

Project Herinrichting Zandpad Maarsse - Nieuwersluis

Vragen en antwoorden commissievergadering Fysiek domein d.d. 9 januari 2024

Leeswijzer: De verwijzingen in deze Q&A hebben betrekking op het raadsvoorstel en de bijlagen, die in de commissievergadering Fysiek domein van 9 januari 2024 zijn besproken.

Nr.	Fractie	Vragen Financiën
	Gebundelde vragen 1- 5: (D66, CDA, Het Vechtse Verbond, VVD, ChristenUnie-SGP)	<ul style="list-style-type: none">• Is genoemd bedrag voor Fase 3 (totale traject) van het project realistisch?• Betekent instemmen met de Pilots (Fase 1) ook automatisch instemmen realisatie gehele traject (Fase 3)?• Zijn er subsidiemogelijkheden?• Heeft de gemeente een onderhoudspotje voor gemeentelijke eigendom?• Wat zijn eventuele alternatieven? <p>Antwoord Financiën: Het bedrag dat is opgenomen in de geheime stukken voor de realisatie van de pilots (Fase 1) is een realistische berekening gebaseerd op een uitgewerkt bestek en opgesteld door een ter zake kundig ingenieursbureau. De genoemde realisatiekosten voor het gehele tracé <u>exclusief</u> de pilots (Fase 3) betreft een doorkijk in de kosten op basis van extrapolatie van de raming van de pilots. Dit bedrag is daardoor minder nauwkeurig dan voor Fase 1 omdat voor Fase 3 van het Zandpad het ontwerp nog niet is uitgewerkt. Om die reden is in de geheime financiële paragraaf hiervoor een bandbreedte van +/- 20% opgenomen omdat niet te voorspellen is wat materiaalprijzen etc. over 2-3 jaar zijn. Het bedrag voor Fase 3 wordt nauwkeuriger geraamd op het moment dat we de voorbereiding voor de totale herinrichting (Fase 2) hebben uitgevoerd. Om de Raad zo volledig mogelijk te informeren is er voor gekozen om in dit voorstel een kostenindicatie voor de totale herinrichting (Fase 3) op te nemen (zie bijlage 2 van het Raadsvoorstel).</p> <p>Er wordt nu geen krediet of akkoord gevraagd voor Fase 3 en als u instemt met Fase 1 en 2 stemt u niet automatisch in met Fase 3. Hiervoor wordt na de voorbereiding van het volledige tracé van het Zandpad in fase 2 een nieuw voorstel aangeboden.</p> <p>Er zijn geen alternatieve weginrichtingen uitgewerkt en geraamd aangezien in het begin van het project een keuze is gemaakt. Deze weginrichting van het project is tot stand gekomen door een participatietraject met bewoners en ondernemers gedurende een periode van 1,5 jaar. Tijdens dit participatietraject zijn vier verschillende inrichtingsvarianten besproken met de klankbordgroep en via deze vertegenwoordigers met de bewoners en ondernemers die zij vertegenwoordigen (zie ook verstrekte informatie tijdens de informatieve commissie januari 2023). Uit deze vier alternatieven is dit voorstel gekozen en definitief uitgewerkt voor de vier pilotlocaties met de klankbordgroep (zeven bijeenkomsten) en direct overleg met aanwonenden bij de vier locaties.</p> <p>Om meer gevoel te krijgen bij de hoogte van de genoemde kosten voor fase 3 (realisatie gehele traject) in bijlage 4 van het raadsvoorstel heeft het ingenieursbureau ter vergelijking op hoofdlijnen een tweetal varianten doorgerekend. Bij de eerste variant wordt alleen zwart asfalt aangebracht en bij de tweede variant rood asfalt. Voor beide varianten gelden de volgende uitgangspunten:</p> <ul style="list-style-type: none">- incl (deels) vervangen funderingsconstructie van de weg;- incl versterken van de bermen met fundering;- incl verkeersmatregelen en omleidingsroutes;

		<ul style="list-style-type: none"> - incl gefaseerde uitvoering t.b.v. de bereikbaarheid van de percelen; - incl grondwerk; - incl opruimwerkzaamheden en afvoer vrijkomend materiaal; - geen jaagpad en geen haag tussen weg en jaagpad - geen middenstrook in afwijkende kleur; - geen bermbeton aan de zijkanten van de weg - geen passeerhavens; - geen hoefijzers. <p>De 1^e Variant is circa 34% goedkoper dan de oplossing uit het raadsvoorstel en de 2^e variant circa 30%.</p> <p>Deze varianten zorgen niet voor de beoogde verkeersveiligheid omdat alleen het asfalt wordt vervangen zonder de aanvullende maatregelen zoals beschreven in het raadsvoorstel die een veilige inrichting van de weg versterken. Daarmee voldoen deze varianten niet aan de Motie M3 van 2018 terwijl ze ook substantieel geld kosten.</p> <p>Het achterwege laten van alleen de hoefijzers in de oplossing van het raadsvoorstel maakt de herinrichting ca 19% goedkoper. Daarbij blijven de maatregelen die de veiligheid verhogen voor alle weggebruikers wél in het ontwerp aanwezig.</p> <p>Voor de financiering van het Zandpad is een provinciale subsidie beschikbaar (zie beschrijving in geheime Bijlage 1, financiële paragraaf) die oorspronkelijk bestemd was voor de financiering van een tweede Vechtbrug.</p> <p>Deze subsidie mag voor de herinrichting van het Zandpad worden gebruikt waarbij de eindtermijn van de subsidie al een aantal keer op ons verzoek is verlengd. Voorwaarde na de laatste verlenging is dat realisatie van het project voor eind 2026 plaats vindt.</p> <p>Het college onderschrijft het idee om te onderzoeken of er nog andere subsidiemogelijkheden zijn. Dit zal in Fase 2 van het project plaatsvinden.</p> <p>Er is budget voor regulier onderhoud aan het wegdek van het Zandpad. Daarnaast is er budget voor het regulier groenonderhoud van de bermen. De extra onderhoudskosten voor het jaagpad en de haagjes tijdens de pilots zijn opgenomen in het aangevraagde krediet voor Fase 1.</p> <p>Zoals vermeld in Bijlage 1 van het raadsvoorstel worden bij de definitieve inrichtingsplannen (Fase 2) de verschillende onderdelen (groen, wegen, verlichting) in beeld gebracht met de bijpassende afschrijvingstermijnen. Ook zal dan verder worden uitgewerkt wat het effect is op het structureel benodigde beheerbudget.</p>
1.	D66	Is het genoemde bedrag voor Fase 3, realisatie totaal tracé wel realistisch is en of dit niet een veel hoger bedrag zal betreffen?
2.	D66	Wordt bij het instemmen met de pilots ook ingestemd met realisatie van het gehele project (Fase 3)?
3.	CDA	De fractie vraagt of dit project zoveel geld moet kosten, en wat alternatieven zijn.
4.	Het Vechtse Verbond	Daarbij roept de fractie het college op te kijken naar subsidiemogelijkheden.
5	VVD	De fractie vraagt of voor het gemeentelijk eigendom van het traject een onderhoudspotje aanwezig is.

Nr.	Fractie	Vragen Beschoeiingen
	<p>Gebundelde vragen 6-10:</p> <p>(D66, Streekbelangen, GroenLinks, VVD)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Als het project beschoeiingen geïntegreerd wordt in project Zandpad en i.s.m. Waternet gaan beide projecten dan niet langer duren of vertraging oplopen? • Wat betekent de onduidelijkheid over de beschoeiingen voor de herinrichting van het Zandpad? • Kan gemeente met het waterschap de handen ineen slaan om tot een oplossing van de beschoeiingenproblematiek te komen? • Is vervanging beschoeiing nodig over het hele traject van het Zandpad of slechts op enkele plekken? <p><u>Antwoord Beschoeiingen</u></p> <p>In het raadsvoorstel is het herstel van de beschoeiingen randvoorwaardelijk gemaakt voor de start van de realisatie van de totale Herinrichting Zandpad (fase 3).</p> <p>De beschoeiingen zijn op veel plaatsen aan het einde van hun levensduur. Op verschillende plekken is dit goed zichtbaar.</p> <p>Het herstel van de beschoeiingen is niet het gevolg van het project Herinrichting Zandpad.</p> <p>Tevens is het niet zo dat door de wens om een jaagpad aan te leggen herstel van beschoeiing noodzakelijk is.</p> <p>Herstel van de beschoeiing is sowieso noodzakelijk, los van de keuze voor de herinrichting en wegdekkeuze van het Zandpad. De beschoeiing is aan herstel toe en een onderzoek moet definitieve informatie opleveren of de beschoeiing over het gehele traject vervangen moet worden of gedeeltelijk.</p> <p>Vanuit financiële doelmatigheid is het noodzakelijk om eerst de beschoeiingen te herstellen waar dat nodig is voordat geld wordt uitgegeven aan de totale herinrichting van het Zandpad.</p> <p>De pilotlocaties zijn gekozen omdat daar zonder herstel van de beschoeiing de pilots kunnen worden aangelegd. Uit recentelijk onderzoek blijkt dat bij een pilot aan damwandaanpassing nodig is en wordt uitgevoerd.</p> <p>Realisatie van de pilots is op korte termijn mogelijk omdat:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Er geen (zichtbare) schade is aan weg, berm en beschoeiing op de gekozen locaties én - Er afstemming is met een ander gemeentelijk project waarbij de beschoeiing wordt vervangen door een damwand. Dit gebeurt voorafgaand aan de realisatie van Pilot 2 daar ter plaatse. <p>Het complexe aan het issue “beschoeiing” is de onduidelijkheid over eigenaarschap en verantwoordelijkheid over onderhoud en vervanging. Dit is een issue wat al jaren speelt en het college onderschrijft de oproep om met Waterschap AGV / Waternet en eigenaren in gesprek te gaan om helderheid te krijgen in de verantwoordelijkheid en aansprakelijkheid.</p> <p>Planning</p> <p>Nadat de onderzoeksresultaten van de onderhoudsstatus van de beschoeiing bekend zijn kan een herstelplanning worden gemaakt en worden afgestemd op de werkzaamheden van de herinrichting van het Zandpad. De benodigde doorlooptijd voor het herstel van de beschoeiingen is op dit moment niet aan te geven.</p> <p>Daarnaast loopt het (bestuurlijke) overleg met AGV / Waternet / particulieren. De uitkomsten hiervan geven dan een reëel inzicht in het tijdspad.</p> <p>Deze twee trajecten (herstel beschoeiingen en herinrichting Zandpad) moeten parallel worden gedaan en niet het ene op het andere laten wachten. Doel is het zo snel mogelijk realiseren van een nieuw en veilig ingericht Zandpad.</p>
6.	D66	de vervanging van de beschoeiing niet nog veel langer zal gaan duren.

7.	D66	In het verlengde daarvan (zie vraag hierboven) vraagt de fractie of hiermee het plan niet op de lange baan wordt geschoven.
8.	Streekbelangen	vraagt de wethouder n.a.v. de risicoparagraaf over de onduidelijkheid die er nu is over de beschoeiingen en de gevolgen voor de verdere uitvoering. (of is dit financiën?)
9.	GroenLinks	Wat betreft de beschoeiingen vraagt de fractie het college om de handen als gemeente met het waterschap ineen te slaan om een modus te vinden, met als doel voorkomen dat dit een langjarige discussie blijft.
10.	VVD	Ook vraagt de fractie of het vervangen van de beschoeiing nodig is op het hele tracé, of dat dit enkel op specifieke plekken dient te gebeuren.

Nr.	Fractie	Vragen Jaagpad
	Gebundelde vragen 11-15: (Lokaal Liberaal, Streekbelangen, GroenLinks, VVD)	<ul style="list-style-type: none"> • Hoe groot is de kans dat er een jaagpad komt en hoe kan dit toegankelijk gemaakt worden voor iedereen? • Is al duidelijk of er een jaagpad komt en hoe wordt dit ingericht? • Hoe wordt het onderhoud geregeld, ook i.c.m. het eigendomsrecht? • Van wie komt het initiatief voor een jaagpad en hoe wordt de pilot geëvalueerd? <p><u>Antwoord Jaagpad</u></p> <p>Het initiatief om de voetgangers mee te nemen als weggebruiker en nadrukkelijk zijn eigen plek te geven is een initiatief vanuit de Klankborggroep (KBG). In de motie zijn de voetgangers niet meegenomen als weggebruiker. Tijdens de verschillende werksessies met de KBG en de gemeentelijke projectgroep is dit nader uitgewerkt tot het inrichtingsprofiel zoals beschreven in Bijlage 5 van het raadsvoorstel. Daarbij is gewerkt volgens de met de KBG vastgestelde vijf uitgangspunten die hierbij volledigheidshalve nogmaals zijn benoemd:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Prioriteit voor zwakke verkeersdeelnemers: voetgangers en fietsers; 2. Verlagen snelheid gemotoriseerd verkeer; 3. Verhogen verkeersveiligheid; 4. Ontmoedigen hoeveelheid gemotoriseerd doorgaand verkeer; 5. Bereikbaarheid, toegankelijkheid en leefbaarheid. <p>De integrale afweging van al deze vijf uitgangspunten heeft geleid tot het inrichtingsprofiel zoals weergegeven in Bijlage 5 van het raadsvoorstel..</p> <p>De beschikbare breedte op het Zandpad is erg beperkt. Dat betekent maatwerk voor elke locatie en een goede afweging om alle weggebruikers voldoende ruimte te geven en recht te doen aan alle 5 de uitgangspunten.</p> <p>Met de beschikbare breedte op het Zandpad is er 50 cm beschikbaar voor een half verhard jaagpad. Dit komt overeen met het voetpad langs de Laan van Gunterstein (zie screenshot uit Google Maps, pagina 5).</p>



In het kader van klimaatadaptie, de natuurlijke en de historische uitstraling van de Vecht is er gekozen voor half verharding. Het is een afweging van factoren om de voetganger wél een veilige plek te geven langs de Vecht maar daarbij niet inclusief te zijn voor alle voetgangers omdat de ruimte voor een breed voetpad niet beschikbaar is. Uitbreiding zowel richting het oosten (particulier eigendom) als richting het westen (De Vecht) is niet mogelijk zoals op onderstaande foto zichtbaar is.



Het uitgangspunt van het project is om langs het hele Zandpad een jaagpad aan te leggen. In het totale ontwerp van Maarsse tot Nieuwersluis wordt hiervoor ruimte gereserveerd.

Het jaagpad wordt zeker aangelegd over een lengte van 1,3 km. Dit is de afstand waar het jaagpad op eigendom van de gemeente kan worden aangelegd. Over een lengte van 5,3 km is afstemming met andere eigenaren nodig. Voor meer informatie over de eigendomsverhoudingen langs het Zandpad wordt verwezen naar de 1^e Kanttekening uit Bijlage 5 van het Raadsvoorstel. Het uitgangspunt is dat zonder onteigeningprocedures het jaagpad wordt gerealiseerd.

		<p>De aanleg van een jaagpad bij de pilotlocaties geeft de gelegenheid om het jaagpad te testen. De breedte van het jaagpad kan worden ervaren en bewoners die momenteel sceptisch tegenover een jaagpad staan kunnen ervaringen opdoen met het jaagpad met als doel het vergroten van het draagvlak.</p> <p>Uit gesprekken met bewoners bij pilots blijkt dat de aanwezigheid van een jaagpad de positieve belangstelling vergroot, eigenaren ervaringen kunnen uitwisselen en, mochten ze bedenkingen hebben over een jaagpad op hun grondgebied, positief verrast worden.</p> <p>Daarnaast zal het gemeentelijk projectteam met elke eigenaar persoonlijk afstemmen met als doel een doorlopend jaagpad van Maarssen tot Nieuwersluis.</p> <p>Indien er niets wordt gedaan verandert er voor voetgangers niets ten opzichte van de huidige situatie.</p> <p>Na aanleg worden de pilotlocaties geëvalueerd. Deze jaarronde evaluatie wordt gedaan aan de hand van door de klankbordgroep en hun achterban opgestelde evaluatiecriteria.</p> <p>Hierin worden in elk geval meegenomen de meetgegevens van snelheden en intensiteiten voor en na aanleg van de pilots, interviews met gebruikers en bewoners en waarnemingen bij de pilotlocaties.</p> <p>Het onderhoud van het jaagpad en de financiering hiervan is beschreven in de beantwoording van de vragen 1 t/m 5.</p>
11.	Lokaal Liberaal	De fractie vraagt de wethouder hoe groot de kans is dat er een jaagpad komt en hoe gekomen kan worden tot een voor iedereen toegankelijk jaagpad.
12.	Lokaal Liberaal	De fractie vraagt of het initiatief voor de pilot en het jaagpad vanuit de klankbordgroep is gekomen, of vanuit de gemeente, en hoe na afloop van de pilot de evaluatie gaat plaatsvinden.
13.	Streekbelangen	Ook spreekt de fractie zorgen uit over het onderhoud van het jaagpad, in combinatie met het eigendomsvraagstuk van dit jaagpad.
14.	GroenLinks	De fractie stelt dat het beoogde jaagpad te smal is en vraagt de wethouder naar te nemen oplossingen voor wat betreft het particuliere eigendom op het traject van het jaagpad.
15.	VVD	Ook stelt de fractie een vraag over de uiteindelijke vorm van het jaagpad en wat de consequenties zijn als nu niks gedaan wordt.

Nr.	Fractie	Vragen Veiligheid
	Gebundelde vragen 16-19: (D66, SP, CDA)	<ul style="list-style-type: none"> • Mag verwacht worden dat de verkeersveiligheid met de pilots niet structureel veiliger wordt? • Hoe wordt omgegaan met doorgaand fietsverkeer gecombineerd met een erftoegangsfunctie? • Hoe wordt veiligheid voetgangers geborgd? • Zijn zorgen van agrariërs over verkeersveiligheid meegenomen? <p><u>Antwoord Veiligheid</u></p> <p>Met de herinrichting van de pilotlocaties wordt een begin gemaakt met een veilig ingericht Zandpad. Bij de nieuwe inrichting moeten alle weggebruikers meer rekening met elkaar houden. De nieuwe inrichting dwingt een aangepast weggedrag af en daarmee zijn de pilots het begin van een structureel veiliger Zandpad. Aangezien de weginrichting op 4 plaatsen wordt aangepast zal de gemiddelde gebruiker van het Zandpad tijdens 1 rit meerdere keren het gedrag aan moeten passen.</p>

		<p>Het verhogen van de veiligheid op het heringerichte Zandpad wordt bereikt door gebruik te maken van de vijf uitgangspunten (zoals benoemd bij de beantwoording van de vragen over het jaagpad) en deze integraal af te wegen en te verwerken in het ontwerp:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De veiligheid van de voetganger wordt verhoogd door het aanbieden van een jaagpad, gescheiden door een haag van het overige verkeer; • De snelheid van het gemotoriseerde verkeer wordt verlaagd door het optisch versmallen van de weg door een haag, het toepassen van een middenstrook in een afwijkende kleur en bermbeton aan de zijkanten; • Doordat de snelheid lager wordt neemt de algehele verkeersveiligheid toe; • Het passeren van 2 landbouwvoertuigen e/o vrachtwagens wordt gefaciliteerd via passeerstroken waarbij men “op zicht” op elkaar moet anticiperen en wachten om de ander te laten passeren; • Door het aantal aan te brengen wegversmallingen te beperken wordt onveilig (achteruit) manoeuvreren van landbouwvoertuigen en vrachtwagens voorkomen. Hierbij wordt ingespeeld op door agrariërs ingebrachte veiligheidspunten; • Door een lagere rijsnelheid op het Zandpad wordt de weg minder aantrekkelijk voor doorgaand (sluip)verkeer en zal deze ook minder snel worden voorgesteld in de navigatiesystemen; • de bereikbaarheid van en de draaicirkel naar de landbouwgronden en de boerderijen blijft gehandhaafd waarbij voor iedere agrariër maatwerk is / wordt toegepast; • Door het toepassen van een rijloper (inclusief de bermbeton aan beide zijden) van 4,60 m en op regelmatige (zicht)afstanden passeerstroken met een breedte van 5,50 m is de bereikbaarheid en toegankelijkheid van percelen voor hulpdiensten en bedrijven gewaarborgd. • De leefbaarheid langs het Zandpad wordt vergroot door een lagere snelheid, een Zandpad dat minder aantrekkelijk is voor doorgaand (sluip)verkeer en een “vriendelijke” inrichting, passend bij de omgeving en het landschap. <p>T.a.v. de vraag over het combineren van doorgaand fietsverkeer met een erftoegangsfunctie lijkt spraakverwarring te zijn.</p> <p>Het Zandpad is een erftoegangsweg (ETW). Dit is de laagste wegcategorie zoals die wordt onderscheiden in binnen de “Duurzaam Veilig” categorisering van het CROW. Het Zandpad blijft na de herinrichting ook een ETW waarop fietsers gewoon zijn toegestaan.</p> <p>De erfaansluitingen, oftewel inritten naar particuliere percelen e/o bedrijven, zijn géén erftoegangswegen. Al het verkeer dat daar uitkomt moet ten alle tijde voorrang verlenen aan al het verkeer op de weg waar de inrit op aansluit; ook aan fietsers. De situatie na herinrichting blijft daarmee identiek aan de huidige situatie.</p>
16.	D66	Mag verwacht worden dat de verkeersveiligheid met de pilots niet structureel veiliger wordt.
17.	SP	vraagt hoe omgegaan wordt met het doorgaand fietsverkeer gecombineerd met een erftoegangsfunctie.
18.	SP	Ook vraagt de fractie hoe de veiligheid van voetgangers gegarandeerd wordt.
19.	CDA	Ook stelt de fractie dat agrarische ondernemers zich zorgen maken over de verkeersveiligheid.

Nr.	Fractie	Vragen Verkeersbesluiten /Motie 2018
20.	D66	Klopt het dat met de motie uit 2018 bedoeld werd het Zandpad veiliger te maken en te beperken voor sluipverkeer.
	Antwoord	Het is correct dat Motie 3 van oktober 2018 is bedoeld om het Zandpad veiliger te maken en het sluipverkeer tegen te gaan.
21.	D66 + Samen Stichtse Vecht	Waarom is het verkeersbesluit van 2018 niet is uitgevoerd.
	Antwoord	De archieven geven geen informatie waarom de drie verkeersbesluiten 18925, 18923 en 18929 in 2018 niet zijn uitgevoerd. Van de drie verkeersbesluiten uit 2018 zijn er twee uitgevoerd in oktober 2023. Verkeersbesluit 18925 is ingetrokken. De reden is dat bij uitvoering van dit besluit het vrachtverkeer met een bestemming langs het Zandpad tussen de Nieuweweg en de Proosdijweg in de ochtenduren die bestemming niet anders bereiken dan via Oud Maarsseveen / Tienhoven / Nieuweweg te rijden. Dit is niet wenselijke omdat In Tienhoven en Oud-Maarsseveen: <ul style="list-style-type: none"> • de woningen dicht tegen de weg staan; • er meer woningen staan dan langs het Zandpad; • een schoolzone wordt gepasseerd; • de intensiteit op de Laan van Niftarlake en Looijdijk al hoger is dan op het Zandpad en we als gemeente al lange tijd klachten ontvangen van verkeersoverlast op beide genoemde wegen.
22.	D66	Tevens vraagt de fractie of het niet beter is te overwegen het in 2018 genomen verkeersbesluit alsnog uit te voeren.
	Antwoord	Het verkeersbesluit 18925 is ingetrokken en gepubliceerd in de Staatscourant. Daarbij hoort de gebruikelijke bezwaarprocedure waarvan gebruik is gemaakt. Er zijn voor- en tegenstanders tegen het ingetrokken besluit. In overleg met enkele leden van de klankbordgroep is door een verkeerskundige van de gemeente gekeken of de beoogde effecten van verkeersbesluit 18925 kunnen worden bereikt met het nemen van een nieuw verkeersbesluit. Hier is nog geen oplossing voor.
23.	GroenLinks	Vraagt of de pilot recht doet aan de motie uit 2018.
		De pilot doet recht aan de motie uit 2018. Bij de voorgestelde oplossing zal de gereden snelheid van motorvoertuigen omlaag gaan, wordt de verkeersveiligheid verhoogd en wordt het voor sluipverkeer onaantrekkelijker om het Zandpad te kiezen.

Nr.	Fractie	Overige vragen
24.	D66	Ook vraagt de fractie of wanneer de pilot geen verbetering geeft, in combinatie van het lange tijdspad, men kan spreken van een goed project.
	Antwoord	Het college wacht de evaluatie van de pilot af en heeft het volste vertrouwen dat de nieuwe inrichting een verbetering is van de huidige situatie.. Dat het project herinrichting meerdere jaren duurt is in de planning opgenomen. Dit komt o.a. omdat een goed project een gedegen voorbereiding vereist om verrassingen en tegenslagen tijdens de realisatie te voorkomen. Tijdens de realisatie van het project is een gefaseerde uitvoering noodzakelijk omdat bereikbaarheid voor bewoners en ondernemers tijdens de uitvoering belangrijk is; ook dat kost de nodige tijd.
25.	Lokaal Liberaal	De fractie vraagt aandacht voor het vermijden van de sloop van bomen.

	Antwoord	<p>De bomen langs de Vecht staan langs het Zandpad in de kernen Breukelen en Maarsssen. Deze bomen staan meestal op grond van particuliere eigenaren die verantwoordelijk zijn voor het onderhoud van deze bomen. Langs het Zandpad in Nieuwersluis staan geen bomen. Op dat deel is de gemeente eigenaar van de ondergrond.</p> <p>Cultuurhistorisch staan er geen bomen langs de Vecht omdat trekvaart via het jaagpad alleen mogelijk was zonder bomen of opschot. Het open karakter met zicht op en vanaf de Vecht is zoals het eeuwen geleden was.</p> <p>De meeste bomen staan direct aan of in de oeverbeschoeiing van de Vecht. Bij de vervanging van deze beschoeiing zal het oorspronkelijke beeld van de Vecht weer terugkomen.</p>
26.	SP	Daarnaast vraagt de fractie of dit project het algemeen belang dient, of enkel het belang van de omwonenden van het Zandpad.
	Antwoord	<p>De herinrichting van het Zandpad dient het algemeen belang. Het Zandpad telt per etmaal (24 uur) ca. 1.300 tot 2.000 voertuigbewegingen afhankelijk van op welk deel wordt gemeten.</p> <p>Per etmaal maken tussen 287 en 1.100 fietsers en bromfietsers gebruik van het Zandpad afhankelijk waar het meetpunt zich bevindt.</p> <p>Vanaf 8 juni 2023 wordt op 6 plaatsen over het hele Zandpad metingen verricht die inzicht geven in het gebruik van deze weg.</p>
27.	CDA	De fractie vraagt de wethouder om in gesprek te gaan met deze agrarische ondernemers om hun zorgen te horen.
	Antwoord	De wethouder gaat graag met de agrariërs en hun vertegenwoordiger in de klankbordgroep in gesprek om naar hun zorgen te luisteren.
28.	Het Vechtse Verbond	vraagt aan de wethouder wat de mogelijkheden zijn om het project gefaseerd uit te voeren.
	Antwoord	De projectplanning gaat al uit van een gefaseerde uitvoering. In de eerste fase wordt op vier plaatsen over een lengte van in totaal circa 800 meter de nieuwe inrichting aangelegd. Tijdens deze eerste fase kunnen bewoners, ondernemers en weggebruikers wettelijk aan de andere wegindeling en zijn ze waardevol voor de evaluatie. Voor fase 3 wordt de overige 5800 meter in een keer aanbesteed. De uitvoering is in fasen vanwege de bereikbaarheid van bewoners en ondernemers. Het advies is om geen verdere fasering aan te brengen omdat het daardoor duurder wordt en de verharding van het Zandpad op dit moment aan vernieuwing toe is.
29.	Streekbelangen	Tevens vraagt de fractie of deze pilot fysiek uitgevoerd moet worden, of dat er ook mogelijkheden zijn in de vorm van simulaties.
	Antwoord	Het project wordt fysiek uitgevoerd omdat de weggebruikers, bewoners en ondernemers kunnen ervaren dat de beoogde inrichting een andere weggedrag vraagt en afdwingt. Door het project op vier verschillende locaties uit te voeren kan iedereen aan het Zandpad ervaring opdoen met de visueel smallere weg. Iedere verandering vraagt om gewenning aan de nieuwe situatie en dit is niet uit te voeren met simulaties.