

COLLEGEVOORSTEL

Zaaknummer: Z26-044543

Data afstemming
portefeuillehouder: 17 februari en 23 maart 2026

Portefeuillehouder: wethouder Herbert Raat

Behandelend ambtenaar:
Bas van Viegen
06-10115188
b.van.viegen@amstelveen.nl
Openbare Ruimte en Vastgoed

Onderwerp

Verbeteren Fietsroutes Metropoolregio Amsterdam (MRA-fietsroutes)

Besluit

Het college van burgemeester en wethouders besluit:
de voorlopige ontwerpen voor het verbeteren van de MRA-fietsroutes Spoorlijnpad-Kazernepad en De Savornin Lohmanlaan-Thorbeckepark vast te stellen en vrij te geven voor publicatie en informatie

Samenvatting

De gemeente Amstelveen verbetert twee hoofdfietsroutes binnen het MRA-netwerk: het Spoorlijnpad-Kazernepad wordt duurzaam verbreed naar 4 meter met ingrepen aan trambaan en bruggen. De gevolgen voor het groen zijn beperkt en ecologische versterking staat centraal. De De Savornin Lohmanlaan wordt omgevormd tot fietsstraat en via een nieuwe brug door het Thorbeckepark verbonden met het Spoorlijnpad, waardoor een hoogwaardige oost-westroute ontstaat. Beide projecten worden gefaseerd uitgevoerd tussen 2026 en 2029, met verwachte cofinanciering door de Vervoerregio. Dekking voor de eigen bijdragen voor het project vindt plaats via het Meerjarenprojectenplan (MPP) Buitenruimte, dat in de zomer van 2026 wordt geactualiseerd.

Doel

Doel van beide projecten is het stimuleren en beter faciliteren van het fietsverkeer door comfortabel en veilig doorfietsen over gesloten verharding van voldoende breedte met goede verlichting en veilige kruispunten.

Prestatie

Om dit doel te bereiken zijn twee projecten geprogrammeerd in het Meerjarenprojectenplan (MPP) Buitenruimte. Voor beide projecten is nu een voorlopig ontwerp uitgewerkt, dat na vaststelling in het college wordt gepresenteerd aan omwonenden, belanghebbenden en andere geïnteresseerden. Er worden informatieavonden gehouden en men wordt in de gelegenheid gesteld om vragen te stellen en te reageren op de plannen. Na het verwerken daarvan volgt een nota van beantwoording, wordt het definitief ontwerp uitgewerkt en opnieuw vastgesteld in het college. Daarna volgt de technische uitwerking tot bestek en volgt gefaseerd de uitvoering.

Voorgeschiedenis en context

De wens om beide fietsroutes te verbeteren bestaat al geruime tijd. Beide projecten zijn ook al enkele jaren in het MPP opgenomen. In een eerdere studie leek verbreding van het Spoorlijnpad en Kazernepad ten koste te moeten gaan van veel groen. Daarbij was er nog onzekerheid hoe de route over het nieuwe dek bij het Oude Dorp zou moeten worden vormgegeven en op welke wijze de



route door het Oude Dorp het beste verbreed zou kunnen worden. De afgelopen tijd is gezocht naar optimalisaties om zo veel mogelijk groen te sparen en toch een duurzame en stabiele verharding te realiseren van 4 meter breed over het volledige tracé. Voor de route door het Thorbeckepark is eveneens gezocht naar een alternatief dat zo min mogelijk ten koste gaat van groen en op voldoende afstand ligt van de woningen.

1. Spoorlijnpad–Kazernepad

Het huidige fietspad is te smal en in slechte staat. In het nieuwe ontwerp wordt het pad over de gehele lengte verbreed naar 4 meter. Het gedeelte ten noorden van de A9 wordt uitgevoerd in beton, het gedeelte ten zuiden van de A9 in beton of asfalt. Belangrijke ingrepen zijn:

- het omwisselen van fietspad en trambaan tussen Handweg en A9
- aanpassen van taluds, watergangen en meerdere bruggen

Het ontwerp is uitgebreid besproken met de Vervoerregio, die het project samen met de gemeente financiert. Ook is het ontwerp afgestemd met de Fietzersbond, de Stichting EMA (Electrische Museumtramlijn Amsterdam) en de Groenraad. Met de EMA is onder andere afgesproken dat het hekwerk tussen de spoorbaan en het fietspad verwijderd kan worden, dat de bovenleidingsmasten deels verplaatst kunnen worden, dat het spoor verlegd kan worden en dat ter hoogte van het Oude Dorp gekozen kan worden voor gras tussen en naast de rails, waarbij de gemeente het maaien en snoeien zal verzorgen. De details moeten in de vervolgfase nog worden uitgewerkt.

Door optimalisaties is het aantal te verwijderen bomen beperkt gebleven, waarbij ecologische versterking centraal staat: verbeteren van de verbindingzone langs het fietspad, herstel van het historische zanddijklichaam en het vormen van een aaneengesloten parkenroute.

2. De Savornin Lohmanlaan – Thorbeckepark

Het traject tussen Keizer Karelweg en de museumspoorlijn wordt opgewaardeerd tot een hoogwaardige MRA-fietsroute. De maatregelen zijn:

- omvorming van de rijbaan tot fietsstraat in rood asfalt
- aanleg van voorrangskruispunten met inritconstructies en parkeren uitsluitend in vakken
- strekken van de route richting spoorlijn

Voor de verbinding via het Thorbeckepark wordt gekozen voor een brug over de vijver. Hierdoor kunnen waardevolle populieren behouden blijven en ontstaat een logische verbinding richting het Annapark.

Overwegingen die hebben geleid tot het voorgestelde besluit

- Met het vaststellen en vrijgeven van het voorlopig ontwerp kan de informatievoorziening starten en kan bekeken worden wat omwonenden, belanghebbenden en andere geïnteresseerden van de plannen vinden. Ook wordt daarmee waardevolle input voor het vervolgtraject opgehaald.
- Met het nu voorliggende ontwerp kunnen beide fietsroutes over de volle lengte verbreed worden naar 4 meter, een breedte waarbij fietsers elkaar veilig en comfortabel twee aan twee kunnen passeren.
- Met het nu voorliggende ontwerp wordt zo veel mogelijk groen gespaard, worden koppelkansen ten aanzien van ecologie, landschapsbeleving en wandelroutes benut, en met beton wordt gekozen voor een duurzame en stabiele verharding op de slappe ondergrond ten noorden van de A9. Voor het zuidelijk deel wordt nog een afweging gemaakt tussen beton en asfalt.
- Door het spoor en het fietspad om te wisselen tussen Handweg en dek A9 (Annapark) worden diverse voordelen bereikt. Het perron van het oude station bij de Stationsstraat kan in ere worden hersteld, bij de kruising met de Handweg komt het fietspad beter in het zicht te liggen



en het fietspad kan verbreed worden. Zeker tussen Stationsstraat en Handweg is het fietspad nu namelijk veel te smal.

- De voorrangssituatie op de kruispunten van het Spoorlijnpad-Kazernepad wijzigt niet. In 2009 heeft het wijzigen van de voorrang tot diverse ongevallen geleid, waarna dit is teruggedraaid.
- Er is naar verwachting voldoende dekking voor beide projecten te realiseren binnen de bestaande financiële kaders van het MPP Buitenruimte, aangevuld met bijdragen vanuit de Vervoerregio, die inmiddels een indicatie van hun bijdrage hebben afgegeven voor het Spoorlijnpad-Kazernepad.

Keuzemogelijkheden/alternatieven

- Het niet omwisselen van spoor en fietspad ter hoogte van het Oude Dorp zou ertoe leiden dat het fietspad juist op dit drukke en belangrijke deel niet verbreed zou kunnen worden, of dat verbreding van het bestaande fietspad zou leiden tot alsnog verschuiven van het spoor richting de watergang. In het eerste geval worden uiteraard veel kosten bespaard, maar ontvangt de gemeente ook minder van de Vervoerregio. In het tweede geval zijn er eveneens hoge kosten voor het verleggen van het spoor, maar worden de kansen niet benut (perron Stationsstraat, overzicht bij de Handweg) en zijn naar verwachting zware constructies nodig voor het opvangen van spoor en trambaan aan de waterkant. Omdat het project inclusief de bijdrage van de Vervoerregio naar verwachting financieel haalbaar is, is nu gekozen voor deze optimale en toekomstbestendige variant.
- Een alternatief voor de kruispuntvormgeving was om fietsers weer voorrang te geven op alle kruisingen of op alleen de kruisingen met erftoegangswegen (30 km/u). Dan kunnen fietsers immers meer doorfietsen. Door de ervaringen uit het verleden en omdat de verkeerssituatie sindsdien niet wezenlijk gewijzigd is, is hier niet voor gekozen.
- Kiezen voor gekoppelde betonplaten leidt tot hogere investeringskosten. In aanleg zijn deze betonplaten beduidend duurder dan asfalt. Bij beton zijn er echter minder gevolgen voor het groen, omdat de constructie dunner is en hierdoor dichter langs het groen gebouwd kan worden. Bovendien blijft het beton veel stabielere op de lange termijn waardoor de structurele onderhoudskosten veel lager liggen. Het asfalt op de dijk scheurt nu regelmatig af en heeft veel onderhoud nodig. Voor het gedeelte ten zuiden van de A9 wordt in een vervolgfase nog een keuze gemaakt tussen asfalt en betonplaten.

Participatie

Het gaat om deze projecten om twee fietsroutes op het hoogste niveau in de metropoolregio. Hieraan worden bepaalde eisen gesteld, die weer als voorwaarde gelden voor een substantiële bijdrage vanuit de Vervoerregio. De ruimte voor inspraak is daarmee zeer beperkt. De ontwerpen worden gepresenteerd tijdens twee afzonderlijke informatieavonden, waarbij mensen vragen kunnen stellen over het ontwerp en er ruimte is voor suggesties hoe het ontwerp mogelijk verbeterd of aangevuld kan worden. Ook wordt input opgehaald voor de verdere uitwerking en aankleding van de trajecten. De ontwerpen kunnen via de website van de gemeente worden bekeken. Daarbij wordt ook aangegeven bij wie men terecht kan voor vragen. Daar waar in het vervolgproces verkeersbesluiten nodig zijn, is ruimte voor rechtsbescherming. Tegen de te nemen verkeersbesluiten staat bezwaar en beroep open.

Kanttekeningen en risico's

Het gaat – zeker bij het Spoorlijnpad en Kazernepad – om een groot, ingrijpend project, waarbij er nu nog diverse onzekerheden zijn. Dat is in deze fase heel gebruikelijk. Deze onzekerheden zijn zo goed mogelijk verdisconteerd in de kostenraming. Ook zal een risicodossier worden aangelegd ter beheersing van de risico's in dit project.



Financiën

Beide projecten zijn opgenomen in het Meerjarenprojectenplan Buitenruimte met een indicatief nettobudget (exclusief bijdrage van de Vervoerregio). De Vervoerregio heeft voor het Spoorlijnpad-Kazernepad een indicatieve bijdrage afgegeven, voor de route De Savornin Lohmanlaan – Thorbecke-park nog niet. Het nu geprogrammeerde eigen budget, aangevuld met de indicatieve bijdrage van de Vervoerregio, is nu nog niet voldoende om de beide projecten te realiseren, maar het financiële gat is dermate, dat dit naar verwachting bij de actualisatie van het MPP en met een realistische aanvullende bijdrage van de Vervoerregio kan worden gedekt. Hiermee is er voldoende vertrouwen dat de projecten financieel haalbaar zijn binnen de kaders van het MPP en voldoende vertrouwen om ze te presenteren aan de inwoners. Mocht gaandeweg het vervolgproces blijken dat zich dermate veel kostenverhogende factoren voordoen, dat een of beide projecten financieel onzeker worden, dan is er ruimte voor heroverweging van onderdelen van de projecten. Ook kan worden gekozen voor het realiseren van een deel van de trajecten en temporisering van andere trajecten voor zover aanvullende middelen nodig zouden zijn. Er worden nu nog geen financiële verplichtingen aangegaan ten aanzien van de realisatie van deelprojecten.

De financiële consequenties worden verwerkt in het MPP Buitenruimte en aan de raad voorgelegd medio 2026.

Vervolgstappen

Uitvoering en procesplanning

Na besluitvorming over het voorlopig ontwerp volgen de volgende stappen:

- Informatie op de website van de gemeente inrichten en ontwerp publiceren
- Persbericht
- Bewonersbrieven met aankondiging informatieavonden
- Beoordelen reacties en opstellen nota van beantwoording
- Definitief ontwerp met beantwoording reacties opnieuw naar college
- Verkeersbesluit
- Parallel hieraan budget bijstellen in MPP Buitenruimte
- Uitwerken technische ontwerpen per deelproject, inclusief gedetailleerde ramingen
- Formeel bijdrage vragen per deelproject aan de Vervoerregio
- Realiseren van de projecten in meerdere fasen

De participatie en besluitvorming over beide ontwerpen vindt plaats in de eerste helft van 2026. De uitvoering wordt gefaseerd:

Spoorlijnpad-Kazernepad:

1. Amsterdamse Bos – Amsterdamseweg (2026–2027)
2. Amsterdamseweg–A9 en Handweg–Noorddammerlaan (2027)
3. Handweg–A9 afgestemd op werkzaamheden Annapark/Dek A9 (2028–2029)

De Savornin Lohmanlaan-Thorbeckepark:

- Fietsstraat: beoogd 2027
- Brug/verbinding Thorbeckepark: afgestemd op nieuwe hoogteligging Spoorlijnpad, idealiter gelijktijdig met aanleg van het A9-dek of zoveel eerder als mogelijk

Evaluatie

Niet van toepassing

Duurzaamheidsaspecten



- De huidige ontwerpen zijn optimaal ten aanzien van het groen, met behoud van zo veel mogelijk bomen.
- In het project is veel aandacht voor ecologische verbindingen.
- Door te kiezen voor beton (in elk geval op het Spoorlijnpad) wordt gekozen voor een duurzame en stabiele verharding die lang mee gaat, waarbij gerecycled materiaal wordt toegepast.

Bijlagen

1. Toelichting voorlopig ontwerp Spoorlijnpad-Kazernepad
 2. Landschapsvisie en ontwerp
 3. Uitgangspuntennotitie IV-Infra
 4. Voorlopig ontwerp Spoorlijnpad-Kazernepad
 5. Voorlopig ontwerp De Savornin Lohmanlaan-Thorbeckepark
-

Behandeld in B&W-vergadering: 31 maart 2026.

Besluit B&W: Besloten wordt conform het voorgestelde besluit.