

# Uitwerking motie 310-25 inzake ontsluitingsweg dorpskern Marken



Afdeling Openbare Werken  
datum: 7 december 2015  
kenmerk: IT15.07668

# Inhoud

1. Inleiding .....	3
1.1 Aanleiding .....	3
1.2 interpretatie opdracht .....	3
2. Extra ontsluitingsweg oude kom Marken .....	4
2.1. Inleiding .....	4
2.2. Mogelijkheden .....	4
2.3. Aanbeveling .....	5
3. Verkeerssituatie basisschool De Rietlanden .....	6
3.1. Inleiding .....	6
3.2. Mogelijkheden .....	6
3.3. Aanbeveling .....	8
4. Fiets parkeren .....	9
4.1. Inleiding .....	9
4.2. Mogelijkheden .....	9
4.3. Aanbeveling .....	10
Bijlage 1: Motie ontsluitingsweg .....	11
Bijlage 2: Schetsontwerp Toegangsweg .....	12

# 1. Inleiding

## 1.1 Aanleiding

Op 12 maart 2015 heeft de gemeente raad met 12 stemmen voor en 5 stemmen tegen de motie 310-25 van CDA en D66 inzake ontsluitingsweg dorpskern Marken aangenomen (zie bijlage 1). Hierin verzoekt de raad het college van burgemeester en wethouders om:

- Het in 2008 aangeboden verkeersplan, dat in samenwerking met de Eilandraad is opgezet en waar bij de inwoners een breed draagvlak voor is, uit te werken in het kader van de toekomstvisie;
- Dit plan, dat toen ook gepresenteerd is aan college en raad, te onderzoeken op de haalbaarheid en mogelijke realisering;
- De resultaten van dit onderzoek uiterlijk in december 2015 terug te koppelen naar de raad.

## 1.2 interpretatie opdracht

De motie is zodanig geïnterpreteerd dat er niet alleen naar de specifiek benoemde ontsluiting moet worden gekeken. In dit kader is gekeken naar de nog openstaande onderwerpen uit het oude Verkeerscirculatieplan Marken (VCP). Deze notitie biedt dan ook inzicht in de verkeerskundige mogelijkheden op de volgende onderdelen:

- extra ontsluitingsweg oude kom Marken
- verkeerssituatie basisschool De Rietlanden
- uitbreiding fiets parkeren

## 2. Extra ontsluitingsweg oude kom Marken

### 2.1. Inleiding

Een derde ontsluiting door de weilanden is een van de punten die nog openstaat uit het Verkeerscirculatieplan Marken en is op Marken al jaren een zeer gevoelig onderwerp. Qua verkeersintensiteiten op Marken is een extra ontsluiting verkeerskundig niet nodig. Wel is dit een mogelijkheid om het gemotoriseerde verkeer dat nu over de Kets gaat een alternatief te bieden. Op deze manier wordt het "snelle" verkeer gescheiden van het overige verkeer, waardoor het voor de bewoners en toeristen op de Kets rustiger en overzichtelijker wordt. Peilingen uit het verleden laten zien dat ook de inwoners van Marken verdeeld (50/50) staan ten opzichte van het idee voor een derde ontsluiting.



### 2.2. Mogelijkheden

Om niet te verzanden in details is een basis ontwerp gemaakt, een minimum variant. Dat betekent dat gekeken is wat er nodig is om een goede verbinding (op basis van de CROW richtlijnen) tot stand te brengen die in verhouding staat tot zijn omgeving. Dit heeft geresulteerd in het schetsontwerp zoals te zien in bijlage 2

Indien de gemeenteraad besluit om verder te gaan met dit initiatief en hier geld beschikbaar voor stelt, moet het ontwerp verfijnd worden. Pas dan kan er antwoord worden gegeven op meer praktische vragen als mag er geparkeerd worden op de weg? hoe wordt de weg afgeschermd (bijvoorbeeld met een haag vergelijkbaar met het parkeerterrein) enz.

### Voordelen

- Alternatieve route voor lokaal en zwaarder verkeer (brandweer)
- Minder verkeer over de Kets en het Zereiderspad en daardoor minder overlast bij aanwonenden
- Toeristen hebben meer (loop)ruimte langs de Kets en van en naar de haven

### Nadelen

- Gezien de zeer lage verkeersintensiteit ( Kets 440-550 mvt/etmaal en Westerstraat 550-650 mvt/etmaal) is de derde ontsluiting verkeerskundig overbodig (pas bij meer dan 3.500 mvt/etmaal is dit verkeerskundig wenselijk).
- Ontsluiting pas niet binnen de bestaande (bestemmingsplan) regels en wordt in dit kader als landschappelijk ongewenst gezien.
- Het gaat hier om een door het rijk beschermd dorpsgezicht.
- Het valt buiten bestaand bebouwd gebied als aangewezen door de provincie en daarnaast geldt de ruimtelijke kwaliteitseis uit de provinciale ruimtelijke verordening, ervaring leert dat de provincie uitsluitend wijzigingen in overweging wil nemen als daar zeer zwaar wegende argumenten aan ten grondslag liggen. Het is de verwachting dat dit hier het geval is.
- Gronden zijn niet in eigendom van gemeente en moeten dus worden aangekocht, waarbij het onduidelijk is hoe de eigenaren tegenover verkoop staan.
- Aankoop grond wordt mogelijk bemoeilijkt doordat er door middel van verwerving verschillende eigenaren zijn.
- Hoge kosten: nu voor de voorbereiding en realisatie, structureel voor het onderhoud en beheer en op termijn voor de vervanging/reconstructie van bijvoorbeeld de bruggen en verhardingen.

### Kosten

Op basis van de bovenstaande schets worden de benodigde middelen geraamd op € 518,000,-. Voor de aankoop van de grond is hierbij uitgegaan van minnelijke aankoop, waarbij een inschatting is gemaakt voor de grondprijs (mocht tot aankoop worden overgegaan dan zijn minimaal 2 taxaties noodzakelijk). Uitgaande van een minimale inrichting worden de beheer kosten op basis van kosten kengetallen ingeschat tussen de € 5.000 en € 10.000 per jaar.

## 2.3. Aanbeveling

Gelet op het voren gaande wordt geadviseerd om:

- definitief af te zien van een derde ontsluiting voor de dorpskern van Marken.

## 3. Verkeerssituatie basisschool De Rietlanden

### 3.1. Inleiding

Door sommige gebruikers wordt de verkeerssituatie rondom basisschool De Rietlanden als onoverzichtelijk en daarmee onveilig ervaren. De school is gelegen aan het doodlopende gedeelte van de Buurterstraat. De rijbaan wordt aan de ene zijde begrenst door een smal voetpad met woningen en aan de andere kant parkeerstroken waar schuin geparkeerd wordt.

In het verleden is er een loopplank aangebracht vanaf het Zereiderspad richting de ingang van de school aan de Buurterstraat. Hierdoor kunnen ouders hun kind afzetten in de Buurterstraat en zelf meteen doorrijden. Je kunt de vraag stellen of het wenselijk is dat jonge kinderen op deze wijze via een loopplank zonder geleiding de watergang kruisen en naar school lopen. Feit is dat dit wel het aantal verkeersbewegingen in het doodlopende gedeelte voor de school beperkt.



### 3.2. Mogelijkheden

De onoverzichtelijke situatie in het doodlopende gedeelte wordt nu veelal veroorzaakt door parkerende en draaiende motorvoertuigen. Een belangrijke

oplossing hiervoor zou dan ook het zoveel mogelijk afscheiden van dit verkeer zijn. De eenvoudigste en veiligste oplossing hiervoor is kinderen lopend of op de fiets naar school te brengen. Het zijn immers de halende en brengende ouders zelf die voor de "onveilige situatie" zorgen.

De praktijk leert echter dat het nagenoeg onmogelijk is om ouders hiertoe te bewegen. Een mogelijke oplossing zou dan liggen in het aanbieden van een alternatieve locatie waar men veilig de kinderen kan afzetten (kiss & ride). Rondom basisschool De Rietlanden zou dit op een tweetal locaties kunnen gebeuren. Op het Zereiderspad, ter hoogte van de huidige loopplank, en langs de Kruisbaakweg. Hieronder worden beide locaties toegelicht.

#### Optie Zereiderspad

De ingegrepen bij deze optie zijn relatief eenvoudig, omdat het Zereiderspad gelegen is binnen de bebouwde kom in een 30 zone. Hierdoor behoeft alleen de huidige loopplank vervangen te worden door een echte voetgangers brug en moet de situatie op de weg met belijning worden geaccentueerd.

#### Voordelen:

- grond is in eigendom en beheer bij gemeente,
- ingreep is relatief eenvoudig en goedkoop,
- aanzienlijke afname autoverkeer doodlopende gedeelte,
- extra remmende werking op Zereiderspad,
- veel gebruikte loopplank wordt vervangen door veiliger alternatief.

#### Nadelen:

- Kosten van de nieuwe brug

#### Middelen:

De eenmalige investeringskosten worden geraamd op € 20.000,-. De aanvullende kosten voor beheer en onderhoud worden op basis van kostenkengetallen geschat op gemiddeld € 500,- per jaar.

#### Optie Kruisbaakweg

Een alternatieve locatie die eenvoudiger vanuit de Minnebuurt en werven gebruikt kan worden is een kiss & ride langs de Kruisbaakweg. Hiervoor moet in de bestaande berm een verharde strook aangelegd worden.

#### Voordelen:

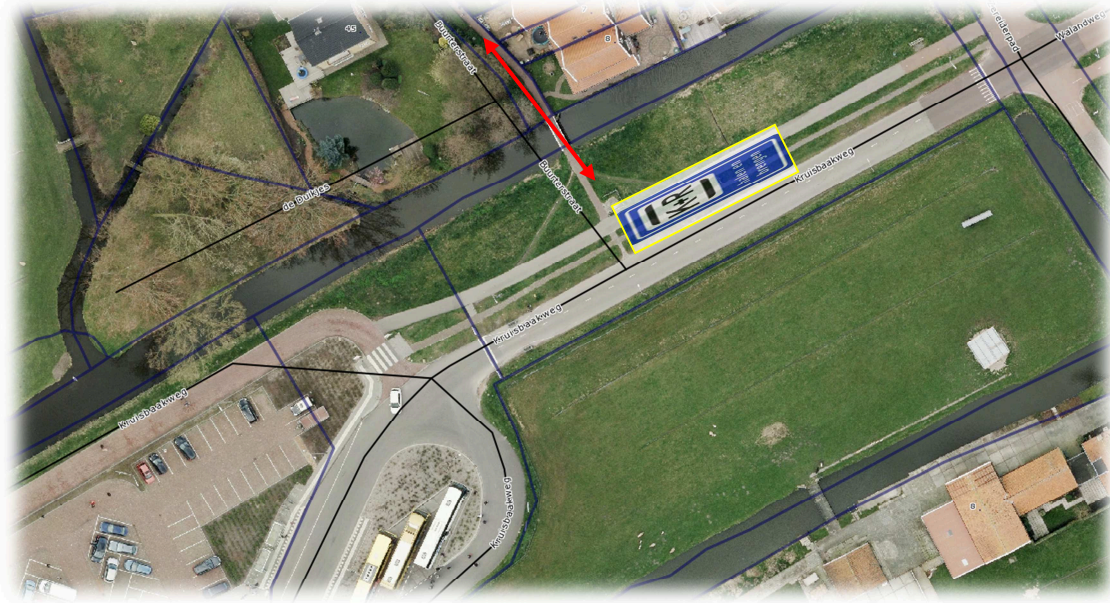
- locatie is eenvoudiger te gebruiken voor bewoners van de Minnebuurt en werven,
- lage investeringskosten.

#### Nadelen:

- (onveilige) loopplank blijft aanwezig,
- risico bestaat dat kiss & ride gebruikt gaat worden als parkeerplaatsen,
- weg ligt buiten de bebouwde kom,
- bestaande voetpad moet verlegd worden,
- weg en berm is in eigendom en beheer bij het hoogheemraadschap.

#### Middelen:

De eenmalige investeringskosten worden geraamd op € 18.500,-. Uitgaande dat de weg en daarmee de voorziening in beheer blijven van het hoogheemraadschap zijn de jaarlijkse kosten voor beheer en onderhoud nihil.



### 3.3. Aanbeveling

Geadviseerd wordt om:

- te kiezen voor de optie Zereiderspad, aangezien in deze variant zowel het probleem van de loopplank als de verkeerssituatie wordt opgelost,
- eenmalig € 20.000,- ter beschikking te stellen voor de realisatie van een houten voetgangersbrug,
- de toekomstige brug inclusief de benodigde middelen op te nemen in het beheerplan kunstwerken.



## 4. Fiets parkeren

### 4.1. Inleiding

De fiets is op Marken een belangrijk vervoersmiddel en niet alleen voor de Markers zelf. Met name in de zomermaanden wordt Marken ook veelvuldig bezocht door fietsende bezoekers. Op een tweetal punten op Marken is het aanbod fietsen groter dan de mogelijkheid om deze te stallen en/of is deze stalling slecht bereikbaar. Het gaat dan om de locatie rondom de haven en op het parkeerterrein. Ondanks dat er in de afgelopen jaren relatief veel extra stallingsplekken bij zijn gekomen bestaat er nog steeds behoefte aan extra fietsparkeerplaatsen. Met name bij de bushalte bij het grote parkeerterrein staat dagelijks zo'n 10-15 fietsen buiten de rekken.

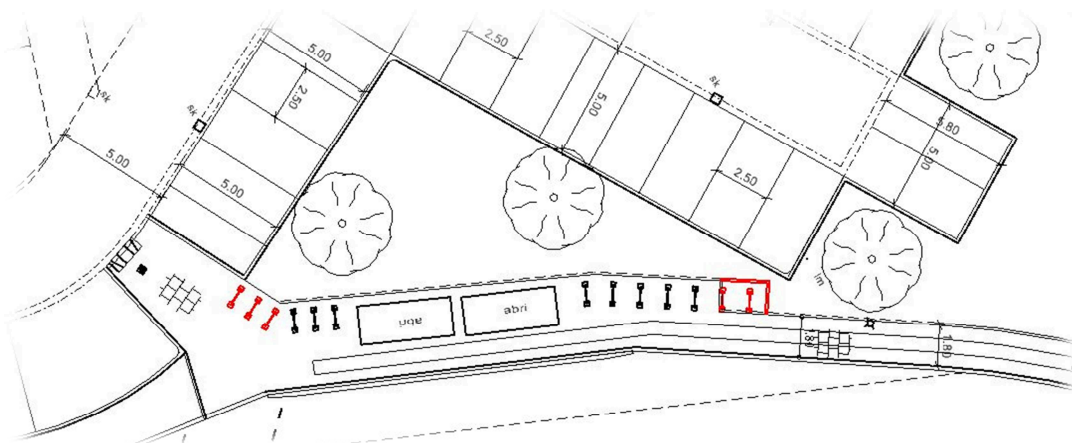


### 4.2. Mogelijkheden

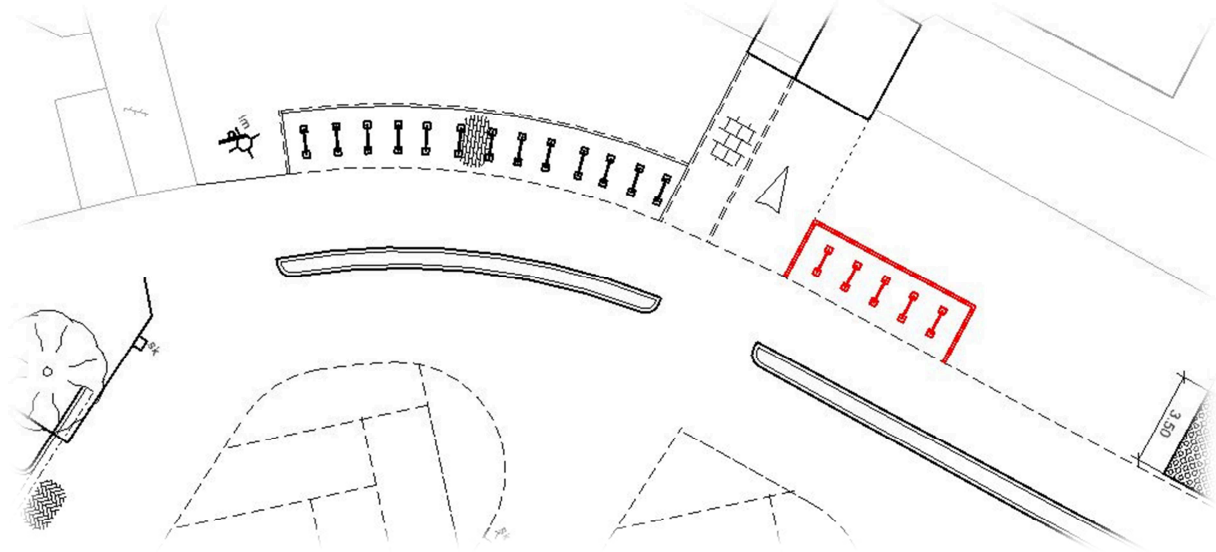
Eventuele extra fietsparkeerplaatsen kunnen redelijk snel worden aangebracht. Ook op het gebied van de financiering liggen er kansen. Als er combinaties worden gezocht met het openbaar vervoer is er namelijk een subsidie mogelijkheid, vanuit de Stadsregio Amsterdam, voor 95% van de kosten. Hieronder worden de mogelijkheden per locatie benoemd.

#### Locatie Parkeerterrein

Op dit moment zijn er twee locaties waarbij met enige regelmaat meer fietsen staan dan voorzien met fietsnietjes. De eerste locatie is gelegen bij de bushalte, hier is het mogelijk om zonder al te veel aanpassingen toch 5 nietjes (min. plek voor 10 fietsen) toe te voegen, dit is hieronder in rood schematisch weergegeven.



De tweede locatie ligt aan de andere kant bij het parkeerterrein tegenover Kets 52. Deze fietsenstalling wordt met name door toeristen die op de fiets naar Marken komen gebruikt en zeker in het zomerseizoen staan hier meer fietsen dan er plaats is. Vergelijkbaar met de locatie voor de bushalte is ook hier bekeken wat de mogelijkheden zijn. dit heeft geresulteerd in het volgende ontwerp.



Met de voorgestelde wijzigingen ontstaat er ruimte voor minimaal 20 fietsen. Om de 10 hiervoor benodigde fietsnietjes te kunnen plaatsen is het nodig dat een klein gedeelte van het plantsoen wordt bestraat. De kosten voor beide locaties worden geraamd op ongeveer € 2.500,-, waarvan mogelijk een groot gedeelte gedekt kan worden met subsidie vanuit de stadsregio Amsterdam.

#### Locatie Haven

Hoewel deze locatie in beheer en eigendom is bij Rijkswaterstaat heeft de gemeente in 2014 toch een fietsenstalling aangebracht om te voorzien in de grote behoefte in de zomermaanden. De fietsenstalling bevindt zich onderaan de dijk naast het toiletgebouw. Door het hoogteverschil is de stalling niet voor iedereen even goed bereikbaar, waardoor hij niet optimaal gebruikt wordt. Verwacht wordt dat met de recent aangebrachte fietsgoot langs de al bestaande trap dit probleem is verholpen en er voldoende plekken op de Haven zijn.

Daarnaast is recent de fietsenstalling bij het zwemstrandje aan de zuidkant van de haven aangepast en vergroot. Hierdoor kunnen hier nu ook meer fietsen worden gestald.

### 4.3. Aanbeveling

Geadviseerd wordt om:

- 5 extra fietsnietjes aan te brengen nabij de bushalte Kruisbaakweg,
- 5 extra fietsnietjes aan te brengen tegenover Kets 52 en in het verlengde van de bestaande nietjes,
- subsidie aan te vragen bij de Stadsregio Amsterdam en de resterende kosten ten laste te brengen van het budget verkeer.

## Bijlage 1: Motie ontsluitingsweg



### MOTIE

Agendapunt 09: Visie voor Marken op de Toekomst

Onderwerp: Ontsluitingsweg dorpskern Marken

De raad van Waterland, bijeen op donderdag 12 maart 2015

Constaterende dat:

- In de door Eilandraad in samenwerking met de Marker bevolking opgestelde Visie voor Marken op de Toekomst wordt geconstateerd dat er het een en ander dient te gebeuren om de verkeersproblematiek in de dorpskern op te lossen;
- De straten, maar ook de fundering van aangrenzende woningen niet zijn ingericht op veel verkeersbewegingen en zwaar verkeer;
- De wegen binnen de oude bebouwde kom van Marken (Zereiderpad, Buurterstraat, Ketsterpad) feitelijk te smal zijn voor tweerichtingsverkeer, zeker nu deze wegen ook nog de hoofdroutes zijn van en naar de oude bebouwde kom;
- Ook het toeristisch verkeer hier gebruik van maakt, wat veel overlast en de nodige gevaarlijke situaties oplevert;
- De Eilandraad in de Visie voor Marken verzoekt om de mogelijkheid van eenrichtingsverkeer te onderzoeken en daarin een aanvullende nieuwe ontsluitingsweg naar de dorpskern van Marken mee te nemen;

Verzoekt het college van B&W:

- Het in 2008 aangeboden verkeersplan, dat in samenwerking met de Eilandraad is opgezet en waar bij de inwoners een breed draagvlak voor is, uit te werken in het kader van de toekomstvisie;
- Dit plan, dat toen ook gepresenteerd is aan college en raad, te onderzoeken op de haalbaarheid en mogelijke realisering;
- De resultaten van dit onderzoek uiterlijk in december 2015 terug te koppelen naar de raad;

En gaat over tot de orde van de dag.

Simon Verbeek  
CDA

Gerard Meij  
D66

# Bijlage 2: Schetsontwerp toegangsweg

