



Voorstel raad

AAN	de gemeenteraad	REGISTRATIENUMMER	
AGENDAPUNT		TER INZAGE	
NUMMER		BIJLAGE(N)	1a t/m e Reacties
RAADSVERGADERING	30 september 2021		2 Rapport Goudappel
COMMISSIE	Commissie RZ		3a en b Verslagen bijeenkomst
ORGANISATIEONDERDEEL	RU-VI&AD		4 Presentatie bijeenkomst
PORTEFEUILLEHOUDER	Alberta Schuurs		5 concept Centrumplan
BEHANDELEND AMBTENAAR	Joris Gerritsen		
ORGANISATIEONDERDEEL	RU-VI&AD		

Onderwerp

Verkeersstructuur Vinkeveen i.r.t. Dorpsvisie centrum Vinkeveen

Voorstel

- 1 Kennis te nemen van de onderzoeksresultaten uit de rapportage van Goudappel d.d. 28 juli 2021 met kenmerk 009658.20210607.N1.04
- 2 Kennis te nemen van de verslaglegging n.a.v. de informatiebijeenkomsten met omwonenden d.d. 7 juli jl.
- 3 Kennis te nemen van de reactieformulieren die door omwonenden n.a.v. de informatiebijeenkomsten zijn ingediend
- 4 Alles overziend een definitieve voorkeur uit te spreken voor variant B als verder uit te werken aanpassing van de verkeersstructuur Vinkeveen
- 5 Als uitgangspunten voor de verdere uitwerking te hanteren:
 - a. De Dorpsvisie centrum Vinkeveen;
 - b. De resultaten uit de haalbaarheidsstudie van de dorpsvisie;
 - c. Het concept Centrumplan Vinkeveen, d.d. 31 oktober 2017, als basisprincipe
 - d. De rapportage van Goudappel, d.d. 28 juli 2021 met kenmerk 009658.20210607.N1.04;
 - e. De Woonvisie 2025, gewijzigd vastgesteld door de gemeenteraad in maart 2020;
 - f. De ontwikkelingen dienen als kostendrager voor de aanpassing van de hoofdinfrastructuur en de verwerving van woningen;
 - g. De kosten voor de aanpassing van de Herenweg en Kerklaan komen (grotendeels) voor rekening van de gemeente en worden (mede) gedekt door de vrijvallende meerjaren onderhoudsbudgetten voor Herenweg en Kerklaan;
 - h. De uitwerking vindt plaats in samenwerking tussen gemeente en marktpartij(en).

Inleiding

In de vergadering van de raadscommissie RZ & PW op 8 april 2021 is bij meerderheid de voorkeur uitgesproken voor een verkeersoplossing in Vinkeveen. De voorkeursvariant voorziet in het invoeren van eenrichtingsverkeer op de Kerklaan en Herenweg richting de N201, tezamen met het aanleggen van een nieuwe weg (vanaf de afrit van de N201) ten noorden van de Julianalaan met eenrichtingverkeer in de tegenovergestelde richting. Een verkeersoplossing is noodzakelijk om de doorstroming en verkeersveiligheid op de Herenweg aan te pakken en de bereikbaarheid van de dorpskern te verbeteren.

Binnen de uitgesproken voorkeursvariant is het noodzakelijk een doorsteek tussen de Julianalaan en de Kerklaan te realiseren. Hiervoor komen twee locaties in aanmerking. De eerste locatie betreft de bestaande doorsteek die uitkomt op de kruising met de Kerklaan en het Tuinderslaantje. De tweede locatie bevindt zich ter hoogte van het voetpad nabij het voormalige postkantoor. De twee locaties worden verder in dit voorstel nader toegelicht.

Beide locaties zijn in opdracht van de gemeente door Goudappel onderzocht op oplossend vermogen (doorstroming, bereikbaarheid en verkeersveiligheid). De concept onderzoeksresultaten zijn gepresenteerd aan omwonenden en geïnteresseerden tijdens een informatiebijeenkomst op 7 juli jl. De informatiebijeenkomst is door ruim 100 personen bezocht. Parallel daaraan is met meerdere direct betrokkenen gesproken over het onderzoek en de mogelijke gevolgen daarvan.

Uit de onderzoeksresultaten van Goudappel blijkt dat beide varianten gelijkwaardig zijn op het gebied van doorstroming op de Herenweg en de bereikbaarheid van de dorpskern. Met het oog op de verkeersveiligheid op de Kerklaan, waarbij de Kerklaan tussen de Herenweg en de doorsteek naar de Julianalaan als eenrichtingsweg ingericht wordt, geeft Goudappel de voorkeur aan de variant waarbij de doorsteek ter hoogte van het Tuinderslaantje ligt. Daarmee wordt de Kerklaan immers over een zo lang mogelijk traject als eenrichtingsweg ingericht. Ten opzichte van de huidige situatie is dit een sterke verbetering voor (met name) de fietser. De vrijkomende ruimte kan als vrijliggend fietspad worden ingericht.

Beoogd effect

Om de ontwikkelplannen voor het centrumgebied Vinkeveen - die zijn gemaakt naar aanleiding van de dorpsvisie - verder uit te kunnen werken én de verkeersstructuur van Vinkeveen te verbeteren, is het noodzakelijk dat de gemeenteraad een definitieve voorkeur uitspreekt voor één van de twee subvarianten binnen de voorkeursvariant eenrichtingsverkeer Herenweg/Kerklaan. De gekozen subvariant wordt vervolgens nader uitgewerkt en geoptimaliseerd. Ook de uitwerking van de ontwikkelplannen (centrumplan) kan dan meer gericht plaatsvinden, rekening houdend met de uit te werken variant voor de verkeersoplossing. Op die wijze ontstaat een integrale uitwerking van het centrumplan voor Vinkeveen met de vastgestelde dorpsvisie als uitgangspunt en een verkeersoplossing die daarbij past. Het concept Centrumplan uit 2017 dient hierbij als basis en zal, met het implementeren van de verkeersoplossing op onderdelen aangepast (moeten) worden. Het Centrumplan voorziet in de bouw van circa 240 – 300 woningen verdeeld over 3 deelgebieden. De locatie van de voormalige betonfabriek De Adelaar, gelegen tussen de Herenweg en de Vinkeveense Plas, de gronden tussen de lintbebouwing aan de westzijde van de Herenweg en de Ringvaart en de

gronden gelegen tussen de Julianalaan en de zuidzijde van de N201. In bijlage 5 is aangegeven om welke gebieden het gaat. Overeenkomstig de Woonvisie 2025 geldt voor het woningbouwprogramma dat minimaal 30% in de sociale sector wordt gerealiseerd en minimaal 15% in het middensegment.

Voorkeursvariant

De verkeersoplossing waar de raadscommissie Ruimte in haar vergadering van 8 april jl. de voorkeur voor uitsprak, bestaat in hoofdlijnen uit het invoeren van eenrichtingverkeer op de Kerklaan en Herenweg richting N201. Daarnaast is het aanleggen van een nieuwe weg (vanaf de afrit van de N201) ten noorden van de Julianalaan met eenrichtingverkeer in de tegenovergestelde richting onderdeel van deze verkeersoplossing.

Aansluiting N201

De aansluiting met de N201 bestaat in deze variant uit 2 kruisingen, waarbij de westelijke kruising de toegang tot de nieuwe verbindingsweg naar de Kerklaan is. Kijkend naar de doorstroming, kan dan geconcludeerd worden dat de westelijke kruising, uitgevoerd als voorrangskruising, op alle momenten van de dag een goede doorstroming kent. Op de oostelijke kruising (ter hoogte van de Herenweg) is dit in de huidige situatie niet het geval. Op de afritten van de N201 is er sprake van een te hoge verhouding tussen de intensiteit en de capaciteit met als gevolg (te) lange wachttijden. Om dit op te lossen is het noodzakelijk deze kruising als rotonde uit te voeren.



Inrichting

De gewenste minimale breedte van de nieuwe verbindingsweg is 3,50 m. Gezien de functie van de weg wordt daarnaast aangeraden vrijliggende voorzieningen te realiseren voor voetgangers en fietsers. Omdat de Herenweg en Kerklaan als eenrichtingverkeer worden ingericht (bij subvariant B is dat op een deel van de Kerklaan), ontstaat, afhankelijk van de subvariant, ruimte om deze fietsinfrastructuur ook daar aan te leggen. Op deze manier ontstaat een directe vrijliggende verbinding tussen Zuiderwaard en het viaduct N201, waar aangesloten wordt op de rotonde en het fietspad langs de N201. Op het noordelijke deel van de Herenweg, tussen de N201 en de Baambrugse Zuwe, wordt parkeren opgelost in de woongebieden. Daarmee ontstaat er ruimte op dit deel van de Herenweg om de fietser door middel van fietsstroken veiliger deel te laten nemen aan het verkeer.

Subvarianten doorsteek Julianalaan-Kerklaan

Voor de benodigde doorsteek tussen de Julianalaan en de Kerklaan komen twee locaties in aanmerking.



Variant A

De eerste betreft de bestaande doorsteek ter hoogte van het Tuinderslaantje (variant A). Bij deze variant dient de bestaande doorsteek verbreed te worden. Om dit mogelijk te maken is het noodzakelijk de vier woningen aan de oostzijde van de bestaande doorsteek te verwerven. Met het realiseren van deze variant kan de Kerklaan over de volle lengte tussen Herenweg en Roerdompstraat als eenrichtingsweg worden ingericht. Dit betekent dat de verkeersveiligheid voor de fietser over deze gehele lengte sterk verbeterd wordt door middel van een vrijliggend fietspad. Ook de kruising met het Tuinderslaantje wordt bij deze variant geoptimaliseerd wat de verkeersveiligheid op dit kruispunt verbetert.

Variant B

De tweede locatie betreft het voetpad ter hoogte van het voormalige postkantoor (variant B). Bij deze variant dient het voetpad en de insteek vanaf de Julianalaan verbreed te worden. Dit betekent dat (ook) bij deze variant de vier woningen aan de oostzijde van deze doorsteek verworven moeten

worden. Twee woningen (Julianalaan) zijn in eigendom bij woningcorporatie Groen West en twee woningen (Kerklaan) zijn in eigendom bij particuliere eigenaren.

Bij deze variant zal de Kerklaan tot halverwege als eenrichtingsweg ingericht kunnen worden. Het gedeelte tussen de Roerdompstraat en de doorsteek tussen de Julianalaan en Kerklaan zal als tweerichtingsweg blijven fungeren. Belangrijke ontwerpogave daarbij is dat de oversteek van fietsers over de Kerklaan van het gedeelte eenrichtingsweg naar het gedeelte tweerichtingsweg goed vormgegeven wordt om de verkeersveiligheid te waarborgen.

Goudappel doet hierbij een aantal, aanvullende aanbevelingen om de verkeerssituatie in Vinkeveen te verbeteren.

Eenrichtingsverkeer voor zwaar verkeer

Om de leefbaarheid langs de Julianalaan, Kerklaan en Herenweg te bevorderen, adviseert Goudappel om in dit deel van Vinkeveen eenrichtingsverkeer voor vrachtverkeer in te stellen. Voor vrachtverkeer komende vanaf de A2/richting Uithoorn geldt op dit moment al een hoogtebeperking bij het viaduct (3,5 meter). De voorgestelde verkeerscirculatie voor vrachtverkeer is dan als volgt:

- Uit de richting van de A2: N201 – N212 – Mijdrechtse Dwarsweg – Reigerstraat;
- In de richting van de A2: Reigerstraat – Kerklaan – Herenweg – N201;
- Uit de richting Uithoorn/Mijdrecht: N201 – N212 – Mijdrechtse Dwarsweg – Reigerstraat;
- In de richting Uithoorn/Mijdrecht: Reigerstraat – Mijdrechtse Dwarsweg – N212 – N201.

Een uitzondering op deze bepaling geldt voor hulp- en nooddiensten.

30-km inrichting

Het geniet de voorkeur om de nieuwe inrichting van de betrokken wegen (Herenweg, Kerklaan en nieuwe weg tussen de N201 en Julianalaan/Kerklaan) als 30-km wegen in te richten. Dit bevordert de verkeersveiligheid en leefbaarheid op en rond de wegen.

Een veel gehoorde klacht vanuit de omgeving is dat de verkeersveiligheid op de Kerklaan vooral onder druk staat door te hard rijdend autoverkeer.

Zet ook in op deelmobiliteit

Goudappel stelt dat naast de voorgenomen wijziging van de verkeersstructuur ook ingezet moet worden op deelmobiliteit. Dit leidt tot een reductie van de verkeersgeneratie binnen het centrumplan en biedt mogelijkheden om het autogebruik te ontmoedigen.

Argumenten

De twee varianten A en B zijn beoordeeld op haalbaarheid waarbij oplossend vermogen voor de verkeersstructuur (doorstroming, bereikbaarheid en verkeersveiligheid) leidend is. Belangrijkste afwegingskader hiervoor zijn de onderzoeksresultaten van Goudappel zoals opgenomen in het rapport met kenmerk 009658.20210607.N1.04, d.d. 28 juli 2021.

4.1 Variant B heeft een grotere haalbaarheidskans, onder andere door de eigendomssituatie.

De verkoopbereidheid van de eigenaren van de vier woningen ter hoogte van subvariant B is groter dan van de eigenaren van de vier woningen ter hoogte van subvariant A.

Van de vier woningen die ter hoogte van locatie B op de nominatie staan om aangekocht en gesloopt te worden, zijn er twee in eigendom bij woningcorporatie Groen West (GW). De twee andere woningen zijn in eigendom bij particuliere eigenaren. Met alle drie de eigenaren is verkennend gesproken. Alle eigenaren geven aan dat er bereidheid is tot het verkennen van de verkoop van de woningen. GW geeft daarnaast aan deze gesprekken (ook) te willen voeren in de context van hun (mogelijke) rol in het voorzien in sociale huurwoningen binnen het centrumplan.

Bij de woningeigenaren van de vier woningen die ter hoogte van locatie A aangekocht en gesloopt moeten worden is de bereidheid tot verkennen deels aanwezig.

4.2 Beide subvarianten zijn gelijkwaardig op het gebied van doorstroming op de Herenweg en de bereikbaarheid van de dorpskern.

De belangrijkste aanleiding voor het wijzigen van de verkeersstructuur is de noodzakelijke verbetering van de doorstroming en bereikbaarheid van de dorpskern van Vinkeveen. In de onderzoeksresultaten stelt Goudappel dat beide varianten hierin gelijkwaardig voorzien. Dit bevestigt dat het principe van de oplossingsrichting, waarbij de Herenweg en Kerklaan met eenrichtingsverkeer worden ingericht en via een extra afrit vanaf de N201 richting de Julianalaan/Kerklaan, voor de doorstroming en bereikbaarheid van de dorpskern Vinkeveen werkt. De keuze voor een subvariant is hierop dan ook niet van invloed.

4.3 Verkeersveiligheid (voor met name fietser) op de Kerklaan verbetert het meest bij toepassen van subvariant A.

Doordat in geval van een doorsteek ter hoogte van locatie A de Kerklaan over de volle lengte als eenrichtingsweg ingericht wordt, krijgt de fietser over de gehele lengte een vrijliggend fietspad op de Kerklaan.

4.4 De leefbaarheid op de Kerklaan verbetert het meest bij toepassen van subvariant A.

Doordat in geval van een doorsteek ter hoogte van locatie A de Kerklaan over de volle lengte als eenrichtingsweg ingericht wordt, vermindert de verkeersdruk over de gehele lengte van de Kerklaan. Een lagere verkeersdruk heeft een verbetering van de leefbaarheid voor de aanliggende woningen tot gevolg.

4.5 De inrichting van de kruising op de Kerklaan met de Julianalaan en het Tuinderslaantje wordt geoptimaliseerd bij het toepassen van subvariant A.

Met het realiseren van de doorsteek ter hoogte van het Tuinderslaantje en het inrichten van de Kerklaan als eenrichtingsweg tot en met de kruising van de Kerklaan met de Julianalaan en het Tuinderslaantje, kan de inrichting van deze kruising geoptimaliseerd worden. Daarmee wordt de doorstroming en verkeersveiligheid op de kruising en op de wegen die hierop uitkomen, sterk verbeterd.

5.1 Definitieve keuze voor verkeersoplossing maakt doorontwikkelen centrumplan mogelijk.

Met het doorvoeren van deze verkeersoplossing, kan de verdere ontwikkeling van het centrumplan gericht worden opgepakt. De verkeersoplossing wordt geïntegreerd in een integraal centrumplan dat invulling geeft aan de doelstellingen van de Dorpsvisie centrum Vinkeveen.

5.2 *Zicht op ontwikkelen is basis voor (her)sluiten overeenkomsten met grondeigenaren.*

Bij de planontwikkeling voor het concept Centrumplan uit 2017, zijn alle eigenaren van de te ontwikkelen percelen in de gelegenheid gesteld hierin te participeren. Dit proces werd geïnitieerd en getrokken door de gemeente in nauwe samenwerking met AHV, eigenaar van de gronden aan de noordzijde van de N201. Nagenoeg alle grondeigenaren aan de zuidzijde van de N201 zijn op de uitnodiging ingegaan om mee te denken over de invulling van het (concept) centrumplan, maar op een vrijblijvende basis.

Op 17 juni jl. is op initiatief van de gemeente en AHV een (door)startbijeenkomst georganiseerd waarbij opnieuw alle grondeigenaren uitgenodigd waren en op een na allen aanwezig waren. Door de gemeente is benadrukt dat het centrumplan een integraal plan betreft waarbij verevening van kosten en baten uitgangspunt moet zijn. Nu er zicht is op een doorstart van het centrumplan, is er tevens basis om nadere afspraken tussen de gemeente en de grondeigenaren vast te leggen. Belangrijke voorwaarde vanuit de grondeigenaren is dat de gemeenteraad zich definitief uitspreekt over de voortgang van het centrumplan Vinkeveen.

Kanttekeningen

4.1 *Onderzoek Goudappel geeft uitsluitend inzicht in doorstroming en bereikbaarheid dorpskern Vinkeveen.*

Uit het onderzoek van Goudappel blijkt dat de verkeersoplossing (bij beide varianten) de doorstroming en bereikbaarheid van de dorpskern van Vinkeveen verbetert. Daarmee geeft het rapport van Goudappel antwoord op een gedeelte van de opgave. Er zal ook (nog) onderzocht worden welk effect de realisatie van de doorsteek heeft op de bodemgesteldheid (grondzetting, trillingen, verzakking/inklinking, etc.) en op de beheersbaarheid van de grondwaterstand (bemaling, houten funderingspalen, etc.). Gedurende het ontwerpproces moet antwoord worden gegeven op deze vragen en wordt een definitief civieltechnisch en verkeerskundig ontwerp voor de doorsteek gemaakt.

4.2 *Het niet geheel in (kunnen) richten van de Kerklaan als eenrichtingsweg, betekent dat er bijzondere aandacht moet worden besteed aan het ontwerp voor de Kerklaan tussen de doorsteek en de Roerdompstraat om de verkeersveiligheid te garanderen.*

Indien de doorsteek tussen de Julianalaan en de Kerklaan ter hoogte van het bestaande voetpad wordt gerealiseerd, betekent dit dat de Kerklaan niet over de gehele lengte als eenrichtingsweg wordt ingericht. Dit vraagt om extra aandacht in het ontwerpproces om de verkeersveiligheid, voor met name fietsers, te borgen op het gedeelte van Kerklaan tussen de doorsteek en de Roerdompstraat. Bijzondere aandacht is daarbij nodig voor de overgang tussen eenrichtingsweg en tweerichtingsweg.

4.3 *Subvariant A vraagt ook om investeringen op de Roerdompstraat.*

Voor een optimale voortzetting van de verkeersveiligheid op de Kerklaan richting de Roerdompstraat, is het gewenst ook op de Roerdompstraat een vrijliggend fietspad aan te leggen inclusief een fietsbrug over de Ringvaart. Dit is een bijkomende investering die primair niet gedekt wordt/kan worden vanuit de gebiedsontwikkeling/ontwikkelaar en komt voor rekening van de gemeente.

4.4 *Weerstand direct omwonenden te realiseren doorsteek*

De direct aanwonenden van de te realiseren doorsteek tussen de N201 en de Julianalaan en tussen de Julianalaan en Kerklaan hebben in meerdere gesprekken en tijdens de informatiebijeenkomst aangegeven ernstige zorgen te hebben over de doorsteek. De zorgen richten zich met name op de uitstoot van geluid en uitlaatgassen, verkeersveiligheid, trillingen door langsrijdend en remmend verkeer en de grondwaterstand. Laatste twee zorgpunten vooral ook met het oog op de bouwkundige staat van de woningen. Onderzoek naar grondwater en bodemgesteldheid maken dan ook deel uit van het ontwerpproces om te komen tot een definitieve inrichtingstekening voor de te realiseren doorsteek.

Financiën

Voor beide subvarianten geldt dat er vier woningen opgekocht en gesloopt moeten worden. Het betreffen allen twee-onder-een-kap woningen met een min of meer vergelijkbare woonoppervlakte. Voor beide subvarianten geldt dat de verwervingskosten vergelijkbaar zijn.

De indicatieve kostenraming voor het toepassen van deze verkeersoplossing gaat uit van een investering ter hoogte van ca. 7 miljoen euro. Dit bedrag voorziet in de plan- en realisatiekosten voor de nieuw aan te leggen hoofdinfrastructuur, inclusief een extra aansluiting tot aan de N201 (vanaf de afrit), de verwervingskosten voor een viertal woningen en de herinrichtingskosten voor de Herenweg en Kerklaan. Daarnaast is een risico-opslag toegepast en een post onvoorzien opgenomen.

De plan- en realisatiekosten voor de nieuw aan te leggen hoofdinfrastructuur, als ook de verwervingskosten voor een viertal woningen komen primair voor rekening van de gebiedsontwikkeling/ontwikkelaar. De kosten voor een extra aansluiting op de N201, als ook de noodzakelijke rotonde in de Herenweg ter hoogte van de op- en afritten van de N201, liggen primair bij de provincie. Indien de provincie hier geen of beperkte financiële medewerking aan verleent, dienen deze kosten op een andere manier gedragen te worden.

De herinrichting van de Herenweg en de Kerklaan komen primair voor rekening van de gemeente. De dekking van deze kosten komt grotendeels uit het (vrijvallende) meerjaren onderhoudsbudget voor de Herenweg en Kerklaan.

Bij een keuze voor subvariant A, waarbij de doorsteek tussen de Julianalaan en Kerklaan ter hoogte van het Tuinderslaantje wordt gerealiseerd, is het wenselijk dat het vrijliggend fietspad langs de Kerklaan wordt voortgezet langs de Roerdompstraat. Daartoe dient een fietsbrug over de Ringvaart gerealiseerd te worden. De (aanvullende) kosten voor de aanleg van een fietsbrug en het voortzetten van het vrijliggend fietspad langs de Roerdompstraat komen voor rekening van de gemeente.

Samengevat:

Aanleg hoofdinfrastructuur tussen N201 en Kerklaan incl. verwerving:	5 mln
Uitgangspunt: Deze kosten komen ten laste van de ontwikkeling/ontwikkelaar van het Centrumplan	
Herinrichting Herenweg, Kerklaan en Roerdompstraat:	2 mln
(incl. fietsverbinding van Kerklaan naar Zuiderwaard, dit is in variant B niet mogelijk)	
Uitgangspunt: Deze kosten komen ten laste van de gemeente	

Aanpassingen N201:

p.m.

Uitgangspunt: Deze kosten komen ten laste van de provincie

Betrokkenheid en communicatie

Op 7 juli jl. zijn de omwonenden (Julianalaan, Kerklaan, Herenweg) en overige inwoners tijdens een tweetal informatiebijeenkomsten in De Boei geïnformeerd over de eerste onderzoeksresultaten van Goudappel. Deze bijeenkomsten zijn in totaal door circa 100 inwoners bezocht. Tijdens de informatiebijeenkomsten is tevens een reactieformulier uitgereikt waarop ruimte is gegeven voor het maken van op- en aanmerkingen met de toezegging dat de ingevulde reactieformulieren gebundeld worden aangereikt aan de gemeenteraad. In de bijlagen 1 a t/m e zijn de ingediende reactie(formulieren) toegevoegd.

Daarnaast is met meerdere direct betrokkenen voorafgaand aan en na de informatiebijeenkomst contact geweest over de mogelijke gevolgen van de verkeersoplossing die onderzocht wordt. Met name met direct omwonenden van de twee locaties die voor een doorsteek tussen Julianalaan en Kerklaan in aanmerking komen, is gesproken. De eigenaren (woningcorporatie Groen West en twee particuliere eigenaren) van de woningen die ter hoogte van het voetpad in aanmerking komen om gesloopt te worden, hebben aangegeven bereid te zijn verdere gesprekken te voeren over mogelijke verkoop van hun woningen. De eigenaren (vier particuliere eigenaren) van de woningen ter hoogte van het Tuinderslaantje die in aanmerking komen om gesloopt te worden, zijn verdeeld over de bereidheid te praten over mogelijke verkoop.

Voor beide locaties geldt dat er grote zorgen worden geuit door de aanwonenden van de te realiseren doorsteek. Deze bewoners geven aan zich vooral zorgen te maken over uitstoot van geluid en gassen. Ander belangrijke zorgpunten zijn trillingen en grondwaterstanden en daarmee de bouwkundige staat van de woningen.

Ook met de provincie wordt ambtelijk gesproken over de voorkeursvariant die door de raadscommissie RZ & PW tijdens de vergadering 8 april jl. bij meerderheid is uitgesproken. De provincie heeft een positieve grondhouding uitgesproken en bevestigd dat de wensen van de gemeente worden meegenomen in de onderzoeken en planvorming voor de aanpassing van de N201. Er is echter nog geen definitief akkoord gegeven door de provincie op de wensen vanuit de gemeente.

Vervolg

Het proces staat volledig in het teken van het uitwerken en ontwerpen van de gekozen subvariant op verschillende onderdelen. Parallel daaraan en als integraal onderdeel daarvan, wordt het Centrumplan geoptimaliseerd en aangepast op de gekozen verkeersoplossing. Op die wijze ontstaat een integrale, verdere uitwerking van het centrumplan voor Vinkeveen met de vastgestelde dorpsvisie als uitgangspunt.

Belangrijk onderdeel van de uitwerking van de plannen is de nadere afstemming met de provincie en het maken van bindende afspraken met de provincie. De provincie geeft hierbij aan dat het gewenst is dat de onderzoeken en planvorming worden gedaan op basis van een definitieve keuze voor de

verkeersoplossing in Vinkeveen. Een richtinggevend besluit van de gemeenteraad is hierin dan ook gewenst.

Verwacht wordt dat in de eerste helft van 2022 de verkeersoplossing is uitgewerkt en ter finale vaststelling wordt voorgelegd aan de gemeenteraad. Ook de uitwerking van het Centrumplan moet dan een slag verder zijn gebracht en dient als basis voor te maken afspraken met de diverse grondeigenaren.

Parallel aan de uitwerking zullen dan ook in de eerste helft van 2022 de afspraken met de ontwikkelende partij(en) worden geconcretiseerd en worden vastgelegd. In deze overeenkomst worden afspraken vastgelegd over programma, planning, financiën en wederzijdse verplichtingen.

Het ontwerpbesluit bieden wij u hierbij ter vaststelling aan.

Burgemeester en wethouders van De Ronde Venen,
de secretaris, de burgemeester,



De raad van de gemeente De Ronde Venen gelezen het voorstel van
(raadsvoorstel nr. **00000/00** van 30 september 2021).

Besluit

- 1 Kennis te nemen van de onderzoeksresultaten uit de rapportage van Goudappel d.d. 28 juli 2021 met kenmerk 009658.20210607.N1.04
- 2 Kennis te nemen van de verslaglegging n.a.v. de informatiebijeenkomsten met omwonenden d.d. 7 juli jl.
- 3 Kennis te nemen van de reactieformulieren die door omwonenden n.a.v. de informatiebijeenkomsten zijn ingediend
- 4 Alles overziend een definitieve voorkeur uit te spreken voor variant B als verder uit te werken aanpassing van de verkeersstructuur Vinkeveen
- 5 Als uitgangspunten voor de verdere uitwerking te hanteren:
 - a. De Dorpsvisie centrum Vinkeveen;
 - b. De resultaten uit de haalbaarheidsstudie van de dorpsvisie;
 - c. Het concept Centrumplan Vinkeveen, d.d. 31 oktober 2017, als basisprincipe
 - d. De rapportage van Goudappel, d.d. 28 juli 2021 met kenmerk 009658.20210607.N1.04;
 - e. De Woonvisie 2025, gewijzigd vastgesteld door de gemeenteraad in maart 2020;
 - f. De ontwikkelingen dienen als kostendrager voor de aanpassing van de hoofdinfrastructuur en de verwerving van woningen;
 - g. De kosten voor de aanpassing van de Herenweg en Kerklaan komen (grotendeels) voor rekening van de gemeente en worden (mede) gedekt door de vrijvallende meerjaren onderhoudsbudgetten voor Herenweg en Kerklaan;
 - h. De uitwerking vindt plaats in samenwerking tussen gemeente en marktpartij(en).

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van de raad van de gemeente De Ronde Venen,
d.d. 30 september 2021.

De raad voornoemd,
de griffier,

de voorzitter,