




5.2 Gewenste situatie

De inrichting van de wegen lokt logisch en gewenst gedrag uit. De inrichting komt overeen met de inzichten van het programma Duurzaam Veilig, zoals deze zijn uitgewerkt en verplicht gesteld door de provincie Fryslân. De uitwerking hiervan is terug te vinden in de Provinciale Richtlijn Wegontwerp. Dit betekent het volgende voor de categorieën wegen op Ameland:

	Gebiedsontsluitingweg	Erftoegangsweg A	Erftoegangsweg B
Wegbreedte	Minimaal 6,0 m. Bij voorkeur 6,8 m. Rijstroken van minimaal 2,65 m.	Maximaal 5 meter, bij voorkeur niet breder dan 4,5 m.	Verhardingsbreedte
Kruisingen	Voorrangskruispunt met linksafvakken en middegeleiders	Bij voorkeur gelijkwaardig met plateau. Maatwerk.	Bij voorkeur gelijkwaardig met plateau. Maatwerk.
Markering	Dubbele asmarkering. Onderbroken kantmarkering	Asmarkering alleen daar waar nodig is, bijvoorbeeld bij onoverzichtelijke bochten. Eventueel kantmarkering	Asmarkering alleen daar waar nodig is, bijvoorbeeld bij onoverzichtelijke bochten
Maximumsnelheid	80 km/h	60 km/h	60 km/h
Voorbeeld			

In het PVVP is geen sprake meer van erftoegangswegen A en B. Men spreekt alleen nog maar van erftoegangswegen. Voor de inrichting betekent dit dat zowel A als B mogelijk is.

De inrichting van de wegen is daarnaast zo uitgewerkt dat de auto te gast is, met uitzondering van die wegen die speciaal zijn toegewezen aan het autoverkeer. Concepten als Shared Space en Natuurlijk inrichten dragen hier aan bij en zorgen daarnaast voor de aantrekkelijkheid en de veiligheid van de weg. Deze concepten gaan uit van het idee dat de aankleding van de weg bepalend is voor het gedrag van de weggebruiker.

Wegenstructuur op Ameland

Op basis van de verkeersintensiteiten zoals vermeld in bijlage II en de verschillende verblijfsgebieden is een kaart gemaakt met de hoofdverbindingswegen en de aanvoerroutes.

Deze kaart staat in bijlage III.

Als hoofdverbindingswegen zijn aangewezen:

- Verbindingsweg
- Achterdijken
- Bureweg

- Ridderweg/ Jelmeraweg
- Veerдам

Als aanvoerwegen zijn aangewezen:

- Jan Roepespad,
- Strandweg Nes
- Ballumerweg Nes
- Pastoor Scholtenweg-Strandweg Buren (tot aan de Zwarteweg)
- Fabrieksweg - Tussen Dijken
- Oranjeweg

In paragraaf 5.7 wordt dit verder uitgewerkt in de gewenste maatregelen.

Blz: 24

5.3 Randvoorwaarden

Vanuit het beleid van het rijk, de provincie en de gemeente komen de volgende voorwaarden naar voren op het gebied van infrastructuur:

- De gemeente brengt de categorisering van de wegen in overeenstemming met het categoriseringsplan in het PVVP Fryslân 2006 (PVVP Fryslân 2006);
- De gemeente hanteert een beleid voor de inrichting van de wegen dat overeenkomt met de vormgevingseisen uit de Provinciale Richtlijn Wegontwerp en de Nota Fryske “Diken yn’t Grien” (PVVP Fryslân 2006);
- **Voor de maatvoering van de wegen is het uitgangspunt voor de gemeente bijlage G van het PVVP;**
- Bij de inrichting van de wegen houdt de gemeente rekening met de toegankelijkheid voor en doorstroming van het openbaar vervoer op de busroutes (PVVP Fryslân 2006);
- De wegen worden goed onderhouden (Collegeprogramma 2006-2010, Politieke Agenda 2008-2010).

Blz: 26

Maatregel 3: Tussenoplossing Ridderweg

Het PVVP Fryslân 2006 biedt een tussenoplossing voor erftoegangswegen A. De provincie erkent dat de stap voor sommige gemeenten te groot is om deze in één keer aan te passen. Het is dan ook mogelijk om tijdelijk een tussenvorm te hanteren. Hierbij worden de markeringen al wel aangepast aan de categorie, maar hoeven aanpassingen aan kruispunten nog niet worden gedaan.

	Ridderweg (± €700.000,-)
Aanpassingen	<ul style="list-style-type: none"> - Aanpassen markering zoals op erftoegangsweg. - Aanbrengen plateau kruising P. Miedeweg. - Handhaven van de voorangsregeling.
Effecten	<ul style="list-style-type: none"> - Door de aangepaste markering lijkt de weg smaller, waardoor de snelheid lager wordt. - De veiligheid op de kruispunten wordt verbeterd door aangebracht plateau..
Bijzonderheden	<ul style="list-style-type: none"> - De weg moet voldoende breed zijn voor de hogere snelheid (80 km per uur). - De weg moet voldoende recht zijn. - De maatregel is kosteneffectief. - Aanwezigheid van vrij liggend fietspad.

Maatregel 4: Strandwegen Nes en Buren naar 30 KM

Uit de tellingen blijkt dat het verkeer op de Strandweg Nes erg intensief is. Fietsers en auto's rijden door elkaar heen en op het niet-verplichte fietspad rijden de fietsers door de voetgangers heen. De wegen zijn al ingericht als verblijfsfunctie binnen de bebouwde kom. Het is logisch om er dan ook

een 30 KM zone van te maken. Het huidige niet-verplichte fietspad zou dan een voetpad moeten worden. Voor de Strandweg Buren geldt hetzelfde, zij het in een wat mindere mate.

Strandweg Nes en Strandweg Buren max 30 km per uur. (€1.000,-)	
Aanpassingen	- Plaatsen van verkeersborden
Effecten	- Verhogen verkeersveiligheid door beperken van de snelheid - Aangenamer voor fietser en voetgangers. - Oversteek bij het Kennis en Innovatiecentrum wordt veiliger. - Stimuleert mensen om eerder met de fiets naar het strand te gaan dan met de auto.
Bijzonderheden	- Beroepschauffeurs vinden deze keuze niet prettig omdat het de reistijd verlengt en men verwacht dat onervaren fietsers zenuwachtig worden van een grote auto achter zich. - De weg is hier al grotendeels voor ingericht. - Als alternatief kan overwogen worden om een deel 30 en een deel 60 te laten. Echter dit zal de duidelijkheid voor de verkeersgebruikers niet verbeteren.. 60 km per uur zou dan moeten gelden vanaf hotel Ameland richting strand en vanaf de afslag naar Klein Vaarwater richting strand. Dit zijn de minder drukke gedeeltes van de weg.

Maatregel 5: Aanpassen bewegwijzering aanvoerroutes

In paragraaf 5.2 zijn de hoofdroutes en de aanvoerroutes aangewezen. De bedoeling is dat het verkeer zo snel mogelijk op de hoofdroutes komt. In de praktijk moet het verkeer van Hollum Zuid dan via de Tussendijken en eventueel de Oranjeweg naar de Verbindingsweg worden geleid. In alle andere gevallen is dit al goed geregeld. Verkeer wordt dus niet gestimuleerd om de Ridderweg te nemen. De verkeersintensiteit zal hierdoor op de Tussendijken iets toenemen, maar omdat de Ridderweg voornamelijk door Amelanders wordt gebruikt is dit niet overdreven veel.

Verkeer leiden via de aanvoerroutes naar de hoofdroutes (€5.000)	
Aanpassingen	- Bewegwijzering in het dorp Hollum aanpassen.
Effecten	- Iets meer verkeer door de Tussendijken.
Bijzonderheden	- Eventuele verkeersstellingen kunnen het effect op de Tussendijken in kaart brengen.

Blz: 27/28

5.5 Beleidskeuzes

1. De inrichting van de Ridderweg zoveel mogelijk aanpassen aan de mogelijkheden die het PVVP geeft voor een overgang situatie in de huidige categorisering (deel van maatregel 1).

Deze optie geeft de volgende mogelijkheid:

- Handhaven van de huidige asfaltbreedte van 5,00 m.
- Het aanbrengen van twee asfaltdeklagen op bestaande wegdek.
- Het aanbrengen van twee stroken grasbetonstenen langs de zijkanen van het asfaltwegdek.
- Plateau op kruising met de Pietje Miedeweg in klinkerbestrating.
- Het handhaven van de voorrangregeling en de huidige max snelheid van 80 km/uur.
- Het aanbrengen van zijmarkering.

Hiervoor is gekozen omdat deze maatregel het meest kosteneffectief is. Bovendien is de categorisering al vastgesteld door het college en de raad (*verkeer en vervoersplan Ameland 1999*) en valt hierbij dus de minste weerstand te verwachten.

Het alternatief om op de Ridderweg 80km toe te blijven staan is realistisch. Door toepassing van maatregel 1 is een kostenbesparing mogelijk als volledige uitvoering tbv een 60km weg. Mocht tzt deze overgangssituatie vanuit het PVVP niet meer mogelijk zijn, dan kan zonder

veel kosten de keus gemaakt worden naar 60 km. Daar komt bij dat deze weg een doorgaande busroute is waarvan het PVVP aangeeft dat 80 km wegen hiervoor de voorkeur heeft, met zo weinig als mogelijk opstakels. De hoogte van een plateau wordt hierop aangepast.