaats.

6. Afwegingen alternatieven

Knuppeldam: geluidsoverlast weglaten, is aanname die niet onderbouwd is. Geluidswal idem.

Melle Grietjespad: de afweging dat er 2275 m² verloren gaat voor bedrijfsruimte hier vermelden.

Busremise tegenover de bestaande (hoek Langestreek / Oosterreeweg)

7. Financiële onderbouwing

Berekeningswijze onbekend; afstanden infrastructuur niet juist. Knuppeldam is afstand 90 meter.

Algemeen: Financiële onderbouwing onvoldoende. In dit stadium van ondergeschikt belang.

Jan Mewe

BUSREMISE KNUPPELDAM

	A. gunstig	B. minder gunstig	C. beperking	D. Knelpunt	E. Oplossingsrichting	F. Toelichting / Opm.
Ruimtelijke inpassing	Gunstig, gelegen achter hulpdienstverlening	Woonbestemming nabij, zie F	Terrein en remise geschikt voor 6 bussen		Positie remise kan gedraaid tov oorspronkelijke positie: ruimtelijk beter	Info: BIJLAGE 1. Concept bestemmingspl. Juli 2019. Blz 8 , 32 en 33
Categorie 1 Zonering 10 m	Gunstig, afstand tot geplande woonwijk voldoet. Geen probleem met Wgh		Rekening houden met woonbestemming Zie pnt. E		Zie bovenstaand; Positie remise gebouw, opening naar oost: afstand tot woningen groter	Zonering voldoet bij dichte gevel. Laadstations binnen en laden tot max. 23.00 uur
Logistieke Functie en positie	Gunstig, rand bebouwde kom en positie tussen veerdienst en dorp, aansluitend op lijnvoering	Bij grote wijzigingen door afsluitingen/ verkeersmaatregelen		Bij wijziging verkeersstroom dorp	Lijnvoering altijd efficiënt aansluiten op remise	Bestaande lijnvoering past bij verplaatsing naar nieuwe remise Knuppeldam
Ontsluiting ETW norm (CROW richtlijn)	Afstand tot Knuppeldam 88 meter, deels bestaande ontsluiting. Zie D.			Verbreding vlgs. ETW norm naar 6 meter	Gebruik makend bestaande ontsluiting brandweer, wel verbreden	In rapportage ETW afstand 200 meter: corrigeren naar 88 meter
Verkeerskundige inpasbaarheid	Op korte afstand "hoofdader" Oosterreeweg	Bij grote afwijking bestaande lijnvoering			Altijd lijnvoering efficiënt aansluiten op remise	Zie notitie: Verkeerskundige beoordeling; BIJLAGE 2

Schiermonnikoog, 19 april 2021

Beste klankbordgroep-collega's,

Helaas ben ik vrijdag 23 april '21 verhinderd, maar wil toch langs deze weg nog een paar gedachten en ideeën kwijt. Ik waardeer de uitwisseling van belangen, tegengesteld en gezamenlijk, de uitwisseling van ideeën, groen en rijp. Dat heeft m.i. veel opgeleverd, maar – zoals we zelf al gezamenlijk concludeerden – nog niet voldoende om een beoordeling naar het college te sturen. Dat er een tweede bijeenkomst komt is dan ook fijn.

Bij mij blijft hangen dat de drie rapportages nog lang niet rijp genoeg zijn om een afgewogen advies en/of (quote uit de rapportage:) één totale denkrichting waarin de drie ruimtelijke vraagstukken worden gebundeld samen te stellen. Los van de constatering dat de rapportages informatie missen, afwegingen niet gedaan kunnen worden en er nog meer alternatieven voor eventuele problemen benoemd dienen te worden, mist de samenhang in een **totaalvisie op "Ruimte op Schiermonnikoog"**. Een visiedocument, een paraplu zoals je wilt, waarin voor de langere termijn zicht wordt gegeven op wat ruimte en het beleven van ruimte, ruimte en toerisme etc. voor ons eilanders en onze gasten zou kunnen betekenen. En bij het ontbreken van die visie, is het erg lastig om de 3 vraagstukken en mogelijke oplossingen in perspectief te plaatsen.

Ik snap heel goed, dat sommige zaken al lang spelen en dat er wellicht al eerder over gesproken is en dat misschien oplossingen al in een la liggen.... En dat actie ook wel gevraagd mag worden...

En toch... ik mis de samenhang, de paraplu, de visie.

Nut en Noodzaak

Alle notities beginnen met het verkennen van het nut en de noodzaak om te komen tot een oplossing. Zoals ik in onze eerste bijeenkomst zei, vind ik dat bij een aantal rapportages niet of niet helemaal is aangetoond, en mist er nog informatie om tot een dergelijke conclusie te komen (zo gaf ik aan dat bij de specificering van de behoefte aan bedrijfsruimte de in de rapportage gestelde vragen niet beantwoord zijn).

Wel vind ik het belangrijk – in het licht van een visie - verder te onderzoeken of er daadwerkelijk nut en noodzaak is. En is het m.i. essentieel dat ook aan te vullen met de vragen: is het belangrijk (of niet) en is het urgent (of niet). Sommige van de genoemde argumenten zijn in mijn beleving niet urgent en zelfs niet (direct) belangrijk.

Daarbij is het maatschappelijk belang van infrastructuurprojecten (groot en klein) groot. Voor het nemen van een besluit – met impact voor jaren – is nou eenmaal veel beslisinformatie nodig. Daarvoor is goed onderzoek nodig, een goed onderzoek kost tijd. Uiteindelijk moet de raad een besluit kunnen nemen, anderen kunnen overtuigen en het besluit kunnen verantwoorden. En daarvoor is een Maatschappelijke kosten-baten analyse nodig:

- Is het een probleem?
- Welke oplossingen zijn er mogelijk?
- In hoeverre wordt het probleem opgelost?
- Wat kost de oplossing en wie betaalt het?
- Wat zijn de effecten op de leefomgeving, het milieu en de veiligheid?
- Wat heeft de Schiermonnikoogse samenleving eraan (en hoe verhouden zich de maatschappelijke baten tegenover de kosten)?

- Is het toekomstvast (zijn er mogelijke ontwikkelingen die van invloed kunnen zijn)? Zijn er onzekerheden meegenomen en meegewogen?

Vragen die nu nog niet beantwoord zijn, en daarmee de raad van de gemeente Schiermonnikoog een schier onmogelijke taak geeft Beeld te vormen, oordeel te geven, besluiten te nemen...

We hebben geleerd dat je bij twijfel niet moet inhalen en dat je op basis van onvolledige informatie niet te beste besluiten kunt nemen. En dat maakt juist dialoog en discussie in de klankbordgroep (en mogelijk ook de resultaten uit de enquête) zo waardevol. Onze betrokkenheid en kritische inbreng is essentieel zodat het college en de raad meer gedragen en weloverwogen besluiten kunnen nemen.

Wel iets doen

Met het bovenstaande zeg ik niet, dat er op (korte) termijn niets moet gebeuren en dat we het maar bij het huidige moeten laten. Integendeel. Ik denk zeker dat er een paar zaken urgent en belangrijk zijn om met elkaar over van gedachten te wisselen en een advies (i.c. beoordeling) over uit te brengen; de busremise en (delen)verkeerssituatie.

De busremise enerzijds omdat de huidige concessie bijna afloopt en er een gelijk spel voor alle openbaar vervoer-aanbieders mogelijk moet zijn en anderzijds omdat de gemeenteraad in 2017 al besloten heeft dat er een duurzame busremise voor 6 elektrische bussen op Schiermonnikoog moet komen. En hoewel de verkeerssituatie van dag tot dag en van tijdstip tot tijdstip veranderd in het centrum is het – denk ik – belangrijk om een paar zaken ‘handig en slim’ op te lossen, zodat – zonder al te grote ingrepen in de gehele infrastructuur van het eiland – de intensiteit en gevoelens van verkeersonveiligheid op bepaalde momenten afnemen.

Voor beide heb ik niet dé oplossing, maar wel ideeën (of opvattingen zo u wil). En die deel ik hieronder.

Busremise

Voor het realiseren van een busremise die aan de voorwaarden voldoet zoals beschreven in de rapportage moeten overall concessies gedaan worden. Bij de één meer dan bij de ander. Sjoerd Nota schrijft in zijn advies ook over de verkeerskundige voor- en nadelen van de beschreven oplossingen. Mijns inziens pleit dat - samen met het feit dat er in 2017 al een besluit is genomen en dat de ligging/inpassing op geluid- en milieuzonering is getoetst – voor een remise op de Knuppeldam. Daarbij is de grond al in eigendom van de gemeente (en hoeft er niets aangekocht te worden), is er toegangsweg, is de ligging gunstig ten opzichte van de steiger, hoeft er niks (nauwelijks) iets aan de routing gedaan te worden enzou het mogelijk te combineren zijn met het goed ontsluiten van ‘Plan Oost’. Met betrekking tot dit laatste: dan hoeven de bewoners, bestemmingsverkeer etc. niet allemaal door de Oosterreeweg/Ds. Hasperstraat.

Een alternatief zou kunnen zijn de – tijdens de klankbordgroep-bijeenkomst en nog niet in de rapportage opgenomen – genoemde Langestreek-Oosterreeweg. Deze heeft volgens mij potentie om verder onderzocht te worden: centraal gelegen, voldoende ruimte, aansluitend op de bestaande routing, afstand tot woonwijk wordt nog iets groter, ontsluiting goed te realiseren (?).

De overige alternatieven vallen naar mijn mening af. Niet alleen vanwege de genoemde verkeerskundige voor- en nadelen, maar vooral ook omdat de impact voor de langere termijn (ruimtelijke visie) volgens mij meer negatief uitvalt, dan positief. Zo zal een busremise op het Melle Grietjespad weinig impact hebben op de verkeersdruk op de Middenstreek (zie notitie van Sjoerd) tenzij er een rondweg komt... en dat is nou juist iets een grote impact heeft op de ruimte in

algemene zin. De Veerдам is – zoals we constateerden - een dislocatie waardoor er lege bussen moeten rijden in verband met vaartijden en dat zijn onnodige verkeersbewegingen. Daarbij kan – denk ik – de veerдам-locatie beter benut worden voor bedrijvigheid. En – hoewel ik het een sympathiek en origineel idee vind – 2 of 3 kleine busremises realiseren zal een kostbare aangelegenheid worden...

Verkeerssituatie

Ik schreef al eerder; aanpakken zonder al te grote ingrepen in de gehele infrastructuur. Ik stel dan ook een combinatiepakket van maatregelen voor, die na een proef van pakweg 2 jaar, geëvalueerd en aangepast kan worden. Dat combinatiepakket van 5 maatregelen ziet er als volgt uit:

1. Stevige handhaving van ontheffingsregels. Naar ik begreep is het college daar al druk mee bezig en zou dit zijn vruchten moeten afwerpen. Immers, minder gemotoriseerd verkeer toelaten is 'directe winst'. Of de ontheffingsregels sowieso nog aangescherpt kunnen of moeten worden, weet ik, maar dat zou ook een tweede winst kunnen opleveren.
2. Invoering van venstertijden zoveel als mogelijk. De bevoorrading van winkels, bedrijven etc. wordt al voor een groot deel via de eerste boot gerealiseerd en dat is een goede zaak. Wellicht kunnen de vervoerders in samenspraak met de afnemers nog aanvullende afspraken maken over gebruik van venstertijden. Als belanghebbenden weten zij vast wel hoe het slim en handig kan, zodat er een win-win-win situatie ontstaat voor leverancier/vervoerder, afnemer, inwoners en gasten!
3. Eenrichtingsverkeer op de Langestreek (vanaf het Torenpad richting het Westen, naar het Westen) en eenrichtingsverkeer op de Middenstreek (vanaf het Karelspad naar het Oosten/centrum, richting het Oosten). Een alternatief wat nog niet genoemd staat in de rapportage. Wanneer het gemotoriseerd verkeer, inclusief de bus, maar 1 kant op kan, zal dat – denk ik – een veel verkeersdrukte wegnemen. Temeer omdat voetgangers en fietsers wel ruim baan krijgen. Ook heeft dat volgens mij als voordeel dat gemotoriseerd verkeer niet onnodig hoeft stil te staan omdat er een tegenligger aankomt. Dit betekent wel een aanpassing aan de routing van de bussen; immers die vallen ook onder gemotoriseerd verkeer. Wat daar de consequenties van zijn, durf ik niet te zeggen, maar ik vind het de moeite waard omdat aan de huidige vervoerder en onze buschauffeurs te vragen!
4. Communicatie over 'het verkeer' op Schiermonnikoog. Op de boot (tv schermen), in de Lytje Pole, de website van de gemeente Schiermonnikoog, de uitingen van de VVV worden toeristen verteld wat wel en niet kan en mag op ons mooie eiland: honden uitlaatbeleid, broedseizoen, zeehonden niet aanraken etc.). Via diezelfde media kunnen we onze gasten over het verkeer vertellen.
5. Kleine aanpassingen in het straatbeeld/beleid van de Middenstreek en Langestreek en waar verder nodig/noodzakelijk. Wat zou met kleine aanpassingen ervoor kunnen zorgen, dat alle verkeersdeelnemers zich beter aan de regels houden (gemotoriseerd verkeer stapvoets rijden, niet onnodig parkeren, rechtshouden op de fiets etc)? Wellicht dat Sjoerd daar ideeën en/of ervaringen mee kan delen?

Tot zover mijn input voor de korte termijn. Voor de lange termijn/de visie op Ruimte op Schier denk ik ook graag mee.

Ik wens jullie een goede gestructureerde bijeenkomst en ontmoet jullie graag weer snel!

Mirjam Smit

Gemotoriseerd verkeer op de Middenstreek op 22 april 2021, van 13.00 tot 14.00 uur.

Tijd	Soort voertuig	Doorgaand/ bestemming	Naar	Opmerking
13.00	Bestelbus	D	MG	
13.00	Bestelbus	D	MG	
13.00	Personenauto	D	Centrum	
13.00	Bestelbus	D	Centrum	
13.00	Bus	B	Centrum	
13.00	Bus	B	Centrum	
13.02	Bestelbus	D	MG	
13.05	Personenauto	D	Karelspad	
13.05	Bestelbus	D	MG	
13.05	Bestelbus	D	MG	
13.08	Bestelbus	D	Centrum	
13.12	Politie	B	Centrum	van pol.bureau
13.13	Vrachtwagen	B	Peperhúsjen	bevoorrading
13.14	Bestelbus	B	Centrum	van vd Zaag
13.16	Shovel	B	Glop pol. bureau	bouw aan Voorstreek
13.21	Bestelbus	D	MG	
13.21	Personenauto	D	Centrum	
13.21	Pers. +aanhanger	D	Centrum	
13.24	Personenauto	D	MG	
13.25	Personenauto	B	Middenstreek 48	
13.28	Personenauto	D	Centrum	
13.30	SUV	B	Middenstreek 46	bouw Voorstreek
13.36	Politie	B	Politiebureau	van centrum
13.36	Bus	B	Karelspad	
13.39	Personenauto	D	MG	
13.39	Kleine vrachtwagen	B	Politiebureau	Zet persoon af
13.39	Taxi	D	Karelspad	
13.41	Bestelbus	D	Centrum	
13.43	Personenauto	D	Karelspad	
13.43	Bestelbus	D	Centrum	
13.47	Bestel.+aanhanger	D	Centrum	
13.55	Combi	B	Schier Fashion	van centrum
14.00	Vrachtwagen	D	Centrum	
14.00	Trekker + aanh	D	Centrum	

In dit uur 34 voertuigen, daarvan 22 doorgaand en 12 bestemmingsverkeer.

Eric Augusteijn