



EILANDERF SCHIERMONNIKOOG

ontwerpend onderzoek toepassing & inrichting erf Schiermonnikoog

oktober 2024

COLOFON

Opgesteld door:

Ruimte voor iedereen

bureau voor verkeer & openbare ruimte

&

s t u d i o Dien Wiersma

bureau voor stedenbouwkundig ontwerp & advies

In opdracht van:

gemeente Schiermonnikoog

oktober 2024



Vooraf

In de dorpskern van het dorp Schiermonnikoog is het vaak een drukte van belang. Toeristen, bezoekers en bewoners brengen een bezoek aan de plaatselijke supermarkt, wandelen een rondje door het dorp of zitten op een van de vele terrassen. Schiermonnikoog profileert zich nadrukkelijk als eiland met een autoluw karakter. De gemeente Schiermonnikoog is in 2022 door fietsers uitgeroepen tot meest fietsvriendelijke gemeente van Nederland. In de dorpskern van het dorp Schiermonnikoog is gemotoriseerd verkeer echter vaak nog prominent aanwezig. Na aankomst van de boot brengen de bussen en taxibusjes eilandgangers naar hun accommodaties. En ook veel lokale bewoners en ondernemers hebben een ontheffing om met een auto nog in de dorpskern te rijden. Dit gemotoriseerde verkeer schuurt – vooral in het hoogseizoen – met de aanwezigheid van de vele toeristische bezoekers. Maar ook bewoners en ondernemers in de dorpskern ervaren overlast van het autoverkeer. De aanwezigheid en dominantie van het autoverkeer in het straatbeeld sluit niet aan bij het karakter van Schiermonnikoog als een autoluw eiland.

De gemeente Schiermonnikoog heeft gevraagd om onderzoek te doen op welke wijze een erf het autoluwe karakter van Schiermonnikoog kan versterken en hoe deze verkeersmaatregel kan worden vormgegeven in het straatbeeld. Op basis van achtergronddocumentatie, actuele landelijke richtlijnen en uitgangspunten, een ruimtelijke analyse, een schouw op locatie en overleg met de gemeente Schiermonnikoog is hiertoe een analyse uitgevoerd. Mede op basis hiervan is in beeld gebracht welk gebied in de dorpskom van Schiermonnikoog in aanmerking komt voor de invoering en inrichting als gebied met de status van een erf. Vervolgens is voor dit gebied een inrichtingsvoorstel opgesteld. Aanvullend is op verzoek van de gemeente verkend of ook in een aantal andere gebieden op Schiermonnikoog een erf ingevoerd kan worden. Alle resultaten zijn opgenomen in voorliggende rapportage.

Het is belangrijk om aan te geven dat in dit onderzoek geen definitief ontwerp wordt getoond. Mocht de gemeente Schiermonnikoog besluiten om aan de slag te gaan met de inrichting van een erf, dan zal een participatief planproces

gestart moeten worden waarbinnen een uitwerking van de in deze rapportage opgenomen inrichtingsprincipes plaatsvindt.

Leeswijzer

Deze rapportage is uit twee delen opgebouwd. Het eerste deel beschrijft het onderzoek naar de toepassing van het erf op Schiermonnikoog; de specifieke kenmerken en condities op Schiermonnikoog, landelijke kaders, beleid, etc. Vervolgens zijn voor de mogelijk afbakening van het erf zes varianten opgesteld en afgewogen op basis van de specifieke kenmerken van Schiermonnikoog. Dit leidt tot een voorkeursscenario.

In het tweede deel van de rapportage komen inrichtingsprincipes aan bod die ingezet kunnen worden om het erf aan te duiden en in te richten. Deze inrichtingsprincipes zijn verkend op basis van het voorkeursscenario. Dit levert een schematisch ontwerp op. Een aantal impressies bieden een doorkijk hoe het erf in de dorpskern eruit kan komen te zien.

Inhoud

Deel 1: onderzoek en afbakening eilanderf

- 1.1. Context en achtergronden
- 1.2. Achtergronden erf
- 1.3. Analyse verblijven & verkeer dorpskom Schiermonnikoog
- 1.4. Scenario's
- 1.5. Voorkeursscenario
- 1.6. Separate gebieden

Deel 2: inrichtingsprincipes voor het eilanderf

- 2.1 Schematisch ontwerp voorkeursscenario
- 2.2 Inrichtingsprincipe 1: markeren overgangen: de poorten naar het erf
- 2.3 Inrichtingsprincipe 2: markeren van de clusters
- 2.4 Inrichtingsprincipe 3: activeren groengebieden & voetgangersverbindingen
- 2.5 Impressies

Ten slotte

DEEL I

ONDERZOEK & AFBAKENING EILANDERF

1.1 Context & achtergronden

Schiermonnikoog profileert zich als een autoluw eiland. Toeristen mogen geen auto, motorfiets of brommer meenemen naar het eiland. Alleen voor het aanleveren van goederen vanaf de vaste wal, bussen en voor bewoners en ondernemers geldt een ontheffing. Het verbod is ingesteld om de unieke natuur en cultuur van het eiland te beschermen. Desondanks is op veel plekken op Schiermonnikoog gemotoriseerd verkeer nog prominent aanwezig. Dit gemotoriseerde verkeer schuurt vooral in het hoogseizoen met de aanwezigheid van de vele fietsers en voetgangers op het eiland.

In 2020 is door BugelHajema Adviseurs onderzoek uitgevoerd naar de verkeerssituatie in het dorp. De belangrijkste conclusies en aanbevelingen die hieruit naar voren kwamen zijn:

- ✓ De verkeersintensiteiten van het gemotoriseerd verkeer in het dorp zijn beperkt. Die van de fietsers zijn aanzienlijk hoger.
- ✓ Het autovrij maken van de dorpskern heeft tot gevolg dat het gemotoriseerd verkeer met name op de Oosterreeweg en de Langestreek zal toenemen.
- ✓ Door het beperken van de bereikbaarheid van de dorpskern met de auto zal naar alle waarschijnlijkheid het aantal autoritten afnemen.
- ✓ De aanleg van een directe verbinding tussen de Heereweg en het bedrijventerrein draagt bij aan het autoluw maken van de dorpskern van Schiermonnikoog.

Afsluiting dorpskern voor gemotoriseerd verkeer

Sinds 2020 is sprake van een afsluiting van de dorpskern voor gemotoriseerd verkeer gedurende de zomerperiode (juli & augustus). Op deze wijze wil de gemeente Schiermonnikoog de hinder van het gemotoriseerde verkeer in de dorpskern beperken. In 2021 is besloten een directe autoverbinding tussen de Heereweg en het bedrijventerrein niet te realiseren.



Afsluiting gemotoriseerd verkeer Nieuwestreek tijdens de zomermaanden

In augustus 2020 (corona-periode) en in het najaar van 2022 is opnieuw onderzoek uitgevoerd naar intensiteiten van het autoverkeer in het dorp. De belangrijkste conclusies van dit onderzoek zijn:

- ✓ De intensiteit op de Oosterreeweg is toegenomen.
- ✓ De intensiteit op de Langestreek is in 2022 afgenomen, mogelijk ten koste van de verkeersverschuiving in 2020 waar de Langestreek juist een toename liet zien ten opzichte van de Middenstreek, waar sprake was van een afname.
- ✓ Het fietsverkeer is over het algemeen afgenomen ten opzichte van 2020 en 2019, mogelijk te verklaren door weersomstandigheden.
- ✓ De snelheid van het autoverkeer ligt over het algemeen iets lager. Op de Oosterreeweg en de Badweg is dit te verklaren door de aldaar getroffen snelheidsremmende verkeersmaatregelen.

De afsluiting van de dorpskern voor gemotoriseerd verkeer gedurende de zomerperiode geldt overigens niet voor bestemmingsverkeer en voor bussen, waardoor nog steeds wel sprake is van hinder van gemotoriseerd verkeer. Dit wordt versterkt door het feit dat in de praktijk de handhaving van het inrijverbod voor gemotoriseerd verkeer niet wordt waargemaakt.

In het kader van het Integraal Veiligheidsplan 2023-2026 zijn afgelopen tijd diverse gesprekken gevoerd, waarbij vooral door inwoners is aangegeven dat verkeersveiligheid prioriteit zou moeten zijn. Inwoners maken zich zorgen over de verkeersveiligheid, voornamelijk in de dorpskern en op de Heereweg en de Badweg. Te hard rijden, foutief parkeren en onoplettendheid van toeristen worden hier als problemen ervaren. Uit de cijfermatige analyse van de veiligheid blijkt echter dat er nauwelijks verkeersincidenten met letsel zijn. Desondanks vindt de gemeente dat verkeersveiligheid een gegeven moet zijn op het autoluwe Schiermonnikoog en ook een gevoel van verkeersonveiligheid past daar niet bij.

De gemeenteraad van Schiermonnikoog heeft op 6 juli 2021 besloten om het centrumgebied in te richten als erf (15km/uur). Ook het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Schiermonnikoog heeft in haar uitvoeringsprogramma 2022 – 2026 opgenomen dat in de dorpskom van Schiermonnikoog een erf zal worden ingericht. Het beoogde doel van deze maatregel is om de snelheid van het gemotoriseerde verkeer te beperken en verkeersdeelnemers te stimuleren om voorzichtiger, oplettender en socialer verkeersgedrag te vertonen. Voorts wordt in het uitvoeringsprogramma aangegeven dat het ideaalbeeld van de gemeente slimmer, duurzamer en stiller vervoer is.

Naast gemotoriseerd verkeer is in toenemende mate ook de e-bike een punt van zorg. Door de relatief hogere fietssnelheden zijn fietsers landelijk vaker betrokken bij ongevallen en zorgen hogere fietssnelheden voor gevoelens van onveiligheid bij andere fietsers en bij voetgangers. Het is dan ook wenselijk om te komen tot een harmonisatie van rijnsnelheden onder gemotoriseerd verkeer, fietsers en voetgangers.

1.2 Achtergronden erf

Vanuit het verleden zijn erven in Nederland een bekend verkeersconcept. Het eerste erf werd toegepast in Emmen in 1967 (Emmerhout) en in 1976 kreeg het erf een wettelijke status. In de jaren '70 en '80 zijn erven veelvuldig toegepast in woon- en winkelgebieden. Erven werden opgezet om deze gebieden zoveel mogelijk autoluw en verkeersveilig in te richten. Met verspringende rijlopers en het achterwege laten van voetgangersvoorzieningen werd getracht gebieden een autoluw karakter te geven en de publieke ruimte een verblijfsruimte te laten zijn. Gebieden waar kinderen zonder zorgen op straat kunnen spelen en winkelend publiek zonder hinder van doorgaand autoverkeer kon winkelen. Rond 1990 zijn het winkelerf en woonerf als verkeersjuridische begrippen vervallen en samengevoegd onder de verkeersjuridische noemer "erf".

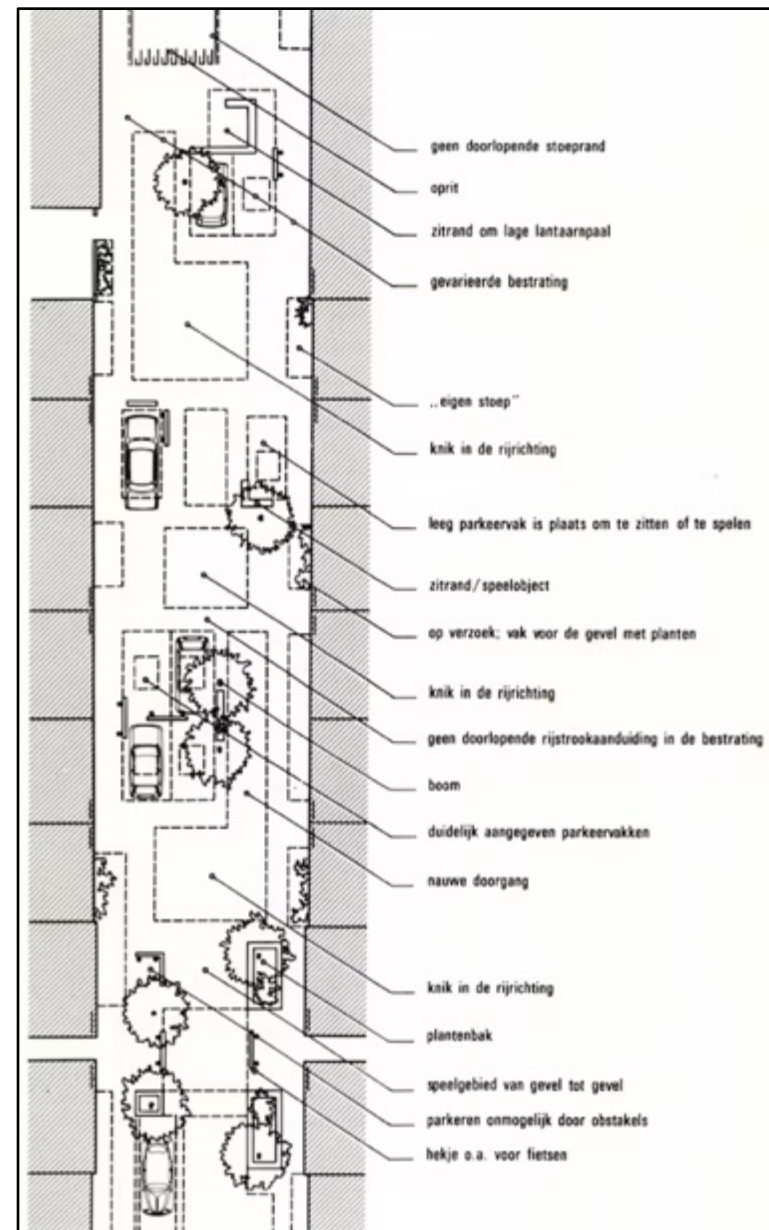
Sinds de invoering van Duurzaam Veilig Verkeer in de jaren '90 van de vorige eeuw is het erf echter enigszins uit beeld verdwenen. Door de grootschalige invoering van 30km-zones in woonwijken en binnenstedelijke gebieden is het erf in de vergetelheid geraakt als mogelijke verkeersmaatregel om de verkeersonveiligheid en de impact van autoverkeer op de leefomgeving te beperken.

In de afgelopen jaren is er in toenemende mate weer aandacht voor het "woonerfgoed". Met name in gebieden zonder voetgangersvoorzieningen is de roep om de invoering van een snelheids-regime van maximaal 15 km per uur steeds luider. Een hernieuwde toepassing van het erf sluit hier goed bij aan.

Wettelijk kader erf

In het Reglement Verkeersregels en Verkeersteken 1990 zijn de volgende regels aangegeven met betrekking tot het erf:

- ✓ Voetgangers mogen wegen gelegen binnen een erf over de volle breedte gebruiken.
- ✓ Bestuurders mogen binnen een erf niet sneller rijden dan 15 km per uur.
- ✓ Het is bestuurders van een motorvoertuig verboden binnen een erf te parkeren, anders dan op parkeerplaatsen die als zodanig zijn aangeduid of aangegeven.



Klassieke inrichting erf (bron: De Architect, 2020)

Richtlijnen inrichting erf

Naast het wettelijke kader zijn in de aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom van het landelijke kennisplatform CROW de volgende ontwerpeisen voor erven opgesteld:

- ✓ De verblijfsfunctie staat in een erf centraal.
- ✓ Een erf heeft geen functie voor doorgaand gemotoriseerd verkeer.
- ✓ Het karakter van een erf mag niet worden aangetast door de intensiteit van het verkeer.
- ✓ Vermijd de indruk dat de weg is verdeeld in een rijloper en een voetpad.
- ✓ Verticale elementen mogen het zicht niet belemmeren.
- ✓ In-/uitgangen zijn, voor zover ze door motorvoertuigen kunnen worden gebruikt, als in-/uitrit uitgevoerd.
- ✓ Parkeerplaatsen worden aangegeven met een P-tegel of een P-bord, daarbuiten mag niet worden geparkeerd.
- ✓ Als het erf tevens is aangewezen als parkeerschijfzone, is op de parkeerplaatsen waar de parkeerschijf verplicht is, een blauwe streep aangebracht.
- ✓ De afstand tussen snelheidsverlagende voorzieningen zijn zodanig dat stapvoets (15 km/h) rijden redelijkerwijze uit de omstandigheden voortvloeit.
- ✓ Bestuurders van voertuigen mogen niet tot op zeer korte afstand van woningen kunnen rijden, om aanrijdingen met bewoners die hun voordeur uitstappen te voorkomen.
- ✓ Snelheidsverlagende voorzieningen mogen geen gevaar opleveren als ze met het vereiste rijgedrag worden gepasseerd.

- ✓ De negatieve effecten van snelheidsverlagende voorzieningen, zoals trillingen en geluidsoverlast, zijn zo veel mogelijk beperkt voor omwonenden.
- ✓ Er is voldoende openbare verlichting zodat snelheidsverlagende voorzieningen ook bij nacht duidelijk zichtbaar zijn.
- ✓ Specifieke kinderspeelplaatsen zijn gemarkeerd en zo mogelijk afgescheiden van het weggedeelte waar voertuigen rijden.
- ✓ Het begin en eind van een erf zijn aangegeven met respectievelijk bord G5 en G6.

Hernieuwde aandacht voor het erf

In de afgelopen jaren is in toenemende mate sprake van een hernieuwde aandacht voor het “woonerfgoed”. Op verschillende plekken in den lande wordt het erf tegenwoordig toegepast in situaties waarbij sprake is van een sterke verblijfsfunctie en/of een inrichting die uitgaat van een gedeeld gebruik van de ruimte door verschillende verkeersdeelnemers of voor verschillende functies. Met name in gebieden zonder voetgangersvoorzieningen wordt ook de roep om de invoering van een snelheidsregime van maximaal 15 km per uur steeds vaker gehoord. Een hernieuwde toepassing van het erf sluit hier goed bij aan.

De hierboven beschreven ontwerpeisen stammen uit de jaren '70 en '80 en zijn daarmee enigszins gedateerd. Mede naar aanleiding van recente landelijke aandacht voor de toepassing van het erf, wordt momenteel beoordeeld of nieuwe – meer actuele – inrichtingseisen voor het erf kunnen worden gedefinieerd. In dat kader is in mei 2023 de publicatie *Verkenning Woonerven 2.0 -Afwegingskader woonstraten zonder voetpad* (CROW, mei 2023) verschenen. In deze publicatie wordt aangegeven dat erven om een vormgeving vragen die de mens te voet een grote tot zeer grote mate van bewegingsvrijheid biedt. Andere weggebruikers moeten hun gedrag aanpassen zodat duidelijk is dat voetgangers en verblijvende mensen prioriteit hebben. Zeker bij woonerven gaat het juist niet alleen om de verkeerskundige functie maar vaak meer nog om de verblijfsfuncties. Afhankelijk van onder meer de beschikbare ruimte en de wensen van de bewoners kan ervoor

gekozen worden de straat zo in te richten dat deze geschikt is voor verblijfsfuncties. In bovengenoemde publicatie worden verder de volgende conclusies en aanbevelingen geformuleerd:

- ✓ Het mengen van rijdend gemotoriseerd verkeer met voetgangers en spelende kinderen is veiliger bij een maximumsnelheid van 15 km/h dan bij 30 km/h.
- ✓ Toepassen van het woonerf-concept in woonstraten is nog altijd een goede optie.
- ✓ De inrichting van een woonerf moet een verblijfsklimaat uitstralen.
- ✓ 30 km/h-straten zonder voetpad zijn niet aan te bevelen.
- ✓ Er is behoefte aan nader onderzoek.



Voorbeeld portaal begrenzing erf-zone



Torenstreek; onderdeel van afsluiting dorpskern voor gemotoriseerd verkeer in de zomermaanden

1.3 Analyse verblijven & verkeer dorpskom Schiermonnikoog

gebruik openbare ruimte kruising Reeweg, Middenstreek en Nieuwestreek



1.3 Analyse verblijven & verkeer dorpskom Schiermonnikoog

gebruik openbare ruimte kruising Reeweg, Middenstreek en Nieuwestreek

een busje van een aannemer

laden en lossen voor de buurtsuper



gezellig met z'n allen op pad

even een praatje maken met een bekende

nog meer fietsen

Veel fietsers in het dorpshart

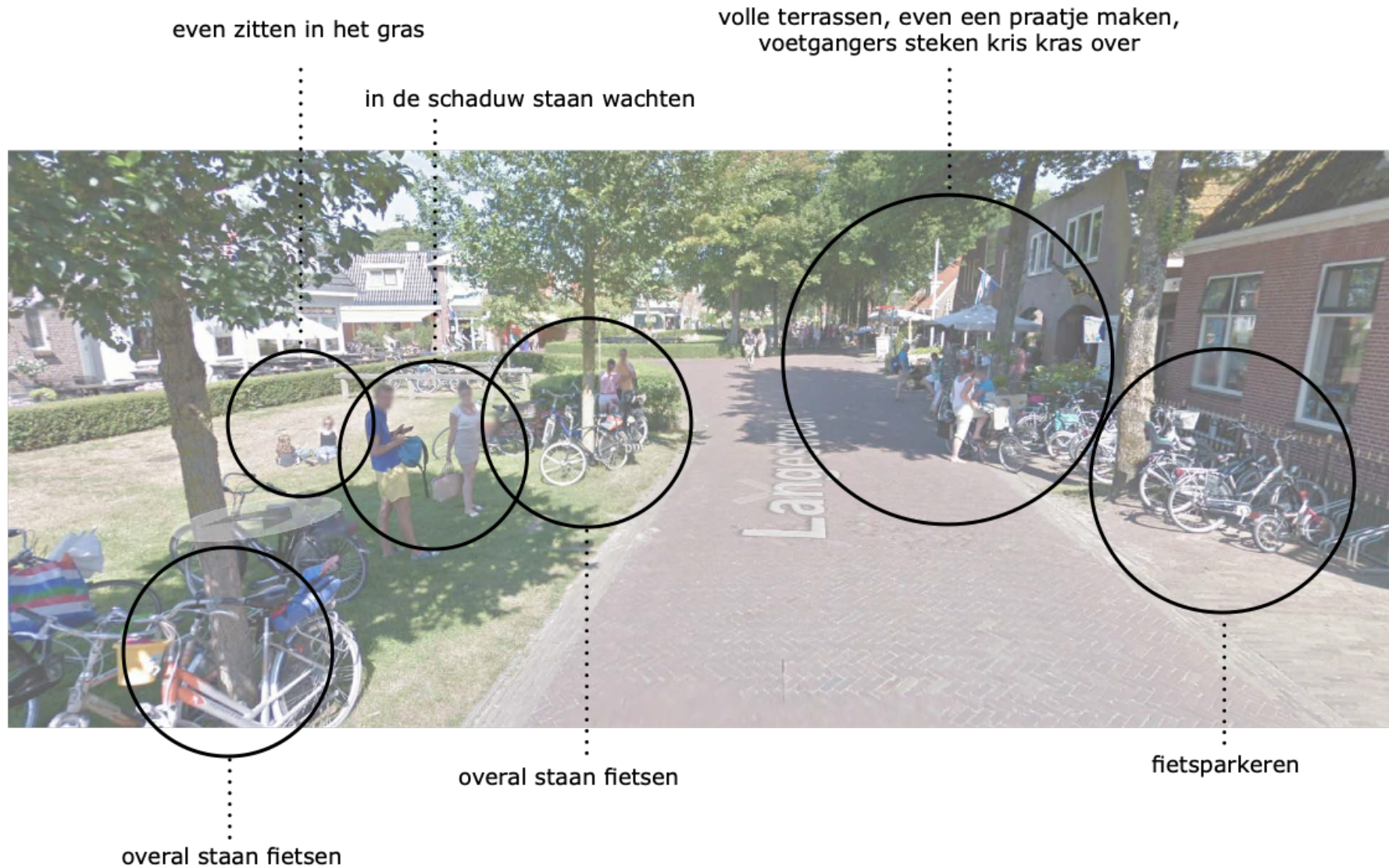
1.3 Analyse verblijven & verkeer dorpskom Schiermonnikoog

gebruik openbare ruimte kruising Langestreek – Badweg



1.3 Analyse verblijven & verkeer dorpskom Schiermonnikoog

gebruik openbare ruimte kruising Langestreek – Badweg



1.3 Analyse verblijven & verkeer dorpskom Schiermonnikoog

gebruik openbare ruimte Middenstreek ter hoogte van doorsteek naar Langestreek



1.3 Analyse verblijven & verkeer dorpskom Schiermonnikoog

gebruik openbare ruimte Torenstreek



smalle berm

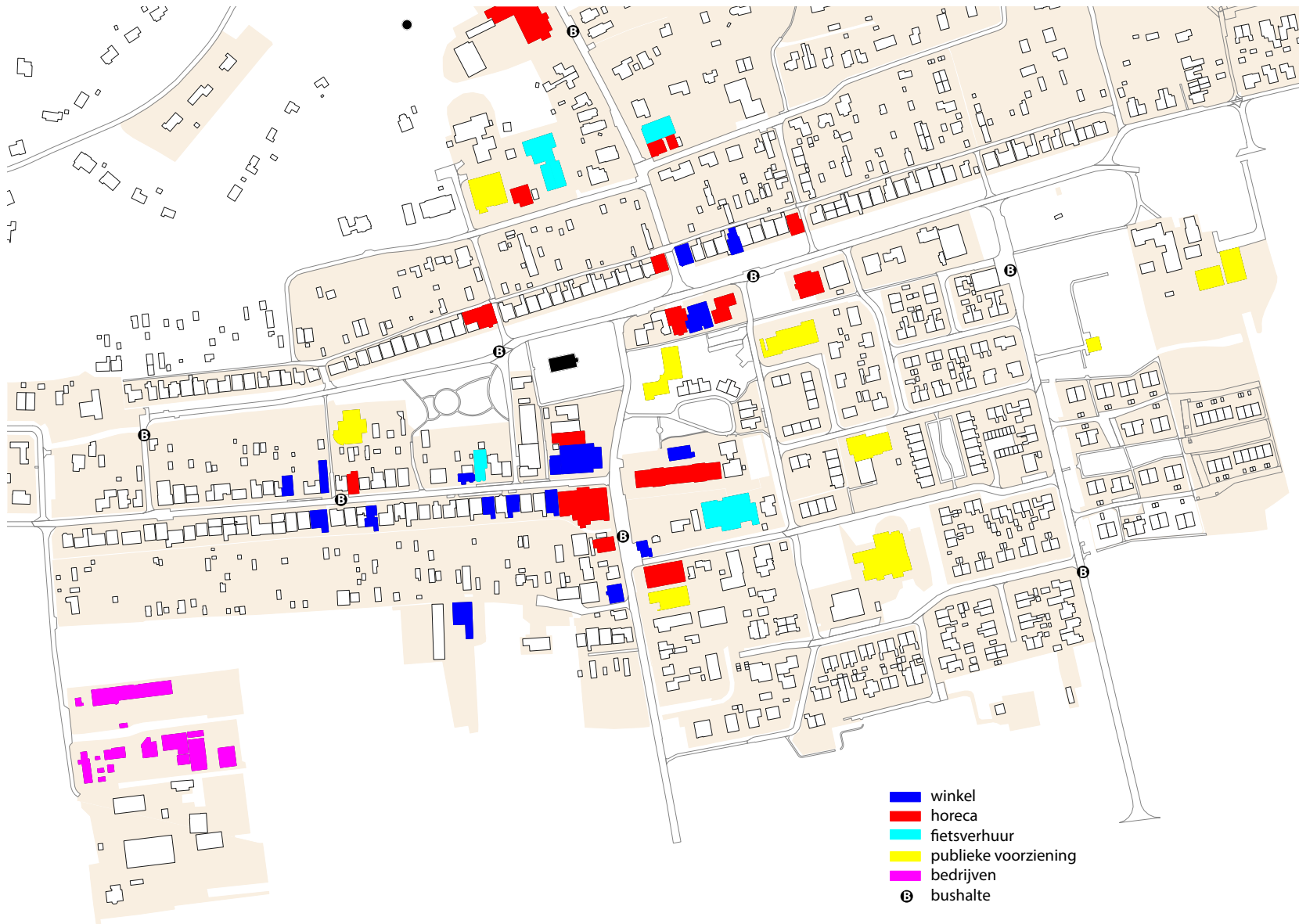
smalle weg waar het
moeilijk passeren is

terrassen direct
aan de weg

weinig plaats voor parkeren

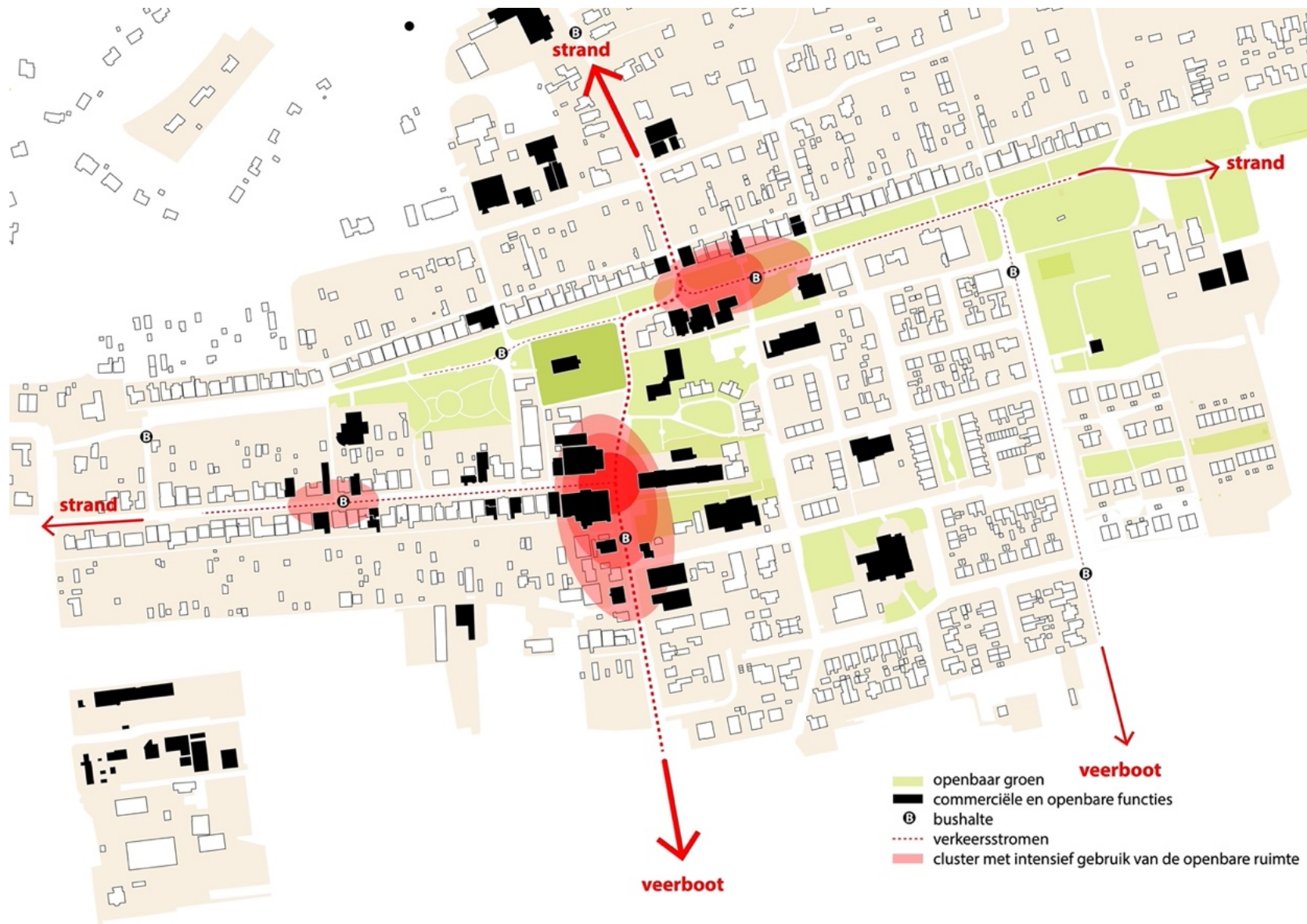
1.3 Analyse verblijven & verkeer dorpskom Schiermonnikoog

Functies in de dorpskom



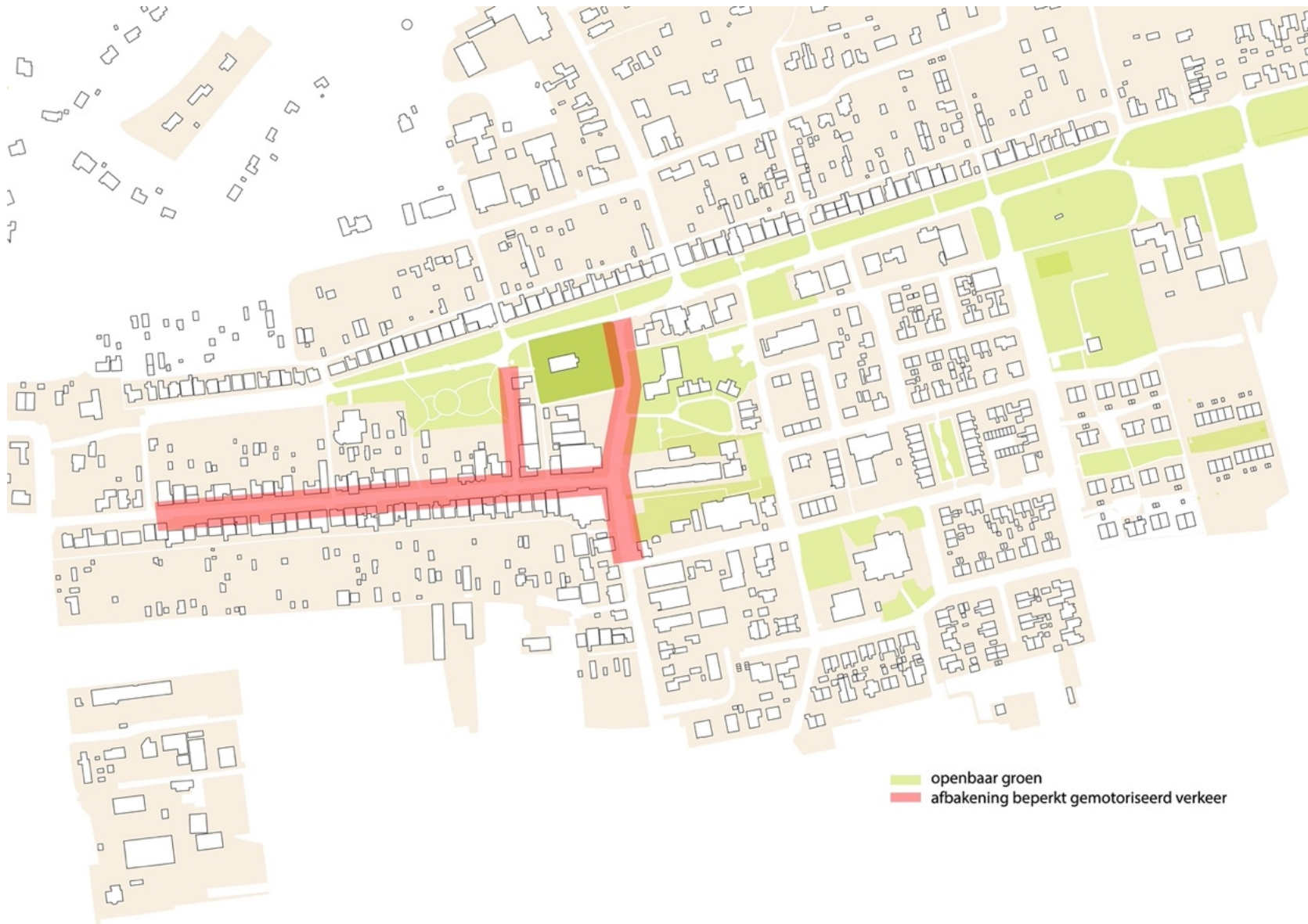
1.3 Analyse verblijven & verkeer dorpskom Schiermonnikoog

gebruik openbare ruimte



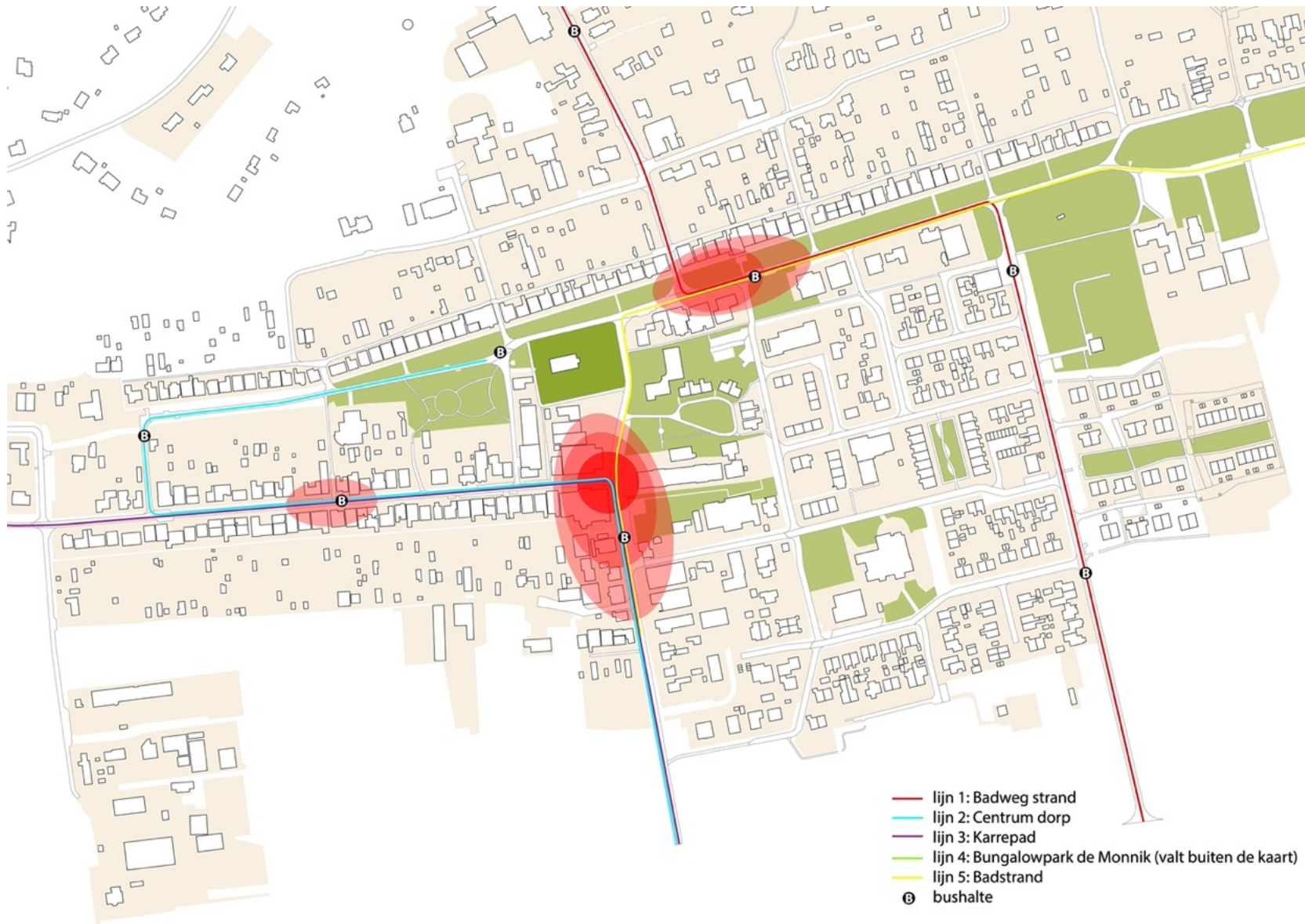
1.3 Analyse verblijven & verkeer dorpskom Schiermonnikoog

Huidige afsluiting dorpskern voor gemotoriseerd verkeer tijdens de zomerperiode (juli & augustus).



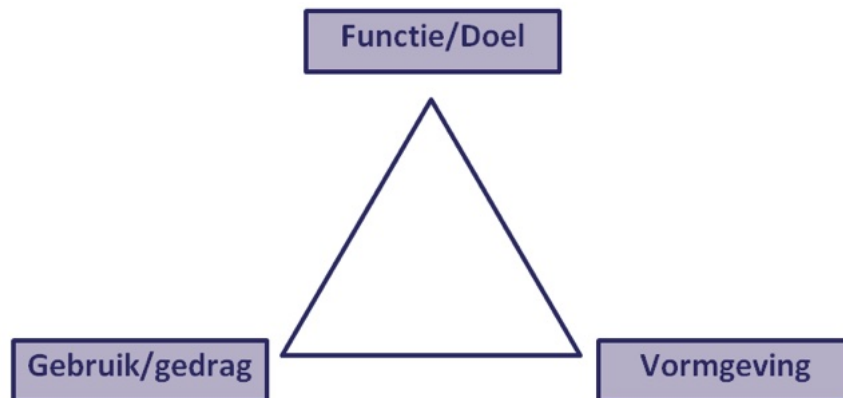
1.3 Analyse verblijven & verkeer dorpskom Schiermonnikoog

huidige lijnvoering busverkeer



1.4 Scenario's begrenzing erf Schiermonnikoog

Er zijn meerdere scenario's denkbaar voor de afbakening van een erf in de dorpskern van Schiermonnikoog. Van belang hierbij zijn de uitgangspunten voor een veilige en functionele inrichting van de openbare ruimte. Deze uitgangspunten gaan uit van de relatie tussen functie, vorm en gebruik. Dit betekent dat de functie van een weg, gebied of ruimte tot uitdrukking moet komen in het ontwerp en de inrichting van de ruimte. Deze vormgeving moet vervolgens leiden tot het bedoelde en gewenste gedrag (verkeersgedrag en verblijfsgedrag) en gebruik.



veilig en functioneel wegontwerp – balans tussen functie, vorm en gebruik (bron: SWOV)

Schiermonnikoog profileert zich als autoluw eiland. De gehele bebouwde kom van Schiermonnikoog is mede daarom aangewezen als 30km-zone. Dit betekent dat de rijksnelheden relatief laag zijn en de verblijfsfunctie het primaat heeft. In en rondom de dorpskern zijn echter gebieden die, meer dan andere gebieden binnen de kom, worden gebruikt om te verblijven. Met name rondom de horecavoorzieningen, publieke voorzieningen en de winkels is sprake van intensief gebruik van de ruimte door flanerende voetgangers, mensen die in de zon een ijsje eten, een praatje maken, enzovoorts. De gemeente Schiermonnikoog wil dit gebruik van de openbare ruimte in de dorpskern op een veilige manier faciliteren en daarbij mogelijke conflicten met langsrijdende auto's en fietsers beperken en verzachten.

Bij het opstellen van scenario's voor de begrenzing van een erf zijn verschillende aspecten relevant. Het gaat hierbij om:

- ✓ de huidige inrichting van de openbare ruimte in de dorpskern.
- ✓ de aan- en afwezigheid van separate voorzieningen voor voetgangers.
- ✓ het huidige gebruik van de openbare ruimte in de dorpskern.
- ✓ de aanwezigheid van functies die (mogelijk) invloed hebben op het gebruik van de openbare ruimte in de dorpskern en de intensiteit daarvan.
- ✓ mogelijke logische en herkenbare overgangen en begrenzingen.
- ✓ de onderlinge samenhang tussen de verschillende gebieden.

Op basis hiervan zijn voor de begrenzing van het erf Schiermonnikoog verschillende scenario's denkbaar. Bij deze scenario's wordt onderscheid gemaakt in een cluster rondom de kruising Reeweg – Middenstreek – Nieuwestreek en een cluster rondom de kruising Badweg – Langestreek. Ter hoogte van deze clusters is sprake van een intensiever gebruik en een concentratie van functies (winkels, horeca, etc.).

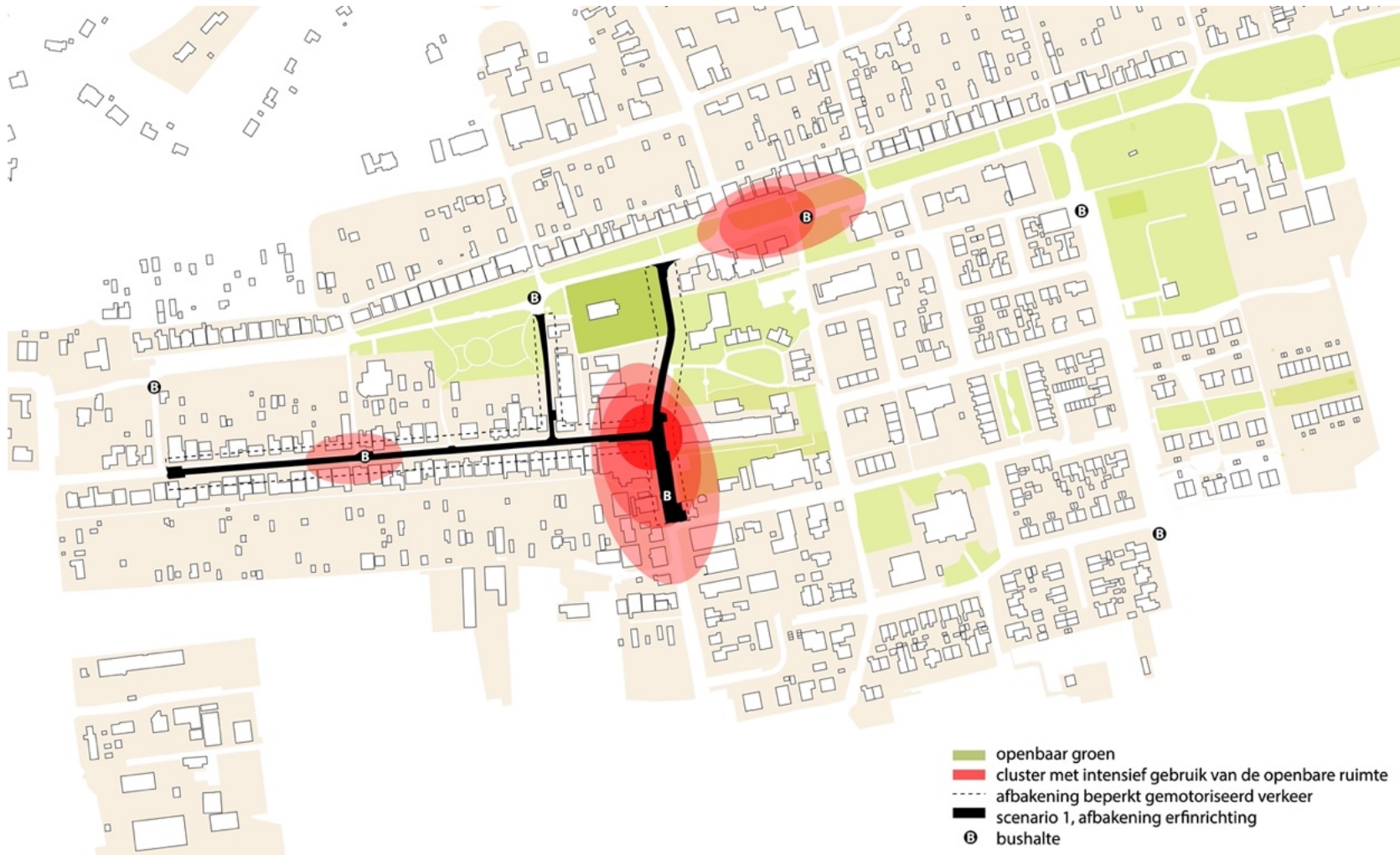
Er wordt onderscheid gemaakt in de volgende scenario's:

1. huidige begrenzing afsluiting dorpskern in de zomermaanden
2. cluster Reeweg
3. cluster Reeweg + cluster Badweg
4. cluster Middenstreek + Reeweg + cluster Badweg (gekoppeld)
5. huidige begrenzing afsluiting dorpskern + cluster Badweg
6. huidige begrenzing afsluiting dorpskern + noordelijke deel Reeweg + cluster Badweg (gekoppeld)

Bovenstaande scenario's worden op de volgende bladzijden nader verbeeld en beschreven.

1.4 Scenario's begrenzing erf Schiermonnikoog

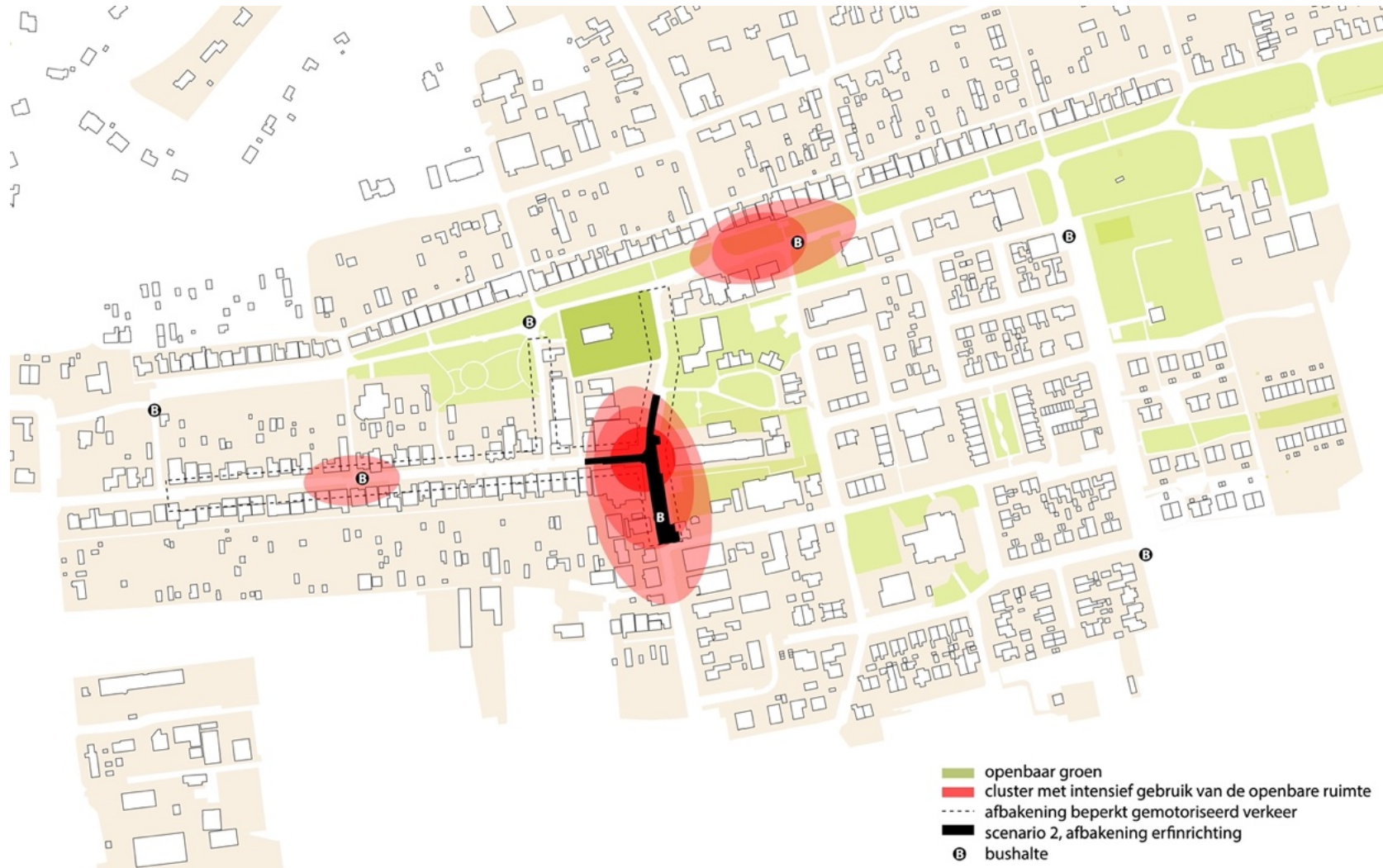
Scenario 1: huidige begrenzing afsluiting dorpskern



- ✓ In dit scenario valt het erf samen met het huidige gebied dat in de zomermaanden wordt afgesloten voor autoverkeer (Reeweg – Middenstreek – Torenstreek – Nieuwestreek).

1.4 Scenario's begrenzing erf Schiermonnikoog

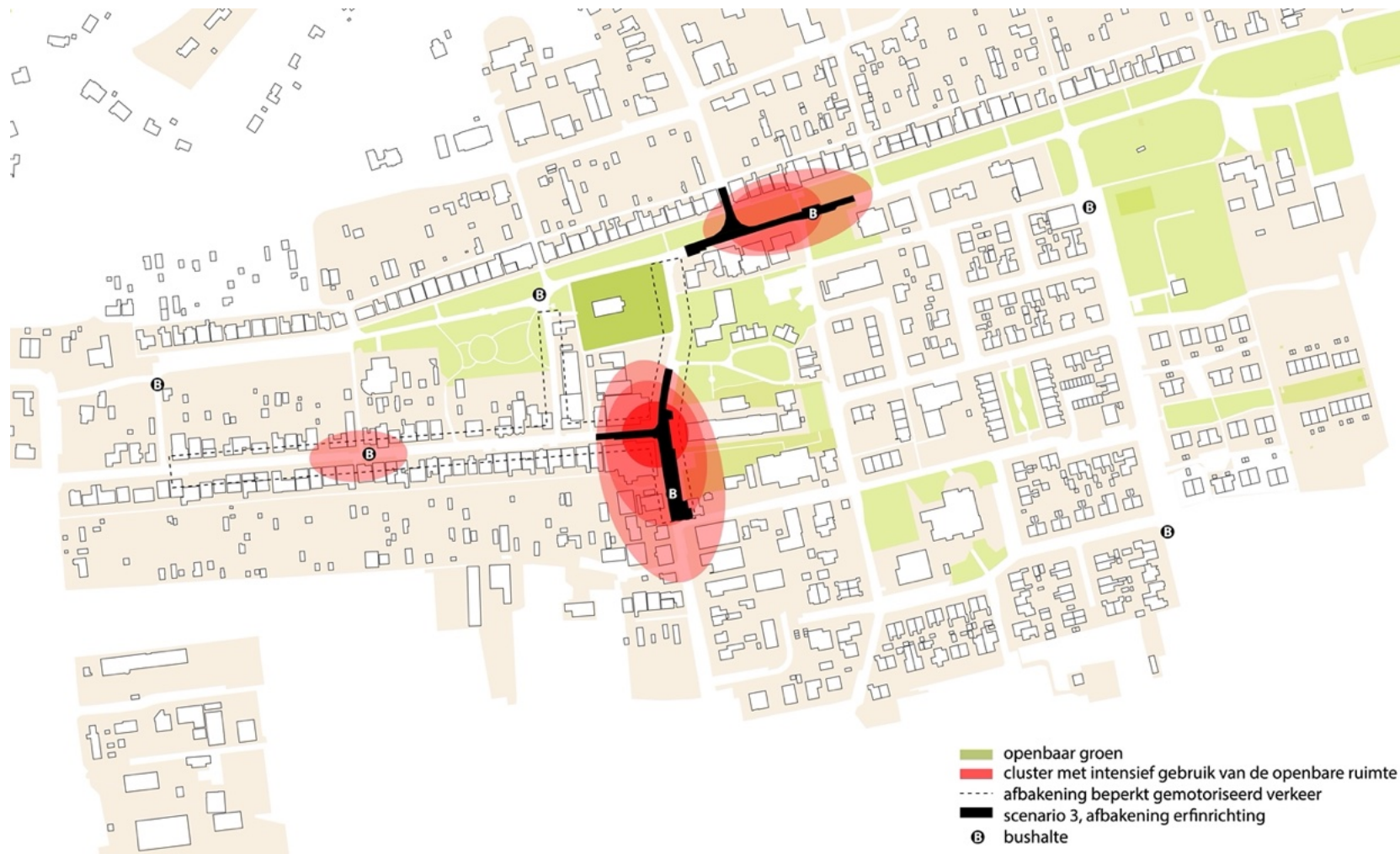
Scenario 2: cluster Reeweg



- ✓ In dit scenario valt het erf deels samen met het huidige gebied dat in de zomermaanden wordt afgesloten voor autoverkeer.
- ✓ Het erf is echter beperkt tot het gebied rondom de kruising Reeweg – Middenstreek – Nieuwestreek waar sprake is van een concentratie van functies en voorzieningen en een intensief gebruik van de openbare ruimte door voetgangers.

1.4 Scenario's begrenzing erf Schiermonnikoog

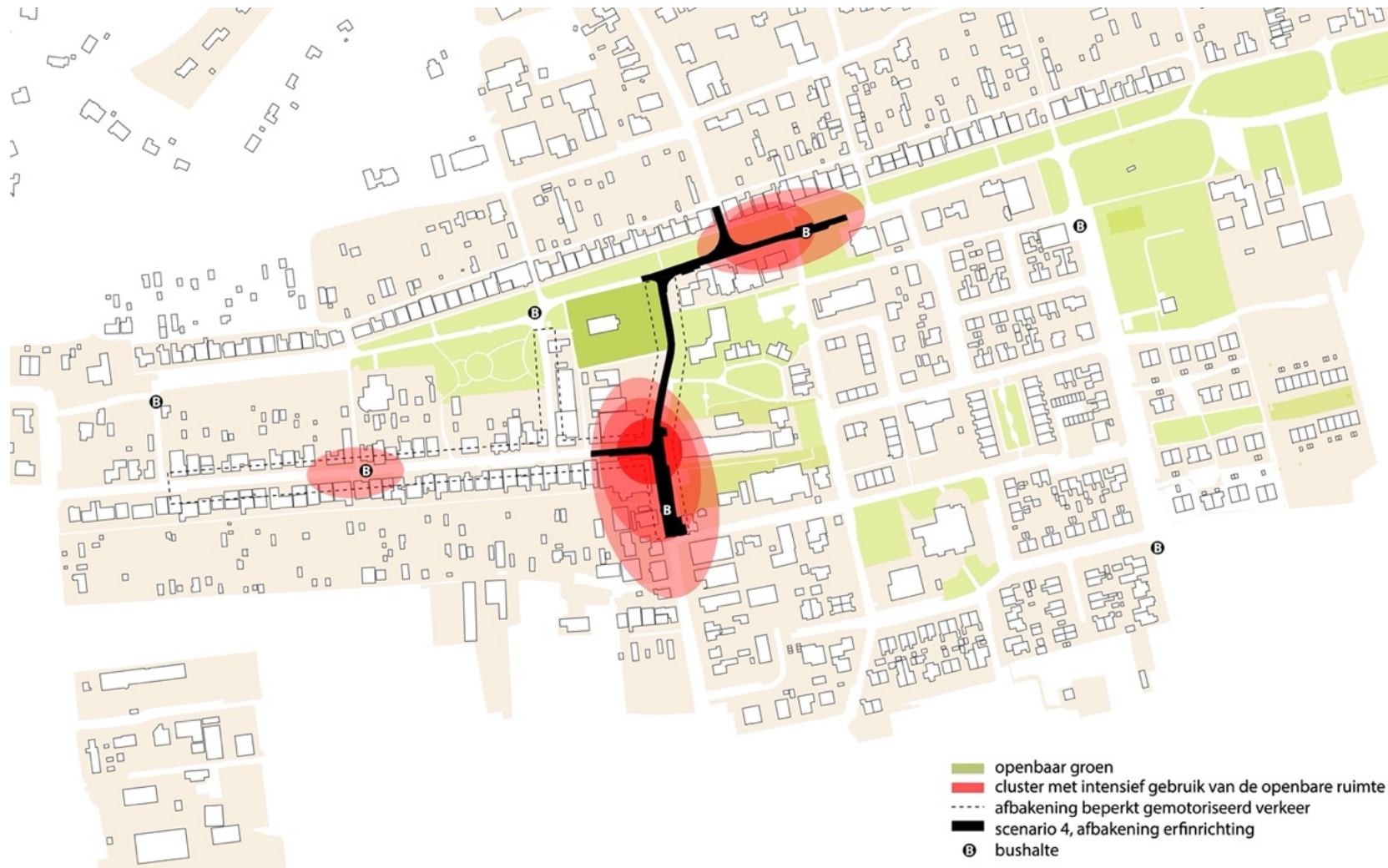
Scenario 3: cluster Reeweg + cluster Badweg



- ✓ In dit scenario valt het erf deels samen met het huidige gebied dat in de zomermaanden wordt afgesloten voor autoverkeer.
- ✓ Het erf wordt toegepast in het gebied rondom de kruising Reeweg – Middenstreek – Nieuwestreek en rondom het gebied kruising Badweg – Langestreek.
- ✓ In beide gebieden is sprake van een sterke concentratie van functies en voorzieningen en een intensief gebruik van de openbare ruimte door voetgangers.
- ✓ In het tussenliggende gebied geldt een verkeersregime van 30km/uur.

1.4 Scenario's begrenzing erf Schiermonnikoog

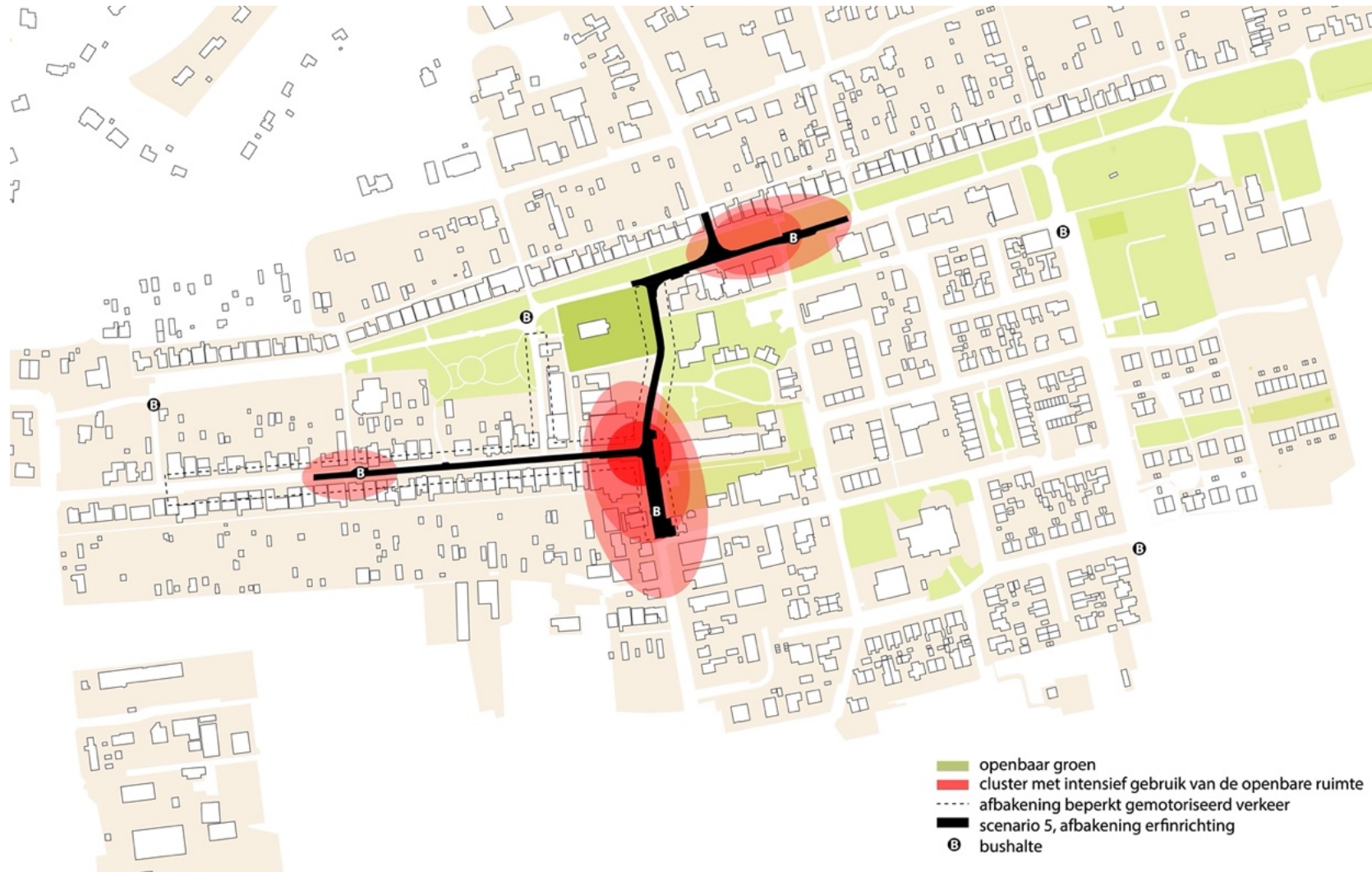
Scenario 4: cluster Reeweg + cluster Badweg (gekoppeld)



- ✓ In dit scenario valt het erf deels samen met het huidige gebied dat in de zomermaanden wordt afgesloten voor autoverkeer.
- ✓ Het erf wordt toegepast in het gebied rondom de kruising Reeweg – Middenstreek – Nieuwestreek én rondom het gebied kruising Badweg – Langestreek.
- ✓ In beide gebieden is sprake van een sterke concentratie van functies en voorzieningen, en een intensief gebruik van de openbare ruimte door voetgangers.
- ✓ De beide gebieden worden aan elkaar gekoppeld en ook in het tussenliggende gebied is sprake van een erfstatus.

1.4 Scenario's begrenzing erf Schiermonnikoog

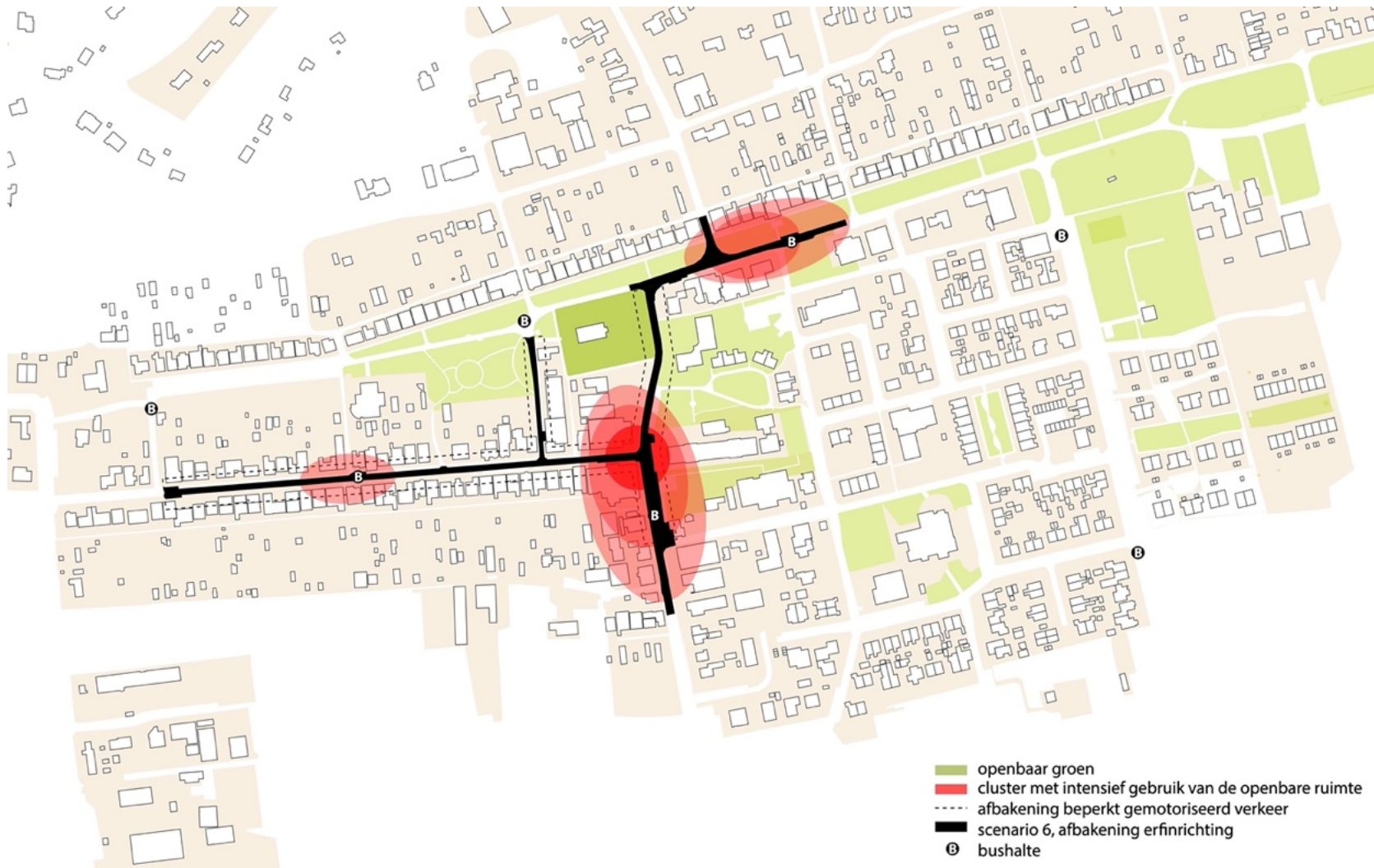
scenario 5: cluster Middenstreek + Reeweg + cluster Badweg (gekoppeld)



- ✓ In dit scenario valt het erf deels samen met het huidige gebied dat in de zomermaanden wordt afgesloten voor autoverkeer.
- ✓ Het erf wordt toegepast op de Reeweg – Middenstreek – Nieuwestreek én rondom het gebied kruising Badweg – Langestreek.
- ✓ De beide gebieden worden aan elkaar gekoppeld en in het tussenliggende gebied is ook sprake van een erfstatus.

1.4 Scenario's begrenzing erf Schiermonnikoog

scenario 6: huidige begrenzing afsluiting dorpskern + noordelijke deel Reeweg + cluster Badweg (gekoppeld)



- ✓ In dit scenario valt het erf samen met het huidige gebied dat in de zomermaanden wordt afgesloten voor autoverkeer.
- ✓ Daaraan worden toegevoegd: het gebied rondom de kruising Badweg – Langestreek en het noordelijke deel van de Reeweg.

1.4 Scenario's begrenzing erf Schiermonnikoog

In onderstaand schema zijn voor de verschillende scenario's de voor- en nadelen op een rij gezet.

Scenario		Voordelen	Nadelen
1.	huidige begrenzing afsluiting dorpskern	✓ Begrenzing beide verkeersregimes (erf & afsluiting) valt samen: -mogelijkheid tot combineren van overgangen/portalen -herkenbaarheid voor de weggebruiker	✓ In de dorpskern vallen de aanwezigheid van functies (winkels, horeca, etc.) de inrichting van de openbare ruimte en het (beoogd) gebruik van de openbare ruimte (lage snelheden, voorzichtig rijgedrag) niet samen op het westelijk deel Middenstreek en noordelijke deel Nieuwestreek. ✓ De aanwezigheid van functies (winkels, horeca, etc.) de inrichting van de openbare ruimte en het (beoogd) gebruik van de openbare ruimte (lage snelheden, voorzichtig rijgedrag) vallen niet samen rondom kruising Badweg – Langestreek.
2.	cluster Reeweg	✓ De aanwezigheid van functies (winkels, horeca, etc.) de inrichting van de openbare ruimte en het (beoogd) gebruik van de openbare ruimte (lage snelheden, voorzichtig rijgedrag) vallen samen rondom kruising Reeweg – Middenstreek – Nieuwestreek.	✓ Relatief klein gebied: verkeersdeelnemers hebben weinig tijd om te anticiperen op de wijzigende situatie (van 30 naar km/uur) ✓ De aanwezigheid van functies (winkels, horeca, etc.) de inrichting van de openbare ruimte en het (beoogd) gebruik van de openbare ruimte (lage snelheden, voorzichtig rijgedrag) vallen niet samen rondom kruising Badweg – Langestreek.
3.	cluster Reeweg + cluster Badweg	✓ De aanwezigheid van functies (winkels, horeca, etc.) de inrichting van de openbare ruimte en het (beoogd) gebruik van de openbare ruimte (lage snelheden, voorzichtig rijgedrag) vallen samen rondom kruising Reeweg – Middenstreek – Nieuwestreek en de kruising Badweg – Langestreek.	✓ Relatief klein gebieden: verkeersdeelnemers hebben weinig tijd om te anticiperen op de wijzigende situatie (van 30 naar 15). ✓ Meer overgangen (erf-30km-zone) noodzakelijk.
4.	cluster Reeweg + cluster Badweg (gekoppeld)	✓ De aanwezigheid van functies (winkels, horeca, etc.) de inrichting van de openbare ruimte en het (beoogd) gebruik van de openbare ruimte (lage snelheden, voorzichtig rijgedrag) vallen samen rondom de kruising Reeweg – Middenstreek – Nieuwestreek en de kruising Badweg – Langestreek. ✓ Relatief groot gebied: verkeersdeelnemers hebben voldoende tijd om te anticiperen op de wijzigende situatie (van 30 naar 15 km/uur) ✓ Minder overgangen (erf/30km-zone) noodzakelijk.	✓ De inrichting van de openbare ruimte en het (beoogd) gebruik van de openbare ruimte (lage snelheden, voorzichtig rijgedrag) vallen niet samen op het noordelijke deel Nieuwestreek.
5.	cluster Middenstreek + Reeweg + cluster Badweg (gekoppeld)	✓ De aanwezigheid van functies (winkels, horeca, etc.) de inrichting van de openbare ruimte en het (beoogd) gebruik van de openbare ruimte (lage snelheden, voorzichtig rijgedrag) vallen samen op de Middenstreek en rondom de kruising Reeweg – Middenstreek – Nieuwestreek en de kruising Badweg – Langestreek. ✓ Relatief groot gebied: verkeersdeelnemers hebben voldoende tijd om te anticiperen op de wijzigende situatie (van 30 naar 15 km/uur).	✓ In de dorpskern vallen de aanwezigheid van functies (winkels, horeca, etc.) de inrichting van de openbare ruimte en het (beoogd) gebruik van de openbare ruimte (lage snelheden, voorzichtig rijgedrag) niet samen op het westelijk deel Middenstreek en noordelijke deel Nieuwestreek.
6.	huidige begrenzing afsluiting dorpskern + noordelijke deel Reeweg + cluster Badweg (gekoppeld)	✓ De aanwezigheid van functies (winkels, horeca, etc.) de inrichting van de openbare ruimte en het (beoogd) gebruik van de openbare ruimte (lage snelheden, voorzichtig rijgedrag) vallen samen op de Middenstreek, noordelijk deel Reeweg en rondom de kruising Reeweg – Middenstreek – Nieuwestreek en de kruising Badweg – Langestreek. ✓ Sluit maximaal aan bij autoluw karakter Schiermonnikoog. ✓ Relatief groot gebied: verkeersdeelnemers hebben voldoende tijd om te anticiperen op de wijzigende situatie (van 30 naar km/uur). ✓ Begrenzing beide verkeersregimes (erf & afsluiting) valt grotendeels samen: -mogelijkheid tot combineren van overgangen/portalen -herkenbaarheid voor de weggebruiker	✓ In de dorpskern vallen de aanwezigheid van functies (winkels, horeca, etc.) de inrichting van de openbare ruimte en het (beoogd) gebruik van de openbare ruimte (lage snelheden, voorzichtig rijgedrag) niet samen op het westelijk deel Middenstreek en noordelijke deel Nieuwestreek.

Advies politie

De politie heeft een adviserende rol bij het treffen van verkeersmaatregelen door de gemeente. Over de toepassing van een erf op Schiermonnikoog is in september 2023 gesproken met de heer Gerke Hoekstra, verkeersadviseur van het Basis Team Noardeast-Fryslân van de politie. Hierbij is door de politie aangegeven dat het van belang is dat het wenselijke gedrag van verkeerdeelnemers logischerwijs voortvloeit uit de inrichting van de weg en de omgeving. Duidelijke overgangen en bebording zijn hierbij belangrijk. Nog belangrijker is echter de fysieke inrichting van de weg, die de maximale snelheid (15km/uur) zou moeten afdwingen. Hierbij kan gedacht worden aan een meer pleinachtige inrichting, maar ook de plaatsing van banken en verlichting. Pas dan kan ook daadwerkelijk een voorzigtiger rijgedrag en lagere snelheden worden afgedwongen. Dit is temeer van belang omdat de politie in principe niet op snelheid handhaaft in 30km-zones of erven. De politie adviseert, vanwege begripelijkheid voor de weggebruiker om het erf zo groot mogelijk te maken en zo min mogelijk overgangen te creëren (dit laatste pleit voor de scenario's 1, 5 of 6).

In aanvulling op de invoering van een erf adviseert de politie het aantal verkeersbewegingen in de dorpskern te beperken, bijvoorbeeld door beperking van de parkeermogelijkheden, een strenger ontheffingenbeleid en/of een aanpassing van de lijnvoering van het busverkeer. Een centrale haltevoorziening voor bussen op loopafstand van de dorpskern zou bijvoorbeeld veel busverkeer door de dorpskern kunnen voorkomen.



Busverkeer in de dorpskern van Schiermonnikoog

1.5 Voorkeursscenario begrenzing erf Schiermonnikoog

Schiermonnikoog profileert zich als autoluw eiland. Belangrijke vraag is dan of het acceptabel is dat in een groot deel van de bebouwde kom autoverkeer nog 30km per uur (en vaak nog harder) rijdt, terwijl het overgrote deel van de openbare ruimte op veel momenten intensief wordt gebruikt door voetgangers en fietsers? Dit (wenselijke) gebruik van de openbare ruimte door fietsers en voetgangers én de ambitie van Schiermonnikoog als autoluw eiland pleit, mede gezien het advies van de politie (zie hierboven), voor een zo groot mogelijk gebied waarin 15km de norm is (scenario 6), de voetganger en fietsers als maat der dingen worden beschouwd én de auto's die er nog rijden te gast zijn. Een grotere omvang sluit ook beter aan bij de tijd die nodig is voor verkeersdeelnemers om te anticiperen op de wijzigende situatie (van 30 naar 15km per uur). De noodzaak om aanwezige functies (winkel, horeca, etc.), de weginrichting en het gebruik van de openbare ruimte 1 op 1 op elkaar aan te laten sluiten, wordt in deze afweging minder zwaar gewogen.

Schiermonnikoog profileert zich als autoluw eiland. Dit pleit voor de invoering van een erf in een zo groot mogelijk gebied in de dorpskern, waarin 15km de norm is, de voetganger en fietsers als maat der dingen worden beschouwd én de auto's die er nog rijden te gast zijn.

Er zijn daarbij twee gebieden waar sprake is van een sterke concentratie van functies en voorzieningen (winkel, horeca, etc.), en een intensief gebruik van de openbare ruimte door voetgangers en fietsers; het gebied rondom de kruising Reeweg – Middenstreek – Nieuwestreek en het gebied rondom kruising Badweg – Langestreek. Deze twee gebieden vragen specifieke aandacht. Dit zijn clusters waar het meest wenselijk is om de functie, de inrichting en het gebruik beter met elkaar in balans te brengen.

Aanbevolen om de begrenzing op de Reeweg daarbij samen te laten vallen met het nieuwe bezoekerscentrum, omdat deze nieuwe voorziening op dit wegdeel leidt tot een intensiever medegebruik van de openbare ruimte door voetgangers en fietsers.

De keuze voor een grote omvang van het erfgebied sluit het beste aan bij de ambitie van Schiermonnikoog als autoluw eiland. Tevens biedt dit scenario aanleidingen en koppelkansen voor mogelijke ingrepen die het verblijfskarakter en de verblijfskwaliteit van het dorp voor voetgangers en fietsers kan versterken. Denk hierbij aan het activeren en versterken van bestaande groengebieden en het netwerk van routes voor langzaam verkeer én het creëren van aantrekkelijke plekken om te verblijven met schaduw en koelte. Deze ingrepen kunnen bijdragen aan:

- ✓ Schiermonnikoog; ontspanning, rustig, langzaam & dorps
- ✓ gezond bewegen
- ✓ klimaatadaptatie
- ✓ biodiversiteit
- ✓ slimmer spreiden van de druk op de openbare ruimte in de dorpskern

1.6 Separate gebieden

Aanvullend is op verzoek van de gemeente Schiermonnikoog verkend of ook in een aantal andere gebieden op Schiermonnikoog een erf ingevoerd kan worden. De resultaten van deze verkenning zijn hieronder beschreven.

Separaat gebied: Dominee Hasperstraat + Martha Karststraat

Aan de oostrand van het dorp Schiermonnikoog is een aantal jaren geleden gefaseerd een nieuwbouwwijk gerealiseerd. De openbare ruimte in dit gebied ten oosten van de Oosterreeweg kent een inrichting die sterk aansluit bij de uitgangspunten voor de inrichting van het erf, waaronder het ontbreken van stoepen, aaneengesloten verhardingen en aangeduide parkeervakken. Aanbevolen wordt daarom ook dit gebied door middel van een verkeerbesluit, als erf aan te wijzen en de daarbij behorende bebording te plaatsen.

Separaat gebied: rond de school Yn de Mande aan de F.H. Gasaustraat

In de dorpskern van Schiermonnikoog ligt aan de F.H. Gasaustraat de basisschool Yn de Mande. Rondom de school is de verkeerssituatie een aandachtspunt, met name tijdens het in- en uitgaan van de school. Het is van belang dat de snelheid van het verkeer hier getemperd wordt en dat weggebruikers zich bewust zijn van de aanwezigheid van kinderen op en rond de weg. Dit kan bijvoorbeeld worden bereikt door het gebied aan te wijzen als schoolzone, al dan niet in combinatie met het aanwijzen van het gebied als (school)erf. Een intensief medegebruik van de weg door zowel voetgangers, fietsers en autoverkeer beperkt zich echter tot vier relatief korte momenten op een dag (bij het in- en uitgaan van de school). Ook sluit de huidige bestaande inrichting van de F.H. Gasaustraat niet aan bij de uitgangspunten van een erf. Ook hier zal dan (op termijn) een andere, meer erf-achtige, inrichting wenselijk zijn. Geadviseerd wordt om in eerste instantie het gebied aan te wijzen en in te richten als schoolzone.

Separaat gebied: bungalowpark de Monnik (Rijspolder)

Ten oosten van de dorpskern van Schiermonnikoog ligt bungalowpark de Monnik. Door het bungalowpark is een busroute gesitueerd. Ander doorgaand autoverkeer door het bungalowpark is niet mogelijk. Wel maken fietsers gebruik van een doorgaande fietsroute door het bungalowpark. In het bungalowpark geldt een maximumsnelheid van 20km/uur. Deze maximumsnelheid is ingesteld door de Verenging Van Eigenaren en wordt aangegeven met bebording. Gezien de bestaande inrichting van het bungalowpark en het intensieve medegebruik van de weg door voetgangers en fietsers wordt aanbevolen dit gebied ook als erf aan te wijzen en de daarbij behorende bebording te plaatsen. Met deze maatregel wordt de maximumsnelheid (verder) beperkt naar 15 km/uur.

DEEL II

INRICHTINGSPRINCIPES VOOR HET EILANDERF

2.1 Schematisch ontwerp voorkeursscenario

Inrichtingsprincipes voor eilanderf Schiermonnikoog

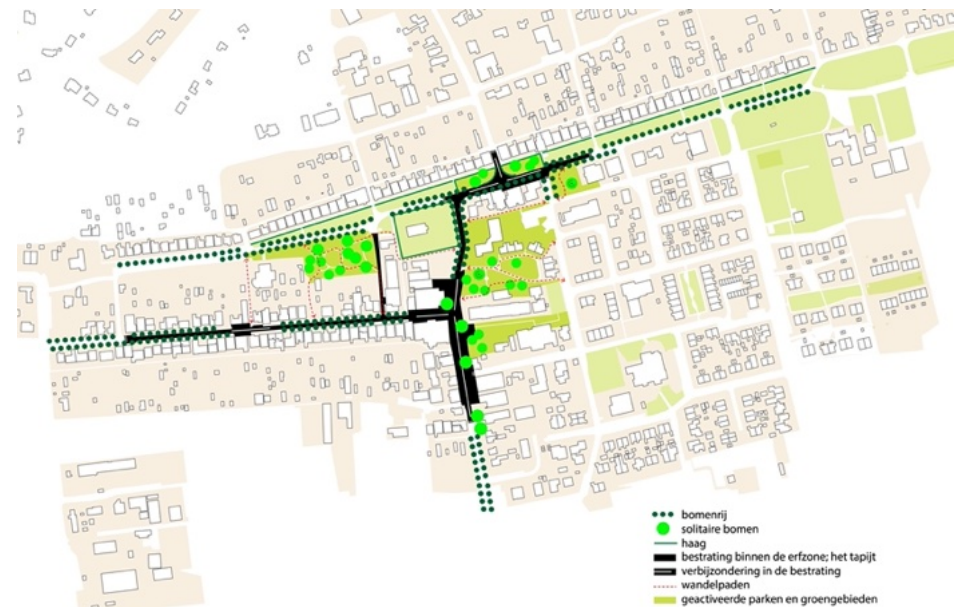
Voor de uitwerking van de inrichting van een erf in de dorpskom van Schiermonnikoog zijn drie inrichtingsprincipes geformuleerd. Op de volgende pagina's wordt de uitwerking van deze principes aan de hand van schetsontwerpen nader verkend.

1. markeren van de overgangen; de poorten naar het erf
2. het markeren van de clusters:
 - a. solitaire bomen markeren de clusters
 - b. verbijzonderingen in het tapijt (verharding)
 - c. eenheid in meubilair en aandacht voor de plaatsing van het meubilair
3. activeren van de groengebieden & voetgangersverbindingen

Fasering

Voor de prioritering van maatregelen wordt, mede gezien de nu beschikbare middelen voor de invoering van een erf, de onderstaande fasering aanbevolen:

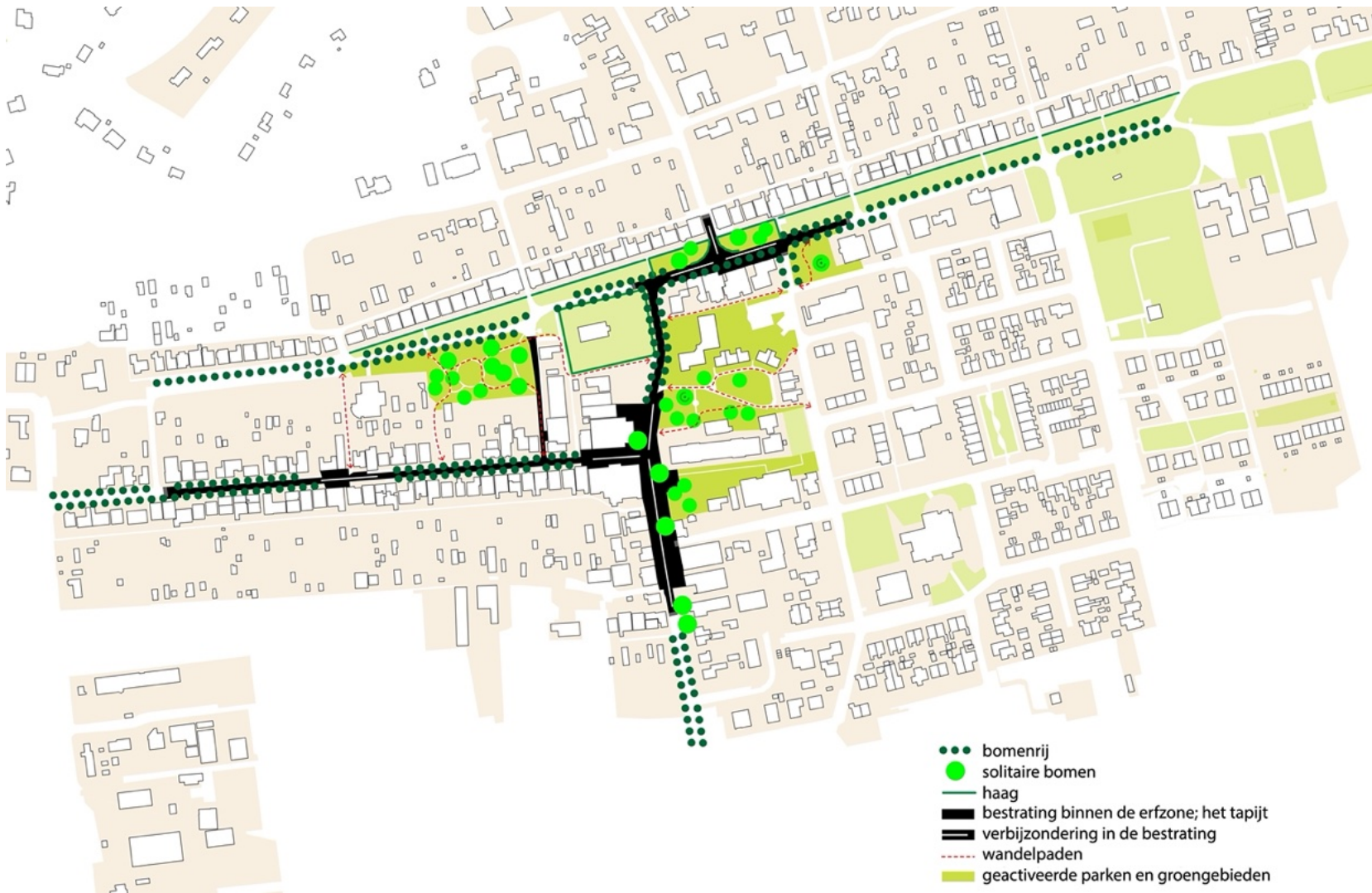
1. op korte termijn:
 - a) afbakening van het erf (verkeersbesluit door college van B&W)
 - b) realisatie overgangen en plaatsing portalen
2. op middellange termijn:
 - a) aanpassen inrichting gebieden met sterke concentratie functies, voorzieningen en intensief gebruik door voetgangers en fietsers (clusters), eventueel in combinatie toegankelijker maken bushaltes.
 - b) activeren van groenzones en looproutes voor langzaam verkeer.
 - c) aanpassingen profielen straten (bijvoorbeeld bij regulier onderhoud)



Inrichtingsprincipes voor eilanderf Schiermonnikoog (zie ook volgende pagina)

2.1 Schematisch ontwerp voorkeurscenario

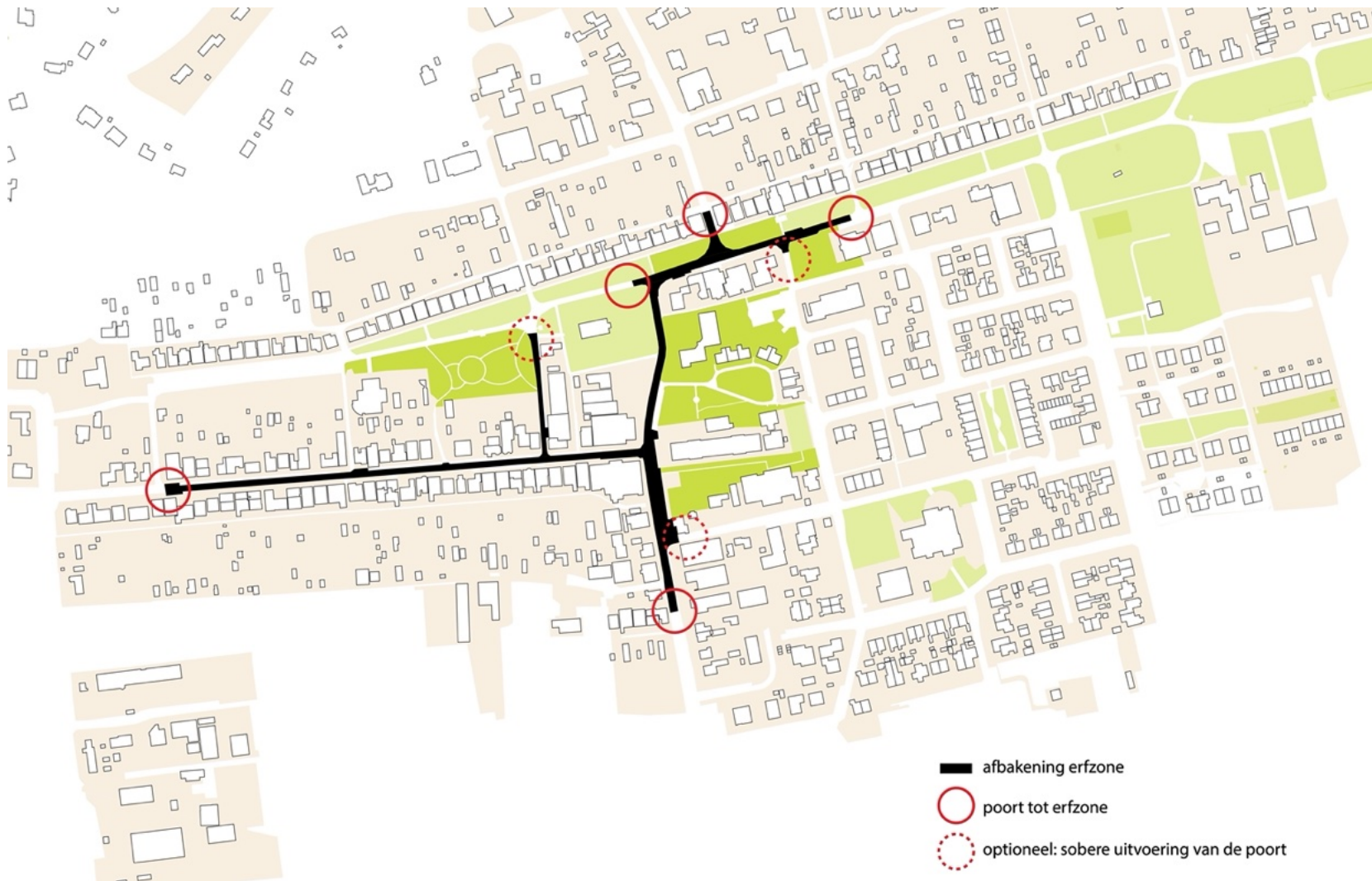
Inrichtingsprincipes



- ✓ markeren van de overgangen
- ✓ het markeren van de clusters
- ✓ activeren van de groengebieden & voetgangersverbindingen

2.2 Inrichtingsprincipe 1: markeren overgangen: de poorten naar het erf

Locaties poorten



2.2 Inrichtingsprincipe 1: markeren overgangen: de poorten naar het erf

analyse huidige situatie

Poorten Langestreek - Badweg



Poorten Reeweg



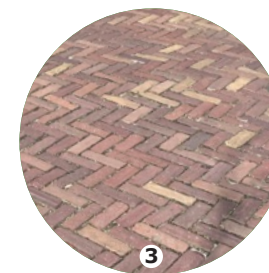
Poort Middenstreek



- helder rode klinker als basis
- gemengd met gele klinker



- helder rode klinker



- donker rode klinker als basis
- gemengd met gele klinker

2.2 Inrichtingsprincipe 1: markeren overgangen: de poorten naar het erf

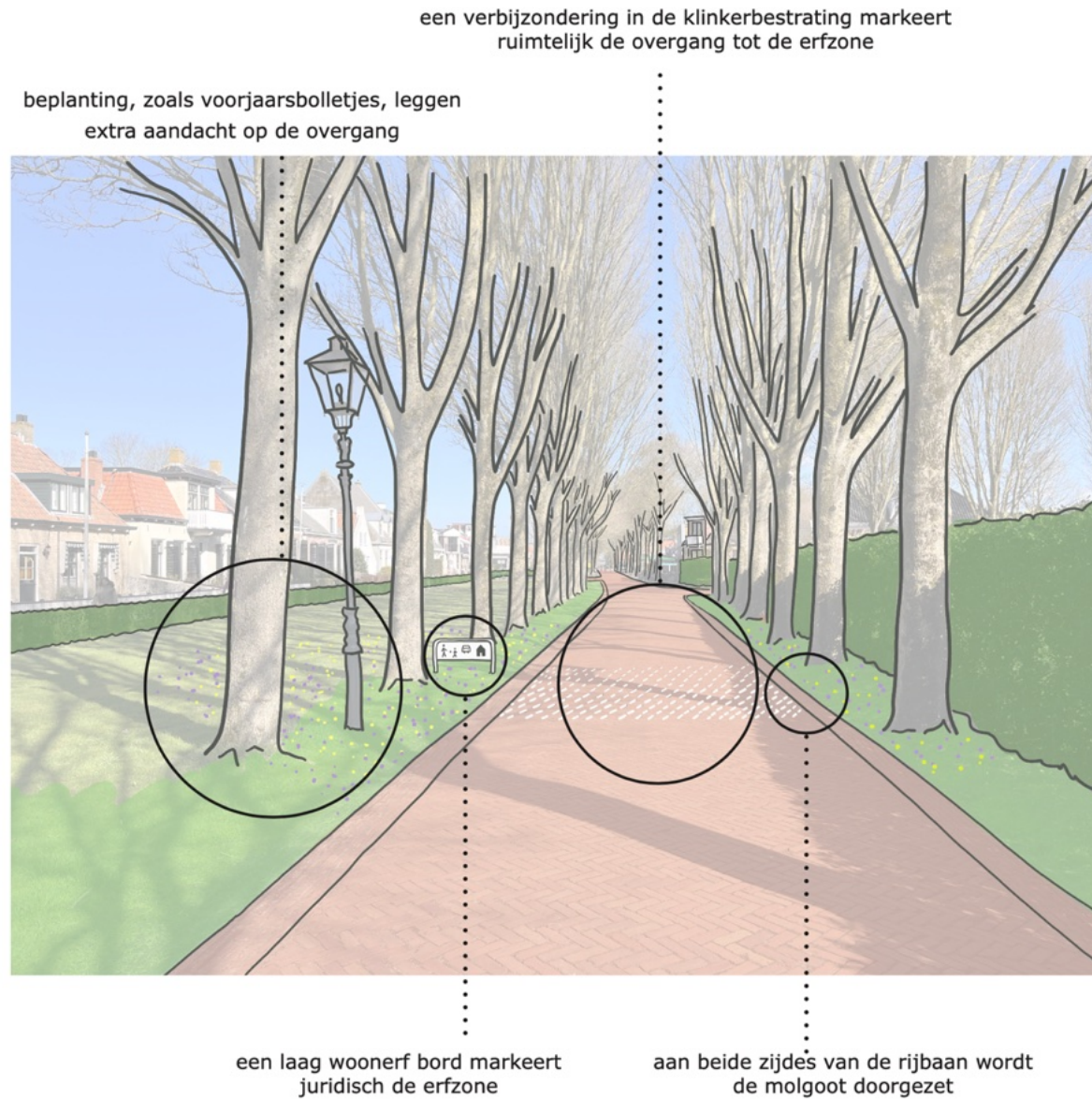
Referenties



- ✓ afwijkende bestrating markeert overgang 30km-zone – erf
- ✓ subtiel maar herkenbaar; passend bij de sfeer van Schiermonnikoog en de bestaande klinkerbestrating
- ✓ poorten vormen aanzet van een mogelijk nieuw materialenpalet en 'huisstijl' / ontwerpstyl voor de dorpskern
- ✓ bij de poorten een laag woonerf-bord plaatsen
- ✓ afhankelijk van het beschikbare budget kunnen 2 poorten (Paaslandweg en Burgemeester van den Wormstraat) een sobere uitwerking krijgen (alleen bord erf)
- ✓ gezien het gemêleerde palet van klinkers is het belangrijk een contrasterende klinker te kiezen en met een strak patroon te werken (zie referentie rechts onder)

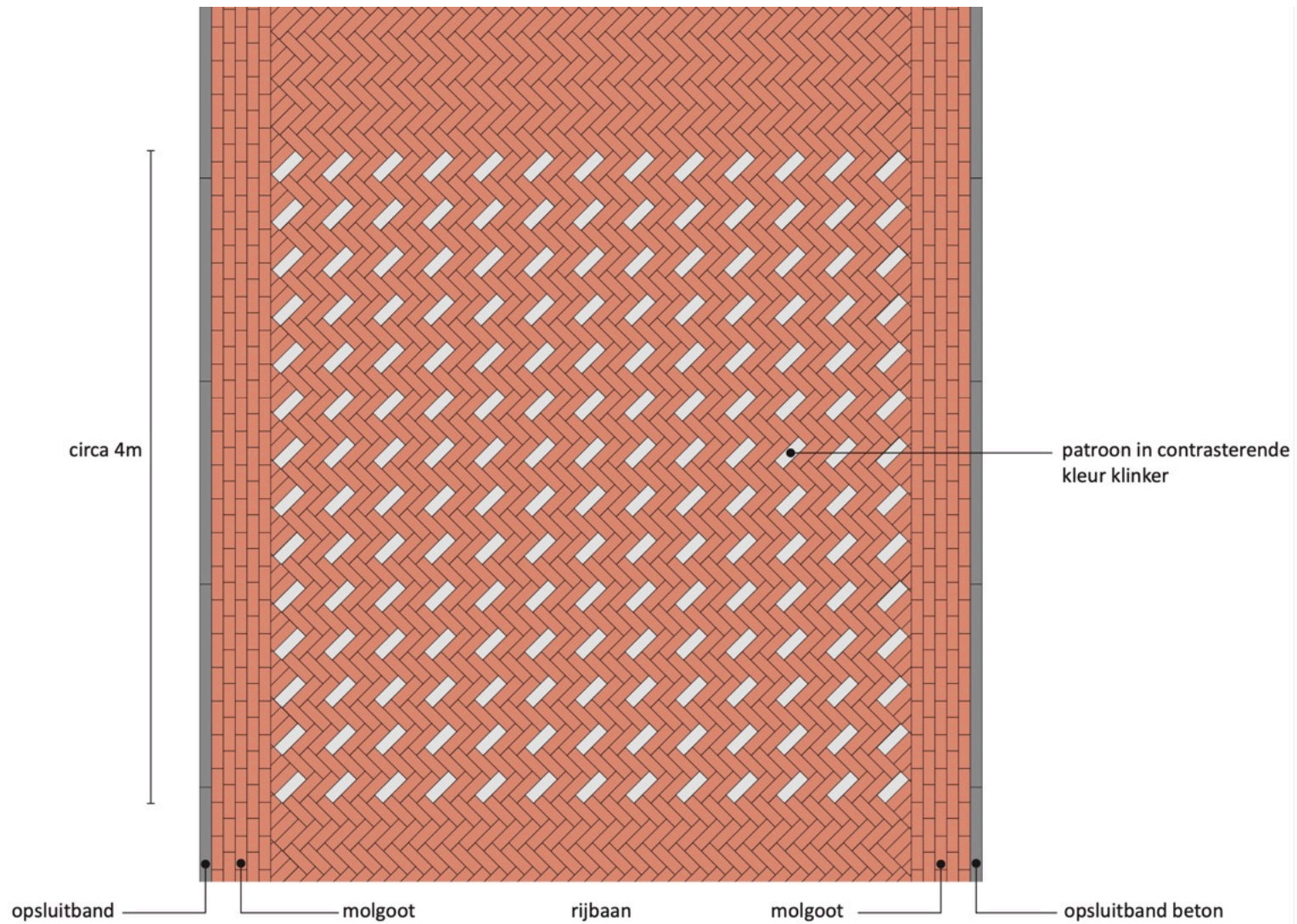
2.2 Inrichtingsprincipe 1: markeren overgangen: de poorten naar het erf

Principe-ontwerp



2.2 Inrichtingsprincipe 1: markeren overgangen: de poorten naar het erf

Principe-ontwerp



2.3 Inrichtingsprincipe 2: markeren van de clusters

Clusters binnen het erf



- ✓ verbijzondering in de inrichting ter hoogte van de clusters
- ✓ aanknopingspunten hiervoor zijn:
 - de bestrating (het 'tapijt')
 - meubilair, zoals banken, plantvakken, verlichting, ...
 - de bomenstructuur

2.3 Inrichtingsprincipe 2: markeren van de clusters

Analyse: hardsteen belijning benadrukt de rijbaan



Reeweg



Langestreek



Middenstreek

- ✓ rijbaan plus molgoot is openbaar gebied, hierin is geen zone voor voetgangers opgenomen
- ✓ voetgangers lopen op veel plekken noodgedwongen op de rijloper
- ✓ bij openbare functies hebben eigenaren de ruimte tussen rooilijn en molgoot verhard, dit suggereert een 'stoep'
- ✓ deze 'stoep' staat vrij vol: fiets-parkeren, terrassen, bankjes, bushaltes, etc. (zie ook volgende bladzijde)
- ✓ de rijbaan is relatief breed gezien het autoluwe karakter van het dorp
- ✓ het intensieve gebruik van de openbare ruimte ter hoogte van de clusters leidt tot conflicten door gebrek aan een herkenbare zone voor voetgangers
- ✓ de rijbaan wordt benadrukt door de hardsteen belijning
- ✓ de hardsteen belijning wordt niet consequent doorgevoerd, soms enkele, soms dubbele belijning

2.3 Inrichtingsprincipe 2: markeren van de clusters

Analyse: volle stoepen

Fietsparkeren



Terrassen



Meubilair



Bushalte



2.3 Inrichtingsprincipe 2: markeren van de clusters

Verbijzondering in de bestrating ter hoogte van de clusters



- ✓ afwezig zijn van gemarkeerd rijloper, maar bijvoorbeeld wel een centrale goot die richting geeft
- ✓ centrale goot kan ook als afvoer hemelwater dienen
- ✓ de stoepen'/ randen benadrukken door accenten in de verharding (annex met de poorten)
- ✓ meer ruimte langs de randen om programma een plek te geven
- ✓ bij de buurtsuper meer ruimte creëren voor solitaire boom, plantvak, zitrand, etc.
- ✓ positie straatmeubilair heroverwegen en beter op elkaar afstemmen, bijvoorbeeld door gebruik hout (banken, informatieborden, verlichting)

2.3 Inrichtingsprincipe 2: markeren van de clusters

Verbijzondering in de bestrating ter hoogte van de clusters



Middenstreek



Reeweg



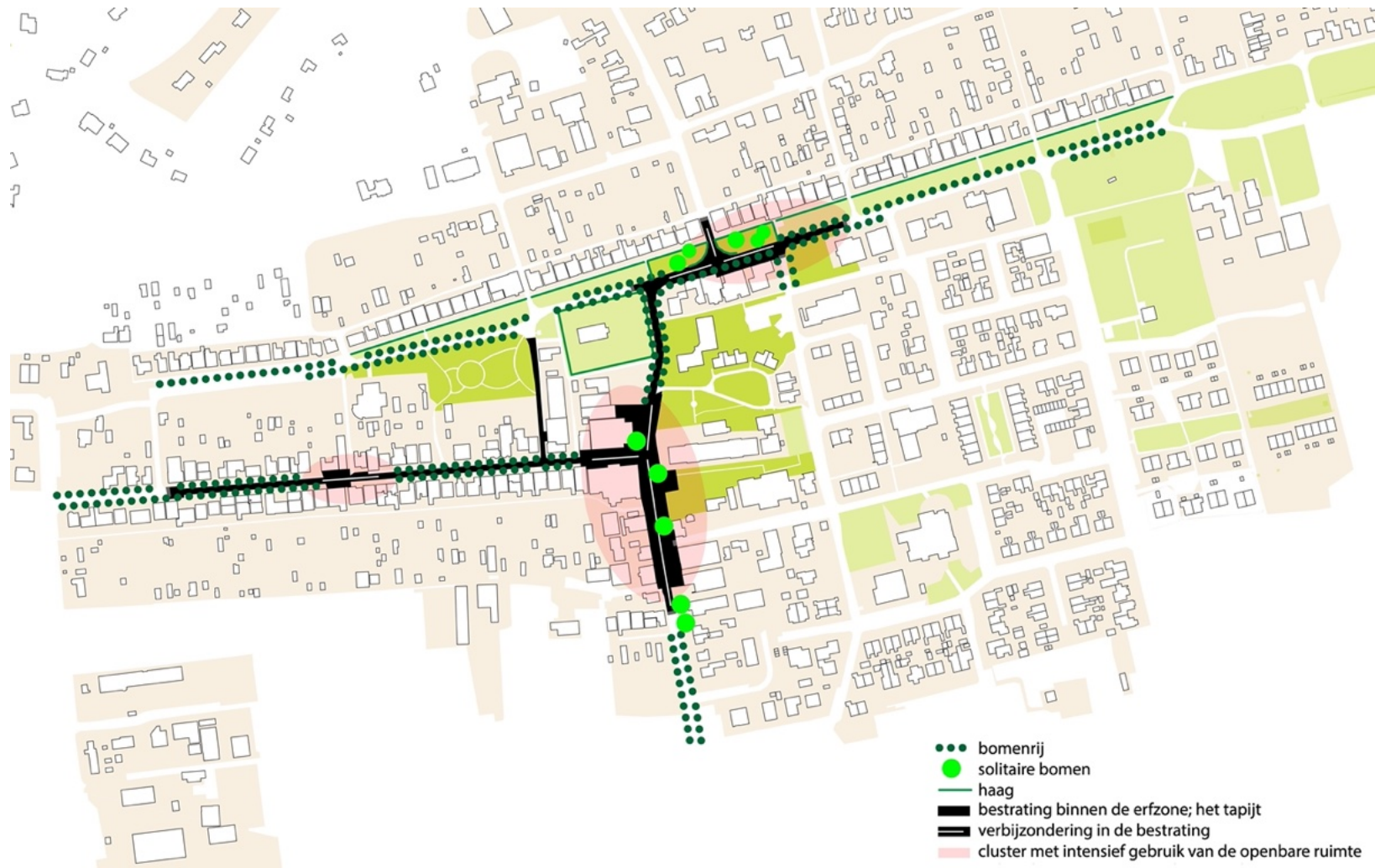
Badweg

- ✓ afwezig zijn van gemarkeerd rijloper, maar bijvoorbeeld wel een centrale goot die richting geeft
- ✓ centrale goot kan ook als afvoer hemelwater dienen
- ✓ de stoepen'/ randen benadrukken door accenten in de verharding (annex met de poorten)
- ✓ meer ruimte langs de randen om programma een plek te geven
- ✓ bij de buurtsuper meer ruimte creëren voor solitaire boom, plantvak, zitrand, etc.
- ✓ positie straatmeubilair heroverwegen en beter op elkaar afstemmen, bijvoorbeeld door
- ✓ gebruik hout (banken, informatieborden, verlichting)

- bestrating binnen de erfzone; het tapijt
- verbijzondering in de bestrating
- cluster met intensief gebruik van de openbare ruimte
- uitbreiding tapijt, van gevel tot gevel

2.3 Inrichtingsprincipe 2: markeren van de clusters

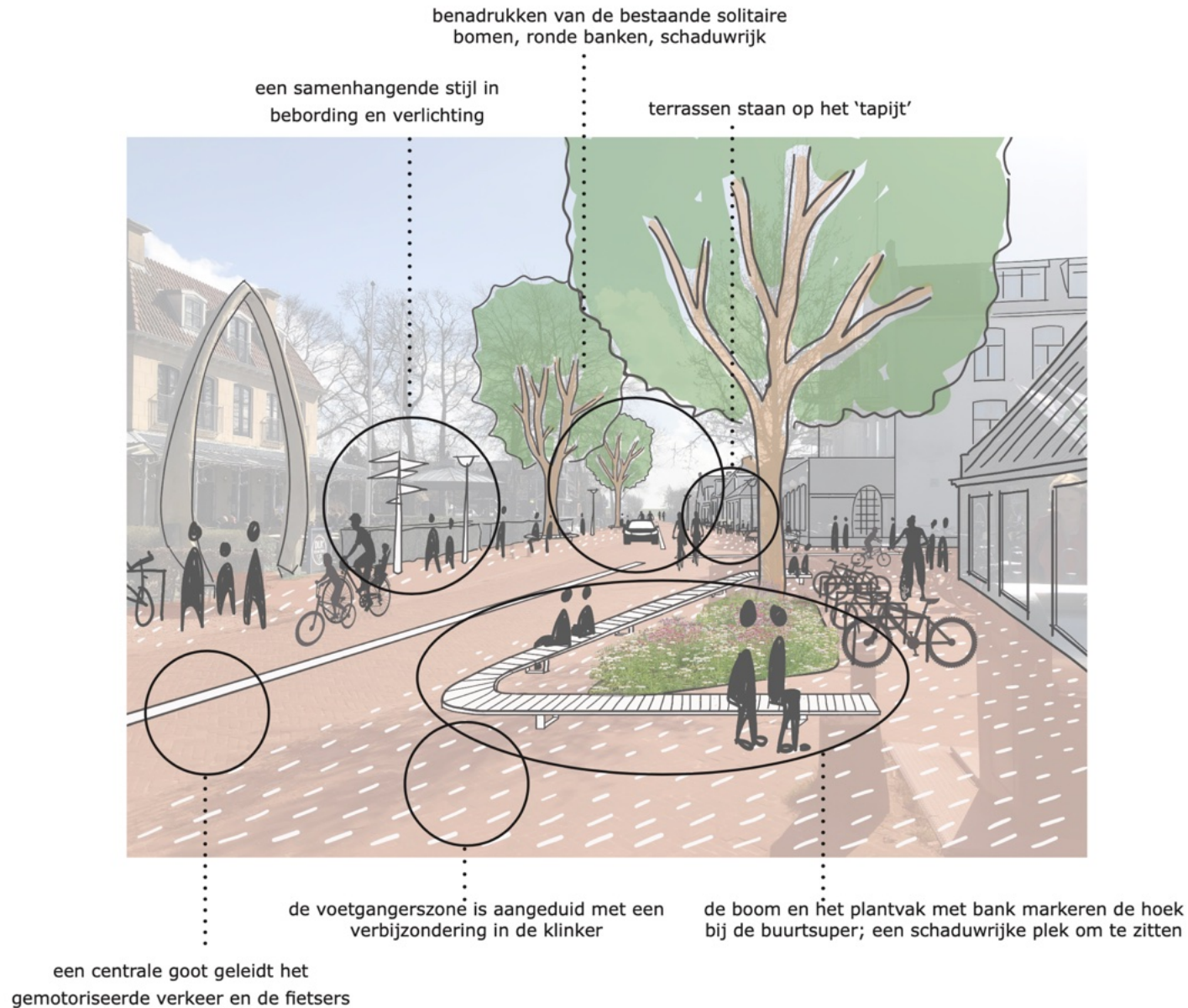
Boomstructuren & clusters



- ✓ cluster Reeweg: benadrukken bestaande solitaire bomen (bijvoorbeeld door er een bank omheen te plaatsen)
- ✓ cluster Middenstreek: bomenrij op oostelijke deel Middenstreek aanvullen, zodat onderbreking ter hoogte van het cluster meer opvalt
- ✓ cluster Badweg: noordelijke bomenrij transformeren naar aantal solitaire bomen in brede grasbermen: benadrukt cluster en door gebruik van de grasvelden te stimuleren zal druk op rijbaan verminderen

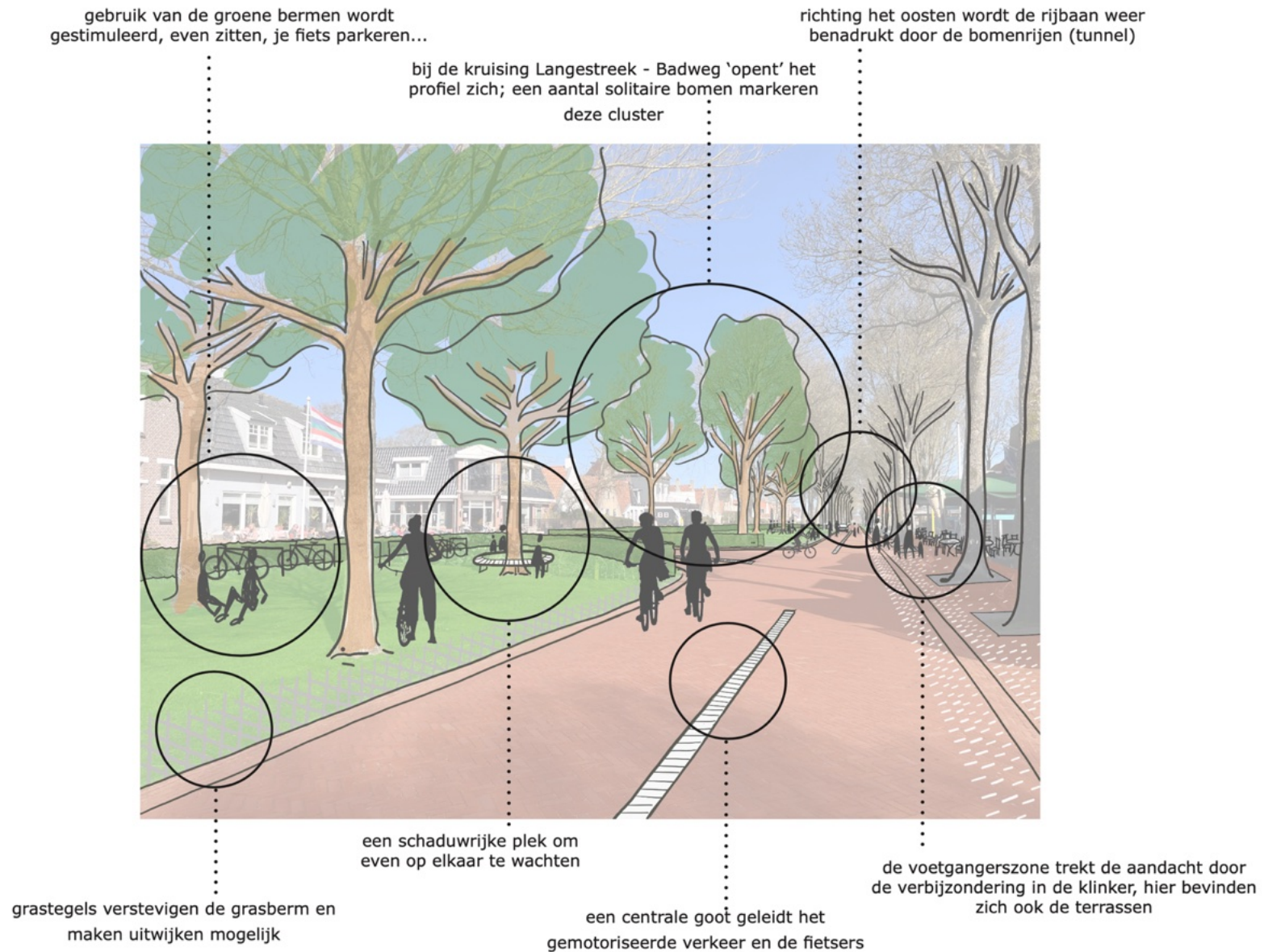
2.3 Inrichtingsprincipe 2: markeren van de clusters

Mogelijke inrichting cluster Reeweg



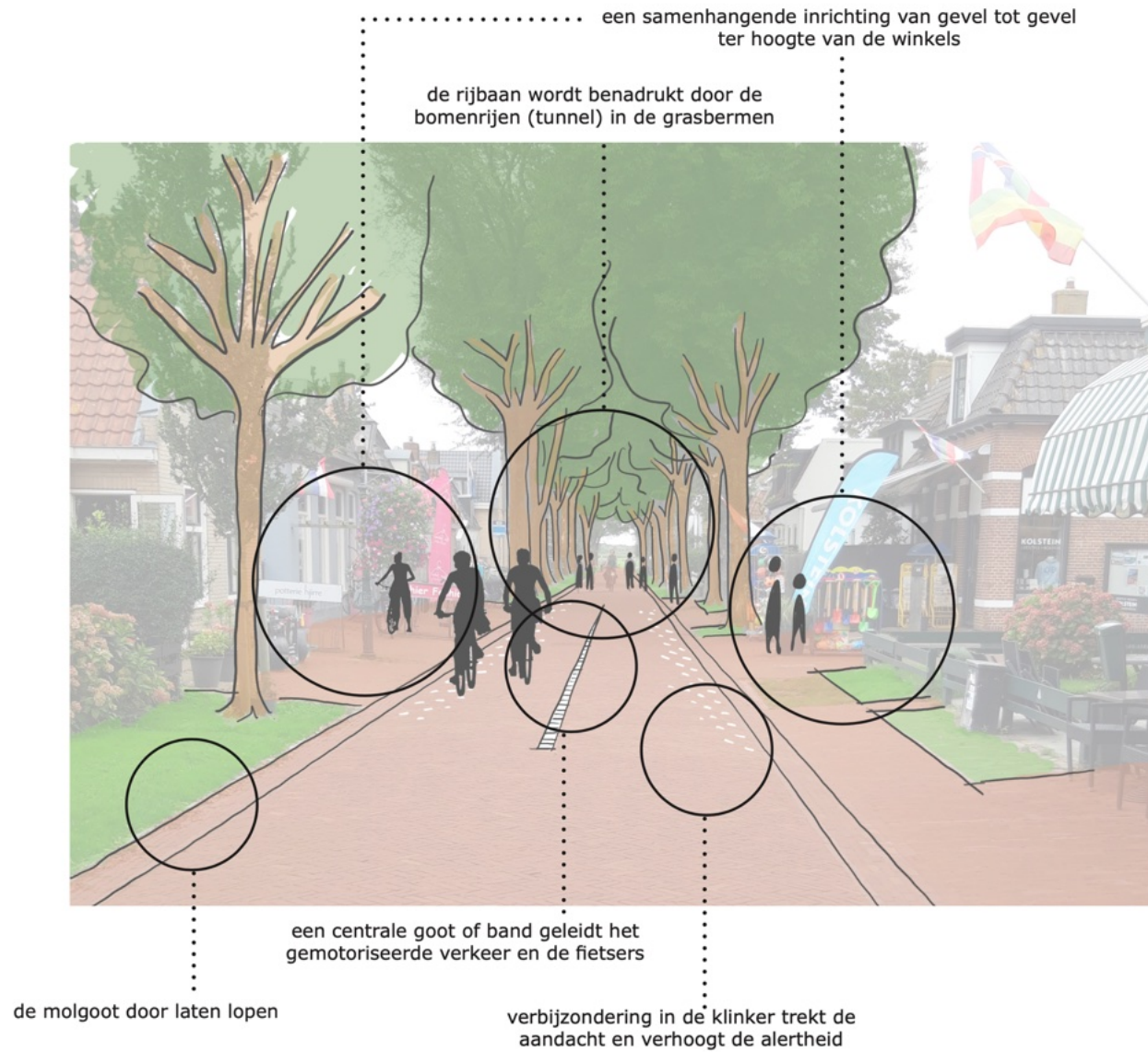
2.3 Inrichtingsprincipe 2: markeren van de clusters

Mogelijke inrichting cluster Langestreek



2.3 Inrichtingsprincipe 2: markeren van de clusters

Mogelijke inrichting cluster Middenstreek



2.3 Inrichtingsprincipe 2: markeren van de clusters

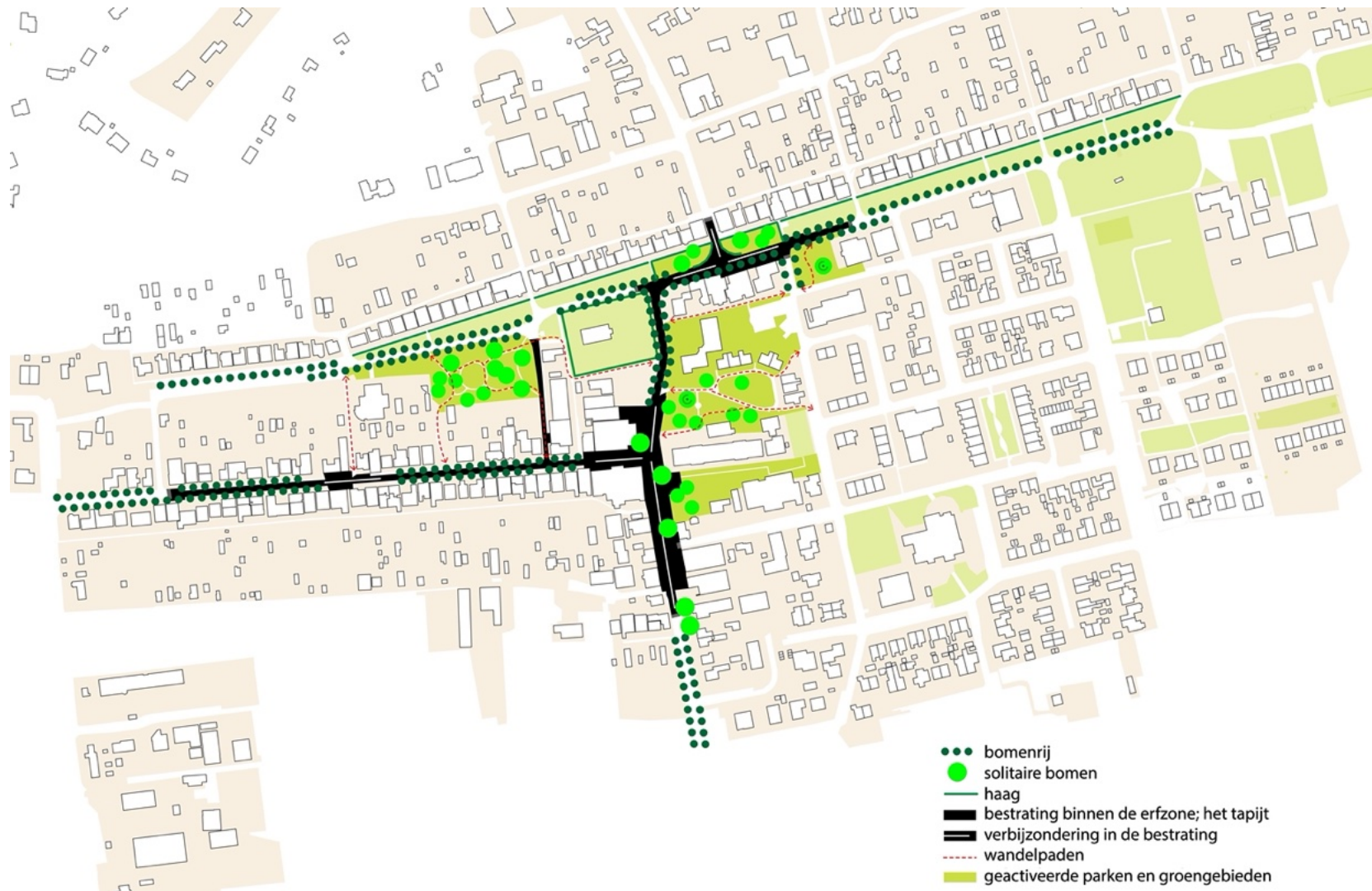
Referenties



- ✓ bij de buurtsuper meer ruimte creëren voor solitaire boom, plantvak, zitrand, etc.
- ✓ positie straatmeubilair heroverwegen en beter op elkaar afstemmen, bijvoorbeeld door gebruik hout (banken, informatieborden, verlichting)

2.4 Inrichtingsprincipe 3: activeren groengebieden & voetgangersverbindingen

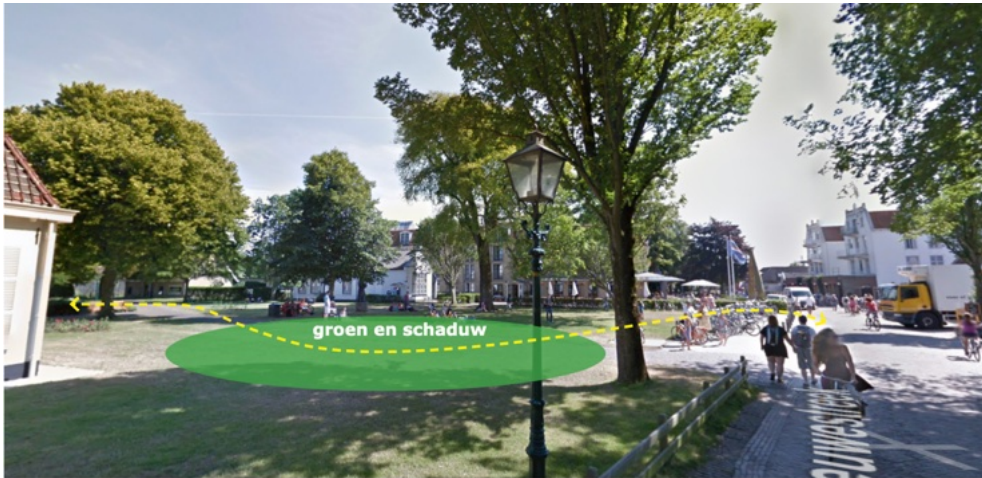
Schiermonnikoog; ontspanning, rustig, langzaam & dorps



- ✓ activeren routes en groengebieden met voetgangersverbindingen met zitmogelijkheden
- ✓ realiseren van aantrekkelijke plekken om te verblijven met schaduw en koelte zorgt voor spreiding van de druk op de openbare ruimte in de dorpskern
- ✓ draagt bij aan gezond bewegen & klimaatadaptatie

2.4 Inrichtingsprincipe 3: activeren groengebieden & voetgangersverbindingen

Schiermonnikoog; ontspanning, rustig, langzaam & dorps



- ✓ activeren routes en groengebieden met voetgangersverbindingen met zitmogelijkheden
- ✓ realiseren van aantrekkelijke plekken om te verblijven met schaduw en koelte zorgt voor spreiding van de druk op de openbare ruimte in de dorpskern
- ✓ draagt bij aan gezond bewegen & klimaatadaptatie



IMPRESSIE POORT TER HOOGTE VAN DE BEGRAAFPLAATS

IMPRESSIE CLUSTER REEWEG







IMPRESSIE CLUSTER MIDDENSTREEK

Ten slotte

Na de afsluiting van de dorpskern van Schiermonnikoog voor gemotoriseerd verkeer tijdens de zomermaanden is de invoering van een erf in de dorpskern een logische vervolgstap om het autoluwe karakter van het eiland te versterken. De invoering van een erf sluit aan op het door de gemeente gewenste karakter van het eiland als domein voor de voetganger en de fietser. In voorliggend document is verkend op welke wijze dit erf in de komende jaren gestalte kan krijgen.

Om het karakter van Schiermonnikoog als autoluw eiland echt recht te doen, pleit daarnaast voor een grondigere omslag in denken en in beleid over de positie van de auto op Schiermonnikoog. Niet alleen met betrekking tot toegestane rijksnelheden en mate van aanwezigheid in het dorp, maar ook als het gaat om het aantal vervoersbewegingen op het eiland en de verduurzaming van de mobiliteit. Hierbij kan worden gedacht aan maatregelen om de mobiliteit op het eiland in de komende jaren verder te verduurzamen, de verkeersveiligheid te verbeteren en de verblijfskwaliteit te versterken, bijvoorbeeld het intensiveren van de verkeer- en parkeerhandhaving, aanscherping van het ontheffingenbeleid en stimuleren van de verduurzaming van de eilandlogistiek.

Met dergelijke ingrepen wordt daadwerkelijk afscheid genomen van de auto-logica en echt recht gedaan aan Schiermonnikoog als autoluw eiland. In een nog nader door de gemeente vast te stellen beleidsplan Mobiliteit komen de keuzes die de gemeente Schiermonnikoog op dit vlak voor de komende jaren zal maken nader aan de orde.



oktober 2024