

INTERNE MEMO

Aan: Stuurgroep DBT

Van: [REDACTED]

Datum: 19 maart 2020

Onderwerp: Advies extra aansluiting parkeerplaats 'Vonder'

De Kerkweg is ongeschikt voor de huidige en toekomstige activiteiten en het bijbehorende verkeer. Om problemen en overlast op Kerkweg op te lossen zijn maatregelen nodig. Ruimtelijk is er weinig mogelijk op de doodlopende weg zelf en verkeerskundig gezien is de enige oplossing om extra verbindingen aan te leggen. (Goudappel Coffeng, 2020) Voor auto's, bussen en vrachtverkeer is al langer sprake van gesprekken over verschillende verbindingsmogelijkheden door de Gieterse Polder. Ook is er al langer discussie over een ontsluitingsweg over een deels bestaand betonpad vanaf de boerderij aan de Deukten richting t 'Vonder. [REDACTED] heeft geruime tijd geleden een aanvraag ingediend voor een rechtstreekse verbinding naar de Nering. In het visietraject Giethoorn zijn deze mogelijkheden ook beschouwd en zijn twee kansrijke routes overgebleven die voldoende draagvlak lijken te hebben. De route vanaf de boerderij is daarbij afgefallen en wordt hieronder niet verder beschouwd. De twee opties uit het visietraject:

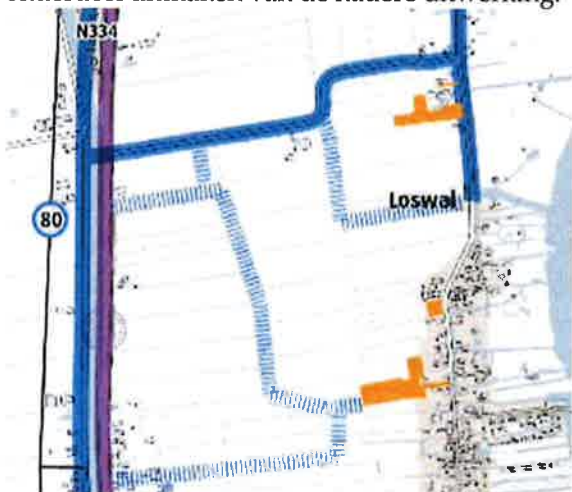
- De rechtstreekse verbinding van de Nering naar t 'Vonder
- De verbinding van de Beulakerweg of de Deukten langs een oud dijklichaam naar t 'Vonder

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

Verkeerskundig gezien maakt een extra aansluiting een ander verkeerssysteem mogelijk. Bijvoorbeeld eenrichtingsverkeer, of een afsluiting van de Kerkweg voor doorgaand autoverkeer. Dat moet onderdeel uitmaken van de nadere uitwerking.



Tracekeuze

De aanvraag van [REDACTED] voor een extra verbinding naar 't Vonder is inmiddels ongeveer 5 jaar oud. Er is op dit moment veel ongeduld over het uitblijven van een reactie van de gemeente op het verzoek [REDACTED] heeft aangegeven dat ze "de buurt" willen mobiliseren om ongenoegen kenbaar te maken over de lange termijnen en de besluiteloosheid van de gemeente.

Door de discussies in het lopende visietraject en uit het lopende verkeerskundig onderzoek van Goudappel Coffeng is het nu mogelijk om de stand van zaken op te maken en eventueel een keuze te maken. Dat kan door beide tracéopties voor 't Vonder verder uit te werken en te onderzoeken om daarna een keuze te maken. Dat kost echter tijd en geld. Daarom is hieronder een tussenbeoordeling gemaakt van beide varianten, om mogelijk nu al een voorkeur uit te spreken.

Als de twee routes op een aantal criteria worden beoordeeld, dan ontstaat het onderstaande beeld.

Daarbij wordt in beide gevallen uitgegaan van een weg die auto, bus en vrachtverkeer in twee richtingen kan faciliteren.

	Dijktracé	Neringtracé
Landschappelijke impact	--	+/-
Aansluiting Beulakerweg	-(+)	+
Draagvlak	-	+
Grondposities	+/-	-
Kosten	--	+/-/?

De **landschappelijke impact** van de tracés verschillen, omdat het Dijktracé een langere route vergt. Bovendien vraagt de breedte die noodzakelijk is voor de weg aanpassing van het dijklichaam. Het Neringtracé neemt een kortere route en sluit aan op een klein bedrijventerrein. De Nering zelf is op dit moment geschikt extra verkeer te verwerken

De **veiligheid van de aansluitingen op de Beulakerweg** zijn cruciaal voor de inpassing. Het Neringtracé sluit aan op een bestaande weg in de 50km zone. Op dit kruispunt zijn makkelijker verkeersremmende maatregelen te treffen dan op de 80km zone bij de aansluiting op de Deukten, of bij een nieuwe aansluiting op de Beulakerweg.

Uit de inspraak op de visie Giethoorn blijkt dat de route over het dijktracé niet bij iedereen op **draagvlak** kan rekenen. Het draagvlak voor Neringroute lijkt groter. Bovendien is [REDACTED] voorstander en aanvrager van deze route en dat is gunstig voor de realisatie (zie hieronder).

[REDACTED] van 't Vonder [REDACTED] van het grootste deel van de **gronden** van het Neringtracé; een klein deel direct achter de parkeerplaats is van de gemeente. De gemeente kan de Dijkroute over eigen gronden realiseren, de parkeerplaats is echter in bezit van [REDACTED] en dat maakt dat er niet over gemeentegrond een aansluiting mogelijk is met de Kerkweg. Grondbezit is niet alleen voor de aanleg van de weg relevant. Het is ongewenst dat [REDACTED] zeggenschap heeft over het gebruik van de weg na aanleg. Ook en vooral omdat een gedeelte van de openbare Kerkweg mogelijk alleen bereikbaar is via de route door de polder.

Het Dijktracé is langer dan het Neringtracé en zal vanwege de lengte en de landschappelijke inpassing meer **kosten**. [REDACTED] heeft aangegeven de kosten van de Neringweg te willen dragen.

(waarschijnlijk wel in samenhang met zeggenschap, zie hierboven) Daarmee zijn de kosten fors lager dan bij de Dijkweg. De kosten voor een verkeersveilige aansluiting op de Beulakerweg zullen bij beide varianten voorkomen, behalve als het Dijktracé aansluit op de Deukten. Bij het Neringtracé kan dit mogelijk in samenspraak met de provincie ingepast worden met de gehele verbetering van de uitstraling en veiligheid van het 50km gebied van de Provinciale weg.

Conclusie en advies

Op basis van bovenstaande beoordeling is het advies om nu al een bestuurlijke voorkeur uit te spreken voor het Neringtracé en die in samenspraak met [REDACTED] een plan te maken. Dit voorkomt op korte termijn onrust bij bewoners en ondernemers. Randvoorwaarden zijn de beschikbaarheid van de weg aansluitend op de Kerkweg en het Binnenpad, 24/7/365 voor iedereen, zonder voorwaarden of beperkingen.

Indien wordt ingestemd met het advies, dan moet de gemeenteraad op een nader te bepalen moment geïnformeerd worden.

INTERNE MEMO

Aan: Stuurgroep DBT

Van: [REDACTED]

Datum: 5 juni 2020

Onderwerp: Voortgang gesprekken toegangsweg 't Vonder

Op 23 maart heeft de Stuurgroep DBT ingestemd met de voorkeursvariant voor de verbinding van de parkeerplaats bij 't Vonder met de Nering om de Kerkweg/Binnenpad te ontlasten. Sindsdien zijn we de dialoog [REDACTED] aan gegaan om de uitgangspunten scherp te krijgen en toe te werken naar een intentieverklaring voor de aanleg van de extra verbinding. Deze nota schetst een tussenstand met een vraag voor het vervolg.

In een gesprek en in een email heeft de vertegenwoordiger van [REDACTED] de contouren geschetst van een nieuw plan. Kort samengevat zien de plannen er als volgt uit:

- Een extra toegangsweg naar de Nering, waarbij afspraken worden gemaakt over de grondposities, [REDACTED] en al-dan-niet openbare weg.
- Autoverkeer kan via de toegangsweg alleen de verkeerplaats bereiken en niet het Binnenpad. Hulpdiensten kunnen dat wel.
- Laad/losplekken op de parkeerplaats die bereikbaar zijn via de nieuwe toegangsweg
- Fietzers en voetgangers kunnen via de nieuwe route wel van en naar het Binnenpad gaan.

In hoofdlijnen komen deze plannen overeen met de gemeentelijke doelstellingen. Het ontlasten van de Kerkweg/Binnenpad van autoverkeer, bezorgend verkeer en een extra route voor langzaam verkeer door de polder. Met heldere afspraken over aanleg, eigenaarschap en beheer.

[REDACTED] is niet voor doorgaand verkeer. We houden deze optie open, om mogelijk op een andere plek een afsluiting te maken of 1-richtingsverkeer te realiseren. Het standpunt [REDACTED] is echter niet onverenigbaar met de doelstellingen van de gemeente.

Naast de weg heeft [REDACTED] andere plannen:

1. Op eigen terrein binnen de huidige contouren extra autoparkeerplaatsen realiseren. Aanvraag is tijd geleden ingediend. Ligt stil vanwege visietraject Giethoorn en stikstofproblematiek.
2. Uitbreiden van de parkeerplaatsen in de polder. Vooral gericht op busparkeren. In gesprek aangegeven als optie.
3. Het verplaatsen van bedrijfsactiviteiten van 't Vonder naar de plek van de garageboxen naast 't Vonder.
4. Het uitbreiden van het terras dat mogelijk wordt door verplaatsing van de bedrijfsactiviteiten.

Van het eerste punt is expliciet aangegeven dat het cruciaal is voor het rendabel maken van de investering van de nieuwe weg. Wij weten dat los van de ruimtelijke afweging met name de stikstofproblematiek maakt dat deze ontwikkeling van nieuwe parkeerplaatsen heel erg lastig is.

Voordat we reageren naar [REDACTED] hebben we behoefte om de vervolgstategie te bepalen. Daarbij is vooral relevant of we alle ontwikkelingen in één keer willen beschouwen of dat we willen proberen om gericht afspraken proberen te maken over snelle aanleg van de toegangsweg. Het voordeel van een bredere benadering is dat we alles in samenhang kunnen beschouwen. Het nadeel kan zijn dat er een uitruil tussen onderdelen ontstaat. Bij de weg zijn we behalve vergunningverlener ook grondeigenaar en hoeder van de openbare ruimte. Bij een smalle benadering zal de aanleg van weg sowieso verbonden zijn met de aanvraag voor uitbreiding van de parkeerplaatsen. We kunnen in een vervolgesprek proberen te achterhalen welke andere vergunbare onderdelen voor [REDACTED] cruciaal zijn voor de aanleg van de weg. Een smalle benadering is wellicht sneller te realiseren en kent minder elementen die weerstand op kunnen roepen in de omgeving.

Vragen aan de portefeuillehouders

- Hoe beoordeelt u de plannen van [REDACTED] in relatie tot de gemeentelijke doelstellingen van verkeersveiligheid en leefbaarheid van de Kerkweg/Binnenpad?
- Wat heeft de voorkeur voor het vervolg, een smalle of een brede benadering? Of laten we dat aan de aanvrager?

