

Vervoersvisie Ameland



Samen op pad naar 2040



Gemeente Ameland

Vervoersvisie Ameland

'Samen op pad naar 2040'



april 2022
www.ameland.nl
www.wing.nl

1. INLEIDING

Waarom een vervoersvisie?	4
Wat willen wij met de vervoersvisie bereiken?	5
Waar gaat de vervoersvisie over?	5
Werkwijze: van scenario's naar visie	6
Wat verstaan wij onder vervoer?	7
Wat is het huidige vervoersbeleid?	9

2. AMELAND TOEN, NU EN IN DE TOEKOMST

Ameland toen	11
Ameland nu	12
Ameland in de toekomst	14

3. VERVOER OP AMELAND IN 2040

3 Hoofdstrategieën	16
Hoe doen we dat?	17

4. ONDERZOEKSMATREGELEN & EFFECTEN

Uitwerking naar doelgroep	20
Effecten & kansenskaart	24

5. VAN VISIE NAAR UITVOERING

Hoe werkt de visie door?	27
Investeringen	27

1. INLEIDING

Waarom een vervoersvisie?

Een goede en betrouwbare bereikbaarheid is een belangrijk thema op Ameland. Niet alleen naar het eiland of vaste wal toe, maar ook op het eiland zelf. In tegenstelling tot meer 'autoluwe' eilanden als Schiermonnikoog en Vlieland bezoeken veel toeristen Ameland met de auto. Niet zozeer om verschillende plekken te bezoeken, wel als vervoersmiddel voor het gezin en de bagage naar het eiland toe. Hoewel toeristen steeds vaker de auto meenemen, overschrijden de aantallen voertuigen niet de capaciteit van de aanwezige infrastructuur. Wel wordt door bewoners en toeristen meer drukte ervaren. Op toeristische plaatsen en bekende knelpunten waar verschillende verkeersstromen kruisen of samenkomen. Zoals bijvoorbeeld de Strandweg bij Nes. Ook ervaren bewoners meer overlast door het toegenomen vracht- en busvervoer en foutparkeren van auto's en fietsen, met name in de dorpen.

Het huidige beleid op vervoer staat beschreven in de structuurvisie van 2011 en het 'Gemeentelijk verkeer en vervoerplan 2009 – 2015'. Een goede duurzame vorm van mobiliteit wordt hierin gezien als onderdeel van het toeristisch product. Ameland is dan ook een echt fietseiland. Het recreatieve fietsverkeer is goed ontwikkeld in combinatie met uitgebreide verhuurmogelijkheden en een aantrekkelijk fietspadennetwerk. Daarnaast is er een aantal goede busverbindingen gerealiseerd. In het kader van duurzaamheid wordt gestreefd de auto een minder dominante tol te geven, waarbij verkeersveiligheid

prioriteit heeft boven een snelle doorstroming.

Er is geïnvesteerd in het fietspadennetwerk en het openbaar vervoer. Het dorpscentrum van Nes is (deels) autoluw gemaakt en er wordt gekeken naar een veilige manier van bevoorrading met zo min mogelijk overlast.

De ambities uit het huidige gemeentelijk verkeer en vervoerplan zijn in het afgelopen decennium verder uitgewerkt. Veel van die ambities zijn vandaag de dag nog relevant, maar de tijd heeft niet stilgestaan. De vervoersbewegingen op het eiland nemen nog steeds toe. Daarnaast speelt het thema leefbaarheid en duurzaamheid een steeds grotere rol. Daarom is de gemeente Ameland aan de slag gegaan met een nieuwe visie op het vervoer.

In 2040 is Ameland nog steeds een prettig eiland om te verblijven, zowel voor inwoners als voor toeristen. Iedereen kan van de omgeving genieten zonder daarbij gestoord te worden door het verkeer. Daarnaast zijn alle belangrijke bestemmingen bereikbaar en is het voor iedereen mogelijk activiteiten naar wens uit te voeren.

Wat willen wij met de vervoersvisie bereiken?

Met de visie willen wij de bewoners en toeristen op Ameland laten zien hoe we in 2040 op een veilige, comfortabele en duurzame manier kunnen voldoen aan de mobiliteitsbehoefte. Daarbij dient schade en overlast aan natuur, landschap en milieu zoveel mogelijk te worden beperkt. Door de grote toeristendruk verdient de leefbaarheid op Ameland speciale aandacht.

Waar gaat de vervoersvisie over?

De vervoersvisie Ameland schetst een ambitie voor het vervoer in 2040. Een streefbeeld op basis van de verwachte ontwikkelingen. De visie geeft de hoofdrichting aan en beschrijft wat de gemeente gaat doen om de ambities te realiseren. Het document werkt daarmee als een soort 'paraplu' waaronder maatregelen worden uitgewerkt en middelen beschikbaar kunnen worden gesteld voor de periode van nu tot 2040. Het schetst daarmee de kaders voor omgevingsplannen voor verkeer en vervoer, de bijbehorende meerjarenplannen en financiële verantwoording.

De vervoersvisie heeft vooral betrekking op het verkeer en vervoer op Ameland. Door de grote samenhang met het functioneren van de veerverbinding wordt in deze visie ook hier aandacht aan besteed vanuit het voor- en natransport, zonder uitspraken te doen over de veerverbinding zelf. In het 'Vervolgonderzoek bereikbaarheid Ameland 2030', uitgevoerd door Rijkswaterstaat, komt dit aan bod. De visie behandelt geen concrete maatregelen en gaat dus niet over het aanleggen van een weg of over de invulling van de concessie voor de veerdienst vanaf 2029.



Werkwijze: van scenario's naar visie

Ameland streeft naar een gezonde balans tussen vervoer van de toerist, woon- en werkverkeer, goederenvervoer en recreatie. De verwachting is dat de hoeveelheid te vervoeren personen en goederen niet afneemt. De wijze waarop deze hoeveelheid zich verplaatst is te beïnvloeden.

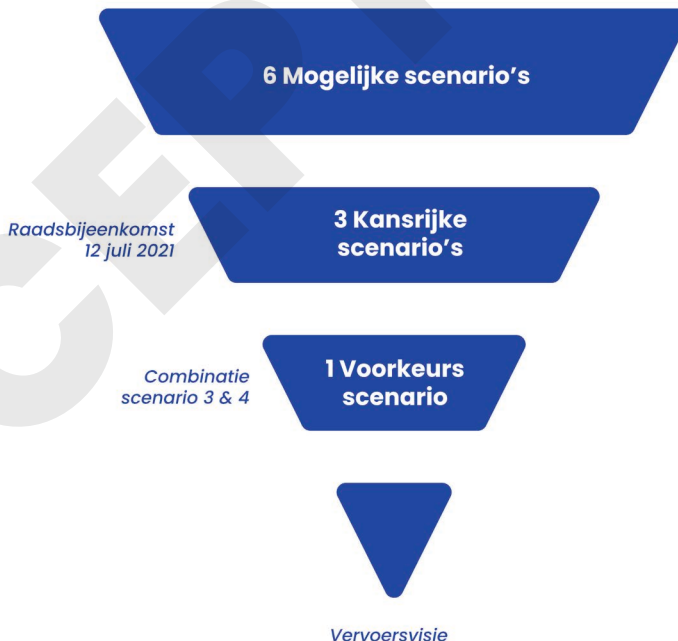
Om het ambitieniveau te bepalen en de wensen in het voortraject te inventariseren is gewerkt met een zestal scenario's als denkrichting:

1. Autovrij
2. Autovrij voor niet inwoners
3. Autoluw
4. Huidige situatie optimaliseren
5. Niets doen, mee met de trend
6. Inzetten op groei

Hiervan zijn de drie meest kansrijke scenario's (2 t/m 4) besproken op de raadsbijeenkomst van 12 juli 2021. De andere scenario's werden als niet realistisch gezien. Geconstateerd is dat het voorkeursscenario een combinatie is van de huidige situatie optimaliseren (4) en autoluw (3).

Het voorkeursscenario is in een drietal workshops met beleidsmakers, vervoerders, ondernemers en bewoners verder aangescherpt en verwerkt in deze visie.

Naast de scenariostudie zijn er in 2019-2020 een tweetal enquetes verspreid onder toeristen (2556 reacties) en bewoners (310 reacties) van Ameland. De uitkomsten hiervan zijn verwerkt in deze visie.



Enquêtes

Naast de scenariostudie zijn er in 2019-2020 een tweetal verschillende enquêtes verspreid onder toeristen (2556 reacties) en bewoners (310 reacties) van Ameland.

De resultaten hiervan zijn verwerkt in deze visie. Een aantal resultaten zijn hieronder weergegeven. De rest van de resultaten zijn terug te vinden [op de website van de gemeente via deze link](#).



Toerist

Bagagevervoer ontzorgen kan helpen, met name bij jongeren.

46% van de Duitse toeristen is onbekend met bagagevervoer t.o.v. 79% Nederlandse toeristen.

De meeste gebruikte vervoersmiddelen op het eiland zijn: de fiets (73%), te voet (35%) en de auto (32%).

De auto wordt gebruikt voor: vervoer van en naar de veerboot (43%), boodschappen (32%), activiteiten (21%) en anders (4%).

Ondanks dat duurzaamheid als aspect gewaardeerd wordt, nemen mensen nauwelijks de bus op het eiland.



Eilander

40% van de eilanders bezit meer dan 1 auto

43% van de eilanders gebruikt de (elektrische) fiets voor woon-werkverkeer (40% gebruikt de auto).

46% van de eilanders gebruikt een auto om boodschappen te doen.

Wanneer men niet deelneemt aan het verkeer geeft 42% van de deelnemers aan overlast te ervaren van het verkeer op het eiland.

39% van de deelnemers zou een deelauto willen gebruiken op de vaste wal (t.o.v 13% op het eiland).

Ondanks dat duurzaamheid als aspect gewaardeerd wordt, nemen mensen nauwelijks de bus op het eiland (52% gebruikt nooit het OV).

Wat verstaan wij onder vervoer?

Vervoer betreft het transport van personen en/of goederen. Het is essentieel om je dagelijkse activiteiten uit te voeren, relaties te onderhouden en bestemmingen of doelen te bereiken. Bij elke vervoersbeweging spelen drie aspecten een rol. Voor het bereiken van de ambitie zijn de drie aspecten de 'knoppen' waaraan gedraaid kan worden. Hoe kunnen we de mobiliteitsbehoefte accommoderen in het vervoersnetwerk of met het aanbod van vervoersmiddelen, of kunnen we ook de mobiliteitsbehoefte zelf beïnvloeden?

In deze visie wordt uiteengezet welke mobiliteitsbehoefte eilanders en toeristen hebben. We blikken kort terug, beschouwen de huidige situatie om vervolgens vooruit te kijken. Zorgen technologische ontwikkelingen voor een gewijzigde mobiliteitsbehoefte? Of andersom? Hoe gaan we om met de bereikbaarheid en leefbaarheid op het eiland? Hoe bewegen toeristen en eilanders zich van, naar en over het eiland? Binnen de visie wordt een ambitie geschetst waar de komende 10 tot 20 jaar naartoe gewerkt kan worden.

Huidige vervoersvoorzieningen Ameland:



~90 Km
verbindingswegen



~57 Km
fietspaden



~ 100 Km
wandelpaden



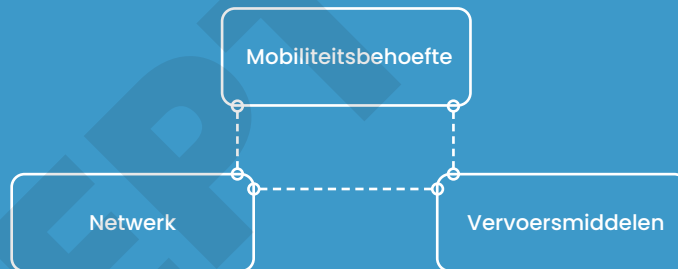
~33 Km
ruiterpaden



2
(werk)havens



1
vliegveld



Deze drie aspecten zijn afhankelijk van elkaar. Woonwerk verkeer is bijvoorbeeld door de tijd op veel vlakken veranderd. Echter is een constante te vinden, mensen besteden gemiddeld ongeveer één tot anderhalf uur per dag aan reizen. Al zal dit voor de meeste Amelanders niet gelden.

Doordat de snelheid van vervoersmiddelen is toegenomen zijn grotere afstanden bereikbaar geworden. Met als gevolg dat bijvoorbeeld veel mensen verder van de woonplaats zijn gaan werken en het netwerk van wegen gegroeid is²

In deze visie maken we onderscheid in zes verschillende doelgroepen voor de huidige situatie. Elke doelgroep heeft zijn eigen mobiliteitsbehoefte. De eerste vier doelgroepen maken allen gebruik van het wegennetwerk, terwijl de laatste twee doelgroepen gebruik maken van het fiets- en wandelnetwerk. De vervoersmiddelen verschillen onderling ook, behalve voor doelgroep 1 en 2.



1. Eilander met auto

Op weg naar werk, de supermarkt, school, vrienden, familie, (sport)activiteiten en overig.



2. Toerist met auto

Van vaste wal naar het eiland en terug. Van veerhaven naar verblijfsrecreatie. Van verblijfsrecreatie naar supermarkt en populaire bestemmingen.



3. Openbaar vervoer

Toeristen: Van veerhaven naar verblijfsrecreatie. Van verblijfsrecreatie naar populaire bestemmingen.
Eilanders: Van huis naar de veerhaven en andersom. En soms voor verplaatsing op het eiland.



4. Goederenvervoer

Bevoorrading van bedrijven op het eiland en in de dorpen. Gebeurt anno 2021 veelal met (grote) vrachtauto's. Maar ook een toenemend pakketjesvervoer, bezorgdiensten, etc.



5. Fietsers

Op fietspaden over het gehele eiland. Op weg naar populaire bestemmingen of als recreatieve activiteit. Soms met de gewone (huur)fiets, maar meer en meer met snelle E-bikes.



6. Voetgangers

Op voetpaden over het gehele eiland. Op populaire bestemmingen, in de dorpen en als recreatieve activiteit.

Wat is het huidige vervoersbeleid?

Bij het opstellen van deze visie zijn verschillende beleidsstukken geraadpleegd. Aan de rechterzijde zijn enkele van de relevante beleidsstukken weergegeven. De beleidsstukken dienen als input voor het opstellen van deze visie en zorgen ervoor dat de visie goed aansluit op voorgaand beleid.

Vervoersbeleid op verschillende niveaus

Gemeentelijk

- *Structuurvisie 2011*
- *Gemeentelijk verkeer en vervoerplan 2009 – 2015*
- *Openbaar vervoersvisie 2011*
- *Economische visie*
- *Duurzaamheidsbeleid*

Provinciaal

- *Startnotitie Regionaal mobiliteitsprogramma Fryslan (in ontwikkeling)*
- *Omgevingsvisie De romte diele (2020)*
- *Uitvoeringsprogramma verkeer & vervoer 2021*

Regionaal

- *Programma Brede welvaart Waddeneilanden (optimaal bereikbaar en verbonden)*
- *Agenda voor het Waddengebied + concept Uitvoeringsprogramma*
- *Werelderfgoed (duurzame toerisme strategie)*

Landelijk

- *Integrale Mobiliteitsanalyse 2021*
- *Klimaatakkoord (mobiliteit)*
- *Nationale agenda laadinfrastructuur*
- *Schets mobiliteit naar 2040: veilig, robuust en duurzaam*

Europees

- *Green Deal*
- *Interreg*

2. Ameland toen, nu en in de toekomst



Ameland toen

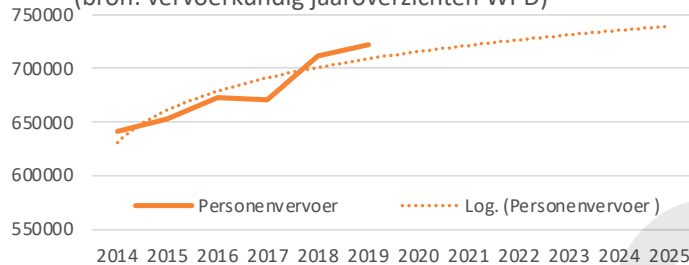
In 1853 werd de eerste badgast welkom geheten op Ameland, deze kwam met de boot. Op 18 mei 1922 belande voor het eerst een auto op het eiland. Uit de berichtgeving bleek men destijds al te vrezen dat de rust verstoord zou worden nu bekend was dat Ameland met een auto te bereiken was. Niets is minder waar. Sinds de massamotorisering in de jaren 50 en 60 van de vorige eeuw werd het steeds gemakkelijker om met een auto Ameland te bereiken. Bovendien werd reizen voor een groot deel van de bevolking haalbaar. Vele gezinnen brengen sindsdien een bezoek aan Ameland en toerisme is sindsdien de grootste sector van de lokale economie. Dat is ook goed terug te zien in de capaciteit van de veerschepen. De afgelopen 20 jaar is goed te merken dat toerisme een grote rol speelt in de lokale economie. De gastvrijheid en ondernemersgeest van de eilander zorgen ervoor dat steeds meer mensen een bezoek aan het eiland brengen. De voorzieningen zijn daar ook op ontwikkeld. Doordat het aantal afvaarten in de dienstregeling van de schepen steeds is toegenomen, is een jaarlijkse toename van personen mogelijk geworden. Aan het eind van de 19e eeuw, van 1872-1882 was Ameland korte tijd verbonden met het vaste land met een dam. De dam hield geen stand en werd niet langer onderhouden. De huidige pier in Holwerd ligt nog steeds op de plek van de originele dam. Met alle morfologische ontwikkelingen en gevolgen die daarbij horen.



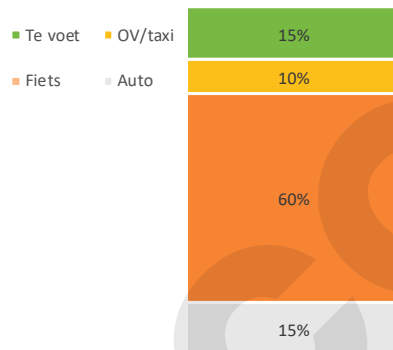
Personenvervoer 2014 - 2019

trend tot 2025

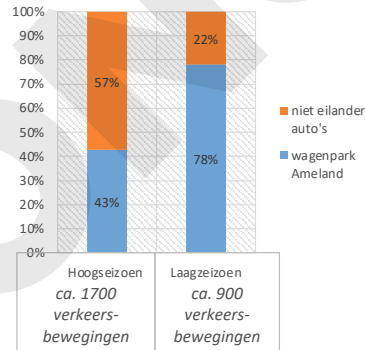
(bron: vervoerkundig jaaroverzichten WPD)



2.1 trend personenvervoer (voet, fiets, OV/taxi, auto)



2.2 Verdeling personenvervoer



2.3 verkeersbewegingen per dag

Vanaf 2014 is uit de vervoercijfers over 5 jaar een groei van personenvervoer van 12% te zien (zie afb 2.1). Voor personenauto's is de groei 18,5% en voor vrachtvervoer een groei van 40,4%. Op basis van verkeerstellingen is globaal inzicht verkregen in de verdeling van de doelgroepen (zie afb 2.2). Zo'n 10% kiest voor het openbaar vervoer of de taxi, 15% heeft een eigen auto en de rest gaat te voet of met de fiets. De eerste twee boten vanaf Holwerd staan veelal vol met vrachtvervoer. Meer cijfers van personenauto's en vrachtvervoer staan in de bijlage.

Het woonwerkverkeer vermengt zich met het verkeer van en naar de veerdienst. In het hoogseizoen zijn er ca. 3300 meer auto's op het eiland aanwezig dan in het laagseizoen. Hoewel in het hoogseizoen ten opzichte van het vroege voorjaar ongeveer drie maal de hoeveelheid auto's aanwezig is op het eiland zorgen deze slechts voor een verdubbeling van het aantal vervoersbewegingen voor auto's (zie afb 2.3). Op een zomerse dag zijn op de fietspaden in de duinen ca. 1700 vervoersbewegingen geteld. Het aantal geregistreerde vervoersbewegingen in het voorjaar neemt gestaag toe. Een deel hiervan is te wijten aan het toegenomen autobezit op het eiland. Daarnaast neemt het toerisme buiten het seizoen toe.

De vervoersbewegingen leiden op sommige plekken op het eiland tot overlast. Voor het opstellen van deze vervoersvisie zijn daarom de belangrijkste knelpunten in beeld gebracht (zie volgende pagina en de kaart in de bijlage). Het gaat veelal over knelpunten tussen weggebruikers, door het ontbreken van de juiste wegen of bebording, verschil in verkeerssnelheden en (te) smalle fietspaden. Verder wordt er overlast ervaren door foutparkeren van auto's en door zwaar verkeer (ervaring, geluid en trillingen).

*Meest recente data uit 2019. 2020/2021 zijn vanwege de invloed van COVID19 niet meegenomen.

Knelpunten in beeld



Betrouwbaarheid veerdienst



Landbouwverkeer op rijbaan



Knelpunten weggebruikers



Fietsers op rijbaan



Ongewenst fietsparkeren



Ongewenst bermparkeren



14 Drukke in dorpscentra



(geluids)overlast goederenverkeer



smalle fietspaden + ontbreken voetpaden

Ameland in de toekomst

Trends & beleid

Naar verwachting zullen het personen- en goederenvervoer op de lange termijn verder groeien (IMA, 2021). Dit wordt veroorzaakt door demografische en economische groei, stijging van het opleidingsniveau, betere netwerken en dalende kosten van automobilititeit. De verwachte mobiliteitsgroei valt op verschillende plekken samen met opgaven op het gebied klimaatgevoeligheid, luchtkwaliteit en geluid.

Landelijk zijn de afspraken uit het klimaatakkoord erop gericht om het vervoersysteem in Nederland verder te verduurzamen. Zo wordt er ingezet op elektrisch personen- en goederenvervoer. Ook op Ameland zal het gebruik van elektrische vervoermiddelen verder toenemen. Belastingen worden zo aangepast dat ze burgers en bedrijven helpen in de overstap naar schone en slimme mobiliteit, zoals lagere autobelastingen (BPM, MRB) plus een aanschafsubsidie voor emissieloze personenauto's.

Op provinciaal niveau wordt op het gebied van mobiliteit gekeken naar de herstructurering van het regionaal OV-netwerk, versterking van het regionale fietsnetwerk en het onderzoeken naar mogelijkheden voor nieuwe vervoersconcepten en technieken voor de verbetering van de bereikbaarheid.

Trends voor Ameland

Voor Ameland zien we de volgende trends die van belang zijn voor de vervoersvisie:

- Toename van aantal auto's en gebruik ervan op het eiland. Deze trend willen we ombuigen.
- Verschuiving van recreatiedoelgroepen (nieuwe doelgroep komt meer met de auto)
- Verdere elektrificatie van het auto-, bus- en vrachtvervoer. Deze trend willen we stimuleren.
- Druk op de openbare ruimte neemt toe (recreatie, horeca, vrachtverkeer etc.)
- Meer snelheidsverschil tussen de doelgroepen (bv E-bikes).
- Toename jaarrond toerisme (seizoenverbreding, dagtoerisme, meer vrije tijd)
- Toename van senioren
- Toename van pakketdiensten

3. Vervoer op Ameland in 2040

"In 2040 is Ameland nog steeds een prettig eiland om te verblijven en naar toe te gaan. Bewoners en toeristen op Ameland kunnen op een veilige, betrouwbare, comfortabele, betaalbare en duurzame manier van A naar B reizen, zonder schade of overlast aan de natuur, landschap, milieu, of voor de bewoners op het eiland."

Aantrekkelijkheid en leefbaarheid zijn belangrijke pijlers op Ameland. Een goede bereikbaarheid van Ameland en bestemmingen op Ameland zijn essentieel voor de Amelandse economie en onderdeel van het toeristisch product. Bewoners en toeristen kunnen van de omgeving genieten zonder daarbij gestoord te worden door het verkeer. In de dorpen ondervinden bewoners geen hinder van het verkeer. In 2040 is het vervoer op en bij voorkeur ook naar het eiland duurzaam. De energie die nodig is voor vervoer wordt op het eiland opgewekt of geproduceerd. Groene waterstof opgewekt door zon en wind wordt onderzocht. Een circulair vervoerssysteem is het streven.



Doelen

- Het is aantrekkelijker en veiliger om op korte afstanden de fiets te gebruiken in plaats van de auto. Het fietsnetwerk is compleet en zowel bij bestemming als herkomst zijn er mogelijkheden om de fiets te stallen.
- Het aantal auto's op het eiland is niet verder gegroeid ten opzichte van 2022 (of zelfs afgenomen).
- Onveilige situaties op drukke locaties worden voorkomen door een slimmere indeling van de openbare ruimte.
- Ameland heeft in 2040 een betrouwbare duurzame en betaalbare (vaar)verbinding met de vaste wal. De bereikbaarheid voor bewoners en bezoekers is gegarandeerd. Het vervoer wordt vraaggestuurd ingericht, waarbij de huidige capaciteit per week voor toerisme is gewaarborgd. De verbinding met de vaste wal is 24u/dag beschikbaar voor hulp- en reddingsdiensten.
- In 2040 is het vervoer op en naar het eiland duurzaam, waardoor het eiland ook voor latere generaties aantrekkelijk blijft. Emissieloos vervoer op en naar het eiland is de norm.
- Investering in OV zijn nodig, zodat dit een aantrekkelijk alternatief wordt voor de langere afstanden om daarmee autogebruik te ontmoedigen.

3 Ambities

In de komende jaren werken we langs drie lijnen naar een veilige, betrouwbare en duurzame mobiliteit op Ameland:

1. Ameland autoluw: De auto blijft welkom op Ameland. Tegelijkertijd kiezen we ervoor om de auto niet altijd en overal de ruimte te geven op Ameland. Afhankelijk van het seizoen, en afhankelijk van de locatie (dorpen, kwetsbare gebieden) kiezen we ervoor om te sturen op het autogebruik op het eiland. Zo kunnen we ervoor kiezen dat de auto in het hoogseizoen niet overal meer welkom is, maar in het laagseizoen wel. Ook kunnen we kiezen waar autoluwe gebieden in bepaalde perioden vergroot worden, met goede parkeervoorzieningen buiten deze gebieden. De komende jaren onderzoeken we hoe we dat het beste kunnen doen.

2. Een optimaal vervoersysteem op Ameland: In de komende jaren lossen we de huidige (korte termijn) knelpunten op het eiland op. Tegelijkertijd zijn er kansen om het huidige vervoersysteem voor de lange termijn verder te optimaliseren. Binnen het huidige systeem kijken we per doelgroep (toerist, fietser, vrachtvervoer etc.) welke mogelijkheden er zijn om de vervoersbehoefte beter te faciliteren. Per doelgroep kijken we de komende jaren hoe het slimmer kan, bijvoorbeeld door te kijken naar innovatief vrachtvervoer op het eiland.

3. Ameland optimaal bereikbaar en verbonden: De haven is voor Ameland de plek waar vrijwel alle vervoersstromen passeren en is daarmee de belangrijkste mobiliteitsvoorziening. Binnen de gestelde voorwaarden staat Ameland open voor flexibele oplossingen en nieuwe ideeën om aantrekkelijk, duurzaam en bereikbaar te blijven nu en in de toekomst. Afhankelijk van de doelgroep is sprake van een passende mix aan vervoersoplossingen. Een betere bereikbaarheid van en naar het eiland brengt ook andere kansen met zich mee op gebied van studie en werkgelegenheid voor de inwoners en forenzen.

Hoe doen we dat?


Voor de realisatie van onze ambitie staan we zelf als gemeente aan de lat, maar zijn we ook afhankelijk van andere partijen, bewoners en bezoekers van het eiland. Sommige maatregelen pakken we zelf op, voor andere maatregelen vragen wij een inspanning van bewoners en toeristen. Dit is wat we doen:

Inrichten: We nemen fysieke maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren en het verbeteren van parkeervoorzieningen voor auto's en fietsen.

Sturen: We verkennen hoe we het autoverkeer in tijd en locatie meer kunnen sturen op het eiland. Daar hoort ook bij het verkennen van de mogelijkheid tot een 'vignet'. Ook het samen met vervoerders maken van afspraken over bepaalde vormen van mobiliteit (bv bepaalde E-bikes) op het eiland horen hierbij.





Stimuleren: We versterken onze communicatie naar bewoners en bezoekers op het eiland gericht op verminderen van het autogebruik. We stimuleren fietsen en wandelen en faciliteren het vervoer van bagage op het eiland en het gebruik van het openbaar vervoer.

Scheiden: We kijken waar we met fysieke maatregelen het (vracht)verkeer, fietsers en voetgangers kunnen scheiden voor het verbeteren van de verkeersveiligheid. Dit betekent niet dat op elke plek de verschillende doelgroepen gescheiden moeten en kunnen worden. Dat zal per locatie moeten worden bekeken. Ook het verkennen van het scheiden van vracht- en personenvervoer hoort hierbij.

An aerial photograph showing a residential neighborhood. In the center, there is a paved parking lot with several cars parked. To the right of the parking lot is a large, light-colored building with a red roof, likely a church. The surrounding area consists of various houses with red-tiled roofs, green lawns, and some trees. A road curves around the parking lot and church area.

Op de volgende pagina is de aanpak schematisch weergegeven. Hierbij zijn de mogelijke maatregelen en effecten verder uitgewerkt. De komende jaren gaan we met onze bewoners en ondernemers in gesprek welke maatregelen we binnen onze visie en de 3 hoofdstrategieën inzetten.



VISIE	AMBITIE	STRATEGIE	MOGELIJKE MAATREGELEN	EFFECTEN
<p>Vervoersvisie Ameland</p>	<p>1 Optimalisatie huidig vervoerssysteem</p>	<p> Aanpassen</p>	<p><i>per doelgroep</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Parkeerplaats buiten centrum 2. Rondweg aanleggen 3. Fietsnetwerk uitbreiden etc. 	<p><i>per opgave</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Betere leefbaarheid dorpen 2. Betere bereikbaarheid fiets etc.
	<p>2 2. Ameland autoluw</p>	<p> Sturen</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Vignet invoeren 2. Handhaving 3. Bebording etc. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Betere leefbaarheid dorpen 2. Investering handhaving nodig etc.
	<p>3 3. Ameland optimaal verbonden</p>	<p> Stimuleren</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Goedkoop OV 2. Communicatie 3. Gratis bagagevervoer etc. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Duurzaam OV vervoer 2. Investering OV nodig 3. Investering bagagevervoer nodig etc.
		<p> Scheiden</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Fiets- en voetpad scheiden 2. Venstertijden goederenvervoer etc. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Veiliger op de weg 2. Betere leefbaarheid dorpen etc.

4. Onderzoeksmatregelen & effecten



Uitwerking naar doelgroep

Om de ambities uit deze visie te verwezenlijken zien we de volgende te onderzoeken maatregelen voor ons.

Algemene mogelijke maatregelen

De algemene maatregelen richten zich voornamelijk op het scheiden van vervoersstromen en het oplossen van bestaande knelpunten waar veel doelgroepen samenkomen. Enkele wegen dienen te worden heringericht om een veilige situatie te creëren. Dit geldt onder andere voor de (strand)wegen in Buren, Nes en de Smitteweg in Ballum. Het verbeteren van landbouwwegen vereist nader onderzoek.

Handhaving is belangrijk. Hiervoor zijn extra financiële middelen nodig. Ook kunnen (buitenlandse) toeristen beter geïnformeerd worden over de verkeersregels in Nederland. Denk hierbij aan het plaatsen van informatieborden of het voeren van campagnes. Om het autogebruik op het eiland te verminderen kunnen de verschillende doelgroepen worden gestimuleerd om de fiets of het OV te pakken of om te gaan wandelen. Nieuwe vervoersvormen, zoals de elektrische (bak) fietsen of autonoom vervoer kunnen de duurzamere alternatieven aantrekkelijker maken.

Eilander + auto

Voor de eilander worden voornamelijk alternatieven voor de auto gestimuleerd. Denk hierbij aan maatregelen in Holwerd, zoals het vergroten van het aanbod aan deelauto's. Op het eiland kan het openbaar vervoer aantrekkelijker worden gemaakt door een flexibeler (meer op afroep) en goedkoper OV-netwerk.

Toerist + auto

Ook voor de toeristen worden alternatieven voor de auto gestimuleerd, maar wordt autogebruik ook deels beperkt. Bagagevervoer kan worden 'ontzorgd' door het aanbieden van gratis of autonoom bagagevervoer (van 'huis naar huisje'). Er kan gestuurd worden op het autogebruik door het invoeren van een (seizoen- of locatie)vignet. De uitwerking hiervan vraagt om nader onderzoek. Verder kan het meenemen van de auto op de boot bijvoorbeeld duurder gemaakt worden.

Fietsers

De fiets is een toegankelijk vervoersmiddel voor vrijwel alle leeftijden. Fietsen is een actieve en gezonde manier van vervoer met weinig impact op natuur en milieu. We investeren graag in een veilig en comfortabel fietsnetwerk. Door het stimuleren van alternatieven voor de auto zal de vraag naar fietsen waarschijnlijk verder toenemen. Dit vraagt om aanpassingen en investeringen in het fietsnetwerk. Denk hierbij aan bredere fietspaden conform de CROW-richtlijnen en het uitbreiden van het fietsnetwerk. Om de dorpen te ontlasten zijn goed ingerichte fietsenstallingen nodig. Ook kan er gestuurd worden op (tijdelijke) fietsvrije centra.

Openbaar vervoer

Investeringen in het openbaar vervoer zijn nodig om als volwaardig alternatief voor de auto te dienen. Het is de uitdaging om het OV-netwerk flexibeler in te richten (Maas). Denk hierbij aan elke 15 minuten een bus in de zomer of het faciliteren van avond-OV. Ook het aansluiten van bussen op de snel- en dorpendienst kunnen hierbij helpen. Onderzoekmaatregelen zijn het invoeren van een vervoerspas, goedkoper OV of het aanbieden van een mobiliteitskeuze voor voor- en na-transport bij

het boeken van een bootticket of accommodatie.

Goederenvervoer

Maatregelen voor het goederenvervoer richten zich onder meer op het ontlasten van de dorpscentra. Er wordt momenteel gestuurd door middel van venstertijden voor laden en lossen, wat op enkele locaties positief heeft uitgepakt. Het invoeren van venstertijden op meer locaties is een mogelijke optie. Bekeken wordt of zwaar verkeer buiten de dorpen kan worden geleid of dat de beladingsgraad verhoogd kan worden. Bijvoorbeeld door een verdere optimalisatie van goederenvervoer naar het eiland toe en door gebruik te maken van goederenhubs op het eiland. Een vraag in het kader van de lange termijn bereikbaarheid van Ameland is het al dan niet scheiden van goederen- en personenvervoer.

Voetganger

Wandelen is een actieve en gezonde manier van vervoer met weinig impact op natuur en milieu. Bij wandelen kan men optimaal genieten van de omgeving, de rust en ruimte van het eiland. Ook voor de voetganger investeren we graag in het netwerk. Net als bij het fietsen zal het gebruik van de voetpaden verder toenemen. Dit vraagt om een herziening van het huidige voetpadennetwerk en het mogelijk uitbreiden ervan. Denk hierbij aan een nieuw voetpad van de veerhaven naar Nes of door het verbeteren of uitbreiden van voetpaden rondom populaire bestemmingen. Tot slot kan de veiligheid, beleving en comfort van voetgangers worden vergroot door het aanleggen van aparte voetpaden of voetgangersstroken op fietspaden.

Op de volgende pagina's zijn de te verkennen mogelijke maatregelen schematisch weergegeven per doelgroep en ingedeeld per strategie (aanpassen, sturen, stimuleren of scheiden). Op [p.24](#) zijn de te verwachten effecten van de maatregelen opgesomd en zijn enkele kansen op kaart weergegeven (bijlage x).



Aanpassen

Sturen

Stimuleren

Scheiden

Algemene maatregelen



1. Verbeteren landbouw-wegen
2. Knelpunt strandweg nes/hotel oplossen
3. Wegen herinrichten mbt snelheid (maatwerk per dorp)

1. Handhaving
2. Communicatie richting toeristen over verkeers-regels
3. Verduidelijken gebruik van de ruimte.

1. Nieuwe vervoersvormen
2. Focus op fiets, wandelen en OV
3. Zet in op beleving (van de pieren).

1. Verkeersstromen scheiden

Eilander + auto



1. Deelvervoer Holwerd
2. Gratis parkeren voor bewoners op Holwerd

1. Parkeervergunning

1. Stimuleren alternatieven autogebruik
2. Stimuleren duurzame (deel)auto
3. Stimuleren OV-gebruik

Toerist + auto



1. Gratis/autonoom bagagevervoer regelen
2. Elektrische deelbakfiets aanbieden

1. Vignet
2. Gerichte marketing
3. Auto op de boot duurder maken
4. Mobiliteitskeuze toevoegen bij boeken accommodatie

1. Stimuleren alternatieven autogebruik
2. Stimuleren duurzame (deel)auto
3. Stimuleren OV-gebruik

1. Goede fietsstallingsmogelijkheden op de boot faciliteren
2. Autoparkeren buiten dorpscentra

Fietser



1. Fietspaden conform CROW richtlijnen maken
2. Fietspadennetwerk uitbreiden of aanpassen
3. Fietsenstalling in dorpscentra (ook kijken bij bedrijven)

1. Convenant verhuurders over elektrische scooters
2. Tijdelijk fietsvrije centra

1. Nieuwe concepten stimuleren

1. Meer ruimte voor fietsers op de boot

Aanpassen

Sturen

Stimuleren

Scheiden

Openbaar vervoer



1. Avond/nacht OV faciliteren
2. (nieuwe) bushaltes bij populaire locaties
3. Hele OV-keten optimaliseren

1. Duidelijke reisinfo online en offline
2. Mobility as a service (MaaS) platform instellen met Bus/fietsverhuur/taxi/huurauto (evt met abonnement)

1. Investeren in (gratis) OV
2. Bussen op sneldienst/dorpendienst aan laten sluiten
3. Mobiliteitkeuze bij accommodatie en boottocht aanbieden
4. Elke 15min een bus tussen boot dorpen in zomer
5. Vervoerspas ameland aanbieden (bus, taxi, fiets)

Goederen vervoer



1. HUBS invoeren. Vanaf HUB met klein vervoer verspreiden naar eindbestemming. Bij HUB ook pakketkluisen toevoegen.

1. Venstertijden voor laden en lossen
2. Zwaar verkeer buiten de dorpen leiden

1. Scheiden goederen- en personenvervoer

Voetganger



1. Nieuw voetpad aanleggen Veerhaven - Nes
2. Nieuwe voetpaden aanleggen bij populaire bestemmingen

1. Goede reisinformatie aanbieden

1. Aparte voetpaden of voetgangerstrook op fietspaden

Effecten

Bereikbaarheid

- Dorpen zijn autoluw (alleen vergunningparkeren).
- Alle bestemmingen zijn voor een iedereen bereikbaar te voet of met de (elektrische) fiets.
- Alle belangrijke bestemmingen zijn bereikbaar met het openbaar vervoer.
- Alleen belangrijke bestemmingen blijven bereikbaar voor auto's.
- Goederenvervoer in dorpscentra en woongebieden vindt plaats zonder vrachtwagens en binnen venstertijden.
- Nieuwe wegen + parkeerplaatsen zijn nodig om dorpskernen autovrij te maken.
- Investerings in het OV zijn nodig om bestemmingen optimaal bereikbaar te houden.

Leefbaarheid

- Vervoerstromen zijn (deels) gescheiden.
- Dorpen en woongebieden worden autoluw gemaakt, dit komt ten goede van de leefbaarheid (o.a. geluid, fijnstof en straatbeeld).

Lokale economie

- Toeristen die naar Ameland komen omdat ze de auto mee kunnen nemen zullen wellicht afzien van een verder bezoek.
- Een nieuwe doelgroep, gericht op duurzaamheid, bezoekt Ameland wellicht juist dankzij de autoluwe omgeving.
- Het vraagt investeringen van bestaande bedrijven in hun bedrijfsvoering met betrekking tot (goederen)vervoer.

Duurzaamheid

- De uitstoot van fijnstof/CO2 door auto's in dorpscentra en woongebieden neemt af.
- De milieu-impact op de natuur neemt af.

Onderhoud (innovatie en veiligheid)

- Het onderhoud voor de bestaande autowegen blijft nodig.
- Om dorpscentra te ontzien is de aanleg van nieuwe wegen + parkeerplaatsen noodzakelijk.
- De infrastructuur in dorpscentra wordt minder zwaar belast.
- Een toename aan fietsverkeer vraagt om een investering in fietspaden en fietsparkeren.

Natuur, rust en ruimte

- Rust in de dorpen wordt vergroot door minder autoverkeer voor zowel mens als dier.

5. Van visie naar uitvoering



Hoe werkt de visie door?

De vervoersvisie wordt in de komende jaren uitgewerkt in twee programma's:

1. Programma Investerings

- Beheer- en beleidsplan wegen
- Beheerplan Havens
- Projectplannen:
 - Landbouwverkeer
 - Zwaar verkeer
 - Openbaar vervoer
 - Goederenvervoer
 - Autoverkeer (rondweg?)
 - Fiets- en voetgangers
- Beheerplan Wegmeubilair

2. Programma Beleid

- Verkeer- en vervoersplan (maatregelen uitwerken)
- Parkeerbeleid
- Beleid Goederenvervoer
- Nota 'vignet - niet voor inwoners'
- Milieuplan
(belasting op vervuilende vervoersmodaliteiten)

Daarnaast werkt de visie door in de volgende (op te stellen) beleidsstukken:

- Economische Visie
- Toeristenbeleid, Marketing duurzame mobiliteit
- Lange termijn oplossingsrichting
Holwerd-Ameland
- Concessie openbaar vervoer (bus)
- Concessie veerdienst
- APV
- Handhavingsbeleid
- Duurzaamheid/milieu beleid

Investerings

In het onderhoudsbudget is geen rekening gehouden met infrastructurele aanpassingen. Voor nieuwe infrastructurele verbindingen worden € 3.500.000 tot 6.500.000 aan investeringen verwacht (5 km fietspad en 2,5 km weg). Deze investeringen kunnen gebruikt worden voor de aanleg van nieuwe wegen en fietspaden. De verkeersmaatregelen (vergunningen e.d.) worden zoveel mogelijk gestreefd naar kostendekkende uitvoering. Extra investeringen bij het wegenonderhoud (verbreding e.d.) worden meegenomen in het wegenbeheerplan.

Bijlagen



Hoofdknelpuntenkaart vervoer Ameland

Toelichting knelpunten

Op deze kaart worden de hoofdknelpunten weergegeven van de huidige situatie. Met name op zomerdagen in het hoogseizoen, wanneer veel dagjesmensen aanwezig zijn, wordt op een aantal knelpunten verkeersdruk ervaren. Het gaat hierbij voornamelijk over knelpunten tussen weggebruikers, ongewenst (fiets)parkeren en veiligheid. Daarnaast vormt de betrouwbaarheid van de veerdienst ook een knelpunt, voor zowel woon-werk, als vakantievervoer.



Legenda

- weg auto en/of fiets
- fietspad
- wandelpad
- veerverbinding
- knelpunt gebruikers
- veiligheid
- foutparkeren + drukte
- betrouwbaarheid veerdienst

0 2 4 6 km

Kansenkaart

Toelichting

Ameland blijft bereikbaar met de auto voor zowel inwoner als niet inwoner. De dorpskernen op Ameland worden zoveel mogelijk autoluw gemaakt. De auto is op die plekken te gast. Parkeren vindt hoofdzakelijk plaats buiten de dorpskernen en er kan gestuurd worden d.m.v. (seizoensgebonden) vignetten. Uiteraard blijft bestemmingsverkeer voor laden en lossen mogelijk, echter enkel op bepaalde tijden waar dit niet in conflict komt met schoolgaande kinderen.

Effect voor dit scenario

- Minder auto's op het eiland
- Dorpen autoluw (vergunningparkeren/vignet)
- Belangrijke bestemmingen blijven bereikbaar met auto
- Mogelijk nieuwe wegen nodig om dorpen te ontlasten



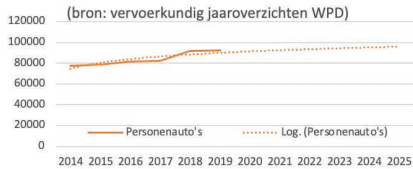
Trend

Personenvervoer 2014 - 2019 trend tot 2025



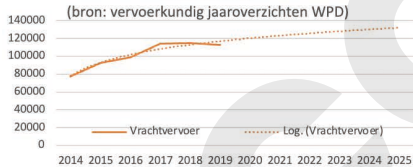
Vanaf 2014 is uit de vervoercijfers over 5 jaar een groei van 12% te zien. Gemiddeld per jaar een toename van 2,4%.

Personenauto's 2014 - 2019 trend tot 2025



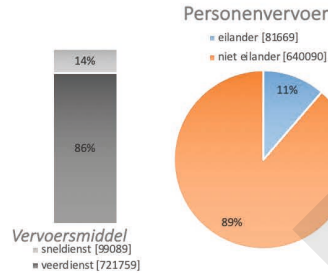
Vanaf 2014 is uit de vervoercijfers over 5 jaar een groei van 18,5% te zien. Gemiddeld per jaar een toename van 3,7%.

Vrachtervervoer 2014 - 2019 trend tot 2025

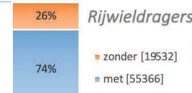
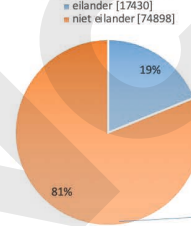


Vanaf 2014 is uit de vervoercijfers over 5 jaar een groei van 40,4% te zien. Gemiddeld per jaar een toename van 8,1%.

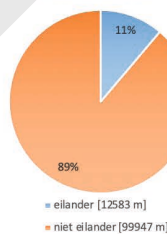
Vervoer naar Ameland [2019]



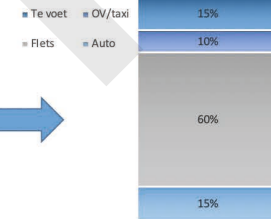
Personenauto's



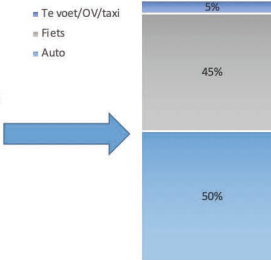
Vrachtervervoer



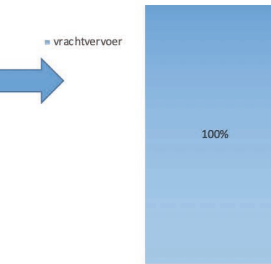
Vervoer op Ameland



Het personenvervoer vanaf de boot verspreid zich op verschillende manieren. Op basis van inschattingen neemt 5-10% de bus, de eilanders worden veelal opgehaald met de auto. Een gedeelte gaat te voet en van de rest wordt uitgegaan dat een (huur)fiets gebruikt wordt.



Van de personenauto's wordt uitgegaan dat alle eilander auto's ook gebruikt worden op het eiland. Van de niet eilander auto's wordt ervan uitgegaan dat deze de auto veel minder gebruiken. vermoedelijk enkel van en naar accommodatie en een bezoek aan de supermarkt.



De vrachtwagens die naar het eiland komen zetten hun reis naar bestemming voort in dezelfde voertuigen. Hoewel ook sprake is van overslag op kleiner vervoer in het geval van post en groothandel.

Resultaten enquetes

De resultaten van de toeristen- en bewonersenquête zijn [online te bekijken via deze link](#).

