



WEGCATEGORISERING SCHIERMONNIKOOG

categorisering & inrichting van wegen

juli 2025



gemeente
SCHIERMONNIKOOG

INHOUD

Vooraf	bladzijde 3
Achtergronden verkeerssituatie Schiermonnikoog	bladzijde 4
Achtergronden Duurzaam Veilige wegcategorisering	bladzijde 5
Wegcategorisering voor Schiermonnikoog	bladzijde 6
Wegkenmerken Schiermonnikoog	bladzijde 9
Referenties per wegcategorie	bladzijde 10

COLOFON

Opgesteld door:

Ruimte voor iedereen

bureau voor verkeer & openbare ruimte

&

studio Dien Wiersma

bureau voor stedenbouwkundig ontwerp & advies

In opdracht van:

gemeente Schiermonnikoog

juli 2025



gemeente
SCHIERMONNIKOOG



studio **dien wiersma**
STEDENBOUW



**Ruimte
voor iedereen**
Bureau voor verkeer en openbare ruimte

VOORAF

Schiermonnikoog is een autoluw eiland. Toeristen en bezoekers mogen geen auto, motorfiets of brommer meenemen naar het eiland. Dit verbod is ingesteld om de unieke natuur en cultuur van het eiland te beschermen. Voor het leveren van goederen vanaf de vaste wal, bussen en voor eilandbewoners en -ondernemers geldt echter een uitzondering. Het wél op het eiland aanwezige gemotoriseerde verkeer schuurt, met name in de drukke zomermaanden, regelmatig met de aanwezigheid van de vele grotendeels toeristische voetgangers en fietsers. De gemeente Schiermonnikoog heeft de ambitie om het autoluwe karakter van het eiland te versterken. Hiertoe heeft de gemeente besloten tot de invoering van een erf in de dorpskern.

De gemeente Schiermonnikoog beschikt op dit moment niet over een beleidskader Mobiliteit, een gemeentelijk verkeer- en vervoersplan of een soortgelijk beleidsdocument. Hiermee heeft de gemeente naast de bovenbeschreven ambities geen expliciet vastgesteld mobiliteitsbeleid. Een wegcategoriseringsplan vormt echter een belangrijke bouwsteen voor gemeentelijk mobiliteitsbeleid, en een belangrijk toetsings- en afwegingskader voor verkeersmaatregelen en projectenplannen op het gebied van weginfrastructuur en openbare ruimte. Omdat de gemeente Schiermonnikoog niet beschikt over een gemeentelijk beleidsplan voor mobiliteit, en ook niet over een wegcategoriseringplan, is het voor de gemeente niet goed mogelijk om verkeersmaatregelen zorgvuldig af te wegen en te onderbouwen. Tevens is de politie door het ontbreken van een vastgestelde gemeentelijke wegcategorisering niet in staat om te adviseren over door de gemeente voorgenomen verkeersmaatregelen. Een dergelijk advies is in veel gevallen een verplichting bij het nemen van gemeentelijke verkeerbesluiten voor het treffen van verkeersmaatregelen.

De gemeente Schiermonnikoog heeft om bovenstaande redenen gevraagd om voor de op Schiermonnikoog aanwezige verkeersinfrastructuur een actuele wegcategorisering op te stellen op basis van een analyse van het huidige netwerk van wegen en actuele landelijke uitgangspunten. De resultaten hiervan zijn in voorliggende rapportage beschreven.

Leeswijzer

In het eerstvolgende hoofdstuk worden de achtergronden van de huidige verkeerssituatie op Schiermonnikoog geschetst. Vervolgens wordt een toelichting gegeven op de landelijke aanpak van Duurzaam Veilig en wegcategorisering. In het daaropvolgende hoofdstuk wordt de wegcategorisering voor Schiermonnikoog weergegeven en toegelicht. Vervolgens wordt per wegcategorie een aantal inrichtingskenmerken beschreven. Tot slot wordt in het laatste hoofdstuk per wegcategorie een aantal referenties weergegeven.

ACHTERGRONDEN VERKEERSSITUATIE SCHIERMONNIKOOG

Schiermonnikoog is een autoluwe eiland. Toeristen en bezoekers mogen geen auto, motorfiets of brommer meenemen naar het eiland. Dit verbod is ingesteld om de unieke natuur en cultuur van het eiland te beschermen. Voor het leveren van goederen vanaf de vaste wal, bussen en voor eilandbewoners en -ondernemers geldt echter wel een uitzondering; voor deze doelgroepen en activiteiten is een ontheffing mogelijk. De gemeente Schiermonnikoog heeft de ambitie om het autoluwe karakter van het eiland te versterken en zero emissie-vervoer van, naar en op het eiland te stimuleren (bron: *coalitieakkoord 2022-2026*). Samen met de ander Waddeneilanden worden mogelijke maatregelen onderzocht om deze ambities te realiseren.

Ondanks het autoluwe karakter ervaren bewoners en bezoekers van Schiermonnikoog verkeersdrukke en verkeersonveiligheid (bron: *Publieksbijeenkomst verkeer en vervoer d.d. 1 november 2018*). In het kader van het Integraal Veiligheidsplan 2023-2026 zijn diverse gesprekken gevoerd, waarbij 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. Deze verkeersproblematiek is met name subjectief van aard en speelt vooral in de drukke zomermaanden. Uit een cijfermatige analyse van de veiligheid blijkt echter dat er nauwelijks verkeersincidenten met letsel zijn. Wel zorgt een groeiend aandeel elektrische fietsen voor toenemende verkeersveiligheidsrisico's. De gemeente vindt dat verkeersveiligheid een gegeven moet zijn op het autoluwe Schiermonnikoog en ook een gevoel van verkeersonveiligheid past daar niet bij.

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 augustus 2020 (corona-periode) en in het najaar van 2022 is onderzoek uitgevoerd naar de effecten van deze maatregel op de intensiteiten van het autoverkeer in het dorp. De belangrijkste conclusies van dit onderzoek zijn:

- ✓ De intensiteit van het autoverkeer op de Langestreek is in 2022 afgenomen;
- ✓ De intensiteit van het autoverkeer op de Oosterreeweg is met de afsluiting van de dorpskern toegenomen;
- ✓ De snelheid van het autoverkeer is in het algemeen afgenomen; op de Oosterreeweg en de Badweg te verklaren door de aldaar getroffen snelheidsremmende verkeersmaatregelen.

In het verleden is sprake geweest van de mogelijke aanleg van een randweg aan de zuidwestzijde van het dorp om de verkeersdrukke in de dorpskern te beperken. Dit plan had echter te weinig draagvlak onder bewoners en in de gemeenteraad; in 2021 is besloten deze directe autoverbinding tussen de Heereweg en het bedrijventerrein niet te realiseren.

De gemeente Schiermonnikoog heeft mede daarom besloten tot de invoering van een erf in de dorpskern om zo het autoluwe karakter van Schiermonnikoog te versterken. De gemeenteraad van Schiermonnikoog heeft hiertoe op 6 juli 2021 besloten om het centrumgebied in te richten als erf (maximaal 15 km per 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 sociaal verkeersgedrag te vertonen. In 2024 is een verkenning afgerond, waarbij is beoordeeld welke gebieden in het dorp hiervoor in aanmerking komen (*Eilanderf Schiermonnikoog - Ontwerpend onderzoek toepassing & inrichting erf Schiermonnikoog, oktober 2024*). Deze verkeersmaatregel is echter nog niet gerealiseerd.

Ten slotte is recentelijk (2024) een nieuwe busremise gerealiseerd nabij de brandweerkazerne aan de Knuppeldam.



Lijnvoering openbaar vervoer Schiermonnikoog (bron: Qbuzz)

ACHTERGRONDEN DUURZAAM VEILIGE WEGCATEGORISERING

Een wegcategorisering betreft de gemeentelijke visie op een verkeersveilig wegennet met een voor de weggebruiker herkenbare inrichting en waarover verkeer zich veilig, vlot, en efficiënt kan verplaatsen én waarbij rekening wordt gehouden met de leefbaarheid (bron: CROW). Het opstellen en vaststellen van een wegcategoriseringsplan is een van de belangrijkste verkeersveiligheidsmaatregelen in het kader van het landelijke verkeersveiligheidsprogramma Duurzaam Veilig. De wegcategorisering vormt een belangrijk toetsingskader voor het opstellen en afwegen van verkeersmaatregelen. Het vormt hiermee voor wegbeheerders, waaronder gemeenten, een belangrijk instrument om tot zorgvuldig afgewogen keuzes te komen met betrekking tot de weginrichting en verkeersmaatregelen.

De verkeersveiligheidsvisie Duurzaam Veilig is gebaseerd op vijf principes:

- ✓ Functionaliteit van wegen;
- ✓ Homogeniteit van massa, snelheid en/of richting;
- ✓ Herkenbaarheid van wegen en voorspelbaarheid van verkeersgedrag;
- ✓ Fysieke en sociale vergevingsgezindheid;
- ✓ Statusonderkenning door de verkeersdeelnemers.

Met een inrichting van het wegennet op basis van deze principes wordt een proactieve aanpak gehanteerd bij de aanpak van verkeersonveiligheid, waarbij ernstige ongevallen en/of de kans op ernstig letsel zoveel mogelijk worden voorkomen. De aanpak houdt rekening met de mogelijkheden en beperkingen van de mens als verkeersdeelnemer, waaronder fysieke kwetsbaarheid, cognitieve kwaliteiten en beperkingen, etc. (de mens als maat der dingen).

Binnen Duurzaam Veilig worden twee typen wegfuncties onderscheiden:

- ✓ **Wegen met een stroomfunctie** voor doelgerichte verplaatsing met min of meer constante richting en (relatief hoge) snelheid;
- ✓ **Wegen met een functie voor uitwisseling** (bijvoorbeeld afslaan, oprijden, oversteken, parkeren, verblijven, etc.) met sterk wisselende snelheden en richtingen.

Dit leidt tot een landelijke driedeling van het wegennet:

- ✓ **Stroomwegennet** met een sterke stroomfunctie, zowel op de wegvakken, als op kruisingen;
- ✓ **Gebiedsontsluitingswegen** wegen met vooral een stroomfunctie op de wegvakken en een uitwisselingsfunctie ter hoogte van kruisingen;
- ✓ **Erftoegangswegen** wegen met vooral een uitwisselingsfunctie, zowel op de wegvakken, als op kruisingen.

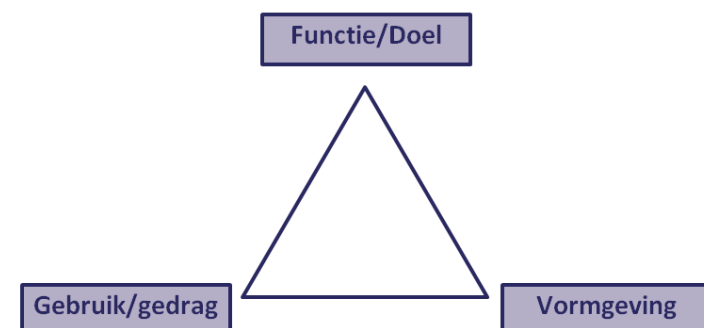
Erven en andere gebieden ingericht op basis van gedeeld ruimtegebruik vallen in deze driedeling onder de categorie erftoegangswegen. De gebieden waarin erftoegangswegen zijn gesitueerd worden aangeduid als verblijfsgebieden. In deze gebieden heeft de verblijfsfunctie van de openbare ruimte het primaat boven de verkeersfunctie.

Afhankelijk van de lokale context worden binnen deze driedeling door wegbeheerders ook wel subcategorieën aangeduid. Streven dient echter te zijn om het aantal verschillende wegcategorieën zoveel mogelijk te beperken en zoveel mogelijk aan te sluiten bij de geschetste drieling van stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen.

Landelijk worden verschillende functionele eisen gesteld aan een duurzaam veilig categorisering van het wegennet. Voor de situatie op Schiermonnikoog zijn hierbij relevant:

- ✓ Verblijfsgebieden dienen zo groot mogelijk te zijn;
- ✓ Een minimaal deel van de verplaatsingen gaat over de relatief meest onveilige wegen;
- ✓ Verplaatsingen zijn zo kort mogelijk;
- ✓ De kortste en veiligste route vallen zo veel mogelijk samen;
- ✓ Zoekgedrag dient te worden vermeden;
- ✓ Lijnvoering van het openbaar vervoer;
- ✓ Wegcategorieën en daarbij behorende verkeersgedrag zijn herkenbaar voor de weggebruiker (zie ook hieronder);
- ✓ De weginrichting en de daarbij van toepassing zijnde maximumsnelheid dient geloofwaardig te zijn.

Voor de herkenbaarheid voor de weggebruikers, dient de functie van een weg tot uitdrukking te komen in het wegontwerp. Hierbij wordt uitgegaan van de relatie tussen functie, vorm en gebruik. Afhankelijk van de beoogde functie van de weg in het netwerk dient de vormgeving van de weg tot het gewenste gedrag en gebruik te leiden. Per wegcategorie zijn hiertoe landelijk ontwerpuitgangspunten geformuleerd.



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

WEGCATEGORISERING VOOR SCHIERMONNIKOOG

Op basis van de landelijke uitgangspunten voor een duurzaam veilige wegcategorisering, beleidsmatige uitgangspunten én de lokale verkeerskundige en ruimtelijke context zijn twee varianten voor een wegcategorisering voor Schiermonnikoog opgesteld.

Uitgangspunten hierbij zijn:

- ✓ Versterken autoluwe karakter van het eiland;
- ✓ Beperken van verschil in massa, richting en snelheid tussen verkeersdeelnemers;
- ✓ Primaat bij langzaam verkeer (lopen & fietsen).

Op Schiermonnikoog is alleen lokaal verkeer aanwezig. Op alle wegen op het eiland is sprake van een sterke mate van gemengd gebruik en de uitwisseling van verkeersdeelnemers. De huidige verkeersintensiteiten en het afwezig zijn van bovenlokale of regionale verkeersstromen leiden ertoe dat er verkeerskundig gezien geen noodzaak aanwezig is om wegverbindingen te realiseren met een stroom- of bovenlokale ontsluitingsfunctie. Hiermee kunnen alle wegen op Schiermonnikoog als erftoegangsweg worden aangeduid, waarbij onderscheid wordt gemaakt naar wegen, c.q. gebieden die buiten óf binnen de bebouwde kom zijn gesitueerd.

In bepaalde gebieden is specifieke aanleiding om de snelheid en daarmee de ongevalsrisico's en door het verkeer veroorzaakte hinder, overlast en subjectieve verkeersonveiligheid zoveel mogelijk te beperken. Dit gaat om gebieden waarin sprake is van (al dan niet een combinatie van) de volgende kenmerken:

- ✓ een gemengd én intensief gebruik van de openbare ruimte door zowel voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer;
- ✓ de sterke concentratie van functies en voorzieningen (winkel, horeca, etc.);
- ✓ een inrichting van de openbare ruimte gebaseerd op gemengd gebruik (geen separate voorzieningen voor voetgangers).

Dit betreft op Schiermonnikoog de volgende gebieden:

- ✓ de dorpskern
- ✓ bungalowpark De Monnik (Rijspolder)
- ✓ woonstraten Dominee Hasperstraat + Martha Karststraat
- ✓ veerhaven
- ✓ Badweg & strandopgang Badweg
- ✓ strandopgang Prins Bernardweg

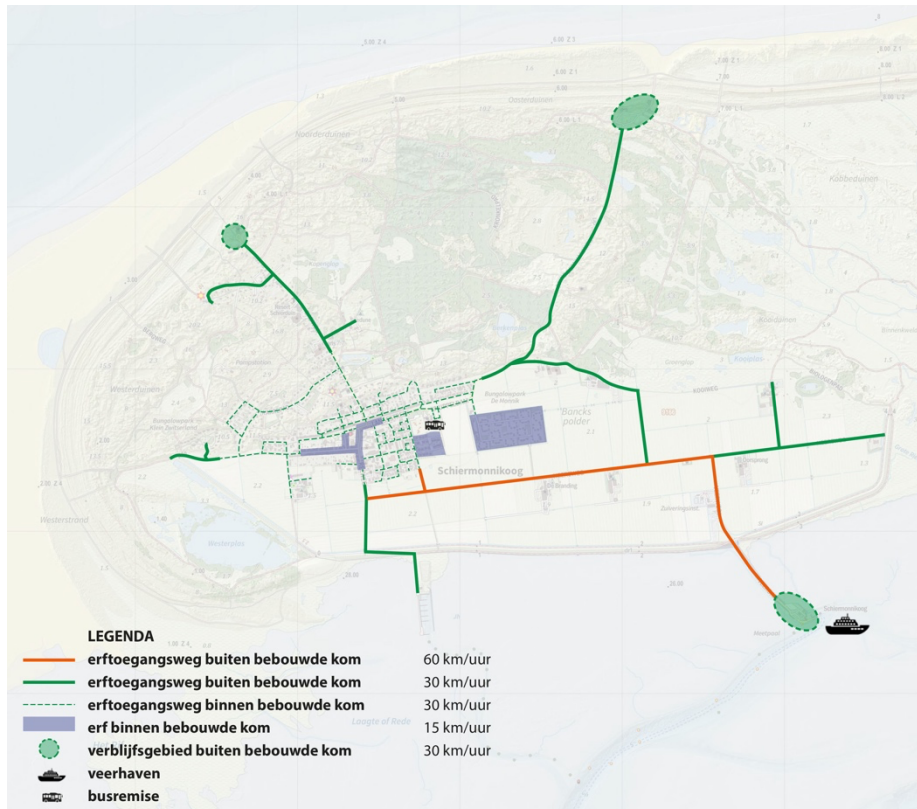
Dit leidt tot een indeling van het wegennet op Schiermonnikoog, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen de volgende categorieën wegen en verblijfsbieden:

- | | |
|--|--------------------------|
| ✓ Erf binnen de bebouwde kom | - maximaal 15 km per uur |
| ✓ Erftoegangsweg binnen de bebouwde kom | - maximaal 30 km per uur |
| ✓ Verblijfsgebied buiten de bebouwde kom | - maximaal 30 km per uur |
| ✓ Erftoegangsweg buiten de bebouwde kom | - maximaal 30 km per uur |
| ✓ Erftoegangsweg buiten de bebouwde kom | - maximaal 60 km per uur |

Op basis van deze indeling zijn twee varianten opgesteld. Deze zijn weergegeven en nader beschreven op de volgende bladzijde.



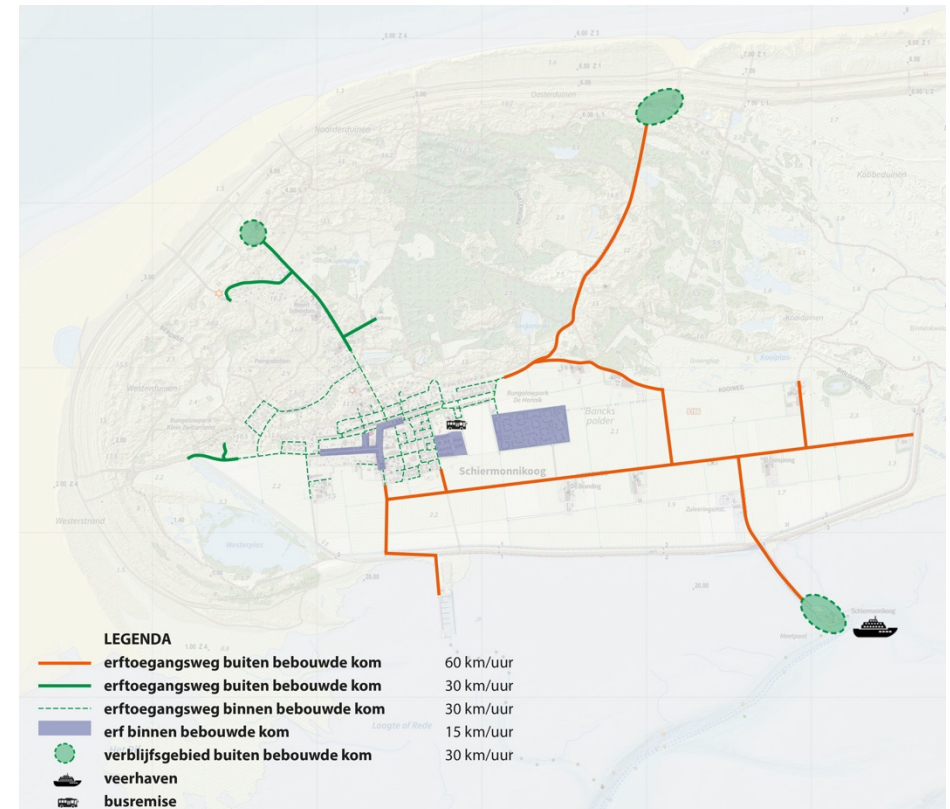
De Badweg op Schiermonnikoog; een erftoegangsweg buiten de kom met maximale snelheid van 30km/u



Variant 1: wegen buiten de bebouwde kom 30km/uur m.u.v. route veerhaven – dorp (60km/uur)

Op veel wegen op Schiermonnikoog is - gezien de inrichting en het gemengd gebruik door fietsers, voetgangers en gemotoriseerd verkeer - een snelheid van maximaal 60 km per uur nog relatief hoog. Overweging kan zijn om op alle wegen buiten de bebouwde kom op het eiland een maximale snelheid van 30 km per uur in te stellen, met uitzondering van de route veerhaven - dorp via de Veerweg en de Heereweg. Hiermee blijft een relatief vlotte en veilige verbinding tussen de veerhaven en het dorp aanwezig. Voor fietsers en voetgangers is op deze verbinding een veilige alternatieve route langs de dijk voorhanden.

Deze variant sluit aan bij de ambitie van Schiermonnikoog als autoluw eiland, waarbij prioriteit wordt gelegd bij (de veiligheid voor) voetgangers en fietsers. Landelijk is een (permanente) maximale snelheid van 30 km per uur buiten de bebouwde kom op wegvakken echter niet gebruikelijk. Met het oog op de huidige weginrichting en bij het afwezig zijn van medeweggebruikers is een dergelijke snelheid in veel gevallen voor automobilisten niet geloofwaardig. Hierdoor zal tevens het draagvlak voor de handhaving van deze maximale snelheid door de politie naar verwachting laag zijn.



Variant 2: wegen buiten de bebouwde kom 60km/u m.u.v. Badweg & Westerburenpad (30km/u)

Alternatief is om op basis van de bestaande inrichting en het gebruik per wegvak af te wegen wat de wenselijke maximale snelheid is. Gezien het intensief medegebruik, de inrichting of het karakter van de weg c.q. openbare ruimte is het wenselijk om buiten de bebouwde kom in elk geval een maximale snelheid van 30 km per uur te hanteren op de Badweg inclusief de strandopgang, het Westerburenpad, bij de strandopgang Prins Bernardweg en op het veerhaventerrein. De overige wegen buiten de bebouwde kom blijven hierbij (vooralsnog) maximaal 60 km per uur.

NB: de categorisering en te hanteren maximale rijdsnelheden binnen de bebouwde kom zijn in beide varianten gelijk.

Voorkeursvariant

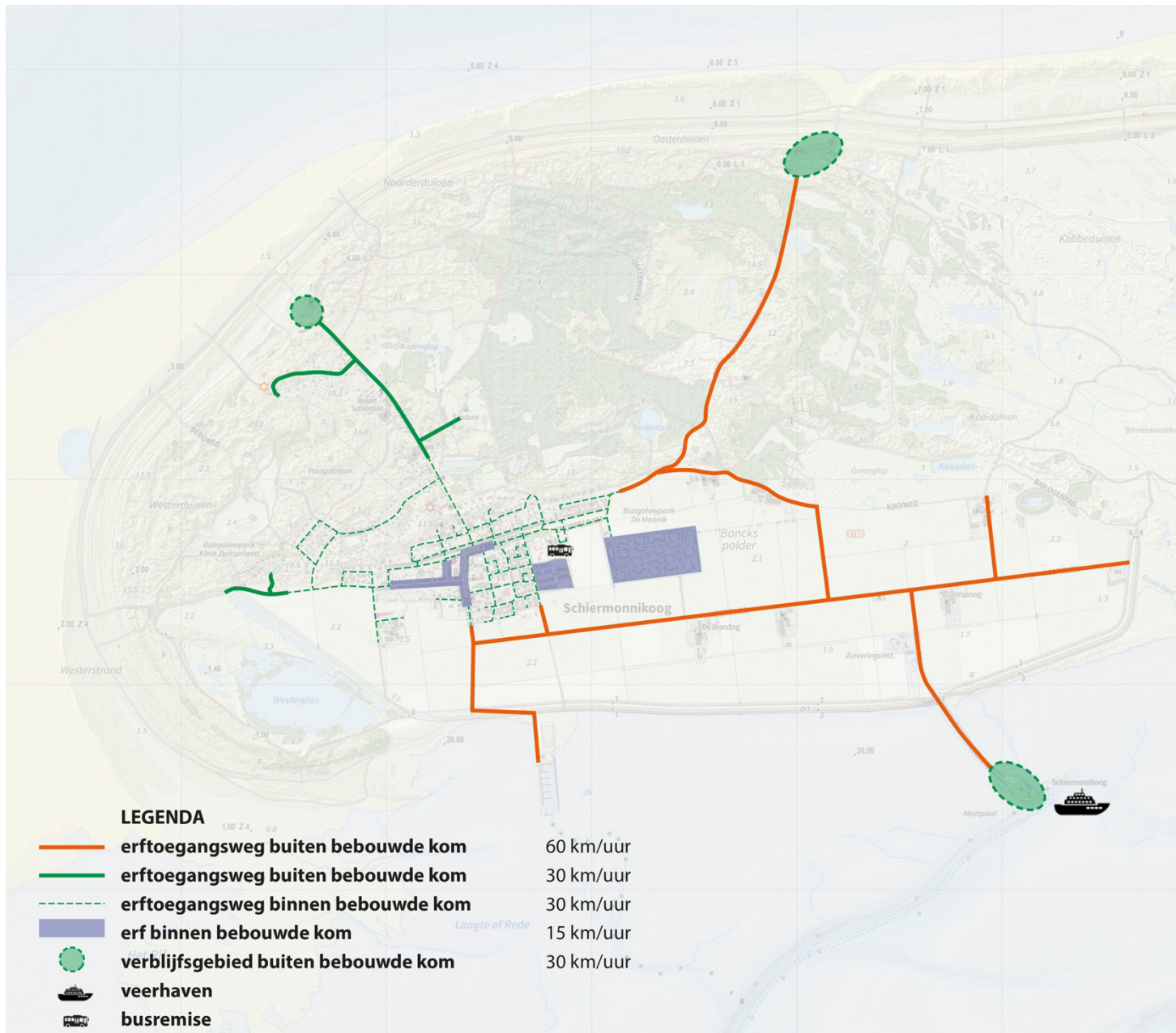
Aanbevolen wordt om **variant 2** (wegen buiten de bebouwde kom 60 km/u m.u.v. Badweg & Westerburenpad) als voorkeursvariant te hanteren.

Hierbij is doorslaggevend dat een algemene snelheidsverlaging naar maximaal 30 km per uur buiten de bebouwde kom zonder verregaande aanpassingen aan de weginfrastructuur zal leiden tot niet-geloofwaardige maximale snelheden voor automobilisten. Mede hierdoor is er geen draagvlak voor handhaving van dit snelheidsregime door de politie.

Tevens leidt een snelheidsverlaging buiten de bebouwde kom tot rijtijdverliezen voor onder andere het busverkeer op het eiland, met consequenties voor de dienstregeling en hiermee de kwaliteit van het aanbod van openbaar vervoer op het eiland.

Gezien het intensieve medegebruik van de weg, de inrichting en het karakter van de weg c.q. openbare ruimte, wordt het wel wenselijk bevonden om buiten de bebouwde kom een maximale snelheid van 30 km per uur te handhaven op de Badweg inclusief de strandopgang, maar tevens in te voeren op het Westerburenpad, bij de strandopgang Prins Bernardweg en op het veerhaven-terrein.

Hiervoor is het wenselijk om stapsgewijs, bijvoorbeeld bij reguliere onderhoudswerkzaamheden, de weginrichting in overeenstemming te brengen met het (voorgenomen) van toepassing zijnde snelheidsregime.



Aanbevolen wegcategorisering Schiermonnikoog

WEGKENMERKEN SCHIERMONNIKOOG

Mede op basis van landelijke uitgangspunten voor een duurzaam veilige wegcategorisering worden de volgende inrichtingskenmerken en -principes voor de inrichting van het wegennet gehanteerd:

Wegcategorie	Maximum snelheid	Voetgangersvoorzieningen langs rijloper	Fietsvoorzieningen langs/op rijloper	Openbare verlichting	Lengte-markering	Kruispuntvorm	Voorbeeld
ETW15 Bibeko Erf binnen de bebouwde kom - 15km/u	15 km per uur (erf)	Afwezig	Afwezig	Aanwezig	Afwezig	Gelijkwaardig	
ETW30 Bibeko Erftoegangsweg binnen de bebouwde kom - 30km/u	30 km per uur	Optioneel	Afwezig	Aanwezig	Afwezig	Gelijkwaardig, tenzij door vormgeving sprake van hiërarchie-verschil	
ETW30 Bubeko Verblijfsgebied/erftoegangsweg buiten de bebouwde kom - 30km/u	30 km per uur	Optioneel	Afwezig of separaat in combinatie met voetgangersvoorziening	Optioneel op gevaarpunten	Afwezig	Gelijkwaardig, tenzij door vormgeving sprake van hiërarchie-verschil	
ETW60 Bubeko Erftoegangsweg buiten de bebouwde kom - 60km/u	60 km per uur	Optioneel	Optioneel bij hoge intensiteiten: rode fietssuggestiestroken of separaat fietspad	Optioneel op gevaarpunten	Eventueel kantmarkering	Gelijkwaardig, tenzij door vormgeving sprake van hiërarchieverschil	

Hierbij worden bij de inrichting van het wegennet op Schiermonnikoog de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- ✓ Fietzers & voetgangers vormen de maat der dingen op Schiermonnikoog; bij het treffen van verkeersmaatregelen staat het belang (veiligheid & comfort) van fietsers & voetganger voorop;
- ✓ Bij het treffen, c.q. ontwerpen van verkeersmaatregelen wordt een integrale afweging gemaakt tussen verkeerskundige ontwerprichtlijnen en de landschappelijke en cultuur-historische context, waarden en kwaliteiten van Schiermonnikoog;
- ✓ Er wordt terughoudend omgegaan met snelheidsremmende maatregelen op routes voor de bus, vanwege kans op trillings-en geluidsoverlast voor omwonenden en discomfort voor buspassagiers.

REFERENTIES PER WEGCATEGORIE

Hieronder zijn per wegcategorie twee referenties van Schiermonnikoog weergegeven.

Erf binnen de bebouwde kom (ETW15 bibeko)



Erftoegangsweg buiten de bebouwde kom (ETW60 bubeko)



Erftoegangsweg binnen de bebouwde kom (ETW30 bibeko)



Erftoegangsweg/verblijfsgebied buiten de bebouwde kom (ETW30 bubeko)





juli 2025