



BEANTWOORDING RAADSVRAGEN

Nummer : 105-626
Onderwerp : RID 105-624 – Voetpad Waterlandse Zeedijk en fietsoversteek Hemmeland
Portefeuillehouder : Marian van der Weele
Datum : 21 april 2026

Vragen van de fractie van CDA Waterland aan het college van burgemeester en wethouders (ingezonden op 18 februari 2026) en beantwoording daarvan door het college van burgemeester en wethouders in cursief.

De fractie heeft kennisgenomen van het raadsinformatiedocument inzake het voetpad langs de Waterlandse Zeedijk (N518) en de fietsoversteek richting Hemmeland, in relatie tot de werkzaamheden van project Gouwhaven. Naar aanleiding hiervan hebben wij de volgende vragen.

Nut en noodzaak

Algemeen

In de afgelopen raadsdebatten is een duidelijke wens uitgesproken om als raad meer en tijdiger in positie te komen. Dit geldt met name voor het budgetrecht, waar de raad exclusieve bevoegdheden heeft, en de autonome bestuursbevoegdheden. In dat licht is de bestuurlijke keuze om het voetpad/de fietsoversteek via een RID aan u voor te leggen niet correct geweest. Gegeven het feit dat het budgetrecht bij de raad ligt, dient hiervoor een raadsvoorstel te worden voorgelegd. Het feit dat in het dashboard mogelijkheden voor dekking van de kosten wordt gezien, maakt dat niet anders.

Dat raadsvoorstel kunt u dus verwachten.

In het onderliggende RID (nummer 105-614) is de aanleiding omschreven voor de noodzaak van de aanpassing van het fietspad met een voetpad en de oversteek. Hieraan ligt ten grondslag dat de aannemer van de ontwikkelaar heeft aangegeven het onverantwoord te vinden om voetgangersverkeer toe te staan bij de nieuwe coupure. Dit in verband met het bouwverkeer dat ter hoogte van het voetpad een draai moet maken om het bouwproject op te komen. De gemeente is in eerste instantie verantwoordelijk voor de verkeersveiligheid van de openbare weg. Het verleggen van deze verantwoordelijkheid richting de ontwikkelaar en/of aannemer is juridisch lastig, zeker als deze partijen stellen dat het openstellen van het voetpad onverantwoord is. Omdat de bouwstromen qua intensiteit verschillen, is er onderzocht of het voetpad ook op bepaalde tijden afgesloten kon worden. Dit bleek echter niet beheersbaar te zijn. Daarnaast leidt dit tot onduidelijkheid bij gebruikers die mogelijk alsnog een onveilige route kiezen wanneer het voetpad afgesloten zou zijn.

Vraag 1

In hoeverre is sprake van een tijdelijke situatie (voor meerdere jaren), en waarom wordt desondanks gekozen voor de voorgestelde oplossing?

Antwoord 1

In ieder geval tot begin 2030. De gemeente blijft als wegbeheerder hoofdelijk verantwoordelijk voor de veiligheid van de openbare weg, welke nu in het geding is. Ook voor een kortere periode zouden dergelijke maatregelen wenselijk zijn. Het wegdek van het fietspad is bovendien afgeschreven en aan vervanging toe. Met de beoogde maatregelen wordt ook het slechte wegdek vervangen.

Vraag 2

Welke alternatieven zijn concreet onderzocht (bijvoorbeeld tijdelijke voorzieningen, omleidingen of verkeersregulerende en/of snelheidsremmende maatregelen) en waarom zijn deze afgefallen?

Antwoord 2

De route via het fietspad langs de N518 is het meest gekozen alternatief voor verkeer Binnenstad – Hemmeland. Mensen zijn geneigd de kortste route van A naar B te kiezen. De kortste route vanuit de binnenstad naar het Hemmeland is nu via het fietspad langs de N518. Deze situatie is nu onveilig door het smalle stukje fietspad, die daarnaast in matige tot slechte staat is, wat het fietspad ook voor fietsers onveilig maakt. De gemeente heeft inmiddels ook meerdere klachten over ontvangen van gebruikers van het fietspad over de huidige staat en het feit dat daar meer voetverkeer is.

Er is eerder gekeken naar een route door Markgouw via de Hermanus Reyntjeslaan of de Jan Persijnlaan. Deze route is echter voor voetgangers zodanig omlopen dat de verwachting is dat daar geen gebruik van wordt gemaakt. Verder is gekeken naar het alternatief van het verplaatsen van het bouwhek op de kruin van de dijk. Dit is evenmin een gelijkwaardig alternatief, omdat er dan een vermenging ontstaat van voetgangers en bouwverkeer, wat maakt dat er vanuit het oogpunt van (verkeers)veiligheid een zeer onwenselijke oversteek bij de coupure komt.

De nu voorgestelde oplossing wordt gezien als meest optimale maatregel die het fietsnetwerk niet verder aantast en bovendien ruimte biedt aan voetgangers (kortste route).

Vraag 3

Is overwogen om Galgeriet BV als ontwikkelaar van Gouwhaven primair verantwoordelijk te maken voor een tijdelijke, maar volwaardige en veilige voorziening zolang de werkzaamheden duren?

Antwoord 3

Daar zijn meerdere gesprekken over gevoerd maar buiten het projectgebied is de gemeente verantwoordelijk voor de maatregelen.

Hoogte en inzicht in de kosten**Vraag 4**

Kan het college een gespecificeerde kostenopbouw verstrekken (grondwerk, verharding, verkeersmaatregelen, ontwerp- en advieskosten, onvoorzien etc.)?

Antwoord 4

Er is een gespecificeerde kostenraming voor de uitvoering van de werkzaamheden als bijlage van deze beantwoording toegevoegd. Deze kostenraming is gewijzigd ten opzichte van het raadsinformatie-document van 10 februari 2026 (105-624), naar aanleiding van een optimalisatie. Zo is het maai- en freeswerk eerder te hoog geraamd. Het totaal van de raming komt daarmee op € 232.000, hier komt nog bij 10% onvoorzien (€ 23.200) en ontwerp- en advieskosten (€ 40.000,-). Totaal € 295.200. In reactie op vraag 10 van dit document is in de raming ook een knip gemaakt in de maatregelen voor het fietspad en de oversteek. Het toegekende subsidiebedrag is echter wel gebaseerd op de totale uitvoering. De offerte voor ontwerp- en advieskosten is omwille van bedrijfsgevoelige informatie niet openbaar gemaakt, maar kan op verzoek ingezien worden door de fracties.

Vraag 5

Hoe verhoudt deze raming zich tot vergelijkbare projecten binnen of buiten de gemeente?

Antwoord 5

Er zijn in de gemeente Waterland geen referentieprojecten gevonden, waarmee een kostenvergelijking kan worden gemaakt. Elk project is qua omvang en toegepaste techniek (bijvoorbeeld opbouw van het wegdek) weer anders, wat een vertekend beeld kan geven.

Vraag 6

Betekent het, nu de kosten volledig worden toegerekend aan het project Gouwhaven en per ultimo 2025 opgenomen in het dashboard dat er op dit moment al onomkeerbare werkzaamheden en/of kosten worden gemaakt?

Antwoord 6

Om u het complete beeld te kunnen geven en op basis daarvan een goed onderbouwd voorstel te kunnen doen, is aan Sweco opdracht gegeven voor een ontwerp en kostenraming. De totale offerte hiervoor bedraagt € 40.000 excl. btw. De reeds gemaakte kosten van deze voorbereidingshandeling à € 21.900 excl. btw komen ten laste van het dashboard.

Subsidie en externe dekking

Vraag 7

Op basis van welke regeling bij de Vervoerregio Amsterdam wordt subsidie aangevraagd, wat is het eventueel te verwachten subsidiepercentage dat kan worden verkregen en hoe realistisch acht het college toekenning?

Antwoord 7

Op 27 maart 2026 is door de VvA op basis van de Financiering mobiliteitsmaatregelen – Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (UPM) een subsidie toegekend ter hoogte van € 97.500. Grond voor het toekennen van de subsidie is het verbeteren van het fietsnetwerk: door het fietspad op te knappen en op-nieuw te asfalteren, plus de optie die ontstaat om in de toekomst het stukje verbreding (wat in de eerste plaats als voetpad gaat dienen) mogelijk weer te betrekken bij het fietspad.

Vraag 8

Waarom is de subsidieaanvraag nog niet afgerond alvorens tot deze beslissing te komen en de kosten in het dashboard op te nemen?

Antwoord 8

Het college heeft de veiligheidssituatie zo beoordeeld dat de voor te stellen maatregel nodig wordt geacht, ongeacht de afloop van een subsidieaanvraag. De kans voor het toekennen van een subsidie werd vrij groot geacht. Die verwachting is inmiddels ook terecht gebleken, zie antwoord vraag 7.

Duurzaamheid en toekomstbestendigheid

Vraag 9

Is rekening gehouden met mogelijke toekomstige herinrichting van de N518 of aanvullende ontwikkelingen in het kader van Gouwhaven en bestaat het risico dat de nu voorgestelde oplossing op termijn opnieuw moet worden aangepast, met aanvullende kosten tot gevolg?

Antwoord 9

Het voorstel is met de kennis van nu over toekomstige ontwikkelingen als beste voor het verbeteren van de verkeersveiligheid ontwikkeld en opgenomen.

Fasering en splitsing werkzaamheden

Vraag 10

Is het mogelijk de werkzaamheden te splitsen in een tijdelijke veilige oversteekvoorziening enerzijds en een structurele aanleg van een voetpad anderzijds?

Antwoord 10

Het college heeft er in de basis voor gekozen om alles in één keer uit te voeren, met name vanuit een oogpunt van (verkeers)veiligheid. Met de voorgestelde werkzaamheden worden alle problemen op het gebied van veiligheid omtrent fiets- en voetgangersverkeer in één keer opgelost. Om inzicht te verschaffen in de kosten voor een eventuele splitsing is dat wel meegenomen in de aangepaste raming (zie beantwoording vraag 4).

Vraag 11

Kan worden volstaan met een soberder of tijdelijke inrichting gedurende de bouwperiode, om later – indien noodzakelijk – een definitieve oplossing te realiseren?

Antwoord 11

Het fietspad is al in slechte staat. Om daar naast een tijdelijke bestrating of andere verharding aan te leggen leidt uiteindelijk tot meer onveiligheid (kieren, scheuren etc.) en is in de ogen van het college niet zinvol.

Verantwoordelijkheid en risicoverdeling**Vraag 12**

In hoeverre acht het college het redelijk dat de gemeente opdraait voor kosten die direct voortvloeien uit de bouwactiviteiten van een private ontwikkeling?

Antwoord 12

De met de ontwikkelaar gemaakte afspraken bieden geen aanknopingspunt voor het bij de ontwikkelaar in rekening brengen van kosten voor civieltechnische maatregelen buiten het plangebied. Zie ook vraag/ antwoord 13. De maatregelen buiten het plangebied zijn ook in de aanvraag voor de WBI-subsidie gekenmerkt als kosten voor de gemeente. Daarin is ook een post infrastructurele voorzieningen opgenomen.

Vraag 13

Zijn hierover afspraken vastgelegd met Galgriet BV, en zo ja, kan de raad hierover worden geïnformeerd?

Antwoord 13

In de REOK en de Koopovereenkomst is vastgelegd dat werkzaamheden buiten het projectgebied door de gemeente worden uitgevoerd. In het overleg Openbare Ruimte worden de afspraken daarover bijgehouden en vastgelegd.

Wij verzoeken het college de vragen afzonderlijk en gemotiveerd te beantwoorden, zodat de raad een zorgvuldige afweging kan maken over proportionaliteit, financiële risico's en de mate waarin hier sprake is van een doelmatige en duurzame besteding van publieke middelen.