

## Notitie

**HaskoningDHV Nederland B.V.**  
**Transport & Planning**

Aan: De heer E. Verkerk  
Van: Robin Kwast  
Datum: 22 februari 2021  
Kopie:  
Ons kenmerk: BH4360-RHD-21-01-13-Z-0002  
Classificatie: Alleen voor intern gebruik  
Goedgekeurd door: Paul de Jong

**Onderwerp: Notitie Haalbaarheidsonderzoek verkeersontsluiting Kortenhoeft**

---

### 1. Inleiding

In het voorjaar van 2020 heeft adviesbureau Goudappel Coffeng een verkeersstudie uitgevoerd naar de verkeersveiligheid en de verkeersafwikkeling van de Smidsbrug en de directe omgeving. Vanuit dat onderzoek is geconcludeerd dat de verkeersveiligheid en doorstroming om verbetering vragen. Op basis daarvan zijn in het rapport verschillende schetsen gemaakt met mogelijke oplossingen. Het college heeft – na toetsing door Veilig Verkeer Nederland en een second opinion door Royal HaskoningDHV– besloten om voor één voorkeursvariant een haalbaarheidsonderzoek uit te voeren.

In dit haalbaarheidsonderzoek wordt een drietal onderwerpen behandeld:

1. De situatie rondom de Smidsbrug,
2. Verbetering van de verkeersveiligheid aan de Emmaweg door aanleg van een trottoir tussen de Zuidsingel fase 8 en de dorpskern en het verplaatsen van 18 niet gemarkeerde parkeerplaatsen naar de achterliggende wijk (zoekrichting voor 30 nieuwe parkeerplaatsen in de wijk),
3. Een langzaamverkeersontsluiting vanuit de Zuidsingel fase 8 naar de naastgelegen bestaande woonwijk.

Om de haalbaarheid van de voorkeursvariant na te gaan, is er een ontwerp nodig. Hierbij is gekeken naar de bestaande situatie en de geldende richtlijnen om tot een veilig ontwerp te komen. De ontwerpen voor de situatie rond de Smidsbrug en de Emmaweg zijn referentieontwerpen voor het haalbaarheidsonderzoek. Qua nauwkeurigheid kan gesteld worden dat deze ontwerpen zijn uitgevoerd op VO-niveau, terwijl het ontwerp voor de langzaamverkeersontsluiting is uitgevoerd op SO-niveau. Met het ontwerp zijn vervolgens de geldende bestemmingsplannen geëvalueerd en de raakvlakken met de ondergrondse infrastructuur, de bodemgesteldheid en natuurwaarden onderzocht. Als onderdeel van het haalbaarheidsonderzoek zijn gesprekken gevoerd met een aantal grondeigenaren om een indruk te krijgen over hun bereidheid tot medewerking aan het oplossen van de verkeersproblematiek. Vervolgens zijn alle resultaten meegenomen in de kostenraming.

Alles samengevoegd leidt het haalbaarheidsonderzoek tot een advies over het wijzigingsvoorstel. Het voorliggende rapport (inclusief kosteninzicht) heeft als doel het bestuur van voldoende informatie te voorzien voor besluitvorming en financiële afwegingen om de keuze te kunnen maken of verdere uitwerking zinvol is.

## 1.1. Proces vervolgstappen

*Wat doen we de komende maanden?*

Gedurende de komende periode staat de besluitvorming over het eventuele vervolgproces op de agenda. Met het haalbaarheidsonderzoek ligt er namelijk nog niks vast. Pas wanneer de gemeenteraad op basis van de resultaten van het onderzoek besluit dat het wenselijk is om met het project verder te gaan, wordt een nieuw project opgestart voor de realisatie van een verkeersoplossing rondom de Smidsbrug. Bij de uitwerking van dat nieuwe project komen alle gebruikelijke vormen van participatie aan de orde.

In het verlengde van deze rapportage wordt er in ieder geval een openbare bewonersbijeenkomst georganiseerd. Dit om de bewoners mee te nemen in de bevindingen vanuit het haalbaarheidsonderzoek. Het exacte moment van deze bijeenkomst hangt samen met het bestuurlijke traject, hierover wordt later bericht via de website.

## 1.2. Huidige situatie

Hieronder de weergave van de huidige situatie van de drie onderdelen van het onderzoek:

1. Het eerste onderdeel gaat over de omgeving rondom Smidsbrug (*afbeelding 1 - linksboven*)
2. Het tweede onderdeel gaat over een nieuw trottoir langs de Emmaweg zuidelijk van de Zuidsingel tot aan de eventuele ontwikkeling Zuidsingel fase 8 (*afbeelding 2 - rechts*). Voor de inpassing van dit trottoir worden voorstellen gedaan om de parkeerplaatsen langs dit deel van de Emmaweg te verplaatsen naar de achterliggende wijk.
3. Het derde onderdeel gaat over de locatie voor de langzaamverkeersontsluiting vanuit de Zuidsingel fase 8 (*afbeelding linksonder*).



*afb.1 Locatie rondom de Smidsbrug*



*afb.3 – Locatie fiets- en voetverbinding*



*afb.2 – Locatie Emmaweg*

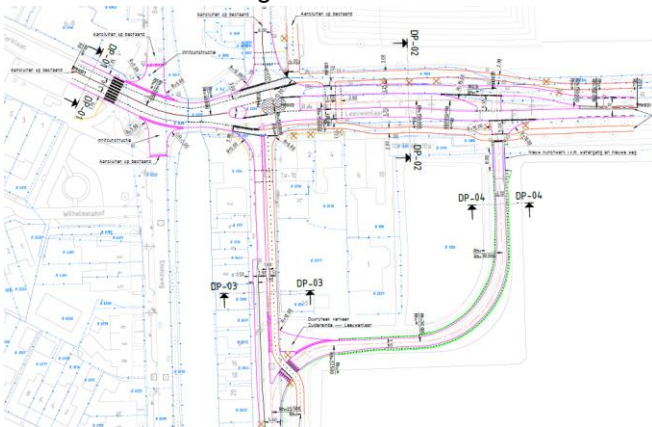
## 2. Beschrijving ontwerp

In de beschrijving worden de drie onderwerpen volgorde-lijk en los van elkaar beschreven. De tekeningen worden bijgevoegd in bijlage 1. Hieronder staan de belangrijkste wijzigingen beschreven ten opzichte van de bestaande situatie voor de drie onderwerpen van dit haalbaarheidsonderzoek.

### 2.1. Verkeersoplossing Smidsbrug

Het ontwerp (tekening T&P-BH4360-TE-RF-6201) voorziet in de volgende aanpassingen op de bestaande situatie:

- De kruising tussen de Kerklaan, Koninginneweg en Emmaweg aan de westelijke zijde van de 's-Gravelandse Vaart en tussen de Leeuwenlaan, Noordereinde en Zuidereinde aan de oostelijke zijde van de Vaart wordt ingericht als een verkeersplein, waarbij de Kerklaan en Leeuwenlaan in de voorrang blijven.
- De verkeerslichten aan de oostelijke zijde van de Smidsbrug komt te vervallen (4-taks VRI).
- Het laatste deel van het Zuidereinde (tussen de start van de bestaande fietslus rond de bestaande bebouwing tot aan de Smidsbrug) wordt ingericht als 1-richtingsweg in zuidelijke richting, met daarnaast een tweerichtings fietspad.
- Het verkeer over het zuidereinde in noordelijke richting wordt over het huidige tracé van het fietspad geleid en sluit daarmee oostelijk aan op de Leeuwenlaan, ter hoogte van de huidige fietsbrug.
- De kruising, die ontstaat tussen het tweezijdige fietspad op het Zuidereinde en de noordelijke rijrichting vanaf het zuidereinde naar de Leeuwenlaan, wordt verhoogd uitgevoerd met het fietspad in de voorrang.



Afbeelding 4 – Verkeersoplossing Smidsbrug

Bij de aanpassingen in de vormgeving zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd (ook terug te vinden in de raming):

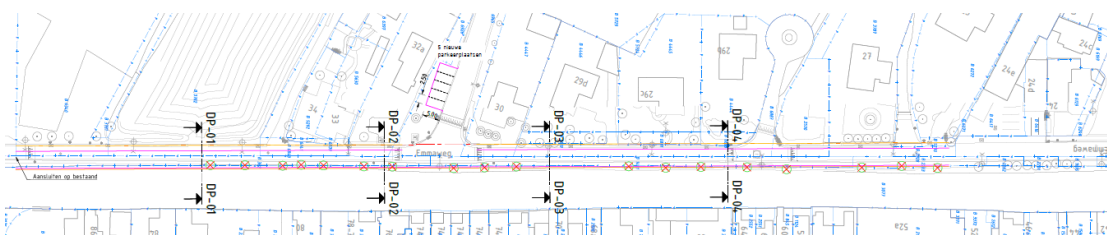
- Alle fietspaden worden uitgevoerd in rood asfalt op de bestaande fundering.
- Alle rijbanen worden uitgevoerd in zwart asfalt op de bestaande fundering.
- Voor de nieuwe inrichting van de lus tussen het Zuidereinde en de Leeuwenlaan wordt uitgegaan van een complete reconstructie wegens toename verkeersbelasting (dus inclusief fundering). Het bestaande fietspad is in of direct na het jaar 2000 aangelegd (gegevens verkregen vanuit gebruiksovereenkomst gronden van eigenaar Natuurmonumenten). De nieuwe inrichting levert een grote belasting van de ondergrond. Voor dit haalbaarheidsonderzoek is ervan uitgegaan dat er geen grondverbetering hoeft te worden toegepast, wegens de lange duur van gebruik en compactering van de grond. Dit zal in de volgende fase onderbouwd moeten worden d.m.v. een geotechnisch onderzoek.
- De doorsteek vanaf het Zuidereinde naar de lus richting de Leeuwenlaan wordt als 50 km/u drempel uitgevoerd, materialisatie asfalt met inritbanden.

- De huidige fietsbrug bij de aansluiting van de lus op de Leeuwenlaan wordt vervangen voor een iets nieuwe bredere brug wegens het toekomstig gebruik en de zwaardere verkeersbelasting. In deze fase is rekening gehouden met een betonnen brug met landhoofden met paalfundering. Vormgeving van leuning en verlichting maakt de aansluiting beter zichtbaar.
- De plateaus tussen de Koninginneweg en Emmaweg met de Kerklaan worden duurzaam en veilig uitgevoerd, in open bestrating, gelijk aan de huidige situatie.
- De parkeerplaatsen langs het Zuidereinde worden uitgevoerd in klinkers, gelijk aan bestaand.
- Door de herinrichting van de Leeuwenlaan komen totaal 14 bestaande bomen in het gedrang, waarvan er 8 stuks behouden kunnen blijven door kleine wijzigingen in het huidige ontwerp. Zes bomen kunnen niet behouden blijven en dienen gecompenseerd te worden. Deze bomen zijn eigendom van Natuurmonumenten of private partijen. Voor verdere informatie: zie bomentekening.
- De huidige lichtmasten worden indien nodig verplaatst. Langs de lus van Zuidereinde naar Leeuwenlaan worden nieuwe verlichtingsmasten geplaatst.
- De afwatering blijft gelijk aan bestaand, waarbij kleine wijzigingen in kolken en uitleggers het nieuwe ontwerp laten aansluiten op de bestaande riolering.
- Het traject van de Leeuwenlaan tussen het Zuidereinde en de nieuwe verkeersbrug aan het eind van de lus is nog in goede staat. Vanuit de circulaire economie liggen hier kansen tot hergebruik van materialen. Dit kan in een volgende fase onderzocht worden.

## 2.2. Emmaweg – aanleg trottoir en verplaatsen parkeerplaatsen

Het huidige ontwerp (tekening T&P-BH4360-TE-RF-6202) voorziet in de volgende aanpassingen op de bestaande situatie:

- Verplaatsen rijbaan richting 's-Gravelandse Vaart om ruimte te maken voor het nieuwe trottoir tussen de rijbaan en de tuinen/huizen.
- Aanbrengen van een verticale kering aan de zijde van de Vaart om voldoende ruimte te creëren voor de nieuwe oplossing. Als huidig uitgangspunt is gehanteerd: een damwand met sloof met lengte van ongeveer 7m. Op de sloof komt een hekwerk als afrijdbeveiliging. Verdere uitwerking vindt in een volgende fase plaats, waarbij over vormgeving, uitstraling en materialisatie met de omgeving afgestemd moet worden.



Afbeelding 5 - Emmaweg nieuw trottoir

- In het wegdeel van de Emmaweg waar het nieuwe trottoir wordt aangebracht (zie afbeelding 5) komt de ruimte voor parkeren te vervallen. Op dit wegdeel is ruimte voor ongeveer 18 parkeerplekken (niet gemarkeerd). Dit aantal komt overeen met de genoemde aantallen in de eerdere studie van Goudappel Coffeng. In deze studie staan ook zoekgebieden vermeld voor 30 mogelijke parkeerplaatsen in de wijk ter vervanging van de parkeerplekken langs de Emmaweg. Zie hiervoor de indicatie op de afbeelding 6. In de eventuele vervolgfase van dit onderdeel dient onderzoek gedaan te worden naar het reëel aantal gebruikte parkeerplekken langs de Emmaweg (evaluatie met bewoners).



Afbeelding 6 – Zoekgebieden in de wijk





### **3. Onderzoeken**

Als onderdeel van deze haalbaarheidsstudie zijn de volgende onderzoeken uitgevoerd:

- Digitale inmeting (verwerkt in de ontwerpen, als onderlegger).
- Klic melding voor K&L – tekening nr. T&P-BH4360-TE-RF-4301 (onderdeel bijlage 1)
- Quickscan Flora & Fauna – doc.nr. BH4360WATRP2010061542 (bijlage 2)
- Vooronderzoek bodem – doc.nr. BH4360-RHD-21-01-13-Z-0002 (bijlage 3)

De resultaten zijn terug te vinden in de bijgeleverde rapporten, belangrijkste bevindingen zijn als uitgangspunten meegenomen in de raming, voor zover relevant voor de kosten.

#### **3.1. Resultaten K&L**

Voor de verkeersoplossing Smidsbrug is een Klic-melding uitgevoerd, die op tekening is verwerkt. Dit zijn de belangrijkste bevindingen:

- Aan de noordelijke zijde van de Leeuwenlaan ligt een waterleiding onder het bestaande fietspad in asfalt. In de nieuwe situatie blijft dit een fietspad in asfalt.
- Het bestaande fietspad kruist een persleiding. Advies om in de volgende fase te checken i.v.m. extra belasting wegens ombouwen naar weg voor snelverkeer.
- Onder het trottoir van het Zuidereinde voor de woningen vanaf nummer 2 tot 22 e.v., ligt een hogedruk gasleiding. Deze komt in het ontwerp onder de parkeerplaatsen te liggen. Aangezien deze in open bestrating (tegels, klinkers) worden uitgevoerd zou dit geen probleem moeten zijn. Advies is om in de volgende projectfase middels proefsleuven de exacte ligging van de hogedruk gasleiding vast te stellen. Voor nu worden hier geen risico's voorzien.
- Door het gebied liggen meerdere kleinere leidingen. Omdat de materialisatie van de nieuwe inrichting niet wezenlijk verandert t.o.v. de bestaande situatie levert dit geen risico's.

Advies voor de vervolgfase: uitvoeren proefsleuven en start overleg met nutsbedrijven.

#### **3.2. Resultaten Quickscan**

Uit de Quickscan Flora & Fauna zijn meerdere bevindingen gekomen voor een eventuele vervolgfase:

- De depositie stikstof berekenen met Aeries-Calculator om eventuele toename stikstofdepositie te achterhalen. In dat geval volgt onderzoek negatieve effecten.
- Opstellen van een ecologisch werkprotocol.
- Uitvoeren onderzoek beschermde soorten, zoals in Quickscan aangegeven.
- Wanneer duidelijk is welke bomen precies gekapt gaan worden: onderzoek vergunningsplicht op basis van gegevens van de Groene Kaart.
- Wanneer de exacte planvorming bekend is dient nader onderzocht worden of er sprake is van negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden van het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Zo ja: met een "Nee, tenzij"-toets bepalen of de voorgenomen ingreep is toegestaan.

#### **3.3. Resultaten Bodem**

Bij het vooronderzoek bodem is naar alle drie projectlocaties gekeken.

- De geïnventariseerde gegevens geven geen aanleiding om risico's te verwachten voor het grondverzet. Op geen van de vier deellocaties is sprake van bodembedreigend gebruik en er zijn geen gevallen van ernstige bodemverontreiniging bekend. Er is vanuit de Wet bodembescherming en/of het Besluit bodemkwaliteit geen reden om een bodemonderzoek uit te voeren.
- De voorgenomen grondwerkzaamheden en de vrijkomende grond en bouwstoffen kunnen onder de voorwaarden voor tijdelijke uitname uit het Besluit bodemkwaliteit worden hergebruikt.
- Vanuit het aspect veilig werken in verontreinigde bodem kunnen de maatregelen horend bij de Basis arbeidshygiëne gevolgd worden.

Op basis van het uitgevoerde asfalt- en funderingsonderzoek zijn er geen risico's te verwachten ten aanzien van de teerhoudendheid van het asfalt. Ook zijn geen asbestverdachte materialen aangetroffen. Het asfalt en het funderingsmateriaal kunnen volgens de geldende regelgeving worden hergebruikt.

#### **4. Advies Bestemmingsplan**

De voorgestelde locaties vallen binnen twee verschillende bestemmingsplannen. Bijlage 4 is de bestemmingsplantoets (BH4360-TPNT2011241005\_Bestemmingsplantoets Kortenhoef) met daarin de afwijkingen op de vigerende bestemmingsplannen:

- Bestemmingsplan Wijdemeren, Kern 's-Graveland en landgoederen (vastgesteld 26 mei 2016)
- Bestemmingsplan Kernen Ankeveen, Kortenhoef en Nieuw-Loosdrecht (vastgesteld 27 sep. 2012)

Hieronder de conclusies.

##### **4.1. Conclusie toets bestemmingsplan Wijdemeren, Kern 's-Graveland en landgoederen**

De verkeersoplossing is op meerdere punten strijdig met de planvoorschriften van het bestemmingsplan Wijdemeren, Kern 's-Graveland en landgoederen.

##### **Procedurele mogelijkheden bij strijdigheid**

In algemene zin geldt dat er twee mogelijkheden zijn om plannen te realiseren die niet of niet geheel passen in een bestemmingsplan: het wijzigen van het bestemmingsplan op basis waarvan vervolgens een omgevingsvergunning kan worden verleend of het verlenen van een vergunning voor het gebruik van gronden of bouwwerken in strijd met het bestemmingsplan ("afwijkingsvergunning").

##### **4.2. Wijzigen bestemmingsplan, procedure, beroep en participatie**

Door een wijziging van het bestemmingsplan krijgen alle relevante gronden de juiste bestemming en wordt de nieuwe situatie op de juiste wijze planologisch vastgelegd. Als het bestemmingsplan enigszins flexibel wordt ingestoken, biedt dit gedurende het proces mogelijkheden om het ontwerp aan te passen zonder dat een nieuwe procedure moet worden gevoerd. Ook biedt het mogelijkheden voor aanpassing na gereedkomen van de nieuwe situatie. Met een VO van de beoogde verkeersoplossingen kan de procedure worden gestart.

Een bestemmingsplan wordt vastgesteld volgens de uniforme openbare voorbereidingsprocedure uit de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Dat betekent dat het besluit om een nieuw bestemmingsplan vast te stellen zes weken ter inzage ligt op het gemeentehuis en digitaal te raadplegen is. Tijdens die zes weken kan door iedereen zienswijzen ingediend worden.

Uiterlijk twaalf weken nadat het bestemmingsplan ter inzage is gelegd, neemt de gemeenteraad een besluit over het bestemmingsplan. Een bestemmingsplan is pas onherroepelijk vastgesteld als de beroepstermijn is verstreken, namelijk na zes weken, of als er een onherroepelijke uitspraak is op het beroep.

Beroep is bij één instantie (Raad van State) mogelijk met een beroepstermijn van 6 maanden. Na de vaststelling van een bestemmingsplan kan er niet gelijk worden begonnen met de werkzaamheden. Er dient nog een omgevingsvergunning te worden aangevraagd. Dit is de reguliere procedure met een termijn van 8 weken (met een mogelijkheid tot verlenging met 6 weken). Een gevolg hiervan is dat bij een omgevingsvergunning er weer rechtsmogelijkheden zijn. Een belanghebbende kan dus nogmaals beroep aantekenen.

Het belang om te participeren en belanghebbenden te betrekken bij het proces wordt steeds groter en vormt een wezenlijk onderdeel van het afwegingsproces bij een plan. Een gedegen participatietraject kan leiden tot een vooraf gedragen project, minder of geen zienswijzen en versnelling van de procedures.

##### **4.3. Wabo-procedures, beroep en participatie**

###### **1. Binnenplannen afwijken**

Een binnenplanse wijziging is een wijzigingsmogelijkheid die al is opgenomen in het geldende bestemmingsplan. Op grond van art. 2.12, lid 1 onder a, sub 1 Wabo kan via de omgevingsvergunning toepassing gegeven worden aan deze mogelijkheid. Hiervoor geldt de (korte) reguliere voorbereidingsprocedure. Voor het binnenplannen afwijken van een bestemmingsplan geldt onder de Wabo

de reguliere procedure. De beslistermijn is 8 weken. Bezwaar, beroep en hoger beroep zijn mogelijk. Er is geen terinzagelegging.

## 2. Kruimelregeling

Op grond van art. 2.12, lid 1 onder a, sub 2 Wabo kan voor gevallen die per Algemene maatregel van bestuur (AMvB) zijn aangewezen met een omgevingsvergunning worden afgeweken van het bestemmingsplan. Het gaat hier om de kruimelgevallen die in Bijlage II, art. 4 BOR zijn opgenomen. Voor afwijkingen van het bestemmingsplan die vallen onder de kruimelgevallen, geldt onder de Wabo de reguliere procedure. De beslistermijn is 8 weken. Bezwaar, beroep en hoger beroep zijn mogelijk. Er is geen terinzagelegging. Wordt deze toestemming gecombineerd met een toestemming waarvoor de uitgebreide procedure is voorgeschreven gaat voor de gehele aanvraag deze uitgebreide procedure gelden.

## 3. Buitenplans afwijken

In plaats van een bestemmingsplanprocedure kan ervoor worden gekozen een uitgebreide Wabo-procedure te voeren. De uitgebreide voorbereidingsprocedure wordt gebruikt voor onder meer bestemmingsplanwijzigingen. Deze procedure kent een beslistermijn van 6 maanden. Deze termijn kan eenmalig worden verlengd met 6 weken. Er is bij deze procedure geen sprake van een fatale termijn. Men kan in deze procedure een zienswijze kenbaar maken, een ontwerpbeschikking krijgen, beroep aantekenen bij de rechtbank en wederom in hoger beroep bij de Raad van State. Een beroepsprocedure kan wel tot 12 maanden duren. Als de zaak in hoger beroep wordt behandeld, kan de procedure met nog eens 12 maanden worden verlengd. De omgevingsvergunning die via deze procedure is verleend treedt in werking nadat de beroepstermijn van zes weken is verstreken.

Bij het voeren van deze procedure dient het project concreet te zijn uitgewerkt (DO-fase of bestekniveau) en kunnen in een later stadium in principe geen wijzigingen worden doorgevoerd zonder de procedure opnieuw te doen. Het voordeel is wel dat in één keer voor ieder duidelijk is hoe de situatie wordt.

Let wel: bij een omgevingsvergunning wordt het bestemmingsplan niet herzien maar betreft het een eenmalige beschikking. De huidige bestemming blijft dus ongewijzigd. In een later stadium kunnen er dan niet zomaar wijzigingen worden doorgevoerd.

### 4.4. Advies

- Wij adviseren een reguliere voorbereidingsprocedure (binnenplanse afwijking) te voeren voor de situaties op de kruising Leeuwenlaan/Noordereinde, de S' Gravenlandsche Vaart en aansluiting fietspad - Leeuwenlaan;
- Wij adviseren de kruimelregeling te voeren voor de verkeersoplossing Zuidereinde/kom fietspad over het groen;
- Gelet op de omvang van het voornemen van de bypass en de brugverbreding ligt voor de hand daarvoor het bestemmingsplan te wijzigen in plaats van een uitgebreide Wabo-procedure te voeren.

### 4.5. Conclusie toets bestemmingsplan 'Kernen Ankeveen, Kortenhoef en Nieuw-Loosdrecht'

Er kan toepassing worden gegeven aan de in het bestemmingsplan opgenomen bevoegdheid voor bevoegd gezag voor het binnenplans afwijken van het bestemmingsplan voor de verkeersoplossing ter plaatse van Emmaweg 27.



## **5. Juridisch advies**

Voor twee onderwerpen is juridisch advies ingewonnen: het veranderde gebruik van het fietspad ten zuiden van de Leeuwenlaan en de herinrichting van de Emmaweg. Het complete advies is terug te vinden in bijlage 5, hieronder een overzicht van de conclusies.

### **5.1. Fietspad - conclusie**

Op grond van het vorenstaande luidt de conclusie dat de gemeente Wijdemeren drie mogelijkheden heeft om te kunnen beschikken over de gronden van Natuurmonumenten ten behoeve van de herinrichting van het huidige fietspad naar een weg voor gemotoriseerd verkeer.

Minnelijk overleg:

1. Wijziging van de gebruikers/huurovereenkomst waarbij met Natuurmonumenten een nieuwe overeenkomst wordt gesloten voor het gewijzigde gebruik.
2. Minnelijke verwerving waarbij de gemeente tracht met Natuurmonumenten overeenstemming te bereiken over de verkoop van alle voor de herinrichting benodigde gronden aan de gemeente.

Indien en voor zover Natuurmonumenten niet bereid is medewerking te verlenen aan de wijziging van de overeenkomst danwel eigendomsoverdracht rest de mogelijkheid de gronden te onteigenen ter verwezenlijking van het (nieuwe) bestemmingsplan ter zake de herinrichting van fietspad naar weg. Het grote nadeel van onteigening is dat onteigening een substantieel grotere investering van de gemeente vergt voor het verkrijgen van het eigendom dan wanneer de gronden via de minnelijke weg kunnen worden verkregen. In geval van onteigening moet de gemeente Natuurmonumenten alle schade vergoeden die zij zal leiden als direct gevolg van de onteigening. Indien en voor zover het nodig blijkt over te gaan tot onteigening omdat via minnelijk overleg geen overeenstemming kan worden bereikt, wordt extra in overweging gegeven een onteigeningsverzoek voor de inwerkingtreding in te dienen bij de Kroon omdat de verwachting is dat de onteigeningsprocedure onder de Omgevingswet langer zal duren dan de huidige onteigeningsprocedure.

### **5.2. Emmaweg - conclusie**

Het feit dat de weg minimaal dertig jaar voor een ieder openbaar toegankelijk is geweest en in die periode ook voor enige tijd door de gemeente is onderhouden, kan worden geconcludeerd dat de gemeente voldoende grond heeft te stellen dat de Emmaweg als gevolg daarvan moet worden aangemerkt als een openbare weg als bedoeld in de Wegenwet.

Ervan uitgaande dat de Emmaweg thans een openbare weg is en gelet op het feit dat de naast de weg gelegen berm op grond van de Wegenverkeerswet 1994 en de Wegenwet tot de openbare weg gerekend mag worden, kan worden geconcludeerd dat de eigenaren van de weg en de berm gelet op de openbare status de weg niet aan de openbaarheid kunnen onttrekken. De herinrichting valt ook binnen de scope van werkzaamheden als genoemd in artikel 14 Wegenwet die een rechthebbende (waaronder een eigenaar) van (een deel van) de weg heeft te dulden. Het feit dat de gemeente derhalve niet volledig eigenaar is van de Emmaweg, behoeft daarom geen beletsel te vormen voor de voorgenomen herinrichting.

## 6. Omgeving

### 6.1. Gesprekken omgeving over mogelijkheden grondverwerving

Als onderdeel van het haalbaarheidsonderzoek zijn er gesprekken gevoerd met stakeholders in de directe omgeving, eerst met de vereniging Natuurmonumenten (eigenaar van de grond van het fietspad zuidelijk van de Leeuwenlaan) en met Waternet (Waterschap Amstel, Gooi en Vecht en gemeente Amsterdam). Vervolgens is gesproken met een aantal private eigenaren in de directe omgeving van de Smidsbrug. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen 2 categorieën:

1. Gesprekken met mensen die geen grondpositie hebben waar we gebruik van willen maken, maar waar wél voor (of achter) de deur een directe verandering plaatsvindt;
2. Gesprekken met mensen die een grondpositie hebben, waar we gebruik van willen maken voor de mogelijke verkeersoplossing;

Voor het contact met deze eigenaren zijn twee groepsgesprekken gehouden.

Van alle vier gesprekken zijn notulen gemaakt die achteraf met de gesprekpartners zijn afgestemd. Deze notulen worden in bijlage 6 toegevoegd. Hieronder wordt een deel van de besproken punten (samenvatting) in een lijst weergegeven.

Gesprekspartner	Samenvatting - hoofdpunten Complete notulen in Bijlage 6
Natuurmonumenten	Natuurmonumenten is niet overtuigd van de noodzaak van deze vorm van de verkeersoplossing die nu met het haalbaarheidsonderzoek wordt onderzocht (de voorkeursvariant). Zolang dat het geval is, is Natuurmonumenten niet bereid om mee te werken aan deze oplossing.
Natuurmonumenten	Als in een verdere fase de noodzaak van deze of een andere oplossing wel helder is voor Natuurmonumenten en ook het belang van Natuurmonumenten hierbij gediend wordt, dan verdienen ten minste de volgende thema's aandacht: <ul style="list-style-type: none"> <li>o Landschap en de beleving daarvan</li> <li>o Natuur in het algemeen</li> <li>o Cultuurhistorie</li> <li>o Milieu en ecologie</li> <li>o Overlast</li> </ul>
Natuurmonumenten	In een eventuele vervolgstap moet over deze onderwerpen – deze lijst is niet uitputtend, dus wellicht zijn er nog meer thema's – in ieder geval het gesprek worden gevoerd met Natuurmonumenten.
Waternet	Het verbreden van de fietsbrug en aanpassen van 'lus' van fietspad naar autoweg – tussen het Zuidereinde en de Leeuwenlaan – is onder voorwaarden voor Waternet acceptabel.
Waternet	Toon van den Boer ziet vooralsnog geen onoverkomelijke bezwaren met betrekking tot de mogelijke aanpassingen bij de 's-Gravelansche Vaart, mits rekening wordt gehouden met een aantal aandachtspunten.
Waternet	De fiets-voetbrug vanuit Zuidsingel Fase 8 naar de bestaande wijk lijkt voor het waterschap op het eerste oog vergunbaar.
Bewonersgesprek 1	De bewoners zijn het niet eens met de huidige probleemanalyse. Doorstroming en veiligheid is de basis van de voorkeursvariant. Deze moet echter veel meer uitgaan van een leefbaar dorp en dus minder focussen op doorstroming.
Bewonersgesprek 1	De bewoners vinden dat het gevoerde proces van de gemeente onvoldoende transparant is. Er zijn geen keuzemogelijkheden voor bewoners en de Raad en de expertise van de bewoners wordt niet gebruikt.
Bewonersgesprek 1	De bewoners zijn niet overtuigd van deze vorm van de verkeersoplossing die nu met het haalbaarheidsonderzoek wordt onderzocht (de voorkeursvariant). Hierom is er geen draagvlak voor deze oplossing en ook niet voor het huidige lopende proces.
Bewonersgesprek 1	Er bestaan twijfels over de veiligheid van de voorkeursvariant en angst voor het aanzuigend effect van deze oplossing wegens verwijderen van de stoplichten, waardoor de route aantrekkelijker zou kunnen worden voor doorgaand verkeer.
Bewonersgesprek 1	Door alleen over de brug te praten wordt het samenhangend geheel in Kortenhoef vergeten of tekortgedaan.

Gesprekspartner	Samenvatting - hoofdpunten Complete notulen in Bijlage 6
Bewonersgesprek 2	De bewoners zijn het niet eens met de huidige probleemanalyse. De bestaande situatie wordt veilig gevonden en het besproken ontwerp voegt geen veiligheid toe. Tevens worden de conclusies van de onderzoeken van Goudappel-Coffeng en VVN anders geïnterpreteerd dan dat de gemeente dat doet.
Bewonersgesprek 2	De bewoners vinden het huidige plan waardeloos en ze missen inspraak in een eerdere fase, bij vaststelling van de voorkeursvariant. Nu is het een voldongen feit, dat is de beleving. Waarbij er rekening moet worden gehouden met de leefbaarheid in de buurt.
Bewonersgesprek 2	Er dient aandacht te zijn voor het beschermd dorpsgezicht.
Bewonersgesprek 2	De bewoners eisen schadeloosstelling met betrekking tot eventuele waardedaling van hun huizen in het geval dat dit project wordt uitgevoerd
Bewonersgesprek 2	In detail zijn de overschrijdingen van kadastrale grenzen besproken. Bij meerdere huizen is dit een probleem wegens monumentale panden, muren en hekwerken. Echter kunnen de overschrijdingen meestal opgelost worden door acceptatie van afwijkingen op de (ontwerp)richtlijnen, wat ook in de bestaande situatie het geval is.
Bewonersgesprek 2	Alleen bij Leeuwenlaan 10a (oude elektriciteitshuisje) is het lastiger in het ontwerp op te lossen. De eigenaar geeft aan niet te willen meewerken wegens de huidige gang van zaken.
Bewonersgesprek 2	Het verplaatsen van de rand verharding (parkeerplaatsen) bij het Zuidereinde nummer 8 – 20 richting de gevels wordt problematisch gezien. In de bestaande situatie is de breedte trottoir al te smal, ook omdat de auto's deels op het trottoir parkeren wegens smalle parkeerplaatsen.

## 6.2. Advies

Het inrichten van een solide en transparant communicatie- en participatieproces voor het bevorderen van het benodigde draagvlak bij de omgeving bij het vormgeven van het definitieve ontwerp.

## 7. Raming

Voor de raming (zie bijlage 7) van de Smidsbrug, Emmaweg en langzaamverkeersontsluiting werden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Gebruikt prijspeil is 2020. Er is geen rekening gehouden met de indexering. Deze kan ingeschat worden op circa 1,5-2% per jaar.
- Voor de ramingen Smidsbrug en Emmaweg dient een onnauwkeurigheid van +/- 30% aangehouden te worden. De langzaamverkeersontsluiting heeft een hogere onnauwkeurigheid wegens mindere mate van uitwerking (+/- 40%).
- Bij de kosten voor grondverwerving is uitgegaan van het ruimtegebruik van het huidige ontwerp. Dit ontwerp wordt in de volgende fasen aangepast wegens wijzigende uitgangspunten en participatie van bewoners. Dit heeft consequenties op de vastgoedkosten.
- Bij de kosten voor grondverwerving is uitgegaan van aanschaf van direct benodigde gronden voor het ruimtegebruik. De eventuele aanschaf van complete terreinen buiten het ruimtegebruik van het huidige ontwerp valt hierbuiten en zijn dus niet meegenomen.
- De gehanteerde m2-prijzen voor de grondverwerving zijn een realistische inschatting bij minnelijke verwerving. Als minnelijke verwerving niet gaat lukken kunnen er hogere kosten ontstaan. Ontwerptimalisaties kunnen echter ook leiden tot minder verwerving en dus minder kosten. De hogere m2-prijzen in de raming gaan over private gronden, die met optimalisaties wellicht beperkt kunnen worden. De lagere m2-prijzen gelden voor de grond onder de bestaande 'fietslus' en grond ten noorden van de aanlanding 'fietslus' en Leeuwenlaan. Ook als deze laatste m2-prijs sterk verhoogd bij onteigening (logische aanname is 2-2.5x m2-prijs) zijn deze extra kosten te verhalen binnen het totale budget voor grondverwerving. Kleine clusters private grond, die nu al in gebruik zijn voor openbare ruimte, hoeven namelijk wellicht niet aangeschaft te worden. Het eventuele extra benodigde budget valt binnen de risicoreserveringen, daarvoor is deze toereikend. De reële bedragen komen later voort uit de onderhandelingen.

Kostenraming van de eerste twee onderdelen van het haalbaarheidsonderzoek:

Onderdeel	Bouwkosten	Investeringskosten (excl.BTW)	Investeringskosten (incl.BTW)
Smidsbrug	€ 1.170.355	€ 1.973.363	€ 2.384.429
Emmaweg	€ 875.481	€ 1.430.576	€ 1.728.498

\* Investeringskosten is totaal van bouwkosten, vastgoedkosten, engineering en overige kosten

\*\* Onnauwkeurigheid +/- 30%

Kostenraming van de langzaamverkeersontsluiting:

Onderdeel	Bouwkosten	Investeringskosten (excl.BTW)	Investeringskosten (incl.BTW)
Langzaamverkeersontsluiting	€ 634.399	€ 1.036.636	€ 1.252.519

\* Investeringskosten is totaal van bouwkosten, vastgoedkosten, engineering en overige kosten

\*\* Onnauwkeurigheid +/- 40%

### 7.1. Raming Smidsbrug variant 2

Aanvullend op de eerder aangegeven ramingen is er ook een afzonderlijke raming opgesteld voor een tweede variant van de Smidsbrug. Deze variant is niet verder uitgewerkt, er is alleen op hoofdlijnen een raming opgesteld. Bij deze variant wordt de Leeuwenlaan en het gebied zuidelijk van de Leeuwenlaan uitgevoerd zoals het ontwerp Smidsbrug. De nieuwe weg op locatie van het bestaande fietspad wordt gespiegeld over de Leeuwenlaan aan de noordelijke zijde. Hierdoor komt ook op het Noorderende één rijrichting te vervallen, zoals gebeurt op het Zuidereinde. Het Noorderende en Zuidereinde worden beide ingericht met een 1-richtingsweg plus een 2-richtings fietspad. De aansluiting op de Leeuwenlaan wordt als rotonde ingericht.



De raming is gebaseerd op de raming van de eerste variant (Smidsbrug), waarbij de bedragen zijn afgerond. Verder heeft de raming dezelfde uitgangspunten maar met een onnauwkeurigheid (+/- 50%). De gebruikte multiplier is gebruikt op basis van expert judgement en houdt rekening de engineering- en overige kosten. Deze kosten in onderstaande tabel zijn dus voor de complete tweede variant Smidsbrug, dus inclusief het zuidelijke deel.

Smidsbrug - Rondevariant									
Onderwerp	m2/st.	kosten inschatting	Directe bouwkosten	m2 Vastgoed	m2 prijs	Vastgoed	multiplier	investeringskosten	
Rotonde	1200	€ 150	€ 180.000	300	300	€ 90.000	2,5	€ 472.500	
Post markering/bebording/groen/etc.	1	€ 100.000	€ 100.000			€ 0	2,5	€ 250.000	
Nieuwe weg	500	€ 100	€ 50.000	1000	20	€ 20.000	2,5	€ 130.000	
2 bruggen	2	€ 100.000	€ 200.000			€ 0	2,5	€ 500.000	
Noorderende	1100	€ 100	€ 110.000			€ 0	2,5	€ 275.000	
			Totaal investeringskosten (ex.BTW)						€ 1.627.500
Raming Smidsbrug voorkeursvariant			Totaal investeringskosten (ex.BTW)						€ 2.000.000
			Totaal investeringskosten rotonde variant (ex.BTW)						€ 3.627.500

Inschatting totale kosten voor deze variant: **€ 3.627.500 (ex. BTW)**



## 8. Risico's en kansen

### 8.1. Risico's

Voor het project worden risico's gezien, welke tijdens de volgende fase gemitigeerd kunnen worden.

- Draagvlak omgeving: Voor de (project)omgeving worden de (doorlopen en toekomstige) stappen van de gemeente niet altijd als inzichtelijk ervaren, wat weerstand oproept.  
Mitigatie: Voor vaststelling van een (definitief) ontwerp participatie mogelijk maken met een heldere communicatie richting de omgeving.
- Koppeling met ontwikkeling Zuidsingel fase 8: Hoewel het gescheiden ontwikkelingen zijn worden ze in de publieke opinie aan elkaar gekoppeld.  
Mitigatie: voeren van separate communicatiekanalen, plus duidelijke communicatie over nut en noodzaak ontwikkeling Smidsbrug. De onderbouwing daartoe is te vinden in de rapporten van Goudappel Coffeng, Veilig Verkeer Nederland en Royal HaskoningDHV.
- Grondverwerving: Het tijdig verkrijgen van de benodigde gronden  
Mitigatie: Vroegtijdig tijdens het volgend ontwerpproces gesprekken opstarten met belanghebbenden voor sturing op minnelijk verwerving van gronden.
- Ondergrondse infrastructuur: Aanwezigheid van gasleiding langs Emmaweg en persleiding onder fietsbrug Leeuwenlaan.  
Mitigatie: uitvoeren proefsleuven voor vaststellen exacte locatie bestaande K&L.

### 8.2. Kansen

Kansen ter verbetering van de ontwikkeling:

- Ontwerptimalisaties: tijdens het vervolgproces kunnen tijdens de participatie met de omgeving en vanuit de uitgevoerde werkzaamheden voor het haalbaarheidsonderzoek kleine ontwerptimalisaties doorgevoerd worden om zodoende enkele conflictsituaties te verbeteren. Dit kan bijvoorbeeld gaan over keuzes rond behoud van een deel van de bomen, aantallen aan te leggen parkeerplaatsen in de wijk of minimaliseren overschrijdingen van de grenzen van de bestemmingsplannen of van de kadastrale grenzen. In dat geval zou bekeken moeten worden wat de minimaal acceptabele randvoorwaarden zijn, waaraan het uiteindelijke ontwerp zou moeten voldoen, qua ruimtegebruik, veiligheid en gebruikersvriendelijkheid van de eindoplossing.
- Onderzoek naar mogelijkheden om de vaart te versmallen ter plaatse van het aan te leggen trottoir langs de Emmaweg. Hiermee wordt ruimte verkregen om verderaf te blijven van de woningen.
  - Overleg met Waterschap leert dat dit op voorhand niet uitgesloten is, maar dat de minimale vaartbreedte, doorstroomprofiel en waterberging gegarandeerd dienen te blijven (komt voort uit berekening Waternet). Vanuit expert judgement van Waternet kan gesteld worden dat deze kans klein is, maar het is niet onmogelijk.
- Keuze uitvoeringsstrategie: het bieden van een zekere mate van vrijheid aan de te selecteren aannemer en opnemen van kwalitatieve gunningscriteria kan voordeel opleveren voor uitvoeringsgerelateerde zaken en duurzaamheidsaspecten. Vroegtijdige keuze tijdens vervolgstappen zorgt voor correcte diepgang in uitwerking voor het op te stellen contract.
- Bij de verdere uitwerking liggen kansen voor duurzaamheid en circulariteit, met name in de materiaalkeuze en het hergebruik van huidige materialen. Dit kan als projectkeuzes worden meegenomen en uitgezocht.

## 9. Conclusies Haalbaarheidsonderzoek

- Technisch zijn alle drie de onderdelen van dit haalbaarheidsonderzoek haalbaar en maakbaar. Het benodigde ruimtegebruik is in te passen in de omgeving, mits de daarvoor benodigde aanvullende gronden beschikbaar komen of er gekozen wordt voor de acceptatie van geringe afwijkingen van de richtlijnen. Op enkele plaatsen wordt nu al licht afgeweken van de ontwerprichtlijnen (trottoir Emmaweg en bij Noordereinde en Zuidereinde zijn 2 bochtstralen iets krapper).
- Grote financiële risico's wegens bodem-gerelateerde zaken en kwaliteit van het bestaande asfalt (teerhoudendheid) zijn op basis van de huidige onderzoeken uitgesloten. Benodigde vervolgstappen voor natuur zijn vanuit de Quicksan Flora & Fauna inzichtelijk en uitvoerbaar.
- Het onderzoek op de ondergrondse leidingen laat geen negatief beeld zien. Op enkele locaties zal een vervolgonderzoek moeten worden uitgevoerd (proefsleuven) om de exacte locatie van de aanwezige zware leidingen (gas, water, riolering) te achterhalen. Dit kan in een eventuele vervolgfase worden meegenomen, inclusief het opstarten van het overleg met de nutsbedrijven.
- Natuurmonumenten is bereid mee te werken mits zij overtuigd worden van de noodzaak van de gekozen verkeerskundige oplossing en er daarnaast rekening wordt gehouden met een aantal thema's (landschap, natuur, cultuurhistorie, milieu en ecologie en overlast).
- Waternet is bereid mee te werken mits er rekening wordt gehouden met een aantal waterkundige uitgangspunten.
- De bewoners zijn het niet eens met de oplossing volgens de voorkeursvariant. De redenen die daarbij naar voren komen zijn o.a.: weinig transparant proces aan de kant van de gemeente; er is geen verkeersveiligheidsissue voor deze locatie (er moet meer gekeken worden naar leefbaarheid); er wordt een aanzuigend effect gevreesd o.a. door het verwijderen van de verkeerslichten; de waardevermindering van vastgoed; en er dient beter gekeken te worden naar de uitgangspunten voor het beschermd dorpsgezicht.
- Overschrijdingen van kadastrale grenzen kunnen grotendeels opgelost worden door acceptatie van afwijkingen op de ontwerprichtlijnen. Voor een aantal locaties geldt dat de grondeigenaren op dit moment niet mee willen werken aan verkoop van gronden.
- De raming laat de volgende kosten zien voor de drie onderdelen van dit haalbaarheidsonderzoek:
  - Smidsbrug: € 1.980.000 ex. BTW
  - Emmaweg: € 1.430.000 ex. BTW
  - Langzaamverkeersontsluiting: € 1.040.000 ex. BTW

## **10. Vervolgstappen**

Het bestuur besluit komend kwartaal (Q1 2021) over de eventuele vervolgstappen voor de onderdelen van dit haalbaarheidsonderzoek. Redenerend vanuit de opgehaalde informatie tijdens dit onderzoek zou het vervolgproces er op hoofdlijnen als volgt uit kunnen zien (lijst niet uitputtend):

- Opstellen communicatieplan. Met als nadrukkelijke insteek het inrichten van een solide en transparant communicatie- en participatieproces voor het bevorderen van het benodigde draagvlak bij de omgeving bij het vormgeven van het definitieve ontwerp.
- En verdere aspecten die benodigd zijn om het definitieve ontwerp uit te kunnen werken zoals: de benodigde bureau- en vervolgonderzoeken voor Flora en Fauna, Niet-Gesprongen Explosieven, archeologie, openbare verlichting, stikstofdepositie (Aeriusberekening). En daarbij het opstarten gesprekken met nutsbedrijven, met waterschap en interne organisatieonderdelen gemeente.
- Het aanpassen van het bestemmingsplan met de bijbehorende inspraakprocedure.
- Grondverwerving.
- Maken van afspraken over de kostenverdeling met de ontwikkelende partij(-en) van Zuidsingel 8.
- Dekking vinden binnen de gemeentelijke begroting.
- Inrichten van het gemeentelijke besluitvormingsproces.
- Bepaling uitvoeringsstrategie.
- Opstellen contract.
- Aanbesteden contract.
- Uitvoeren contract.
- Overdragen aan beheer.

### **Bijlages**

1. Ontwerp
2. Quicksan Flora & Fauna
3. Vooronderzoek milieu-hygiënisch bodemkwaliteit
4. Bestemmingsplantoets
5. Juridisch advies
6. Omgeving
7. Raming