# Vervoersvisie Ameland

Vervoer in harmonie met eilandwaarden en seizoenen



# Vervoersvisie Ameland

## Vervoer in harmonie met eilandwaarden en seizoenen

**Colofon**
Copyright © 2023

Auteurs:
Gemeente Ameland &
adviesbureau Wing

Vormgeving en fotografie:
Ties Blaauw (Wing)

www.ameland.nl
www.wing.nl

# SAMENVATTING

*Aanleiding*
In het afgelopen decennium is er een flinke toename in het personenvervoer op Ameland waargenomen. Door de verdere ontwikkeling van de eilandeconomie is ook het vracht- en werkverkeer toegenomen. De toename overschrijdt de huidige capaciteit van de infrastructuur momenteel niet. Echter ontstaan door de trendmatige toename aan vervoer wel knelpunten. De verkeersbewegingen beginnen op gespannen voet met de 'eilandwaarden', zoals rust, natuur en ruimte te staan. In het toeristisch beleidsplan is bepaald dat er wordt ingezet op een reductie van autoverkeer op en naar het eiland en dat aan de hand van de ervaringen de maatschappelijke discussie verder wordt gevoerd. In deze vervoersvisie wordt de lijn van reductie van drukte(beleving) nader uitgewerkt met als horizon 2030.

*Ontwikkelingen*
Doordat meer toeristen Ameland weten te vinden is het drukker op het eiland. Daarnaast zien we ook een grotere verscheidenheid aan vervoersmiddelen. Op de fietspaden zien we bijvoorbeeld meer e-bikes. Een positieve ontwikkeling, maar één waarmee meer ongevallen gebeuren. Ook het thema leefbaarheid en duurzaamheid spelen een steeds grotere rol. Toeristen en bewoners worden steeds bewuster van hun impact en zijn eerder bereid hun gedrag hierop aan te passen. De verwachting is dat deze trend zich de komende jaren versterkt doorzet.

Het vervoer naar het eiland heeft te kampen met de dynamiek van de Waddenzee. Door morfologische ontwikkelingen slibt de vaargeul dicht. De huidige schepen hebben steeds meer moeite om bij laag tij gebruik te maken van de vaarweg. Op het moment van schrijven lopen er parallel aan elkaar twee trajecten. Zowel de vaarwegbeheerder als de belangrijkste gebruiker zijn bezig met onderzoeken om de situatie in de toekomst te verbeteren. Rijkswaterstaat voert in opdracht van het ministerie van I&W de onderzoeken uit naar de bereikbaarheid van Ameland. Op dit moment loopt het 'vervolgonderzoek bereikbaarheid Ameland 2030'. De gemeente is betrokken en levert input als belanghebbende. Tegelijkertijd is Wagenborg Passagiersdiensten vanuit de lopende concessie in 2023 begonnen met een onderzoek naar een nieuw vervoerconcept. De doelstelling van de reder is om een voorstel te doen richting het ministerie van I&W voor de inzet van andere schepen.

*Veilig, betrouwbaar en duurzaam*
In de toekomst is Ameland nog steeds een prettig eiland om te verblijven, zowel voor inwoners als voor toeristen en ondernemers. Iedereen kan van de omgeving genieten zonder daarbij bovenmatig gestoord te worden door het verkeer. Daarnaast zijn alle belangrijke bestemmingen bereikbaar en is het voor iedereen mogelijk activiteiten naar wens uit te voeren. Met de vervoersvisie streven we vooral naar een reductie van drukte(beleving) in de zomermaanden.

Om de reductie van drukte(beleving) te behalen werken we de komende jaren langs drie lijnen naar een veilige, betrouwbare en duurzame mobiliteit op Ameland:

**1. Ameland meer autoluw:** De auto blijft welkom op Ameland. We streven naar een reductie van 35% aan overzettingen tussen 2025-2030 en komen daarmee op het niveau van 2005-2011. We kiezen ervoor om de auto niet altijd en overal de ruimte te geven op Ameland. Afhankelijk van het seizoen, en afhankelijk van de locatie (dorpen en kwetsbare gebieden) kiezen we ervoor om te sturen op het autogebruik op het eiland. Een digitaal vignet zou hierbij kunnen helpen. Door de dorpscentra autoluw in te richten zal op die locaties de beleving van drukte afnemen.

**2. Doorontwikkelen huidig vervoersnetwerk:** In de komende jaren lossen we de huidige (korte termijn) verkeersknelpunten op het eiland op. Tegelijkertijd zijn er kansen om het de infrastructuur voor de lange termijn verder te optimaliseren.

**3. Ameland optimaal bereikbaar en verbonden:** De haven is voor Ameland de plek waar vrijwel alle vervoersstromen passeren en is daarmee de belangrijkste mobiliteitsvoorziening. Gemeente Ameland staat open voor flexibele oplossingen en nieuwe ideeën, waarbij de volumes en frequentie van de verbinding naar het eiland aansluit bij de vraag van de gebruikers. Zo blijft Ameland aantrekkelijk, duurzaam en bereikbaar in de toekomst. Het belang van de veerverbinding voor de gemeente Ameland is groot. De gemeente zet zich daarom in voor een grotere invloed op de dossiers concessie, vaarwegonderhoud en ontwikkelingen op korte- en lange termijn.

*Uitvoering*
Aan de hand van twee programmalijnen, fysiek en beleid, wordt de komende twee en een halve jaar gewerkt aan de uitvoering van de vervoersvisie.

Inhoud Pagina


## 1. INLEIDING

Waarom een vervoersvisie? 7
Wat willen wij met de vervoersvisie bereiken? 8
Waar gaat de vervoersvisie over? 8
Werkwijze: van scenario's naar visie 9

## 2. ONTWIKKELING VERVOER OP AMELAND

Ameland toen 12
Ameland nu 13
Analyse 14
Conclusies & aanbevelingen 16

## 3. VERVOERSVISIE AMELAND

Vervoer in harmonie met eilandwaarden en seizoenen 19
Drie ambities 20
Strategie 21

## 4. VAN VISIE NAAR UITVOERING

Hoe werkt de visie door? 24

## BIJLAGEN 25

# 1. INLEIDING

## Waarom een vervoersvisie?

Ameland is bij uitstek geschikt om te wandelen en fietsen. Het zijn gezonde en duurzame manieren van vervoer. Door de opkomst van de elektrische fiets zijn bestemmingen en voorzieningen steeds beter bereikbaar voor een grotere groep mensen. Het is belangrijk dat de infrastructuur hier nu en in de toekomst goed op aansluit.

In het afgelopen decennium is er een flinke toename in het personenvervoer op en naar Ameland waargenomen. Door de verdere ontwikkeling van de eilandeconomie is ook het vracht- en werkverkeer toegenomen. De toename overschrijdt de huidige capaciteit van de infrastructuur niet. Toch hebben de verkeersbewegingen invloed op de 'eilandwaarden', zoals rust, natuur en ruimte. Door bewoners en toeristen wordt meer drukte ervaren. Bijvoorbeeld op toeristische trekpleisters en bekende knelpunten. Daar waar verschillende verkeersstromen kruisen of samenkomen, zoals bijvoorbeeld de Strandweg bij Nes. Ook ervaren bewoners meer overlast door het toegenomen vracht- en busvervoer, maar ook het foutparkeren van auto's en fietsen, met name in de dorpen.

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. Sommige toeristen gebruiken de auto alleen voor bagage en laten deze bij de accomodatie staan, anderen verplaatsen zich er ook in meer of mindere mate mee over het eiland.

De ambities uit het voorgaande vervoersbeleid (zie bijlage 2) zijn in het afgelopen decennium verder uitgewerkt. Veel van die ambities zijn vandaag de dag nog relevant, maar de tijd heeft niet stilgestaan. Zo speelt het thema leefbaarheid en duurzaamheid een steeds grotere rol. Toeristen en bewoners worden steeds bewuster van hun impact en zijn eerder bereid hun gedrag hierop aan te passen. De verwachting is dat deze trend zich de komende jaren versterkt doorzet.

## Wat willen wij met de vervoersvisie bereiken?

Met de visie willen wij de bewoners en toeristen op Ameland laten zien hoe we in 2030 op een veilige, comfortabele en duurzame manier kunnen voldoen aan de mobiliteitsbehoefte, rekening houdend met een beperkte overlast voor natuur, landschap en milieu. 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 2030. 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. 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 óp Ameland. De keuzes ten aanzien van de nieuwe concessie voor de veerverbinding en de lange termijn ontwikkeling van de vaarverbinding zijn van groot belang, en hebben een eigen traject. De keuzes die de gemeente in deze vervoersvisie maakt, zijn belangrijke inbreng in deze trajecten. Wat wij verstaan onder vervoer is nader toegelicht in bijlage 1.



## Werkwijze: van scenario's naar visie

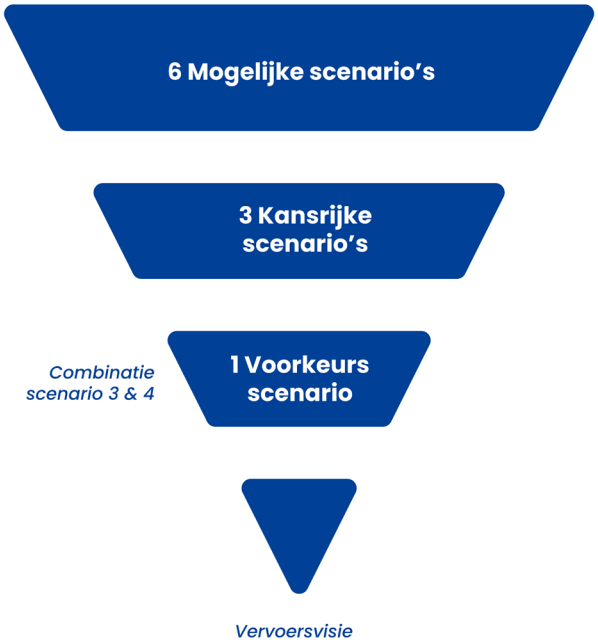
Ameland streeft naar vervoer in harmonie met eilandwaarden en seizoenen. Trendmatig is een toename aan verkeersbewegingen en overzettingen van personenauto's te zien. Om te komen tot reductie en harmonie is het maken van keuzes noodzakelijk.

*Scenario's*
In het voortraject zijn op basis van onderstaande zes scenario's de wensen en keuzes in beeld gebracht.

1. Autovrij
2. Autovrij voor niet inwoners
3. Meer autoluw (vooral in de zomer)
4. Huidige situatie optimaliseren
5. Niets doen, mee met de trend
6. Inzetten op groei

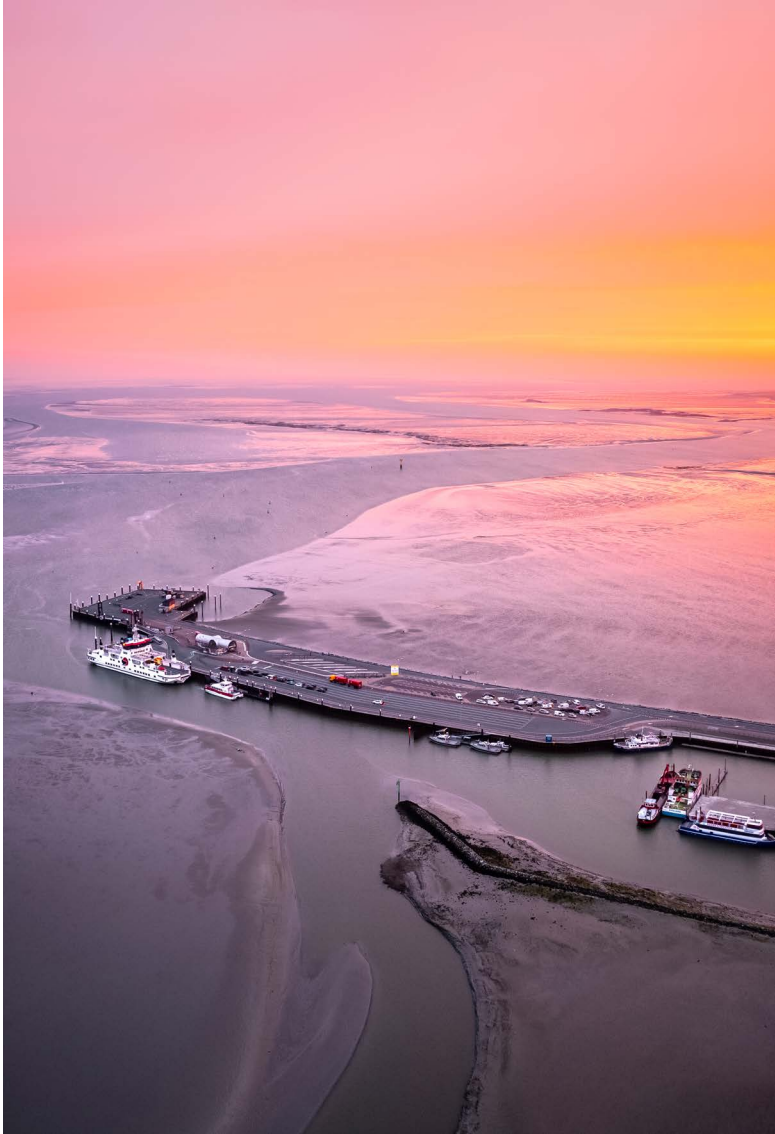
Uiteindelijk is de voorkeur uitgegaan naar een combinatie van meer autoluw (3) en de huidige situatie optimaliseren (4). Deze combinatie past het best bij de situatie en het vraagstuk van Ameland.

*Participatie*
Het voorkeursscenario is in een drietal workshops met beleidsmakers, vervoerders, ondernemers en de dorpsraden verder uitgewerkt tot deze visie. Daarnaast is de visie gepresenteerd en aangescherpt op een brede bewonersbijeenkomst.



*Enquêtes*
In 2019-2020 zijn een tweetal verschillende enquetes verspreid onder toeristen (2556 reacties) en bewoners (310 reacties) van Ameland. De resultaten hiervan zijn verwerkt in deze visie. Een samenvatting van de resultaten is als een aparte bijlage bij de vervoersvisie opgenomen.

*Leeswijzer*
Ten eerste wordt de huidige situatie geschetst met behulp van bestaande verkeersdata. Ten tweede is vanuit het participatietraject, de enquêteresultaten en een bureaustudie een analyse opgesteld. Deze analyse sluit af met een aantal conclusies en aanbevelingen over de Amelander situatie. Ten derde wordt de visie gepresenteerd , waarbij de conclusies en aanbevelingen zijn verwerkt in ambities en een strategie. Tot slot wordt een doorkijk gegeven hoe de visie tot uivoering kan komen.



# 2. Ontwikkeling vervoer op Ameland



## 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 toegankelijk. 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 decennia is te merken dat toerisme een grote rol speelt in de lokale economie. De aantrekkingskracht van het eiland, 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.



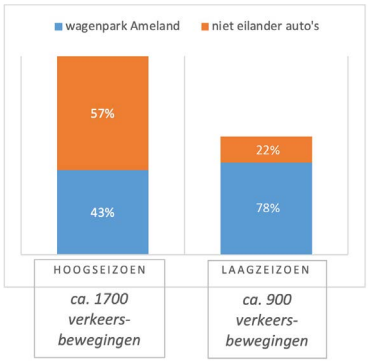
## Ameland nu

Ameland wordt druk bezocht. Van alle bezoekers neemt zo'n 32% de auto mee over. Op basis van verkeerstellingen is af te leiden dat de auto tijdens het verblijf weinig gebruikt wordt. Ook zijn steeds meer e-bikes te zien welke op de rijwieldrager mee van huis genomen worden of gehuurd zijn. De fietspaden zijn druk bezocht waarbij de snelheidsverschillen tussen e-bike en normale fiets geregeld leiden tot onveilige situaties.

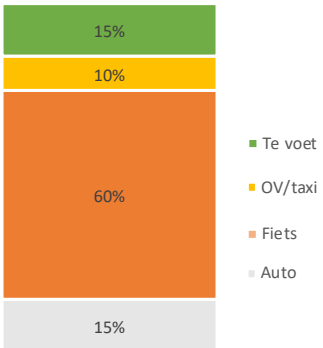
Het woonwerkverkeer vermengt zich met het verkeer van en naar de veerdienst. In het hoogseizoen zijn er ca. 3300 meer auto's op het eiland aanwezig dan in het laagseizoen. Hoewel in het hoogseizoen ten opzichte van het vroege voorjaar ongeveer drie maal de hoeveelheid auto's aanwezig is op het eiland zorgen deze slechts voor een verdubbeling van het aantal vervoersbewegingen voor auto's (zie afb 2.1). 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 de foto's op de volgende pagina). Het gaat veelal over knelpunten tussen weggebruikers, door het ontbreken van de juiste wegen of bebording, verschil in verkeerssnelheden, fietsparkeren in de dorpscentra en (te) smalle fietspaden.

Vanaf 2014 is uit de vervoercijfers over 5 jaar een groei van personenvervoer van 12% te zien (zie bijlage 3). 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 bijlage 3.




*2.1 verkeersbewegingen per dag*




*2.2 Verdeling personenvervoer*



Betrouwbaarheid veerdienst



Landbouwverkeer op rijbaan



Knelpunten weggebruikers



Fietsers op rijbaan



Ongewenst fietsparkeren



Ongewenst bermparkeren



Drukte in dorpscentra



(geluids)overlast goederenverkeer



smalle fietspaden i.c.m. ontbreken voetpaden

## Analyse

*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 automobiliteit. De verwachte mobiliteitsgroei vraagt extra aandacht op het gebied van klimaat, 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.

*Situatie Ameland*
Om het aantal auto's naar het eiland toe te reduceren is met behulp van verkeerscijfers, enquêtes en workshops een analyse gemaakt van de knelpunten met betrekking tot het vervoer op het eiland. Inzicht is verkregen in de wijze waarop de eilander en de toerist zich verplaatst over het eiland, waar overlast wordt ervaren en hoe men aankijkt tegen mogelijke maatrelen. Verschillende doelgroepen zijn beschouwd: Automobilisten, openbaar vervoer & taxi, goederenvervoer, zwaar verkeer, fietsers en voetgangers.

Wanneer een toerist naar Ameland komt met de auto laat deze het voertuig tijdens het verblijf veelal staan bij de accommodatie. De toerist verplaatst zich tijdens het verblijf het meest op de fiets. Voor toeristen speelt het ontzorgen van bagagevervoer mee in de keuze om de auto mee over te nemen. Met name jongeren staan open voor het gebruik van bagagevervoer. Het openbaar vervoer op het eiland wordt niet veel gebruikt (5-10%). Tot slot is een veel gehoorde klacht van toeristen de snelheidsovertredingen van andere weggebruikers.

Het autogebruik onder eilanders is gelijk aan het landelijk gemiddelde. Wel bezitten eilander huishoudens vaak meerdere voertuigen. Een tweede auto staat bijvoorbeeld geparkeerd aan de vaste wal voor werk. Ook zijn veel tweede voertuigen bestemd voor het rijden op het strand in de winterperiode. Een eilander gebruikt veel de fiets voor de dagelijkse ritten naar werk of de supermarkt. Toch gebruikt meer dan de helft de auto voor woonwerk verkeer. Deelvervoer ziet de eilander op het eiland niet zitten (87%).

Voor deelvervoer aan de vaste wal is wel enthousiasme (39%). Veel gehoorde klachten onder eilanders hebben te maken met drukte en overlast. Met name foutparkeren van fietsen en auto's wordt als grote overlast ervaren. Men verwacht dat de leefbaarheid zal toenemen als het aantal autobewegingen in de dorpen afneemt.

Voor zowel de eilander als de toerist speelt duurzaamheid een belangrijke rol. Opmerkelijk is dat ondanks deze belangrijke rol, er momenteel weinig gebruik wordt gemaakt van het openbaar vervoer. Wel wordt veel gebruik gemaakt van de fiets wat een passend en duurzaam vervoersmiddel op het eiland is.

Ameland is al via de lucht te bereiken. Als dat ook op een stille en duurzame manier mogelijk is biedt dat kansen. De ontwikkeling van elektrisch vliegen wordt daarom met belangstelling gevolgd.



## Conclusies & aanbevelingen

***Voor de onderstaande opgehaalde conclusies wordt aanbevolen de trend om te buigen:***

- Toename van aantal auto's en gebruik ervan op het eiland.
- Meer overzettingen van auto's naar het eiland door een verschuiving van recreatiedoelgroepen.
- Een toenemende druk op de openbare ruimte (recreatie, horeca, vrachtverkeer etc.)
- Een toename aan ongevallen met de fiets door meer snelheidsverschil tussen de doelgroepen (bv E-bikes).
- Een toename aan ervaren overlast met betrekking tot leefbaarheid door verdere seizoensverbreding en jaarrond toerisme (dagtoerisme, meer vrije tijd).
- Toename aan verkeersbewegingen van pakket- en bezorgdiensten.
- De veerverbinding is door morfologische ontwikkelingen steeds minder betrouwbaar.

***Voor de onderstaande opgehaalde conclusies wordt aanbevolen de trend te stimuleren:***

- Toename van emmissieloos verkeer.
- Bewustwording van de kwetsbare natuur op het eiland en de Wadden.
- Een betere bereikbaarheid voor mensen met een beperking (toegankelijkheid).
- Een toename aan senioren die actief blijven (vergrijzing).

*Aanbevelingen*

- De afstanden op Ameland zijn veelal kort genoeg om te wandelen of 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. Een investering in het fiets en wandelnetwerk is een mogelijkheid om autoverkeer te reduceren.
- Een slimmere indeling van de openbare ruimte waarbij vervoerstromen bewust worden gescheiden of samengebracht voorkomt onveilige situaties.
- Het investeren in OV kan een reductie aan autoverkeer opleveren. Door een aantrekkelijk alternatief te creëren met flexibel openbaar vervoer wordt autogebruik ontmoedigd.
- Investeer in de verduurzaming van (lucht) havens. Nader onderzoek wordt aanbevolen of een lijnvlucht een betrouwbare, duurzame en betaalbare voorziening kan zijn.
- Zorg voor minder afhankelijkheid van de concessiehouder met betrekking tot de verbinding met de vaste wal.

# 3. Vervoersvisie Ameland



## Vervoer in harmonie met eilandwaarden en seizoenen

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.

Vanaf 2030 is Ameland een prettig eiland om te wonen, recreëren of verblijven. Bewoners en bezoekers op Ameland reizen veilig, betrouwbaar, comfortabel, betaalbaar en duurzaam van A naar B. Hoewel men de individuele vrijheid geniet om met de auto het eiland te bezoeken is vervoer op het eiland aantrekkelijker zonder auto.

Op Ameland is een beheersbaar en stuurbaar vervoersnetwerk aanwezig waarbij gewenste verkeerstromen optimaal zijn gefaciliteerd. Door heldere regelgeving wordt dynamisch gestuurd in tijd en locatie, zodat zo weinig mogelijk hinder of overlast voor bewoners en bezoekers op het eiland aanwezig is. Duurzaam vervoer wordt gestimuleerd om schade of overlast aan landschap, natuur en milieu te voorkomen.

De infrastructuur is ingericht met bewuste keuzes voor het scheiden of samenvoegen van verkeersstromen. Door een reductie van autoverkeer met seizoenafhankelijke regels is de balans met eilandwaarden gewaarborgd. De huidige situatie is geoptimaliseerd en knelpunten zijn opgelost.



## Drie ambities

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

**1. Ameland meer autoluw:** De auto blijft welkom op Ameland. We streven naar een reductie van 35% aan overzettingen tussen 2025-2030 en komen daarmee op het niveau van 2005-2011. We kiezen ervoor om de auto niet altijd en overal de ruimte te geven op Ameland. Afhankelijk van het seizoen, en afhankelijk van de locatie (dorpen en kwetsbare gebieden) kiezen we ervoor om te sturen op het autogebruik op het eiland. Een digitaal vignet zou hierbij kunnen helpen. Door de dorpscentra autoluw in te richten zal op die locaties de beleving van drukte afnemen.

**2. Doorontwikkelen huidig vervoersnetwerk:** In de komende jaren lossen we de huidige (korte termijn) verkeersknelpunten op het eiland op. Tegelijkertijd zijn er kansen om het de infrastructuur voor de lange termijn verder te optimaliseren.

**3. Ameland optimaal bereikbaar en verbonden:** De haven is voor Ameland de plek waar vrijwel alle vervoersstromen passeren en is daarmee de belangrijkste mobiliteitsvoorziening. Gemeente Ameland staat open voor flexibele oplossingen en nieuwe ideeën, waarbij de volumes en frequentie van de verbinding naar het eiland aansluit bij de vraag van de gebruikers. Zo blijft Ameland aantrekkelijk, duurzaam en bereikbaar in de toekomst. Het belang van de veerverbinding voor de gemeente Ameland is groot. De gemeente zet zich daarom in voor een grotere invloed op de dossiers concessie, vaarwegonderhoud en ontwikkelingen op korte- en lange termijn.



## Strategie

Voor de realisatie van onze ambities 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.

**Inrichten:** Fysieke maatregelen zijn nodig om de verkeersveiligheid en parkeervoorzieningen voor auto's en fietsen verbeteren. Het realiseren van hubs zorgt voor een duurzamer goederenvervoer.

**Sturen:** Het autoverkeer kan in tijd en locatie gestuurd worden op het eiland. Een (digitaal) 'vignet' behoort daarbij tot de mogelijkheden. Daarnaast kan de gemeente samen met vervoerders afspraken maken over het gebruik of verhuur van bepaalde vormen van mobiliteit (bv bepaalde E-bikes). Tot slot kan vrachtvervoer gestuurd worden door gebruik te maken van venstertijden.

**Stimuleren:** De gemeente versterkt de communicatie naar bewoners en bezoekers op het eiland gericht op de reductie van het autogebruik. Fietsen, wandelen en openbaar vervoer wordt gestimuleerd en bagagevervoer gefaciliteerd.

**Bewust samenvoegen of scheiden:** De gemeente kijkt waar fysieke maatregelen voor het (vracht) verkeer, fietsers en voetgangers nodig zijn. Het bewust samenvoegen of scheiden van weggebruikers kan de verkeersveiligheid ten goede komen. Dat zal per locatie moeten worden bekeken.




Op de volgende pagina is de aanpak schematisch weergegeven.

| VISIE | AMBITIES | STRATEGIE | EFFECTEN |
| --- | --- | --- | --- |
| "Vervoer in harmonie met eilandwaarden en seizoenen" | 1 Ameland meer autoluw<br>2 Doorontwikkelen huidig vervoersnetwerk<br>3 Ameland optimaal bereikbaar & verbonden | Inrichten<br>Sturen<br>Stimuleren<br>Bewust samenvoegen of scheiden | Betere leefbaarheid in de dorpen<br>Toekomstbestendig vervoersnetwerk<br>Betrouwbare, comfortabele en duurzame verbinding |

## 4. Van visie naar uitvoering



## Hoe werkt de visie door?

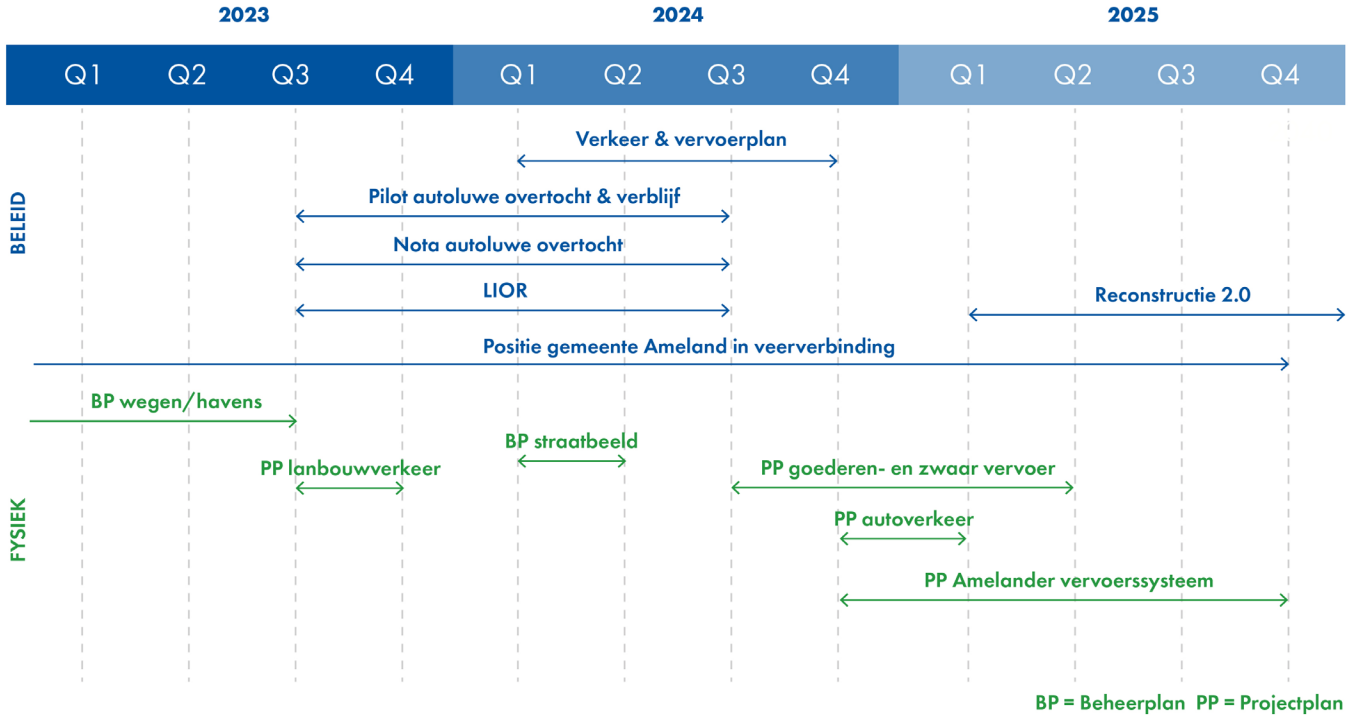
De vervoersvisie wordt in de komende jaren uitgewerkt aan de hand van 2 programmalijnen, fysiek en beleid (zie tabel op pagina 25). Het uitvoeringsprogramma loopt tot en met 2025 (zie tijdlijn op pagina 26).

Daarnaast heeft de visie raakvlakken met de volgende (deels nog op te stellen) beleidsstukken/trajecten:

- Economische Visie (2019)
- Toeristisch beleid (2023)
- Vervolgonderzoek Bereikbaarheid Ameland 2030 (2023)
- Regionaal mobiliteitsprogramma Programma (2023-2050), Provincie Fryslân
- Programma Waddeneilanden (Regiodeal, programmalijn optimaal bereikbaar en verbonden)
- Concessie Openbaar Vervoer (2024)
- Nieuwe concessie Waddenveren (2029 e.v.),
- APV
- Handhavingsbeleid
- Duurzaamheid/milieubeleid

Om de projectplannen tot uitvoering te brengen is voor de komende tweeënhalf jaar € 251.500 geraamd. De financiële, personele en operationele gevolgen van de beleids- en projectplannen worden in deze periode uitgewerkt. Deels vallen de vervolgstappen van dit proces binnen de normale taakuitoefening en begroting van de clusters. Denk hierbij aan de beheerplannen van de openbare ruimte.

Planning en uitvoering



Gemeente Ameland

wing partner in ruimte en ontwikkeling

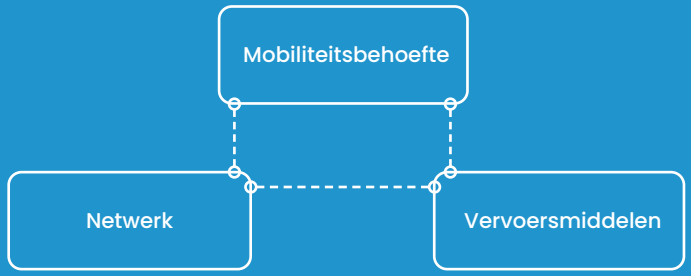
# Bijlagen



## Bijlage 1: 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.




*Deze drie aspecten zijn afhankelijk van elkaar. Woon-werk 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 is [2].*

### Huidige beheer infrastructuur Ameland:



| ~90 Km wegen | ~57 Km fietspaden | ~ 100 Km wandelpaden | ~33 Km ruiterpaden | 2 (werk)havens | 1 vliegveld |
|---|---|---|---|---|---|



*1 Het principe van Marchetti en de wet van behoud van reistijd en verplaatsingen (BREVER-wet).*
*2 Veel dorpen en steden zijn opnieuw ingericht met als belangrijkste reden de bereikbaarheid voor autoverkeer.*

## Bijlage 2: 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.

### Huidig vervoersbeleid op verschillende niveau's

Gemeentelijk
- *Structuurvisie 2011*
- *Gemeentelijk verkeer en vervoerplan 2009 – 2015 (vervalt na vaststellen vervoersvisie)*
- *Openbaar vervoersvisie 2011 (vervalt na vaststellen vervoersvisie)*
- *Economische visie*
- *Duurzaamheidsbeleid*

Provinciaal
- *Startnotitie Regionaal mobiliteitsprogramma Fryslan (in ontwikkeling, planning eind 2022)*
- *Omgevingsvisie De romte diele (2020)*
- *Uitvoeringsprogramma verkeer & vervoer 2021*

Regionaal
- *Regiodeal 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*

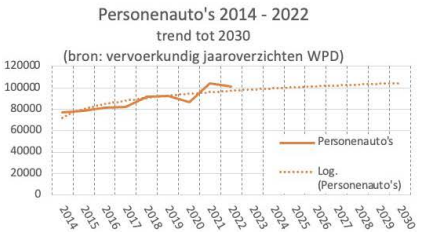
Europees
- *Green Deal*
- *Interreg*

# Bijlage 3: vervoer op Ameland

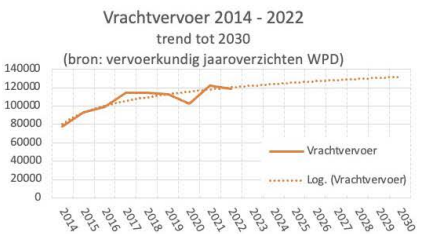
## Trend




*Vanaf 2014 is uit de vervoercijfers over 8 jaar een groei van 22,4% te zien. Gemiddeld per jaar een toename van 2,8%.*

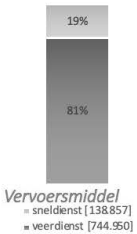


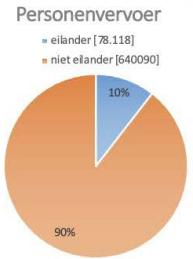

*Vanaf 2014 is uit de vervoercijfers over 8 jaar een groei van 30,2% te zien. Gemiddeld per jaar een toename van 3,8%.*

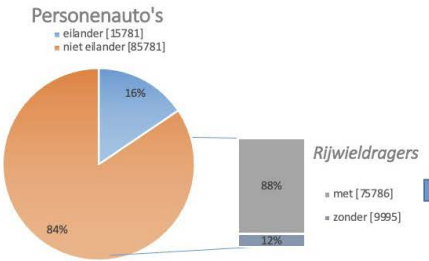


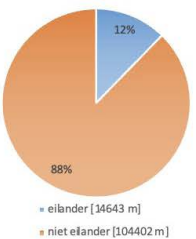

*Vanaf 2014 is uit de vervoercijfers over 8 jaar een groei van 48,1% te zien. Gemiddeld per jaar een toename van 6,0%.*

## Vervoer naar Ameland [2022]

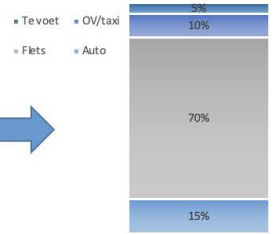


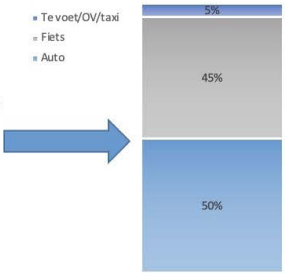



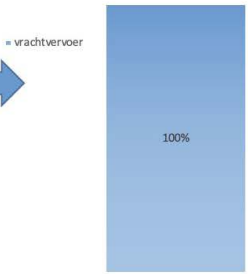

## Vervoer op Ameland




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 uitegaan 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 accomodatie 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.