ADVIES

Ontsluiting van en naar nieuwe woningen Land van Koppen fase 3

Versie 1.1

Datum: 22 augustus 2023

Opsteller: Projectteam LvK3

nieuwkoop

Inhoudsopgave

Inleiding 4
Achtergrond 4
Centrale vraag 4
Probleem/uitdaging 4
Doel 4
Afbakening 4
Waarbinnen 5
    Randvoorwaarden 5
    Kwaliteit 5
Verkeersanalyse Gerberastraat 5
Verkeersanalyse 5
Conclusie verkeersanalyse 5
Advies 5
Uitgewerkte varianten 6
Variant 1: Hogedijk (richting school) 6
    Voordelen 6
    Nadelen 6
    Financiële haalbaarheid 7
    Conclusie 7
    Advies 7
Variant 2: Dorpsplein 8
    Voordelen 8
    Nadelen 8
    Financiële haalbaarheid 9
    Conclusie 9
    Advies 9
Variant 3a: Molenweg west 10
    Voordelen 10
    Nadelen 10
    Conclusie 10
    Financiële haalbaarheid 11
Variant 3b: Molenweg oost 11
    Voordelen 11
    Nadelen 11
    Conclusie 11
    Financiële haalbaarheid 12
Variant 4: Irisstraat en Anemonenstraat 12

Voordelen 12
Nadelen 12
Conclusie 12
Financiële haalbaarheid 12
Variant 5: Kampeerhoeve 13
Voordelen 13
Nadelen 13
Conclusie 13
Financiële haalbaarheid 13
Variant 6: Gerberastraat 14
Voordelen 14
Nadelen 14
Conclusie 14
Financiële haalbaarheid 14
Eindconclusie 15

Inleiding

Achtergrond

De ‘Startnotitie project Land van Koppen fase 3’ en de stedenbouwkundige visie ‘Noorden, de stedenbouwkundige visie en verkenning’ zijn op 22 juni 2023 door de gemeenteraad vastgesteld. Dit is de derde fase van de woningbouwontwikkeling die in 2015 is gestart met vaststelling van een stedenbouwkundig plan door de gemeenteraad. In 2017 is het bestemmingsplan Driekoppenland vastgesteld waarin fase 1 en 2 zijn neergelegd. Inmiddels zijn deze twee fases afgerond. De gebouwde woningen zijn bewoond en het park is ingericht. Met de ontwikkeling van fase 3 komen er veel nieuwe verkeersbewegingen bij. Daarom was het, mede naar wens van de inwoners en ondernemers, noodzakelijk om onderzoek uit te voeren naar nut en noodzaak van een nieuwe ontsluiting van en naar de nieuwe woningen.

Centrale vraag

De centrale vraag die we in dit stuk beantwoorden is:

Is bij het realiseren van woningen binnen project Land van Koppen fase 3 een nieuwe ontsluiting nodig en zo ja, waar komt deze ontsluiting?

Deelvragen die hierbij van toepassing zijn:

- Hoe is de huidige verkeersdruk? (verkeersanalyse)
- Welke varianten voor een ontsluiting zijn mogelijk?
- Wat zijn de voor- en nadelen van elke variant?
- Wat zijn de kosten per variant?
- Wat is de maatschappelijke impact per variant? Denk daarbij aan recreatie, overlast/hinder, omzetderving/winst.

Probleem/uitdaging

Met de ontwikkeling van Land van Koppen fase 3 neemt het aantal verkeersbewegingen toe. Vanuit de in januari 2023 gehouden projectstartups is het signaal gekomen dat de huidige ontsluitingsroute via de Gerberastraat deze toename niet aankan. Bovendien is het onwenselijk om het bouwverkeer van fase 3 door de net gerenoveerde Gerberastraat te laten rijden.

Doel

Woningbouw binnen project Land van Koppen fase 3 mogelijk maken met een meest geschikte ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer van en naar de nieuwe woningen.

Afbakening

Het onderzoek beperkt zich tot een ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer dat nodig is om van en naar de nieuwe woningen te komen. Daarbij is het volgende van belang:

- nut en noodzaak van een ontsluiting
- financiële aspecten
- ruimtelijke aspecten (verkeer, parkeren, veiligheid, impact op de omgeving)
- maatschappelijke aspecten (recreatie, overlast/hinder, omzetderving/winst)

Het aspect bouwverkeer is tot op zeker hoogte meegenomen in dit onderzoek. Bouwverkeer leidt altijd tot overlast, het brengt geluid, trillingen, stof en extra gevaar voor overige verkeersdeelnemers met zich mee. Bouwverkeer door of langs een wijk, en zeker in de buurt van een school vraagt om extra aandacht voor veiligheidsmaatregelen. Deze maatregelen nemen we mee in het plan voor de uitvoering.

Waarbinnen

Randvoorwaarden

Het advies is gebaseerd op de op 22 juni 2023 door de gemeenteraad vastgestelde ‘Startnotitie Land van Koppen fase 3’ en de stedenbouwkundige visie ‘Noorden, stedenbouwkundige visie en verkenning’, de verkeersanalyse van maart 2023 en geldende wet- en regelgeving.

Kwaliteit

Bij het opstellen van dit advies is gebruik gemaakt van beschikbare informatie vanuit project Driekoppenland, externe advisering omtrent de kosten van het realiseren van een ontsluiting en een interne verkeersanalyse die door een verkeerskundige van de gemeente is uitgevoerd.

In het advies is aandacht voor de conclusie uit de interne verkeersanalyse van de Gerberastraat, zijn mogelijke varianten opgenomen met voor- en nadelen inclusief financiële haalbaarheid. Vervolgens geeft dit stuk een advies met betrekking tot het al dan niet realiseren van een ontsluiting. Het advies leggen we voor aan de gemeenteraad.

Verkeersanalyse Gerberastraat

Verkeersanalyse

In maart 2023 is met behulp van meetkasten een verkeerstelling gehouden in de Gerberastraat. De verkeerskundige van de gemeente heeft op basis van deze telling geconcludeerd dat het gebruik van de Gerberastraat grenst aan de maximale capaciteit (maximale capaciteit = 1000 verkeersbewegingen per etmaal). Met name in het weekend haalt het aantal verkeersbewegingen (tussen de 750 en 800 bewegingen per etmaal) nagenoeg het maximaal aantal verkeersbewegingen dat voor een dergelijk type straat geldt. Het toevoegen van minimaal 66 woningen levert een toename op van ongeveer 450 – 600 verkeersbewegingen per etmaal en dit leidt tot overbelasting van de Gerberastraat. Dit betekent dat de huidige ontsluitingsroute via de Gerberastraat niet geschikt is om zoveel extra vervoersbewegingen te verwerken.

Conclusie verkeersanalyse

De conclusie is daarom, dat we alleen de nieuwe woningen binnen het gebied kunnen bouwen als er ook een nieuwe ontsluiting van en naar de nieuwe woningen komt. Ofwel, zonder ontsluiting geen woningen.

Advies

Het advies is om een nieuwe ontsluiting te realiseren van en naar de nieuwe woningen binnen Land van Koppen fase 3.

Uitgewerkte varianten

Variant 1: Hogedijk (richting school)

Route vanaf parkeerdek bij de Antoniusschool, aan de voet van de dijk evenwijdig aan het fietspad op de Hogedijk naar het plangebied.

Voordelen

De voordelen van deze ontsluiting zijn:

- geen verkeer door de bestaande wijk;
- grond is in eigendom van de gemeente;
- toevoegen van parkeren in het plangebied nabij het dorpsplein is mogelijk en geeft ruimte op het plein voor horeca en recreatie. Via de bestaande fiets-/voetgangersbrug kan het plein lopend bereikt worden;
- de bestaande parkeerplaatsen bij de school zijn minder druk bezet dan de parkeerplaatsen op het Dorpsplein, waardoor er weinig parkeermanoeuvres zijn, behalve tijdens het in- en uitgaan van de school;
- overzichtelijke weg met één in- en uitrit naar de Prolkade;
  - 'langparkeerders'[1] kunnen gedwongen worden naar de parkeerplaatsen in het talud of naar de nieuwe parkeerplaatsen in het plangebied, waardoor er minder druk op de parkeerplaatsen aan het Dorpsplein is; voorkeursroute van dorpsraad De Koet;
- bruikbaar als route voor bouwverkeer;
- doorgerekend als de goedkoopste oplossing.

Nadelen

De nadelen van deze ontsluiting zijn:

- meer verkeersbewegingen bij school (tijdens in- en uitgaan school) en winkels. Tijdens de zomervakantie is de school 6 weken gesloten en is er dus ook geen schoolgaand verkeer;
- zwaar verkeer onder in de dijk (vanwege de zetting), waardoor versteviging nodig is;

[1] Onder 'langparkeerders' kunnen bijvoorbeeld verstaan, recreanten die de auto parkeren en vervolgens wandelend, met een fiets of boot de omgeving gaan verkennen. De tijdsduur waarbij de auto geparkeerd staat is doorgaans langer dan een horecabezoek. Hierdoor is er meer doorloop mogelijk bij de parkeerplaatsen aan het Dorpsplein.

- er komt meer verkeer over het kruispunt bij de Prolkade. Het vergt onderzoek of dit veilig genoeg is, of dat er nog verbeteringen nodig zijn. De voorrang is nu met een uitritconstructie geregeld.
- er ontstaat een conflictpunt met kruisend verkeer van het pad van de Leliestraat naar de Hogedijk;
- de aanrijroute naar de Simon van Capelweg is iets langer dan de variant met het Dorpsplein.
- trapveldje verdwijnt op deze plek, de mogelijkheden naar een alternatieve locatie voor het trapveldje onderzoeken.

Financiële haalbaarheid

Om de financiële haalbaarheid te toetsen is een indicatieve grondexploitatie van Land van Koppen fase 3 opgesteld. Op basis van de huidige uitgangspunten en inzichten is de realisatie van de ontsluiting, zowel bij 66 als bij 84 woningen financieel haalbaar. Twee aandachtspunten hierbij zijn dat het een indicatieve grondexploitatie betreft en voor het toevoegen van de ontsluiting dienen we aanvullende gemeentelijke percelen in de grondexploitatie te brengen. De boekwaarden van deze gronden zijn momenteel nog niet opgenomen.

Conclusie

Deze variant is financieel haalbaar, heeft voordelen (o.a. geen nieuwe brug nodig, geen zwaardere verkeersbelasting rondom dorpsplein, geen extra verkeersbewegingen door bestaande wijk, extra parkeerplaatsen voor de horeca en grond in eigendom van de gemeente) en kan verder uitgewerkt worden tot een ontsluiting van en naar de nieuwe woningen.

Bij het verder uitwerken van deze ontsluiting is extra aandacht vereist voor de verkeersveiligheid van de schoolkinderen en het winkelend publiek en een alternatieve locatie voor het huidige trapveld.

Deze variant kent in het kader van de financiële haalbaarheid wel twee aandachtspunten: het betreft een indicatieve grondexploitatie en boekwaarden van aanvullende gemeentelijke percelen in de grondexploitatie zijn niet opgenomen.

Advies

Het verder uitwerken van deze variant mee te nemen bij het opstellen van het stedenbouwkundig plan, zodat er een integraal plan ontstaat voor de nieuwe woningen, de parkeerplaatsen en de ontsluitingsweg met daarin ook verwerkt de eerdergenoemde punten die extra aandacht vereisen.

Net als bij het opstellen van deze notitie is bij de verdere uitwerking van de plannen een nauwe samenwerking met de verkeerskundige noodzakelijk.

Variant 2: Dorpsplein

Route vanuit het projectgebied direct richting de Simon van Capelweg, haaks over de ringsloot via het midden van het dorpsplein naar de Simon van Capelweg.

Voordelen

De voordelen van deze variant zijn:

- geen verkeer door de bestaande wijk;
- grond is in eigendom gemeente;
- toevoegen van parkeren in het plangebied nabij het dorpsplein is mogelijk en zorgt voor veel extra beschikbare parkeerplekken;
- korte aanrijroute naar Simon van Capelweg;
- korte route over de dijk;
- behoud van het trapveldje de Bun op die plek;
- geen extra verkeer bij de school/winkels;
- bruikbaar als route voor bouwverkeer.

Nadelen

De nadelen van deze variant zijn:

- duur door aanleg brug (duurder dan variant 1);
- er ontstaat een conflictpunt met kruisend verkeer van het fietspad Hogedijk. Doordat er als het ware een helling opgereden moet worden, is de zichtbaarheid van verkeer naar de helling minder goed;
- doorgaand en meer verkeer over het plein met horeca en toerisme, dat maakt het plein minder aantrekkelijk om te verblijven;
- het plein is een paar jaar geleden gerenoveerd en pas over 16 jaar afgeschreven;
- doordat er meer parkeerplaatsen worden gecreëerd vlakbij deze locatie, zal dit een aanzuigende werking hebben;
- meer in- en uitrijdend verkeer van het Dorpsplein naar de Simon van Capelweg en vice versa. Daarnaast zijn er drie in- en uitritten vrij dicht op elkaar. De voorrang hiervan is met een

uitritconstructie geregeld. De weg achter de bolle boog verdwijnt. Dit heeft gevolgen voor de zichtafstand;
- Bij drukke momenten kan er door in- en uitrijdend verkeer een wachtrij ontstaan op het Dorpsplein en op de Simon van Capelweg. Doorgaand fietsverkeer op de Simon van Capelweg kan hierdoor in de knel komen;
- voor de nieuwbouw van het Vlietpark zijn destijds 12 parkeervakken toegevoegd aan het plein, deze moeten beschikbaar blijven voor de bewoners van het Vlietpark;
- het plein wordt minder geschikt voor grotere evenementen, zoals bijvoorbeeld Pleinpop op Koningsdag.

Financiële haalbaarheid

Om de financiële haalbaarheid te toetsen is een indicatieve grondexploitatie van Land van Koppen fase 3 opgesteld. Op basis van de huidige uitgangspunten en inzichten is de realisatie van de ontsluiting, zowel bij 66 als bij 84 woningen financieel haalbaar. Net als bij variant 1 zijn de twee aandachtspunten hierbij dat het een indicatieve grondexploitatie betreft en dat we voor het toevoegen van de ontsluiting aanvullende gemeentelijke percelen in de grondexploitatie moeten brengen. De boekwaarden van deze gronden zijn momenteel nog niet opgenomen.

Conclusie

Deze variant is financieel haalbaar, heeft voordelen (o.a. geen extra verkeersbewegingen door de bestaande wijk, grond in eigendom van de gemeente en geen extra verkeer langs de scholen en winkels) en kan verder uitgewerkt worden tot een ontsluiting van en naar de nieuwe woningen.

Bij het verder uitwerken van deze variant is extra aandacht vereist voor de kruising die op de Hogedijk ontstaat tussen de fietsroute en de nieuw aan te leggen weg voor gemotoriseerd verkeer. Daarnaast wordt het pas gerenoveerde nog niet afgeschreven plein veranderd.

Deze variant kent in het kader van de financiële haalbaarheid wel twee aandachtspunten: het betreft een indicatieve grondexploitatie en boekwaarden van aanvullende gemeentelijke percelen in de grondexploitatie zijn niet opgenomen.

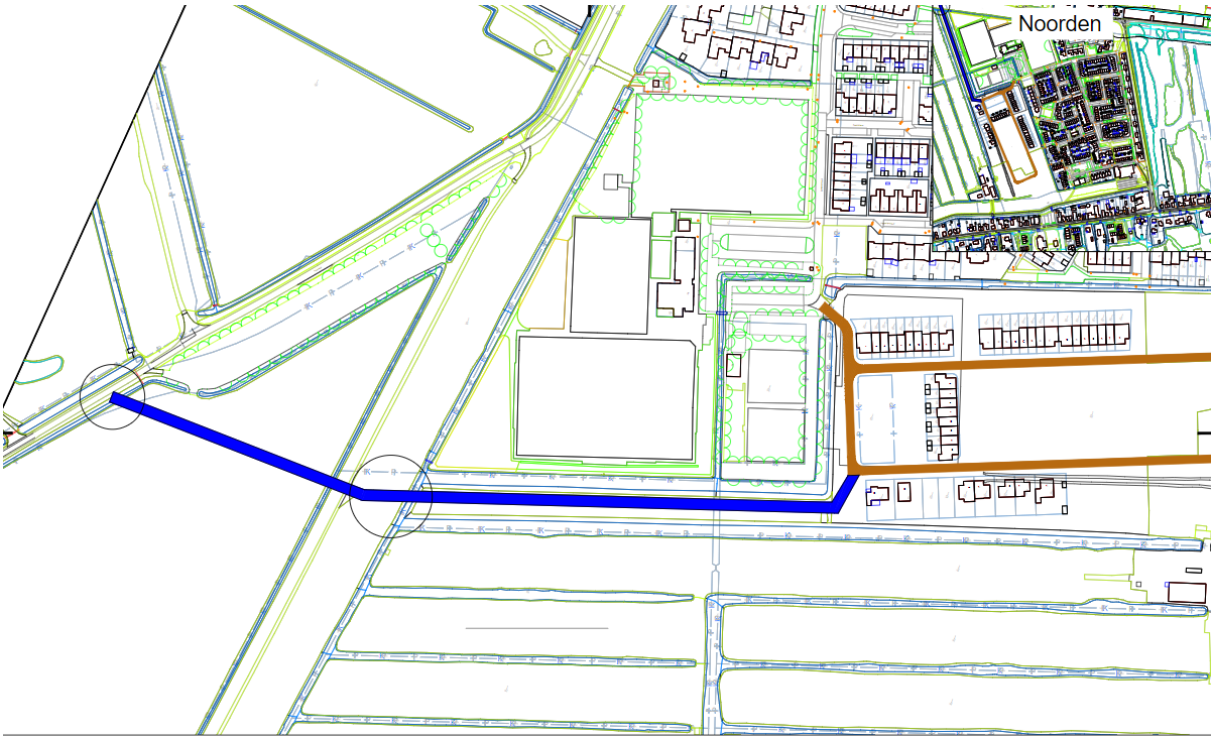
Advies

Het verder uitwerken van deze variant mee te nemen bij het opstellen van het stedenbouwkundig plan, zodat er een integraal plan ontstaat voor de nieuwe woningen, parkeerplaatsen, weg met daarin ook verwerkt de eerder genoemde punten die extra aandacht vereisen.

Net als bij het opstellen van deze notitie is bij de verdere uitwerking van de plannen een nauwe samenwerking met de verkeerskundige noodzakelijk.

Variant 3a: Molenweg west

Route vanaf de Meerkoet via het bestaande fietspad achter de sportvelden om naar de kruising Kousweg/Hogedijk.



Voordelen

De voordelen van deze ontsluiting zijn:

- geen verkeer door bestaande wijk;
- bruikbaar als route voor bouwverkeer.

Nadelen

De nadelen van deze ontsluiting zijn:

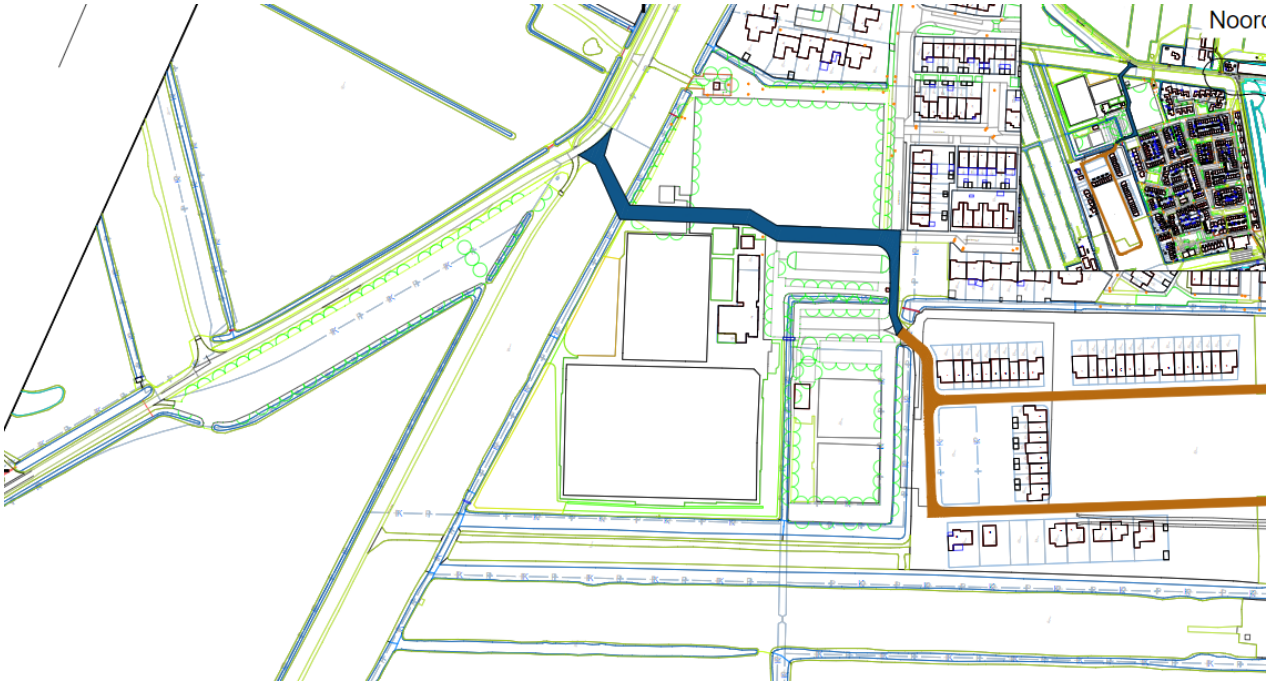
- het passeren van hoge druk gasleiding kost veel geld door de aanleg van een onderheide constructie over de leiding heen (in vergelijkbare situatie in Nieuwveen kostte dat € 255.000,-);
- de aansluiting op Kousweg is niet wenselijk vanuit verkeersoogpunt, deze is smal en er wordt hard gereden;
- het is een lange route;
- er zijn andere snellere routes. De kans bestaat dat deze ontsluitingsvariant daarom niet optimaal wordt gebruikt en de verkeersdoorstroming op bestaande wegen verslechtert, waardoor het verkeer op deze wegen alsnog vast komt te staan;
- de huidige fietsroute wordt belemmerd door de opheffing van het bestaande fietspad en het kruisen van fietspad aan de Molenweg;
- geen extra parkeerruimte t.b.v. het dorpsplein;
- loopt door (toekomstig) natuurgebied van Ruygenborch II;
- herstelkosten straatwerk Meerkoet en Waterhoen;
- kosten aanleg alternatief fietspad richting Molenweg.

Conclusie

De aansluiting op de huidige verkeersverbinding is onwenselijk. Deze variant loopt door de (toekomstig) natuurgebied van Ruygenborch II en over een hoge druk gasleiding. Om deze hoge druk gasleiding te passeren is bovendien een onderheide constructie over de leiding nodig. Dit brengt veel extra kosten met zich mee.

Financiële haalbaarheid
Gezien de conclusie heeft geen doorrekening van kosten plaatsgevonden.

Variant 3b: Molenweg oost
Route via de parkeerplaats van de sportverenigingen over de rand van het voetbalveld naar de Molenweg waar nu het fietspad aansluit op de Kousweg.



Voordelen
De voordelen van deze ontsluiting zijn:

- geen verkeer door bestaande wijk;
- korte route naar plangebied;
- bruikbaar als route voor bouwverkeer.

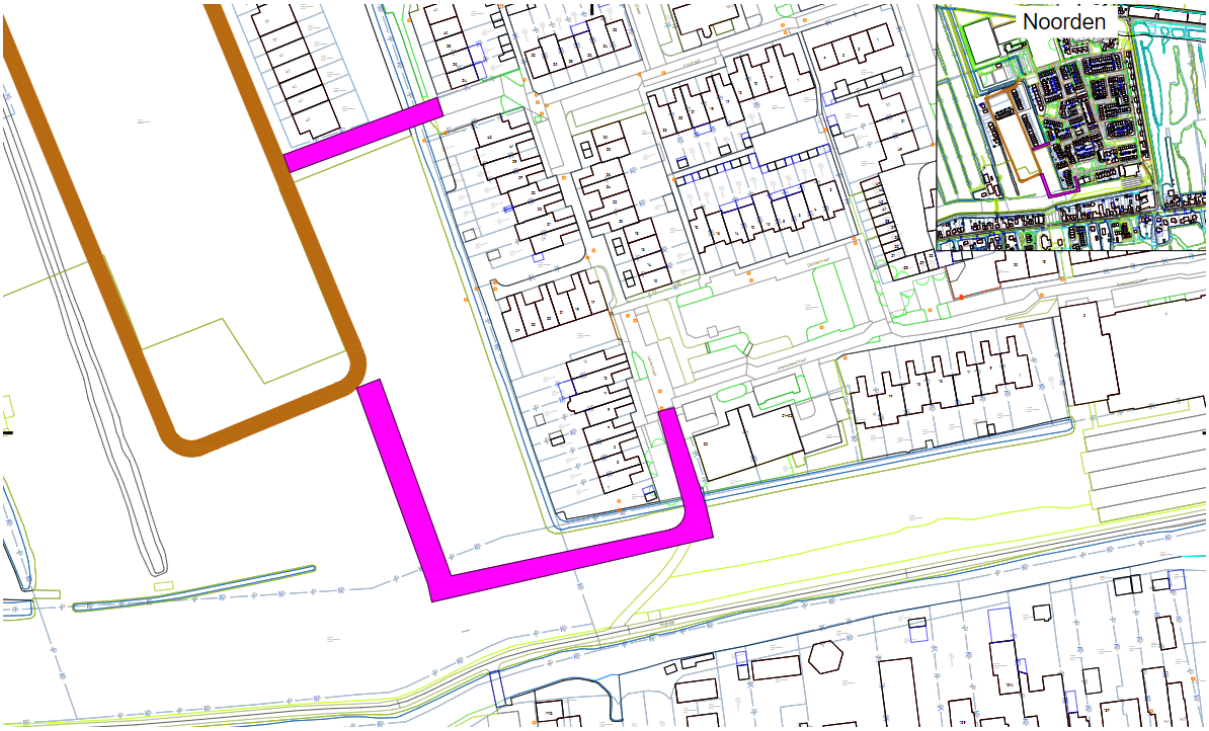
Nadelen
De nadelen van deze ontsluiting zijn:

- het passeren van een hoge druk gasleiding kost veel geld (in vergelijkbare situatie in Nieuwveen kostte dat € 255.000,-);
- opheffen voetbalveld, geen alternatieve locatie voor het voetbalveld beschikbaar;
- er zijn andere snellere routes. De kans bestaat dat deze ontsluitingsvariant daarom niet optimaal wordt gebruikt en de verkeersdoorstroming op bestaande wegen verslechtert. waardoor het verkeer op deze wegen alsnog vast komen te staan;
- geen extra parkeergelegenheid t.b.v. het dorpsplein;
- aansluiting op Molenweg/Kousweg is verkeerskundig niet gewenst vanwege de verkeersveiligheid, want deze weg is smal en de toegestane maximumsnelheid is 60km/u;
- herstelkosten straatwerk Waterhoen en Meerkoet.

Conclusie
De aansluiting op de huidige verkeersverbinding en de verkeersveiligheid (smalle weg en harde snelheid) is verkeerskundig onwenselijk. Daarnaast loopt deze variant over een hoge druk leiding. Om deze hoge druk gasleiding te passeren is bovendien een onderheide constructie over de leiding nodig. Dit brengt veel extra kosten met zich mee.

Financiële haalbaarheid
Gezien de conclusie heeft geen doorrekening van kosten plaatsgevonden.

Variant 4: Irisstraat en Anemonenstraat
In deze variant maken we gebruik van bestaande routes door de woonwijk met een aanvullende ontsluiting naar de nieuwe woningen. Via de brug naar de Irisstraat, nu als calamiteitenroute in gebruik en via de Anemonenstraat.



Voordelen
Er zijn geen voordelen bij deze ontsluiting.

Nadelen
De nadelen van deze ontsluiting zijn:

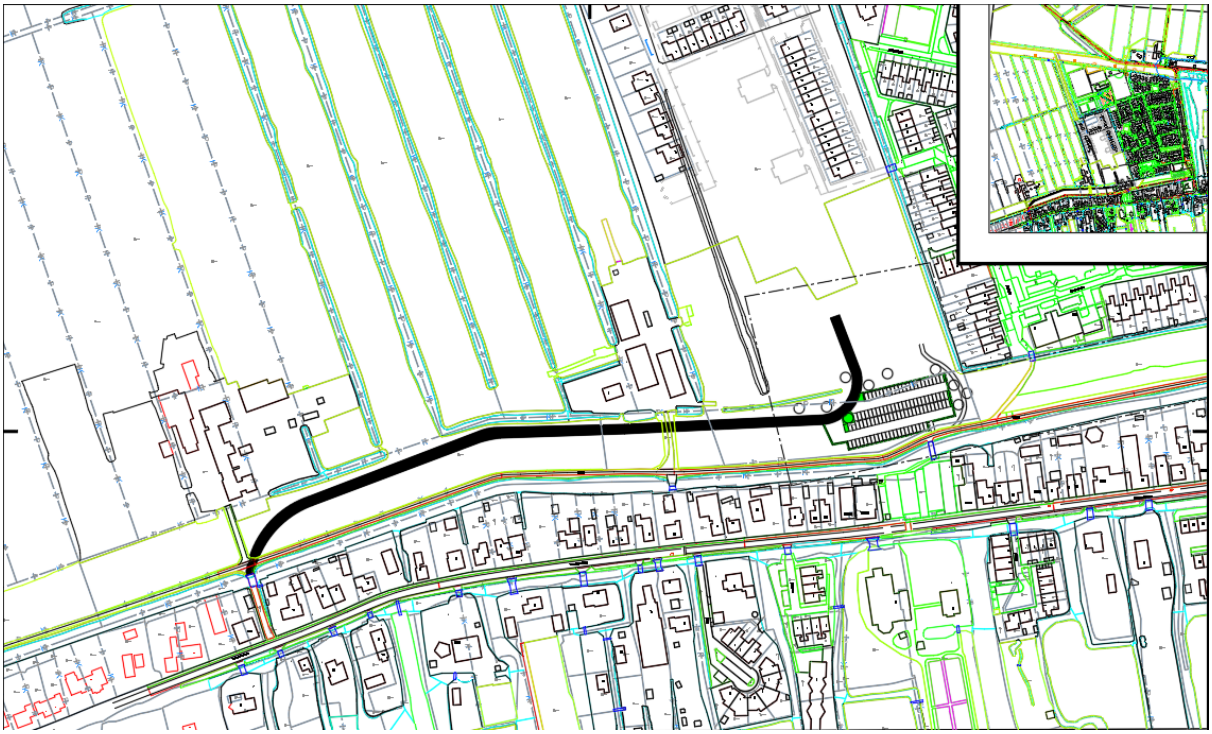
- te smalle straten, die zoveel verkeer niet aankunnen;
- door de bestaande wijk, ontlast de wijk niet (verkeerskundig onhaalbaar);
- herinrichting Irisstraat net gereed en Anemonenstraat is nu onder constructie, dan zou wederom een aanpassing nodig zijn (forse afschrijving);
- niet bruikbaar als route voor bouwverkeer;
- huidige bruggen zijn ongeschikt voor hoeveelheid verkeer, waardoor nieuwe bruggen nodig zijn.

Conclusie
Deze variant is verkeerstechnisch onhaalbaar. De toename van het verkeer zal de bestaande woonwijk nog meer belasten terwijl de wegenstructuur hier niet op berekend is.

Financiële haalbaarheid
Gezien de conclusie heeft geen doorrekening van kosten plaatsgevonden.

Variant 5: Kampeerhoeve

De route gaat onder de dijk langs in westelijke richting vanaf Land van Koppen tot de kampeerhoeve.



Voordelen

De voordelen van deze ontsluiting zijn:

- geen verkeer door de bestaande wijk;
- vermindering van verkeer door het centrum van Noorden;
- extra parkeergelegenheid ten behoeve van het dorpsplein.

Nadelen

De nadelen van deze ontsluiting zijn:

- lange route;
- smalle ontsluiting op de Simon van Capelweg (verkeerskundig niet acceptabel);
- niet alle gronden zijn in eigendom van de gemeente;
- route niet geschikt voor bouwverkeer i.v.m. smalle doorgang.

Conclusie

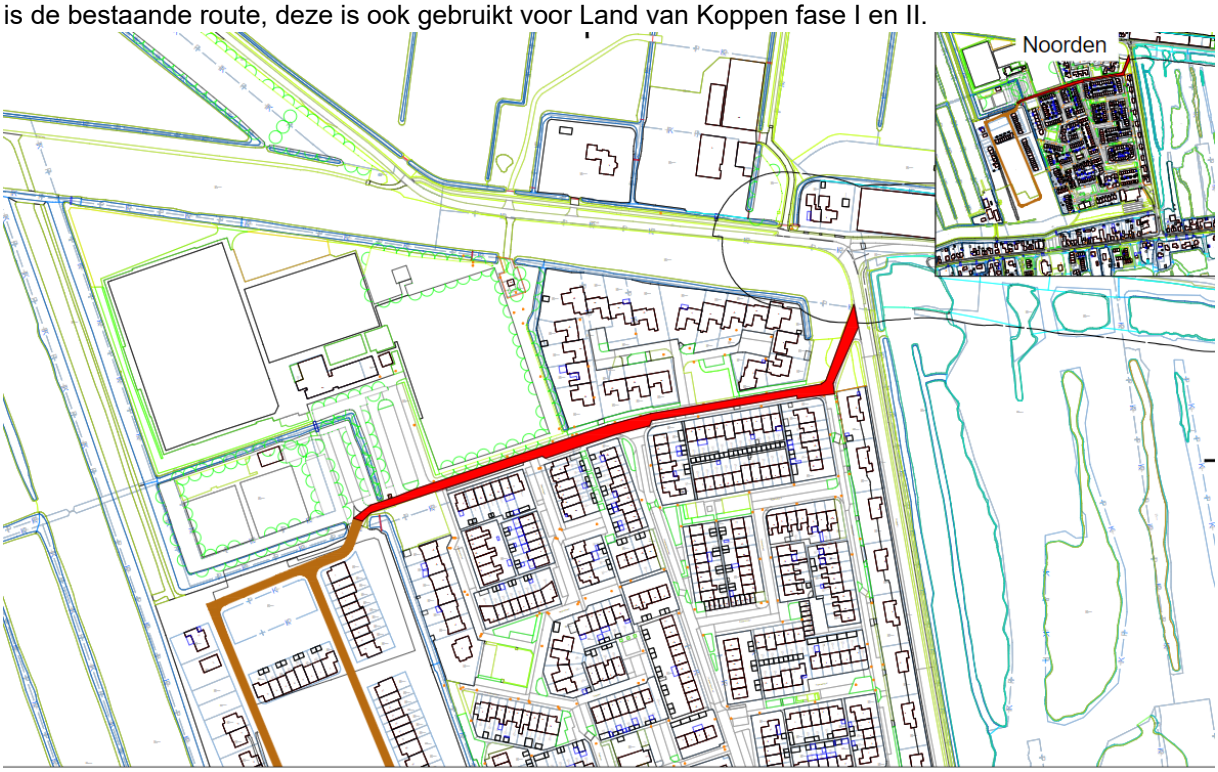
In deze variant is niet alle grond in eigendom van de gemeente en vraagt om aankoop van een aanzienlijk stuk grond. Bovendien is de aansluiting op de Simon van Capelweg niet geschikt voor de te verwachten verkeersstroom.

Financiële haalbaarheid

Gezien de conclusie heeft geen doorrekening van kosten plaatsgevonden.

Variant 6: Gerberastraat

De route gaat vanuit het projectgebied vanaf de Meerkoet door de Gerberastraat naar de Prolkade. Dit is de bestaande route, deze is ook gebruikt voor Land van Koppen fase I en II.



Voordelen

De voordelen van deze ontsluiting zijn:

- bestaande situatie;
- geen extra kosten, behoudens herstelwerk straatwerk als de route ook als bouwroute wordt gebruikt.

Nadelen

De nadelen van deze ontsluiting zijn:

- De Gerberastraat zit op haar maximale capaciteit qua verkeersintensiteit;
- Omwonenden en dorpsraad De Koet hebben tijdens de projectstartup aangegeven dat de weg meer verkeer niet aankan/de weg nu al te druk is;
- Als deze weg ook als bouwroute wordt gebruikt, kunnen er klachten van omwonenden komen, is er kans op schade aan woningen en zijn er extra kosten voor het vernieuwen van het straatwerk.

Conclusie

Deze variant is verkeerskundig onhaalbaar. Dit komt door de toename van het aantal verkeersbewegingen als gevolg van de bouw van nieuwe woningen. De Gerberastraat zit nagenoeg al aan haar maximale verkeerscapaciteit in de huidige situatie.

Financiële haalbaarheid

Gezien de conclusie heeft geen doorrekening van kosten plaatsgevonden.

Eindconclusie

Het bouwen en bewonen van nieuwe woningen binnen de percelen Gerberastraat (oude crossveldje) en Land van Koppen fase 3 gaat gepaard met meer verkeersbewegingen per etmaal. Daarom was het, mede naar wens van de inwoners en ondernemers, noodzakelijk om onderzoek uit te voeren naar nut en noodzaak van een nieuwe ontsluiting van en naar de nieuwe woningen.

Gelet op de financiële, maatschappelijke en ruimtelijke aspecten is gebleken dat van de onderzochte varianten er twee verkeerskundig en financieel haalbaar zijn.

Voor beide varianten geldt dat het verkeer van en naar de nieuwe woningen niet door de bestaande wijk hoeft, de grond in eigendom van de gemeente is, de kosten voor de realisatie van de nieuwe ontsluiting op basis van de eerste doorrekening niet ver uit elkaar lijken te liggen. Binnen de twee varianten zijn ook extra parkeerplaatsen mogelijk voor de horeca en recreatie. Bij de verdere uitwerking van de twee varianten in samenhang met het stedenbouwkundig plan wordt pas duidelijk om hoeveel parkeerplaatsen dit gaat.

Beide varianten kennen echter ook belangrijke aandachtspunten rondom de verkeersveiligheid, zoals het kruisend verkeer op de Hogedijk (fietsroute en nieuwe weg) en het verkeer rondom school en winkels. Bij het verder uitwerken van de twee varianten moet afgewogen worden wat zwaarder weegt:

In het recreatieseizoen[2] is er meer (zoek)verkeer van en naar het Dorpsplein, maar tegelijktijdig is het ook een verblijfsgebied (horeca), opstappunt van de Zonneveer, fietsknooppunt 83 op Hogedijk. Dit botst mogelijk met elkaar.

Tijdens schooltijden zal het drukker zijn bij het kruispunt bij de Prolkade. Echter is er dan minder recreatief verkeer aanwezig.

Vanwege de samenhang tussen het uiteindelijke aantal te realiseren woningen en daarbij het aantal parkeerplaatsen op basis van de parkeernorm inclusief de ontsluiting is de eindconclusie dat:

- beide varianten (Hogedijk en Dorpsplein) verder uitgewerkt moeten worden in samenhang met het nog op te stellen stedenbouwkundig plan en
- de te maken kosten het beste binnen de nog te openen grondexploitatie moeten worden opgenomen. Extra parkeerplaatsen ten behoeve van de horeca en recreatie, die binnen beide varianten mogelijk zijn, vallen hierbuiten.

---

[2] In het onderstaande rapport 'Recreatie en toerisme in gemeente Nieuwkoop - Marktonderzoek naar waardering (januari 2023, Hogeschool in Holland)' staat bij zwaktes:

Weakness is 'parkeren'

Parkeerplaatsen: De aanwezige parkeerplaatsen zijn of snel bezet of te ver gelegen van de bestemming. Er is momenteel een parkeerplaats aanwezig waar recreanten de auto kwijt kunnen, echter is deze een stuk lopen van de meeste recreatieve voorzieningen. De recreanten krijgen hierdoor het idee dat er te weinig parkeerplaatsen zijn en blijven weg. (https://edepot.wur.nl/334178, pagina 24)

In dat kader kan onderzocht worden waar voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden, waarbij de vindbaarheid en bereikbaarheid naar recreatieve voorzieningen optimaal is.

info@nieuwkoop.nl

14 01 72

Teylersplein 1, Nieuwveen