

Een alternatief voor het landbouwverkeer is de Kanaaldijk. Deze is via drie bruggen over het kanaal te bereiken. De meest noordelijke van die drie, de Heerebrug met daarover de N333, is toegestaan voor landbouwverkeer.

Door het verschuiven van bus- en landbouwverkeer en eventueel aanpassen van de Beulakerweg (conform de Toekomstvisie) wordt de verkeersveiligheid vergroot en de fietsverbinding verbeterd. Overleg met de provincie over wijziging van de buslijnvoering en het gebruik van de provinciale weg plus de uitwerking van Kernnet Fiets is nodig.

6.1.3 De Bramen

De Bramen is een landbouw- en fietsroute. Deze plattelandsweg wordt oneigenlijk gebruikt door 'sluipverkeer' vanaf de A32 via Nijeveen naar Giethoorn. De intensiteit is 1.100 auto's per dag, terwijl de weg niet breder is dan 4,5 meter. Dit is onveilig voor fietsers en nadelig voor onderhoud. Bovendien ligt dit midden in een Natura 2000-gebied. Binnenkort wordt een deel (kruispunt) op De Bramen binnen het buurtschap De Klosse aangepast, omdat hier talrijke ongevallen hebben plaatsgevonden. Dit is al in de gemeenteraad van Steenwijkerland behandeld.

Maar er moet nog minder autoverkeer over De Bramen rijden in de toekomst. Een andere maatregel is de wijziging van de snelheid op de weg tussen de autosnelweg en Giethoorn. Het deel zowel binnen Steenwijkerland als Meppel is 60 km/h, maar de inrichting is daar nog niet op aangepast. De wegen zijn smal en de markering is juist, maar voorgesteld wordt om een aantal snelheidsremmers toe te voegen (in 60 km/h-wegen zijn in verkeersveiligheidsaanpakken in Overijssel in het verleden goede ervaringen opgedaan met een snelheidsremming om de 500 meter). Overleg met de provincie en Meppel is gewenst. Afsluiting van De Bramen voor doorgaand verkeer (alleen voor aanwonenden toegestaan), daarvoor is handhaving bijna onmogelijk. Door middel van camera's zou kunnen, maar dat is ingewikkeld in dit relatief grote gebied. Bijlage 4 biedt inzicht in de kansen en bedreigingen van deze vorm van handhaven.

6.2 Gieterse polder en Kerkweg/Binnenpad

De Gieterse polder beslaat het gebied tussen Giethoorn-Noord en Giethoorn-centrum. De Kerkweg/Binnenpad is één van de tien opgaven van Giethoorn. De Kerkweg/Binnenpad vormt een van de inpridders richting het kerngebied van Giethoorn. De Kerkweg/Binnenpad kent veel bestemmingen en parkeerplaatsen. Tevens is de breedte van 3,55 meter een bottleneck voor tweerichtingsverkeer. De intensiteit is 1.500 auto's per dag. Touringcars kunnen elkaar niet passeren bij deze breedte. Het gebruik is in onbalans met de vormgeving en functie.

Afwegingen

Verbreden van de Kerkweg en het Binnenpad is niet mogelijk. Geredeneerd vanuit de Duurzaamheidsladder (figuur 2.1) is het vanuit het oogpunt van duurzaamheid wenselijk te onderzoeken welke oplossingsrichtingen kansrijk zijn alvorens te studeren op nieuwe infrastructuur.

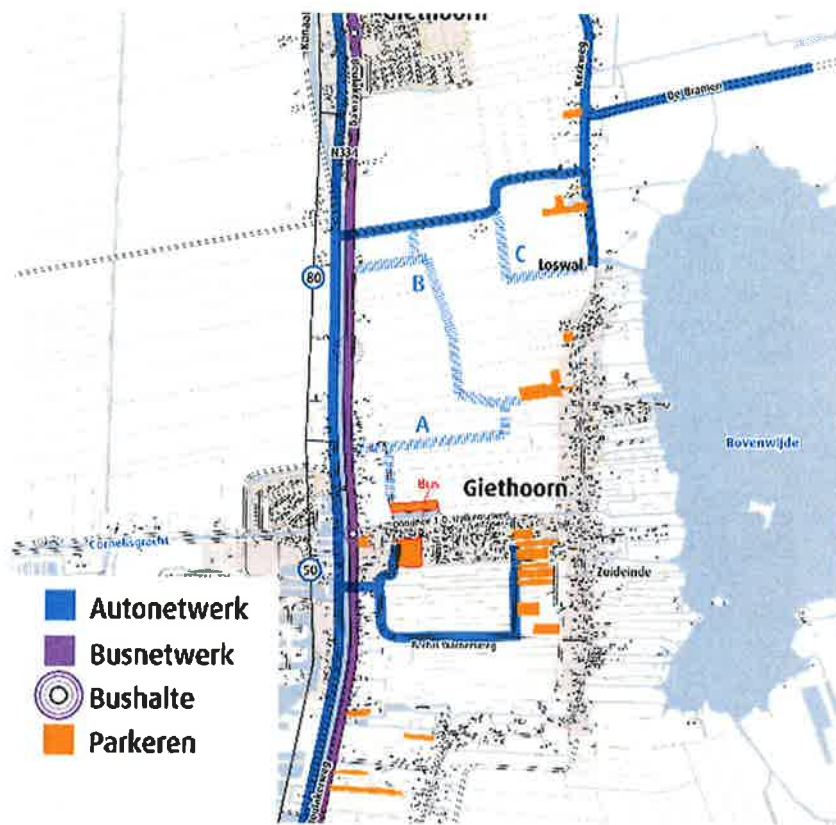
In deze casus is ruimtelijke ordening niet van toepassing. Bestemmingen liggen dicht bij elkaar en door middel van ruimtelijke ordening is geen winst te behalen, mede vanuit de gedachte dat Giethoorn (grotendeels) beschermd (natuur)gebied is. De bezoekers (doelgroepen) lenen zich niet voor sturen op de mobiliteitsvraag. Daartoe is het schaalniveau te laag. Tevens is 'beter benutten' of 'Spitsmijden' niet geschikt voor deze situatie in Giethoorn. Dit betekent dat het laagste niveau van duurzaamheid, nieuwe infrastructuur wordt onderzocht.

Nut en noodzaak

De verwachting is dat de stroom bezoekers de komende jaren niet zal stagneren. Het is van belang te onderzoeken op welke wijze de Kerkweg kan worden ontlast, wat een actiepunt is uit de Toekomstvisie Giethoorn (2020). Daarin wordt de suggestie gedaan de Kerkweg tussen De Deukten en 't Vonder autoluw te maken. Een belangrijke bestemming voor middelzwaar en zwaar verkeer is de loswal ter hoogte van Molen Bakker. Vrachtwagens die hier goederen overhevelen naar een boot of andersom, hebben beperkte (keer)ruimte. Dat zou aangepast moeten worden. De Kerkweg/Binnenpad kan ten zuiden van de loswal afgesloten worden voor gemotoriseerd verkeer, om op deze manier de verkeersveiligheid op de Kerkweg/Binnenpad te verbeteren. Afsluiting kan door middel van een slagboom of een bollard (verzinkbare paal). Alleen een bord met geslotenverklaring is ook mogelijk, maar is moeilijk te handhaven. Een Voorwaarde voor het autoluw maken van de Kerkweg/Binnenpad is dat er een alternatieve weg komt tussen de provinciale weg en de centrumtoegang-noord bij 't Vonder (groot parkeerterrein).

Alternatieve ontsluiting

Twee opties lijken kansrijk (figuur 6.1). Optie A verbindt het parkeerterrein nabij 't Vonder via de Nering met de N334. Optie B verbindt het parkeerterrein nabij 't Vonder met de N334.



Figuur 6.1: Oplossingsrichtingen ontbrekende schakel

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 afgevalen en wordt hierna niet verder beschouwd. De twee opties uit het visietraject zijn:

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

Voor de activiteiten van de loswal is er mogelijk nog een derde verbinding C nodig, vanaf de boerderij aan De Deukten. Dat moet later beoordeeld worden bij het bepalen van de functie van de loswal en de molen. Wel moet gezegd worden dat zodra verbinding A of B is aangelegd, de verkeersintensiteit op de Kerkweg (ten noorden van de loswal) alleen nog maar bestaat uit bestemmingsverkeer (woningen en loswal), waardoor de intensiteit flink zal afnemen. Een lagere intensiteit kan waarschijnlijk wel via de bestaande Kerkweg (4,5 tegen 3,5 meter breedte van het Binnenpad) afgewikkeld worden, waardoor een nieuwe C-verbinding door de Gieterse polder naar verwachting niet nodig is. Dit moet echter ook afgewogen worden in relatie tot de gewenste functie en inrichting van de Gieterse polder (Toekomstvisie), milieu/stikstof en kosten/opbrengsten.

Verkeerskundig gezien maakt een extra aansluiting A of B een ander verkeerssysteem mogelijk. Bijvoorbeeld een afsluiting van de Kerkweg voor gemotoriseerd verkeer. Dat moet deel uitmaken van de nadere uitwerking, zowel de locatie als de vorm van de afsluiting.

Tracékeuze

Voor de tracékeuze A of B zijn de volgende verkeerskundige criteria gesteld: landschappelijke impact, aansluiting op de provinciale weg (80 of 50 km/h), draagvlak, grondposities en kosten. De toetsing op landschap, draagvlak en grondposities is globaal door de gemeente gedaan. Het verkeer en de kosten zijn door Goudappel Coffeng bepaald. Als de twee routes op een aantal criteria worden beoordeeld, dan ontstaat het hierna volgende 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	--	-

Tabel 6.1: Globale beoordeling van tracés A en B

De veiligheid van de aansluitingen op de Beulakerweg (N334) zijn cruciaal voor de inpassing. Het Neringtracé sluit aan op een bestaande weg in de 50 km/h-zone. In verband met snelheidsverschillen heeft de provincie de voorkeur om binnen de kom (50 km/h) aan te sluiten en niet op een weg met 80 km/h. Grotere snelheidsverschillen zijn immers nadelig voor de verkeersveiligheid. Op grond daarvan scoort tracé A beter. Tracé B kost meer dan tracé A als het gaat om weglengte en landschappelijke inpassing. Bovendien zijn de kosten voor grondverwerving bij tracé A beperkter dan bij tracé B. Investering in een verkeersveilige aansluiting op de Beulakerweg (met provincie) 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 50 km/h-gebied van de Provinciale weg.

De conclusie is dat tracé A via de Nering beter scoort dan tracé B. Aanbevolen wordt om tracé A nader uit te werken, inclusief een veilige aansluiting op de provinciale weg.

6.3 Giethoorn-centrum

Het centrumgebied is volgens de (concept) Toekomstvisie een knooppunt van vaar-, fiets- en autowegen. Er zijn gemengde functies die in de loop der jaren zijn ontstaan. Ontwikkelingen zoals bouw en (recreatie)activiteiten, hebben zich uitgebreid, zonder dat naar de capaciteit en de helderheid van de beschikbare infrastructuur is gekeken. Een van de opgaven is een verbetering van de verkeersafwikkelingen. Dit kan door aanpassing van kruispunten en met een andere verwijzing.

Andere oplossingen zijn:

- een alternatieve route ontwikkelen voor het drukke Binnenpad;
- bewonersparkeren beschermen;
- oplossingen aandragen voor logistiek en levering pakketjes;
- parkeren voor bezoekers en toeringcarbussen apart regelen.

Voor het centrum wordt ingezet op een kwaliteitsimpuls: verbeter de uitstraling, eigenheid en de verblijfskwaliteit van deze belangrijke entree van Giethoorn. En daarnaast verbeter de oriëntatiemogelijkheden in het centrum.

Vanuit parkeren en stedenbouw/landschap is het gewenst om te streven naar ontvlechten, waarbij de eigen bevolking en centrumbuurt haar eigen toegang krijgt en dat de bezoekers en toeringcarbussen een andere route en bestemming kunnen vinden. Het zoekverkeer neemt dan af, het is bezoekersvriendelijker en er bestaan mogelijkheden om het parkeren te reguleren, zoals het invoeren van een vergunningenzone voor de woonbuurt.

Er zijn twee mogelijke modellen om het centrum te ontvlechten en uiteindelijk een heldere en aantrekkelijke structuur te geven:

- Model I: Keuze bij de Bartus Warnersweg, waarbij linksaf de route voor de buurt¹ is en rechtsaf de parkeerterreinen voor de bezoekers in het gebied, dicht bij de Dorpsgracht.
- Model II: Entree Bartus Warnersweg en de Nering is de toegang tot een nieuw parkeerterrein voor toeringcarbussen en bezoekers-parkeerterreinen. De looproute is dan ten zuiden (of in de toekomst ook ten noorden) van de Cornelisgracht.

Het voorstel van scheiden van stromen is iets voor de langere termijn (> vijf jaar). Dit idee dient ook nog breder afgestemd en besproken te worden.

Op korte termijn (< twee jaar) komt er een systeem van dynamisch parkeren voor parkeerterreinen in het centrum. Dit zal de benutting en vindbaarheid van de parkeerplaatsen verbeteren.

Verder zijn op korte termijn al parkeermaatregelen in de woonbuurten mogelijk. Zo kan de woonbuurt gereguleerd worden met vergunningenparkeren, in overleg met de bewoners en handhavers.

En ook kan vlot een locatie gevonden worden om pakjes te brengen en van daaruit bijvoorbeeld per fiets of te voet of per boot naar de eindbestemming worden gebracht (of opgehaald). Zo'n 'hub' zou in het Kulturhus of bij de PLUS ondergebracht kunnen worden. De PLUS heeft nu al een dergelijke voorziening; in overleg met hen is schaalvergroting gewenst. Ook bij 't Vonder is pakketbezorging aan de orde.

Verder is het aan te bevelen om in samenhang met de nieuwe fusieschool en de visie op de Gieterse polder ook de gehele noord-zuid fiets-/looproute, westelijk van het Binnenpad nader uit te werken.

¹ Inclusief dorpsvoorzieningen als Kulturhus en Supermarkt.

