

**Van:** Joost van Raay <[joost.van.raay@inter.nl.net](mailto:joost.van.raay@inter.nl.net)>

**Verzonden:** woensdag 21 februari 2024 17:39

**Aan:** Griffie, Gemeente Stichtse Vecht <[griffie@stichtsevecht.nl](mailto:griffie@stichtsevecht.nl)>

**Onderwerp:** Ingekomen mail Fietsstraatcommissie

**LET OP:** Dit bericht is afkomstig van buiten de organisatie. Klik niet op links of bijlagen tenzij je de afzender en de inhoud van het bericht vertrouwt.

Geachte griffie,

Naar aanleiding van de vergadering van de gemeenteraad over dit onderwerp zijn er de nodige vragen gerezen over het project Zandpad. Om er zeker van te zijn dat de gemeenteraad van de in en out's op de hoogte zijn, bijgevoegd de overwegingen van commissieleden.

Wilt u de bijlage ter info aan de gemeenteraadsleden doorgeleiden.

Vriendelijke groet,

Joost van Raay

## Aan de leden van de commissie Fietsstraat

Beste allen,

Vorige week hebben we met alleen bewoners, dus zonder de ambtenaren met hun adviseurs, de ontstane situatie naar aanleiding van de Raadsvergadering besproken en over een mogelijk vervolg van onze groep gebrainstormd. Het doel van de commissie fietsstraat is om te komen tot een leefbare en veilige weg langs de Vecht. Deze doelstelling is niet alleen belangrijk voor de bewoners van het Zandpad, maar ook voor de bewoners van de Diependaalsedijk en de Dr. Plesmanlaan en de directe omgeving. Het is daarnaast van groot belang voor de cultuurhistorische, recreatieve en sportieve functie van de Vecht zoals door de Provincie in haar eigen beleidsplannen is vastgelegd. Onderstaand de belangrijkste onderwerpen die tijdens de vergadering naar voren zijn gekomen.

Het terugdringen van het verkeersaanbod is in 2018 reeds geregeld. Dat verkeersbesluit voorzag in de aanwijzing van het Zandpad als fietsstraat. Het resultaat van de besluitvorming resulteert in een route waar maximaal 30km/uur gereden mag worden wat weer tot gevolg heeft dat bij deze maximumsnelheid de routeplanners zelden of nooit de route als sneller alternatief zullen presenteren en/of aanbevelen. De gemeente heeft aan dit onomkeerbare overheidsbesluit geen gevolg gegeven en de wethouder is daar tijdens de zitting van de Raad van State luid en duidelijk voor op de vingers getikt.

Onze commissie is gestart met het beoordelen van 4 varianten t.a.v. de inrichting van de weg. Na twee inleidende bijeenkomsten verandert Ger-Jan de naam van de commissie Fietsstraat in de commissie herinrichting Zandpad. Wij hebben daar om buitengewoon goede redenen fel tegen geageerd omdat daarmee onze inzet van implementatie van de fietsstraat middels het verkeersbesluit werd verlaten. Daar zijn we later gelukkig weer op terug gekomen. De vier varianten worden na diverse besprekingen verder uitgewerkt. De commissie kiest voor een van de varianten en deze zijn met de achterban besproken. In principe is er voldoende draagvlak voor de gekozen variant met uitzondering van het jaagpad met de heggeljes. Het grootste deel van het Zandpad is eigendom van de bewoners en de meeste daarvan willen hun overtuin niet openstellen.

Veel gehoorde argumenten zijn:

1. De aanwezige oude beplanting zoals de kenmerkende Hortensia's zijn uniek voor het befaamde aanzicht van de Vecht en zouden komen te vervallen,
2. De aanwezige bankjes van bewoners die in hun eigen overtuin langs de Vecht willen recreëren worden gekoesterd, veel locaties zijn daarnaast voorzien van walsteiger constructies en toegangspoortjes,
3. Het behoud van het vrije uitzicht naar de Vecht vanuit de huizen zonder de belemmerende en, door een nu reeds vaststaand gebrek aan toekomstig onderhoud, lelijke heggeljes zoals voorgesteld (vgl. heggeljes Bloklaan en bermen Zandpad),
4. De diefstalgevoeligheid van sloepen en/of hun inventaris neemt toe,
5. Onze bermen zijn voorzien van prachtige bomen en andere kostbare beplanting,

6. Bij het ontbreken van de ongewenste heggetjes wordt met de voetpadverharding het illegaal parkeren langs de Vecht mogelijk gemaakt,
7. Het creëren van een apart voetpad leidt juist tot een vrije baan perceptie voor het gemotoriseerd verkeer en daarmee juist tot veel hogere snelheden op het Zandpad,
8. De sterk aflopende berm is ongeschikt om op te lopen en het verhogen van de berm is ook geen optie vanwege het feit dat de aan weerszijde van de Vecht sterk aflopende oevers dan veranderen in hogere en daardoor veel duurdere oevers waarmee de Vecht vanwege de hoge beschoeiing een lelijke klotsende bak wordt zoals het Amsterdam-Rijnkanaal,
9. Ook de witte hekjes krijgen niet overal de goedkeuring van bewoners,
10. Maak de weg maar smaller en maak een deel van de weg voetpad,
11. Bewoners willen eerst een veilige weg en daarna een fraaie weg en niet andersom.

Gedurende de besprekingen hebben wij als groep meermalen aandacht gevraagd voor de bovenstaande argumenten, maar Ger- Jan heeft een integrale benadering steeds geweigerd. Dit geldt ook voor de impact van andere lopende zaken die van invloed zijn op dit project waaronder;

1. De reparatie van het bestemmingsplan t.a.v. het gebruik van de weg en de procedure die daarover bij de Raad van State loopt welke van grote invloed is op ons project,
2. De verdubbeling van de fabriek van Schulp die tot een verdriedubbeling van het aantal vrachtwagenbewegingen leidt als gevolg van schaalvoordelen en de nieuwe productlijnen,
3. De verhuizing van Schulp naar de Corridor wat door de provincie op de lange baan wordt geschoven,
4. De mogelijke bouw van een nieuwe woonwijk op het oude terrein van de gemeentewerf in Maarssen met alle extra mobiliteit van dien,
5. De technisch belastbaarheid van de veendijk i.v.m. de schade aan de oevers en de bermen en het ontstaan van scheuren in de huizen door de trillingen die het zwaar vrachtverkeer voortbrengt,
6. Het noodzakelijke herstel aan de beschoeiing van de oevers die als gevolg van het baggerproject op vele locaties uit de oever zijn geklapt en de impact daarvan op de inrichting van de oever. Over dit onderwerp en over de kosten van het herstel van de oevers zijn gemeente, provincie en waterschap al heel lang aan het steggelen. Er is even geprobeerd het naar de burgers af te schuiven, maar die geven uiteraard (en terecht) niet thuis. Kenners beweren dat je pas wat aan de weg en de oevers kunt doen als dit probleem is opgelost,
7. De uitvoering van verkeersbesluit 18925 uit 2018 wat meteen tot de gewenste verkeersveiligheid leidt,
8. De verkeersexport van loonwerkers die van Tienhoven Westbroek en Maartensdijk naar Vleuten en Kockengen moeten rijden. Dit verkeer wordt bewust door Maarssen geweerd (nimby opstelling) waardoor dit agrarisch verkeer via een omweg van maar liefst 15-20 km over Plesmanlaan, Diependaalsedijk en Zandpad door het centrum van Nieuwersluis en Breukelen wordt omgeleid naar de overzijde van de A2.
9. Het benutten van de beschikbare elektronische mogelijkheden om de route verkeersarm te maken.

Ondanks veelvuldige verzoeken van onze groep heeft Ger-Jan steeds geweigerd om de impact van al deze punten in onze projectgroep te bespreken dan wel de voorgestelde pilots zodanig in te richten dat deze rekening houden met al deze gebeurtenissen op de korte en middellange termijn. De inrichting van onze Fietsstraat wordt steeds als een geïsoleerd project benaderd en daarmee laten ze de vele kansen die zich nu voordoen onbenut. Onze stelling is dan ook dat indien er geen rekening wordt gehouden met het toekomstige gebruik van de weg en/of de grote veranderingen die op komst zijn, de pilots wetenschappelijk van geen enkele waarde zijn. Pas als duidelijk is wat de inzet en het gebruik van de weg gaat worden, kun je zinvolle en wetenschappelijk onderbouwde conclusies aan de pilots ontleen. Het voorkomt daarnaast dat er nu maar liefst 1,3 mio belastinggeld wordt uitgegeven aan allerlei adviezen en pilots die later zinloos blijken te zijn.

Tijdens de vergadering hebben we ook nog apart gesproken over de uitvoering van verkeersbesluit 18925. Ten aanzien van het achterliggende proces stelden we vast dat we door Ger-Jan zijn gevraagd om te participeren in een klankbordgroep om inhoud te geven aan de tegenwoordig verplichte burgerparticipatie. Het toverwoord is daarbij draagvlak. Tijdens het proces hebben wij van harte meegewerkt aan het beoordelen van allerlei inrichtingsvormen. Wij hebben als groep veel werk gestoken in het met de achterban bespreken van de diverse varianten. In het begin ging het vooral over de vormgeving. Later in het proces gingen wij meer en meer de focus leggen op het effect dat de diverse maatregelen moesten opleveren. Ofwel, wat zou de winst worden ten aanzien van de leefbaarheid en de veiligheid voor bewoners en weggebruikers. In dat kader hebben wij een belangrijk besluit genomen. Wij hebben de uitvoering geëist van het verkeersbesluit uit 2018. Deze eis van ons was breed gedragen en het besluit daarover is nagenoeg unaniem genomen. Tenslotte had de Raad van State de wethouder gesommeerd om het verkeersbesluit uit te voeren. Pas nadat het brede draagvlak voor de uitvoering van dat besluit duidelijk werd, voelde Gert-Jan zich gedwongen om de uitvoering aan de gemeente alsnog voor te stellen. Het vervolg kent u allen. Kort nadat enkele bewoners uit Tienhoven en Westbroek klaagden is de invoering van het besluit wederom teruggedraaid zonder dat er een geldige, wetenschappelijk onderbouwde of verkeerstechnische motivering aan ten grondslag lag. De conclusie is dat het enige en belangrijkste door ons ingebrachte punt waar wij als commissie het hartgrondig over eens waren geworden, door Ger-Jan en de ambtenaren van de gemeente ten onrechte en ongegrond wordt tegengehouden.

De conclusie van de onderlinge vergadering van vorige week is derhalve als volgt; Bij de volgende vergadering willen wij de inhoud van deze brief en de daarin opgenomen punten op de agenda geplaatst zien waarbij wij nu al de voorzet geven dat wij andermaal de invoering van het verkeersbesluit als harde eis op tafel leggen. Het staat namelijk los van de (deels financiële) discussie die de gemeenteraad nu voert en doet recht aan de vurige wens van bewoners om op korte termijn datgene te doen wat invulling geeft aan een groot deel van de doelstellingen van de projectgroep. Het heeft voor velen van ons anders geen enkele zin om nog langer mee te doen aan een klankbordgroep als de gemeente, de ambtenaren en de provincie niets met de uitkomsten van deze burgerparticipatie doen.