

Het Oude Spoor

Een groene verbinding tussen Mijdrecht en Marickensland





OKRA

Oudegracht 23 • 3511 AB UTRECHT
The Netherlands • T. +31 (0)30 273 42 49
mail@okra.nl • www.okra.nl

COLOFON - NL

TITEL	Het Oude Spoor
DATUM	Juli 2024
AUTEUR	OKRA Landschapsarchitecten
I.S.M	–
KLANT	Gemeente De Ronde Venen
FILE NAAM	23-235 eindrapportage
STATUS	Definitief

DISCLAIMER

Alle rechten zijn voorbehouden, zowel voor het gehele werk als delen ervan. Niets uit dit document mag in enige vorm of op enige wijze worden verveelvoudigd, openbaar gemaakt of opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, fotocopie en digitale vermenigvuldiging in begrepen. Voor iedere vorm van gebruik is schriftelijke toestemming van OKRA.

OKRA kan in (werk)documenten gebruik maken van afbeeldingen van derden. Indien de opdrachtgever kiest voor publicatie van deze (werk) documenten, wordt van de opdrachtgever verwacht dat deze indien van toepassing de benodigde beeldrechten zelfstandig zal verwerven.

Mocht iemand in dit document een illustratie aantreffen, waarop hij of zij rechten kan doen gelden of een niet correcte bronvermelding aantreffen, gelieve zich dan te melden bij de opdrachtgever.

Inhoudsopgave

Inleiding	5
I. GEBIEDSANALYSE	6
II. VERSLAG VAN HET PARTICIPATIEF ONTWERPPROCES	16
III. DE WEG NAAR (EEN) VERBINDING	48
Concluderende beschouwing	51
Ontwerpvoorstel 1	52
Ontwerpvoorstel 2	58
No-regret?	66



Mijdrecht

Voormalig Station

Het Oude Spoor

Bedrijventerrein

Voormalig Station

Wilnis

Inleiding

Het bestaande wandelpad op de locatie van de voormalige Spoorbaan in de gemeente De Ronde Venen is een van de weinige plekken tussen Mijdrecht en Wilnis waar bewoners ongestoord een wandeling kunnen maken, om het hoofd even leeg te maken of de hond uit te laten. In de huidige situatie voelt deze plek natuurlijk en dient deze als een ontsnapping uit de waan van de dag. Het weidse uitzicht over de polders op de dorpsrand en de Driehuiskerk wordt breed gewaardeerd.

Het is begrijpelijk dat mensen die hier wandelen bezorgd zijn over herinrichting van het gebied en de mogelijke komst van een fietspad. Het ervaren van rust kan hierdoor onder druk komen te staan.

Tegelijkertijd ligt er een complexe uitdaging om in de gemeente De Ronde Venen tot een fijnmaziger en veiliger wandel- en fietsnetwerk te komen. In de loop der jaren hebben de kernen Mijdrecht en Wilnis zich resepectievelijk aan de westzijde en aan de oostzijde van het bedrijventerrein Mijdrecht ontwikkeld. Gevolg van die groei aan beide zijden is dat lokale dagelijkse verkeersbewegingen tussen de kernen het bedrijventerrein in oost-west richting doorkruisen. De belangrijkste verkeersader op het bedrijventerrein, de Industrieweg, is hier niet op ingericht. De combinatie van vrachtverkeer, autoverkeer, fietsers en het ontbreken van wandelroutes levert op tal van plaatsen op het bedrijventerrein onoverzichtelijke en onveilige situaties op.

In het recent vastgestelde Mobiliteits- en verkeersveiligheidsplan De Ronde Venen zijn ambities vastgelegd die tot verbetering van deze situatie moeten leiden. In haar coalitieakkoord heeft het

college van B&W afgesproken om te onderzoeken of er een veilige, toekomstbestendige fietsroute gerealiseerd kan worden op "het Oude Spoor" tussen de kernen Mijdrecht en Wilnis.

Voorliggende rapportage gaat in op die vraag. Door middel van participatie en ontwerp zijn mogelijkheden verkend en besproken met omwonenden, gebruikers en overige geïnteresseerden. De inzichten uit dit proces leiden tot een tweetal ontwerpvoorstellen en een advies over te nemen vervolgstappen aan het college van B&W.

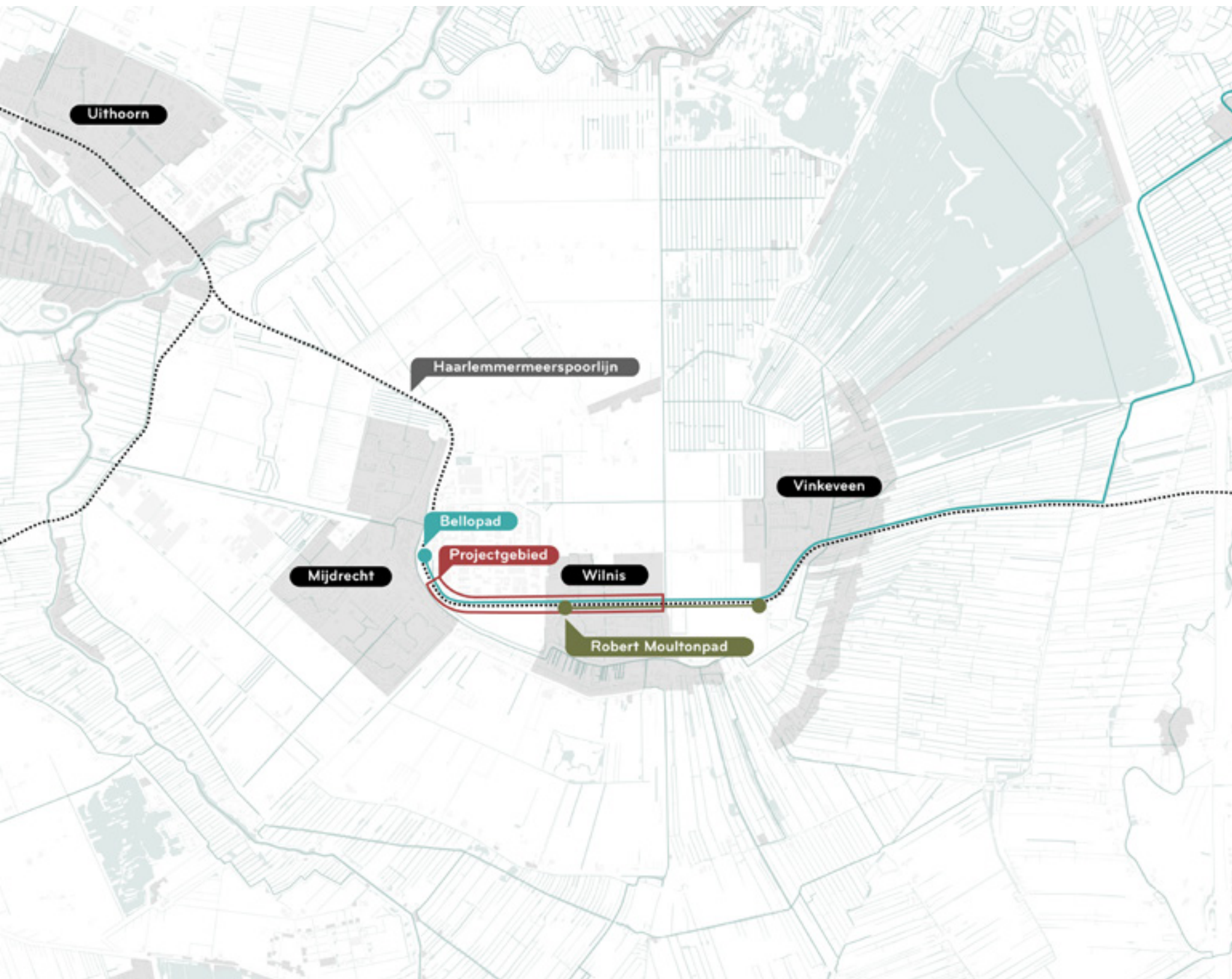
Deze rapportage is opgebouwd uit 3 delen:

- I. een gebiedsanalyse, die uitgevoerd is ter verkenning van de opgave(n);
- II. een verslag van het participatief ontwerpproces, aan de hand waarvan verkend is hoe stakeholders aankijken tegen verschillende ontwerpvoorstellen;
- III. het advies voor vervolg (de weg naar (een) verbinding), inclusief finale ontwerpvoorstellen.



I. Gebiedsanalyse

Analyse: historie



De voormalige spoorbaan tussen Mijdrecht en Wilnis maakte onderdeel uit van de spoorlijn Uithoorn – Nieuwersluis-Loenen en werd op 1 december 1915 geopend. Door onder andere de concurrentie van de autobus en de crisis van de jaren 30 daalde het aantal reizigers fors en werd uiteindelijk in 1950 het reizigersvervoer gestaakt. Vandaag de dag is het tracé nog duidelijk aanwezig in het landschap.

Het huidige tracé staat onder meer bekend onder de naam 'Bellopad', en maakt in die hoedanigheid onderdeel uit van een 19 km lange wandelroute van Mijdrecht naar Abcoude. De naam Bello verwijst naar de bijnaam van de kleinere stoomlocomotief die indertijd dienst deed op de zogeheten lokaalspoorlijnen.

Een andere naam die gekoppeld is aan de voormalige spoorbaan is het 'Robert Moultonpad'. In dat geval gaat het om het deel van het tracé van de Veenweg (Wilnis) tot aan de Voorbancken (Vinkeveen). Robert Moulton was de canadese piloot van een Vickers Wellinton bommenwerper, die in 1943 om het leven kwam en bij zijn laatste daad een ramp in Wilnis heeft voorkomen.

Analyse: de huidige staat



Het Oude Spoor is vandaag de dag nog altijd duidelijk herkenbaar in het landschap, maar nauwelijks 'ingericht'. Het wordt gebruikt door wandelaars, als losloopgebied voor honden en door een enkele fietser die zich waagt.

De ongereptheid van het voormalige tracé is enerzijds een kwaliteit, tegelijkertijd is op delen van het tracé vooral sprake van de 'beleving van achterkanten'.

De toegankelijkheid van het gebied verschilt per deel: van smal 'berenpad' tot een wandelpad van 2 meter breed. Ook de kwaliteit van aansluitingen en kruisingen is divers. De foto's links geven een sfeerbeeld van de verschillende aanwezige kwaliteiten danwel het ontbreken daarvan.

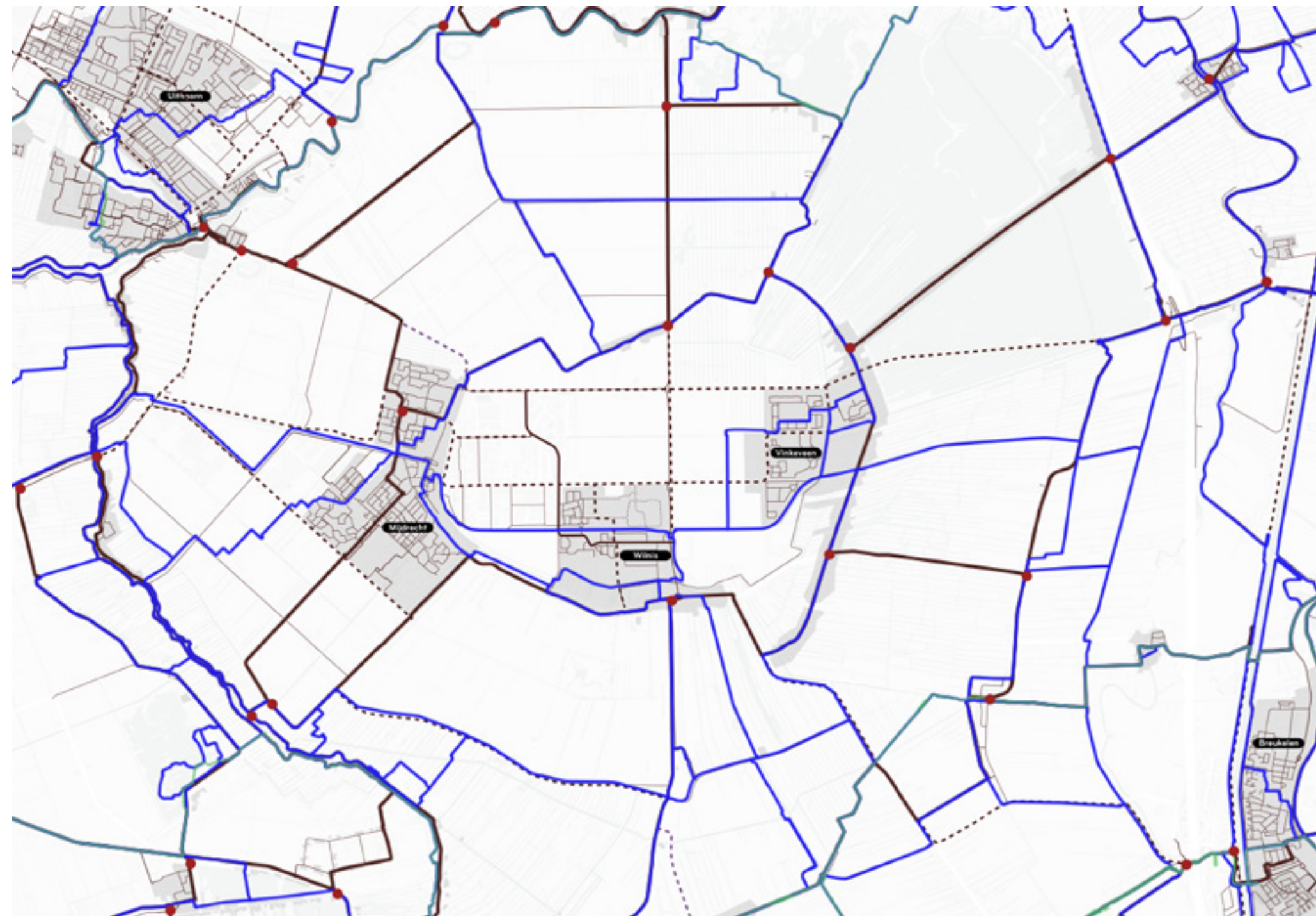
Analyse: ontwikkelingen langs het Oude Spoor



Eind jaren 60 van de vorige eeuw werd vanuit Wilnis de eerste woningbouw gebouwd in de polder Groot Mijdrecht (Veenzijde). In de jaren 80 werd vanuit Mijdrecht het huidige Bedrijventerrein uitgerold. De dorpen groeiden in de polder naar elkaar toe. Dit proces kreeg vervolg toen rond de eeuwwisseling de eerste nieuwbouw ten noorden van de Driehuizerdwarstocht verrees (De Maricken I). De inmiddels samengestelde gemeente De Ronde Venen groeit nog steeds. Nabij het voormalig station Wilnis is de Maricken II gepland, een toevoeging van nogmaals (ca) 650 woningen. Als gevolg van het groeiende aantal inwoners en werknemers in de gemeente, groeit ook de mobiliteit(behoefte). In het centrum van het Groene Hart, temidden van een netwerk van relatief smalle dijken, is de mobiliteitsopgave een belangrijk aandachtspunt.

- Opgaande vegetatie
- Grasland
- Akkers
- Bouwlocatie
- Wandelpaden in Marickenland
- 2e fase Marickenland
- Open gebied

Analyse: mobiliteitsnetwerk



De primaire ontsluitingsroutes in het Groene Hart volgen het netwerk van dijklichamen. Op deze dijklichamen worden vrachtwagens, auto's, fietsverkeer en wandelaars doorgaans gezamenlijk afgewikkeld. Tussen deze dijklichamen in bevindt zich een fijnmaziger netwerk van secundaire verbindingen. Vanwege de beperkte ruimte en het ontbreken van alternatieve tracés is het voor de primaire verbindingen noodzakelijk om zo efficiënt mogelijk gebruik te maken van de beschikbare dijklichamen. De gemeente De Ronde Venen kent (ten opzichte van landelijke gemiddelden) een bovengemiddeld hoog aandeel autogebruik (bijna 60%) en een relatief laag aandeel wandelen en fietsen.

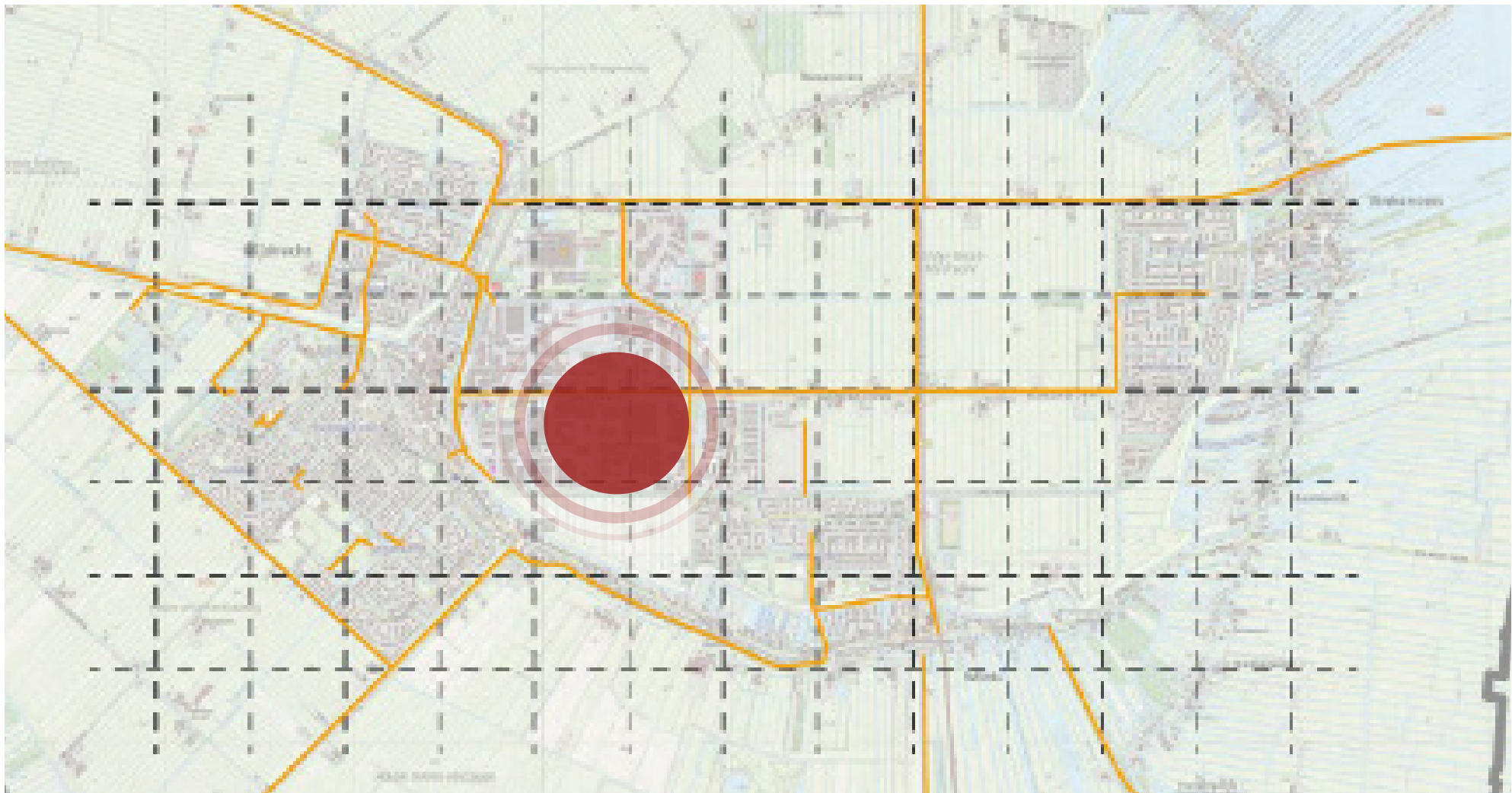
Om in de toekomst bereikbaar, leefbaar en veilig te blijven heeft de gemeente een opgave om actieve mobiliteit (wandelen en fietsen) te stimuleren (zie: Mobiliteits- en Verkeersveiligheidsplan 2023-2030). Het aantrekkelijker maken van wandelen en fietsen is daarbij een belangrijk onderdeel. Voor korte of middellange afstanden binnen de gemeente zou dit een volwaardig alternatief moeten zijn. Op dit moment lijkt dat niet het geval. Veel wandel- en fietsroutes worden gedeeld met overig verkeer en op dorpsniveau zijn zowel het fiets- als het wandelnetwerk weinig fijnmazig.

Onder:

Een projectie van de richtlijnen voor fijnmazigheid van de fietsersbond op het mobiliteitsnetwerk van De Ronde Venen.



Analyse: mobiliteitsnetwerk verkeersveiligheid



Als we verder inzoomen op het mobiliteitsnetwerk is de centrale ligging van het Bedrijventerrein Mijdrecht een gegeven. Het bedrijventerrein is in haar ontstaan nooit ingericht op wandelaars en fietsers, wat maakt dat vandaag de dag nauwelijks tot geen wandel- en fietsroutes aanwezig zijn. Daar waar deze er zijn, zijn ze vanwege ruimtegebrek gecombineerd: op de Industrieweg delen fietsers en wandelaars het pad, op andere routes fietsers en vrachtwagens. Veelal ontbreken überhaupt mogelijkheden voor wandelaars. De (soms informele) combinaties met vrachtverkeer zijn uit oogpunt van verkeersveiligheid zeer onwenselijk. Over het bedrijventerrein is in het recente verleden één comfortabele fietsroute aangelegd (Constructieweg). De opzet van de centrale weg over het Bedrijventerrein (Industrieweg) leent zich helaas niet om dergelijke fietsroute in te kunnen passen. Dit komt vooral door het grote aantal in- en uitritten of afslagen langs deze weg, die daarbij veel gebruikt worden door vrachtverkeer.

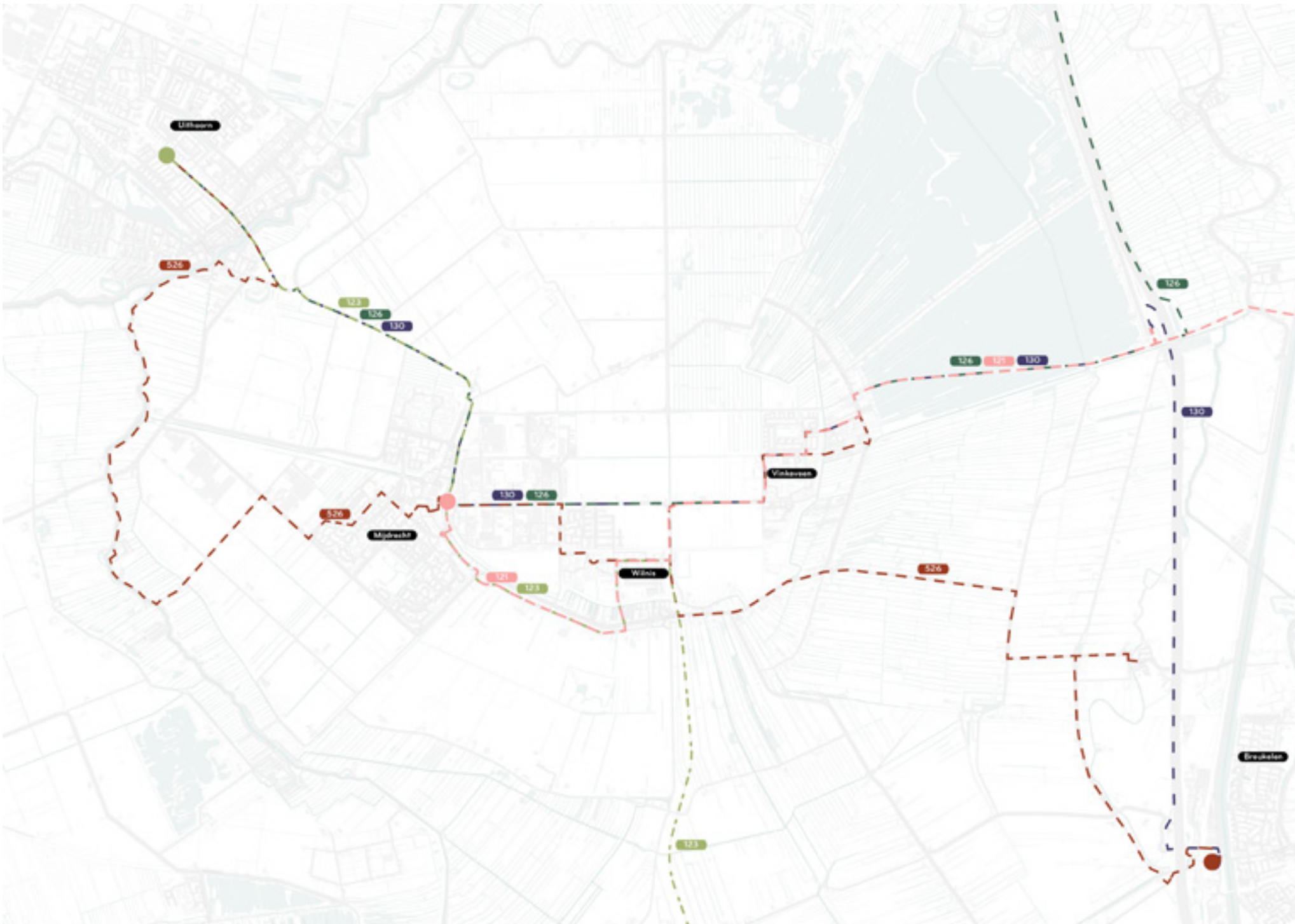


Een overzicht van de bestaande situatie op de Industrieweg, met een groot aantal in- uitritten en afslagen. De cijfers op het overzicht duiden geregistreerde verkeersongevallen van de afgelopen 5 jaar.

Analyse: mobiliteitsnetwerk OV-netwerk



De OV-bereikbaarheid van de gemeente De Ronde Venen is georganiseerd via diverse regionale buslijnen. Het gaat onder meer om buslijnen via Breukelen naar Utrecht en naar Amsterdam Bijlmer-Arena. In de nabije toekomst verbetert de verbinding naar de regio Amsterdam dankzij de realisatie van de Uithoornlijn (overstap in Uithoorn). In de richting de zuidelijke Randstad ontbreken busverbindingen. Het OV-gebruik in de gemeente De Ronde Venen is relatief laag.



Analyse: groenopgave(n) wandelnetwerk



Midden in het Groene Hart kent de gemeente De Ronde Venen circa 125 km aan wandelroutes. Deze wandelroutes bevinden zich in de wijde omtrek van de gemeente.

Veel van de wandelroutes worden gedeeld met overig verkeer.

De afbeelding links betreft een overzichtskaart waarbij de gestippelde routes gedeeld worden met andere weggebruikers, De doorgetrokken lijnen zijn wandelroutes zonder (formeel) medegebruik.

In het netwerk van deze routes zonder medegebruik speelt het Oude Spoor een belangrijke rol.

Kanttekening daarbij is dat het Oude Spoor, over de gehele lengte, alleen toegankelijk is voor doelgroepen die goed ter been zijn.

Voor doelgroepen die niet goed ter been zijn en aangewezen zijn op hulpmiddelen zoals rolstoel of kinderwagen, zijn er nauwelijks mogelijkheden om zich tussen de kernen te bewegen. Tussen Mijdrecht en Wilnis is deze doelgroep aangewezen op fietspaden die over het Bedrijventerrein Mijdrecht lopen.

Analyse: groenopgave(n) buurtgroen



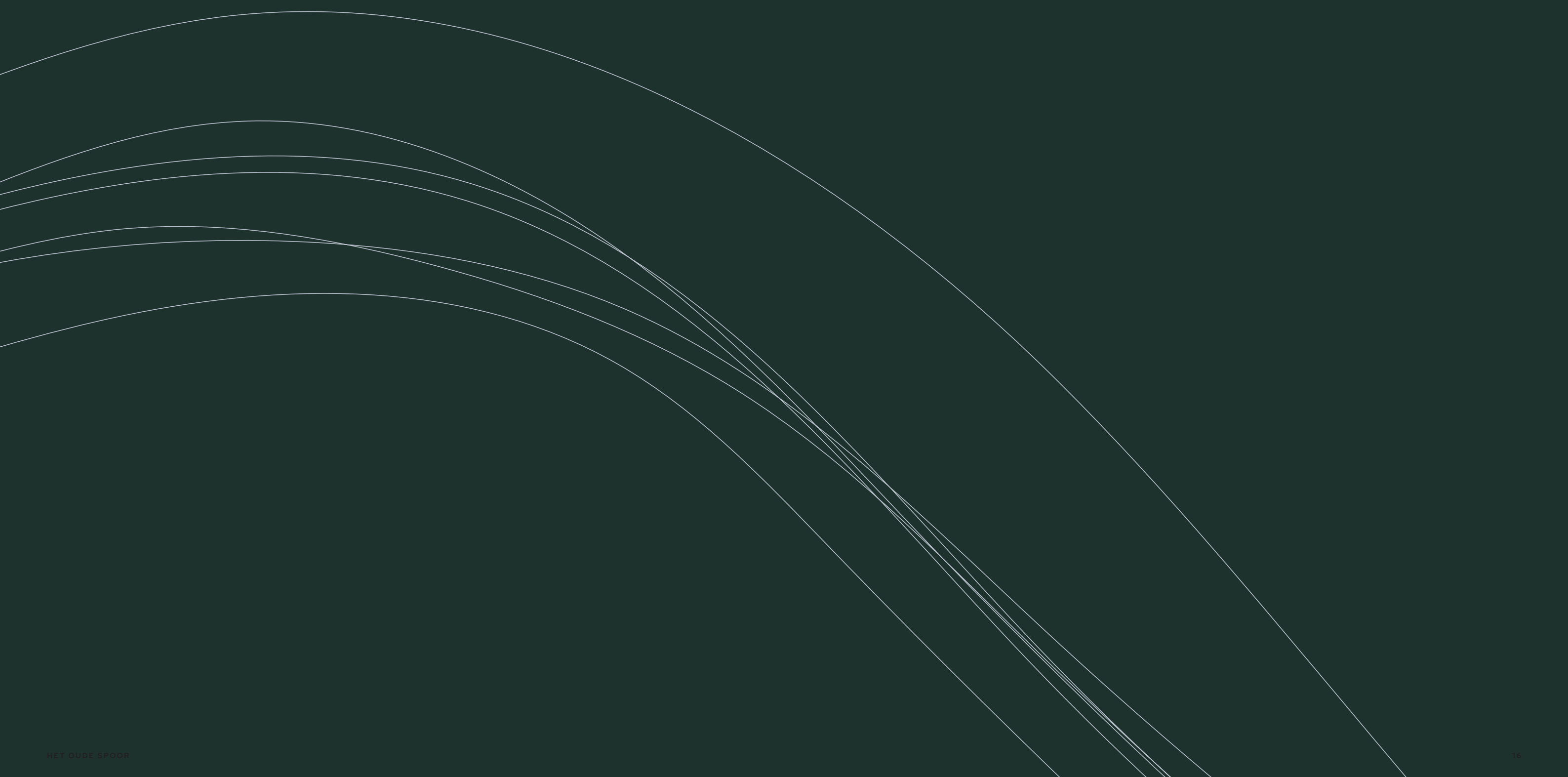
In de wijde omtrek beschikt De Ronde Venen over grotere natuur- en recreatiegebieden zoals de Botshol, en in de toekomst Marickenland. In de nabijheid van de woonkernen is dat beeld anders. Het aandeel 'groen om de hoek' blijkt beperkt.

In de afbeelding links is de richtlijn uit het provinciale beleidsprogramma 'Groen Groeit Mee' (75 m² per woning) geprojecteerd op de bestaande situatie in De Ronde Venen. Ondanks dat het hier niet gaat om een norm, geeft de afbeelding wel het inzicht dat het aanwezige buurtgroen schaars is.

De afbeelding eronder betreft een overzicht van de formeel aangewezen losloopgebieden voor honden. Ook die mogelijkheden zijn beperkt en het Oude Spoor speelt voor deze gebruikers een belangrijke rol.



II. Verslag van het participatief ontwerpproces

A series of thin, white, curved lines that originate from the left side of the slide and sweep downwards and to the right, creating a sense of movement and flow. The lines vary in length and curvature, some starting higher and ending lower, while others start lower and end higher, creating a layered, organic effect.



Participatie en ontwerp samen

Tegen de achtergrond van de inzichten uit de gebiedsanalyse, met het oog op zowel de opgave die er ligt ten aanzien van het mobiliteitsnetwerk, maar ook die voor de groenopgave, is de afspraak uit het coalitieakkoord verkend:

“we willen kijken of het mogelijk is om een fietspad te realiseren bij het Bellopad tussen Wilnis en Mijdrecht. De looproute blijft hierbij uiteraard behouden.”

Voor hetzelfde project is in een eerdere fase ook een ontwerpvoorstel voorgelegd. Dit voorstel is destijds terzijde gelegd omdat er onvoldoende draagvlak voor was. Omdat de achterliggende opgave voor de gemeente nog onverminderd actueel is (om te komen tot een toekomstbestendig en veilig mobiliteitsnetwerk), is de verkenning dit keer uitgevoerd aan de hand van een participatieproces. Door middel van het participatieproces is beoogd beter zicht te krijgen op de achterliggende motieven van eerdere bezwaren. *Geen asfalt op het spoor*, betekent dat bijvoorbeeld vooral een weerstand tegen snelle voertuigen, zorgen over aantasting van natuurwaarden of zitten er nog andere motieven achter?

Het ontwerpproces en het participatieproces zijn in een iteratief proces doorlopen. Het gaat daarbij om een reeks waarin inzichten opgehaald worden, doorvertaald worden in deelproducten, teruggelegd worden voor reflectie en deelproducten weer bijgesteld worden.

Het totale proces heeft geresulteerd in een tweetal ontwerpvoorstellen die enerzijds invulling geven aan de ‘toekomstgerichte opgaven’ van de gemeente en tegelijkertijd inspelen op ingebrachte zorgen of bezwaren onder inwoners.

Dit hoofdstuk beschrijft dit ‘participatief ontwerpproces’, als onderdeel van een zoektocht om verschillende belangen op en rond het Oude Spoor te verenigen.

Het participatieproces is ingevuld met vijf bijeenkomsten:

- een eerste brede participatiebijeenkomst, bedoeld om omwonenden, gebruikers en andere geïnteresseerden te raadplegen over zorgen en ideeën. Deze bijeenkomst heeft plaatsgevonden op 12 februari 2024;
- een bijeenkomst in een kleiner gezelschap (werkgroep), bedoeld om door te praten over de inzichten uit de brede bijeenkomst en om samen te inventariseren hoe kwaliteiten in het gebied beleefd worden, als input voor ontwerpvoorstellen. Deze werkgroepbijeenkomst heeft plaatsgevonden op 15 maart 2024;
- op 9 april is het college van B&W geïnformeerd over de tussenstand van het proces en gevraagd om inhoudelijke reflectie;
- op 18 april is de gemeenteraad geïnformeerd over de tussenstand van het proces en gevraagd om inhoudelijke reflectie;
- in een derde brede participatiebijeenkomst, zijn reflecties van deelnemers op ontwerpvoorstellen opgehaald. Deze bijeenkomst heeft plaatsgevonden op 14 mei 2024.

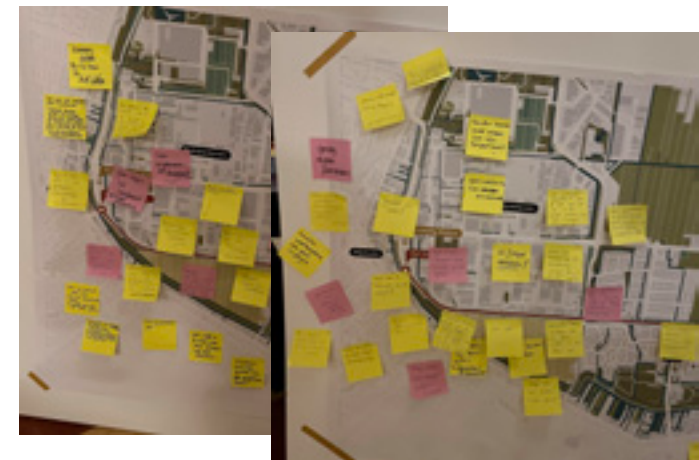
Participatie

brede bijeenkomst #1

Op 12 februari 2024 vond de eerste brede participatiebijeenkomst in de Willistee (Wilnis) plaats. Doel van de bijeenkomst was om zorgen en ideeën op te halen. De bijeenkomst was drukbezocht, met meer dan 200 deelnemers. Nadeel van die grote opkomst was dat het moeilijk was om tot gelijkwaardige gesprekken te komen met deelnemers. Een groep inwoners die zich verzet tegen een fietspad op het Oude Spoor onderbrak meerdere keren de presentatie (toelichting op het proces). Wel heeft de bijeenkomst een duidelijk eerste beeld gegeven van standpunten en zorgen die er leven rondom het Oude Spoor. Deze inbreng werd vooral geleverd via gesprekken die gevoerd zijn in 4 hoeken van zaal, waarbij inbreng via post-its werd vastgelegd.

De inbreng is uitgebreid geïnventariseerd en als input meegenomen voor nadere analyse van de opgave en het ontwerpproces. Die nadere analyse betrof onder meer de groenopgave (welke rol speelt het Oude Spoor in de recreatieve mogelijkheden voor inwoners?) en de mobiliteitsopgave (zijn er echt geen mogelijkheden om een veilige fietsroute over de Industrieweg te realiseren?).

De afbeeldingen rechts geven een indruk van de omvangrijke oogst (ingebrachte zorgen en ideeën) op 12 februari 2024.



Participatie

impressies van standpunten



Veelgenoemde argumenten van deelnemers die graag een gewijzigde invulling zien op het Oude Spoor:

- Betere/veiliger fietsverbinding(en)
- Extra fietsmogelijkheden
- Geen asfalt, wel (natuurlijk) egaliseren (geen snelle fietsers)
- Toegankelijkheid wandelpad vergroten
- Natuurwaarden vergroten
- Bankjes/verblijfskwaliteit verbeteren
- Graag honden aangelijnd

Veelgenoemde argumenten van deelnemers die zich verzetten tegen een fietsverbinding op het Oude Spoor:

- Maak eerst bestaande fietsroutes veilig
- Doel/doelgroep onduidelijk: voor wie doen we dit? (recreatief, effectief of voor pubers?)
- Gebrek aan (vrije) wandelroutes
- Onverhard pad is goed voor enkels
- Ongereptheid/rust gaat verloren
- Zorgen over verlichting ('s nachts)
- Honden kunnen niet meer los

Participatie nulalternatief

Tijdens de eerste participatiebijeenkomst pleitte een groep deelnemers voor behoud van het Oude Spoor in zijn huidige vorm, zonder ingrijpen: een nulalternatief.

Dit alternatief geeft geen invulling aan de opgaven waar de gemeente voor gesteld staat en daarmee geen antwoord op de vraag die aan de basis ligt van dit verkennend onderzoek. Vanuit de participatie is echter meermaals aandacht gevraagd voor dit 'nulalternatief' en vanuit die invalshoek brengen we dit signaal in deze rapportage onder de aandacht.



Participatie werkgroepbijeenkomst



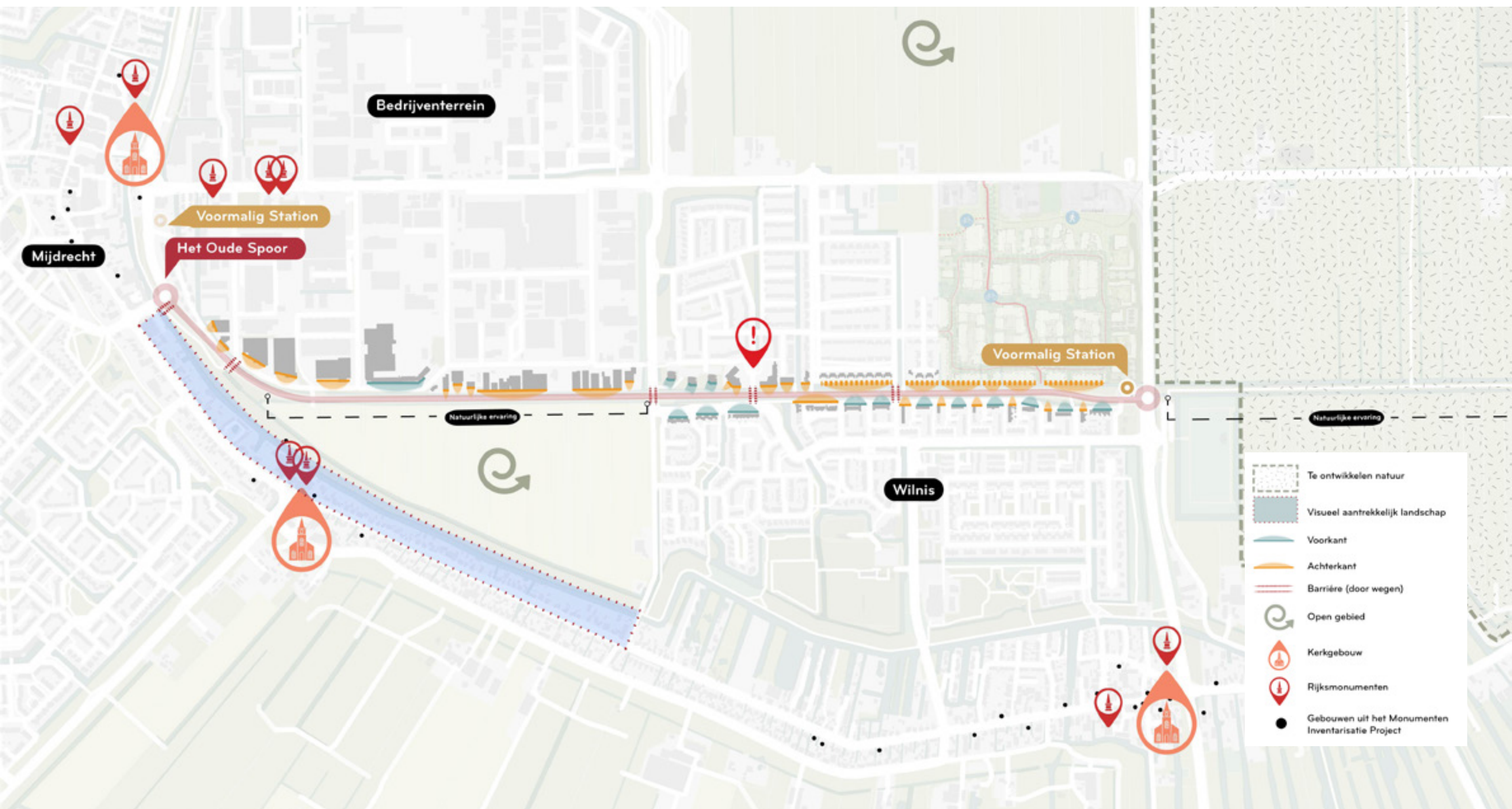
Op 15 maart 2024 vond een kleinere werkgroepbijeenkomst plaats. Doel van die bijeenkomst was om door te praten over de inzichten uit de brede bijeenkomst en om samen te inventariseren hoe kwaliteiten in het gebied beleefd worden.

Tijdens de bijeenkomst op 12 februari was een oproep gedaan om deel te nemen aan deze werkgroep. Aanvankelijk was de opzet om de werkgroepbijeenkomst te organiseren met ca. 20 deelnemers. Gezien de grote belangstelling die op naar voren kwam is besloten om alle 39 aanmeldingen voor de werkgroep positief te beantwoorden en het programma met een grotere groep te laten plaatsvinden.

Tijdens het eerste deel van de bijeenkomst is ingegaan op de verdiepingsslag ten aanzien van de groenopgave en de mobiliteitsopgave, naar aanleiding van de inbreng op 12 februari. Vervolgens is samen met het gezelschap een wandeling gemaakt over een deel van het Oude Spoor (het toegankelijke deel). Na afloop heeft aan verschillende tafels een uitwisseling plaatsgevonden over hoe kwaliteiten in de huidige situatie beleefd worden en waar deelnemers kansen zien. Deze kwaliteiten en kansen zijn vertaald naar kaartbeelden, wederom als input voor het ontwerpproces.

Participatie belevingskaart

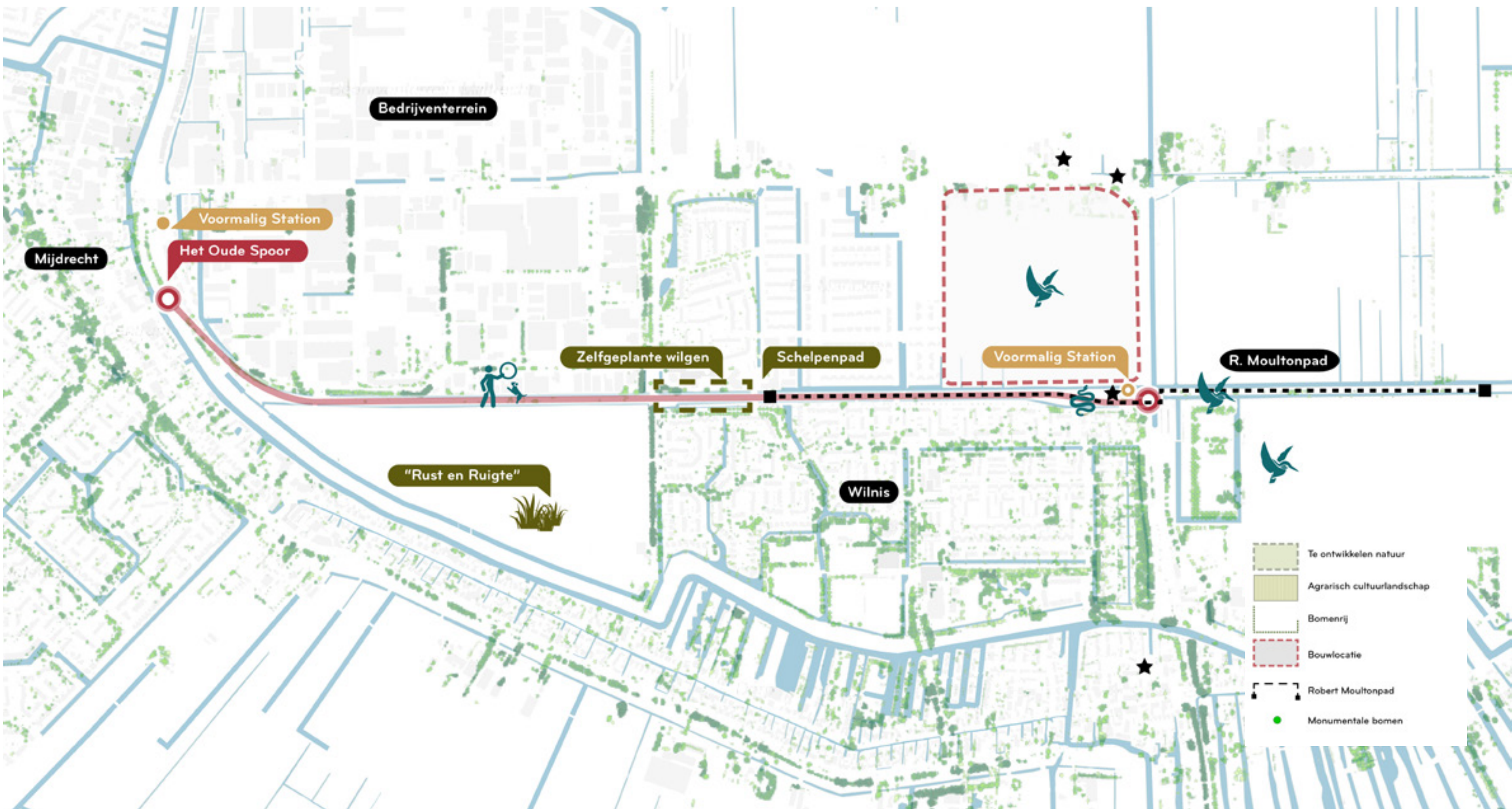
Tijdens de werkgroepbijeenkomst zijn door deelnemers verschillende aandachtspunten meegegeven voor mogelijke ontwerpvoorstellen. Zo is er grote waardering voor de openheid die beleefd wordt in het westelijke deel ten zuiden van het Bedrijventerrein. Verder is onder meer aandacht gevraagd voor de kruisingen in het trace en voor de aanwezigheid van de scholen ter hoogte van de Wagenmaker. Onderstaand kaartbeeld bevat dergelijke aandachtspunten.



Participatie kwaliteitenkaart

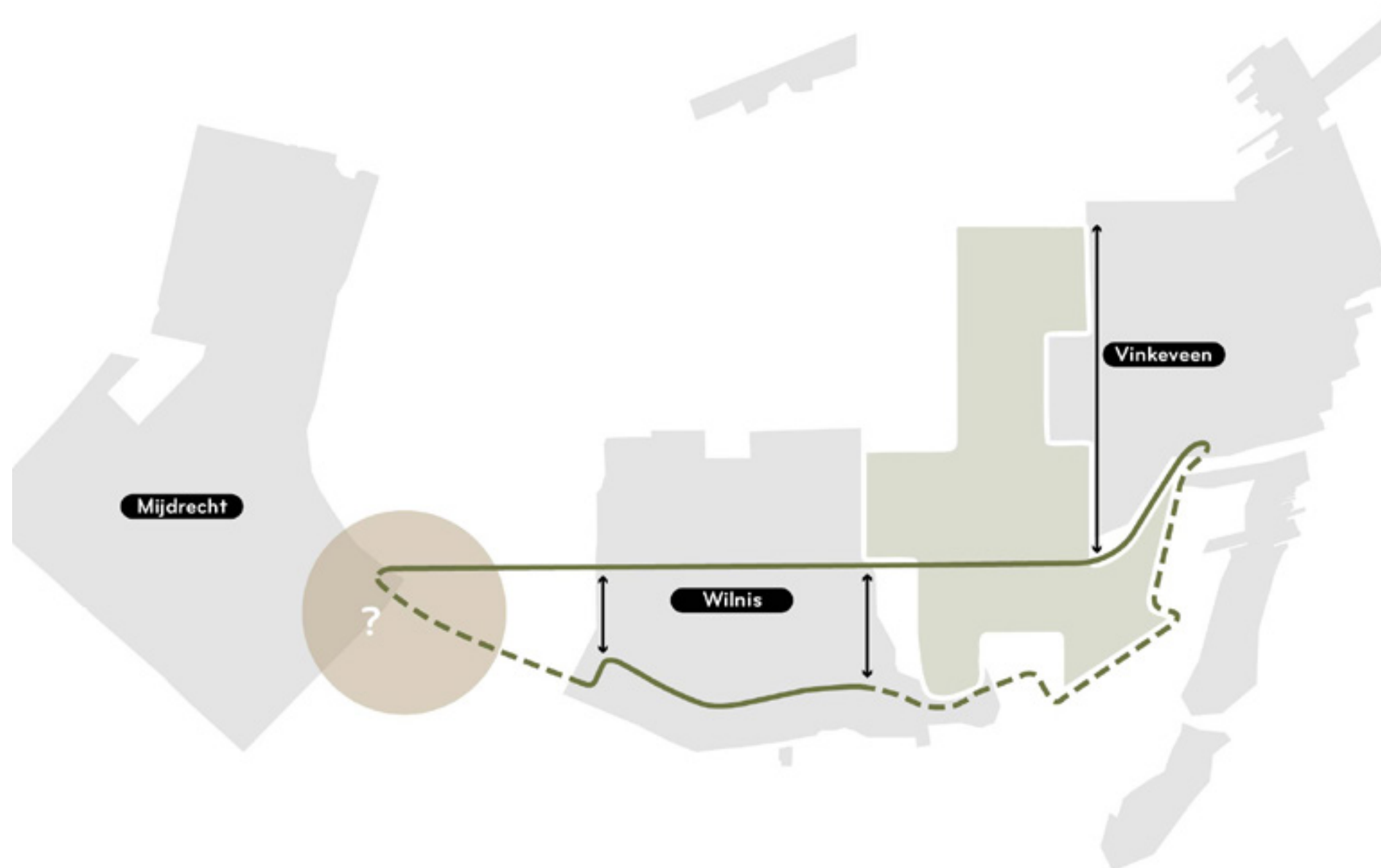
Tijdens de werkgroepbijeenkomst zijn door deelnemers onderdelen benoemd die door inwoners en omwonenden als kwaliteit ervaren worden op en langs het Oude Spoor. Het gaat bijvoorbeeld om de beleving van het R. Moultonpad, waarnemingen van IJsvogels en de ringslang, maar ook om wilgen die inwoners zelf langs het trace hebben aangeplant.

Onderstaand kaartbeeld bevat dergelijke onderdelen als input voor het ontwerpproces.





Een verbindende groenstructuur

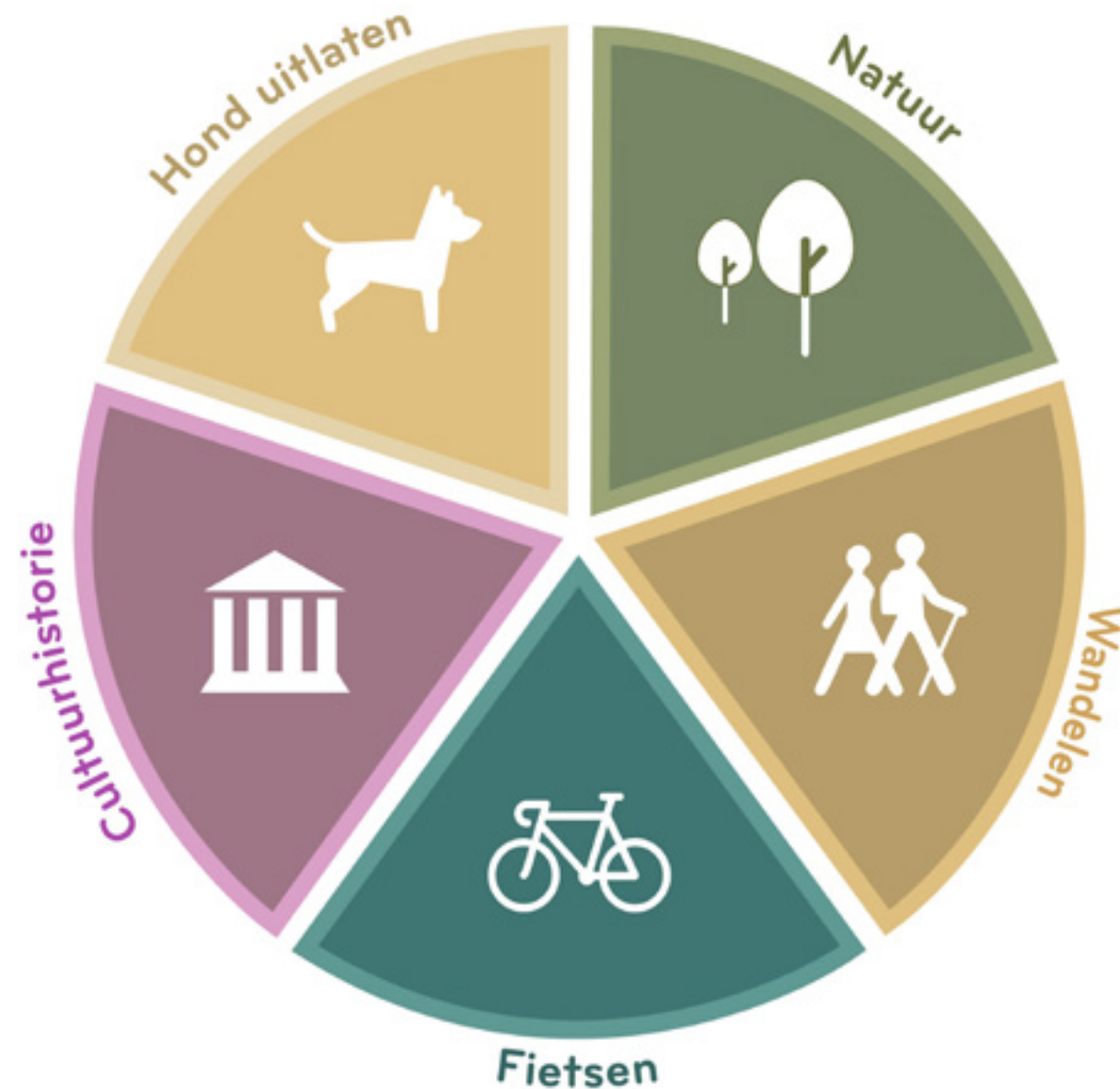


Naar aanleiding van de geuite zorgen van bewoners over het verdwijnen van ruimte om natuur en rust te beleven en met het oog op de geschetste groenopgave in de gebiedsanalyse, doet OKRA het voorstel aan de gemeente om komende jaren te gaan 'bouwen' aan een verbindende groenstructuur. Gebruikmakend van aanwezige structuren, die verder versterkt kunnen worden door natuurwaarden te vergroten en deze onderling te verbinden. Deze groenstructuur kan tegelijkertijd als verbinding fungeren tussen de dorpskernen en groen-recreatieve bestemmingen. De groenstructuur kan zo bijdragen om onder inwoners van De Ronde Venen actieve mobiliteit (wandelen of fietsen) te stimuleren en groene recreatie in De Ronde Venen in voldoende mate aan te bieden en beter toegankelijk te maken. De afbeelding links betreft het voorstel voor dergelijke groenstructuur. De ringvaart en het Oude Spoor maken hier onderdeel van uit, maar ook structuren langs de Wilnise Zijweg en (parallel aan) de Ingenieur Enschedeweg kunnen als belangrijke schakels ingericht worden. De werkgroep Historisch Dorpshart Wilnis heeft daar nadere ideeën voor ingebracht tijdens de participatie.

Aan de oostzijde sluit de groenstructuur verder aan op de plannen voor Marickenland, dat ingericht wordt voor natuur en recreatie. Aan de westzijde ontbreken grotere gebieden voor recreatie. OKRA adviseert de gemeente om te verkennen hoe er meer 'buurtgroen' ingericht kan worden aan de oostzijde van de kern Mijndrecht.

De herinrichting van het Oude Spoor beziet OKRA als onderdeel van dergelijke groenstructuur. Het Oude Spoor wordt daarmee een schakel in het geheel, om natuur te verbinden, om wandelaars te verbinden en, waar nodig, ook fietsers daarin een plek te geven.

Het combineren van verschillende functies



Uit de gesprekken met omwonenden, gebruikers en overige geïnteresseerden zijn verschillende wensen voor gebruik van het Oude Spoor naar voren gekomen.

Op dit moment wordt het gebied voornamelijk gebruikt door wandelaars en als losloopgebied voor hondenbezitters. In de breedte is er een wens om natuurwaarden in het gebied te behouden en waar mogelijk te versterken.

Veel gespreksdeelnemers vinden het voorts belangrijk dat het gebied ook toegankelijk wordt voor mindervaliden of bijvoorbeeld wandelaars met kinderwagens, kinderen met stepjes etcetera.

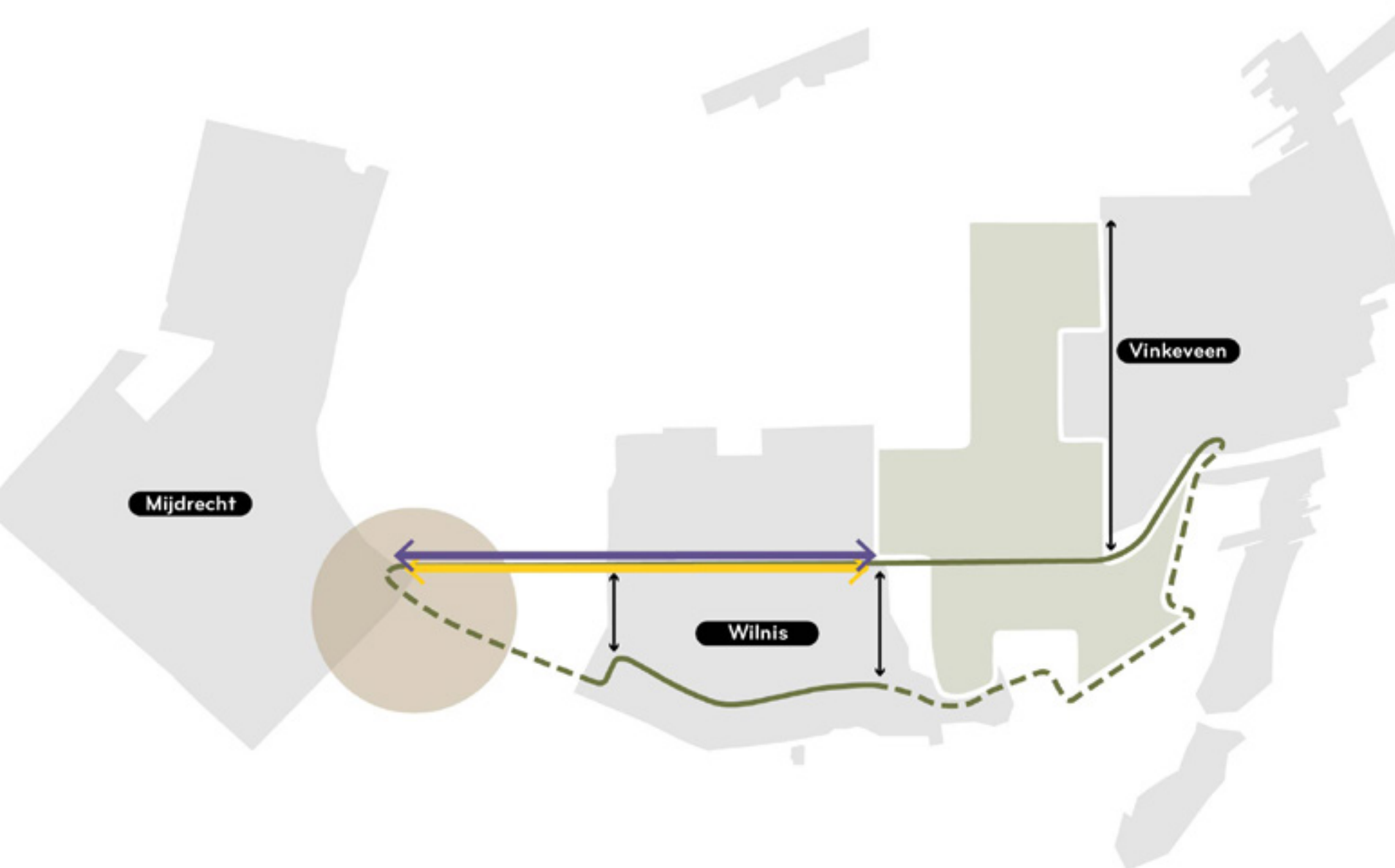
Daarnaast zijn er inwoners die graag gebruik zouden maken van het gebied met de fiets, en is er een groep die waarde hecht aan de (cultuur)historie van het gebied en dit graag beter beleefbaar zou maken.

Om in te spelen op deze verschillende wensen voor gebruik zijn er voorstellen ontwikkeld om de functies op verschillende manieren te combineren. Daarbij is gespeeld met de mate waarop gebruikers bediend worden, in meer en mindere mate.

De ontwerpvoorstellen zijn ondergebracht in drie denkrichtingen en deze zijn in het verdere participatieproces op tafel gelegd voor onderling gedachtewisselingen en reflectie op de voorstellen, zowel tijdens bijeenkomsten als schriftelijk.

Denkrichting 1

RUIMTE VOOR IEDEREEN



De eerste denkrichting betreft een voorstel waarin het Oude Spoor, als onderdeel van de groen-recreatieve structuur, wordt ingezet als comfortabele wandel- en fietsroute.

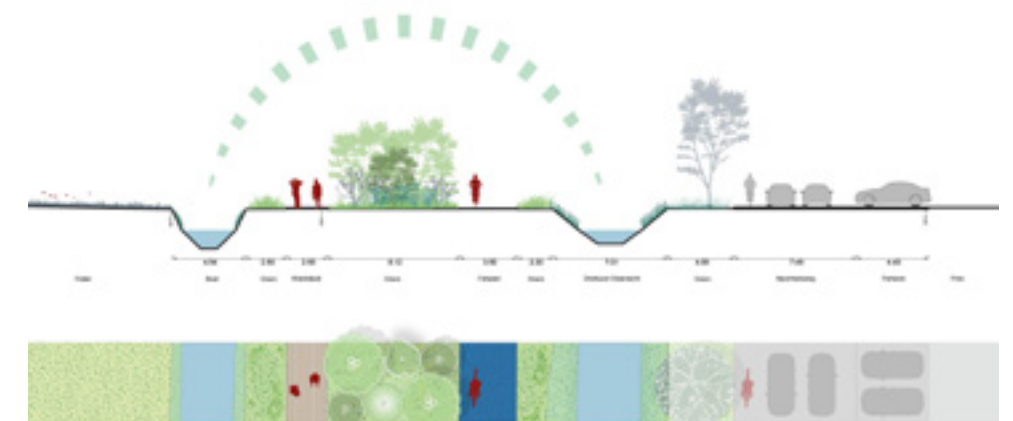
Dankzij de ruime breedte van het Oude Spoor (veelal 17 meter) kan er een stevige scheiding aangebracht worden, door middel van een houtwal en kan een comfortabele wandelroute en een comfortabele fietsroute gescheiden, naast elkaar, worden ingepast.

De houtwal in het midden zorgt daarbij voor een substantiële versterking van de natuurwaarden.

Het laten loslopen van honden wordt hierbij niet aangeraden, vanwege de combinatie met het fietsverkeer. Er zal dus een aanlijnplicht gelden. Qua sfeerbeeld ligt de nadruk op een natuurlijk ogende, ruime verbinding.

onder:

een indicatieve doorsnede van het Oude Spoor waarbij functies gescheiden worden door middel van een houtwal.



Denkrichting 1

SFEERBEELD



Robuuste houtwal scheidt fietsen en wandelen

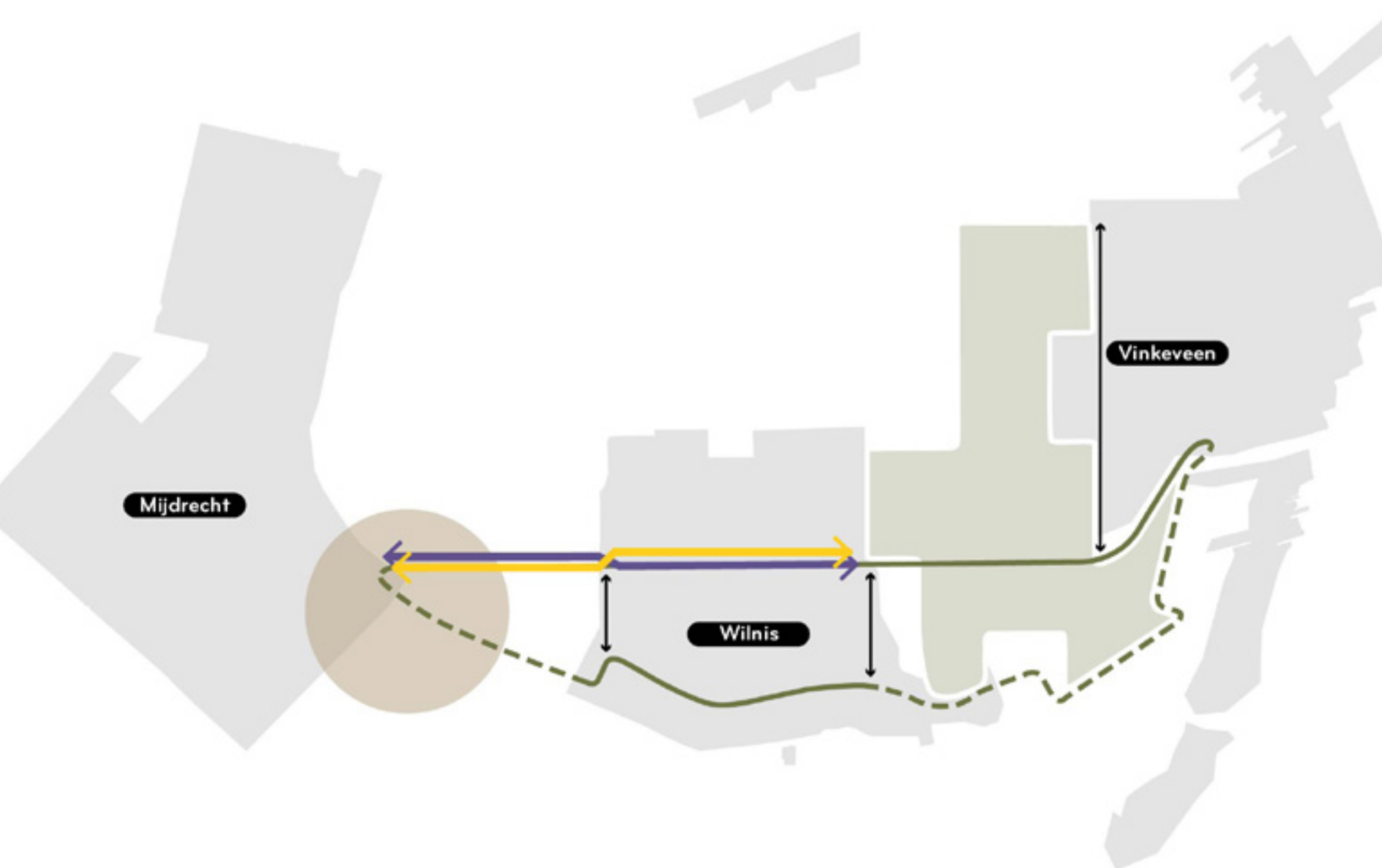


Rust, ruimte en eenvoud



Denkrichting 2

LEVENDIG PARKLINT



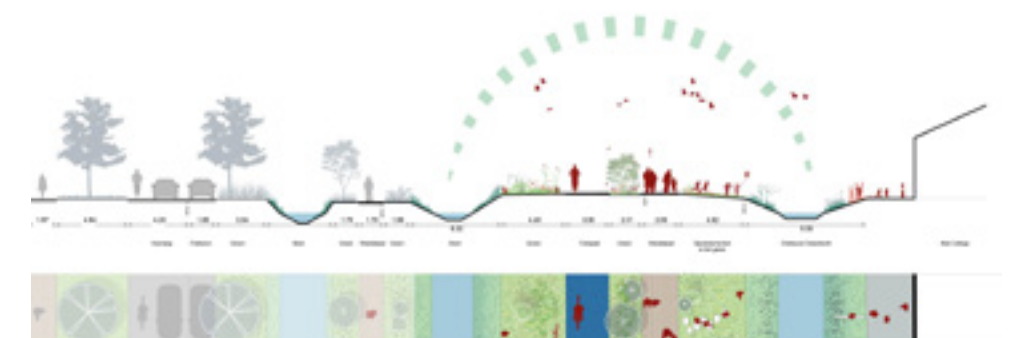
De tweede denkrichting betreft een voorstel waarin het accent op het Oude Spoor komt te liggen op het verbinden van de kernen Mijdrecht en Wilnis. Een verbinding voor mens en natuur.

Dankzij de ruime breedte van het Oude Spoor kan het gebied ingericht worden als parklint. Een gebied voor wandelen, ontmoeten en spel, omgeven met rijke beplanting, waar de fietser te gast is. De rijke beplanting draagt bij aan meer biodiversiteit.

De fietser gedraagt zich in het parklint als gast. De inrichting wordt daarop aangepast: de fietsroute (die los komt te liggen van het voetpad) is niet breed en recht, maar verspringt af en toe en wordt begrensd met plantvakken. Dit bevordert het matigen van de snelheid. Sneller (doorgaand) fietsverkeer kan gebruikmaken van andere routes. In het parklint worden honden aangelijnd. Qua sfeerbeeld ligt de nadruk op biodiversiteit en inclusief gebruik.

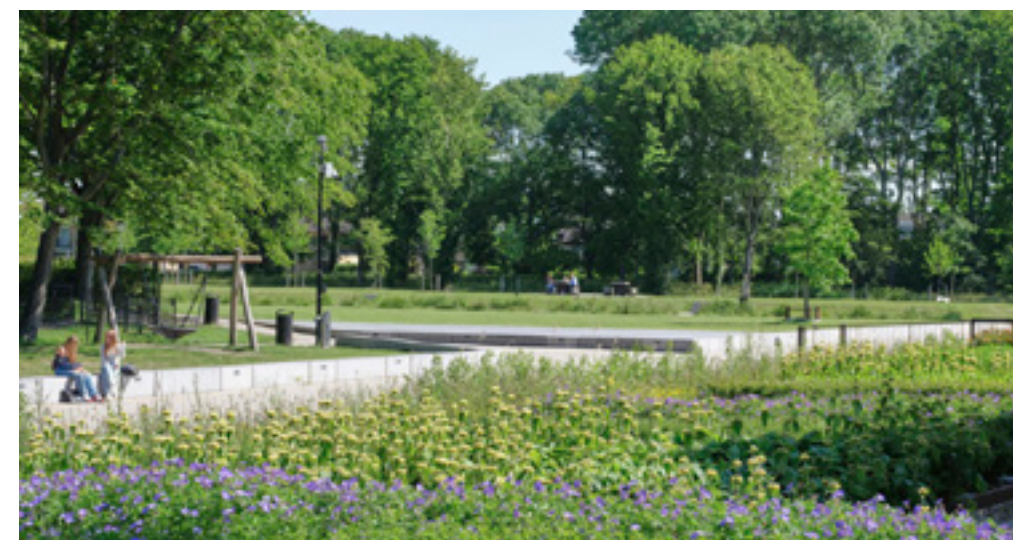
onder:

een indicatieve doorsnede van het Oude Spoor waarbij ruimte voor spel en ontmoeting wordt ingepast.



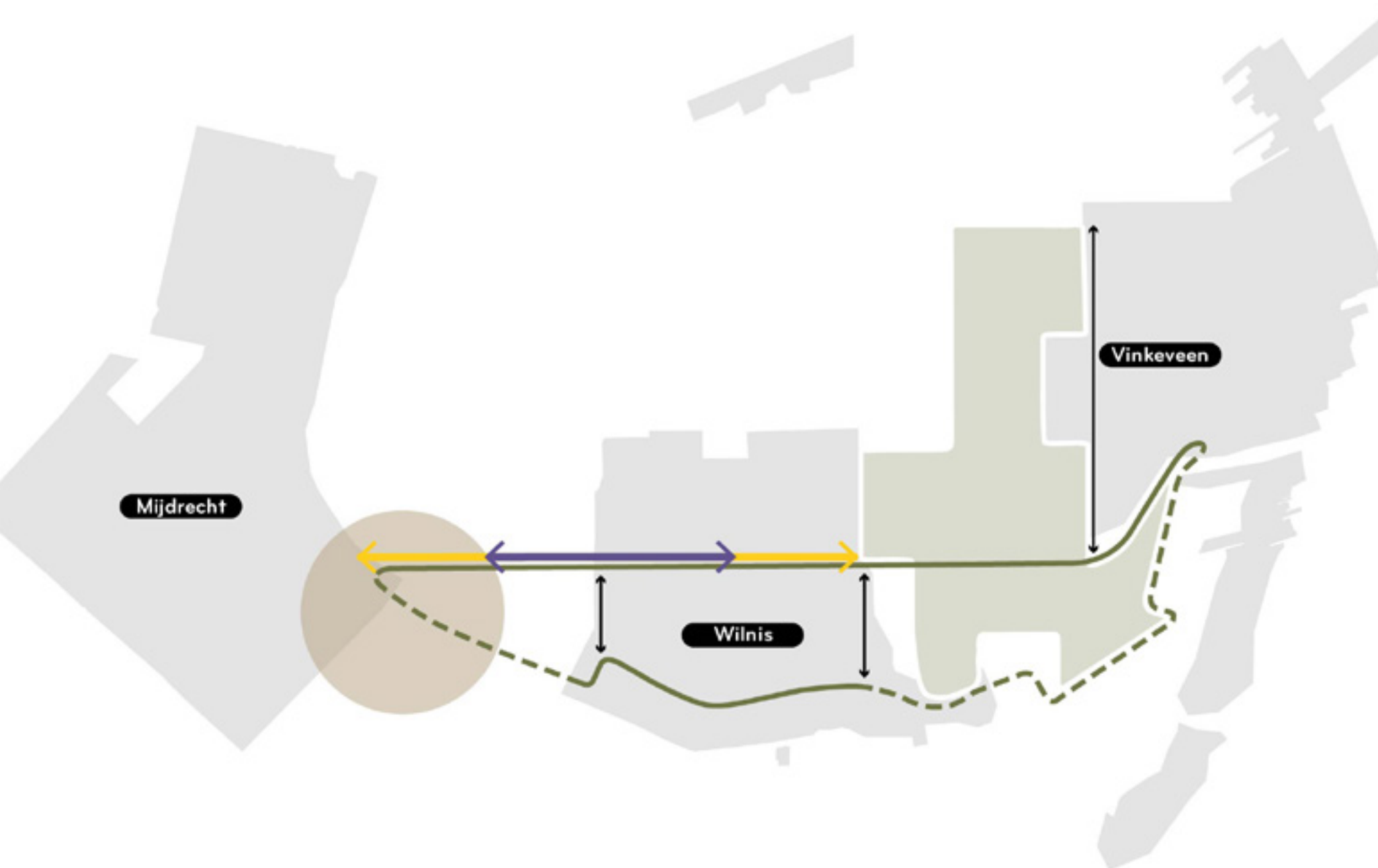
Denkrichting 2

SFEERBEELD



Denkrichting 3

WISSELSPOOR ROUTE



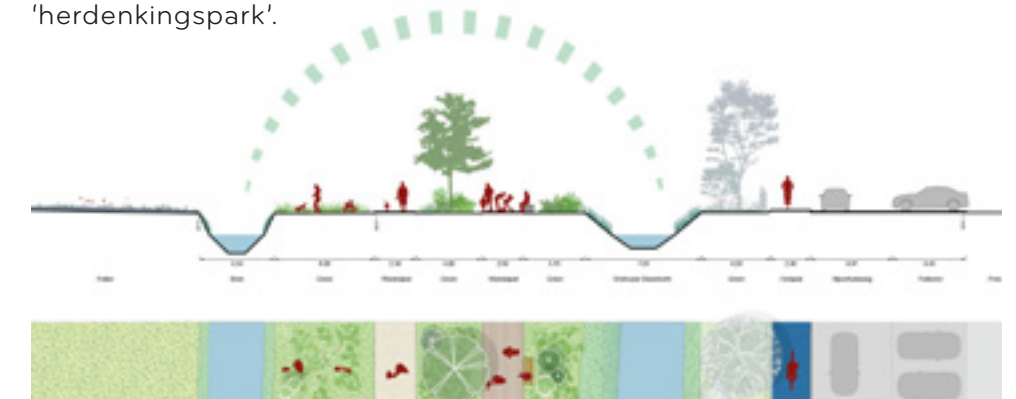
Met het oog op de vele en verschillende wensen die tijdens het participatieproces zijn ingebracht, is in de derde denkrichting verkend hoe zoveel mogelijk verschillende functionaliteiten een plek kunnen krijgen op het Oude Spoor. Daarbij is gekeken of ook parallelle (weg-)structuren ingezet kunnen worden voor het (gedeeltelijk) faciliteren van fietsers, om daarmee meer ruimte op het spoor te creëren voor andere invulling.

Omdat er sprake is van veel en verschillend gebruik in deze denkrichting is het belangrijk dat de inrichting rustig en herkenbaar is, zo blijft het Oude Spoor in de beleving toch een eenheid.

De gekozen opzet biedt de kans om een deel van de Nijverheidsweg/ Energieweg te benutten voor fietsers en daarmee aan de westzijde op het Oude Spoor een deel te behouden als wandel- en losloopegebied. Aan de oostzijde kan de burgemeester Van Damlaan benut worden voor fietsverkeer en kan daarmee extra ruimte op het Oude Spoor worden ingericht als herdenkingspark (of Robert Moultonpark).

onder:

een indicatieve doorsnede van het Oude Spoor met ruimte voor een 'herdenkingspark'.



Denkrichting 3

SFEERBEELD



Wandelroute
met medegebruik



Extra ruimte voor
ontspanning en gedenken





Mijdrecht

Bedrijventerrein

Wilnis



Participatie

Raadpleging college en gemeenteraad

Op 9 en 18 april zijn respectievelijk het college van B&W en de gemeenteraad bijgepraat over de inzichten rondom het Oude Spoor. College en raad hebben tijdens deze bijeenkomsten kennis genomen van de inbreng tijdens de participatiebijeenkomsten en hebben reflectie gegeven op denkrichtingen met ontwerpvoorstellen die in de vorige paragraaf beschreven staan.

Het college sprak een lichte voorkeur uit voor denkrichting 1, met een duidelijke scheiding van functies en een ecologische impuls via een houtwal.

Tijdens de voorbereidende raadssessie kwam geen uitgesproken voorkeur op tafel, maar werden diverse aandachtspunten meegegeven die in het verlengde liggen van de inbreng uit het participatieproces, variërend van een compliment tot kritische vragen over nut- en noodzaak.

Zowel het college als de gemeenteraad benoemden verder zorgen over de bekostiging van het project in relatie tot verwachtingen rondom een goede inpassing.



The graphic features a teal background with abstract, organic shapes. In the top right corner, there is a white logo consisting of a stylized flower or star with eight points, followed by the text "Gemeente De Ronde Venen" in white. The bottom half of the graphic has a solid blue background with white text. The text reads: "VOORBEREIDENDE RAADSESSIE HET OUDE SPOOR" in large, bold, uppercase letters, followed by "Een groene verbinding van Mijdrecht naar Wilnis" in a smaller, bold, uppercase font. At the very bottom, there is a green horizontal bar with the date "18 april 2024" in white.

**Gemeente
De Ronde Venen**

**VOORBEREIDENDE RAADSESSIE
HET OUDE SPOOR**

Een groene verbinding van Mijdrecht naar Wilnis

18 april 2024

Participatie

Brede bijeenkomst #2

Op 14 mei 2024 heeft een tweede brede participatiebijeenkomst plaatsgevonden. Doel van de avond was het delen van inzichten en het bespreken van de hiervoor beschreven ontwerpvoorstellen onder inwoners van de gemeente De Ronde Venen.

Vanwege de grote belangstelling op 12 februari was gekozen voor een opzet met 3 rondes waarin deelnemers met elkaar in gesprek konden treden in 4 kleinere groepen. Verdeeld over de 3 rondes, waren er in totaal circa 100 deelnemers en zijn er 10 tafelgesprekken gevoerd.

Ook tijdens deze tweede brede bijeenkomst waren deelnemers die zich verzetten tegen een fietspad op het Oude Spoor dominant aanwezig en met een grotere vertegenwoordiging ten opzichte van de deelnemers die voorstander zijn van een extra fietsroute. Een derde 'categorie' deelnemers koos een neutrale opstelling. In algemene zin heeft aan de helft van de tafels een evenwichtige uitwisseling van argumenten kunnen plaatsvinden tussen deelnemers, in de andere helft van de tafelgesprekken werden vooral argumenten ingebracht om geen fietspad aan te leggen. Ook werd tijdens de bijeenkomst aandacht gevraagd voor het ontwerpvoorstel 'niets doen' (nulalternatief).

De inbreng aan de tafels die betrekking had op de ontwerpvoorstellen zijn onder gebracht in een overzicht met sterke en zwakke punten (per denkrichting). Deze overzichten zijn op de volgende pagina's weergegeven.

Tijdens de tafelgesprekken zijn er diverse algemene opmerkingen gemaakt, de meestgenoemde daarvan gaan over:

- nut-/noodzaak van een extra fietsverbinding;
- de aanpak van knelpunten in het bestaande fietsnetwerk;
- behoud van het ruige karakter van het Oude Spoor (vooral het westelijk deel);
- een gebrek aan losloopgebieden voor honden (hetgeen nu leidt tot overlast op het Oude Spoor);
- zorgen over de bekostiging van het project

Een deel van de deelnemers spreekt zich verder kritisch of bezorgd uit over het proces. Tegen de achtergrond van de projectopdracht (college-afspraken) om de mogelijkheden te onderzoeken voor een fietspad: is géén fietspad dan überhaupt een optie? Wordt de inbreng wel serieus genomen?

Tot slot is er ook een aantal algemene punten waarover veel deelnemers het overwegend eens zijn:

- het toegankelijker maken van een wandelroute, voor een meer inclusief gebruik;
- het versterken van de natuurwaarden en bevorderen van biodiversiteit;
- het toevoegen van bankjes/rustpunten langs het Oude Spoor;
- de aandacht voor veiliger fietsroutes in de hele gemeente en het bevorderen van fietsen;
- de noodzaak van het versterken van de groenstructuur, waar het Oude Spoor deel van uitmaakt.

De inbreng van alle participatiebijeenkomsten, waaronder ook de aanvullende schriftelijke reacties, is door OKRA verwerkt in verdere ontwerpvoorstellen en een advies aan de gemeente.

Participatie

Reacties op denkrichting 1

RUIMTE VOOR IEDEREEN

STERKTE

- sterke verbetering bereikbaarheid
- heldere scheiding van functies
- meest praktisch/eenvoud wordt gewaardeerd

ZWAKTE

- brede fietsstrook direct langs scholen vraagt extra aandacht
- honden kunnen niet los (zonder toevoeging van een groot hek)
- geen onderscheid tussen sfeer westelijk en oostelijk deel van het Oude Spoor

KANSEN

- kan aansluiten op een groter netwerk voor doorgaand fietsverkeer

BEDREIGINGEN

- zorgen dat het geen 'fietssnelweg' wordt
- zorgen om gebruik door brommers/fatbikes (overlast)
- zorgen om sociale veiligheid

Participatie

Reacties op denkrichting 2

LEVENDIG PARKKLINT

STERKTE

- waardering voor parkachtige invulling
- bevordering biodiversiteit, diverse soorten beplanting toepassen
- fraai uitzicht vanuit achtertuinen
- 'fietsers te gast' maakt inclusiever
- combinaties met educatie goed denkbaar

KANSEN

- meer bruggetjes/toegang vanuit Veenzijde wenselijk

ZWAKTE

- volledig andere invulling ten opzichte van huidige situatie
- zorgen over nodige alertheid bij gebruikers
- honden kunnen niet los

BEDREIGINGEN

- zorgen of gebruik naast elkaar ook daadwerkelijk tot comfort wandelaars én fietsers leidt?
- zorgen over veiligheid door kruisende bewegingen tussen gebruikers
- zorgen over handhaving correct gedrag brommers/ e-bikes
- zorgen om verlichting

Participatie

reacties op denkrichting 3

WISSELSPOOR ROUTE

STERKTE

- inclusiviteit
- (deels) herkenning als alternatief
- losloop mogelijkheid honden
- veiliger fietsroute op deel industrieterrein

KANSEN

- meer groen toevoegen in deze variant
- uitzicht bij Station Wilnis versterken

ZWAKTE

- bestaande parkeerdruk Wethouder van Damlaan neemt verder toe

BEDREIGINGEN

- zorgen of gebruik naast elkaar ook daadwerkelijk tot comfort wandelaars én fietsers leidt?
- zorgen om gevaarlijke kruisingen/oversteekplekken
- zorgen over handhaving correct gedrag brommers/ e-bikes
- zorgen om verlichting



Aandachtspunten

Versterken natuurwaarden

Een veelgenoemde wens voor de herinrichting van het Oude Spoor is om de natuurwaarden te behouden en waar mogelijk te versterken. Welke natuurwaarden gaat het dan om?

In aanloop naar het ontwerpproces is er een verkennende quick-scan uitgevoerd door bureau Eelerwoude en zijn op basis van die inzichten een aantal aanbevelingen gedaan die relevant zijn voor het verdere ontwerp. Genoemde algemene aanbevelingen zijn:

- **Variatie** in het landschap draagt bij aan biodiversiteit.
- Het gebruik van **inheemse plantensoorten** wordt aanbevolen voor een beter aangepast ecosysteem.
- **Slimme inrichting** kan verstoring door menselijke activiteit (of hun huisdieren) verminderen. Het gaat daarbij onder meer ook over het gebruik van verlichting en het toepassen van een lage snelheden binnen het plangebied.
- Bodemvershraling kan de botanische waarde op termijn verhogen, bijvoorbeeld door **aangepast maaien**.
- Het toevoegen van **schuilgelegenheden** door middel van bomen en struiken kan de biodiversiteit versterken.

De rapportage noemt verder diverse soortspecifieke maatregelen die zich richten op (het bevorderen van habitats voor) muizen, egels, hazen, wezels, huismussen, koolmezen, spechten, houtduiven, merels, roodborsten en winterkoninkjes.

In de ontwerpvoorstellen in deze verkenning wordt, door toevoeging van een divers palet aan beplanting, een basis gelegd voor een stevig impuls voor de biodiversiteit op het Oude Spoor. Bij verdere verfijning van het ontwerp kunnen de diverse genoemde maatregelen goed ingepast worden.

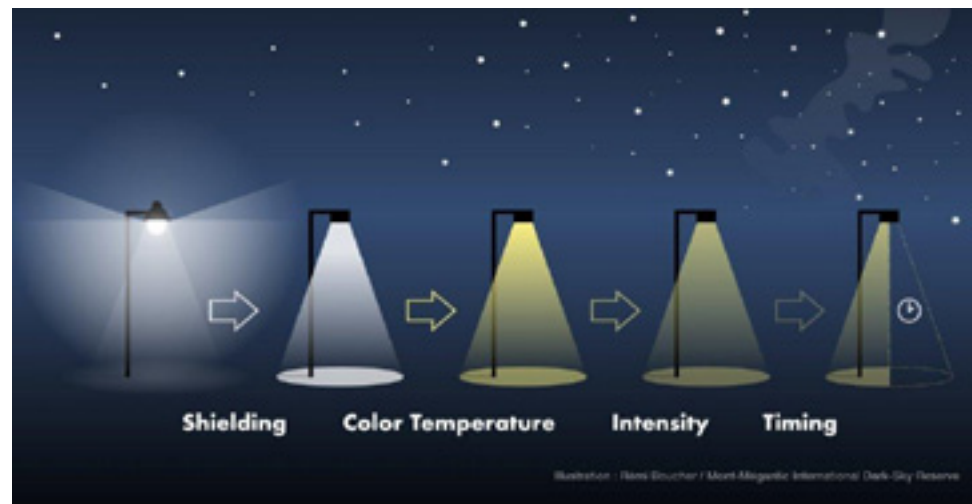
Aanvullend op de rapportage van Eelerwoude is tijdens de participatie ook aandacht gevraagd voor waarnemingen van ijsvogel(s) en ringslang(en).

Het aanbrengen van kleine bomen of struiken langs het water kan ondersteunend zijn in het leefgebied van de ijsvogel. Verder is het inpassen van ringslanghopen in de ontwerpvoorstellen goed mogelijk.



Aandachtspunten

Verlichting



HET OUDE SPOOR

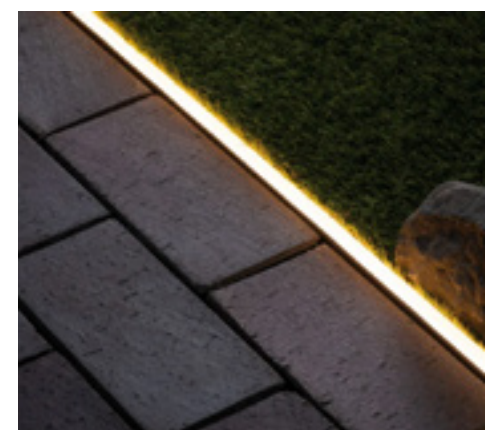
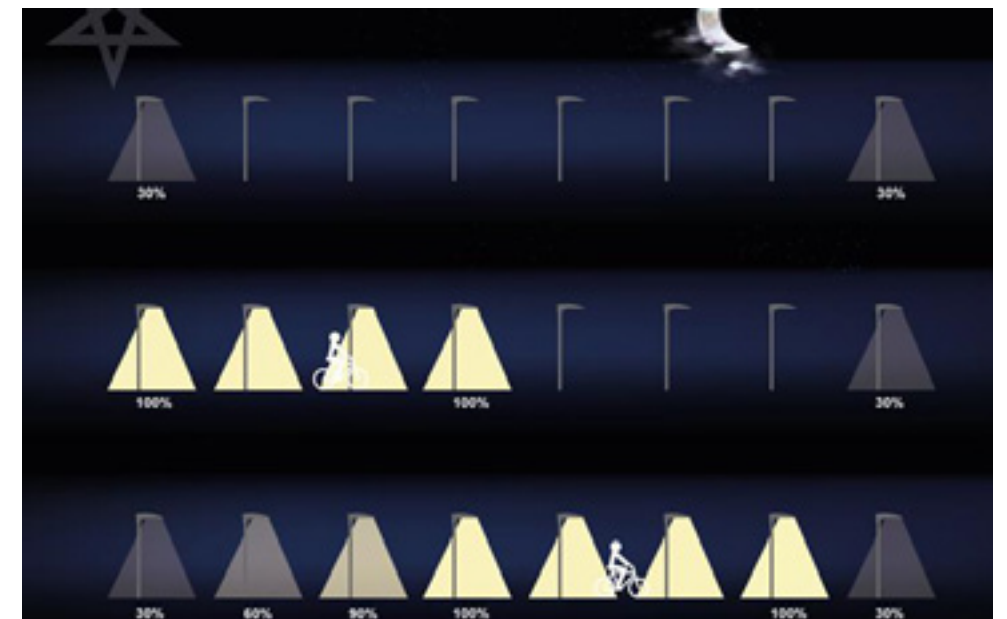
Omwille van sociale veiligheid is het wenselijk passende verlichting aan te brengen langs het Oude Spoor. In de zoektocht naar passende verlichting zijn verschillende keuzemogelijkheden. De richting, kleur, intensiteit van verlichting maar ook de timing van de verlichting kan specifiek ingevuld worden.

Groene straatverlichting oogt natuurlijk maar kan volgens de laatste inzichten toch erg verstorend zijn voor nachtdieren, vooral vleermuizen. Rode straatverlichting is minder verstorend voor nachtdieren of vogels en heeft vanuit ecologisch oogpunt de voorkeur. In geval van rode straatverlichting is de menselijke waarneming wel minder effectief. Vooral verkeerssignalering lijkt minder goed waarneembaar. Op het Oude Spoor zal die verkeerssignalering naar verwachting beperkt relevant zijn.

Het gevoel van sociale veiligheid is voor het Oude Spoor een belangrijker aspect. Rode verlichting kan een associatie oproepen met een 'rosse buurt' en vanuit die invalshoek minder wenselijk zijn.

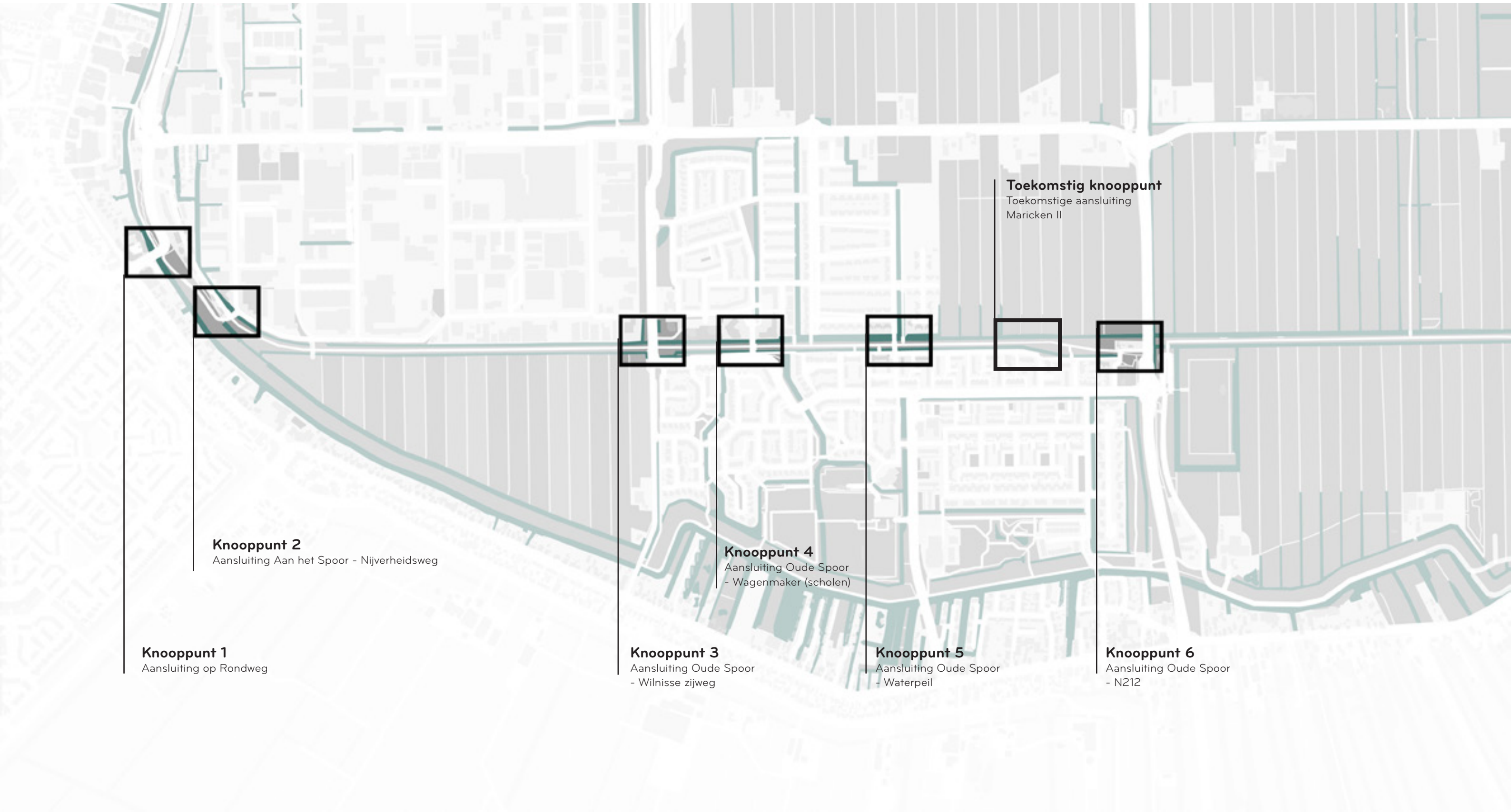
Voor het Oude Spoor wordt daarom geadviseerd om vooral in te zetten op het doseren van verlichting: daar waar het nodig is. Bijvoorbeeld door toepassing van masten met dynamische verlichting. Deze activeert alleen wanneer dat nodig is, wat energie kan besparen. Het frequent aan- en uitgaan ervan kan echter als hinderlijk ervaren worden door omwonenden, daarom zou dynamische verlichting vooral passend zijn langs de zuidzijde van het bedrijventerrein.

In het oostelijk deel van het Oude Spoor, tussen de woningen, wordt aanbevolen om verlichting in masten toe te passen met lagere intensiteit en deze vooral te plaatsen nabij kruisingen. Over het gehele tracé zou dit gecombineerd kunnen worden met lage lichtelementen of lijnverlichting over de lengte van het tracé voor herkenbaarheid en voldoende zicht op het wandelpad.



Aandachtspunten

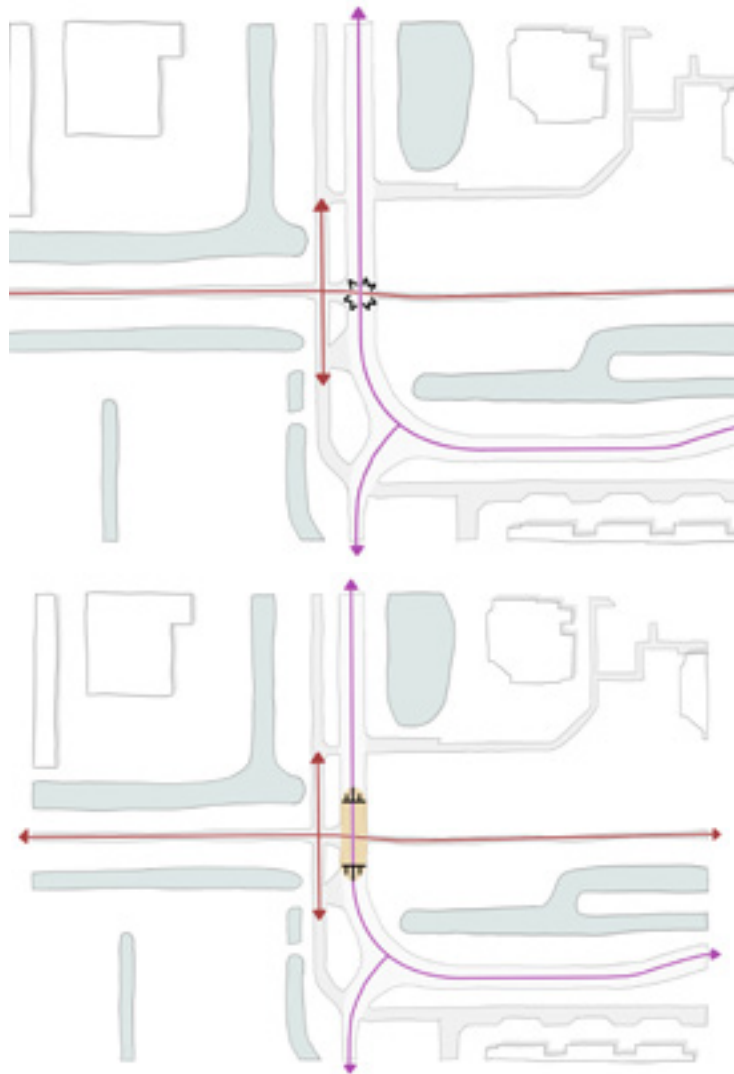
Op te lossen conflictpunten



Aandachtspunten

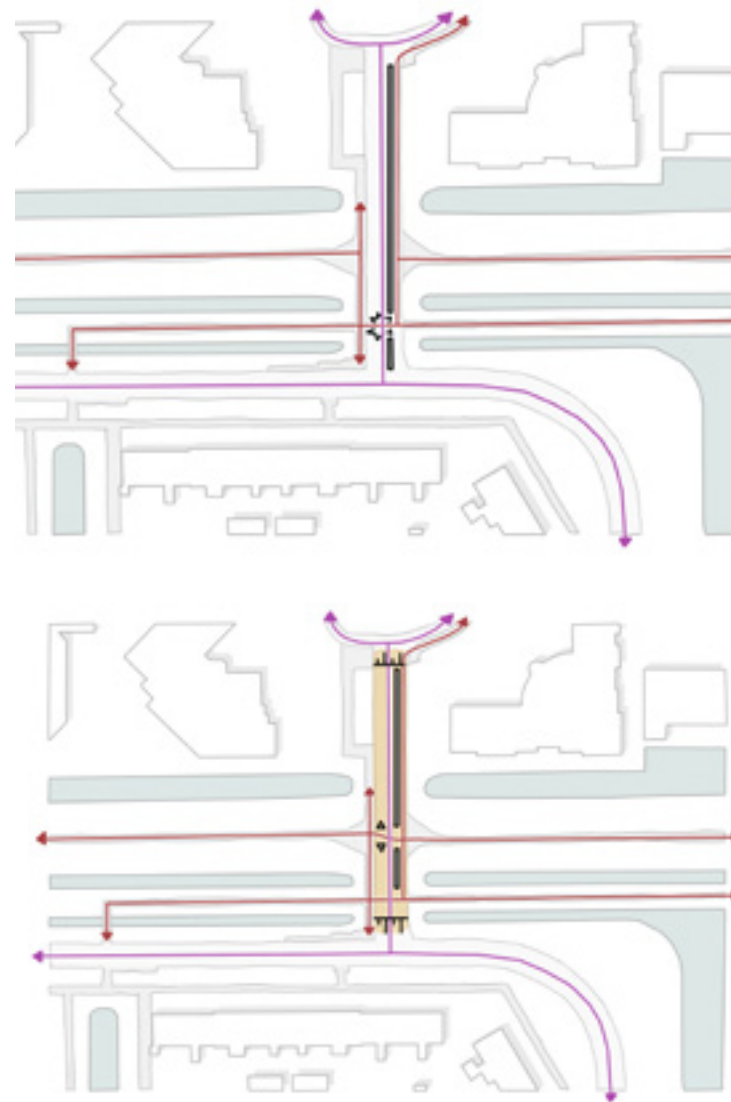
Op te lossen conflictpunten: kruisingen

Aansluiting Oude Spoor - Wilnissse zijweg



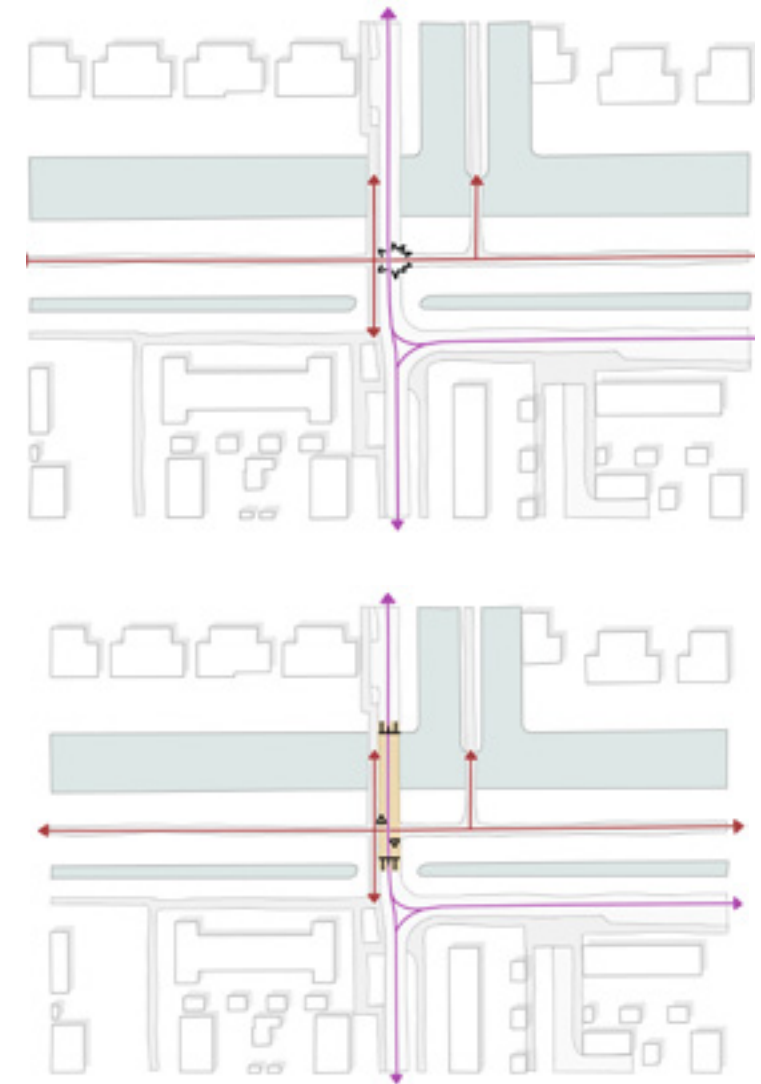
Op dit moment zijn er 4 plekken waar het Oude Spoor autoverkeer kruist. In de toekomst komt daar nog een kruising bij ter hoogte van de Maricken II. Voorgesteld wordt om een eenduidige oplossing te kiezen voor alle vier deze kruisingen. In lijn met de ambitie om het STOMP principe te implementeren, waarbij Stappen en Trappen prioriteit krijgen boven gemotoriseerd verkeer, wordt voorgesteld een

Aansluiting Oude Spoor - Wagenmaker



heldere voorrangssituatie voor het Oude Spoor in te richten. Bij het naderen van een kruising met het Oude Spoor rijdt de automobilist daarbij een verhoging op die met klinkers is ingericht in de sfeer van een woonerf. Over de verhoging zijn de doorlopende paden van fiets-en/of wandelpad goed zichtbaar zodat er een natuurlijke situatie ontstaat waarbij de automobilist voorrang verleent.

Aansluiting Oude Spoor - Waterpeil

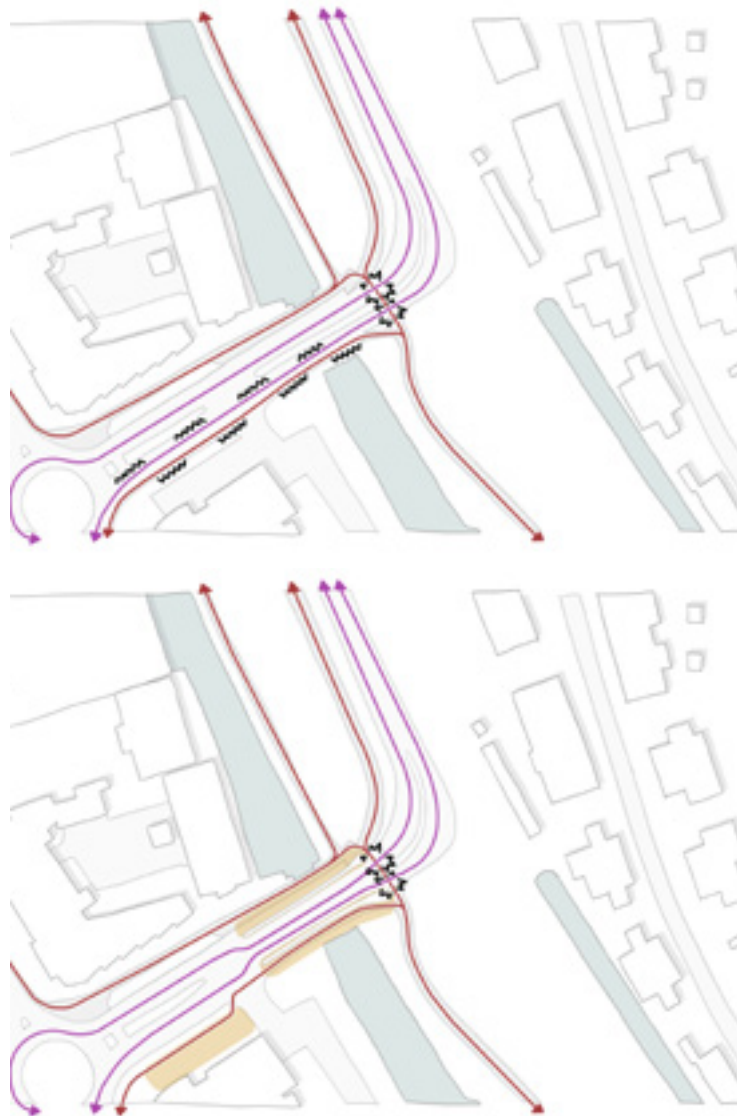


Bovenstaande afbeeldingen geven een indicatie hoe dit in de bestaande situatie eruit kan zien. De toekomstige kruising bij Maricken II krijgt een zelfde type inrichting.

Aandachtspunten

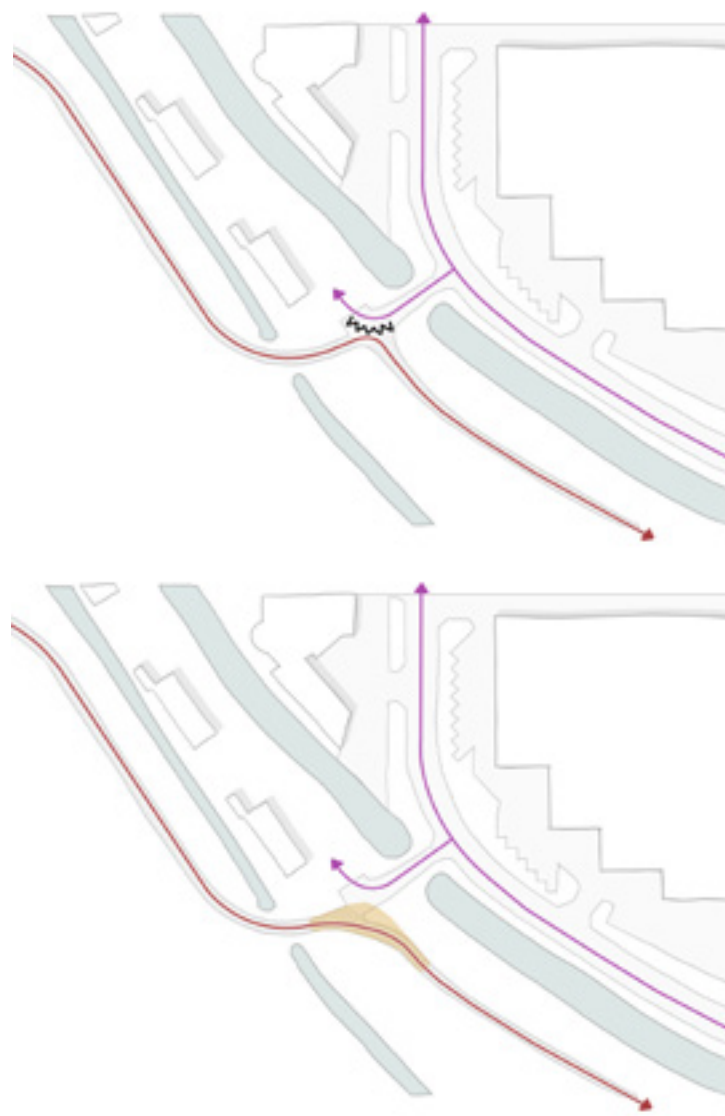
Op te lossen conflictpunten: aansluitingen

Aansluiting op Rondweg



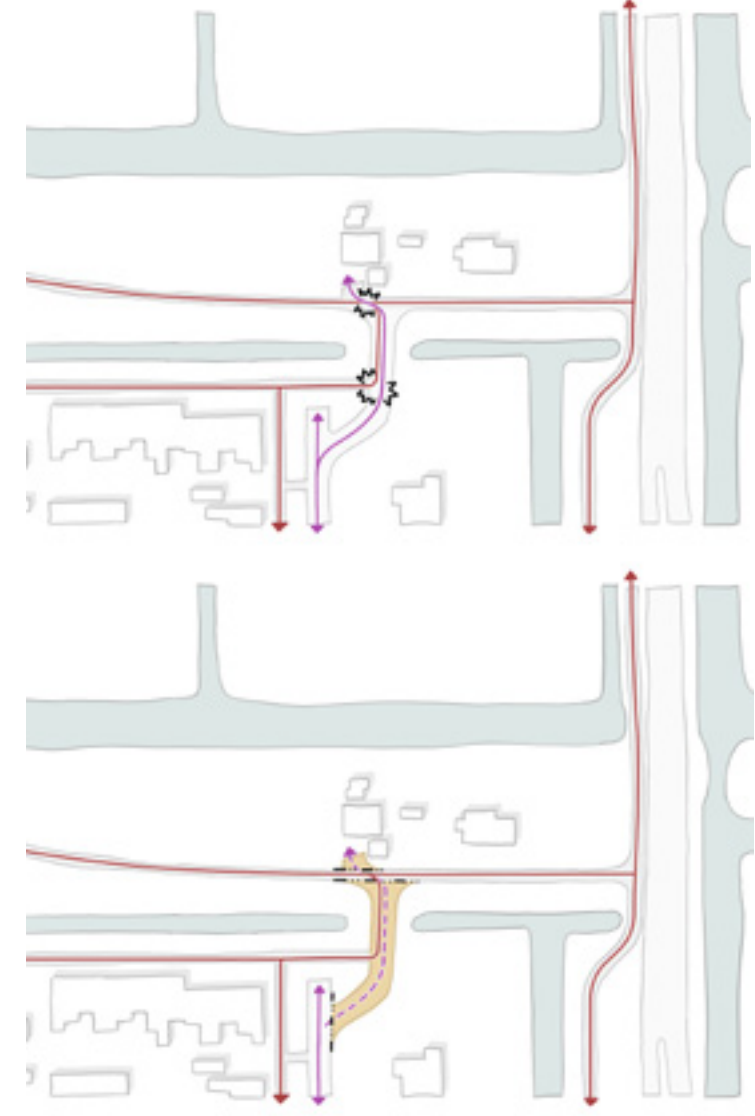
Een goede aansluiting van wandel- en fietsroutes op het Oude Spoor op de routes bovenaan/langs de Rondweg is mogelijk het meest complexe conflictpunt. In de bocht bovenaan de Rondweg is er slecht overzicht over bestaande voet- en fietspaden. Het bundelen van de oversteek voor wandelen en fietsen aan de oostzijde van de Ringvaart ligt het meest voor de hand. Voor de veiligheid zal het plaatsen van een VRI vlak voor de bocht daarbij overwogen moeten worden.

Aansluiting op Nijverheidsweg



Bij de aansluiting op de Nijverheidsweg is het wenselijk het wandelen en fietsen over het Oude Spoor en het autoverkeer richting 'Aan het Spoor' uit elkaar te trekken. Fietzers die vanaf de Rondweg komen hebben daarbij ook enige vaart en vermeden moet worden dat zij onderaan het talud direct autoverkeer kruisen en/of een haakse bocht moeten maken.

Aansluiting op N212



Bij de aansluiting op de N212 ligt het voor de hand om toekomstig fietsverkeer aan te sluiten op de bestaande aftakking op de Pastoor Kannelaan. Voor wandelaars is een directe aansluiting naar de ir. Enschedeweg niet zinvol omdat daar geen wandelroute langs loopt. Een wandelverbinding richting het oude centrum van Wilnis en naar de rotonde op de N212, waar de oversteek gemaakt kan worden naar het oostelijk deel van het Oude Spoor, draagt wél bij aan een beter wandelnetwerk.

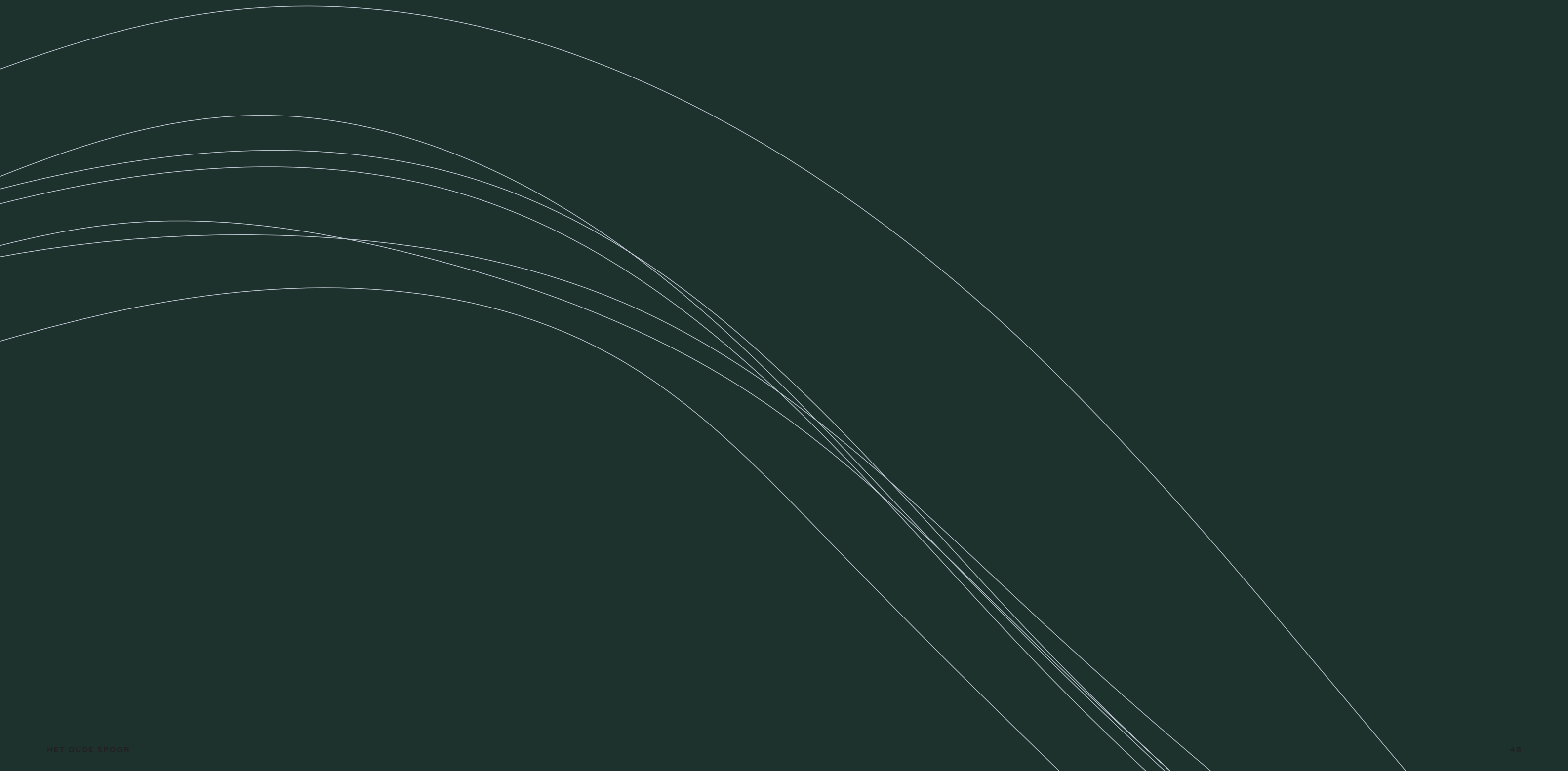


Mijdrecht

Bedrijventerrein

Wilnis

III. De weg naar (een) verbinding





Mijdrecht

Bedrijventerrein

Wilnis

Concluderende beschouwing

Het participatief ontwerpproces, dat in de periode februari t/m mei 2024 is doorlopen, leidt onder meer tot de volgende inzichten:

- a. er ligt een grote uitdaging voor de gemeente De Ronde Venen om te komen tot een toekomstbestendig en veilig wandel- en fietsnetwerk, waarmee actieve mobiliteit bevorderd kan worden;
- a. het Oude Spoor tussen Mijdrecht en Wilnis biedt ruimtelijk veel mogelijkheden voor een nieuwe invulling;
- b. een nieuwe invulling zou gezien moeten worden als onderdeel van een nieuwe verbindende groenstructuur tussen de dorpskernen;
- c. er is overwegend veel draagvlak voor het realiseren van een inclusieve wandelroute op het Oude Spoor en het versterken van natuurwaarden;
- d. ondanks de inzichten over de onveilige situatie voor fietsers en voetgangers op de Industrierweg blijven nut en noodzaak van een fietsverbinding op het Oude Spoor in twijfel getrokken worden.

De opgave uit het coalitieakkoord luidde:

“we willen kijken of het mogelijk is om een fietspad te realiseren bij het Bellopad tussen Wilnis en Mijdrecht. De looproute blijft hierbij uiteraard behouden.”

De onderzoeksvraag is logisch en zinvol vanuit de opgave om in De Ronde Venen actieve mobiliteit te bevorderen. Op basis van de inzichten uit deze verkenning kan geconcludeerd worden dat er ruimtelijk ook volop mogelijkheden zijn om een fietspad te realiseren op het Oude Spoor maar uit het participatieproces is gebleken dat het draagvlak hiervoor broos is.

Die broosheid zit hem vooral in steeds terugkerende twijfel over nut en noodzaak. Omwonenden en gebruikers hebben behoefte aan meer duidelijkheid over:

1. het doel/de beoogde gebruikers van de fietsverbinding;
2. de (on)mogelijkheden om het bestaande fietsnetwerk te verbeteren/ veiliger te maken.

OKRA adviseert de gemeente om, in het kader van haar Mobiliteit- en verkeersveiligheidsplan (MVP) een verdiepingsslag te maken op het doel en de beoogde gebruikers van de fietsverbinding.

Verdiepende vragen daarvoor zijn:

- *Kan vanuit een bredere visie op het mobiliteitssysteem, geduid worden of de fietroute vooral een functie heeft voor doorgaand fietsverkeer, of vooral voor fietsverkeer tussen de dorpskernen?*
- *Kan de gemeente de verwachte/potentiële fietsersstromen inzichtelijk maken?*
- *Is het mogelijk om de Energieweg in te richten met een veilige fietsverbinding (bijvoorbeeld door de introductie van éénrichtingsverkeer voor gemotoriseerd verkeer op de Energieweg)?*

Het antwoord op deze vragen en de nadere onderbouwing is belangrijk om tot voldoende gedragen besluitvorming te komen.

De inzichten uit het doorlopen proces heeft OKRA uiteindelijk vertaald in twee ontwerpvoorstellen, welke in dit hoofdstuk nader worden toegelicht. OKRA adviseert echter om op dit moment nog géén keuze te maken voor één van deze voorstellen, maar eerst de genoemde verdiepingsslag te maken in het kader van het MVP.



Los van de verdiepingsslag op onderliggende mobiliteitsvraagstukken adviseert OKRA om de ontwikkeling van de beoogde groenstructuur verder uit te werken in het kader van de Omgevingsvisie voor De Ronde Venen. Op die manier kan op het schaalniveau van de hele gemeente verkend worden welke kansen er zijn om hier op korte termijn stappen in te zetten en inwoners voldoende groene beweegruimte te bieden.

Als afsluiting in dit hoofdstuk adviseert OKRA een aantal 'no-regret'-maatregelen te nemen. Dit zijn kleine maatregelen ter verbetering van de huidige situatie op het Oude Spoor die een nadere keuze tussen de ontwerpvoorstellen niet in de weg staan.

Met het oog op de verwachte druk op de gemeentebegroting op de korte termijn lenen zowel de no-regret maatregelen, als de verdere herinrichting van het Oude Spoor, zich goed voor een gefaseerde aanpak. Afhankelijk van de beschikbaarheid van financiële middelen, en/of het beschikbaar komen van subsidies, kan de ontwikkeling van het tracé stapsgewijs uitgevoerd worden, als onderdeel van de verder te ontwikkelen grotere groenstructuur.

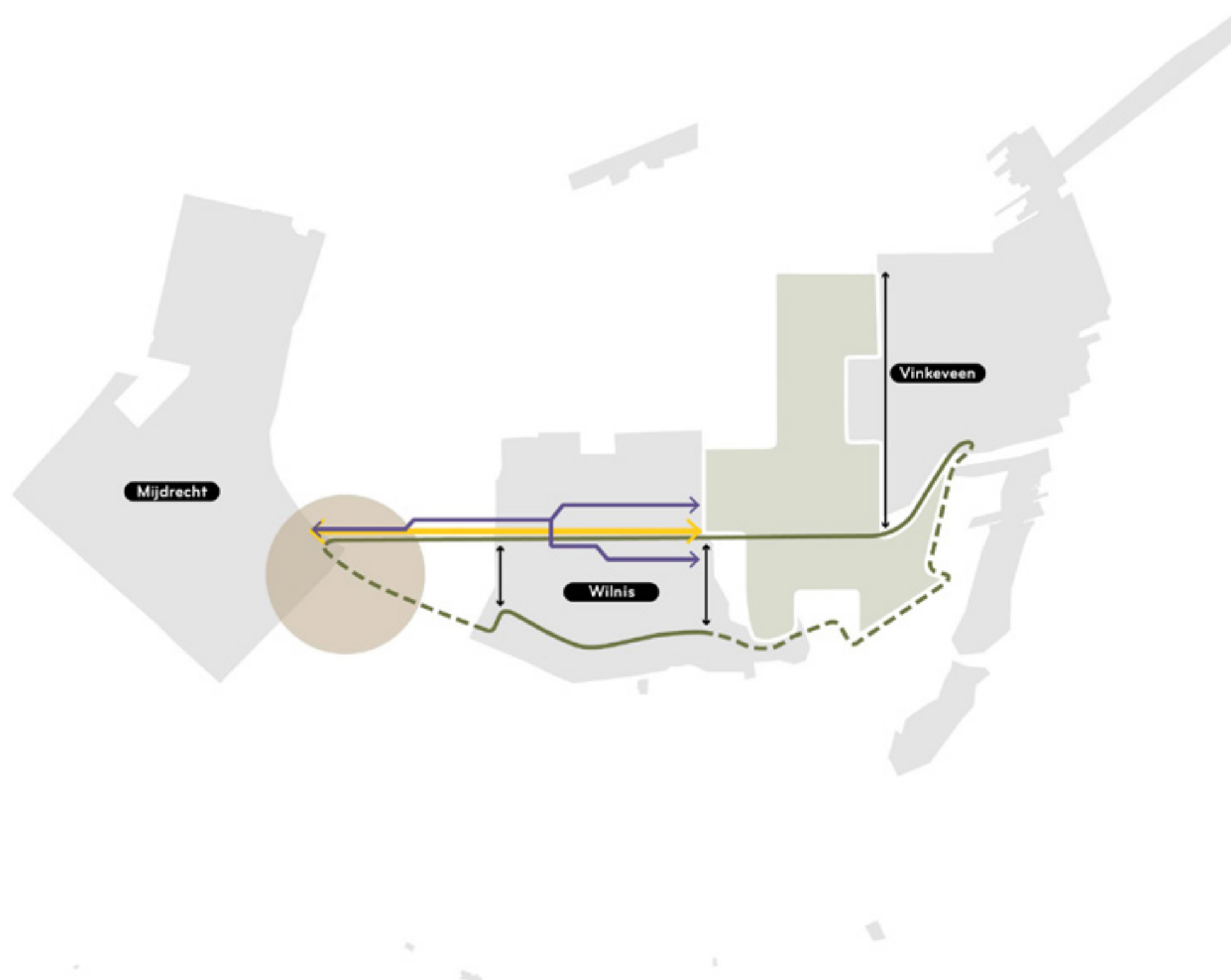
Dit geldt zowel voor ontwerpvoorstel 1 als 2.

Ontwerpvoorstel 2



Ontwerpvoorstel 1

EEN INCLUSIEVE WANDELROUTE (FIETS ELDERS)



Het eerste ontwerpvoorstel betreft een inclusieve wandelroute waarmee het Oude Spoor ingezet wordt voor het bevorderen van wandelen tussen de kernen van Mijdrecht en Wilnis, voor alle inwoners van De Ronde Venen. Het draagvlak voor dergelijke, inclusieve wandelroute is groot.

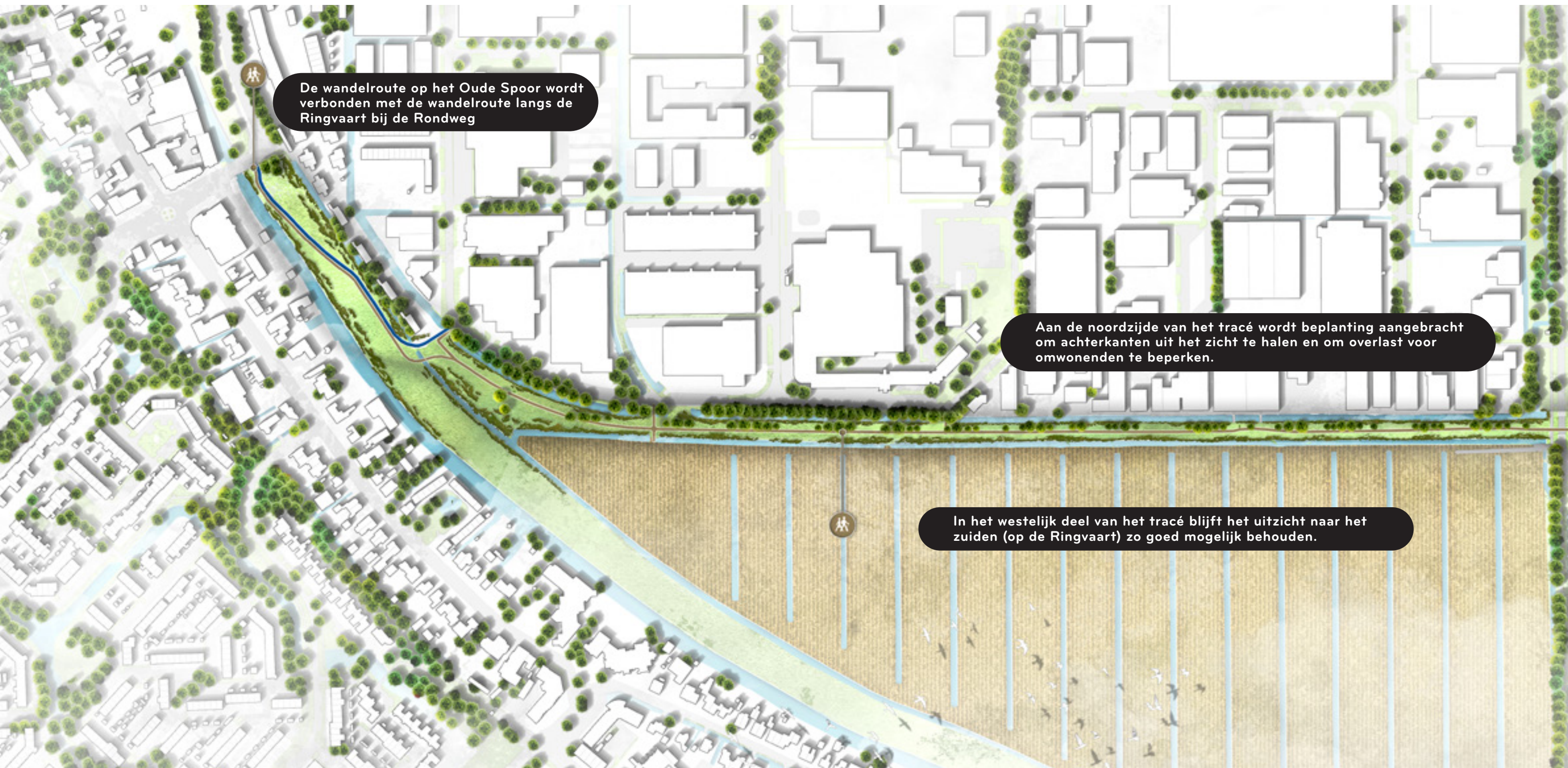
Dit voorstel borduurt voort op elementen uit de tweede en derde denkrichting uit de participatie. Bij de derde denkrichting werd het fietsverkeer gedeeltelijk via bestaande parallelle (weg)structuren gefaciliteerd. Dit ontwerpvoorstel gaat hier een stap verder in. Voorgesteld wordt om voor fietsers een veilige alternatieve route in te passen op bestaande parallelle wegen over de gehele lengte van het tracé. Deze alternatieve fietsroute is vooral bedoeld voor (het bevorderen van) fietsverkeer tussen de kernen van Mijdrecht en Wilnis. Het is belangrijk daarbij op te merken dat, zonder dergelijke alternatieve route, verwacht wordt dat de inclusieve wandelroute onbedoeld gebruikt gaat worden als fietsverbinding.

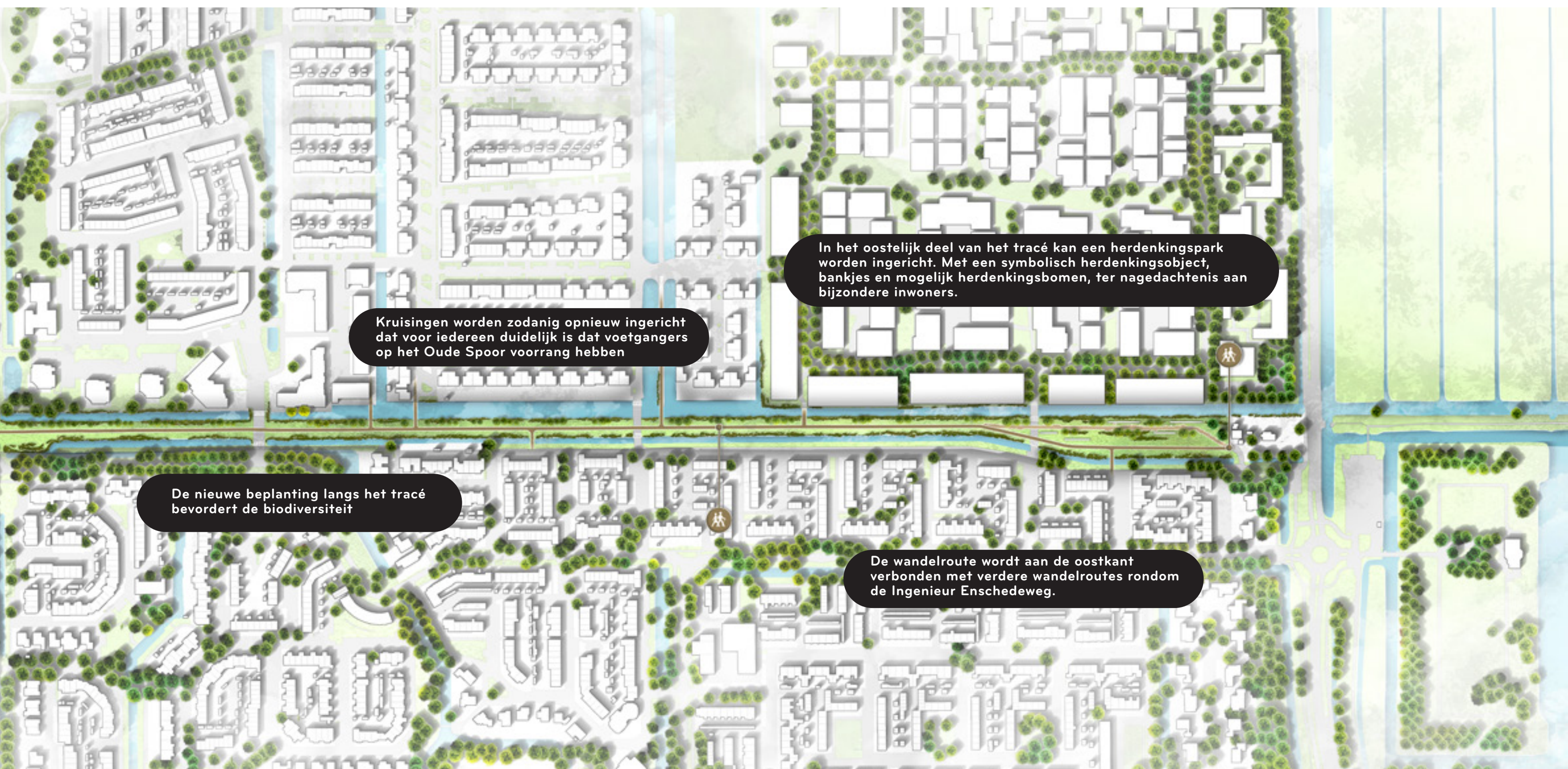
Als inclusieve wandelroute wordt voorgesteld om een breed geëgaliseerd pad op het midden van het trace aan te brengen (ongebonden halfverharding of schelpenpad), hiermee wordt het pad ook bruikbaar voor mindervaliden of gezinnen met jonge kinderen. Rondom het pad wordt rijke beplanting voorgesteld ter bevordering van de biodiversiteit. Op delen van het tracé die langs achterkanten lopen wordt wat hogere beplanting (heesters) toegepast om achterkanten van bedrijven aan het zicht te onttrekken en (geluid) hinder voor omwonenden te beperken. Langs de wandelroute worden bankjes geplaatst als rustpunten. Indien gewenst kan de inclusieve wandelroute in de toekomst verder doorgroeien als parklint zoals voorgelegd in denkrichting 2 uit de participatie.

Qua verlichting wordt geadviseerd om lichtmasten met lagere lichtintensiteit toe te passen en deze alleen te plaatsen bij kruisingen. Tot slot wordt geadviseerd een aanlijnplicht voor honden in te stellen en elders langs de groenstructuur tussen Mijdrecht en Wilnis een alternatief losloopgebied voor honden in te richten.

Ontwerpvoorstel 1

INDICATIEVE PLANKAART





Kruisingen worden zodanig opnieuw ingericht dat voor iedereen duidelijk is dat voetgangers op het Oude Spoor voorrang hebben

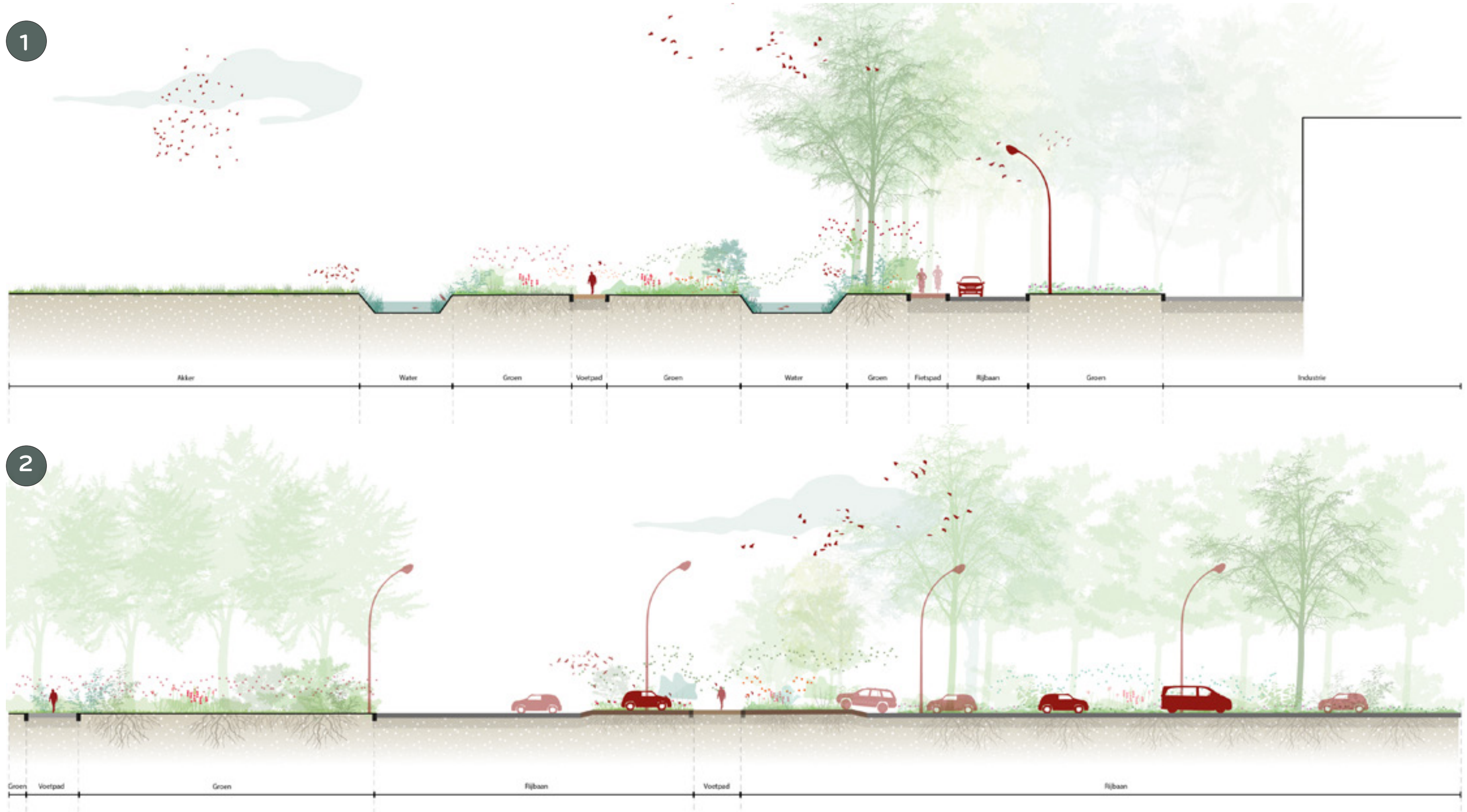
In het oostelijk deel van het tracé kan een herdenkingspark worden ingericht. Met een symbolisch herdenkingsobject, bankjes en mogelijk herdenkingsbomen, ter nagedachtenis aan bijzondere inwoners.

De nieuwe beplanting langs het tracé bevordert de biodiversiteit

De wandelroute wordt aan de oostkant verbonden met verdere wandelroutes rondom de Ingenieur Enschedeweg.

Ontwerpvoorstel 1

INDICATIEVE DOORSNEDEN



De dwarsdoorsneden maken goed inzichtelijk hoeveel ruimte er is op het Oude Spoor voor het verbeteren van de belevingskwaliteit en het versterken van natuurwaarden.

In doorsnede 1 is inzichtelijk gemaakt hoe vanaf de wandelroute de openheid tot aan de Ringvaart ervaren kan worden. In deze doorsnede is ook een indicatieve herinrichting van de Energieweg opgenomen (met éénrichtingsverkeer voor gemotoriseerd verkeer).

In doorsnede 2 is inzichtelijk gemaakt hoe een kruising met het Oude Spoor eruit kan zien, waarbij autoverkeer (op de Veenweg) via een verhoging alert wordt gemaakt op de voorrangssituatie op het Oude Spoor.

Doorsnede 3 betreft het westelijke deel ter hoogte van de toekomstige wijk Maricken II. Hier is ruimte voor het plaatsen van extra bankjes, kleine bomen of een symbolisch object als herdenkingspark (in het verlengde van de betekenis van het huidige Robert Moultonpad).

Ontwerpvoorstel 1

FIETS ELDERS...

Als onderdeel van ontwerpvoorstel 1 wordt voorgesteld een alternatieve, veilige en comfortabele fietsroute te onderzoeken ter bevordering van het fietsverkeer tussen Mijdrecht en Wilnis. In de afbeelding hieronder staat deze indicatief aangegeven. Dergelijke route speelt in op fietsverkeer tussen de kernen, en niet op (regionaal) doorgaand fietsverkeer. De alternatieve fietsroute vergt op verschillende plekken aanpassing van het wegprofiel. In elk geval is dat het geval op het bedrijventerrein, waar het, uit oogpunt van verkeersveiligheid, onwenselijk is om fietsverkeer en vrachtverkeer te mengen, wat nu op veel plekken wel het geval is.



Indicatieve schets van aanpassing Energieweg: een fietspad in twee richtingen, mogelijk verhoogd aangelegd, en éénrichtingsverkeer voor gemotoriseerd verkeer.



Indicatieve schets van aanpassing Veenweg: een fietsstraat zonder langsparkeren.



Indicatieve schets van aanpassing Pastoor Kannelaan: fietspad in twee richtingen naast het autoverkeer. Mogelijk is daarvoor een kleine verbreding van het profiel nodig.



Mijdrecht

Bedrijventerrein

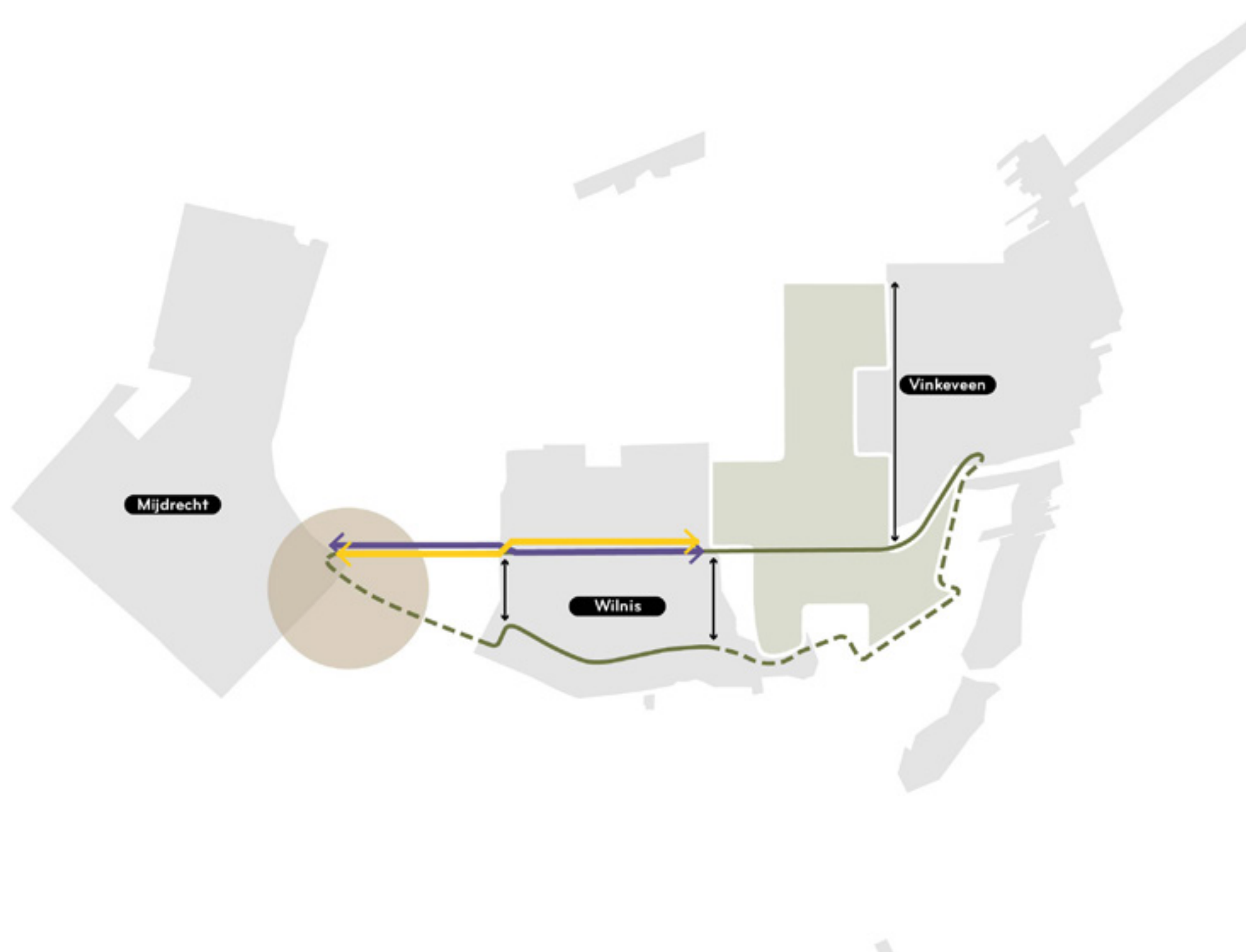
Wilnis

Ontwerpvoorstel 2



Ontwerpvoorstel 2

EEN WANDEL- EN FIETSROUTE VOOR IEDEREEN



Het tweede ontwerpvoorstel borduurt voort op de eerste denkrichting uit de participatie waarin het Oude Spoor, als onderdeel van de groen-recreatieve structuur, wordt ingezet als comfortabele wandel- en fietsroute. In het ontwerp wordt een stevige scheiding aangebracht, door middel van een houtwal. Deze scheidt een comfortabele wandelroute en een comfortabele fietsroute over de gehele lengte van de route.

Dit ontwerpvoorstel met de houtwal in het midden sluit goed aan op de wensen voor het versterken van natuurwaarden en het beleven van een natuurlijke omgeving, in combinatie met de gemeentelijke opgave om te komen tot een veilig en toekomstbestendig wandel- en fietsnetwerk. De fietsverbinding heeft daarbij de potentie om aan te sluiten op het grotere regionale fietsnetwerk.

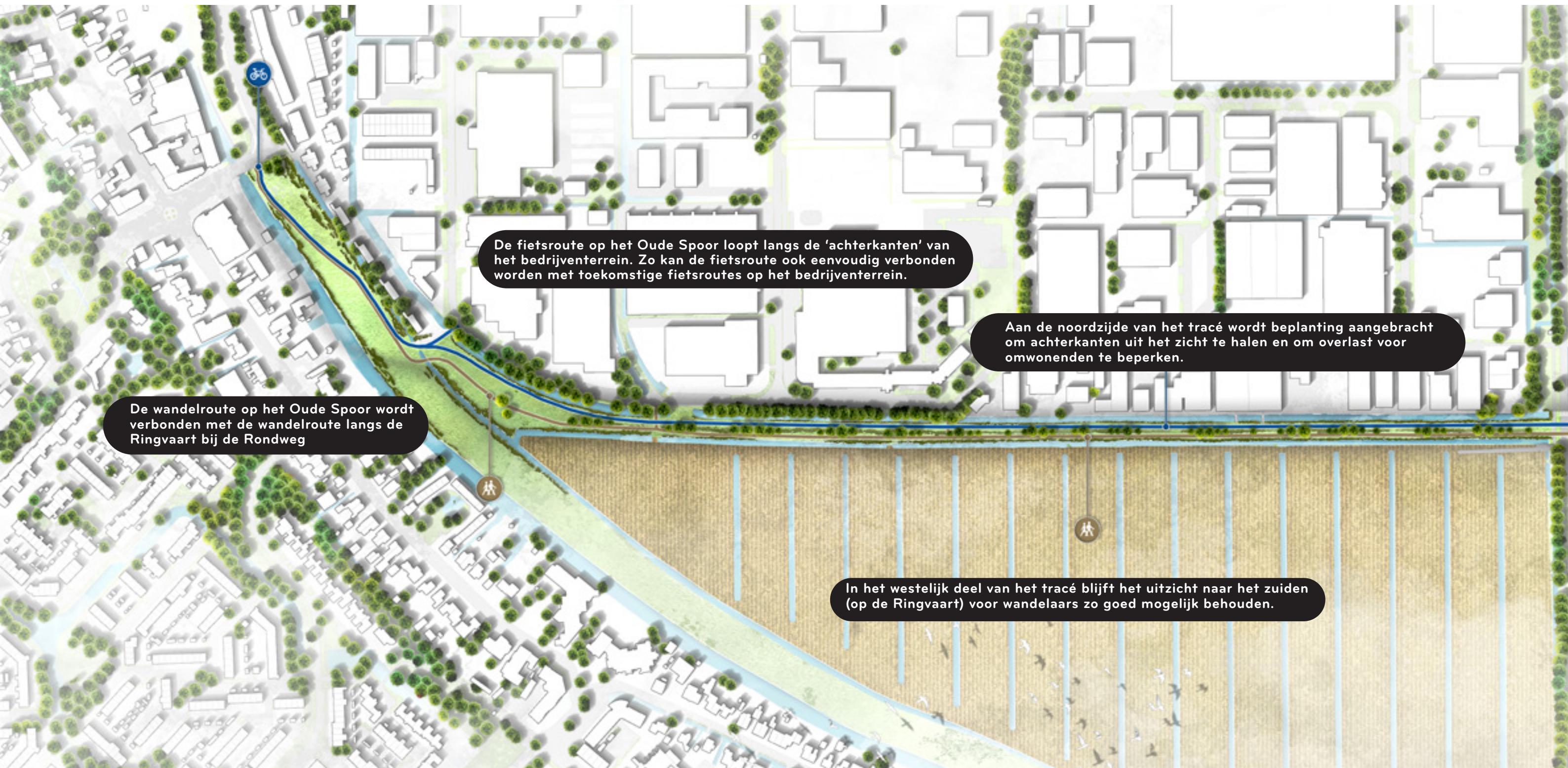
Over de gehele route wordt een aanlijnplicht voor honden geadviseerd. Dit betekent dat elders in of langs de groenstructuur tussen Mijdrecht en Wilnis een alternatief losloopgebied moet worden ingericht.

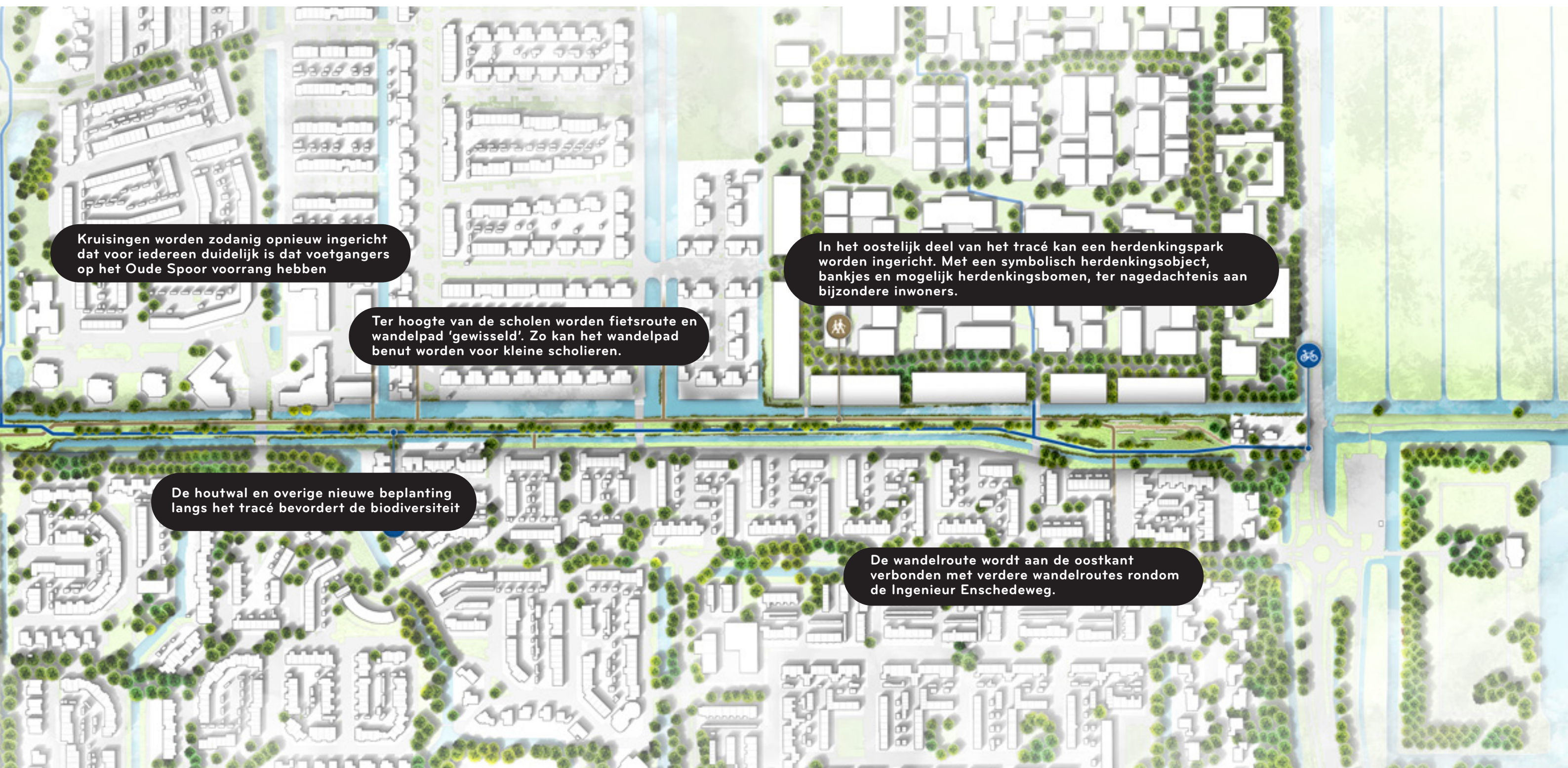
Langs de wandelroute worden bankjes geplaatst als rustpunten. In het westelijk deel van het tracé loopt de wandelroute aan de zuidzijde, om de openheid richting de Ringvaart te kunnen beleven. In het oostelijk deel van het tracé loopt de wandelroute aan de noordzijde. Hiermee wordt ingespeeld op het gebruik van de wandelroute voor kleine scholieren.

Qua verlichting wordt geadviseerd om lichtmasten met dynamische verlichting en lagere lichtintensiteiten toe te passen in combinatie met lijnverlichting over de lengte van het tracé (zie ook pag. 43). Tot slot wordt voor het fietspad een gebonden halfverharding geadviseerd en voor het wandelpad een ongebonden halfverharding of schelpenpad. Hiermee ontstaat een rustig, natuurlijk sfeerbeeld.

Ontwerpvoorstel 2

INDICATIEVE PLANKAART





Kruisingen worden zodanig opnieuw ingericht dat voor iedereen duidelijk is dat voetgangers op het Oude Spoor voorrang hebben

Ter hoogte van de scholen worden fietsroute en wandelpad 'gewisseld'. Zo kan het wandelpad benut worden voor kleine scholieren.

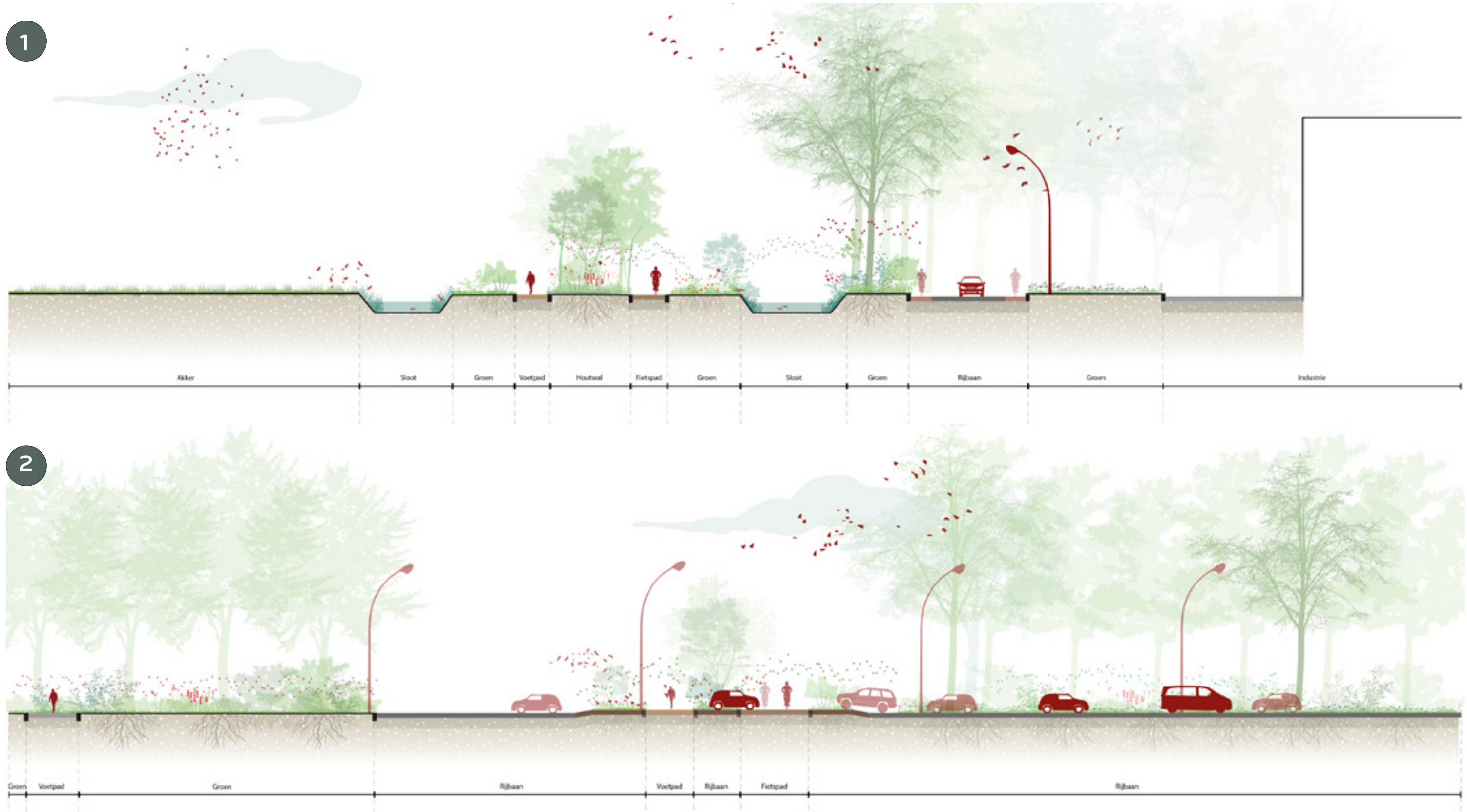
In het oostelijk deel van het tracé kan een herdenkingspark worden ingericht. Met een symbolisch herdenkingsobject, bankjes en mogelijk herdenkingsbomen, ter nagedachtenis aan bijzondere inwoners.

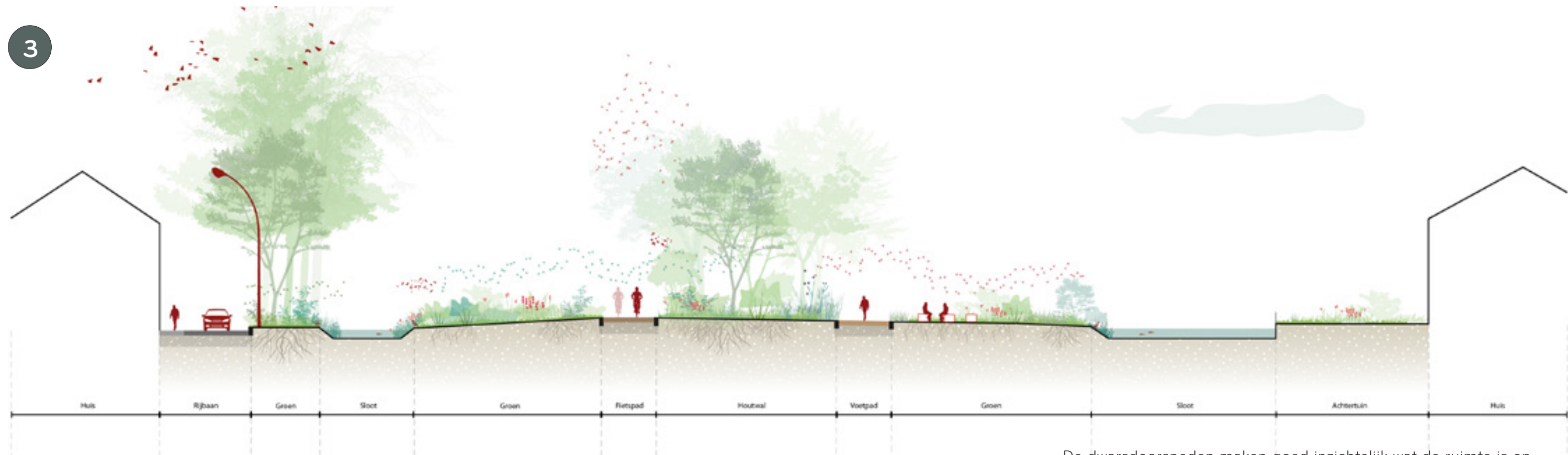
De houtwal en overige nieuwe beplanting langs het tracé bevordert de biodiversiteit

De wandelroute wordt aan de oostkant verbonden met verdere wandelroutes rondom de Ingenieur Enschedeweg.

Ontwerpvoorstel 2

INDICATIEVE DOORSNEDEN





De dwarsdoorsneden maken goed inzichtelijk wat de ruimte is op het Oude Spoor. Deze breedte biedt volop mogelijkheden voor het aanplanten van een houtwal. Wel moet daarbij rekening gehouden worden met aanwezige kabels en leidingen in de ondergrond (vooral in het oostelijke deel van het trace (zie pag 44)).

In doorsnede 1 is inzichtelijk gemaakt hoe vanaf de wandelroute de openheid tot aan de Ringvaart ervaren kan worden.

In doorsnede 2 is inzichtelijk gemaakt hoe een kruising met het Oude Spoor eruit kan zien, waarbij autoverkeer (op de Veenweg) via een verhoging alert wordt gemaakt op de voorrangssituatie op het Oude Spoor.

Doorsnede 3 betreft het westelijke deel ter hoogte van de toekomstige wijk Maricken II. Hier is ruimte voor het plaatsen van extra bankjes of kleine bomen als herdenkingspark (in het verlengde van de betekenis van het huidige Robert Moultonpad).

Daar waar het Oude Spoor langs achterkanten loopt wordt beplanting toegepast voor ruimtelijke kwaliteit en om (geluid)hinder voor direct omwonenden te beperken.

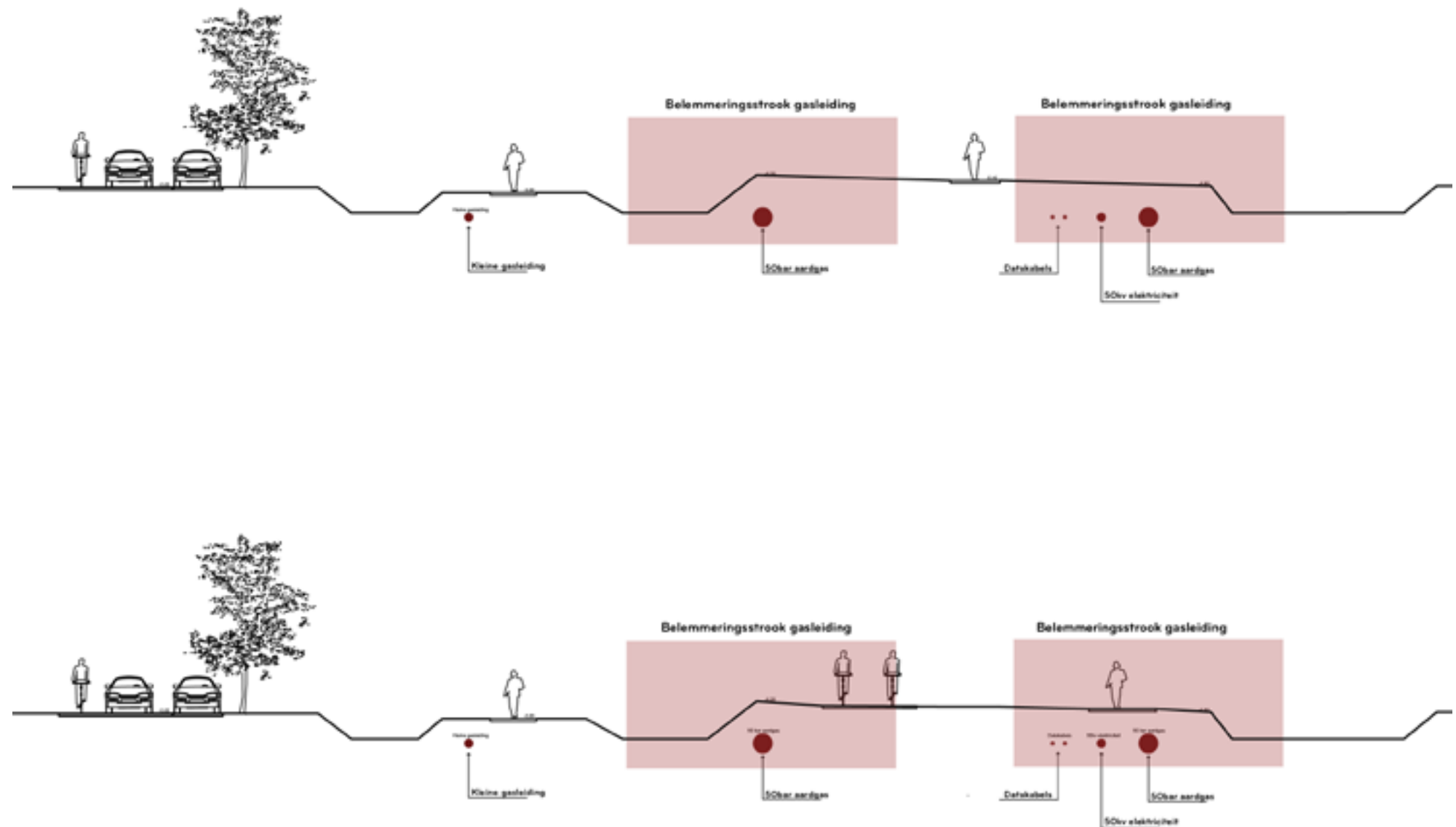
Kabels en leidingen

Onder het bestaande tracé zijn diverse kabels en leidingen aanwezig. Waaronder ook gasleidingen, vooral in het oostelijk deel van het tracé.

In het eerste ontwerpvoorstel bevinden zich gasleidingen onder hoge druk aan weerszijden van het wandelpad. Dit werpt belemmeringsstroken op waarmee in de beplanting rekening gehouden moet worden. Gezien de hoge grondwaterstand in het gebied zijn diepwortelende boomsoorten uitgesloten, ook zonder belemmeringsstrook.

Wanneer een gescheiden fiets- en wandelpad wordt gerealiseerd zullen beide paden in de belemmeringsstrook vallen. Hier moet, in gesprek met de gasleverancier(s), aandachtig mee worden omgegaan. Er kunnen zekere eisen gesteld worden aan de materialisering en fundering van beide paden.

De doorsneden rechts maken inzichtelijk wat de positie van de kabels en leidingen is ten opzichte van de voorgestelde paden in beide ontwerpvoorstellen, in het oostelijk deel van het tracé.



Ramingen

EEN INDICATIE VAN DE BENODIGDE MIDDELEN

Voor de in dit hoofdstuk beschreven ontwerpvoorstellen zijn globale kostenramingen opgesteld.

De indicatieve kosten voor ontwerpvoorstel 1 worden geraamd op ca. 1.075.000 Euro incl aanneemkosten en excl BTW.

De indicatieve kosten voor ontwerpvoorstel 2 worden geraamd op ca. 1.923.000 Euro. incl. aanneemkosten en excl BTW.

SO RAMING | OKRA LANDSCHAPSARCHITECTEN

datum: 20/Jun/24
projectnaam: Ronde Venen_ Fiets-en Wandelpad
projectnummer: 23-235
fase: SO
status: CONCEPT

OKRA

OKRA LANDSCAPE ARCHITECTS BV
OUDEGRACHT 23 | 3511 AB UTRECHT
THE NETHERLANDS | WWW.OKRA.NL

Opp deelgebied: 57.673 m2
Prijs per m2: € 18,64

Onderdeelnr.	Omschrijving	Hoeveelheid	Eenheid	EUR/ Eenheid	Totaalprijs
1.1.0	Scenario 'Inclusieve Wandelroute'				
	voorbereidend grondwerk				€ 102.885,40
	inrichtingskosten voetpad				€ 186.150,00
	overige inrichtingskosten				€ 525.400,00
	onvoorzien, nader te detailleren, 10%				€ 81.443,54
subtotaal Scenario 'Inclusieve Wandelroute'					€ 895.878,94
	staartkosten			20%	179175,79
AANNEEMSOM SO RAMING SCENARIO 'INCLUSIEVE WANDELROUTE' (excl. BTW)					€ 1.075.054,73

SO RAMING | OKRA LANDSCHAPSARCHITECTEN

datum: 20/Jun/24
projectnaam: Ronde Venen_ Fiets-en Wandelpad
projectnummer: 23-235
fase: SO
status: CONCEPT

OKRA

OKRA LANDSCAPE ARCHITECTS BV
OUDEGRACHT 23 | 3511 AB UTRECHT
THE NETHERLANDS | WWW.OKRA.NL

Opp deelgebied: 57.673 m2
Prijs per m2: € 33,35

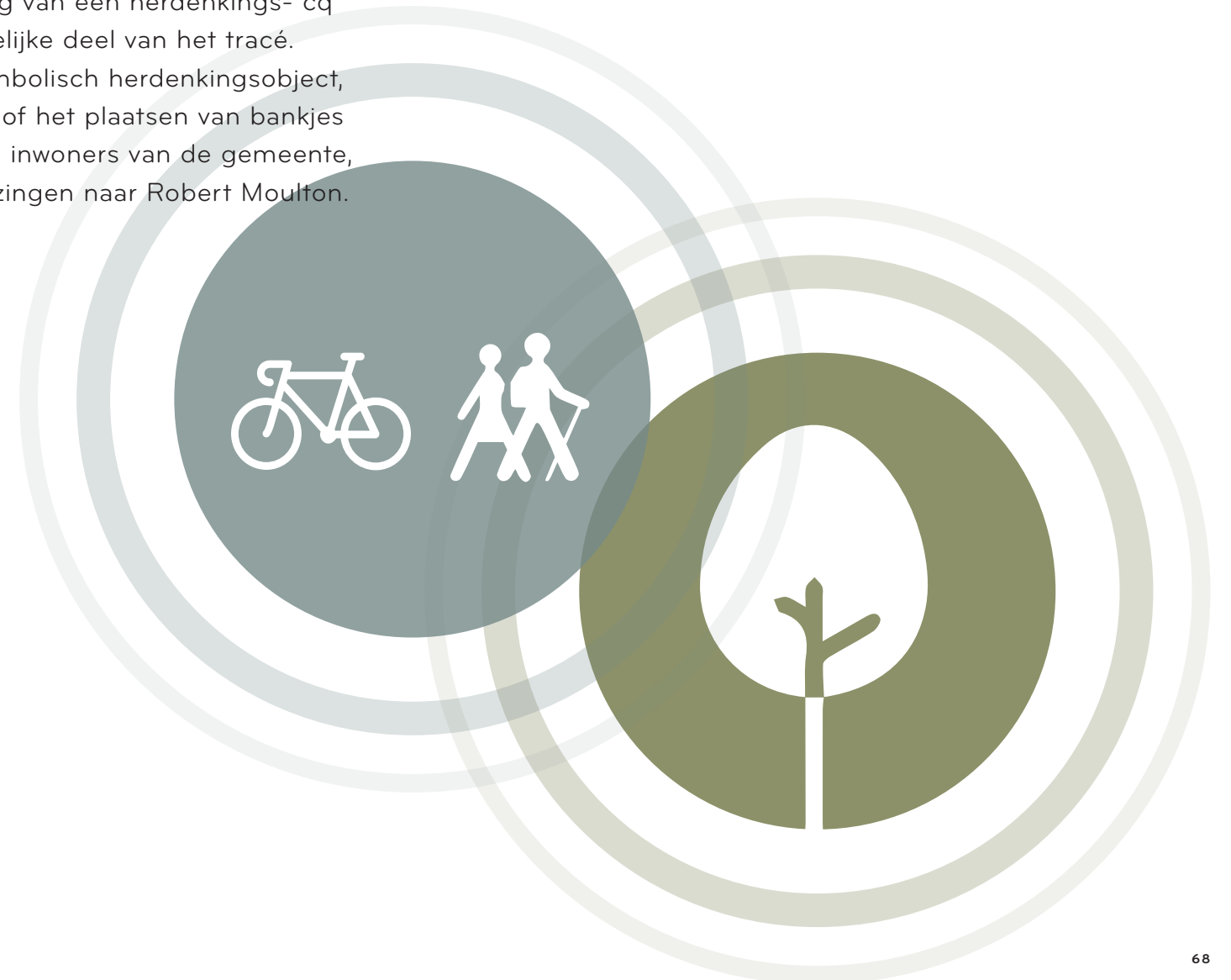
Onderdeelnr.	Omschrijving	Hoeveelheid	Eenheid	EUR/ Eenheid	Totaalprijs
2.1.0	Scenario 'Wandel- en Fietsroute'				
	voorbereidend grondwerk				€ 235.356,80
	inrichtingskosten voet- en fietspad				€ 618.847,50
	overige inrichtingskosten				€ 602.750,00
	onvoorzien, nader te detailleren, 10%				€ 145.695,43
subtotaal Scenario 'Wandel- en Fietsroute'					€ 1.602.649,73
	staartkosten			20%	€ 320.529,95
AANNEEMSOM SO RAMING SCENARIO WANDEL- en FIETSRROUTE (excl. BTW)					€ 1.923.179,68

No-regret?

Een keuze voor één van de hiervoor geschetste ontwerpvoorstellen is afhankelijk van 1) het doel van de fietsroute, en 2) de mogelijkheden die er zijn om een veilig alternatief te realiseren (zie concluderende beschouwing op pagina 51). Afhankelijk van de nadere inzichten kan een weloverwogen keuze worden gemaakt en kan de gemeente concrete stappen gaan zetten richting een toekomstbestendig, veilig mobiliteitsnetwerk en een robuuste groenstructuur. OKRA is ervan overtuigd dat zowel de toevoeging van een comfortabele wandelroute, als de toevoeging van een veilige fietsroute (ongeacht tracékeuze), noodzakelijk zijn om ook in de toekomst een goede leefomgevingskwaliteit te kunnen bieden. Gezien de tijd die ervoor nodig is om de verdiepingsslag op het MVP te maken adviseert OKRA om alvast aan de slag te gaan met het Oude Spoor, met onderdelen die zogeheten 'no-regret' zijn. Het gaat dan om kleinere maatregelen die voor de uitvoering van beide ontwerpvoorstellen, en zelfs voor het vasthouden aan het 'nulalternatief', meerwaarde hebben en gerealiseerd kunnen worden wanneer daarvoor middelen beschikbaar zijn of komen.

Maatregelen die als 'no-regret' bestempeld kunnen worden zijn:

- de aanleg van een wandelroute vanaf het Oude Spoor omhoog naar de Rondweg. Op dit moment bestaat deze verbinding alleen voor fietsers en eindigt de wandelroute langs de Ringvaart voor wandelaars bovenaan de Ringweg. Het veiliger maken van de oversteek over de Ringweg is daarbij een belangrijk punt van aandacht;
- het herinrichten van de kruisingen, daar waar het Oude Spoor andere wegen kruist. Voorgesteld wordt om op deze plekken alvast een voorrangssituatie te creëren voor het langzaamverkeer (wandelen en/of fietsen) op het Oude Spoor, zoals ook opgenomen in de ontwerpvoorstellen;
- het aanplanten van beplanting langs de rand van het Oude Spoor daar waar de route langs achterkanten loopt. Bijvoorbeeld langs het Bedrijventerrein, maar vooral ook langs de achterkanten van woningen, zoals bij Spoorzicht en Zeelt. Beplanting kan hier zorgen voor kwaliteitverbetering (beleving), het vergroten van natuurwaarden en tegelijk geluidoverlast verminderen voor omwonenden, ook deze maatregelen zijn opgenomen in de ontwerpvoorstellen;
- tot slot kan de gemeente in overleg met betrokkenen, alvast een start maken met de inrichting van een herdenkings- cq Robert Moulton-park in het oostelijke deel van het tracé. Gedacht kan worden aan een symbolisch herdenkingsobject, het planten van kleine boompjes of het plaatsen van bankjes ter nagedachtenis aan bijzondere inwoners van de gemeente, in combinatie met verdere verwijzingen naar Robert Moulton.





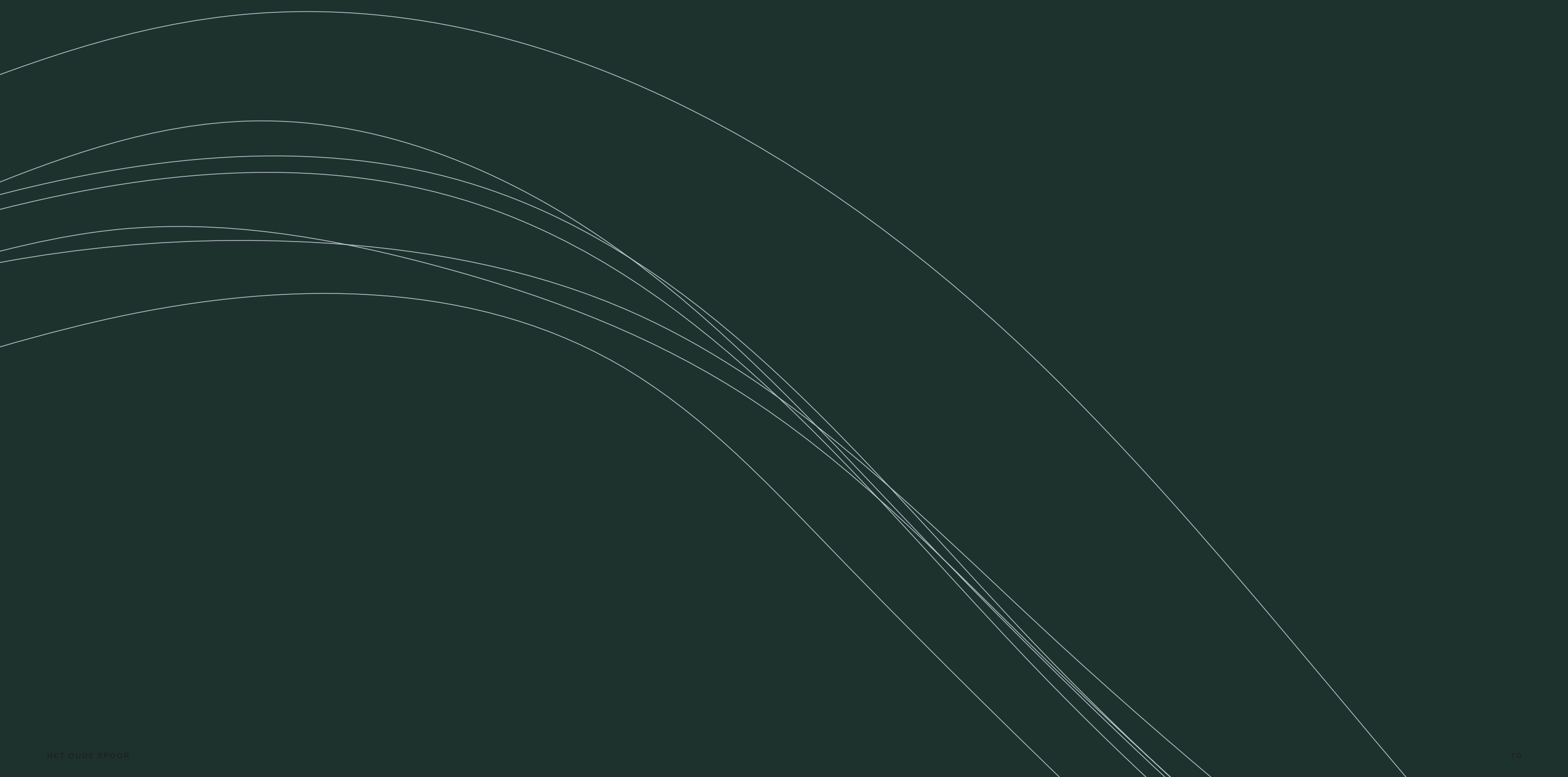
Mijdrecht

Bedrijventerrein

Wilnis

BIJLAGE

Ramingen



Raming ontwerpvoorstel 1

SO RAMING | OKRA LANDSCHAPSARCHITECTEN

datum: 20/Jun/24
projectnaam: Ronde Venen_ Fiets-en Wandelpad
projectnummer: 23-235
fase: SO
status: CONCEPT



Opp deelgebied: 57.673 m2
Prijs per m2: € 18,64

Onderdeelnr.	Omschrijving	Hoeveelheid	Eenheid	EUR/ Eenheid	Totaalprijs
1.1.0	Scenario 'Inclusieve Wandelroute'				
	verwijderen verdichten en egaliseren bestaand pad	5.547	m2	€ 5,50	€ 30.508,50
	maaien terrein	507	are	€ 10,00	€ 5.069,80
	ontgraven cunet voetpad	330	m3	€ 3,50	€ 1.155,00
	aanvullen bestaand cunet voetpad - vrijgekomen grond	99	m3	€ 3,50	€ 345,10
	afvoeren grond	231	m3	€ 5,00	€ 1.157,00
	aanvullen dijklichaam thv aansluiting rondweg, ca. 10 m3/ m	2.300	m3	€ 25,00	€ 57.500,00
	aanvullen cunet voetpad, puinfundering laagdikte 200 mm	220	m3	€ 32,50	€ 7.150,00
	leveren en aanbrengen halfverharding voetpad, kleischelpen	6.366	m2	€ 15,00	€ 95.490,00
	leveren en aanbrengen kantopsluiting voetpad, opsluitband 100x200 mm	5.044	m	€ 15,00	€ 75.660,00
	leveren en aanbrengen snelheidremmende maatregelen kruispunten, drempels tbv voorrang langzaam verkeer		EUR		€ 15.000,00
	leveren en inzaaien bloemrijk grasland 50% areaal	214	are	€ 150,00	€ 32.100,00
	leveren en aanbrengen straatmeubilair, afzetpalen	26	st	€ 500,00	€ 13.000,00
	leveren en aanbrengen straatmeubilair, bankjes	34	st	€ 2.500,00	€ 85.000,00
	leveren en aanbrengen straatmeubilair, afvalbakken	17	st	€ 1.000,00	€ 17.000,00
	leveren en aanbrengen verlichting opnemen in elementen, rails / bielzen etc	2.522	m	€ 150,00	€ 378.300,00
	onvoorzien / nader te detailleren, 10%		EUR		€ 81.443,54
subtotaal Scenario 'Inclusieve Wandelroute'					€ 895.878,94
	staartkosten				
	eenmalige kosten 2,5%				€ 22.396,97
	algemene bouwplaatskosten 1% (niet meegenomen in raming)				
	uitvoeringskosten 5%				€ 44.793,95
	algemene kosten 7,5%				€ 67.190,92
	winst en risico 5%				€ 44.793,95
AANNEEMSOM SO RAMING SCENARIO 'INCLUSIEVE WANDELROUTE' (excl. BTW)					€ 1.075.054,73

Uitgangspunten:
ballastbed oude spoorlijn geen belemmering
schone grond
werkzaamheden tbv gasleiding, data, hoogspanning en bijzondere pijpleiding niet mee genomen

Raming ontwerpvoorstel 2

SO RAMING | OKRA LANDSCHAPSARCHITECTEN



datum: 20/Jun/24
projectnaam: Ronde Venen_Fiets-en Wandelpad
projectnummer: 23-235
fase: SO
status: CONCEPT

Opp deelgebied: 57.673 m2
Prijs per m2: € 33,35

Onderdeelnr.	Omschrijving	Hoeveelheid	Eenheid	EUR/ Eenheid	Totaalprijs
2.1.0	Scenario 'Wandel- en Fietsroute'				
	verwijderen halfverharding bestaand pad	5.547	m2	€ 5,50	€ 30.508,50
	verwijderen asfalt bestaand fietspad	705	m2	€ 17,50	€ 12.337,50
	maaien terrein	507	are	€ 10,00	€ 5.069,80
	ontgraven cunet fietspad	2.559	m3	€ 3,50	€ 8.955,45
	ontgraven cunet voetpad	1.804	m3	€ 3,50	€ 6.313,65
	aanvullen bestaand cunet voetpad - vrijgekomen grond	1.109	m3	€ 3,50	€ 3.882,90
	afvoeren grond	3.253	m3	€ 5,00	€ 16.266,00
	aanvullen dijklichaam thv aansluiting rondweg, ca. 10 m3/ m	2.300	m3	€ 25,00	€ 57.500,00
	aanvullen cunet fietspad, puinfundering laagdikte 200 mm	1.706	m3	€ 32,50	€ 55.438,50
	aanvullen cunet voetpad, puinfundering laagdikte 200 mm	1.203	m3	€ 32,50	€ 39.084,50
	leveren en aanbrengen halfverharding fietspad, stabilizer	8.529	m2	€ 42,50	€ 362.482,50
	leveren en aanbrengen halfverharding voetpad, kleischelpen	6.013	m2	€ 15,00	€ 90.195,00
	leveren en aanbrengen kantopsluiting fietspad, opsluitband 100x200 mm	5.034	m	€ 15,00	€ 75.510,00
	leveren en aanbrengen kantopsluiting voetpad, opsluitband 100x200 mm	5.044	m	€ 15,00	€ 75.660,00
	leveren en aanbrengen snelheidremmende maatregelen kruispunten, drempels tbv voorrang langzaam verkeer		EUR		€ 15.000,00
	leveren en inzaaien bloemrijk grasland	418	are	€ 150,00	€ 62.700,00
	leveren en aanplanten opgaande heesters, totale breedte ca. 5,00 m	95	are	€ 500,00	€ 47.500,00
	leveren en aanbrengen straatmeubilair, afzetpalen	26	st	€ 500,00	€ 13.000,00
	leveren en aanbrengen straatmeubilair, bankjes	34	st	€ 2.500,00	€ 85.000,00
	leveren en aanbrengen straatmeubilair, afvalbakken	17	st	€ 1.000,00	€ 17.000,00
	leveren en aanbrengen verlichting opnemen in elementen, rails / bielzen etc	2.517	m	€ 150,00	€ 377.550,00
	onvoorzien / nader te detailleren, 10%		EUR		€ 145.695,43
subtotaal Scenario 'Wandel- en Fietsroute'					€ 1.602.649,73
staartkosten					
	eenmalige kosten 2,5%				€ 40.066,24
	algemene bouwplaatskosten 1% (niet meegenomen in raming)				
	uitvoeringskosten 5%				€ 80.132,49
	algemene kosten 7,5%				€ 120.198,73
	winst en risico 5%				€ 80.132,49
AANNEEMSOM SO RAMING SCENARIO WANDEL- en FIETSRROUTE (excl. BTW)					€ 1.923.179,68

Uitgangspunten:
ballastbed oude spoorlijn geen belemmering
schone grond
werkzaamheden tbv gasleiding, data, hoogspanning en bijzondere pijpleiding niet mee genomen