

Datum vergadering : raad 2 november 2017

Agendapunt : 3

Zaaknummer : 2017-034142

Programma : Grondbedrijf

Portefeuillehouder : Wethouder Polak

Commissie : Wonen en Werken

Onderwerp : Plan Dorpscentrum Amstelplein

Bijlage:

-reactienota d.d. 22 juli 2017

-toelichting voorkeursvariant

-toelichting variant autoluw dorpscentrum

-Toelichting ontwikkelingen detailhandelssector dorpscentrum Uithoorn

Korte inhoud

Op 28 februari 2017 heeft ons college besloten de voorkeur uit te spreken voor de voorkeursvariant van bureau MUST en voor eenrichtingsverkeer vanaf de Prinses Irenebrug. Op deze voorkeursvariant hebben belanghebbenden, bewoners en ondernemers hun reactie kunnen geven. In dit voorstel vindt u een samenvatting van de reacties met in de bijlage de reactienota en een advies over de verkeersafwikkeling. Daarnaast is een bijlage toegevoegd waarin een autoluw centrum met extra parkeren nabij de Prinses Irenebrug is geschetst.

Aan de Raad.

Overwegingen

In oktober 2016 heeft Syntrus Achmea te kennen gegeven geen grote uitbreidingsplannen meer te hebben voor het huidige winkelcentrum Amstelplein. Hierop heeft de gemeente de regie genomen door op basis van de uitgangspunten in het Masterplan dorpscentrum Uithoorn een stedenbouwkundig onderzoek te doen naar de mogelijkheden voor de herontwikkeling van het centrumgebied. Het stedenbouwkundig bureau MUST uit Amsterdam heeft een studie verricht en hieruit zijn 6 varianten voortgekomen waarbij de verkeersafwikkeling op maaiveld plaatsvindt. De varianten verschillen in de woningbouwopgave en in de locatie voor een discounter. Van de 6 varianten heeft MUST zelf een variant als voorkeur aangegeven.

Daarnaast heeft de ontwikkelaar Synchron, die de supermarkt COOP vertegenwoordigt, aangegeven een totaalplan te willen opstellen om tot een integrale ontwikkeling van het gebied te komen. Synchron heeft deze plannen parallel aan die van de gemeente uitgewerkt. Er zijn twee schetsvarianten uitgewerkt: één variant met behoud van de bestaande 'COOP' en woningen daarboven en één variant waarbij het pand gesloopt wordt en nieuwbouw is voorzien. In beide varianten wordt het parkeren opgelost anders dan op maaiveld.

Een derde initiatief is gekomen van bewoners die een voorstel hebben gemaakt voor het dorpscentrum, de lange brug variant. Hierin wordt het verkeer vanaf de prinses Irenebrug via een verhoogde weg tot aan de kruising met de laan van Meerwijk afgewikkeld. Om alle varianten goed te kunnen vergelijken hebben wij een kostenraming voor deze wegconstructie laten opstellen en een geluidsonderzoek uit laten voeren. Deze onderzoeken zijn meegenomen in de afwegingen van de varianten.

Op 28 februari 2017 hebben wij besloten de voorkeur uit te spreken voor de voorkeursvariant van bureau MUST. Op basis van economische en ruimtelijke argumenten gaf ons college de voorkeur aan de variant met een woningbouwblok aan de Thamerlaan met in de plint ruimte voor een discounter, de variant 'dorpshart aan de Amstel'.

22 maart 2017 zijn alle plannen, waaronder de Langebrug variant, in een informele raadsbijeenkomst toegelicht waarna raadpleging heeft plaatsgevonden met verschillende stakeholders met grote belangen in het gebied.

In de 2^e raadsbijeenkomst, op 20 april 2017, is het communicatie- en participatietraject toegelicht en is een terugkoppeling gegeven van de gesprekken met de stakeholders.

Op basis van de gesprekken met de stakeholders en de twee bijeenkomsten met de raad, heeft het college het besluit van 28 februari 2017, waarin wordt gekozen voor de voorkeursvariant van bureau Must, bevestigd.

Communicatie/Participatie

Ten behoeve van het communicatietraject is een document opgesteld waarin de voorkeursvariant Dorpshart aan de Amstel wordt omschreven en daarnaast de andere 8 varianten. Bij deze varianten is kort omschreven waarom er niet voor die variant is gekozen. In de periode van 24 mei tot en met 14 juni 2017 hebben bewoners, ondernemers en belanghebbenden kennis kunnen nemen van de plannen voor het dorpscentrum en kunnen reageren.

Er zijn 109 reacties binnengekomen. Er is veel belangstelling voor de digitale nieuwsbrief over het dorpscentrum. Alle reacties zijn verwerkt in een reactienota die u bij dit raadsvoorstel aantreft. Hieronder vindt u per thema een samenvatting van de opmerkingen van bewoners en stakeholders en onze reactie hierop van de gemeente.

Eenrichtingsverkeer

66 reacties van bewoners, ondernemers (incl. ondernemersorganisaties) en overheden geven aan dat er veel weerstand is tegen de invoering van eenrichtingsverkeer. De route over de brug van de kruising Maximalaan/ Thamerlaan tot de kruising Koningin Máximalaan/ Mijdrechtse Zuwe is het 3,2km korter dan via de route Amsterdamse weg/ aquaduct.

Voor de omlegging van de provinciale weg N201 reden er circa 22.000 voertuigen per etmaal over de Prinses Irenebrug en daarmee door het dorpscentrum Uithoorn en Amstelhoek. Er was sprake van dagelijkse files in Uithoorn richting de Prinses Irenebrug. Met de omlegging is het aantal verkeersbewegingen sinds 2014 gedaald tot circa 11.500 per etmaal. Dit aantal kan verder dalen naar 8000 mv/etm door het nemen van verkeersmaatregelen zoals de invoering van een 30km/uur snelheid. Met een 20km/u inrichting kan dit aantal verder dalen tot 7000 mv/etm. Daarin wordt voorzien in de voorkeursvariant.

Een van de doelstellingen van het Masterplan Dorpscentrum is om doorgaand verkeer te weren en zo de leefbaarheid in het dorpscentrum te vergroten. In 2009 is door uw gemeenteraad gekozen om een garagevariant te realiseren waarbij het verkeer vanuit Amstelhoek in een parkeergelegenheid uitkomt en desgewenst deze gelegenheid aan de zijde van Uithoorn kan verlaten. Bij een verkeersafwikkeling op maaiveld is er een keuze tussen tweerichtings- of eenrichtingsverkeer. De te verwachten verkeersintensiteit van eenrichtingsverkeer ten opzichte van tweerichtingsverkeer zal ongeveer halveren en past daarmee beter bij een leefbaar verblijfsgebied.

Er zijn 2 alternatieve plannen ingediend door bewoners voor de verkeersafwikkeling. Het eerste plan gaat uit van tweerichtingsverkeer vanaf de Prinses Irenebrug en beoogt minder verkeer in het dorpscentrum, met name op de Prins Bernhardlaan. Het tweede plan komt tegemoet aan de wens van bewoners van Amstelhoek om een parkeergelegenheid in het centrum bereikbaar te maken vanuit de Prinses Irenebrug en de mogelijkheid te bieden de parkeergelegenheid via de Irenebrug weer te verlaten. De plannen bevatten ingrediënten voor de verdere uitwerking van de voorkeursvariant. In de reactienota is een reactie gegeven op de voorstellen.

Milieu

Er zijn 8 reacties gekomen over de extra milieubelasting die een langere route van Uithoorn naar Amstelhoek met zich meebrengt. Er worden meer kilometers gemaakt door de toepassing van eenrichtingsverkeer op de prinses Irenebrug.

De gemeente streeft naar minder milieubelasting in dichtbevolkte dorpskernen en is van mening dat intensief verkeer buiten stedelijke gebieden thuishoort. De bewoners en bezoekers van het dorpscentrum wonen, werken en verblijven straks in een veiligere en gezondere omgeving doordat er veel minder verkeer rijdt.

Landbouw- en vrachtverkeer

Er zijn 14 reacties over het landbouwverkeer. In alle varianten, op de Langebrugvariant na, wordt landbouwverkeer en vrachtverkeer geweerd vanaf de Prinses Irenebrug.

Met de omlegging van de provinciale weg kan het drukke verkeer om Uithoorn heen en wordt het dorpscentrum ontzien. Om de veiligheid en leefbaarheid in het centrum te verbeteren wordt vanaf de Prinses Irenebrug vracht- en landbouwverkeer geweerd. Bevoorrading kan plaatsvinden vanaf de Uithoornse zijde. Landbouwverkeer mag niet door het aquaduct van de N201 rijden en zal derhalve een alternatieve route of alternatieve vervoerswijze moeten kiezen.

Laad- en losverkeer wordt geacht via de Koningin Máximalaan de winkels te bevoorraden. Door een bewoner is een alternatieve route voor het laad en los verkeer voorgesteld waarmee de prinses Irenelaan kan worden ontlast. In de uitwerking van het plan wordt deze route onderzocht en waar mogelijk opgenomen in de uitwerking van het plan.

Parkeren

In 8 reacties worden zorgen geuit over de parkeerdruk voor bewoners in het centrum na realisatie van alle nieuwbouw en toevoeging van een discounter.

Voor het gehele dorpscentrum is een parkeerbalans opgesteld waarin parkeerplaatsen voor alle bestaande en nieuwe functies zijn opgenomen. Hieruit komt voort hoeveel parkeerplaatsen er in totaal nodig zijn en nog gerealiseerd moeten worden in het gebied.

Stedenbouw

Door bewoners is aangegeven dat er goed naar het aantal bouwlagen van de nieuwbouw van het Aldiblok moet worden gekeken. Aan de kant van de Prinses Irenelaan moet worden aangesloten op bestaande bebouwing van 2 lagen met een kap. Aan de kant van de Laan van Meerwijk wordt rekening gehouden met de hoogte van het huidige winkelcentrum.

In de uitwerking wordt nader bestudeerd welke hoogte van de bouwlagen passend is. Kleinschaligheid, dorps karakter en verticale geleiding van de bebouwing rekening houdend met de omgeving zijn uitgangspunten van de nieuwbouw.

Eén reactie betreft het verzoek om de burgemeesterswoning aan de Thamerlaan te handhaven en geen discounter op deze locatie te vestigen.

Discounter in dorpscentrum

Zes bewoners vragen zich af waarom er een discounter zoals de Aldi in het centrum komt. Een Aldi trekt extra verkeer aan en de uitstraling van een Aldi is niet aantrekkelijk.

In Uithoorn is gekozen voor een winkelstructuur waarbij de vestiging van winkels plaatsvindt in één van de twee grote winkelgebieden in de gemeente. Alleen op deze manier kunnen winkels elkaar versterken en winkelgebieden levendig worden/blijven. Het vestigen van winkels op andere locaties leidt tot verzwakking van de bestaande winkelgebieden

In de voorkeursvariant is er geringe uitbreiding van detailhandel. Het plan gaat uit van de verplaatsing van de Aldi naar het centrum. Door clustering van detailhandel wordt de aantrekkingskracht van het winkelcentrum groter en daarmee toekomstbestendiger. Een discounter trekt meer bezoekers naar het centrum en daarmee meer verkeer aan. De parkeergelegenheid en de toegangswegen daar naartoe zijn geschikt voor dit verkeer. De extra bezoekers die de discounter aantrekt zijn ook goed voor de overige detailhandel in het gebied en de winkels zorgen samen met de recreatie aan de Amstel voor een levendiger verblijfsgebied. De ruimtelijke inpassing van de Aldi met erboven woningen moet voldoen aan de stedenbouwkundige voorwaarden.

Openbaar vervoer

In de voorkeursvariant verdwijnt de huidige bushalte en keerlus op het Amstelplein. Een halte ter hoogte van het Amstelplein en het gemeentehuis blijft ook in de toekomst voorzien. De exacte locatie en vormgeving dient verder te worden uitgewerkt.

Keuze verkeersafwikkeling

Het plan dat nu voorligt verschilt inhoudelijk aanzienlijk van de plannen uit 2010 en 2015. De verschillen zitten in het programma, omvang en ligging van het verblijfsgebied.

In 2010 was er sprake van een grote winkeluitbreiding, een groot nieuw autovrij dorpsplein met verkeer en parkeren ondergronds. Een centrum bereikbaar van beide kanten en met een grote kwaliteit van de openbare ruimte op de oude provinciale weg. In dit plan wordt doorgaand verkeer bijna volledig geweerd.

In 2015 ligt er een concept plan met een groot nieuw autovrij dorpsplein met parkeren op de verdieping. Een toerit brengt het verkeer naar de bestaande garage op +1. Een centrum met een parkeergelegenheid die bereikbaar is aan 2 zijden. Doorgaand verkeer wordt bijna volledig geweerd.

In de voorkeursvariant die nu voorligt wordt het verkeer op maaiveld afgewikkeld. Het verblijfsgebied van het dorpscentrum strekt zich uit van de Waterlijn tot aan het Zijdemeer en richting de Schanskerk. Langs deze route zijn meerdere bijzondere plekken te vinden waar de openbare ruimte zich leent voor verblijven, ontmoeten en winkelen. Daar wordt een aantrekkelijke openbare ruimte gerealiseerd. Binnen de stedenbouwkundig bebouwing ligt een functionele inrichting met parkeren, verkeersroute en laden en lossen. Dit binnengebied wordt bereikt door een veilig ingerichte kruising met de Dorpsstraat en via de Prinses Irenelaan.

Uit de 109 reacties van bewoners van Uithoorn en Amstelhoek, ondernemers en vertegenwoordigers van instanties en belangenverenigingen komt weinig draagvlak voor het instellen van eenrichtingsverkeer naar voren. Om een weloverwogen keuze te kunnen maken worden hieronder de beide verkeersopties omschreven.

Eenrichtingsverkeer

Eenrichtingsverkeer zorgt voor verkeersintensiteiten (ca. 4000 mv/etm.) die horen bij een verblijfsgebied. Doordat automobilisten een andere route moeten kiezen wordt de Thamerlaan rustiger. De Prins Bernhardlaan wordt daarentegen wat drukker. Het instellen van eenrichtingsverkeer is een verkeerskundige maatregel die maakt dat veel inwoners van Uithoorn (met name Thamerdal en Meerwijk) en Amstelhoek andere routes moeten kiezen. De doelstelling uit het masterplan om het doorgaand verkeer te weren wordt met eenrichtingsverkeer voldoende bereikt.

tweerichtingsverkeer

Tweerichtingsverkeer betekent (veel) meer verkeer dan wenselijk voor een goede verblijfskwaliteit in een dorpscentrum (ca. 8000 mv/etm.). De verkeersveiligheid is wel te waarborgen met forse verkeersmaatregelen. De verkeersremmende maatregelen kunnen als nadelig effect hebben dat er op drukke momenten wachtrijen ontstaan die terugslaan op de overige wegen in Uithoorn zoals de Laan van Meerwijk, Thamerlaan en koningin Máximalaan. Het verblijfsgebied in de voorkeursvariant kan ook met kruisend 2 richtingsverkeer aantrekkelijk en veilig worden ingericht maar de verkeersintensiteit is erg hoog zowel bij de kruising van de Dorpsstraat als in de Prinses Irenelaan.

Volgens de verkeerskundige richtlijnen ligt de bovengrens van een weg met een verblijfsfunctie in een 30km/h-zone op circa 6.000 mvt/etm. Met tweerichtingsverkeer wordt dit aantal naar verwachting ruim overschreden.

In onze besluitvorming speelt de discussie tussen het belang van een leefbaar centrum en een goede bereikbaarheid. Daarom hebben wij, mede op verzoek van uw raad, nog een andere mogelijkheid globaal onderzocht. Het gaat hierbij om een variant waarin het dorpscentrum via de Prinses Irenebrug

te bereiken en te verlaten is. Er komt een beperkt aantal parkeerplaatsen tussen de Prinses Irenebrug en de Dorpsstraat te liggen ten behoeve van winkelend publiek. In deze variant is het niet meer mogelijk door te rijden via het centrum naar overige delen van Uithoorn en verder. In de bijlage 'optimaal autoluw dorpscentrum' treft u de uitwerking hiervan aan.

Ambtelijk is een economische analyse gemaakt om inzicht te krijgen in de effecten op het winkelbestand van het dorpscentrum bij eenrichtingsverkeer, bij tweerichtingsverkeer en bij de variant waarbij doorgaand verkeer volledig wordt geweerd. Hieruit komt naar voren dat eenrichtingsverkeer niet of nauwelijks effect heeft op de totale bestedingen in het dorpscentrum. Bij het volledig weren van doorgaand verkeer zijn wel effecten te verwachten, het totaal aan bestedingen zal naar verwachting afnemen met mogelijke gevolgen voor het winkelbestand. In de bijlage vindt u de memo over de economische effecten.

voorstel

Ons advies over de verkeersafwikkeling is, ondanks de reacties, om vast te houden aan eenrichtingsverkeer zodat een leefbaar verblijfsgebied kan worden gerealiseerd in het dorpscentrum. Hiermee kan het juiste evenwicht worden bereikt tussen ruimtelijke kwaliteit, leefbaarheid, voldoende weren van doorgaand verkeer, een veilige verkeersinrichting en een bereikbaar dorpscentrum. Ook gezien de verwachting van de effecten op de totale bestedingen in het dorpscentrum is gekozen voor eenrichtingsverkeer. Daarom stellen wij u voor om de voorkeursvariant met eenrichtingsverkeer vast te stellen en verder uit te werken. Hierbij wordt vracht- en landbouwverkeer, conform ons besluit van 28 februari 2017, vanaf de Prinses Irenebrug geweerd.

Risicomanagement

In de reacties op de voorkeursvariant komt duidelijk naar voren dat men de bereikbaarheid van het dorpscentrum belangrijk vindt. Er zijn in totaal 109 reacties ontvangen waarvan circa 66 tegen eenrichtingsverkeer. Het betreft een eerste reactie op plannen voor het Amstelplein, er is nog geen sprake van een formele inspraakprocedure zoals een bestemmingsplan. Met het instellen van eenrichtingsverkeer en een verbod op vracht- en landbouwverkeer is de verwachting dat er in de formele procedures weerstand komt tegen de plannen. Hiermee wordt in het communicatietraject en in de planning zoveel mogelijk rekening gehouden.

Aanpak

Na uw raadsbesluit wordt de gekozen voorkeursvariant verder uitgewerkt naar een stedenbouwkundig plan. Hierin wordt naar aanleiding van de inspraakreacties in ieder geval gekeken naar de laad en los route, de inrichting van de Prinses Irenelaan en de hoogtes van de bebouwing. Tussen de Prinses Irenebrug en de Dorpsstraat wordt gezocht naar een goede ruimtelijke inpassing van 10 tot 15 parkeerplaatsen die vanuit de Prinses Irenebrug bereikbaar zijn en in twee richtingen te verlaten, zowel naar Uithoorn als naar Amstelhoek.

Bij de uitwerking naar het stedenbouwkundig plan worden stakeholders en belanghebbenden betrokken. Het stedenbouwkundig plan wordt door het college vastgesteld waarover u als raad wordt geïnformeerd. Voor de bouwlocaties in het gebied worden ontwikkelpartners gezocht waarmee overeenkomsten worden gesloten.

Op basis van het stedenbouwkundig plan wordt een bestemmingsplanprocedure gestart waarmee de formele procedure en inspraak van start gaan. Hierbij wordt zover mogelijk de procedure van het coördinatiebesluit gevolgd.

Om de veiligheid en leefbaarheid in het centrum te verbeteren wordt vanaf de Prinses Irenebrug vracht- en landbouwverkeer volledig geweerd.

Met de inrichting van de openbare ruimte gaat een participatietraject van start. Hiervoor wordt een communicatie- en participatieplan opgesteld.

Financiële overwegingen

In de beoordeling van alle 9 planvarianten zijn ook de financiële gevolgen in beeld gebracht. In de uitwerking van het plan wordt zo spoedig mogelijk een definitieve grondexploitatie opgesteld en aan u voorgelegd. Voor de inrichting van de openbare ruimte wordt onderzoek gedaan naar subsidies.

Voorstel

1. De voorkeursvariant 'Dorpshart aan de Amstel' vast te stellen, inclusief eenrichtingsverkeer, en verder uit te werken conform de in dit voorstel genoemde aanpak.

Burgemeester en wethouders van Uithoorn,
de secretaris,

de burgemeester,

(dhr. drs. E. M. Voorhorst)

(mevr. drs. D.H. Oudshoorn-Tinga)

Bijlage Optimaal autoluw dorpscentrum

De voorkeursvariant is op hoofdlijnen goed ontvangen. Uit de reacties komt echter geen draagvlak naar voren voor het instellen van eenrichtingsverkeer. Optimale bereikbaarheid van het dorpscentrum komt tot stand door verkeer in twee richtingen toe te laten. Hiermee blijft er volgens landelijke richtlijnen teveel doorgaand verkeer voor een verblijfsgebied waarmee de leefbaarheid maar beperkt kan worden verbeterd. Ons college onderschrijft deze conclusie. In de besluitvorming speelt de discussie tussen het belang van een leefbaar centrum en een goede bereikbaarheid. In de afweging naar een gedegen raadsvoorstel hebben wij een variant (variant 10) in beeld laten brengen waarin het dorpscentrum vanaf de Prinses Irenebrug te benaderen is en waar een beperkt aantal parkeerplaatsen beschikbaar is. Hieronder vindt u een omschrijving van dit plan met een impressie van het verblijfsgebied.



plattegrond dorpscentrum



impressie Dorpsstraat

Omschrijving

Een optimaal autoluw centrum wordt bereikt door verkeer vanaf de Prinses Irenebrug in 2 richtingen toe te laten tot aan de Dorpsstraat. Tussen de brug en de Dorpsstraat worden parkeerplaatsen gerealiseerd. Deze circa 20 parkeerplaatsen zijn bereikbaar vanaf de Prinses Irenebrug. In de nu getekende variant is, ligt de toegang van het grote parkeerterrein aan de Prinses Ireneaan. Het is ook denkbaar de toegang te maken vanaf de Koningin Máximlaan (naast winkelcentrum Amstelplein).

Alle varianten zijn eerder beoordeeld op een aantal aspecten. Zo ook deze variant. Daarnaast is ook een aantal andere voor- en nadelen te benoemen.

Beoordelingspunten	Resultaat
Weren doorgaand verkeer	Doorgaand verkeer wordt maximaal geweerd
Leefbaarheid, dorps karakter	Optimale autoluwe inrichting, kleinschalig en daarmee dorps Bij de Dorpsstraat geen kruising met autoverkeer alleen met regionale langzaam verkeerroute
Behoud en uitbreiding voorzieningen in dorpscentrum	De komst van een discounter versterkt het winkelgebied Verwachte omzetsderving ondernemers Amstelplein door afsluiten autoverkeer van Irenebrug naar Uithoorn Winkelcentrum Zijdelwaard is vanaf de N201 ook goed te bereiken, dit kan ten koste gaan van winkelcentrum Amstelplein
Mogelijkheid voor fasering	Goed te faseren
Afhankelijkheid van derden	Niet afhankelijk van derden
Kosten	Minimaal verschil met voorkeursvariant

Overige voordelen ten opzichte van voorkeursvariant

- Prinses Irenelaan minder belast met verkeer dan bij 1 of 2 richtingsverkeer, waardoor de Woonkwaliteit in de Irenelaan verbeterd omdat daar geen extra auto's doorheen komen
- Ontsluiting op de hoofdontsluiting is beter, duidelijkere toegang
- Verblijfskwaliteit bij het oranjepark verbeterd omdat je de 'wand' af kan maken
- Geen weg meer over het parkeerterrein waardoor er meer ruimte is voor parkeren en daarmee voor extra woningen en door het toevoegen van tuinen betere stadswoningen langs de Irenelaan
- Minder verkeer op omliggende wegen rond het dorpscentrum
- Er zijn meer parkeerplaatsen op het grote parkeerterrein mogelijk en daarmee enkele extra woningen
- toekomstige verkeerssituatie verkeer op Thamerlaan en prins Bernardlaan conform eerdere besluiten en onderzoeken

Overige nadelen ten opzichte van voorkeursvariant

- Bereikbaarheid dorpscentrum vanuit Irenebrug beperkt vanwege loopafstand naar winkels, vanaf het parkeerterrein bij de Prinses Irenebrug
- Beperkt aantal parkeerplaatsen tussen de Irenebrug en de Dorpsstraat, zodra deze bezet zijn moeten bezoekers omrijden om het dorpscentrum te kunnen bereiken
- Blauwe zone nodig bij Prinses Irenebrug om beperkt aantal parkeerplaatsen open te houden voor bezoekers dorpscentrum
- Mogelijke gevolgen voor sociale cohesie bewoners Amstelhoek en Uithoorn door grotere autoafstand
- Autoverkeer vanuit en naar Amstelhoek gedwongen andere route te rijden
- Geen bebouwing mogelijk op de kop van de Dorpsstraat

Opgemerkt hierbij wordt dat (nog) niet is onderzocht wat de gevolgen zijn voor het omliggend wegennet van deze variant.