

Korte weergave bijeenkomst Verkeersontsluiting Vinkeveen, sessie 1 (17.30 uur)

Na een welkom door wethouder Alberta Schuurs geeft projectleider Joris Gerritsen een presentatie over de verkeersstructuur in Vinkeveen. Deze presentatie is bijgevoegd.

Voor het uitvoeren van het Centrumplan, maar ook voor de doorstroming en verkeersveiligheid is aanpassing van de verkeersstructuur in Vinkeveen noodzakelijk.

In de raadscommissie van 8 april 2021 is uit een aantal varianten een voorkeursvariant gekozen. Hierbij wordt eenrichtingverkeer ingevoerd op (een deel van) de Kerklaan en Herenweg en een doorsteek aangelegd tussen afrit van de N201 en de Kerklaan.

Naar deze voorkeursvariant is een verkeersonderzoek door Goudappel uitgevoerd waarbij er 2 mogelijkheden zijn bekeken. Een doorsteek ter hoogte van het kruispunt voor De Boei en een doorsteek ter hoogte van het voetpad ongeveer halverwege de Kerklaan.

Beide locaties zorgen voor goede doorstroming, verbeteren de verkeersveiligheid en zorgen voor betere bereikbaarheid van Vinkeveen. Ook past het wegprofiel op beide locaties. Op beide locaties is de sloop van 4 woningen noodzakelijk.

De situatie voor fietsers verbetert sterk op de Herenweg in beide varianten.

Goudappel heeft aanbevolen om vrachtverkeer via de N212 te laten rijden om Vinkeveen te bereiken. Ook geeft zij aan om het gehele gebied Julianalaan, Kerklaan en Herenweg als 30 km-gebied in te richten. Tot slot is het aan te bevelen om in te zetten op deelmobiliteit (het gezamenlijk gebruik van een auto) om het autogebruik en -bezit enigszins terug te dringen.

Voor het vervolg is een aantal kaders van belang. Zo is er nog verdere afstemming met de provincie noodzakelijk, dient onderzoek verricht te worden naar milieu, zettingen en grondwater en moet er een ontwerp verder uitgewerkt worden. Tot slot moeten dan de kosten en opbrengsten tegenover elkaar worden gezet.

Het Centrumplan bestaat uit het toevoegen van ca. 240-300 woningen waarbij 30% sociale sector en 15% middensegment. Op de Adelaarlocatie wordt een 'centrum' aan de plas gecreëerd met horeca, kleinschalige detailhandel en wonen. Ook wordt hier voorzien in extra parkeren, zodat de Herenweg vrij blijft van parkeren en er meer ruimte ontstaat voor langzaam verkeer.

Met dit alles worden de braakliggende gronden opgewaarderd.

Het Centrumplan zoals dat er enkele jaren geleden lag is het vertrekpunt voor de verdere uitwerking van het plan.

Bezoekers van de avonden wordt gevraagd hun reactie op papier te zetten. Alle formulieren die ingevuld, opgestuurd, gemaild of afgegeven worden, worden gebundeld en 1 op 1 aan de gemeenteraad aangeboden.

Vragen en reacties:

Centrumplan zou toch niet doorgaan?

Enkele jaren geleden is het Centrumplan stopgezet omdat er geen infraoplossing was. Op dat moment is besloten eerst in te zetten op het vinden van een verkeersoplossing en afhankelijk daarvan te bekijken welke mogelijkheden er zijn voor ontwikkeling van woningen en overige functies. De Dorpsvisie is nog altijd van kracht en daarmee de visie op het te ontwikkelen gebied.

Hoe zit dat met het huidige voorstel van de gemeente bij de provincie? Is daar wel geld voor beschikbaar?

De gemeente voert blijvend gesprekken met de provincie. Nu er door de gemeenteraad een voorkeur is uitgesproken voor een verkeersoplossing, wordt ook meer gericht met de provincie gesproken over

de gekozen verkeersoplossing. Het klopt dat de provincie nog geen definitief akkoord heeft gegeven op de nu door de gemeenteraad uitgesproken voorkeur. Wel is door de provincie toegezegd dat deze oplossingsrichting wordt meegenomen in het onderzoek naar mogelijkheden voor de aanpak van de N201.

Wat lost dit op? Er is geen paniklare oplossing. Zwaar verkeer via N212 zorgt voor nieuw probleem, alle vrachtverkeer moet het hele dorp door. Probleem wordt dus verlegd.

Als N201 vaststaat rijdt men via Vinkeveen. Dat is vanaf een afstand te zien.

Het model is gebaseerd op tellingen, waarna een simulatie wordt uitgevoerd voor de toekomst. Deze tellingen worden uitgevoerd met gebruik van slangen over het wegdek. Hiermee wordt het aantal vervoersbewegingen geteld en op welk moment voertuigen passeren.

Gemeente geeft altijd parkeeronthefingen. Als het parkeerprobleem opgelost wordt, staan er veel minder auto's langs de weg en wordt de verkeersveiligheid en doorstroming ook beter.

Is deels inderdaad probleem. Dit is met name aan de noordzijde van de N201 het geval, daar wordt op de rijbaan geparkeerd. Door dit parkeren te verplaatsen naar bv. het Adelaarterrein ontstaat meer ruimte op de Herenweg. Aan de zuidzijde van de N201 ontstaat door eenrichtingverkeer meer ruimte voor fietsers. Parkeren vindt hier nu plaats naast de rijbaan.

Achterbos en Baambrugse Zuwe wordt buiten beschouwing gelaten, daar zijn ook bouwplannen. In eerdere studies is geconcludeerd dat deze doorsteek geen ruimtelijke kwaliteit heeft i.v.m. het hoogteverschil.

Hoeveel verkeer komt er eigenlijk over de doorsteek en hoe weer je hier vrachtverkeer?

Aan noordzijde wordt probleem grotendeels opgelost door parkeren van de rijbaan af te halen. Over de nieuwe doorsteek zullen circa 5.000 auto's per dag rijden.

Daarnaast is het voor nieuwbouwplannen noodzakelijk om meer rekening te houden met en in te zetten op deelmobiliteit.

Vanuit de bewonerscommissie zijn veel argumenten aangegeven waarom dit geen goed idee is. Het plan was ook van de baan en er zou gekeken worden naar het opwaarderen van de huidige infrastructuur. Nu staan we weer op hetzelfde punt als 2 jaar geleden.

In basis is dit hetzelfde principe als 2 jaar geleden. In april 2021 heeft een raadsbesluit voorgelegd om uit te gaan van de huidige infrastructuur. Dit omdat een weg ten westen van Vinkeveen (Marickenland) geen optie was. Hierin zijn meerdere varianten opgenomen, waarbij de raadscommissie de variant met de doorsteek als voorkeursvariant heeft benoemd.

Er wordt te klein gekeken op een heel klein stukje Vinkeveen. Er moet in een groter geheel worden gekeken. Probleem wordt alleen maar verplaatst.

Vertrekpunt is dit scenario. Andere of betere oplossingen zijn er niet of zijn in het verleden gestrand.

De provincie is steeds de doorslaggevende factor. Moeten we ons steeds voegen naar de provincie? Weg om dorp heen is beter.

Een uitwerking van het plaatje is zeer noodzakelijk zodat er inzicht komt in hoe het er uit komt te zien en wat het betekent.

Er is gekozen om dit als volgende stap uit te voeren.

Wat is tijdsplan?

In september zal de gemeenteraad een voorstel behandelen waarin een keuze wordt gemaakt op welke locatie de doorsteek zou moeten komen.

Hoe ziet de verlenging van de oprit eruit?

De afrit/oprit aan de westzijde wordt verlengd tot ca. de Ringvaart. Aan de oostzijde zal dit in principe alleen de oprit zijn. Onder het viaduct is een rotonde bedacht.

Bij de realisatie van natuurgebied Marickenland is een probleem met de waterhuishouding bij de bestaande woningen. Dit moet verholpen worden. Waarom wordt met die aanpassingen en die werkzaamheden niet een weg aangelegd c.q. ingepast? De weg kan dan als waterkering fungeren. De optie om een extra ontsluitingsweg door de natuurontwikkeling Marickenland te realiseren, is door de provincie (en andere contractpartijen zoals Staatsbosbeheer) afgewezen. Dit verzoek is meerdere malen door de gemeente bij de provincie neergelegd en is telkens door de provincie afgewezen. Daarmee is deze optie komen te vervallen.

In eerdere Centrumplan wilden we niet dat dorp in 2-en werd gesneden. Dat gebeurt nu juist wel. De barrière die de N201 vormt in het dorp blijft ongewijzigd. De kosten om de N201 (t.h.v. Vinkeveen) onder de grond te brengen zijn te hoog. De verhoogde ligging van de N201 zal dan ook als ruimtelijke gegeven meegenomen worden in het verdere ontwerp van het Centrumplan. Daarbij geldt dat de nieuwe doorsteek wel een vriendelijker weg wordt als dat de Herenweg/Kerklaan nu is.

Alles op alles zetten om ondertunneling door te zetten? Provincie heeft planvorming jaar uitgesteld. Nu is er een kans voor de gemeenschap van Vinkeveen. De nieuwe aansluiting kan dan bij het Molmpad komen, met evt. parallelstructuur.

Voor de leefbaarheid is ondertunneling een betere oplossing. Financieel is dit natuurlijk wel een hele lastige. De besluitvorming is juist uitgesteld vanwege het zoeken naar besparingen.

Wat zijn plannen voor openbaar vervoer?

De regionale lijnen om het dorp heen, waarmee ze sneller en frequenter rijden. Per kern zijn er dan 2 haltes. Door de kern heen rijdt dan een ontsluitende bus.

Ontsluiting op Kerklaan zijn 2 opties voor. Als die halverwege de Kerklaan aansluit, blijft het gedeelte tot aan de Ringvaart tweerichtingenverkeer.

Voor verkeersveiligheid in de Kerklaan is de variant t.h.v. De Boei inderdaad iets beter. Dit omdat er een vrijliggend fietspad over de gehele Kerklaan aangelegd kan worden.