

Bijlage 5 – Verdiepende memo

Inleiding

Op 2 oktober 2018 is motie M3 “Zandpad moet Fietsstraat worden” aangenomen.

Daarin draagt de Raad het college op om:

1. het Zandpad tussen de Machinekade in Maarssen en Nieuwersluis zo snel mogelijk in te richten als fietsstraat;
2. indien medewerking van het OM is geborgd aanvullend op de fietsstraat de ochtendafsluiting in te zetten;
3. binnen de VNG een lobby te starten richting het Rijk om juridische status toe te kennen aan het fenomeen fietsstraat.

Een toelichting op de wijze waarop punt 1 van de motie is opgepakt vindt u onder **A “herinrichting Zandpad”**. Punt 2 van de motie komt aan de orde bij **B “verkeersbesluiten”** en punt 3 van de motie is geen onderdeel van de scope van het project Herinrichting Zandpad.

A) Herinrichting Zandpad

In deze paragraaf is beschreven op welke wijze er invulling is gegeven aan punt 1 van de Motie M3.

Herinrichting Zandpad – Pilotlocaties (Fase 1)

In het najaar van 2021 is een projectteam gestart met de uitvoering van punt 1 van motie M3.

Op 1 juni 2022 is een informatieavond gehouden als start van het participatietraject met inwoners en ondernemers over de herinrichting van het Zandpad. Tijdens deze avond is aangegeven dat het projectteam het participatietraject vormgeeft met een Klankbordgroep (KBG) en is een oproep gedaan om lid te worden van deze KBG.

In september 2022 is de KBG gestart met 12 leden, bestaande uit bewoners van het Zandpad (6), bewoner Driehoekslaan–Diependaalsedijk (1), ondernemers van het Zandpad en de Scheendijk (2), Fietsersbond (1), Vechtplassenscommissie (1), agrariërs (1) en de projectteamleden van de gemeente (4).

Met de KBG en een landschapsarchitect is een nieuwe inrichting uitgewerkt. Daarbij is breder gekeken dan het aanbrengen van rood asfalt en het plaatsen van borden "fietsstraat" waarbij de auto te gast is. Op verzoek van de KBG zijn alle weggebruikers meegenomen. Daarom is er een jaagpad voor de voetganger uitgewerkt.

Tijdens de werksessies met de KBG is nagedacht over de doelstellingen waar de nieuwe inrichting van het Zandpad aan moet voldoen. De volgende 5 doelstellingen zijn vastgesteld:

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.

Op basis van deze doelstellingen zijn in werksessies samen met de KBG vier hoofdvarianten A t/m D uitgewerkt. De uiteindelijke keus is gevallen op een combinatie van variant C en D.

Wat gaat er om deze doelstellingen te realiseren veranderen op het Zandpad?

Het wegdek wordt ingericht met een functionele rijloper van 3,80 m asfalt met aan weerszijden een strook van 0,40 m bermbeton. In het midden van de asfaltrijloper komt een brede strook van 0,80 m in een contrasterende lichtgrijze kleur waardoor de weg optisch smaller lijkt en de snelheid van gemotoriseerd verkeer lager wordt.

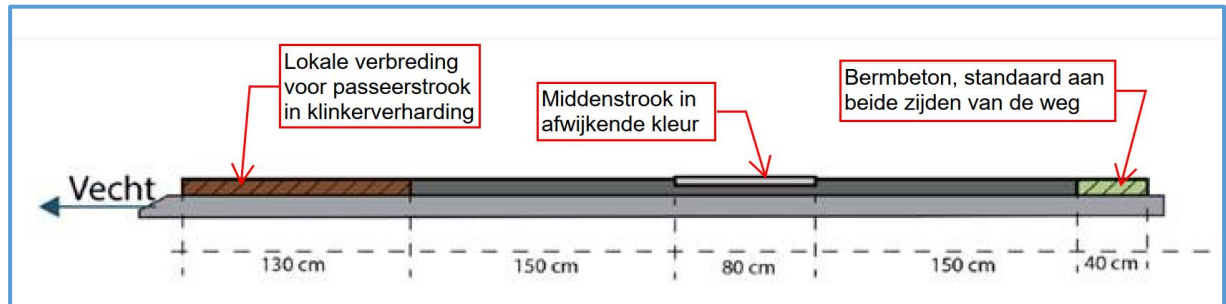
Aan de Vechtzijde komt langs de rijbaan een haag van maximaal 0,80 m hoog en maximaal 0,50 m breed. Deze haag zorgt voor een optisch smallere weg met als effect een lagere rijnsnelheid. Tussen de haag en de Vecht komt een jaagpad voor voetgangers van 0,50 m.

Wat betekent deze inrichting voor auto's, vrachtwagens en landbouwvoertuigen?

Op de basis rijloper inclusief de stroken bermbeton (totale breedte 4,60 m) kunnen een vrachtauto en een personenauto elkaar passeren.

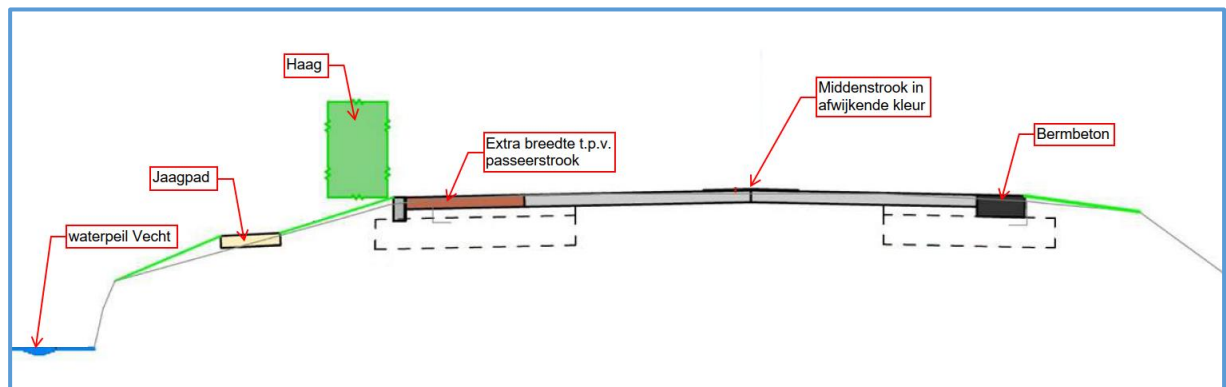
Momenteel wordt de berm aan beide zijden gebruikt als vrachtwagens elkaar willen passeren. Bij de nieuwe inrichting verhindert de haag aan de Vechtzijde deze manoeuvre. Om het passeren voor twee vrachtwagens mogelijk te maken worden er op regelmatige afstanden passeerstroken aangelegd waarbij de totale verhardingsbreedte 5,50 m is. Deze passeerstroken zijn extra brede, verharde stroken naast de asfaltrijloper waar vrachtwagens elkaar kunnen passeren. Dit passeren van twee vrachtauto's wat nu ongereguleerd in de bermen plaats vindt, wordt dan gereguleerd op locaties met passeerstroken.

Figuur 1 **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.** laat de indeling op maximale breedte zien.



Figuur 1: dwarsprofiel functionele rijloper met extra breedte t.b.v. passeerstrook

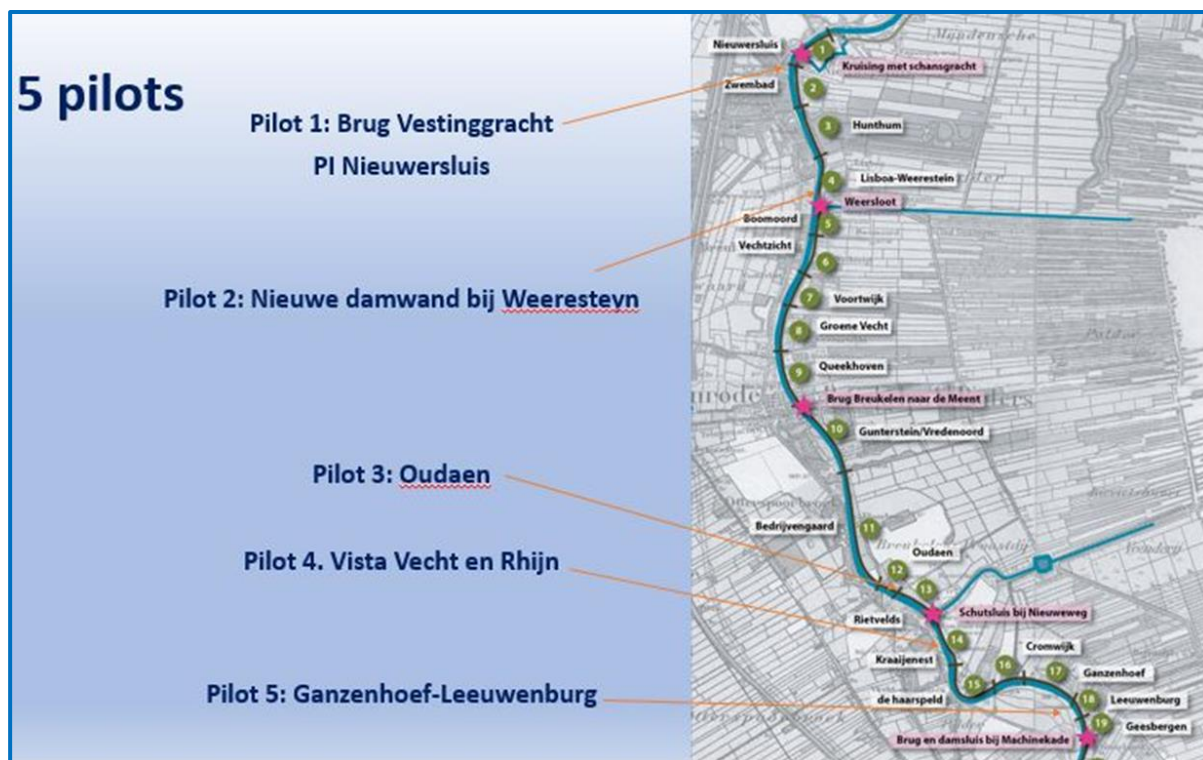
Een schematische weergave van de nieuwe inrichting inclusief haag en jaagpad is weergegeven Figuur 2.



Figuur 2: schematische weergave nieuwe inrichting

In januari 2023 heeft de KBG positief geadviseerd op de vijf schetsontwerpen en de locaties voor de pilotlocaties. Een ingenieursbureau heeft deze uitgewerkt tot een definitief ontwerp en een kostenraming, die de basis zijn voor de kredietaanvraag.

Figuur 3 geeft de vijf pilotlocaties weer.



Figuur 3: Locatie 5 pilots Zandpad

Omgevingsproces - pilotlocaties

Parallel aan het uitwerken van de schetsontwerpen tot een definitief ontwerp heeft het projectteam keukentafelgesprekken gevoerd met de bewoners en ondernemers langs de vijf pilotlocaties. Hierbij was de vertegenwoordiger vanuit de KBG ook aanwezig.

De gesprekken gaan over nadere detaillering van de pilot-ontwerpen en het gebruik van particuliere gronden die bij de pilots 3, 4 en 5 nodig zijn voor de aanleg van het jaagpad. De lokale kennis heeft tot verder gedetailleerde invulling en versterking van de diverse pilots geleid, zoals de zichtlijnen tussen de hagen bij woningen.

De keukentafelgesprekken leidden tot twee significante wijzigingen ten opzichte van de schetsontwerpen die met de KBG zijn afgestemd:

- Pilot 3 is vervallen. De reden is dat het Zandpad inclusief bermen volledig op particuliere gronden ligt. De eigenaren verlenen geen medewerking om de pilot te realiseren;
- Pilot 5 is korter geworden. De slechte staat van de beschoeiing op deze locatie en het hogere draagvlak voor een kortere variant zijn de reden.

Er wordt gekozen om het inrichtingsconcept op vier pilotlocaties langs het Zandpad uit te voeren omdat:

- Hierdoor op verschillende delen van het Zandpad een pilot aanwezig is en alle bewoners, ondernemers en fietsers de nieuwe inrichting kunnen ervaren;
- Er over het hele Zandpad ervaringen worden opgedaan en de evaluatiecriteria worden getoetst;
- Er verschillen bestaan qua verkeersintensiteiten, bebouwingsdichtheid en bedrijvigheid tussen de verschillende delen;
- Bij iedere pilot specifieke inrichtingsvarianten worden getest;
- Er meerdere materiaalkeuzes en instellingen kunnen worden getest:
 - Toepassen verschillende typen slijtlaag voor de 80 cm brede lichtgrijze middenstrook in het asfalt;
 - Toepassen verschillende dimregimes voor ledverlichting;
 - Passeerstroken in baksteen en bermbeton uitvoeren.

Het Zandpad gezien vanuit de hulpdiensten (veiligheid)

De hulpdiensten hebben vastgestelde aanrijtijden voor calamiteiten. Burgers ontlenen hun gevoel van (brand)veiligheid aan de wetenschap dat de hulpdiensten snel aanwezig kunnen zijn als dat nodig is.

Voor alle hulpdiensten zijn de brandweerrichtlijnen leidend als het om inrichtingsadviezen van wegen gaat. De brandweer rijdt met de grootste voertuigen in vergelijking met politie en ambulancediensten. De adviezen worden gebaseerd op de “Handreiking Bluswatervoorziening en Bereikbaarheid 2019”. Hierin is aangegeven dat:

- Gebiedsontsluitingswegen een verhardingsbreedte > 8,00 m moeten hebben;
- Erftoegangswegen een berijdbare breedte > 4,50 m moeten hebben;
- Voor het passeren van een brandweerauto en een vrachtauto een verhardingsbreedte van 5,50 m nodig is.

Het Zandpad is volgens het GVVP deel A 2013 geclassificeerd als “erftoegangsweg”. De huidige verhardingsbreedte varieert tussen de 4,50 en 5,00 m en voldoet daarmee aan de handreiking.

De pilotlocaties worden bij de herinrichting op regelmatige afstanden voorzien van passeerstroken waarbij de totale verhardingsbreedte 5,50 m bedraagt; een breedte waarbij een brandweerauto en een vrachtauto elkaar kunnen passeren.

Het Zandpad als waterkering van het Waterschap

Het Voorlopig Ontwerp van de pilots is besproken met Waternet (waterschap Amstel Gooi & Vecht (AGV) omdat het Zandpad de functie heeft van een secundaire waterkering. De plannen voldoen aan de stabiliteit- en instandhoudingseisen voor de secundaire waterkeringen en Waternet heeft geen specifieke voorwaarden gesteld voor de herinrichting.

Het Zandpad als beheerobject voor BOR

Zowel het voorlopig ontwerp als het bestek met tekeningen zijn besproken en afgestemd met Beheer Openbare Ruimte (BOR) van gemeente Stichtse Vecht. De Input van BOR (wegbeheerder, groenbeheer, kabels en leidingen, verlichting) is verwerkt in het ontwerp van de Pilotlocaties. Het onderhoud (kosten en snoeifrequentie) van de haag tussen het jaagpad en de weg is tijdens de pilotperiode geborgd in het bestek van de pilotslocaties.

Vorbereiding totale herinrichting Zandpad (Fase 2)

Momenteel wordt op basis van de vijf uitgangspunten zoals samen met de KBG bepaald en de getekende pilotlocaties de totale herinrichting van het Zandpad door een landschapsarchitect uitgewerkt. Voor deze werkzaamheden is eerder in 2023 krediet toegekend.

Dit schetsontwerp wordt de basis voor verdere uitwerking door een ingenieursbureau tot een uitvoeringsontwerp. In dit ontwerp worden ook de bevindingen van de evaluatie van de pilotlocaties verwerkt.

Met dit eindontwerp voor het gehele Zandpad wordt te zijner tijd een nieuw besluit gevraagd voor de realisatie van de totale herinrichting van het Zandpad (fase 3).

B) Verkeersbesluiten

In overleg met de KBG is invulling gegeven aan punt twee uit de motie M3 “Zandpad moet Fietsstraat worden”, het uitvoeren van de verkeersbesluiten.

In maart 2018 zijn drie verkeersbesluiten gepubliceerd en definitief geworden. Deze maatregelen zijn vastgelegd in het vigerende GVVP deel D, trajectnota Zandpad van 19 december 2017.

Het betreft de volgende verkeersbesluiten:

1. 30 maart 2018 Publicatie in Staatscourant nr. 18923:
Verkeersbesluit instellen geslotenverklaring voor autobussen en vrachtauto's uitgezonderd bestemmingsverkeer op het Zandpad tussen de Proostdijweg in Breukelen en de Machinekade in Maarssen, gemeente Stichtse Vecht;
2. 30 maart 2018 Publicatie in Staatscourant nr. 18925:
Verkeersbesluit instellen geslotenverklaring voor gemotoriseerd verkeer op meer dan twee wielen in de ochtendspits op het Zandpad tussen de Machinekade in Maarssen en de Nieuweweg in Breukelen, gemeente Stichtse Vecht;
3. 30 maart 2018 Publicatie in Staatscourant nr. 18929:
Verkeersbesluit instellen geslotenverklaring voor gemotoriseerd verkeer op meer dan twee wielen in de ochtendspits op het Zandpad tussen de Proostdijweg en de Laan van Gunterstein in Breukelen, gemeente Stichtse Vecht

Daarnaast is op verzoek van en in overleg met de KBG een verkeersbesluit genomen om als extra pilot tijdelijk een maximum snelheid van 30 km/u in te voeren op het traject tussen de Laan van Gunterstein en de komgrens van Breukelen ter hoogte van de Weersloot. Dit besluit is gepubliceerd in het Gemeenteblad 2023 op 26 mei 2023, nr. 231360 "Verkeersbesluit tijdelijk instellen maximale snelheid, Zandpad te Breukelen".

In november 2023 zijn de verkeersbesluiten 18923 en 18929 uit maart 2018 uitgevoerd met de passende verkeersborden, tegelijkertijd met verkeersbesluit 231360, het tijdelijk verlagen van de maximum snelheid naar 30 km/u. De realisatie hiervan is bekostigd uit een eerder in 2023 toegekend krediet.

Verkeersbesluit 18925 is niet uitgevoerd omdat uitvoering geven aan dit besluit zorgt voor een waterbedeffect van het vrachtverkeer op het overige wegennet en het verplaatsen van problemen naar andere wegen. Een alternatief verkeersbesluit dat het gewenste effect van besluit 18925 geeft is niet mogelijk en daarom is het besluit in november 2023 ingetrokken.

Kanttelingen

Voor de herinrichting van het Zandpad zijn in het voorstel kanttekeningen benoemd. Twee hiervan zijn hieronder nader toegelicht.

Eigendomsverhouding percelen aanleg jaagpad

Voor het uitgangspunt om de voetganger een veilige plek op het Zandpad te geven, is er een jaagpad opgenomen in de plannen. Tevens geeft een jaagpad invulling aan de recreatienota.

Om het jaagpad langs het hele Zandpad te kunnen realiseren zijn afspraken met particuliere perceeleigenaren nodig omdat het eigendom van de percelen die grenzen aan de Vecht is versplinterd; de gemeente heeft niet alle percelen in eigendom. Voor de percelen waarvan de gemeente geen kadastraal eigenaar is, is goedkeuring nodig van particulieren en stichtingen voor de aanleg van het jaagpad.

Er zijn drie eigendomsvarianten:

- a) Gemeente is eigenaar van de weg inclusief beide bermen tot aan de Vecht;
- b) Het perceel onder de weg inclusief beide bermen is eigendom van gemeente.
(Smalle) strook grond tussen de wegberm en de Vecht is particulier eigendom;
- c) Particulier is volledig eigenaar tot aan de Vecht en de gemeente is beheerder van de weg plus aangrenzende bermen.

Ad a (Zandpad Nieuwersluis):

Dit is de eigendomssituatie tussen de Brug van Nieuwersluis en de Weersloot (ca. 1300 m van de 6600 m). Het jaagpad langs dit deel van het Zandpad wordt aangelegd op grond waar gemeente Stichtse Vecht eigenaar is.

De pilots 1 en 2 bevinden zich in dit tracédeel.

Ad b (Zandpad Maarssen en deel Breukelen):

Dit is de eigendomssituatie tussen de Nieuweweg en de Machinekade (ca. 1800 m van de 6600 m). Voor de aanleg van het jaagpad langs dit deel van het Zandpad is afstemming en goedkeuring van particulieren en stichtingen nodig.

De pilots 4 en 5 bevinden zich in dit tracédeel.

Ad c (Zandpad Breukelen):

Dit is de eigendomssituatie tussen de Weersloot en de Nieuweweg (ca. 3500 m van de 6600 m). Voor de aanleg van het jaagpad langs dit deel van het Zandpad is afstemming en goedkeuring van derden nodig.

De afgevalen pilot 3 bevindt zich in dit tracédeel.

Om het jaagpad langs het hele Zandpad te kunnen realiseren zijn afspraken over gebruik met particuliere perceeleigenaren nodig. Medewerking is op vrijwillige basis en een gebruikersovereenkomst. Tijdens het totale inrichtingsontwerp (fase 2) wordt onderzocht welke particuliere eigenaren meewerken aan de aanleg van een jaagpad op hun perceel. Wanneer voldoende eigenaren (aansluitend) meedoen wordt een jaagpad gerealiseerd. Indien er te weinig eigenaren (aansluitend) meewerken vervalt de aanleg van het jaagpad op de desbetreffende tracédelen.

Tijdens de gesprekken met bewoners werd aangegeven dat sommige eerst liever zien dat de jaagpadervaringen elders worden opgedaan voordat ze mee willen werken. De gedachte is dat koudwatervrees voor een jaagpad tijdens de pilotperiode en na evaluatie verandert.

Wanneer op sommige delen geen jaagpad wordt aangelegd omdat eigenaren geen toestemming geven, heeft dat geen invloed op het principe van de gekozen weginrichting. De weginrichting voor het Zandpad (inclusief haag vanuit verkeersveiligheidsoogpunt) wordt dan zonder jaagpad gerealiseerd.

NB 1: Op het tracédeel ten noorden van de Weersloot tot aan de vechtbrug bij Nieuwersluis kan te allen tijde een jaagpad gerealiseerd worden omdat de grond tot aan de Vecht gemeentelijk eigendom is.

NB 2: Bij de vier pilots wordt in totaal circa 700 m jaagpad aangelegd en getest.

Desinvestering

Wanneer de evaluatie van de pilotlocaties uitwijst dat de vijf gestelde doelstellingen onvoldoende zijn gerealiseerd, kan dit leiden tot een bijstelling van de voorgestelde herinrichting van het Zandpad. Dit betekent dat extra kosten worden gemaakt om tot een andere herinrichting te komen zowel van de vier gerealiseerde pilots (fase 1) als van het ontwerp van totale herinrichting van het Zandpad (fase 2).

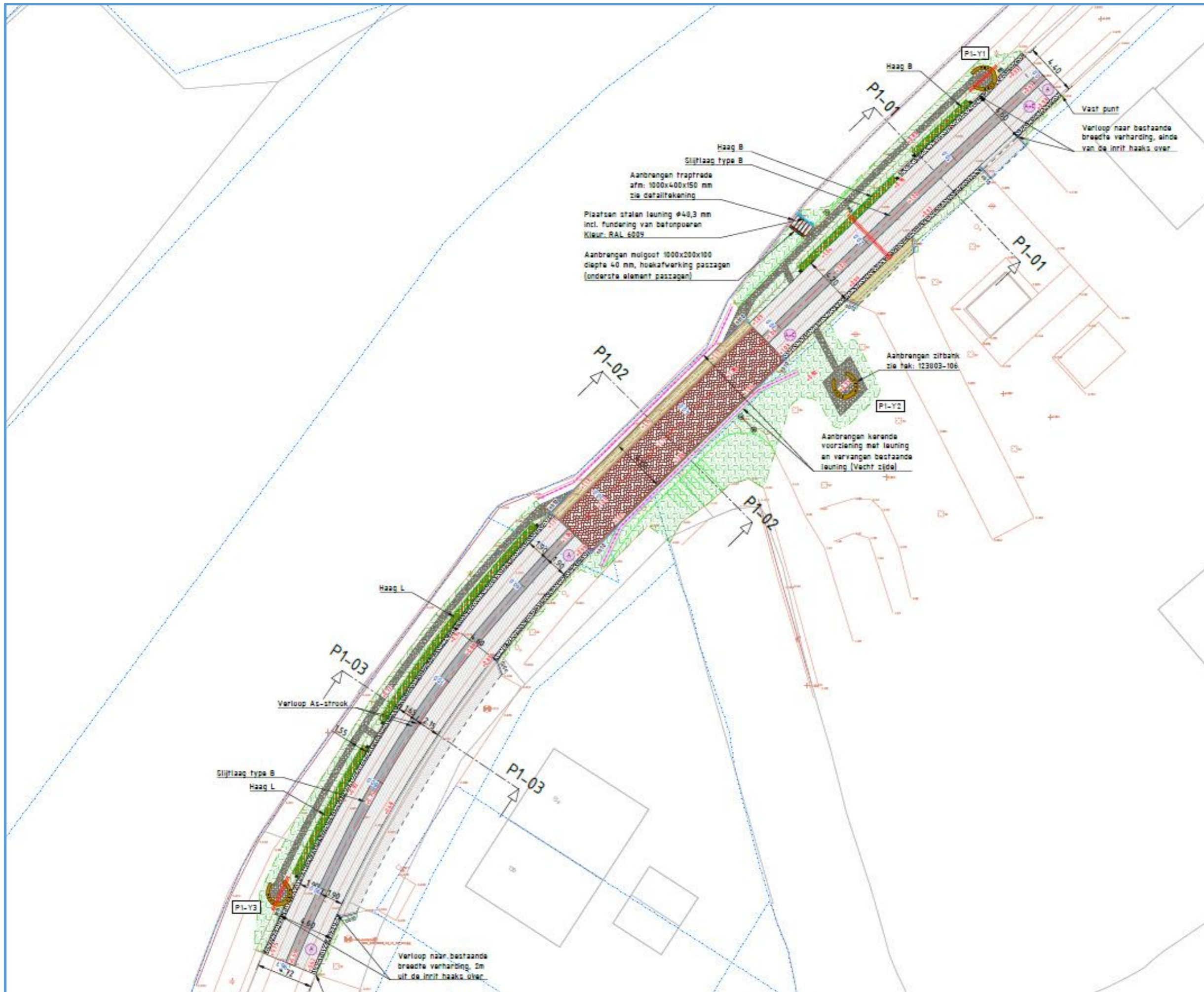
Voor de pilotlocaties (fase 1) zou dit een fysieke aanpassing van de situatie buiten betekenen. De inschatting is dat de financiële consequenties van zo'n aanpassing laag zijn. Er moet immers altijd asfaltverharding aanwezig blijven, welke oplossing er voor de herinrichting ook gekozen wordt. De eventueel benodigde aanpassingen zullen vooral esthetisch van aard zijn.

Aanpassingen aan het ontwerp van de eindinrichting (fase 2) betekenen met name het aanpassen van tekeningen en bestek. Voor de veldonderzoeken die in deze fase worden uitgevoerd zijn geen aanpassing nodig als het ontwerp van de eindinrichting wordt aangepast. Ter indicatie: de kosten voor de veldonderzoeken bedragen circa 45% van het aangevraagde krediet voor fase 2.

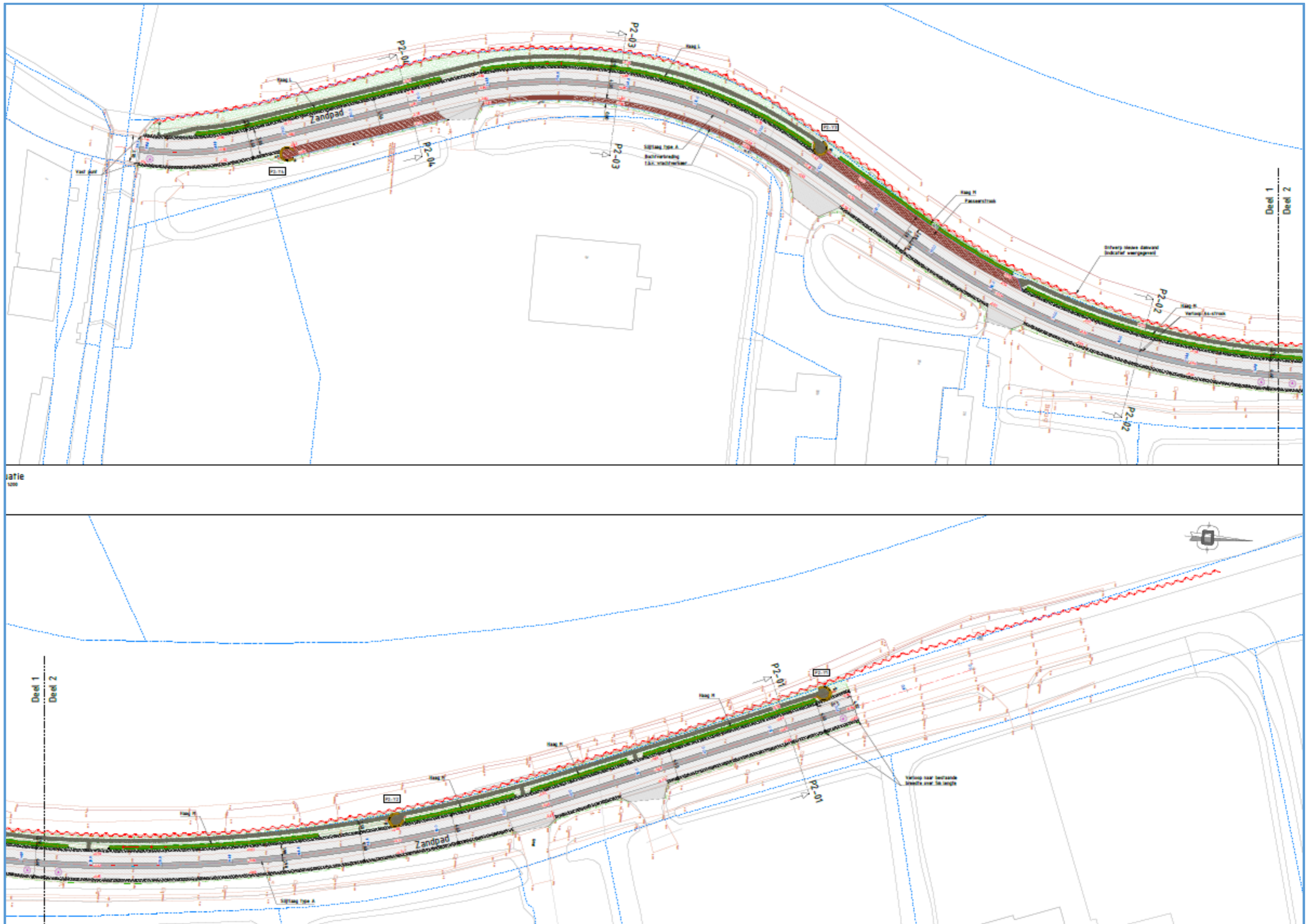
De veldonderzoeken die in fase 2 uitgevoerd worden zijn:

- KLIC-melding;
- proefsleuven Kabels en Leidingen;
- asfaltonderzoek;
- milieukundig bodemonderzoek;
- Quick Scan Flora en Fauna;
- *3D-inmeting van het projectgebied.*

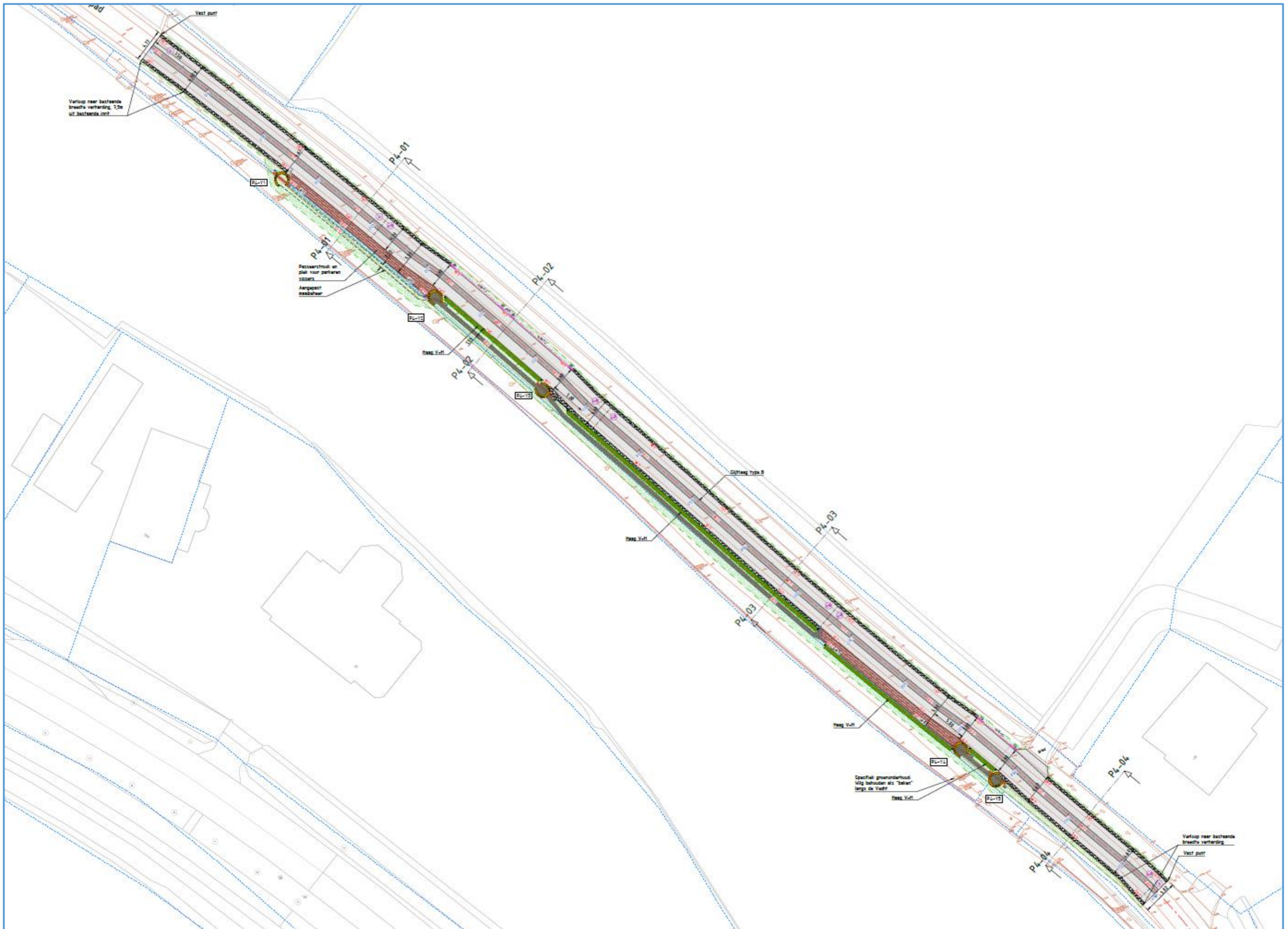
Om een beeld te krijgen van hoe de vier pilots worden uitgevoerd zijn gedetailleerde tekeningen bijgevoegd.



Figuur 4: Pilot 1, Brug Vestinggracht PI Nieuwersluis



Figuur 5: Pilot 2, combinatie met nieuw aan te brengen damwand bij Weeresteyn



Figuur 6: Pilot 4, Vista Vecht en Rhijn



Figuur 7: Pilot 5, Ganzenhoef - Leeuwenburg