

Peilnota

Onderwerp

Herinrichting Zandpad

Begrotingswijziging

Nee

Datum commissievergadering

18 maart 2025

Portefeuillehouder

H.C. van den Akker

Organisatie onderdeel

Ruimtelijke Regie en Ontwikkeling

E-mail opsteller

kees.van.de.wetering@stichtsevecht.nl

Telefoonnummer opsteller

06 30 23 22 60

Registratie nummer

595231

Van de commissieleden wordt gevraagd

Herstel van de beschoeiing van de Vecht, het vernieuwen van kabels en leidingen en de fundering van de weg zijn nodig om vervolgens over te gaan tot de inrichting van de weg. In deze peilnota gaat het over de duiding van de Motie M3 - 'Zandpad moet fietsstraat worden' van 2 oktober 2018 en daarmee over de mogelijke inrichting van de 'bovenkant' van de weg. Gepeild wordt of u zich kunt vinden in de aanpak op basis van onderstaande punten.

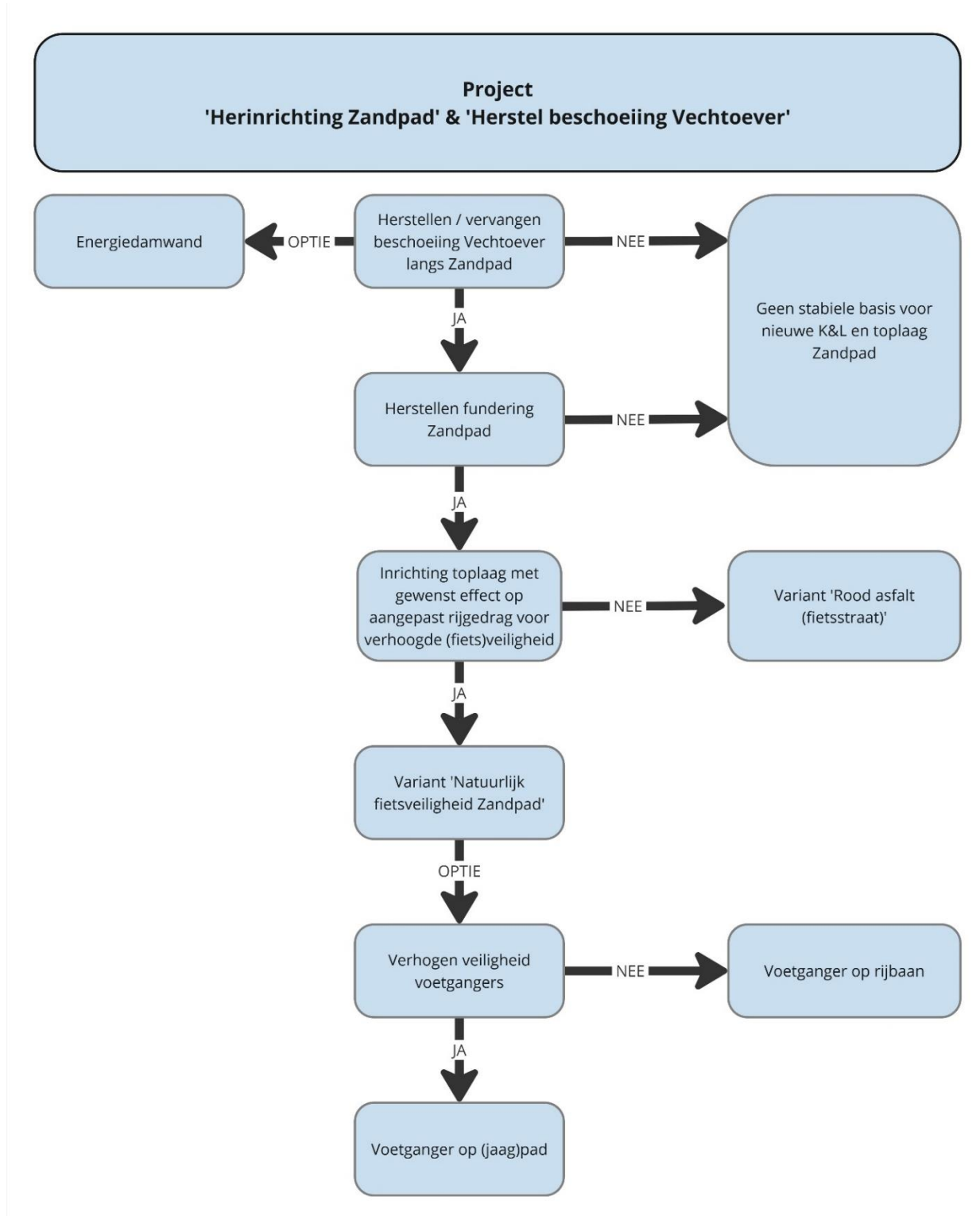
1. Bij de herinrichting van het Zandpad staat het vergroten van de verkeersveiligheid voor fietsers centraal. Dit betekent dat de inrichtingselementen van het Zandpad ten dienste moeten staan aan die verkeersveiligheid.
2. Op basis van verkeerstechnische expertise past de variant 'Natuurlijk Fietsveilig Zandpad' het beste bij het verhogen van de verkeersveiligheid op het Zandpad.
3. Het is wenselijk om met de herinrichting van het Zandpad het recreatieve en historische karakter te versterken, in aansluiting op de Omgevingsvisie en het karakter van de historische en recreatieve Vecht.
4. Het is wenselijk om te onderzoeken in welke mate de veiligheid voor voetgangers verhoogd kan worden. Het inrichten van een jaagpad zou hier positief aan bij kunnen dragen en benadrukt tevens het historische en recreatieve karakter van de Vecht.
5. Het is wenselijk om de mogelijke toepassing van een 'energiedamwand' te onderzoeken met als voorwaarde dat een sluitende businesscase te realiseren is.

Samenvatting

In deze peilnota is een vergelijking op hoofdlijnen gemaakt tussen de variant 'rood asfalt (fietsstraat)' en de variant 'Natuurlijk Fietsveilig Zandpad'.

Om een goede afweging te kunnen maken tussen beide varianten is een uitgebreide toelichting op de vergelijking toegevoegd in de verschillende bijlagen.

Schematische weergave van de gemaakte afwegingen tussen de twee varianten.



A Inleiding

Aanleiding

In diverse informatieve commissies en via raadsinformatiebrieven is de gemeenteraad tussen april 2022 en december 2024 geïnformeerd over de invulling van de Motie M3 (hierna aangeduid als 'Motie') – 'Zandpad moet fietsstraat worden' van 2 oktober 2018. Over de gekozen invulling en inrichtingsvariant zijn door raadsleden vragen gesteld tijdens de informatieve commissie van 12 november 2024.

Voor de uitwerking van de Motie zijn meerdere scenario's uitgewerkt (zie bijlage 1, paragraaf 2.2 'oplossingsrichtingen'). In samenwerking met de klankbordgroep (bewoners, bedrijven, Fietsersbond en Vechtplassen Commissie) is op basis van inhoudelijke onderbouwing de inrichtingsvariant 'Natuurlijk Fietsveilig Zandpad' verder uitgewerkt.

In deze peilnota worden de varianten 'Rood asfalt (fietsstraat)' en 'Natuurlijk Fietsveilig Zandpad' met elkaar vergeleken op basis waarvan de commissie haar keuze kan maken; rood asfalt zonder het gewenste aangepaste rijgedrag of een landschapsbewust ingericht Zandpad met de gewenste aanpassing van het rijgedrag en daarmee een verhoging van de (fiets)veiligheid.

Bevoegdheid

1. Conform artikel 3.1. van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) is de gemeenteraad bevoegd een standpunt in te nemen m.b.t. de peilnota over de herinrichting van het Zandpad tussen de Machinekade in Maarssen en de Vechtbrug in Nieuwersluis.
2. Conform artikel 160.1 onder a. van de Gemeentewet is het college bevoegd het dagelijks bestuur van de gemeente te voeren.

B Scenario's en Risico's

Afweging scenario's

In deze peilnota worden de twee varianten 'Rood asfalt (Fietsstraat)' en 'Natuurlijk Fietsveilig Zandpad' aan de commissieleden voorgelegd.

Variant 'Rood asfalt (Fietsstraat)'

Bij deze inrichting wordt de weg voorzien van rood asfalt gecombineerd met borden 'fietsstraat, auto te gast' zonder dat de weginrichting verder wordt gewijzigd. Het is hierbij de bedoeling dat de snelheid niet boven de 30-35 km/h uitkomt. Binnen de bebouwde kom wordt dit model vaak toegepast. Buiten de bebouwde komt deze inrichting weinig voor in Nederland.

Bij een fietsstraat geldt dat alleen meer veiligheid wordt verkregen als het aantal fietsers hoger is dan het aantal gemotoriseerde voertuigen én er maximaal 1000 gemotoriseerde voertuigen per etmaal zijn. Bij het Zandpad is dat niet zo. De verhouding fietsers en motorvoertuigen voldoet het overgrote deel van het jaar niet aan de randvoorwaarde voor een goed functionerende fietsstraat. Het aanbrengen van rood asfalt draagt niet bij aan het omlaag brengen van de snelheid van weggebruikers.

De verkeersveiligheid op het Zandpad wordt niet verhoogd door het toepassen van 'Rood asfalt (Fietsstraat)', omdat:

- het aantal motorvoertuigen hiervoor veel te hoog is én het aantal fietsers t.o.v. de auto's te laag;
- met alleen rood asfalt zonder wijziging van de weginrichting het gedrag van de weggebruiker niet wijzigt en daarmee de snelheid ongewijzigd blijft;
- Het plaatsen van alleen verkeersborden zonder wijziging van de weginrichting brengt niet de gewenste gedragsverandering teweeg.
- De ongevalsfrequentie op fietsstraten is hoger dan op de wegen ingericht volgens het principe 'landschapsbewust ontwerpen'.

Variant 'Natuurlijk Fietsveilig Zandpad'

Voor de uitwerking van deze variant is gebruik gemaakt van het principe 'landschapsbewust ontwerpen'.

Met deze benadering '**natuurlijk sturen**' of beter: 'landschapsbewust ontwerpen', zijn een reeks plattelandswegen in Nederland ingericht. De ervaringen van deze inrichtingen leert dat deze methode voor het verlagen van de snelheid en het verhogen van de verkeersveiligheid meer effect heeft dan het plaatsen van verkeersborden of allerlei verkeerstechnische drempels en paaltjes.

Met deze variant wordt gewenst verkeersgedrag bij mensen bereikt door de weg **optisch smaller** te maken. Hierdoor lijkt er minder ruimte voor het verkeer beschikbaar dan dat feitelijk het geval is en gaan automobilisten onbewust langzamer rijden. Er wordt gebruik gemaakt van het fenomeen 'tunnel effect': optisch lijkt het dat de automobilist een versmalling inrijdt, de tunnel, terwijl de weg in de tunnel net zo breed is als daarvoor.

De beïnvloeding van het rijgedrag zit in de vaste asfaltbreedte van 3,80 m met brede middenstrook en langs de randen het geribbelde bermbeton. Dit oogt smaller en dat is ook de bedoeling want dat resulteert in een lagere rijsnelheid.

Het optisch smalle wegbeeld van deze variant wordt versterkt door de volgende aspecten:

- fietsers rijden op het asfalt en niet op het bermbeton (dat fietst niet comfortabel);
- een brede middenstrook in het asfalt van 0,80 m in een afwijkende kleur. Door deze middenstrook bij bochten net iets uit het midden te plaatsen (20-25 cm) oogt de bocht optisch krapper;
- automobilisten rijden bij het passeren van fietsers over de linker weghelft van de middenstrook, waardoor de fietsers ruimte houden op de rechterhelft;
- een haagje aan de Vechtzijde naast de strook bermbeton werkt als optische versmaller.

De verkeersveiligheid op het Zandpad wordt verhoogd door de inrichting 'landschapsbewust ontwerpen' omdat:

- De snelheid van het gemotoriseerd verkeer omlaag gaat en daarmee de verkeersveiligheid van fietsers omhoog;
- Door lagere snelheden wordt de weg minder aantrekkelijk als sluiproute;
- Ervaringen andere, soortgelijke projecten:
 - Het aantal ongevallen met dodelijke afloop is na herinrichting gedaald naar nul;
 - Het gemiddelde aantal ongevallen per jaar met gewonden is met ca. 70% gedaald;
 - Het gemiddelde aantal ongevallen per jaar met uitsluitend materiële schade is met ca. 45% gedaald;
 - Het gemiddelde totaal aantal ongevallen per jaar is met ca. 54% gedaald;
- De ongevalsfrequentie op wegen ingericht volgens het 'natuurlijk sturen' principe is lager dan op fietsstraten.

Inrichten jaagpad

Tijdens het participatieproces is de vraag gesteld of het mogelijk is om naast het verhogen van de veiligheid voor de fietsers ook de veiligheid voor de andere zwakke verkeersdeelnemer, de voetganger, te verhogen. Zij voelen zich nu niet veilig en vaak 'vogelvrij' bij het lopen op de weg. In de variant Natuurlijk Fietsveilig Zandpad is daarom tussen het Zandpad en de Vecht een jaagpad opgenomen. Daarnaast is de aanleg van een jaagpad ook een kans om het historische jaagpad van vroeger dat langs de rivier liep te herstellen en worden de mogelijkheid voor €-0 recreatie versterkt.

Mogelijke toepassing energiedamwand

Voor het project 'Herstel beschoeiing Vechtoever' lijkt het technisch mogelijk om de nieuwe damwand zodanig uit te voeren dat deze als zogenaamde 'energiedamwand' thermische energie uit het oppervlaktewater van de Vecht haalt. Deze optie is in principe toepasbaar bij beide weginrichtingsvarianten maar vraagt nog het nodige onderzoek

Maatschappelijk doel en beoogd effect

Draagvlak peilen van de Commissieleden voor de door het College voorgestelde oplossingsvariant waarna er toegewerkt kan worden naar een definitieve budgetaanvraag voor de herinrichting met duidelijkheid over de wegdek- en berminrichting van het Zandpad.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening

- Informatieve commissie op 24 januari 2023 waar de raad voor de eerste keer is geïnformeerd over de inrichtingsvarianten voor het Zandpad op basis van de motie van 2 oktober 2018.

- Informatieve commissie op 19 september 2023 waar de raad informatie heeft gekregen over de variant om de motie in te vullen volgens de principes van het 'landschapsbewust ontwerpen'.
- De raadscommissie van 9 januari 2024 waarin de wethouder het raadsvoorstel voor de aanleg van vier pilots en de budgetaanvraag heeft teruggenomen naar het college.
- RIB11 van 28 maart 2024 over de voortgang van de herinrichting.
- RIB21 van 27 juni 2024 over aanspreken regulier budget integrale aanpak Zandpad.
- Informatieve commissie op 12 november 2024 waarin het College is gevraagd om een peilnota.
- RIB42 van 28 november 2024 over de peilnota.

Risico's

De voorbereidingen voor de 'bovenkant' (toplaag) zijn tot nu toe gericht op de variant 'Natuurlijk Fietsveilig Zandpad'. Bij de voorbereidingen van de variant 'rood asfalt' zijn nieuwe onderzoeken en tekeningen nodig en vraagt de participatie met de stakeholders, waaronder de KBG, opnieuw afstemming.

Financieel

Deze peilnota heeft geen financiële consequenties omdat er op dit moment geen concreet realisatiekrediet wordt aangevraagd. Er is wel een financieel verschil tussen de twee voorliggende inrichtingsvarianten waardoor de keus voor een inrichtingsvariant het uiteindelijk krediet bepaald.

De keuze die het College maakt na het raadplegen van uw commissie, leidt tot budgetaanvraag voor het herstel van de beschoeiing en de herinrichting van het Zandpad. Daarvoor komt het College met een separaat raadsvoorstel.

Vervolg

Op basis van de gepeilde meningen van de commissie Fysiek Domein wordt door het College een keuze gemaakt over de te kiezen variant voor de Herinrichting van het Zandpad als invulling van de Motie van 2 oktober 2018.

Bijlagen

1. Technische toelichting
2. Samenvatting verkeerstellingen juni 2023 – mei 2024
3. Andere projecten 'landschapsbewust ontwerpen'
4. Ongeval frequentie (vergelijking varianten)
5. Evaluatie uitgevoerde verkeersbesluiten
6. Foto's voorbeeld projecten
7. Overzicht kostenindicatie **(geheim)**