

VERKEER &
 PARKEREN
 OP LAUWERSOOG
 7 SEPTEMBER
 2018
 DEFINITIEF



SAMENVATTING

De parkeersituatie in de zomerperiode in de haven van Lauwersoog is al jarenlang onderwerp van gesprek. Het gebied bruist tijdens de zomerdagen van de Schiermonnikooggangsters, terwijl er in de haven ook volop te doen is voor dagjesmensen (met onder meer de tweewekelijkse zomermarkten). De haven wordt in deze periode drukbezocht en dat resulteert in een hoge parkeerdruk, een bij tijd en wijle stagnerende verkeersafwikkeling en knelpunten met betrekking tot de verkeersveiligheid. Bovenop de huidige drukte komt ook de realisatie van het Werelderfgoedcentrum Waddenzee (WEC), dat in 2021 zal openen. De ontwikkeling van het WEC in combinatie met de problematiek van de zomerdrukke zijn aanleiding geweest voor het onderhavige verkeers- en parkeeronderzoek.

Uit het parkeeronderzoek is gebleken dat er op dit moment niet zozeer een capaciteitsprobleem is, maar meer een verdelingsprobleem van de auto's over de haven. Voor de piekdagen geldt ook dat er na de realisatie van het WEC een aanvullende parkeercapaciteit van 339 parkeerplaatsen benodigd is. Er zijn momenteel diverse locaties in beeld waarvan enkele kansrijk blijken te zijn. Zo kunnen er op het RWS terrein in potentie al 250 parkeerplaatsen gerealiseerd worden; overleg hierover is al gaande. Aanvullende capaciteit is op een paar andere plekken te vinden. Piekcapaciteit voor kortparkeren kan in het weekend worden gevonden op de kade; overleg hierover is nodig met de EHL.

Daarnaast zijn er maatregelen gewenst om de huidige parkeerregulering doeltreffender te maken en onduidelijke situaties op te heffen. Het is van belang om parkeercapaciteit te organiseren op de plek waar deze ook benodigd is, zowel voor het kort- als langparkeren, zodat de verschillende parkeerbehoeftes niet met elkaar in de knel komen. Hiervoor is het nodig het parkeerverwijzingssysteem te moderniseren en uit te breiden. In overleg met de ondernemers moet naar een adequate oplossing voor kort parkeren nabij de horecabedrijven worden gezocht.

Het doel is om het parkeren voor Schiermonnikoog in z'n geheel aan de westzijde van de brug te concentreren en dat voor de bestemmingen in de visserijhaven aan de oostzijde. Op deze manier voorziet elk gebied in zijn eigen parkeerbehoefte.

Over het algemeen genomen bewegen verkeersdeelnemers zich vlot door het havengebied. Toch zijn er tijdens de zomerse dagen enkele knelpunten die zich met name voordoen op de momenten tijdens de piekdrukke. Dit zijn momenten waarbij de veerboot aankomt, er een zomermarkt is en de brug voortdurend draait ten behoeve van de recreatievaart. In deze situatie worden zowel de rotonde bij de veerhaven als de uitgang van de visserijhaven geblokkeerd. Dit resulteert in lange wachtrijen aan weerszijden van de brug. Ten tijde van deze zomerse piekmomenten is bij de uitgang van de Visserijhaven de inzet van verkeersregelaars nodig om te voorkomen dat niemand de haven meer uit komt, hetgeen overigens een prima oplossing is. Hierdoor kan het haventerrein vlot leegstromen en het autoverkeer op de N361 snel weer op gang komen.

SAMENVATTING

De brug en de sluis hebben hoofdzakelijk een belemmerende werking voor het landverkeer tijdens piekmomenten waarop alles samenvalt. Ook hier kan een verbeteringsslag worden gemaakt door de spertijden te verruimen en de huidige instructie voor de sluiswachter te optimaliseren en de communicatie naar de weggebruiker en met Wagenborg te verbeteren. Overigens leidt het verruimen van de spertijden tot langere wachttijden voor de scheepvaart.

Tijdens het schouwen in het gebied zijn meerdere knelpunten geïnterpreteerd. Het gros van deze knelpunten doet zich voor op piekmomenten en zijn veelal kortstondig van aard. Voor veel van deze knelpunten zijn snel inzetbare organisatorische en communicatieve maatregelen voldoende om de problemen te verhelpen. Daarnaast zijn enkele fysieke maatregelen benodigd om de verkeersveiligheid op bepaalde plekken te verbeteren, zoals het zowel visueel als infrastructuur verbeteren van loop- en fietsroutes, het inzetten van 'opzwaaiers' bij piekdrukke, het verbeteren van de inrichting van P4 en het afkruisen van weggedeelten zodat fietsoversteken niet geblokkeerd raken.

Tenslotte wordt geadviseerd om Parkmanagement in te stellen als overleg platform voor alle gebruikers en belanghebbenden in de haven. Dit platform biedt de mogelijkheid tot afstemmen van activiteiten, de inzet van verkeersregelaars, communicatie intern (haven) als extern (bezoekers) via internet.

1. Aanleiding en doel

pag. 5

2. Verkeersafwikkeling

pag. 9

3. Parkeren

pag. 19

4. Brug & sluis

pag. 28

5. Knelpunten uit schouw en overleg

pag. 35



1. AANLEIDING EN DOEL



1.1

Introductie

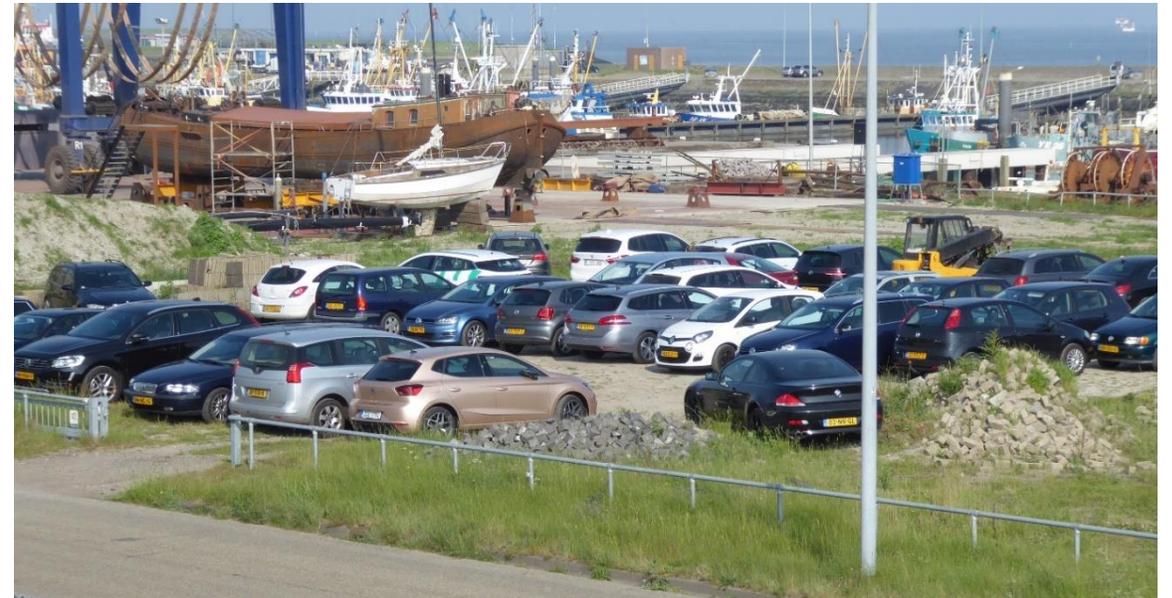
Het parkeren in de zomerperiode is al jarenlang onderwerp van gesprek. In de zomerperiode gaan de meeste mensen naar Schiermonnikoog, terwijl er dan in de haven veel recreanten zijn en er ook zomermarkten worden gehouden. Op zich allemaal prima ontwikkelingen, maar de gevolgen ervan in termen van parkeren en verkeersafwikkeling/verkeersveiligheid vragen de nodige aandacht. Dit wordt versterkt door de realisatie van het Werelderfgoedcentrum Waddenzee (WEC) in de komende paar jaren. In 2021 moeten de deuren opengaan.

In het WEC wordt een aantal functies ondergebracht die een relatie hebben met de Waddenzee, zoals een onderzoekscentrum. Ook het zeehondencentrum die nu in Pieterburen is gevestigd, zal naar het WEC verhuizen. In het WEC wordt tenslotte ook nog een hotelfaciliteit ondergebracht. Deze ontwikkeling zorgt voor een toenemende verkeers- en parkeerdruk in die haven die adequaat zal moeten worden gefaciliteerd.

In de onderhavige studie is breed naar de verkeersaspecten in de haven gekeken: naast een verkeersonderzoek zijn er ook (vele) gesprekken gevoerd met de ondernemers en andere belanghebbenden in de haven om een zo compleet mogelijk beeld te krijgen van de huidige situatie met bijbehorende knelpunten.

In dit rapport worden **maatregelen** (reikend van 'quick wins' tot aanpassingen op langetermijn) genoemd die er voor moeten zorgen dat na de realisatie van het WEC, de verkeers- en parkeersituatie het verkeersaanbod goed en veilig zal kunnen verwerken.

Deze rapportage heeft een planhorizon van enkele jaren. Het doel is voornamelijk de komst van het WEC in goede banen te leiden, alsmede het oplossen van huidige knelpunten. Als vervolg op deze studie zal in het voorjaar van 2019 een studie starten die een planhorizon heeft tot het jaar 2030. In die studie wordt het studiegebied vergroot het volledige Nationaal Park Lauwersmeer en omvat daarmee zowel het Groningse als Friese grondgebied.



1.2

Drukke en piekdrukke

De verkeersdrukke op Lauwersoog is sterk seizoensgebonden; het is met name het recreatieve verkeer dat in en rond de zomer voor de drukke bovenop de normale bedrijfsmatige drukke zorgt. In onderstaande grafiek zijn (van het jaar 2017) de gemiddelde etmaalintensiteiten per maand op de N361 in het Lauwersmeergebied weergegeven (bron: provincie Groningen).



Onder normale omstandigheden zijn deze intensiteiten geen enkel probleem. Afhankelijk van een aantal factoren ontstaat in de zomermaanden op Lauwersoog een toenemende drukke. We onderscheiden daarbij ‘drukke’ en ‘piekdrukke’.

Drukke: het is veel drukker dan normaal, maar het verkeer kan zich zelf goed redden. Er treden wel wachttijden op, maar die zijn niet onoverkomelijk.

Deze situatie doet zich in de zomer geregeld voor. Het parkeren is nog geen (groot) probleem en ook de verkeersafwikkeling is nog redelijk goed te noemen. Bij drukke is er vaak sprake van evenementen en er worden verkeersregelaars ingezet. Deze momenten vragen maar beperkt om aanvullende maatregelen.

Piekdrukke: echte piekdrukke komt in een zomerseizoen gemiddeld genomen op 6 tot 10 dagen voor. zo is gebleken uit de onderzoeken in 2013 en 2018 (zie ook paragraaf 2.3). Er zijn veel recreanten die voor een dag naar Lauwersoog (of Schiermonnikoog) komen, terwijl de parkeerterreinen al vol staan met auto’s van mensen die met vakantie zijn. Er is dan vaak ook veel scheepvaartverkeer (vooral pleziervaart) die voor regelmatige brugopeningen zorgen. Als gevolg van de drukke zijn dan de wachtrijen langer en zorgen voor het blokkeren van rotondes en kruisingen. De verkeersafwikkeling vraagt om meer begeleiding en het vinden van een geschikte parkeerplaats duurt langer. Er wordt geparkeerd op plekken die daar niet voor zijn bestemd.

Factoren die de mate van drukke bepalen: mooi en warm weer, vakantie, zomermarkt of ander evenement, veel dagjesmensen in de haven of op Schiermonnikoog, een zondag, gunstige wind en hoogwater waardoor zich veel schepen bij de sluis aandienen. Bij ‘drukke’ vallen deze factoren gedeeltelijk samen, bij ‘piekdrukke’ valt alles samen. De ‘; piekdrukke’ lijkt dus redelijk voorspelbaar te zijn.

Tijdens Pinksteren 2018 viel dit alles samen (‘piek’), net als de drukste onderzoeksdag in 2013. Tijdens de dag van de parkeertellingen en observaties op 1 juli was dit maar deels het geval (‘druk’).

1.3

Leeswijzer

Dit rapport is ingedeeld in een aantal blokken, als volgt:

- Verkeersafwikkeling: dit blok gaat met name over de gemeten verkeersintensiteiten en de kwaliteit van de verkeersafwikkeling van de aansluitingen van de visserij- en veerhaven op de N361. Over maatregelen die nodig zijn voor een goede verkeersafwikkeling.
- Parkeren: dit blok gaat over de parkeertellingen en de bezetting van de parkeerterreinen op Lauwersoog. Beschreven wordt hoe de extra parkeervraag als gevolg van de realisatie van de komst van het WEC op Lauwersoog kan worden geacommodeerd.
- Brug & Sluis: in dit blok worden de afspraken en werkwijze met betrekking tot de bediening van de sluis weergegeven. Dit wordt aangevuld met de uitkomsten van de verkeerswaarnemingen.
- Knelpunten: in dit blok komen alle relevante overige knelpunten aan bod. Er ligt een accent op de verkeersveiligheid op het terrein, terwijl ook de resultaten van de gesprekken met ondernemers en belanghebbenden in de haven aan de orde komen.
- De maatregelen zijn per categorie weergegeven in (nog niet geprioriteerd):
 - Paragraaf 2.8 – Maatregelen verkeersafwikkeling
 - Paragraaf 3.5 – Maatregelen parkeren
 - Paragraaf 4.5 – Maatregelen bus & sluis
 - Paragraaf 5.3 – Maatregelen knelpunten



2. VERKEERSAFWIKKELING



2.1 Introductie

In dit deel komt de verkeersafwikkeling op Lauwersoog aan de orde. Om een gedegen beeld te kunnen vormen van verkeersafwikkeling in het havengebied is, in navolging op 2013, een nieuw verkeersonderzoek uitgevoerd in 2018. De resultaten van dit nieuwe onderzoek zijn naast de resultaten van het verkeersonderzoek uit 2013 gelegd. Tezamen moeten deze onderzoeken helpen om de centrale vragen met betrekking tot de verkeersafwikkeling te beantwoorden.

Deze centrale vraag is:

“Leidt de verkeersafwikkeling tot grote knelpunten, en zo ja, wanneer en onder welke omstandigheden?”

De relatie tussen de verkeersafwikkeling in relatie tot de bediening van de brug en de sluis, komen in blok 4 aan de orde.



2.2 Inleiding

Om inzicht te krijgen in de zomerse verkeersafwikkeling van Lauwersoog is er in de zomer van 2018 een verkeersonderzoek uitgevoerd. De verkeersafwikkeling is in dit onderzoek op verschillende aspecten beoordeeld. Dit zijn:

- Doorstroming en werking rotondes en kruising
- Wachtrijvorming en -oplossing

Wat is er precies gedaan?

Het verkeersonderzoek was tweeledig: ten eerste zijn mechanische tellingen uitgevoerd op verschillende plekken in de haven; ten tweede zijn op bepaalde 'drukke' dagen verkeerswaarnemingen gedaan. De resultaten van de mechanische tellingen en de verkeerswaarnemingen bieden input om de verkeersafwikkeling te beoordelen.

In dit blok komen de resultaten van de mechanische tellingen als eerste aan bod met aanvullend een interpretatie van de getoonde resultaten. Daarna wordt de beoordeling van de verkeersafwikkeling uitgesplitst naar de visserijhaven en de veerhaven. Tot slot beantwoorden we de centrale vragen in de conclusie.



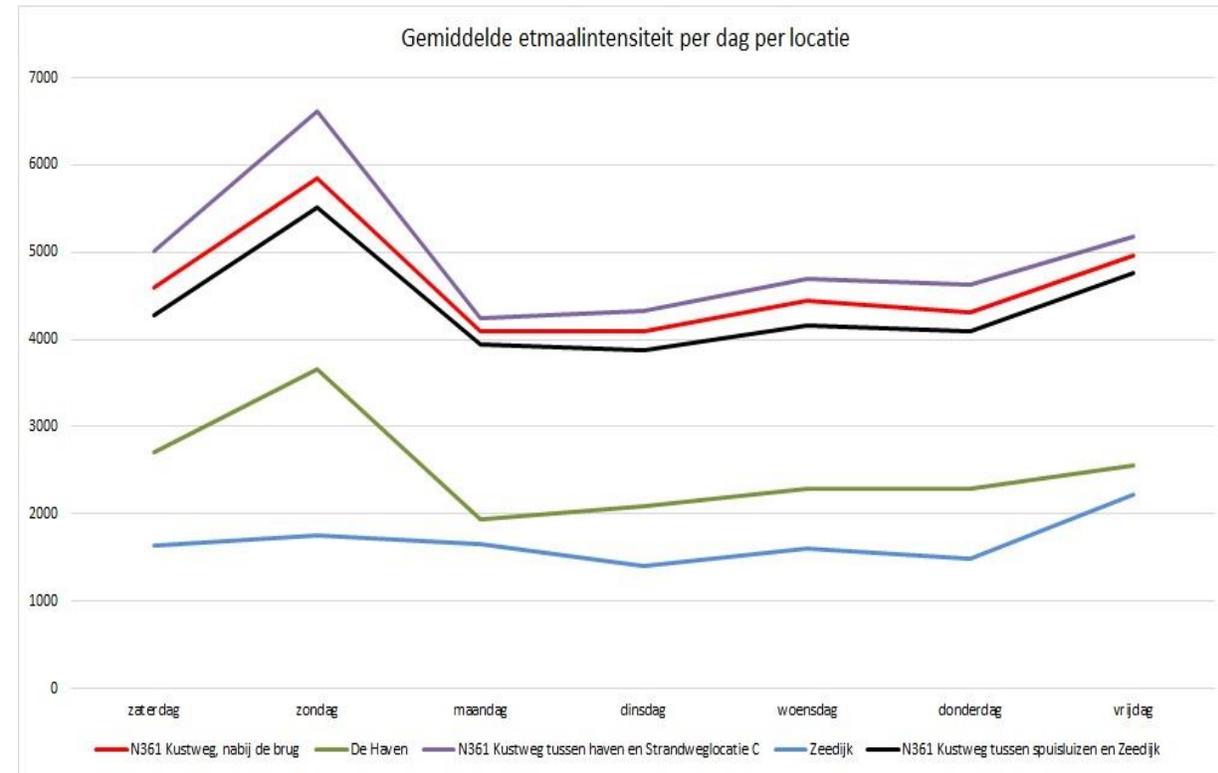
2.3 Overzicht verkeerstellingen

Op een 5-tal locaties zijn in de periode van 23 juni tot en met 19 augustus verkeerstellingen uitgevoerd. De locaties waren (kleuren in de afbeelding):

- A: op de N361 nabij de sluis en brug (Kustweg, rood)
- B: op de toegangsweg naar de visserijhaven (Haven, groen)
- C: op de N361 tussen de rotonde Strandweg en visserijhaven (Kustweg, paars)
- D: op de toegangsweg naar de veerhaven (Zeedijk, blauw)
- E: op de N361 tussen de spuisluisen en de rotonde veerhaven (Kustweg, zwart)

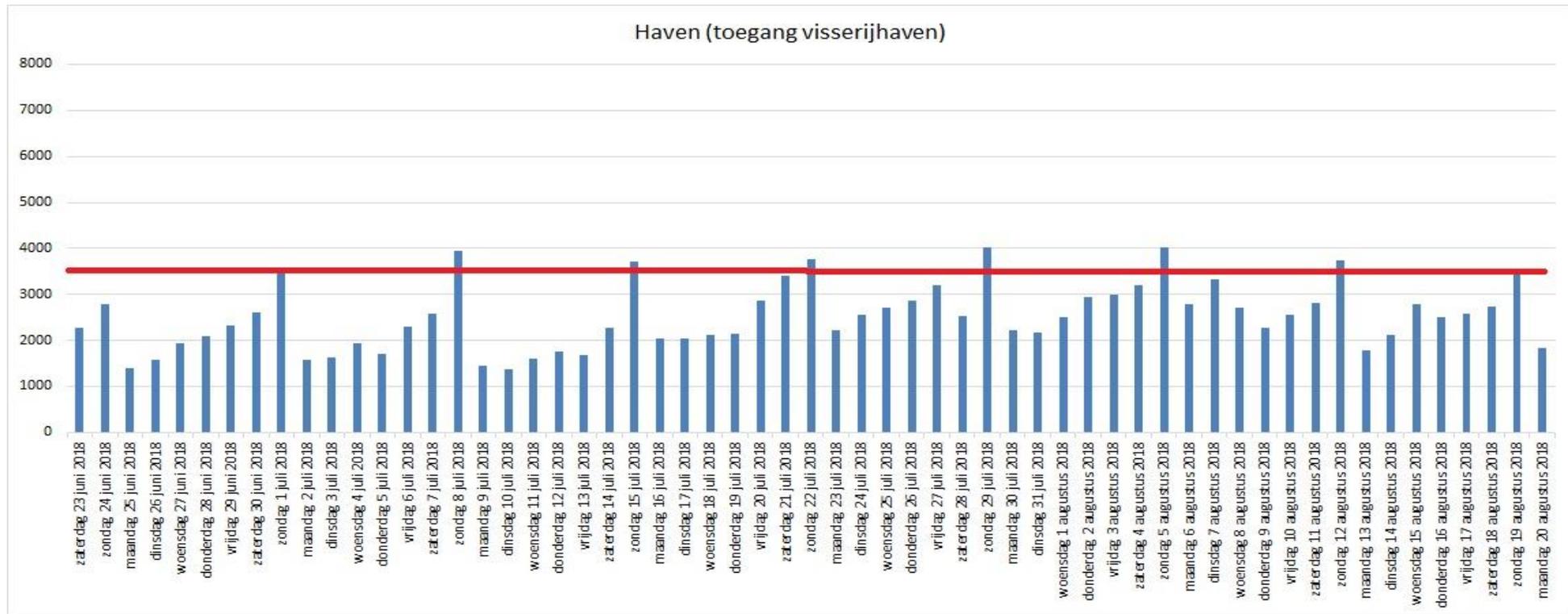
Het algemene beeld dat uit deze tellingen naar voren komt, is dat de maandag de rustigste dag van de week is, en dat de etmaalintensiteiten in de loop van de week oplopen met als hoogste intensiteit op zondag. Dit is een wekelijks terugkerend vast ritme. Het duidt op veel recreatief verkeer, omdat doorgaans de zondag een van de rustigste dagen in het verkeer is. Exact dit zelfde beeld hebben we geconstateerd bij verkeerstellingen in 2013 en 2014. Je zou het haast de ‘hartslag’ van Lauwersoog kunnen noemen.

Kenmerkend is ook de stijging op vrijdag op de Zeedijk voor Schiermonnikoog: wisseling van accommodaties, weekendgangers, etc. Omdat deze tellers eigenlijk alleen het bezoek aan Schiermonnikoog registreert, wijkt deze lijn af van de overige vier lijnen.



2.3 Intensiteiten op de toegang naar de visserijhaven

Van vóór tot bijna na de zomervakantie in Noord-Nederland is het een goede zomer geweest met erg mooi weer en hoge temperaturen, vooral in juli en eerste helft augustus. Dit is de drukste periode voor Lauwersoog en dat blijkt uit onderstaande grafiek met de dagintensiteiten over de periode 23 juni tot en met 20 augustus. Er is sprake van maximaal 10 piekdagen in die periode. De rode lijn geeft de intensiteit van 1 juli over de hele periode weer. Op 1 juli is geconstateerd dat de verkeersafwikkeling over het algemeen, geen problemen opleverde. Maar natuurlijk zijn er op piekdagen nog piekmomenten en incidenten (brugopeningen) die wel tot (kortstondige) knelpunten leiden. De zomermarkten waren op 1, 15 en 29 juli alsmede op 12 (en 26) augustus 2018.



2.4 Interpretatie uitkomsten

De hoogte van de etmaalintensiteiten geven geen aanleiding tot problemen. Het gaat echter juist om de piekbelastingen op bepaalde momenten van de dag. Die doen zich op bepaalde momenten voor en gedurende een relatief korte tijd. Hiervoor is het niet zinvol om voor de paar momenten, en dan ook nog alleen in de zomer, (grote) infrastructurele aanpassingen te doen. Het is veel zinvoller om te zorgen dat juist op die momenten met ad hoc maatregelen, zoals verkeersregelaars, het verkeer in goede banen te leiden.

Met de komst van het WEC zal ook het aantal bezoekers aan de haven toenemen. Op grond van de te verwachten extra verkeerstoename van 525 auto's op een piekdag, is de verwachting dat de huidige pieken iets hoger zullen worden en wellicht iets breder. De totale kruispuntbelasting zal toenemen van 8.000 motorvoertuigen nu (2018) tijdens de zomer (gemiddelde zondag) naar ruim 8.500 na realisatie van het WEC.

Dit is echter niet in een zodanige mate dat daarvoor infrastructurele aanpassingen nodig zijn. Wel is het goed om tijdens piekdrukke of als het WEC bijzondere activiteiten heeft, dat door het WEC ook verkeersregelaars in te zetten (naar analogie van de verplichting voor de verkeersregelaars bij de zomermarkten). Een in te stellen parkmanagement (zie paragraaf 5) is de goede coördinatieplek.



2.5

Verkeersafwikkeling visserijhaven

De verkeersafwikkeling vanuit de visserijhaven kenmerkt zich op de volgende wijze:

- Bij een 'drukke dag' doen zich niet of nauwelijks problemen voor. Het autoverkeer stroomt in het algemeen goed door. Ten tijde van een draaiende brug is het voor het verkeer uit de visserijhaven dat richting Groningen gaat, helemaal eenvoudig. Verkeer richting Fryslân kan dan juist niet weg en als dit te veel verkeer is, kan dat de havenuitgang blokkeren. Verkeersregelaars kunnen (moeten) dan ingrijpen.
- Dat laat niet onverlet dat het bij de uitrit van de visserijhaven altijd gesmeerd doorloopt. Op bepaalde momenten wordt het fietspad geblokkeerd door stilstaande auto's.
- Bij de zomermarkt staan er verkeersregelaars paraat
 - De verplichting van de verkeersregelaars staat in de evenementenvergunning;
 - Op de zomermarkt van zondag 1 juli 2018 hebben de verkeersregelaars nauwelijks hoeven in te grijpen (twee keer à 10 minuten in de middag). Bij 'piekdagen' is extra inzet van verkeersregelaars nodig om de uitstroom van verkeer uit de visserijhaven te begeleiden. De verwachting is niet dat dit een continue inzet is, maar vooral 'bijspringen' als het nodig is.
- Na het uitbaggeren van het Westgat wordt een toename van de visserijactiviteiten verwacht. De visserijactiviteiten vallen over het algemeen niet samen met de drukke toeristische momenten, dus de verwachting is dat dit niet voor nieuwe knelpunten gaat zorgen.

Er wordt al geruime tijd gesproken over de mogelijkheid van een tweede ontsluiting van de visserijhaven, die in de buurt van de NAM locatie zou moeten worden gerealiseerd. Een tweede ontsluiting zou van dienst kunnen zijn bij grotere recreatieve verkeersdrukke in de zomermaanden. In de overige maanden is de verkeersdruk lager en is een dergelijke tweede ontsluiting niet nodig. Voor de piekdagen in de zomerdrukke kan met een dergelijke tweede ontsluiting de druk op de kruising van de Haven met de N361 worden verminderd, wat de verkeersafwikkeling daar ten goede komt. Ook kan een tweede ontsluiting bijdragen aan een betere bereikbaarheid van het oostelijk havengebied en bij calamiteiten. Vanwege de beperkingen die zo'n tweede ontsluiting met zich meebrengt (het betreft immers een primaire zeekering) is goed onderzoek naar nut, noodzaak en haalbaarheid nodig. Zoals het nu lijkt zou het een tijdelijke ontsluiting tijdens piekmomenten voor personenautoverkeer kunnen zijn.

2.6 Verkeersafwikkeling veerhaven

De verkeersafwikkeling in de veerhaven kenmerkt zich op de volgende wijze:

- In het algemeen doen zich in de veerhaven geen problemen voor. Gedurende de dag is het voor de parkeerders op P1 en P2 doorgaans eenvoudig om het havengebied te verlaten.
- Verkeer staat vanuit alle richtingen wel vast als er net een volle boot is aangekomen en de brug draait. Deze samenloop van omstandigheden zorgt dan ook voor een lange wachtrijvorming op de N361 – die door kan lopen tot voorbij de spuisluizen aan de Friese kant en tot aan de rotonde bij de Strandweg aan de Groningse kant. In een volgend hoofdstuk besteden we hier meer aandacht aan.
- Een goed werkend parkeerverwijzingssysteem met vol/vrij melding helpt om automobilisten snel naar de juiste parkeerplaats te leiden, waardoor onnodig zoekverkeer kan worden voorkomen. Het huidige systeem functioneert voor P1 en P2 wel goed, maar niet voor P4 (er staat “vrij” terwijl het parkeerterrein in werkelijkheid ‘tjokvol’ staat).
- In overleg met Wagenborg zou kunnen worden onderzocht om ook op/bij P2 bagagekarren te plaatsen. Dit leidt mogelijk tot minder oversteekbewegingen met de auto over de rotonde doordat men niet eerst bagage hoeft uit te laden bij de kaartverkoop. Bovendien zorgt dat er voor dat mensen gemakkelijker kunnen lopen en oversteken. Hetzelfde geldt voor de overloop terreinen, zoals P4 dat nu is.



2.7 Maatregelen verkeersafwikkeling

Op basis van het onderzoek naar de verkeersafwikkeling worden de volgende maatregelen geadviseerd:

- In z'n algemeenheid dient de verplichting te worden opgelegd aan organisatoren van evenementen die zullen leiden tot piekdrukke, om te zorgen voor verkeersregelaars. Dit geldt dan in de toekomst zo nodig ook voor het WEC. Hierover dient overleg te worden gevoerd met de provincie Groningen die hier primair aanspreekbaar is omdat het gaat over verkeersregelaars op een provinciale weg. De provincie maakt een overall plan voor de inzet van verkeersregelaars.
- Onderzoek naar nut, noodzaak en haalbaarheid van een 2^e ontsluiting van de visserijhaven ter hoogte van de NAM-locatie
- Optimaliseren burg en sluisbediening; zie hiervoor blok 4
- Bagagekarren van Wagenborg bij P2 en de overloopterreinen plaatsen



2.8 Conclusie verkeersafwikkeling

“Leidt de verkeersafwikkeling tot grote knelpunten, en zo ja, wanneer en onder welke omstandigheden?”

Verkeersdeelnemers kunnen zich over het algemeen vlot door het havengebied verplaatsen. Toch zijn in het verkeersonderzoek enkele knelpunten voor het voetlicht gekomen. Deze knelpunten doen zich met name voor op momenten waarbij de aankomst van de veerboot samenvalt met een draaiende brug en zorgen dan voor vaststaand verkeer.

Wat zijn dan die knelpunten?

De rotonde bij de veerhaven wordt volledig geblokkeerd als de aankomst van een volle boot samen gaat met het draaien van de brug. Aan weerszijden van de brug heeft dit lange wachtrijen tot gevolg, die evenwel vrij vlot zijn opgelost. Aanpassingen in de brugbediening kunnen hier verbetering in geven.

Bij de uitgang van de visserijhaven is op piekmomenten de inzet van verkeersregelaars nodig. Dit is een effectieve maatregel: het haventerrein kan vlot leegstromen, waarna het autoverkeer op de N361 weer vlot op gang komt.



3. PARKEREN



3.1

Introductie

Het parkeren op Lauwersoog is al jaren onderwerp van gesprek. Op bepaalde plekken lijkt een capaciteitstekort, terwijl elders nog ruimte beschikbaar is. Daarnaast is er de drukte die leidt tot het ongewenst parkeren op de kade. Ook het onderscheid tussen kort- en langparkeerders en de plek waar zij geacht worden te parkeren, vraagt aandacht. Dit wordt versterkt door de komst van het WEC, die aanvullende parkeerbehoefte veroorzaakt.

De centrale vraag die hier gesteld wordt luidt:

“Is er na de realisatie van het WEC nog voldoende parkeerruimte beschikbaar op de daartoe geëigende locaties en wat moet er aanvullend gedaan worden om de parkeersituatie als geheel te verbeteren?”

Er zijn uitgebreide parkeertellingen uitgevoerd in de haven van Lauwersoog. Hierbij is ook het parkeerterrein aan de Friese kant van de spuisluisen betrokken. Deze parkeertellingen zijn een herhaling van de parkeertellingen die in de zomer van 2013 hebben plaatsgevonden en zijn op identieke wijze uitgevoerd. De karakteristieken van het uitgevoerde onderzoek zijn als volgt:

- Uitvoering op zondag 1 juli 2018
- Er is geteld op 3 telmomenten: 10.00 uur, 14.00 uur, 17.00 uur
- Er was een zomermarkt van 11.00 – 17.00 uur. Deze werd gehouden in het westelijk havengebied (tegen de sluis aan)
- Alle geparkeerde auto's zijn geteld, ook de auto's die plekken stonden waar formeel niet geparkeerd mag worden.
- Extra boot van Schiermonnikoog arriveerde om 16.45, waardoor P1 en P2 om 17.00 al minder vol waren dan eerder die middag. Dit is terug te zien in de tellingen
- Het was op 1 juli mooi en warm weer met veel bezoekers voor de zomermarkt en Schiermonnikoog
- Op zondag 15 en zondag 29 juli alsmede op dinsdag 7 augustus zijn steekproefsgewijs enkele terreinen aanvullend geteld
- Het vakantie seizoen in het Noorden is nog niet van start op 1 juli

3.2 Parkeeronderzoek 2018

De belangrijkste resultaten van de parkeertelling op 1 juli 2018 zijn als volgt:

| | |
|-----------------------------|-------|
| Aantal auto's om 10.00 uur: | 1.544 |
| Aantal auto's om 14.00 uur: | 1.815 |
| Aantal auto's om 17.00 uur: | 1.462 |

| | |
|----------------------------------|--------------------|
| Capaciteit gehele haventerrein: | 2.414 ppl |
| Maximale bezetting haventerrein: | 1.789 auto's (74%) |

Piekmoment op 1 juli (14.00 uur):

| | |
|--|---------------------|
| Capaciteit / bezetting P1 + P2: | 1.420 / 1.236 (87%) |
| Capaciteit / bezetting P4: | 81 / 260 (31%) |
| Capaciteit / bezetting P in Fryslân: | 22 / 120 (18%) |
| Capaciteit / bezetting bij Schierzicht en Sterkenburg: | 118 / 100 (118%) |

Zoals eerder beschreven is er op een aantal momenten na 1 juli 2018 steekproefsgewijs nog een aantal parkeeropnamen uitgevoerd. De belangrijkste conclusies die naar aanleiding daarvan nog kunnen worden getrokken, zijn de volgende.

- P4: op 1 juli was het vakantie seizoen nog niet begonnen en zijn hier 81 auto's geteld. Dit aantal is uiteindelijk opgelopen tot 314 op 7 augustus met mooi weer en midden in het vakantie seizoen. De capaciteit van P4 is 260 auto's, maar er werd ook op het aangrenzende terrein geparkeerd.
- De hoogst getelde bezetting van de afzonderlijke parkeerlocaties is nooit op één en dezelfde dag geteld. Indien van alle opnamemomenten de hoogste bezettingen per parkeerlocatie worden gesommeerd (wat dus in werkelijkheid niet is voorgekomen), dan hebben we te maken met in totaal 2.247 geparkeerde auto's. Dit getal is vergelijkbaar met het aantal van 2.325 geparkeerde auto's in 2013 (zie paragraaf 3.3), dat *wel* op dezelfde dag is geteld. Er kan derhalve van uit worden gegaan dat die 2.325 een realistisch piekmoment is.
- Een andere conclusie die door de meerdere tellingen kan worden getrokken is, is dat er eigenlijk op de kade alleen wordt geparkeerd door bezoekers van de zomermarkten en niet door de bezoekers aan Schiermonnikoog.
- Belangrijkste conclusie uit de parkeertellingen is dat over het geheel genomen de capaciteit geen probleem is, maar wel de verdeling van het parkeren.

3.3 Vergelijking van 2018 met 2013

Al eerder is genoemd dat het parkeeronderzoek in 2018 een herhaling is van het parkeeronderzoek uit 2013. In deze paragraaf worden de uitkomsten van beide parkeertellingen naast elkaar gelegd.

In de haven is de situatie in 2018 anders dan in 2013. Ten opzichte van 2013:

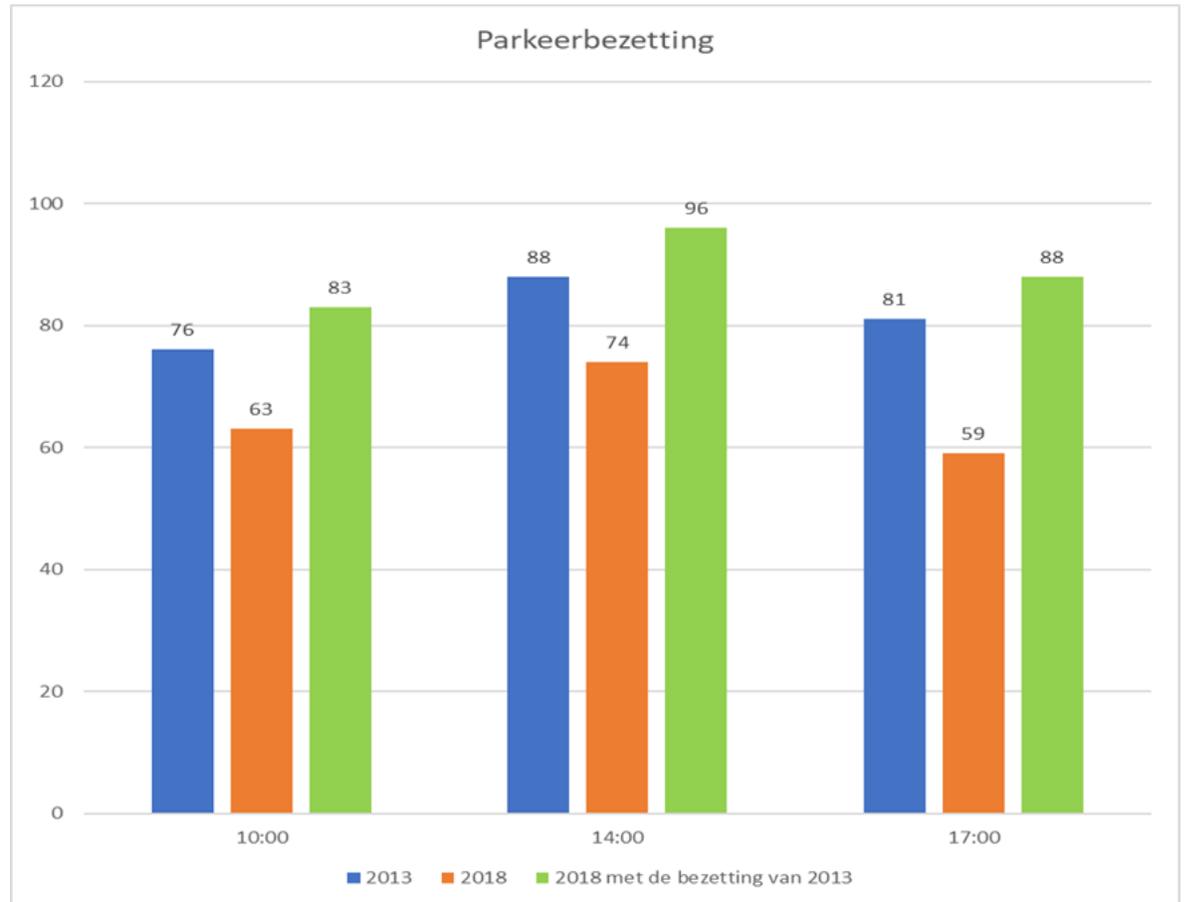
- Is P3 vervallen: -130 ppl
- Is de kade verlengd. Dat betekent dat er nu minder parkeerplaatsen beschikbaar zijn op de kade langs het water: -85 ppl
- In totaliteit is de capaciteit in 2018 nu 215 ppl lager dan in 2013
- Parkeren op het terrein in Fryslân: er geldt nu een parkeerduurbeperring (blauwe zone) van maximaal 6 uur (was onbeperkt). Dit is door de provincie Fryslân ingesteld (het werd o.a. gebruikt door voor bezoek aan Schiermonnikoog).

De bezetting op het drukste moment om 14:00 uur was:

- 2018: 74% bezetting (met zomermarkt)
- 2013: 88% bezetting (met zomermarkt)

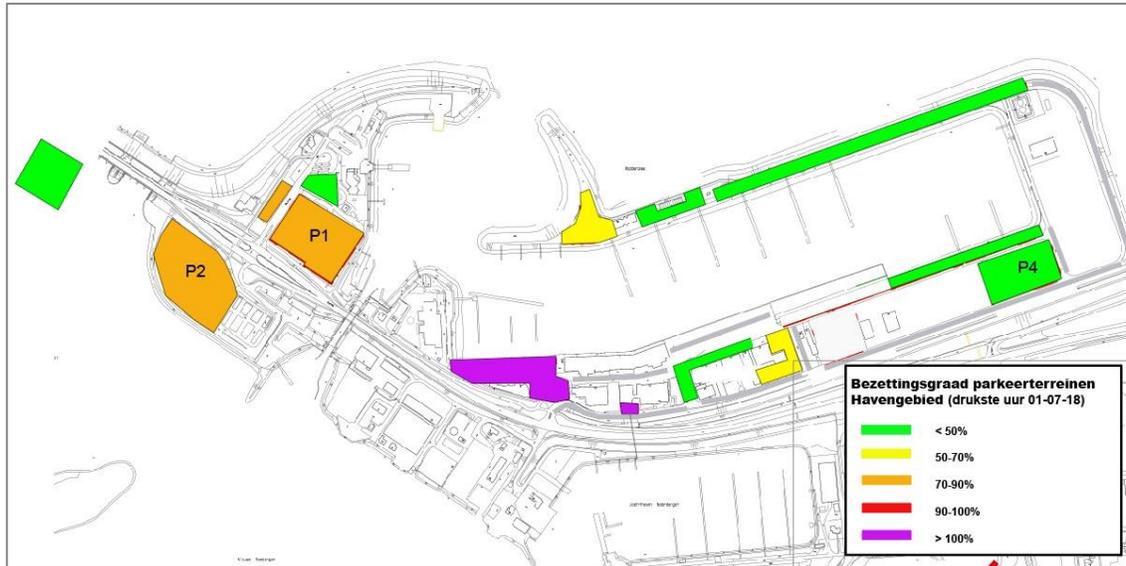
In vergelijking met 2013 moet geconstateerd worden dat 1 juli 2018 een gewone drukke dag was, terwijl er in 2013 sprake was van een piekdag.

In nevenstaande grafiek zijn de parkeerbezettingen in 2018 (blauw) en 2013 (oranje) op drie tijdstippen aangegeven. De groene kolommen geven de fictieve bezetting weer van het aantal auto's van 2013 op de capaciteit van 2018.



3.3 Vergelijking van 2018 met 2013

Parkeerbezetting 1 juli 2018



Parkeerbezetting 21 juli 2013



In deze beide kaartjes is met kleuren de bezetting van de parkeerterreinen aangegeven. Duidelijk is te zien dat in het oostelijk havengebied er nog ruim capaciteit is. Dus net als in 2013 is de conclusie dat er op zich voldoende parkeercapaciteit is, maar dat de verdeling van de parkeerruimte een knelpunt is. Overigens moet worden opgemerkt dat een deel van het verschil is te verklaren doordat in 2018 het vakantie seizoen nog niet op gang was gekomen. En dat bovendien P1 en P2 al deels waren verlaten door de aankomst van een vroege boot, juist voor het telmoment aan. P3, dat er in 2013 nog wel was, is er in 2018 niet meer. Duidelijk is ook de veel lagere bezetting op het terrein in Fryslan te zien als gevolg van de ingestelde parkeerduur beperking.

3.4 Situatie 2020 na realisatie WEC

Na de realisatie van het WEC, in c.q. direct na 2021, is er een grotere vraag naar parkeerruimte als gevolg van de bezoekers van het WEC. Om de parkeerbehoefte van het WEC op een piekdag te bepalen, is in januari 2018 een parkeerbalans voor het WEC opgesteld; de parkeervraag is daarin bepaald op 323 parkeerplaatsen op een piekdag. Deze bezoekers (en personeel) zullen ook een plek moeten vinden op Lauwersoog.

De beschikbaarheid rond 2020 van de verschillende parkeerterreinen is als volgt aangenomen:

- Fryslân: geen langparkeerdere meer; daardoor beter beschikbaar voor bezoekers WEC (stel 50% van de capaciteit)
- P4 blijft in ieder geval de komende paar jaren beschikbaar
- Het terrein voor de surfers achter de NAM-locatie in het oostelijk havengebied is beschikbaar, totdat het wordt verkocht
- RWS terrein binnendijks: deze optie wordt verkend en er zullen ook nog procedures voor moeten worden doorlopen;
- Parkeerplaatsen bij de horeca volledig meegenomen:
 - Schierzicht, Sterkenburg, Visser, de Voormalige Noorman, 't Ailand en Waddengenot

Een en ander leidt tot een toekomstige beschikbare parkeercapaciteit als volgt:

- | | |
|---|-----------|
| • Fryslân, veerhaven, P1 & P2: | 1.551 ppl |
| • Terrein bij Schierzicht en Sterkenburg | 138 ppl |
| • P4: | 260 ppl |
| • Overig havengebied: | 405 ppl |
| • Totaal beschikbaar in de visserijhaven na realisatie WEC: | 2.354 ppl |

De parkeervraag voor een piekmoment, na realisatie van het WEC en een autonome toename van het bezoek, bedraagt dan:

- | | |
|-----------------------------------|-----------|
| • Regulier bezoek (piek in 2013): | 2.325 ppl |
| • Autonome toename + 2%: | 45 ppl |
| • WEC bezoek: | 323 ppl |

- | | |
|---|----------------|
| • Totale parkeervraag voor een piekmoment met WEC | 2.693 ppl |
| • Totale parkeercapaciteit: | 2.354 ppl |
| • Tekort aan parkeerplaatsen: | 339 ppl |

- Voor dit tekort van 339 parkeerplaatsen moet een oplossing zijn gevonden en gerealiseerd voordat het WEC wordt geopend.

3.5

Maatregelen parkeercapaciteit

Het tekort van 339 parkeerplaatsen op een piekmoment moet worden opgelost. Dat is mogelijk op de volgende manieren:

Korte termijn:

- Mogelijkheid onderzoeken om P4 te reserveren voor bezoekers van het WEC. Er moet dan een regulering in de vorm van een parkeerdurbeperking of betaald parkeren komen om de langparkeerders te weren. Met de inzet van een shuttlebus kunnen de bezoekers naar het WEC worden gebracht.
- P4 inrichten met vakken en (deels) verhard
- Onderzoek naar de mogelijkheden om het parkeerterrein in Fryslân in te zetten voor bezoekers aan Schiermonnikoog; hier zouden zo'n 130 parkeerplaatsen extra kunnen worden gerealiseerd, waarmee de totale capaciteit van dat terrein dan op 250 parkeerplaatsen uitkomt. Dan moet overigens de parkeerdurbeperking wel worden aangepast. Uit de parkeertellingen is gebleken dat het Friese terrein momenteel maar zeer beperkt wordt gebruikt (ca. 30 auto's) dus zal er amper sprake van verdringing zijn. Overleg met de provincie Fryslân is hiervoor nodig.
- Onderzoek naar de mogelijkheid om het provinciale terrein tussen P2 en de sluis als parkeerterrein in te richten; dit kan circa 100 parkeerplaatsen opleveren ten behoeve van o.a. hotelgasten en medewerkers van het WEC.
- Overloop in het weekend op de kade (± 300 ppl); hierover is overleg nodig met de EHL om te kunnen bepalen welk gedeelte gedurende welke momenten beschikbaar is
- Het terrein voor de surfers achter de NAM-locatie geschikt maken (± 100 ppl)
- Overleg met RWS over de mogelijkheid om het RWS terrein direct aan de oostzijde van de sluis voor parkeren beschikbaar te maken. Dat zou zo'n 250 parkeerplaatsen kunnen opleveren

Lange(re) termijn:

- Het parkeren voor Schiermonnikoog in z'n volledigheid aan de westzijde van de brug en sluis realiseren. Daarmee krijgen zowel de veerhaven als de visserijhaven parkeercapaciteit voor de bezoekers die van die delen van de haven gebruik maken.
- Vergroten capaciteit van P1 met een extra parkeerdek en P2 door langs en in de waterkant uit te breiden; dit moet in overleg en samenwerking met de huidige exploitant van het terrein.



3.5

Maatregelen parkeerregulering en communicatie

Parkeerregulering

Op dit moment geldt in het havengebied (beide havens) een parkeerverbod zone, aangevuld met een parkeerduurbepanking van 2 uur (blauwe zone) voor sommige gedeelten van de haven. Het parkeerverbod wordt goed nageleefd, de blauwe zone wordt grootschalig genegeerd en bovendien ontbreekt het aan effectieve handhaving.

De parkeerregulering dient er op gericht te zijn dat langparkeerders en kort parkeerders van elkaar worden gescheiden en bovendien elk hun eigen plek krijgen. Bovendien moet recht worden gedaan aan de ondernemers die ruimte pachten van de EHL ten behoeve van het parkeren bij hun gelegenheid.

Om het kortparkeren goed te kunnen faciliteren dient er een realistische blauwe zone te worden ingesteld in combinatie met handhaving en wegsleepregeling. Ten behoeve van de effectiviteit kan en zal dit alleen in deze combinatie worden uitgevoerd. De eventuele (her)invoering van een blauwe zone dient in overleg met de horecaondernemers te worden bepaald en uitgewerkt. Daarbij zal ook moeten worden gekeken naar ondersteunende fysieke maatregelen. De handhaving kan door BOA's worden uitgevoerd.

De benodigde verkeersbesluiten en bebording zullen moeten worden geactualiseerd en overbodige bebording wordt verwijderd.

Het verdient aanbeveling om het vertrekpunt van de rondvaarten in de haven op één punt te concentreren; dat maakt het tevens mogelijk om voor de deelnemers adequate parkeerruimte te bieden dicht bij hun bestemming. Men zit dan anderen (o.a. ondernemers) niet in de weg. Het betreft hier met name de vaartochten met de Boschwad, Noordster, Gebr. Luden, etc. Hetzelfde geldt voor de kanovaarders en windsurfers.

Communicatie

Op het gebied van de communicatie over het parkeren, worden de volgende maatregelen geadviseerd:

- Uitwerken communicatieplan voor de gehele haven: wie parkeert wanneer waar
- Aanpassen, moderniseren en uitbreiden huidig parkeerwijzigingssysteem; uitbreiding niet alleen in functionaliteit maar ook in gebied.

3.6 Conclusie parkeren

“Is er na de realisatie van het WEC nog voldoende parkeerruimte beschikbaar op de daartoe geëigende locaties en wat moet er aanvullend gedaan worden om de parkeersituatie als geheel te verbeteren?”

Voor een piekdag geldt dat er na realisatie van het WEC aanvullende parkeercapaciteit is benodigd. Die bedraagt 339 parkeerplaatsen. Er zijn mogelijkheden voor de korte termijn door optimalisaties, terwijl de korte termijn ook gebruikt moet worden voor onderzoek naar permanente nieuwe locaties. Over sommige opties wordt al overleg gevoerd. Er zijn diverse locaties in beeld, waarvan sommige kansrijk lijken te zijn. Daarnaast zijn er maatregelen gewenst om de parkeerregulering te doeltreffender te maken en onduidelijke situaties op te heffen. Het uiteindelijke doel is er op gericht het parkeren op die plek te organiseren, waar om parkeercapaciteit wordt gevraagd en waarvoor dan kort- of langparkeren kan worden ingesteld. Dat leidt er toe dat uiteindelijk het parkeren dat wordt veroorzaakt door de functies aan de westzijde van de sluis (de veerhaven) ook aan de westzijde van de sluis wordt opgevangen. Datzelfde geldt voor de functies en de parkeerterreinen aan de oostzijde van de sluis (visserijhaven).

In overleg met de horecaondernemers zal naar een adequate oplossing worden gezocht voor het kort parkeren. Indien hiertoe een blauwe zone als meest effectief en gewenst naar voren komt, zullen handhaving en een wegsleepregeling van kracht worden.



4. BRUG & SLUIS



4.1

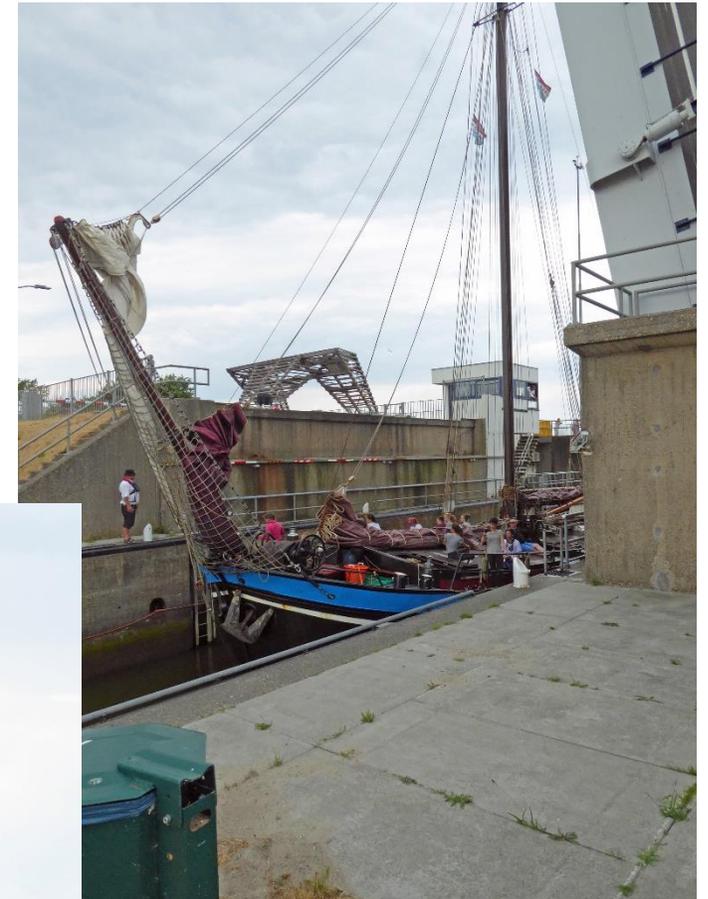
Brug en sluis

De brug en de sluis zijn van invloed op de verkeersafwikkeling in het havengebied. Op reguliere dagen is deze invloed beperkt, aangezien minder pleziervaart de brug passeert en er ook minder (recreatief) verkeer is. Met name in de weekenddagen komt de drukte vaak samen; zowel het autoverkeer als het scheepsverkeer neemt dan toe. De brug kan zeker op deze dagen wel twintig keer draaien.

Een draaiende brug betekent ook wachtrijvorming. Zowel in de visserijhaven als de veerhaven hoopt het autoverkeer zich op en kan het de haven niet meer uit. Inzicht krijgen in de effecten als gevolg van een draaiende brug is belangrijk zodat eventueel tot passende maatregelen gekomen kan worden.

De centrale vraag is daarom:

“Wanneer en in welke mate zijn de brug en de sluis belemmerend voor de verkeersafwikkeling?”



4.2

Huidige situatie

Situatieschets

De bediening van de sluis/brug kan momenteel als volgt worden gekarakteriseerd:

- Er is een spertijd (20 minuten) voor vertrek van de boot; deze is afgestemd op de aankomst van de bus. De spertijd wordt vermeld in de wateralmanak en staat ook in provinciale publicaties. Hierin wordt ook gewaarschuwd voor wachttijden olopend tot 3 uur
- Er is geen spertijd bij aankomst van de boot. Dat leidt er toe dat vlak na aankomst van de boot, de brug kan draaien.
- In de loop van de jaren zijn de bedieningstijden van de brug en sluis verruimd als gevolg van de toename van de pleziervaart.
- Het tij op het wad is in belangrijke mate bepalend voor de drukke momenten bij de sluis: alleen bij een hogere waterstand kan men de jachthaven van Schiermonnikoog verlaten. Dat betekent dat men zich dan ook in die periode in grote getale bij de sluis aandient.
- De afspraak is dat iedereen die zich bij de sluis aandient, wordt geschut.
- De brug- en sluiswachters, ondersteund door stewards op de sluis, zorgen er met aanwijzingen voor dat de sluis snel en optimaal wordt gevuld, zodat de brug weer snel naar beneden kan. Extra krachten worden ingeroepen indien nodig.
- De brug- en sluiswachters regelen het scheepvaartverkeer. Als de brug vrij is, kunnen ze de brug openen. Zij kijken echter niet naar het verkeersaanbod op dat moment.
- De brug is geen snelle, maar ook geen langzame brug. Dat betekent dat de bediening van de brug op zich geen vertragende factor is.
- Er is een aantal werkafspraken om e.e.a. zo soepel mogelijk te laten verlopen (bijv. de brug weer omhoog als de files zijn opgelost en de sluisdeur pas openen als de veerboot de haven uit is). De sluiswachter kan en mag afwijken van deze afspraken

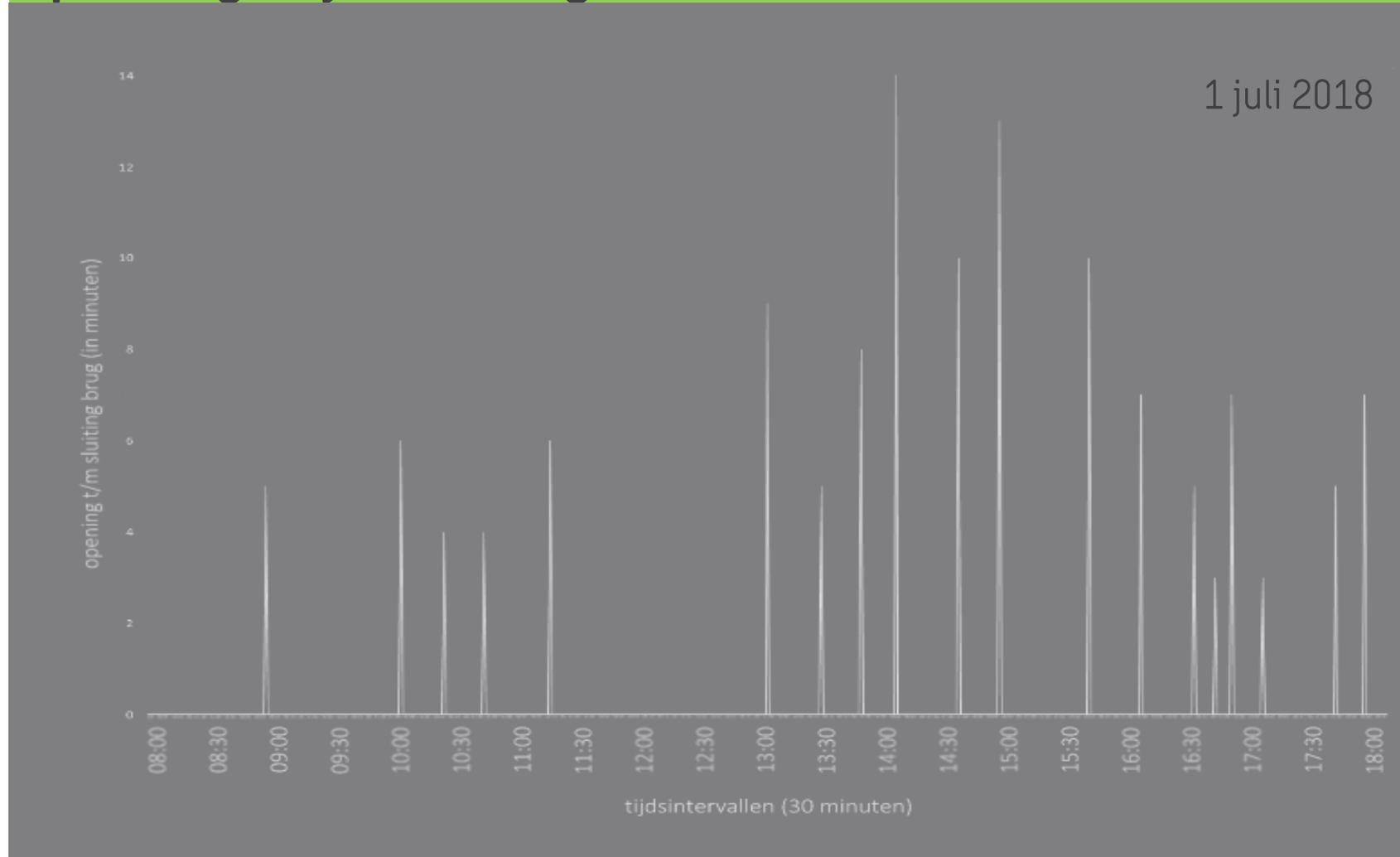
- De sluiswachter weet niet of er extra boot gaat
- Er zijn 12.000 - 14.000 passages door de sluis per jaar; dit is afgelopen 10 jaar stabiel gebleven

Verkeersonderzoek 2018

Uit het verkeersonderzoek is het volgende geconstateerd:

- Er wordt niet gedraaid binnen de spertijd van twintig minuten; maar wel nog om 9:00 uur. Dat is het moment dat er veel auto's komen aanrijden in verband met de vertrektijd van de boot (men neemt over het algemeen voldoende tijd om te parkeren en in te schepen)
- Er wordt gedraaid na aankomst van een volle boot (zondagmiddag) op het moment dat P1 en P2 leegstromen; dat levert meteen sterke wachtrijvorming op. Op de N361 vanaf de Friese kant loopt de wachtrij dan door tot voorbij de spuisluizen. De wachtrij aan de Groningse kant kan zelfs de rotonde bij de kern Lauwersoog bereiken. Dit gebeurt echter alleen bij extreme drukte.
- Bij een geopende brug staat de rotonde bij de veerhaven volledig vast;
- De wachttijd bij een geopende brug is minimaal 3 en maximaal 15 minuten. In de middag tussen 13:00 en 16:00 kan de brug langer dan 10 minuten open zijn
- Het duurt maximaal 10 minuten na sluiting van de brug dat de wachtrijen zijn opgelost.
- Bij een geopende brug kan verkeer uit visserijhaven richting Groningen goed afstromen. Bij drukte gaat dat veel lastiger. Dit geldt niet voor het verkeer richting Fryslân. Dit fenomeen is in 2013 ook al geconstateerd.
- De brug en sluis zijn vooral een probleem in de pieken en als zich veel scheepvaart aandient als gevolg van het tij op het moment dat het ook met verkeer druk is door aankomst of vertrek van de boot.

4.3 Openingstijden brug

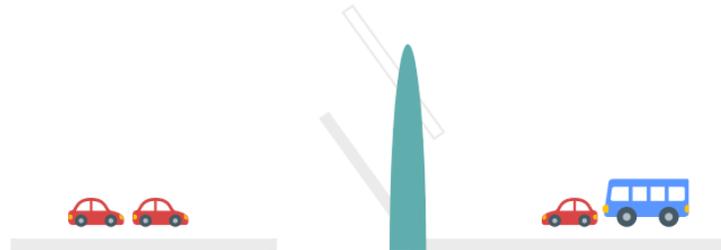


Toelichting verkeersonderzoek 2018

Op zondag 1 juli heeft de brug tussen 08:30-11:30u en 13:00-18:00u in totaal 19 keer gedraaid. Het moment van hoogwater was 13:25u.

Uit de naastliggende grafiek is op te maken dat de brug in de ochtend minder frequent open is gegaan én dat de openingstijden beduidend lager uitvielen (hoogstens zes minuten).

4.4 Wachtrijlengte bij geopende brug



| veerhaven | | | | visserijhaven | | | |
|-------------------------|------------------------|--------------------------|--------------------------|---------------------------|----------------------------|----------------|-----------------------|
| tot achter de spuisluis | tot einde spuisluis | tot spuisluis | tot rotonde | tot entree visserijhaven | tot trap 'Ode aan de kust' | tot de rotonde | tot achter de rotonde |
| 3x oplostijd* ca. 5 m | 4x oplostijd ca. 3 min | 5x oplostijd ca. 1.5 min | 7x oplostijd ca. 0.5 min | 13x oplostijd ca. 1.5 min | 6x oplostijd ca. 3.5 min | 0x | 0x |



*Oplostijd is de tijd die het autoverkeer nodig heeft om weer op een 'normale' snelheid te kunnen doorstromen.

4.5 Maatregelen

Er is met een aantal betrekkelijk eenvoudige maatregelen winst te behalen bij de brug- en sluisbediening ten behoeve van de verkeersafwikkeling bij drukte.

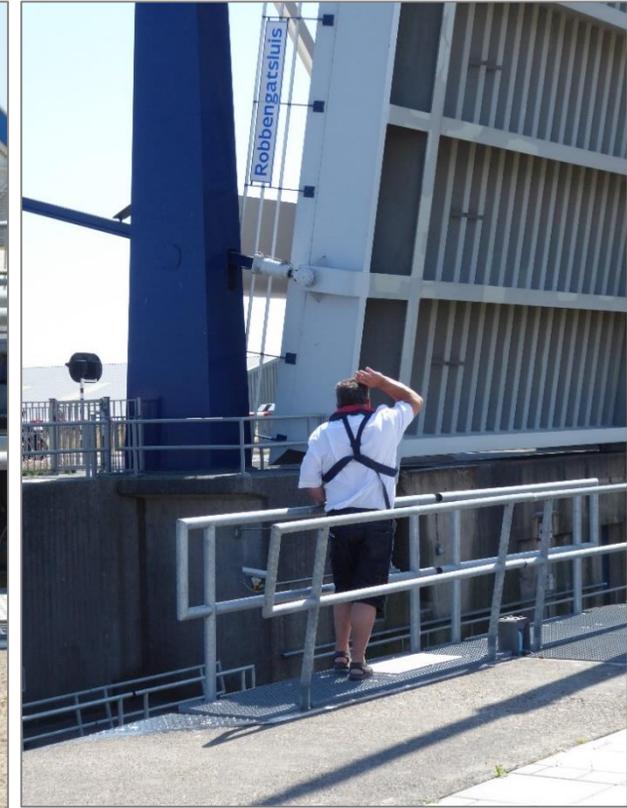
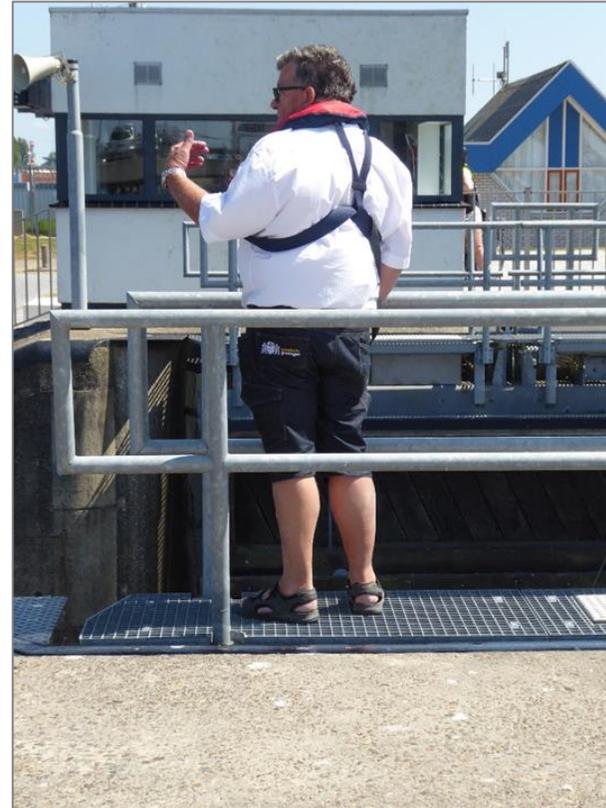
Korte termijn

De maatregelen voor de korte termijn zijn met name gericht op het optimaliseren van de bediening en het verbeteren van de communicatie:

- Bij vertrek van de boot een langere spertijd aanhouden (30 of 45 minuten).
- Bij aankomst van de boot ook een spertijd instellen, zodat het verkeer van de parkeerterreinen snel kan worden afgevoerd, met name op zondagmiddag
- Helder maken van de instructies aan zomer- en invalkrachten;
- Communicatie van Wagenborg met de sluis bij vertrek van een extra boot.
- Vertrektijden van de boot en extra boot communiceren met weggebruiker. Dat kan op dezelfde dynamische tekstborden met vrije/volle parkeerplaatsen. Dit voorkomt overhaast gedrag van mensen en daarmee de kans op onveilig gedrag van voetgangers, fietsers en automobilisten
- Looptijd P4 naar veerhaven ook communiceren; deze wandelaars moeten ook over de brug.
- Aanpassen werkinstructie brug & sluisbediening, waarbij ook de situatie rond 8.15 uur 's morgens na aankomst van de eerste boot wordt betrokken

Lange termijn

Verlengde sluis en mogelijk 2^e brug (onderzoek starten).



4.6 Conclusies

“Wanneer en in welke mate zijn de brug en de sluis belemmerend voor de verkeersafwikkeling?”

De brug en sluis hebben hoofdzakelijk een belemmerende werking tijdens piekmomenten als alles samenvalt:

- Warme weekenddagen betekent drukte op de weg en drukte op het water. Dit leidt tot een stagnerende verkeersafwikkeling op momenten dat de brug draait.
- Bij de combinatie van een draaiende brug en aankomst van een volle boot staat het verkeer volledig vast.
- In de middag kan de brug tot wel 14 minuten open zijn.
- Bij grote drukte zijn stewards aanwezig op de sluis; ze helpen door de boten aanwijzingen te geven waardoor ze snel op de goede plek komen.
- De problemen zijn het ergst als op een drukke dag de boten naar binnen/buiten willen en de veerboot komt aan/vertrekt op het moment dat het tij voor de pleziervaart gunstig is. Dus de samenloop van drukte wordt ook voor een belangrijk deel bepaald door het tij.
- De spertijd bij vertrek van de boot van 20 minuten is eigenlijk te kort en moet worden verlengd tot 30 of 45 minuten; een spertijd bij aankomst van de boot kan stagnatie van de verkeersafwikkeling voorkomen. Verruiming van de spertijd betekent automatisch ook dat langere wachttijden kunnen ontstaan voor de vaarrecreatie (afhankelijk van het tij). De absolute toename van wachtende vaarrecreatie is niet gekwantificeerd.
- Verbeteringen zijn dus vooral te realiseren door de huidige instructie aan te passen en de communicatie te verbeteren.



5. KNELPUNTEN UIT SCHOUW & OVERLEG



5.1

Introductie

Uit de visuele waarnemingen (schouw) en de verschillende gevoerde overleggen is gebleken dat er aantal knelpunten in het havengebied aanwezig is. Deze knelpunten hebben niet enkel een relatie tot het autoverkeer. Ook andere verkeersdeelnemers hebben te maken met belemmeringen en/of verkeersonveilige situaties. Het gaat in dit hoofdstuk niet om de knelpunten die in de voorgaande hoofdstukken aan de orde zijn geweest, maar aanvullend daarop zijn.

De centrale vraag:

“Welke (infrastructurele) knelpunten doen zich voor en moeten worden opgelost?”

De N361 vanaf de Strandweg tot en met de Zeedijk is recentelijk heringericht. De provincie Groningen is voornemens om de uitgevoerde maatregelen in 2019 te evalueren. Daarbij moet de kanttekening geplaatst worden dat de provincie reeds heeft aangegeven bewust te zijn van de benodigde ter hoogte van de rotonde in de veerhaven. Vanwege de uitvoerige evaluatie die in het verschiet ligt, wordt in deze rapportage geen aandacht besteed aan het effect van de uitgevoerde maatregelen.

Tijdens de uitgevoerde schouw op de diverse dagen is met name gekeken naar knelpunten op het gebied van de verkeersveiligheid. Scheiding van verkeerssoorten is hierbij belangrijk.



5.2 Knelpunten uit schouw & overleg

Knelpunten uit de schouw (20/21 mei – 1 juli – 15 juli – 29 juli – 7 augustus 2018)

Op de hiervoor genoemde dagen zijn gedurende de dag(delen) waarnemingen op Lauwersoog verricht. Tijdens die waarnemingen zijn de volgende knelpunten geconstateerd

1. De oversteek bij rotonde van de veerhaven vanuit Fryslân valt niet op
2. Looproute van de boot naar P2 is onduidelijk. De zichtbaarheid vanaf de boot is slecht waardoor mensen uitzwermen over het gehele terrein wat tot (ernstige) conflicten kan leiden. Daarnaast is het voor fietsers en rolstoelers vanaf P2 onduidelijk hoe ze bij de veerboot moeten komen; ze gaan 'gewoon' via de weg en rotonde die daarvoor niet zijn ingericht
3. De looproute P4 richting de brug en sluis: van en naar de boot: er is geen gemarkeerde route en ook geen voetpad. Men moet over de weg lopen. Met name langs de weg in de haven is dit een probleem
4. Oprijden P4 gaat te traag door kuilen en parkerende auto's vlak voor de ingang; dit heeft filevorming op de weg tot gevolg en dat leidt er weer toe dat mensen alvast uitstappen en uitladen op de weg
5. Bij een stagnerende verkeersafwikkeling vanuit de visserijhaven wordt het fietspad langs de N361 onnodig geblokkeerd
6. Gehaaste mensen voor de boot naar Schier die de aandacht hebben op het halen van de boot en niet op het verkeer
7. Er is een enorme verscheidenheid aan verkeersborden waarmee het parkeren in de visserijhaven wordt gereguleerd. Geen handhaving.
8. Geen stoep langs de weg naar P4, waardoor mensen bij drukte in grote getale op de weg lopen tussen het autoverkeer

9. Mensen stappen in de rij voor P4 uit de auto en laden bagage uit. De versterkt de stagnerende afwikkeling met kan sop incidenten omdat mensen de aandacht niet bij het verkeer hebben
10. Mensen lopen op de weg langs de vangrails en lopen de kans in de verdrukking te komen
11. Bij langdurige droogte ontstaan op P4 plekken met mul zand; auto's komen hierin vast te zitten. Het is onduidelijk wie men moet bellen voor hulp c.q. wie bereid is om hulp te bieden
12. Als gevolg van het ontbreken van een vakkenindeling op P4 wordt slordig geparkeerd en soms wel zodanig dat het moeite kost om in- of uit te rijden met kans op aanrij schade (en het missen van de boot) tot gevolg
13. Bezoekers hebben tijdens het onderzoek meermalen aan onze waarnemers gevraagd of ze ergens mochten parkeren. Kennelijk is dat voor de (vreemde) bezoeker niet duidelijk.



5.2 Knelpunten uit schouw & overleg

Knelpunten genoemd door partijen in de haven

Uit diverse gesprekken met individuele ondernemers en gebruikers zijn knelpunten en verbeterpunten opgetekend. Er is gesproken met (vertegenwoordigers van) de EHL, horeca, verkeersregelaars, politie, recreatieondernemers, exploitanten, etc. Daarnaast zijn de relevante punten uit de twee informatieavonden op 15 mei en 17 juli 2018 meegenomen. Genoemd zijn:

14. Parkeersituatie bij de ondernemers is belangrijk bij regulering
15. Fietsverkeer over het haventerrein door fietsers die hun auto met fietsendrager in het oostelijk havengebied hebben geparkeerd.
16. Trap 'Ode aan de kust' eindigt op de weg (Haven) zonder verder voorzieningen.
17. Bij de bouw van het WEC (bouwverkeer) aandacht voor het kruispunt. Bereikbaarheid door nood- / hulpdiensten komt in geding bij extreme drukte
18. Geen structureel overleg met bedrijven in de haven. Parkmanagement was er wel maar is er niet meer. Men geeft aan dat er een gebrek is aan onderlinge afstemming.
19. De toegang van de visserijhaven is een bottleneck; drukte vooraan in de haven heeft invloed op bedrijfsvoering / bereikbaarheid van de bedrijven in het oostelijk havengebied.
20. Wadlopen heeft 6.000 mensen per jaar; men parkeert op de kade of op het terrein van andere ondernemers.
21. Ongelijkheid bij parkeren: horeca ondernemers betalen een vergoeding aan de EHL voor parkeerruimte bij hun zaak, terwijl anderen 'gratis' kunnen laten parkeren.
22. De Oude Noorman en 't Ailand zijn onbereikbaar bij extreme drukte.

23. Onduidelijke en niet eenduidige verwijzing naar de bedrijven in de haven
24. De entree naar de visserijhaven is een ongeschikte plek voor verwijzingen naar de verschillende bestemmingen in de haven, terwijl daar juist wel behoefte aan is.



5.2 Kaart met locaties van de knelpunten



5.3

Maatregelen naar aanleiding van schouw & overleg

Op basis van alle geconstateerde knelpunten worden in hoofdlijnen de volgende maatregelen genoemd:

- Maximaal scheiden van verkeersoorten, door (o.a.) goede voetgangersroutes te realiseren. Dit voorkomt het uitzwermen van voetgangers en het ontstaan van onveilige situaties. Waar verkeersstromen elkaar kruisen, kunnen adequate maatregelen worden genomen. Dit heeft een positief effect op de verkeersveiligheid en een ordentelijke verkeersafwikkeling
- Parkmanagement: bespreken evenementen(kalender), incidenten, inzet verkeersregelaars, verbeteringsmogelijkheden, afstemming en benodigde maatregelen door havengebruikers, EHL, gemeente, provincie. Afstemming en gezamenlijk optrekken heeft een positieve uitwerking op allerlei zaken
- Communicatie: actuele communicatie richting weggebruikers langs de weg en via internet, zodat bezoekers zich van te voren goed kunnen voorbereiden op hun bezoek
- Aanpak parkeerregulering door actualiseren verkeersbesluiten en saneren overbodige bebording; handhaving en wegsleepregeling. Aanpakken ongelijkheid parkeervoorzieningen bij horeca en andere voorzieningen

Meer in detail worden de volgende maatregelen geadviseerd:

- Voetgangsoversteek vanuit Fryslân verbeteren (oversteek kleuren en plateau op korte afstand voor de oversteek aanleggen)

- P2: op de toegangsweg een vrijliggend pad maken voor fietsers en rolstoelers die niet over de trap naar veerhaven kunnen (binnendijks). Route beter markeren, bijvoorbeeld met kleuren.
- Verbeteren zichtbaarheid looproute P2 naar de boot en vice versa door snoeien, aanbrengen markeringen en bebording (veerhaventerrein)
- Looproute naar P4 verbeteren:
 - Herindeling van de weg (Haven) naar P4 door het aanbrengen van een trottoir. Dit betekent herprofilen van de weg, waarbij afstemming met het waterschap nodig is
 - Herinrichting van het plein bij Sterkenburg en Schierzicht in verband met de toegang tot WEC: de looproute naar P4 hierin integraal meenemen
- Bij piekdrukke ‘opzwaaiers’ in de haven inzetten om te voorkomen dat verkeer stil komt te staan en de mensen kans krijgen om in de rij uit te stappen / uit te laden (o.a. bij P4); dit moet voorkomen dat de weg geblokkeerd raakt en delen van de haven te lang slecht bereikbaar zijn
- P4 verhard en indelen zodat het oprijden van P4 soepeler verloopt en de kans op filevorming op de weg wordt gereduceerd
- Verbeteren communicatie met weggebruikers via dynamische tekstborden en internet (ook over boottijden)
- Door afkruisen van weggedeelten zorgen dat fietsoversteken niet geblokkeerd raken
- Verbeteren herkenbaarheid parkeerregulering
- Verantwoordelijkheid voor (eventuele) problemen op P4 regelen

5.4 Conclusie

“Welke knelpunten doen zich voor en moeten worden opgelost?”

Tijdens de schouw en de vele overleggen zijn tal van knelpunten geïnterpreteerd. Voor veel knelpunten zijn goede maatregelen te nemen; sommigen laten zich wat gemakkelijker invoeren dan andere. Het gaat om infrastructurele verbeteringen en organisatorische. Belangrijk is de samenwerking tussen de veelheid aan actoren en belanghebbenden in en rond de haven te verbeteren, waardoor de doelmatigheid en het effect van de maatregelen kan worden verhoogd.

Veel van de geconstateerde knelpunten doen zich slechts tijdens een korte periode voor, als het druk is. Gelet op de omstandigheden waaronder de knelpunten zich voor doen, lijken ze voorspelbaar te zijn, waardoor met organisatorische en communicatieve maatregelen (die snel inzetbaar zijn) problemen kunnen worden voorkomen.

Daarnaast is er een aantal optimalisaties in de infrastructuur nodig. Deze zijn aangegeven.



Verantwoording

Projectnummer 361215
Referentie SWNL0231171
Revisie D.01
Datum 6 september 2018

In opdracht van Gemeente De Marne
 Postbus 11
 9965 ZG Leens
 en
 Provincie Groningen
 Postbus 620
 9700 AP Groningen

Auteurs Rik Timmer & Ferenc Horváth
E-mailadres rik.timmer@sweco.nl, ferenc.horvath@sweco.nl

Gecontroleerd door Henk Hoekstra
Paraaf gecontroleerd



Goedgekeurd door Willem Scheper
Paraaf goedgekeurd



Contact Sweco Nederland B.V.
 Rozenburglaan 11
 9727 DL Groningen
 Postbus 7057
 T +31 88 811 66 00
www.sweco.nl

SWECO

