

Standpunt namens de besturen Giethoorn Onderneemt en 't Gieters Belang ten opzichte van rapport Wing en de voorlopige antwoorden op de ingediende vragenlijst.

28 november 2024.

1.Vooraf

De bestuursleden van 't Gieters Belang (GB) zijn allemaal vrijwilligers die, volgens de statutaire doelstelling van de vereniging, tot doel hebben de leefbaarheid in Giethoorn te bevorderen. Daartoe moeten complexe afwegingen in de belangen van bewoners, ondernemers en bezoekers worden gemaakt. De Toekomstvisie Giethoorn is daarin een belangrijk denkkader, net zoals diverse wet- en regelgeving.

Niemand van de betrokken bestuursleden van 't Gieters Belang heeft een persoonlijk belang bij de tracékeuze en ontwikkeling van de Gieterse Polder.

Helaas voelen we ons opnieuw gedwongen veel vrijwilligerstijd en energie te stoppen in een memo en vele vergaderingen om onze inzet voor het Algemeen Belang van Giethoorn voldoende op de kaart te zetten, en niet onder te laten sneeuwen door wensdenken en getheoretiseer van externe consultants zonder directe plaatselijke gebiedskennis.

Giethoorn Onderneemt (GO) behartigt de belangen van de ondernemers in Giethoorn.

Het Gieters Belang en Giethoorn Onderneemt willen zo snel als mogelijk een betaalbare, gedragen en haalbare oplossing vinden voor de problemen op de Kerkweg, passend binnen de vele andere ontwikkelingen en uitdagingen waar het dorp voor staat, en passend binnen de kaders van de Toekomst Visie Giethoorn, budgettaire kaders en wet- en regelgeving.

2.Proces

De gemeenteraad heeft een amendement aangenomen tijdens de besluitvorming rond Blauw Groen Hart voor Giethoorn. Deze is vertaald in de feitelijke opdracht aan Wing. In de startnotitie en offerte van Wing is deze verwoord. Tijdens het startoverleg heeft GB dringend aangedrongen op een sturingsboard met vertegenwoordiging van GB, GO en gemeente om de onvermijdelijke afbakening van de onderweg oppoppende thema's/ afbakeningen te begeleiden. Dit om een goede projectborging te verkrijgen, zoals ook de rekenkamer heeft geadviseerd. Zowel Wing als de gemeente wilden dit niet, aangezien Wing vond dat de gemeente opdrachtgever was en de gemeente vond dat het onderzoek, op basis van de Amendementstekst onafhankelijk moest zijn. Dit is ook de reden waarom GB/GO zich niet op voorhand wensten te confirmeren aan de uitkomst, daar er geen invloed op de (afbakening) van de input zou zijn.

Alle partijen hebben ingestemd met de criteria waaraan getoetst zou worden. GB/GO hebben aangegeven dat alle criteria wat hen betreft niet allemaal even zwaar gewogen zouden moeten worden. Het onderwerp weging van criteria is vervolgens niet in de opdracht verwoord. Ook heeft

GB gepleit om het criterium Tijd/Planning/Realiseerbaarheid aan de afwegingen toe te voegen, maar aangegeven is dat die zich in het criterium Kosten zouden vertalen.

Op 11 juli 2024 heeft Wing een eerste presentatie van haar initiële bevindingen gedaan. Er is geen verslag van deze vergadering. Naar nu blijkt hadden aanwezige partijen hierop kunnen/moeten reageren. Dit blijkt niet uit de agenda. Daarnaast zijn er geen stukken verspreid op basis waarvan partijen reacties hadden kunnen opstellen. Opmerkelijk is dat GEEN van de aanwezige partijen (gemeente, waterschap, natuurmonumenten, GO, GB) de vraag om reactie als zodanig heeft herkend en aanleiding heeft gezien om te reageren. GB heeft tijdens het overleg nogmaals nagevraagd over de integrale aanpak, maar daar is geen vervolg aangegeven.

GB heeft begin augustus een informeel overleg gehad met de projectleider en gebiedscoördinator waarin onder andere is gesproken over de status van de besluitvorming rond de dijk, en of het verslag van Wing het uiteindelijke raadsvoorstel zou worden, of dat het in de eerste plaats input zou zijn voor een bespreking waarin GO/gemeente en GB gezamenlijk proberen tot een raadsvoorstel te komen.

Op 25 en 26 september zijn inloopavonden geweest voor bewoners/ondernemers waarin Wing op basis van highlevel duidingen en posters haar conclusies heeft gedeeld. Bezoekers waren onvoorbereid en werd gevraagd ter plekke opmerkingen in te dienen. Ca 60 bewoners hebben hier gebruik van gemaakt.

Op 16 oktober is het definitieve rapport door GB/GO ontvangen. Op basis hiervan heeft GB/GO op 4 november een set met inhoudelijke vragen aan de gemeentelijke projectleider verstuurd. Doel was om helderheid te krijgen over feiten alvorens een mening te vormen.

Op 11 november 2024 is naar aanleiding van het verslag van Wing een eerste bespreking gehouden tussen vertegenwoordigingen van de gemeente, GO, GB en Wing waarin een eerste set beantwoording van vragen is doorgenomen. Een definitieve antwoordenset is nog niet ontvangen.

3. Inhoudelijke beoordeling op basis van rapport en nu bekende antwoorden op de vragenlijst

- Afbakening input en opdracht. Op basis van de antwoorden hebben we helaas moeten vaststellen dat, na de startbijeenkomst, de gemeentelijke organisatie de opdracht verder heeft afgebakend.

Op onze vragen welke inbrengdocumentatie er is gebruikt en waarom eerdere inhoudelijk aangedragen argumenten van GO/GB bijvoorbeeld over de loswal, koorndeule, ontwikkeling aantal parkeerplaatsen, herstel dijk, toekomst Rodermond enz., niet expliciet is meegenomen, is door WING teruggekoppeld dat de gemeente had besloten dat deze niet in het onderzoek betrokken mochten worden. Zoals Wing het zelf in haar tekst heeft verwoord, anders dan de tekst van het Amendement, was het “vastgestelde” (ipv richtinggevende) rapport Blauw Groen Hart het vertrekpunt. Herstel van dijk en fietspaden is tijdens het onderzoek als een gegeven beschouwd, maar als zodanig kwa realisatie, kosten enz. buiten scope van de opdracht gehouden.

Het onderzoek moest worden beperkt tot een advies over tracés zonder eventuele andere mogelijke ontwikkelingen te betrekken.

Dit betreuren wij, omdat de output natuurlijk vergaand wordt beïnvloed door de input en afbakening. **We stellen daarom vast dat de keuzes en de afwegingen, anders dan beoogd, beperkt is en geen integraal advies bevat.**

- De gemeente geeft in de voorlopige beantwoording van de vragenlijst aan, onverkort achter de inhoud en juistheid van de genoemde feiten van het verslag van Wing te staan. GB/GO betreuren het ten eerste dat de wethouder, nog voor er inhoudelijk een overleg met GB/GO is geweest, in de Politieke Markt van 5 november al zijn conclusies heeft gecommuniceerd. Dit temeer daar, tijdens de bespreking op 11 november vertegenwoordigers van de gemeente aangeven sommige genoemde feiten door Wing ook niet te kunnen duiden, en/of niet kundig waren op genoemde aspecten.

Op de vraag of er een fact checking op eerdere genoemde fouten in het vP&dG rapport heeft plaatsgevonden, of een dubbelcheck op herhaalde argumenten is door Wing ontkennend geantwoord. Wing heeft zich gebaseerd op de ontvangen input zoals beschreven in 't Blauw Groen Hart en heeft aangenomen dat die correct was.

We stellen daarom vast dat zekere aspecten niet zijn geverifieerd en het advies is gebaseerd op de aangedragen info van vP&dG, of herhaalde input van 't Waterschap en Natuurmonumenten. Ook aan het RCE is geen nieuw wettelijk advies gevraagd.

De afbakening van deze input zijn speelt logischerwijs een rol in de beoordeling van de output en conclusies.

- **GB/GO hebben alle afwegingen in het rapport beoordeeld.** Samengevat (om niet met heel veel tekst hele stukken en statements uit het rapport te herhalen) zijn naar ons oordeel veel conclusies die worden gemaakt kwalitatief beoordeeld op basis van voorkeursaspecten en persoonlijke beoordelingen vanuit aangedragen theoretische kaders. In plaats van beoordeeld als ontwikkelingsstap ten opzichte van de al bestaande situatie. Vele zijn niet toetsbaar.

De afwegingen zijn niet afzonderlijk op voor- en nadelen getoetst maar telkens gewogen op de aspecten mooier, beter, meer, minder.

De praktische gebiedskennis ontbreekt, voorkeuren van bewoners en belangenverenigingen zijn niet of verminderd gehoord, en de eerder benoemde relaties met integrale afwegingen niet meegenomen. Het rapport schiet wat ons betreft op die onderdelen te kort.

We begrijpen niet waarom een gemeente die als beleid "burgerparticipatie, de inwoner op één en Ja tenzij" heeft er wederom niet in slaagt beter gebruik te maken van aanwezige lokale gebiedskennis en aangedragen feiten/oplossingen.

GB/GO hebben zichzelf omgekeerd de vraag gesteld wat er eigenlijk TEGEN varianten spreekt en welke red flags er voor elke wegvariant zijn. Die hebben we niet kunnen vinden. Ze staan ook niet in het rapport benoemd.

Bewoners hebben zich eerder uitgesproken voor haar voorkeursvariant langs het Koepad. 55% vond een route op of langs het oude Koepad/oude Kerkpad geschikt en 42% was positief over de route achterlangs. 60% van de bevolking vond de weg langs de dijk onwenselijk (Slechts 25% van de respondenten is positief over deze variant en onder ondernemers zelfs maar 19%).

De route Koepad is naar ons oordeel ook verreweg de goedkoopste (Bouwkompas en tevens calculaties in 2018 uitgevoerd in opdracht van de gemeente!) en minst afhankelijk van de vraag of er wel/niet een herstelde dijk komt. Ook Wing spreekt de voorkeur van bewoners/ondernemers op basis van haar beperkte steekproef niet tegen, maar meldt dat ze denkt dat die met goede argumenten wel overtuigd kunnen worden van iets anders.....

Er is veel te zeggen voor het scenario achterlangs vanwege de enorme voordelen voor de ondernemers, maar we schatten inderdaad in dat het verkrijgen van gronden, hier het grootste obstakel gaat vormen.

Het scenario langs de dijk, is in de argumentatie het meest afhankelijk beschreven van de herstelde dijk, en zoals in het rapport staat een goed, maar duurder alternatief onder de voorwaarde dat de dijk dan ook wordt hersteld. De gebruikte kostentabel in het rapport van Wing is aantoonbaar fout en onvolledig.

Het scenario Koepad/Oude Kerkpad blijft het meest flexibel in toekomstige anticipatie op mogelijke verdere ontwikkelingen van bijvoorbeeld Loswal, Koornmeule enz zoals in de eerdere integrale beschouwingen opgenomen¹, is de kortste en goedkoopste, en onafhankelijk van een wel/niet herstelde dijk.

GB/GO zijn van mening dat er 3 niveaus van vragen en kosten door elkaar lopen. Deze zullen eerst ontrafeld moeten worden:

- Wil de gemeente investeren in een te herstellen Dijk
- Wil de gemeente investeren in aanleg fietspaden, zijn die dan separaat van de bestaande en aan te leggen wegen, en ligt een deel van de route op de te herstellen Dijk
- Wat is de meest haalbare route (planning, budget,...) zoveel als mogelijk rekening houdende met totaal der uitdagingen uit de Toekomstvisie Giethoorn en passend binnen wettelijke kaders.

Oordeel GB/GO op basis nu bekende informatie:

-GB/GO komt tot oordeel dat op basis van de bovengenoemde argumenten er geen doorslaggevende reden is om NIET voor het scenario Koepad/Oude Kerkpad te kiezen. De bewoners willen het, het is het goedkoopste en beste scenario voor mogelijke toekomstige anticipatie op ontwikkelingen en er zijn geen wettelijke, ecologische en landschappelijke belemmeringen.

-In het verlengde daarvan: Maak de keuze om de dijk te herstellen door zichtbare verhoging in het landschap en daarover een Fietspad. Onderzoek of dit zonder bomerij kan om de bestaande zichtlijnen te behouden. Hiermee wordt voldaan aan de uitgangspunten in in de Toekomstvisie Giethoorn: open zichtlijnen.

-Maak kostenberekeningen van deze voorstellen, totaal en ieder afzonderlijk, zodat binnen afzienbare termijn een integraal voorstel aan de raad kan worden gepresenteerd voorzien van een goede begroting. Zowel voor de ontsluitingsweg via het Koepad, als ook het herstellen van de Dijk met daarover een fietspad welke aansluit op ontsluitingsweg thv het

¹ Zie de eerder door GB opgestelde notities en argumentaties als onderdeel van Blauw Groen Hart voor Giethoorn

Vonder en in ieder geval leidt naar OBS de Punter. Op basis hiervan kan de raad gewogen en concreet besluiten nemen.

-Neem de genoemde punten 1 t/m 5 in het advies van Wing ter harte en werk die verder uit.

Summiere inhoudelijke beoordeling afwegingen

1. Landschappelijk.

-Tav beschermd dorpsgezicht: het antwoord op onze gestelde vraag is gegeven dat het met name gaat om de inpasbaarheid van een maatregel binnen het beschermd dorpsgezicht volgens Omgevingsplan. Argument hier is de impact op de zichtlijnen. Het RCE speelt hierin volgens haar eigen website geen verdere rol.

Een aan te leggen weg an sich heeft geen impact op de zichtlijnen. Voorbeelden daarvan zijn bijvoorbeeld de Deukten, Bartus Warnersweg en andere polderwegen. De weg valt op afstand weg in het landschap. Het is de bomerij die zichtbaar blijft. De afstand tot het beschermd dorpsgezicht is daarmee geen argument aangezien alle 3 varianten wettelijk kunnen en goed inpasbaar zijn.

We stellen daarom vast dat alle 3 varianten kwalificeren.

-Herkenbaarheid ontstaansgeschiedenis.

Deze herkenbaarheid ontstaat door herstel van het dijkje. Het wel of niet toevoegen van een weg hieraan speelt geen rol. Opvallend is dat er grote waarde wordt gehecht aan het herstel van de dijk, ten behoeve van de leesbaarheid van de ontstaansgeschiedenis en afbakening voormalige Gieters Plas/ Het Wijde en de inpoldering.

Wanneer GB de ontstaansgeschiedenis natrekt door middel van kadastrale kaart en de beeldbank van Museum Giethoorn (zie bijlage) zien we dat de grenzen van de Gieterse Plas anders zijn dan binnen het rapport getoond. De in het rapport gemaakte opmerking over de tijdsfasering van aanleg dijk en realisatie middensloot met pad lijkt daarin ook niet te kloppen wanneer we de kaarten ernaast leggen.

Ook zien we de ontwikkeling van de Polder met alle aanpassingen in de sloten enz. De contouren van de middensloot en naastliggende Kerkpad zijn al vroeg zichtbaar. Of er begroeiing op de dijk heeft gestaan kunnen wij op basis van de kaarten en beelden niet vaststellen.

Daar begroeiing op diverse kaarten zichtbaar is ingetekend, is dat in geen enkel geval vast te stellen op het polderdijkje. Dit zou wat ons betreft verder moeten worden uitgezocht.

Wij stellen daarmee vast dat het herstel van de dijk het criterium is voor de leesbaarheid van de ontstaansgeschiedenis van de polder.

Of de weg dan naast de dijk loopt of naast de eveneens belangrijke middensloot is geen doorslaggevend argument.

GB/GO zien wel voordelen in herstel van de Dijk, mogelijk zonder begroeiing waardoor zichtlijnen behouden blijven en met realisatie van een fietspad zoals in de Toekomstvisie beschreven.

-Openheid Polder

Zie boven

2. Water.

We stellen vast dat hier niet uitgegaan is van de bestaande situatie en de impact van de toekomstige ontwikkeling van aan te leggen wegen en fietspaden.

De gemeente/ waterschap geeft in haar beantwoording aan dat er geen plannen zijn waarmee nu rekening gehouden moeten worden voor het verhogen van (grond)waterpeilen. Mocht dit toch gaan gebeuren dan is een scala aan maatregelen nodig. De impact op de 3 varianten is, anders dan geduid in het rapport, gelijk, aangezien ook de variant langs het Dijkje door het lage deel van de polder loopt. We begrijpen niet waarom dat niet in het rapport staat.

Het Koepad blijft in de huidige vorm altijd bestaan. Aanleggen van een weg hierover heeft geen extra impact op doorsnijding van sloten. De weilanden en dammen moeten sowieso toegankelijk blijven.

Op basis van het rapport stellen we vast dat, anders dan omschreven, de route keuze voor Dijk of Koepad waterkundig geen invloed heeft. De huidige “barrière” koepad voor dieren blijft in alle gevallen ongewijzigd. In het geval dijk wordt een extra “barrière” toegevoegd.

3. Polder beleving.

In het rapport zijn de fiets en verkeersbewegingen niet gekwantificeerd. In alle gevallen wordt het beter dan de huidige situatie. Op basis van de ervaringen met het uitgebreide fietsnetwerk in Steenwijkerland zien wij niet waarom fietspaden en (auto)wegen overal van elkaar gescheiden moeten worden, wanneer het aantal verkeersbewegingen relatief beperkt is², en ook nog “piekt” op een gelimiteerd aantal dagen en tijden per jaar.

Ook de aantrekkelijkheid en bereikbaarheid van erf Rodermond wordt niet direct beïnvloed door de keuze van de wegroute. Deze loopt op dit moment langs het erf. Het hangt er maar net van af wat de nieuwe bestemming wordt. Dat kan ik alle varianten tot voor- en nadelen leiden. De toekomstige bestemming van Rodermond is ten behoeve van het dorp en een afslag met mogelijke toegang tot parkeerruimte naast Rodermond biedt ook kansen.

Wat ons betreft kwalificeren alle varianten gelijk daar waar het gaat om “beleving in de polder”

4. Verkeerskundig.

Zoals al aangegeven is het aantal verkeersbewegingen niet gekwantificeerd. Dit vinden we een ernstige tekortkoming van het rapport. De weg wordt exclusief aangelegd voor het verkeer van en naar het Vonder en daarmee direct afhankelijk van het aantal parkeerplaatsen aldaar. We doen deze exercitie om de verkeersbewegingen op de Kerkweg te verminderen en de veiligheid te vergroten. Naar verluid is een groot aantal P-plekken bij 't Vonder permanent verhuurd. In de

² We verwijzen naar het aantal parkeerplaatsen bij 't Vonder welke beperkend is voor het maximum aantal autos, en het aantal dagen per jaar waarin het verkeer piekt.

afweging kosten vs. impact lijkt een afweging van aantal verkeersbewegingen in relatie tot de overige afwegingen, en verminderde verkeersdruk op de Kerkweg toch wel een voorwaarde.

In alle gevallen moet ergens op de Deukten ingeprikt worden.

Gewag wordt gemaakt van een ingewikkeld kruispunt bij erf Rodermond, zonder dit verder inhoudelijk te onderbouwen. Dit herkennen we niet. De huidige bocht met afslag naar Koepad in de Deukten kan eenvoudig worden omgebouwd naar bijvoorbeeld een T-splitsing. Daarvoor is zichtbaar ruimte genoeg wanneer we dit vergelijken met andere kruisingen in Giethoorn. In tegenstelling tot de beide andere varianten waar een nieuwe aansluiting met de Deukten gerealiseerd moet worden. Dit is binnen de werkgroep besproken en bevestigd; gemeente heeft toegezegd nader onderzoek te gaan doen.

Wat ons betreft kwalificeren alle 3 weg varianten gelijk.

5. Bereikbaarheid en vindbaarheid bedrijven.

Conclusies zoals in rapport vermeld kloppen.

6. Leefbaarheid Kerkweg/Binnenpad

Deze is wat ons betreft in alle scenario's gelijk wanneer er goede bewijzing van de bedrijven komt. Ook in scenario achterlangs is het niet de bedoeling dat inritten naar bestaande bedrijven wordt gerealiseerd en er grote reclameborden en vlaggen aan de achterkant van de bedrijven komen.

7. Ruimtelijke inpassing

De ruimtelijke inpassing van de weg wordt sterk beïnvloed door de al dan niet aanwezigheid van de camouflage van de beplanting op de dijk. Wanneer de dijk inclusief de blikvangende beplanting wordt hersteld dan zuigt hij inderdaad elk visueel aspect van een aan te leggen weg op.

De opmerking met betrekking tot leegte en donkerte zijn wat ons betreft niet relevant. Het meeste verkeer van en naar de parkeerplaats rijdt op en neer tijdens daguren in het zomerseizoen.

We delen de conclusie, maar de relevantie is wat ons betreft laag daar de weg, op afstand beschouwd toch beperkt zichtbaar is. (Zie ook 1)

8. Kosten

De afwegingen ten aanzien van de kosten kloppen in het rapport zeker niet. We begrijpen ook niet waarom de kosten, bijvoorbeeld met gebruikmaking Bouwkompas Steenwijkerland niet voor

alle varianten, inclusief herstel van de Dijk zijn uitgewerkt. De meeste calculaties liggen al op het gemeentehuis³.

Er wordt in de bijlage niet uitgegaan van de correcte uitgangspunten, waaronder verkeerde weergave van al aanwezige infrastructuur (onderhoudskosten) en de nog aan te leggen wegdelen, sloten, cu-net enz. Bij de aanneming van onderhoudskosten wordt bijvoorbeeld inconsequent bestaande en blijvende wegdelen in de verschillende varianten wel/niet meegenomen.

De beoordelingstabel met betrekking tot grondverwerving klopt niet. De onnavolgbare opmerking over mogelijke zettingsverschillen zijn zeer onaannemelijk gezien de structuur van de oerlaag en de daarin aangebrachte sloot en de aanwezige breedte van het huidige Koepad, welke veel breder is dan de geopteerde weg.

Zonder enige berekening en onderbouwing wordt aangegeven dat de langste route (25% langer) het goedkoopste is.

In dit onderdeel zou ook planning en realiseerbaarheid worden opgenomen, maar dat ontbreekt. Op basis van onze informatie is de route langs Koepad/Oude Kerkpad standalone het eenvoudigst te realiseren.

We delen de conclusie met betrekking tot de kosten niet. Er wordt niet aannemelijk gemaakt waarom een langere route goedkoper zou zijn. Op basis van de gestelde aannames mbt lengtes en toetsing bij wegebouwkundige specialisten in het netwerk van onze leden concluderen wij dat het rapport van Wing hier tekort schiet.

³ We baseren ons op stukken die verkregen zijn tijdens het WOB-traject en de jarenlange gesprekken relaties met meerdere gemeente medewerkers.

