VN2024-013155
rve ingenieursbureau

Gemeente Amsterdam

DB

Voordracht voor het DB Weesp DB van 01 oktober 2024

Portefeuille: Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit (32)
Openbare Ruimte en Groen (33)

Agendapunt: B1

Tekst van openbare besluiten wordt gepubliceerd

Onderwerp

Instemmen met bestuurscommissievoordracht vrijgeven voor inspraak van de nota van uitgangspunten voor hernieuwde aanpak Casparus-, Amstelland-, Plataanlaan en oversteek Plataanlaan-Papelaan en aanpak van drie deelgebieden.

Het dagelijks bestuur Weesp DB besluit

1. Kennis te nemen van de noodzaak van het project hernieuwde aanpak kruispunt Casparus-, Amstelland-, Plataanlaan en oversteek Plataanlaan – Papelaan, namelijk:
- Door achterstallig onderhoud aan de openbare ruimte ligt er een vervangingsopgave.
- De huidige inrichting van de openbare ruimte vraagt om het vergroten (van het gevoel) van verkeersveiligheid.

2. In te stemmen de voordracht aan de bestuurscommissie, waarin de bestuurscommissie wordt gevraagd:
2.1Vrijgeven voor inspraak van de concept nota van uitgangspunten (NvU) hernieuwde aanpak kruispunt Casparus-, Amstelland-, Plataanlaan en oversteek Plataanlaan – Papelaan (CAPP) inclusief voorkeursvariant (bijlage 1). De belangrijkste punten zijn:

- Een fijnmazig net van logische routes voor voetgangers wordt in stand gehouden.
- De inrichting van fietspaden wordt aangepakt. Er is meer ruimte voor fietsers, de fietspaden worden gescheiden van het autoverkeer en er komen veilige fietsoversteken.
- De inrichting van bushaltes conform vastgesteld beleid.
- De inrichting voldoet aan de standaard van gebiedsontsluitingswegen waar 30km/u geldt (GOW30).
- De hoofdstructuur groen wordt behouden, verbetert en versterkt, met als resultaat een positief effect op klimaatadaptatie en verminderen van hittestress.

2.2 In te stemmen met het participatieplan (bijlage 2) voor de concept NvU CAPP.

2.3 Kennis te nemen van het vervolgtraject voor verder uitwerking van de voorkeursvariant uit de concept NvU. De focus ligt in de eerste instantie op het vergroten (van het gevoel) van verkeersveiligheid. De werkzaamheden worden gefaseerd uitgevoerd, beginnende met de volgende drie deelgebieden:

2.3.1 Oversteek Papelaan – Plataanlaan
2.3.2 Fietsroute Plataanlaan – Casparuslaan
2.3.3 Dubbelzijdig fietspad aan de zuidzijde van de Amstellandlaan ter hoogte van het Vechtstede College

Kernboodschap

De gemeenteraad van de toenmalige gemeente Weesp heeft in december 2019 besloten een nieuwe

start te maken met het project met als doel om op een planmatige en kostenefficiënte wijze te komen tot maatregelen voor het vergroten (van het gevoel) van verkeersveiligheid op het kruispunt Casparus-, Amstelland-, Plataanlaan en oversteek Plataanlaan - Papelaan.

De bestuurscommissie Weesp wordt gevraagd de concept nota van uitgangspunten hernieuwde aanpak kruispunt Casparus-, Amstelland-, Plataanlaan en oversteek Plataanlaan – Papelaan inclusief voorkeursvariant vrij te geven voor inspraak.

Bestuurlijke achtergrond

- April 2019 - Afkeuring van een definitief ontwerp voor realisatie rotonde en oversteek door gemeenteraad Weesp.
- 12 december 2019 – De gemeenteraad van Weesp is per brief geïnformeerd over de nieuwe start van het project en het doorlopen van het *Amsterdamse plan- en besluitvormingsproces voor infrastructuur*. Er wordt gestart met een analyse en afbakening van het probleem, toets aan bestaand beleid en eerste verkenning van de oplossingsrichtingen (initiatieffase). De eerste analyse en afbakening wordt gekoppeld aan de bestaande informatie.
- 26 mei 2020 – De gemeenteraad van Weesp is per brief geïnformeerd over voortgang van het project. De initiatieffase en opstellen van de nota van uitgangspunten worden gecombineerd, om te komen tot een voorkeursbesluit met een voorkeursoplossing.
- 19 september 2020 - De gemeenteraad van Weesp is per brief geïnformeerd over de stand van zaken van het project. Uit een eerste analyse blijkt dat de prioriteit bij het nemen van korte termijnmaatregelen ligt. Deze maatregelen zijn los van de nota van uitgangspunten uitgevoerd.
- 17 maart 2021 – De gemeenteraad van Weesp is per brief geïnformeerd over de te nemen korte termijnmaatregelen die het gevoel van verkeersveiligheid op het kruispunt vergroten.
- 16 december 2021 – De gemeenteraad van Weesp is per brief geïnformeerd over de uitgevoerde korte termijnmaatregelen, de voortgang van het opstellen van de nota van uitgangspunten en de uitkomsten van de expertsessie van de ontwerpverkenning.
- 16 mei 2023 - bestuurscommissie informatiebrief over voorgang concept NvU hernieuwde aanpak kruispunt Casparus-, Amstelland- Plataanlaan en oversteek Plataanlaan – Papelaan.
- 11 juli 2023 – Vertrouwelijke technische sessie bestuurscommissie over voorgang concept NvU hernieuwde aanpak kruispunt Casparus-, Amstelland- Plataanlaan en oversteek Plataanlaan – Papelaan.
- 7 december 2023 – Vertrouwelijk toegezonden bestuurscommissie informatiebrief over 3 deelgebieden uit de voorkeursvariant die grotendeels uitgevoerd kunnen worden met de beschikbare dekking.

Bestuurlijke prioriteit

Mobiliteitsplan Weesp 2021-2046

Wettelijke grondslag

Regelement van orde Bestuurscommissie Weesp, artikel 6, tweede lid
Leden van de bestuurscommissie – inclusief dagelijks bestuur – dienen agendapunten schriftelijk in

bij de agendacommissie en secretaris.

Onderbouwing besluit

Ad 1. Kennis te nemen van de noodzaak van het project hernieuwde aanpak kruispunt Casparus-, Amstelland-, Plataanlaan en oversteek Plataanlaan – Papelaan, namelijk:

- Door achterstallig onderhoud aan de openbare ruimte ligt er een vervangingsopgave.

- De huidige inrichting van de openbare ruimte vraagt om het vergoten (van het gevoel) van verkeersveiligheid.

Aanleiding opstellen NvU

De gemeenteraad van de toenmalige gemeente Weesp heeft in december 2019 besloten een nieuwe start te maken met het project kruispunt Casparus-, Amstelland-, Plataanlaan en oversteek Plataanlaan - Papelaan. Er is besloten om hiervoor het Amsterdamse plan- en besluitvormingsproces voor infrastructuur te gebruiken.

Dit project bevindt zich in de tweede fase van het Amsterdamse plan- en besluitvormingsproces voor infrastructuur. In deze fase wordt de nota van uitgangspunten vastgesteld, wat de basis is voor het ontwerpproces.

Doel project hernieuwde aanpak kruispunt Casparus-, Amstelland-, Plataanlaan en oversteek Plataanlaan – Papelaan

Het doel van dit project is om op een planmatige en kostenefficiënte wijze te komen tot maatregelen voor het vergroten (van het gevoel) van verkeersveiligheid en het verhelpen van achterstallig onderhoud op het kruispunt Casparus-, Amstelland-, Plataanlaan en oversteek Plataanlaan - Papelaan. Het doel komt voort uit bijvoorbeeld de behoefte aan verbetering van het gevoel van de (fiets)verkeersveiligheid op de Casparuslaan en betere geleiding van fietsende scholieren op de verbinding Amstelland- met Casparuslaan.

Het project wordt uitgevoerd binnen de bestuurlijk vastgestelde kaders, de uitkomsten van de onderzoeken naar verkeersveiligheid, doorstroming en de verkeersprognose 2040 op het kruispunt en de oversteek.

Proces totstandkoming concept NvU

Om tot deze NvU te komen is het volgende proces doorlopen:

- De algemeen geldende wet- en regelgeving waaraan voldaan moet worden is in kaart gebracht. De vastgestelde bestuurlijke kaders zijn toegepast.
- De UitvoeringsStandaard Toekomstbestendig werken aan de Openbare Ruimte (USTOR) is toegepast.
- De uitkomsten uit eerdere participatie, interne consultatie van verkeersdeskundigen en –ontwerpers is uitgezocht.
- Per deelgebied is een ontwerpverkenning gedaan.
- Er is een verkeerskundige- en ruimtelijke analyse gedaan.
- Er heeft participatie plaatsgevonden met de betrokkenen.

Toepassing van USTOR

Op 11 april 2023 heeft het college van B&W de UitvoeringsStandaard Toekomstbestendig werken aan de Openbare Ruimte (USTOR) vastgesteld. Deze standaard is gemaakt voor hoe we werken in de openbare ruimte. Van onderhoud tot vervanging en van herinrichting tot losse verbetermaatregel.

Het doel van deze uitvoeringsstandaard is een duurzamer en efficiënter werkproces, beter benutten van bestaande materialen en kapitaal en een grotere maatschappelijke meerwaarde per euro die we uitgeven.

Bij het opstellen van de concept NvU is er rekening gehouden met USTOR. o.a. door:

- Er wordt geen rotonde aangelegd op het kruispunt Casparus-, Amstelland-, Plataanlaan. Hier wordt de bestaande verkeersregelinstallatie hergebruikt en uitgebreid. De investering is hierdoor geminimaliseerd.
- De rijbanen van de Plataanlaan en een gedeelte van de Amstellandlaan liggen in de betonstraatstenen. Hier ligt een vervangingsopgave door achterstallig onderhoud.
- Het fiets- en voetpad aan de zuidzijde van de Amstellandlaan wordt verbreed. De materialen zijn aan het einde van hun levensduur en zijn aan vervanging toe. Gelijktijdig wordt er voor een nieuw profiel gekozen ter verbetering van de verkeersveiligheid. De aanpassing heeft geen invloed op de bomenrij.

Ad 2. In te stemmen de voordracht aan de bestuurscommissie, waarin de bestuurscommissie wordt gevraagd:

2.1 Vrijgeven voor inspraak van de concept nota van uitgangspunten (NvU) hernieuwde aanpak kruispunt Casparus-, Amstelland-, Plataanlaan en oversteek Plataanlaan – Papelaan (CAPP) inclusief voorkeursvariant (bijlage 1). De belangrijkste punten zijn:

- **Een fijnmazig net van logische routes voor voetgangers wordt in stand gehouden.**

Het fijnmazige net van logische routes voor voetgangers wordt in stand gehouden. Bij het winkelcentrum en bushaltes wordt voldoende voetgangersruimte toegewezen. De openbare ruimte wordt voor iedereen toegankelijk. Op de Casparuslaan wordt de voetgangersruimte herverdeeld ten gunste van een nieuw fietspad aan de westzijde (hier wordt gestreefd naar een obstakelvrije breedte van minimaal 1,80 meter). Aan de oostzijde wordt het trottoir opgenomen in de verbetering van de groenstrook door een landschappelijk ingepast voetpad. Op de Plataanlaan wordt de voetgangersruimte herverdeeld tussen de noord- en zuidzijde. Voetpaden worden goed verlicht zodat de sociale veiligheid gewaarborgd is.

- **De inrichting van fietspaden wordt aangepakt. Er is meer ruimte voor fietsers, de fietspaden worden gescheiden van het autoverkeer en er komen veilige fietsoversteken.**

Aan de fietsers wordt meer ruimte toegewezen en ze worden meer gescheiden van het autoverkeer, waar mogelijk door groen. Langs de Amstellandlaan en Casparuslaan komen tweerichtingsfietspaden.
Met een tweerichtingsfietspad wordt een onveilige situatie van spookfietsen voorkomen en ontstaat er een betere geleiding van fietsende scholieren op de verbinding Amstellandlaan en Casparuslaan.

De volgende gewenste breedtes worden aangehouden: fietsstrook 2,0 meter, fietspad (1 richting) 3,0 meter, fietspad (2 richtingen) 4,0 meter.

Ter plaatse van de kruispunt Amstellandlaan-Casparuslaan kunnen fietsers veiliger oversteken. Op het kruispunt Plataanlaan-Papelaan krijgen fietsers de mogelijkheid in twee fasen oversteken door een steunpunt tussen de autoverkeersstromen.

- **De inrichting van bushaltes conform vastgesteld beleid.**

Bushaltes worden ingericht conform het *Technisch Programma van Eisen Bushaltes* en de *Leidraad Centrale Verkeerscommissie*. Conform het *Beleidskader Verkeersnetten* wordt aan het OV prioriteit verleend in verkeersregelingen. Bussen halteren op de rijbaan.

- **De inrichting voldoet aan de standaard van gebiedsontsluitingswegen waar 30 km/u geldt (GOW30).**

Auto

Voor autoverkeer geldt een maximumsnelheid van 30 km/u. De huidige wegen krijgen een inrichting met de volgende kenmerken:

- Rijstrookbreedte 3,1 meter
- Snelheidsremmers slechts bij ongeregelde kruispunten en bij langzaam verkeer oversteekplaatsen
- Terughoudend gebruik van wegmarkeringen, alleen wanneer juridisch noodzakelijk
- Zijstraten aansluiten met inritconstructies.

Nood- en hulpdiensten

Voor nood- en hulpdiensten dient de rijbaanbreedte 7,5 meter breed te zijn. Daar waar dit niet het geval is wordt een alternatieve route aangeboden over tweerichtingsfietspaden waar fietsers bij calamiteiten kunnen uitwijken.

Parkeren, laden en lossen

Er worden geen parkeerplaatsen voorzien langs de GOW30 straten met uitzondering van gehandicaptenparkeerplaatsen en laad- en losvakken langs de Amstellandlaan bij het winkelcentrum.

- **De hoofdstructuur groen wordt behouden, verbetert en versterkt, met als resultaat een positief effect op klimaatadaptatie en verminderen van hittestress.**

Als onderdeel van de hoofdgroenstructuur van Weesp blijven de bomen aan de lanen behouden en dient de groenstructuur verbeterd te worden door nieuwe bomen aan te brengen en vaste planten toe te voegen.

Door de kwaliteit van het groen te verbeteren en te versterken, geeft dit een positief effect op de klimaatadaptatie en het verminderen van de hittestress. Dit is nu een probleem in dit gebied, voornamelijk bij het winkelcentrum op Amstellandlaan en op Casparuslaan. Verder is er een positieve invloed op de beleving van de kwaliteit van de openbare ruimte.

Deelgebieden en voorkeursvariant
Het projectgebied is in vijf deelgebieden opgedeeld. In bijgevoegde kaart (bijlage 4, figuur 1) is opgenomen hoe de projectgebieden zijn ingedeeld. In de concept NvU is per deelgebied terug te lezen wat de specifieke uitgangspunten zijn, welke varianten per deelgebied zijn onderzocht en op basis waarvan voor de voorkeursvariant (bijlage 4, figuur 2) is gekozen.

Voorkeursvariant
De voorkeursvariant gaat uit van zoveel mogelijk gescheiden verkeersstromen en een groene inpassing. De hoofdgroenstructuur wordt behouden, verbetert en versterkt. Dit heeft een positief effect op klimaatadaptatie. De hittestress wordt aanzienlijk verminderd.

We maken overzichtelijke en verkeersveilige kruispunten met behoud van ruimte voor voetgangers en bevoorrading bij het winkelcentrum. Langs de Amstellandlaan en de Casparuslaan komen tweerichtingsfietspaden. De doorgaande fietsroute voor het winkelcentrum wordt opgeheven om voldoende ruimte te maken voor het tweerichtingsfietspad. Er ontstaat een aantrekkelijk plein met veel ruimte voor groen en voor de voetganger. De rijbaan biedt voldoende ruimte voor autoverkeer.

Het kruispunt Amstellandlaan-Casparuslaan-Plataanlaan krijgt een verkeerslichtenregeling met separate lichten voor fietsers. De Casparuslaan krijgt tussen rijbaan en flatgebouw een groene inrichting met bomen, gras en bloeiende vaste planten. Er is een informeel voetpad door het groen.

Het kruispunt Plataanlaan-Papelaan krijgt aan weerszijden middenbermen waar het mogelijk wordt om veilig over te steken voor voetgangers en fietsers. De bushalte aan de Plataanlaan vervalt, deze halte wordt verplaatst na het kruispunt op de Herensingel.

2.2 In te stemmen met het participatieplan (bijlage 2) voor de concept nota van uitgangspunten.

Het projectgebied bestaat uit vijf deelgebieden, met elk eigen uitgangspunten, aandachtspunten en analyses. In de concept nota van uitgangspunten staan deze punten per deelgebied duidelijk uitgelegd, maar een mondelinge toelichting per deelgebied is aan te raden.

Voor de presentatie van de concept NvU wordt ook een inloopavond georganiseerd. Dit geeft bewoners en overige geïnteresseerden de gelegenheid om vragen te stellen. Met de primaire stakeholders worden individuele gesprekken gevoerd.

De bestuurscommissie van stadsgebied Weesp wordt gevraagd de concept NvU vrij te geven voor inspraak. Nadat de participatie heeft plaatsgevonden, wordt de bestuurscommissie gevraagd de nota van beantwoording, waarin alle consultatie- en inspraakreacties zijn opgenomen en beantwoord, en de definitieve NvU vast te stellen. Het college B&W wordt gevraagd kennis te nemen van de NvU zoals vastgesteld door de bestuurscommissie van stadsgebied Weesp.

2.3 Kennis te nemen van het vervolgtraject voor verder uitwerking van de voorkeursvariant uit de concept NvU. De focus ligt in de eerste instantie op het vergroten (van het gevoel) van verkeersveiligheid. De werkzaamheden worden gefaseerd uitgevoerd, beginnende met de volgende drie deelgebieden:

1. **Oversteek Papelaan – Plataanlaan**
2. **Fietsroute Plataanlaan – Casparuslaan**
3. **Dubbelzijdig fietspad aan de zuidzijde van de Amstellandlaan ter hoogte van het Vechtstede College**

Vervolgtraject

- Ter besluitvorming Bestuurscommissie Weesp 8 oktober 2024: In te stemmen met concept NvU CAPP en deze vrij te geven voor inspraak
- Inspraakperiode Q4 2024 concept NvU CAPP
- Opstellen nota van beantwoording
- Ter besluitvorming Bestuurscommissie Weesp: Vaststellen van de definitieve NvU CAPP en nota van beantwoording
- Ter kennisname college van B&W; bevestigen van de NvU CAPP
- Uitwerken van uitvoerings- en kredietbesluit na vaststelling NvU

Drie deelgebieden

Om het project te realiseren zijn er mogelijkheden onderzocht voor een gefaseerde aanpak van de uit te voeren werkzaamheden. De focus ligt in de eerste instantie op het vergroten (van het gevoel) van verkeersveiligheid. De overige doelstellingen zoals klimaatadaptatie en hittestress volgen op een later moment. De betreffende deelgebieden zijn:

1. Oversteek Papelaan – Plataanlaan (bijlage 4, figuur 3.1)

Bij de oversteek Papelaan - Plataanlaan is gebleken dat met name het oversteken niet verkeersveilig is. Een effectieve maatregel is weggebruikers in twee etappes over laten steken, maar dit vraagt ruimte op het kruispunt en op de Plataanlaan en Herensingel. Door de middengeleiders (verharde middenbermen) in elkaars verlengde te situeren wordt veilig oversteken mogelijk gemaakt. Om dit te realiseren vervalt de bushalte op de Plataanlaan en wordt deze verplaatst naar de andere zijde van het kruispunt aan de Herensingel. Om dezelfde reden vervallen de fietsstrook ter plaatste van de bushalte en de langsparkeervakken aan het begin van de Herensingel.

De totale kosten voor het grotendeels realiseren van deelgebied 1 oversteek Papelaan – Plataanlaan bedraagt ca. € 1.2 miljoen. Bij dit ontwerp gaan we ervan uit dat het kruispunt zoals onder deelgebied 2 fietsroute Plataanlaan – Casparuslaan niet aansluitend wordt uitgevoerd en we dus aansluiten op de bestaande situatie.

2.Fietsroute Plataanlaan - Casparuslaan (bijlage 4, figuur 3.2)

In de nieuwe situatie blijft het kruispunt Amstellandlaan-Plantaanlaan-Casparuslaan geregeld met verkeerslichten en blijven op alle takken van het kruispunt twee opstelstroken voor het autoverkeer bestaan. Fietsers krijgen eigen opstelvakken en eigen verkeerslichten op de Casparuslaan en de Plataanlaan. Hierdoor hoeven de fietsers zich op deze takken niet meer voor de auto's op te stellen en worden de fietsstromen los van het autoverkeer geregeld door verkeerslichten.

Oversteken voor fietsers

- Er wordt een oversteek van en naar het winkelcentrum Hogeweij voor fietsers, over de Amstellandlaan, gefaciliteerd.
- Voor fietsers wordt de oversteek over de Kostverlorenstraat verhoogd. Bij deze oversteek krijgen de fietsers voorrang op het andere verkeer. Afslaand verkeer richting de Kostverlorenstraat (winkelcentrum Hogeweij i.c.m. parkeerterrein) moet voorrang verlenen aan de fietsers.
- Bij de oversteek Papelaan – Plataanlaan worden de fietsers in de richting oost naar west van de rijbaan geleid naar het vrij liggend fietspad in het plantsoen van de Plataanlaan. Fietsers in de richting west naar oost kunnen gebruikmaken van een breed aanliggend fietspad.

Als het ontwerp deelgebied 2 fietsroute Plataanlaan – Casparuslaan (zie rode kader 2 in figuur 3.2) aansluitend aan ontwerp deelgebied 1 wordt uitgevoerd dan brengt dit een kleine aanpassing met zich mee voor het ontwerp deelgebied 1 Oversteek Papelaan – Plantaanlaan. De fietsers gaan van de rijbaan af.

De verharding wordt uitgevoerd in zwart asfalt op de rijbanen en rood asfalt op de fietspaden. De totale kosten voor het grotendeels realiseren van deelgebied 2 fietsroute Plataanlaan – Casparuslaan bedraagt ca. € 1.4 miljoen.

3.Dubbelzijdig fietspad aan de zuidzijde van de Amstellandlaan ter hoogte van het Vechtstede College (bijlage 4, figuur 3.3)

De Amstellandlaan ten westen van winkelcentrum Hogeweij voldoet in zijn huidige staat vrijwel geheel aan de inrichtingseisen voor GOW30. Het fietspad aan de zuidzijde van de Amstellandlaan wordt verbreed, zodat het geschikt is voor een tweerichtingsfietspad (zie figuur 3.3). Met een tweerichtingsfietspad wordt een onveilige situatie van spookfietsen voorkomen en ontstaat er een betere geleiding van fietsende scholieren op de verbinding Amstellandlaan aansluitend op de toekomstige verbinding Casparuslaan.

Het huidige voetpad wordt tevens verbreed. Tussen dit fietspad en de rijbaan ligt een groenstrook met bomen die aangewezen zijn als hoofgroenstructuur en dient daarom behouden te blijven.

Om dit onderdeel te kunnen realiseren is een strook van ongeveer 2 meter breed nodig van het schoolplein van het Vechtstede College. Hierover is contact opgenomen met het Vechtstede College en deze zijn, mede op basis van afspraken uit het verleden, nog steeds voornemens om hier hun medewerking te verlenen om dit onderdeel mogelijk te maken. De voorwaarden waaronder deze strook gebruikt kan worden moeten nog nader worden uitgewerkt.

Er is € 500.000,- aan dekking voor het grotendeels realiseren van deelgebied 3 dubbelzijdig fietspad aan de zuidzijde van de Amstellandlaan ter hoogte van het Vechtstede College als onderdeel van de opgave groot onderhoud (bijdrage vanuit Reserve Stadsbehoud).

Advies, afstemming en Participatie

- 22 november 2022 & 25 april 2023 - Toetsteam Openbare Ruimte & Mobiliteit
- Afstemming met raakvlakproject ontwikkeling bouwkavel Papelaan 28-32
- Bestuursadviseur Verkeer en Openbare Ruimte
- SARP Verkeer en Openbare Ruimte
- Juridische zaken Verkeer en Openbare Ruimte
- Bestuursadviseur Stadsgebied Weesp
- DMC

Financiële onderbouwing

Overige toelichting

De totale kosten om te komen tot een vastgesteld definitief ontwerp en uitvoering, bedraagt € 8 mln. De kosten worden gedekt binnen het beschikbaar gestelde budget voor 0,5 mln vanuit Reserve Stadsbehoud en het resterend deel vanuit Investeringen.
Naast het schetsontwerp van de voorkeursvariant is ook een kostenraming (SSK onderzoeksraming) van deze hernieuwde aanpak beschikbaar. De totale kosten van dit project worden geraamd op: € 8,0 mln (€ 7.955.254,-). Op basis van de definitieve NvU wordt het ontwerpproces opgestart. Afhankelijk van de uitkomst van dit proces wordt duidelijk of er aanvullende middelen noodzakelijk zijn. Indien er onverhoopt te weinig middelen beschikbaar komen voor het uitvoeren van de voorkeursvariant, kunnen er maatregelen noodzakelijk zijn tot faseren, versoberen of het verkleinen van de scope. Het uitgangspunt blijft om de scope zoveel mogelijk conform NvU te realiseren en op een verkeersveilige manier aan te sluiten op de bestaande situatie.

Conclusie

De genoemde beslispunten in de voordracht hebben wel financiële consequenties en deze zijn reeds geraamd in de begroting (100% dekking).

Communicatie

Binnen de gemeente: Opnemen in de te publiceren besluitenlijst.

Buiten de gemeente: n.v.t.

Documenten

Registratienr.	Naam
AD2024-056419	Stadsdeel Weesp DB Voordracht (pdf)
AD2024-057336	1 240924_CAP_NvU-concept.pdf (pdf)
AD2024-057337	2 20240613 participatieplan CAPP NvU.pdf (pdf)
AD2024-057340	3 Memo aanvulling beantwoording nav Technische sessie v5.pdf (pdf)
AD2024-057341	4 20240924 Afbeeldingen.pdf (pdf)

Uitslag

A Akkoord

- De Nota van Uitgangspunten CAPP is akkoord en zal worden geagendeerd voor de BC-vergadering van 8 oktober a.s.