REACTIE ACTIEGROEP 27/8 OP VERSLAG FACT FINDING SESSIE

Verslag Fact Finding Sessie Korte Muiderweg (met reacties/aanpassingen)

Maandag 15 juli 2024, 19:00-21:00 uur

Aanwezigen

- Actiegroep Behoud Bomen Muiderweg:
  - Inwoner Weespersluis en 5.1, 2, e
  - Inwoner Weesp, 5.1, 2, e
  - Inwoner Weespersluis, werkt bij 5.1, 2, e
  - Inwoner Weespersluis
  - Inwoner Weespersluis
  - Bewoner Korte Muiderweg, werkt bij 5.1, 2, e
  - Inwoner Weespersluis 5.1, 2, e
- Experts gemeente Amsterdam en GEM Bloemendalerpolder:
  - Technisch projectleider Ingenieursbureau Gemeente Amsterdam
  - Beleidsadviseur Verkeer & Openbare Ruimte Gemeente Amsterdam, Voorzitter Expertiseteam Openbare ruimte & Mobiliteit
  - Lid Expertiseteam Openbare ruimte & Mobiliteit, Gemeente Amsterdam, specialist Klimaatadaptatie, achtergrond in bosecologie
  - Projectmanager openbare ruimte Ingenieursbureau Gemeente Amsterdam
  - Adviseur 5.1, 2, e (i.o.v. GEM Bloemendalerpolder), Wegontwerp Korte Muiderweg in samenspraak met vertegenwoordigers van de gemeente Amsterdam
  - Projectleider Korte Muiderweg voor GEM Bloemendalerpolder
- Onafhankelijk Gespreksleider:
  - 5.1, 2, e
- Verslag:
  - Projectmanager Weespersluis, Gemeente Amsterdam
- Toehoorders:
  - Gebiedsmanager Weesp, Gemeente Amsterdam
  - Senior projectmanager Weespersluis, Gemeente Amsterdam
  - Locatiemanager GEM Bloemendalerpolder
  - Communicatie adviseur, Gemeente Amsterdam

Introductie, voorstelronde, verslag

De gespreksleider heeft het overleg geopend, er is een voorstelronde gedaan. Ten aanzien van het verslag is afgesproken dat dit wordt gedeeld met de actiegroep. De actiegroep krijgt de gelegenheid om te reageren of het verslag een juiste weergave is van hetgeen is besproken. Het verslag met deze eventuele reactie van de actiegroep wordt gedeeld met het college zodat dit in overweging kan worden genomen bij de besluitvorming over het ontwerp voor herprofilering van de Korte Muiderweg.

Verwachtingen

De gespreksleider heeft de aanwezigen gevraagd ‘Waarom zitten we hier, wat verwachten we dat de uitkomst kan zijn van het gesprek?’

REACTIE ACTIEGROEP

- Voorzitter van het Expertiseteam geeftaan 'ik ben vooral benieuwd wat eruit gaat komen. Wij hebben met het Expertiseteam een advies geschreven. Ik kom om te luisteren naar de actiegroep, hebben wij iets gemist en is er mogelijk iets dat toch aanleiding geeft om ons advies te heroverwegen. Ik hoop ook dat ik kan uitleggen wat we in overweging hebben genomen en hoe we tot ons advies zijn gekomen.'
- Actiegroep geeft aan:
    - Ik hoop dat we elkaars overwegingen kunnen begrijpen maar ook kijken of we tot een voorstel kunnen komen waar iedereen achter staat.
    - Ik verwacht dat we ook mogelijkheden bespreken, wat kan wel en wat kan niet.
    - Wij hebben het idee dat er misschien lokale dingen over het hoofd zijn gezien die iets toe kunnen voegen.

Agenda

De agenda van het overleg is doorgenomen;

1. De mogelijkheid om de snelheid terug te brengen naar 30 km/u.
2. Alternatief 4 van de actiegroep in relatie tot het definitief ontwerp herprofilering Korte Muiderweg waarbij in elk geval aan bod komt:
    - Tweerichtingsfietspad vs. Twee eenrichtingsfietspaden
    - Effect van beide varianten op (behoud van) bomen
    - Effect op gezondheid, landschappelijke kwaliteit en recreatieve eigenschappen

Mogelijkheid om de snelheid terug te brengen naar 30 km/u

De actiegroep geeft een toelichting op haar standpunt:

- Het is onze wens om de snelheid terug te brengen naar 30 km/u.
- Als actiegroep staan wij voor twee punten; veiligheid en behoud van bomen. 30 km/u biedt de mogelijkheid om de weg veiliger te maken en meer ruimte te creëren voor bomen zonder naar de oostkant uit te wijken.
- We zien dat de wijk verandert, het fietspad wordt veel gebruikt voor fietsen en wandelen in de huidige situatie. We denken dat het veiliger is om de weg 30 km/u te maken.
- De in het DO aangehouden grens waar de snelheid overgaat van 50 km/u naar 30 km/u (ter hoogte van de binnen bebouwde kom grens in de huidige situatie) lijkt te makkelijk gekozen. Wat ons betreft zou het logisch zijn als de overgang naar 50 km/u (vanuit Weesp gezien) na het Weespersluispark is. De bestuurscommissie Weesp heeft gepleit voor een snelheid van 30 km/u vanaf de eerste rotonde (vanaf Muiden gezien, dit is ter hoogte van de Vechtstroomlaan).
- Met een snelheid van 30 km/u kunnen auto's~~an~~ makkelijker ~~worden~~ ingevoeg~~end~~ op de weg
- Met 30 km is de geluidsoverlast van auto's minder voor omwonenden en voor fietsers en wandelaars. Onderzoek heeft aangetoond dat dit fietsen en wandelen stimuleert.
- ~~en~~ het helpt mogelijk ook om meer verkeer van de Waterlinie gebruik te laten maken.

Met opmerkingen [1]: Het argument dat voordeur en parkeren langs de weg de grens van 30 km/h klopt niet. KMW 51 en 53 hebben ook voordeur en parkeren langs de weg. Tevens heeft woonerf Mijndenhof hier een uitrit op de KMW.

Met opmerkingen [2]: dit is benoemd in de factfinding avond, maar niet genotuleerd

Met opmerkingen [3]: dit is toegevoegd omdat het benoemd is, maar nog niet in de notulen stond

REACTIE ACTIEGROEP

- Het heeft ook invloed op de breedte van de rotondes.
- De actiegroep is verbaasd dat het feit dat de weg landelijk is gelegen en er geen voordeuren aan de weg zijn wordt gebruikt als argument om geen 30 km/u in te stellen. Zelf zien ze de straat als recreatieve weg voor lokaal verkeer tussen Weespersluis en het centrum en voor lokaal verkeer met Muiden, waar ruimte voor fietsen en wandelen gezond gedrag stimuleert.
- ~~-~~Je kunt toch ook een landelijke weg hebben die 30 km/u is, of de weg zo ontwerpen en vormgeven dat deze geschikt is voor 30 km/u? Hierbij wordt een voorbeeld genoemd van een weg in Laren (Naarderstraat).~~-~~

Toelichting Expertiseteam:

- Een jaar geleden is het beleidsvoornemen '30 kilometer per uur in de stad' voorgelegd. Daarbij zijn alle gebiedsontsluitingswegen in de stad op een rij gezet en is er met ontzettend veel mensen gesproken over of wegen 50 km/u of 30 km/u moeten worden. Door dit voor alle wegen te doen ontstaat er een beeld van factoren die bepalen of een weg 30 km/u of 50 km/u wordt. Voorbeelden hiervan zijn; de aanwezigheid van parkeren langs de weg (indicatie voor 30 km/u), aanwezigheid van twee rijbanen (indicatie voor 50 km/u). Er zijn ook veel twijfelgevallen. De mate van bebouwing aan de weg is ook een factor; aan twee kanten bebouwing voelt als 30 km/u, wegen waar aan een kant bebouwing is en aan de andere kant bijvoorbeeld een park zijn bijna allemaal 50 km/u gebleven. Als de ruimte er is en je wanneer je op de weg rijdt niet het gevoel hebt dat je 30 km/u moet rijden, is het lastig om af te dwingen dat 30 km/u wordt gereden.
- Voor het aanpassen van de snelheid naar 30 km/u moet een verkeersbesluit worden genomen, hierbij moet een onderbouwing worden gegeven. De onderbouwing zoals we nu voor alle wegen hebben opgeschreven zegt dat de ruimte/wijde blik aan een zijde van de weg er niet moet zijn en je het gevoel moet hebben dat je in de stad bent. Dat kan liggen aan formele grenzen maar ook aan informele grenzen, bijvoorbeeld in de stad langs sportvelden. Wij als Expertiseteam denken over de Korte Muiderweg; dit is zo'n weg die je voor het grootste deel als 50 km/u bestempelt.
- Ten aanzien van veiligheid; als mensen daadwerkelijk 30 km/u rijden is het veiliger, maar als mensen hier vervolgens toch 50 km/u rijden is het mogelijk nog onveiliger. Ook moet er rekening worden gehouden met andere wegen in Amsterdam; als je het hier doet betekent dat ook iets voor andere wegen.

Reactie actiegroep:

- Ik snap de overweging maar we zouden graag een maximale snelheid van 30 km/u willen en de wijk is nog in beweging. Nu heb je de kans om de weg vorm te geven
- zodat het logisch is om er niet harder dan 30 km/u te rijden
- ~~Nu heb je de kans om het vorm te geven als 30 km/u weg.~~
- De actiegroep toont foto's van andere wegen waardoor~~waarvan~~ zij niet begrijpen waarom daar wel 30 km/u kon worden ingevoerd en op de Korte Muiderweg niet. Hier een foto toevoegen die is vertoond van 30 km weg in Laren.

Reactie Expertiseteam:

REACTIE ACTIEGROEP

- De foto's zo snel beoordelend lijken dit grensgevallen. Het maakt ook uit hoe smal je ontwerpt en met welk materiaal. Hoe smal je kan ontwerpen heeft te maken met het verwachtte verkeer.
- Het sturende element is beperkt; zolang je niet verbiedt om ergens te rijden wordt het niet zomaar rustiger. Je moet oppassen met de snelheid terugbrengen met als doel om de weg rustiger te maken.
- Tegelijkertijd denk ik dat er best een onderbouwing te geven is om de overgang van 30 km/u naar 50 km/u iets op te schuiven richting de eerste rotonde (vanaf Weesp gezien).

Reactie Projectteam gemeente:

- De verkeersprognoses zijn gebaseerd op het ontwerp en snelheidsregime na herprofilering. Die gaan uit van ca. 8000-9000 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Zoveel voertuigen kan je niet kwijt op een volledige 30 km/u weg.

Vraag actiegroep:

- Stel je maakt de weg toch 30 km/u, zorgt dat er dan niet voor dat mensen de afweging maken om te gaan fietsen? We horen veel buurtbewoners uit Weespersluis vertellen dat ze nu makkelijk de auto pakken om Weesp in te gaan.
- Weggebruikers die geen bestemmingsverkeer zijn kunnen besluiten om een andere weg te gebruiken?

Met opmerkingen [4]: zonder deze toevoeging is het nog geen juiste weergave van de avond

Reactie Projectteam gemeente:

- Het kan ook andersom werken; dat toch de Korte Muiderweg wordt gebruikt maar dat men zich niet houdt aan de maximaal toegestane snelheid.

Reactie Actiegroep:

- In de huidige situatie snap ik dat de weg een landelijke uitstraling heeft. Maar de wijk gaat groeien, er komen veel mensen bij, er komt een sluis en mogelijk komen er nog meer ontwikkelingen aan de oostzijde die nu nog niet bekend zijn. De weg wordt gemaakt voor de komende 50 jaar, over 5-10 jaar kan dit een weg zijn met een hele andere uitstraling, kan dat niet meegenomen worden in de overweging?

Reactie Projectteam gemeente:

- Weesp had altijd alleen de Korte Muiderweg als ontsluitingsweg, nu is er ook de Waterlinie, maar de Korte Muiderweg zal nog steeds gebruikt worden als ontsluiting.

Reactie actiegroep:

- Het zijn vooral bewoners die de weg gebruiken; wij roepen op 'maak het 30 km/u', het autoverkeer neemt dan ook af.
- Het woord recreatieve waarde vind ik belangrijk. De weg is een historische verbinding tussen Weesp en Muiden en heeft een verbindingsfunctie tussen deze plaatsen voor o.a. boodschappen doen, scholieren, fietsers in het algemeen.

REACTIE ACTIEGROEP

- Het gaat nu onder andere over de prognoses van verkeer. Wij hebben zorgen over het smalle voetpad van 0,9 meter voor wandelaars, al of niet met kinderen en/of honden, voor kinderwagens en rolstoelen, en we hebben zorgen over het feit dat dit naadloos overgaat in ~~wandelen en~~ een fietspad van 3,5 meter voor fietsers, elektrische fietsen, bakfietsen , groepen racefietsen fatbikes , noem maar op. ~~.~~ We krijgen weinig informatie over de aantallen fietsers en wandelaars, ~~.~~ daar zijn geen tellingen van gedaan en geen prognoses voor gemaakt.
- Dit geeft ons de indruk dat vooral vanuit de auto is gedacht over deze weg.

Reactie Expertiseteam:

- We gebruiken vaak de metafoor van het inpakken van een kofferbak; je begint met de grootste dingen, als je die erin hebt ga je de rest erbij passen. Niet omdat de grootste dingen het belangrijkst zijn, maar omdat je de meeste speelruimte nodig hebt om die kwijt te kunnen. Zo gaat dat ook met het ontwerpen van wegen.

Reactie Actiegroep:

- **Als je van de grootste dingen uitgaat zou je in dit geval van de bomen moeten uitgaan.** Dat geeft de indruk dat er inderdaad vanuit de auto wordt gedacht. Zou de gemeente niet minder vanuit de auto kunnen denken? Is er een belang om de auto's over deze weg te laten gaan? Ik heb dat nog niet gevonden.

Reactie Expertiseteam:

- Wat mij betreft is dat belang er niet. Maar als er 8000 tot 9000 auto's rijden is het ongeloofwaardig om er een 30 km/u weg van te maken.

Reactie actiegroep:

- Andersom denkend; wat is de reden om hier met de auto te komen?
- Er wordt gezegd dat 30 km/u invoeren onveilig is omdat, zolang de weg niet uitnodigt om 30 km/u te rijden, mensen alsnog 50 km/u gaan rijden. Met het huidige ontwerp en 50 km/u regime gaan mensen misschien wel 80 km/u rijden.

Reactie Expertiseteam:

- Wij moeten ons als overheid aan de wet houden. We kunnen niet een verkeersbesluit nemen als we weten dat het niet klopt.

Expertiseteam en Projectteam gemeente over ruimtewinst van 30 km/u:

- De draaicirkels van de rotonde zijn gebaseerd op vrachtwagens en bussen, deze rijden niet met een snelheid 50 km/u over de rotonde. De ruimte die extra ontstaat op de rotondes bij invoering van 30 km/u is beperkt.

REACTIE ACTIEGROEP

Actiegroep:

- Het is vreemd dat een weg wordt ingericht op een bus terwijl er geen bus gaat rijden.

Reactie Projectteam gemeente:

- Officieel is er een buslijn, deze gaat tijdelijk over de Waterlinie.

Actiegroep:

- **Volgens ons is het de bedoeling dat de buslijn over de waterlinie blijft gaan. Waar is de informatie te vinden dat de bus uiteindelijk over de KMW gaat rijden? Er zijn geen bushaltes ontworpen.**
- In onze optiek is 30 km/u ook veiliger om over te steken. Dat is voor ons een belangrijker argument om de weg 30 km/u te maken dan het minder breed worden van de rotondes.

Met opmerkingen [5]: dit is benoemd op de avond, maar was weggelaten uit de notulen

Bij dit laatste ingebrachte punt wordt stilgestaan bij het volgende onderwerp. De gespreksleider beëindigt het gesprek over het onderwerp '30 km/u'.

Alternatief 4 en Definitief ontwerp: Tweerichtingsfietspad vs. eenrichtingsfietspaden aan beide zijden van de rijbaan

Actiegroep licht toe:

- Zowel in alternatief 4 als in het huidige DO:
  - Wordt vastgehouden aan de ligging van de oostelijke rijbaan (en wordt deze dus niet verder naar het oosten verplaatst),
  - Wordt de rijbaan versmald naar 6,30 meter,
- Op die manier blijft er extra ruimte over aan de westzijde (Weespersluis zijde) en is er 6 meter ~~een~~ berm aan de oostzijde (Vechtzijde) helemaal vrij en kan nog een rol spelen in het ontwerp van de weg. Hoe met die ruimte wordt omgegaan verschilt tussen de twee ontwerpen.
- Onder de berm aan de oostzijde liggen kabels en leidingen, in de huidige situatie ligt er een eenrichtingsfietspad. In het DO gebeurt er niks met deze berm. Je zou er iets mee kunnen, in elk geval een fietspad of een voetpad creëren want er ligt nu ook al een fietspad.

Reactie Projectteam (GEM):

- Het klopt dat de breedte van de weg 6,30 meter wordt.
- De berm aan de oostzijde is nooit voorbelast. Wanneer je daar een breder fietspad wil neerleggen moet je de weg voorbelasten.
- Tussen de huidige rijbaan en het huidige fietspad aan de oostzijde ligt een gasleiding. Als je voorbelast gaat de grond zakken, dat kan de gasleiding niet aan (consequentie: gasleiding moet verlegd worden).

Actiegroep:

REACTIE ACTIEGROEP

- Van dat gedeelte kunnen we in alternatief 4 afblijven, daar kunnen we omheen werken.

Projectteam (GEM):

- Alles eromheen zakt ook wanneer je gaat voorbelasten.

Reactie Actiegroep:

- In de SUOK staat dat aan Programma van Eisen (PVE) Rood moet worden gehouden. Daarin staan ook eisen over hoe ver de gasleiding moet zitten van de weg.

Projectteam (GEM):

- Die eis geldt voor nieuw aan te leggen gebieden, niet voor de bestaande situatie en deze herprofilering.
- Wanneer je onbeperkte tijd en onbeperkte (financiële) middelen hebt kan alles.

Actiegroep:

- Ik ben het niet eens met dit antwoord. Door je niet aan de 2 tot 2,5 meter afstand tot de gasleiding te houden, ga je minder veilig ontwerpen dan wanneer je die afstand wel zou nemen. Dat heeft niks te maken met een nieuwe weg of oude weg, dat heeft te maken met kosten.

Projectteam (GEM):

- Dit is een algemeen aanvaard risico in Nederland. In nieuwe situaties waar dat wel kan wordt er rekening mee gehouden.

Actiegroep:

- Wij hebben dit alternatief een tijd geleden ingebracht, het is voor mij nieuwe informatie dat een fietspad aan de oostzijde (Vechtzijde) van de rijbaan voorbelast moet worden. Zijn er ook mogelijkheden om het fietspad zonder voorbelasting aan te leggen?

Projectteam (GEM):

- Je kunt het huidige fietspad laten liggen en een nieuwe laag asfalt erover aanbrengen, maar dan voldoet het niet aan de eis van de gemeente dat het 50 jaar mee kan. Als je het pad verbreedt, heeft dat als gevolg dat het ongelijk verzakt. Je krijgt scheuren in het asfalt.
- Op de plaatsen van de twee rotondes is er bovendien geen plaats voor een volledighet fietspad binnen de bestaande eigendomsgrenzen. De gasleiding wordt op de plaatsen van de rotondes dieper gelegd door middel van een diepe boring.

Actiegroep:

REACTIE ACTIEGROEP

- **Het DO geeft dus ook al reden** om de **gasleiding te verdiepen en risico op ongelijk inklinken.**
- De rijbaan is 6,30 meter, daarnaast is een groenstrook van 1,2 meter en daarnaast het huidige fietspad van 2 meter breed. Is het mogelijk om aan de oostkant (Vechtzijde) van het huidige fietspad de extra breedte aan te brengen? Want dan zit je verder van de gasleiding af.

Reactie projectteam (GEM):

- Het blijft een discussie over maatschappelijke kosten. Daar liggen kabels en leidingen, die moeten ook verlegd worden als je daar een fietspad aan zou leggen. Bovendien zal ook dan voorbelasten noodzakelijk zijn, hetgeen waarschijnlijk ook effect zal hebben op de gasleiding. En kans geeft op stabiliteitsproblemen direct naast de sloot.
- In het huidige DO doen we niets met die berm aan de oostzijde, alleen ter hoogte van de rotondes doen we iets.

Actiegroep:

- Zijn de maatschappelijke kosten het misschien wel waard om die investering te doen?

De gespreksleider geeft aan dat dat een afweging is voor de wethouder.

Actiegroep:

- **Wij zien in het stimuleren van fietsen en wandelen zeker** maatschappelijke **waarden die de kosten verantwoorden.**
- Zijn er mogelijkheden om het huidige fietspad aan de oostzijde te verbreden van 2 naar 3 meter zonder voorbelasting maar met andere technieken?

Reactie projectteam (GEM):

- Je kunt het fietspad laten liggen en een stukje verbreden zonder voorbelasting, maar wanneer niet wordt voorbelast zijn er veel sneller, al na circa 3-4 jaar, herstelwerkzaamheden nodig.

De actiegroep toont een foto van een stuk (aan de oost~~west~~zijde vlakbij Weesp) waar wel zou zijn voorbelast.

Reactie Projectteam (GEM):

- De uitspraken over voorbelasting zijn gebaseerd op alle sonderingen en boringen die zijn uitgevoerd door geotechnici. Aan de noordzijde ter hoogte van fase 4B is een gebied waar een laag zand van 1 tot 1,5 m dik een meter diep onder het maaiveld zit. Het is niet stabiel genoeg om op te bouwen.

Vraag actiegroep:

Met opmerkingen [6]: op heel veel plekken liggen er K&L onder een fietspad.

Met opmerkingen [7]: de kabels zouden op voldoende diepte liggen

Met opmerkingen [8]: dit is besproken tijdens de avond en hoort als toevoeging bij het verslag

Met opmerkingen [9]: dit is een aanname?

Met opmerkingen [10]: dit is zo benoemd en zijn aannames die idd werden geopperd tijdens de avond, maar niet onderbouwd zijn. ik vraag mij af of het dan in het verslag hoort of niet, er lijtk selectief met dit soort opmerkingen om te zijn gegaan

REACTIE ACTIEGROEP

- Als het fietspad straks weg is aan de oostzijde, en de berm is zwak, vinden de nutsbedrijven het wel goed dat daar wordt gemaaid?

Reactie projectteam:

- Ja, de kabels en leidingen liggen op voldoende diepte. De beste bescherming is als het fietspad blijft liggen, dat zou kunnen. NB. Een fietspad is een statische belasting, maaien zorgt voor af en toe een belasting (variabele belasting).

Actiegroep:

- Zou het bestaande fietspad aan de oostzijde een functie kunnen krijgen in het DO?

Projectteam:

- Ja, dat zou kunnen (m.n. als informeel pad bijvoorbeeld om te wandelen), behoudens op de plaatsen van de rotondes.

Actiegroep:

- Is het realistisch van de gemeente om te vragen om de weg voor 50 jaar te ontwerpen? Is het niet logisch dat vaker onderhoud of herstel nodig is omdat dit veengrond is? Op bijvoorbeeld de waterlinie of aangelegde fietspaden in Weespersluis zie je ook tekenen van het veen. Is het dan niet logisch om te accepteren dat op kortere termijn herstel nodig is? De afweging om elke vijf jaar onderhoud te plegen weeg je nu eigenlijk af t.o.v. de mogelijkheid om meer bomen te behouden.

Projectteam (GEM):

- Ik wil nog benadrukken dat het niet mogelijk is om een volledig doorlopend fietspad aan de oostzijde te maken, ter plaatsen van de rotondes is hier geen ruimte voor. En wanneer je het bestaande fietspad aan de oostzijde verbreed zonder voorbelasting zal het gaan afhangen/verzakken.
- Het bestaande fietspad laten liggen (tussen de rotondes) en een functie geven kan een keuze zijn.

De gespreksleider vraagt of er nog andere overwegingen zijn ten aanzien van dit onderwerp; tweerichtingsfietspad vs. eenrichtingsfietspaden aan beide zijden van de rijbaan.

Actiegroep:

- De huidige situatie op de rotonde bij de Bouhuijstunnel is niet fijn, die zou je hier op de Korte Muiderweg ook creëren wanneer gekozen wordt voor een tweerichtingsfietspad aan de Weespersluiszijde. In de literatuur zijn de nadelen van een tweerichtingsfietspad bewezen en deze nadelen worden ook zo ervaren. We snappen niet dat het Expertiseteam zich blind staart op uitzonderingsgronden waarbij een tweerichtingsfietspad veiliger zou zijn. Wij denken dat die uitzonderingsgronden hier niet zo van toepassing zijn en hebben vraagtekens bij de redenering dat een tweerichtingsfietspad hier veiliger is dan twee eenrichtingsfietspaden.

REACTIE ACTIEGROEP

Reactie Expertiseteam:

- Het is niet zo dat wij stellen dat dit een autoweg is waar je niet mag oversteken.

Reactie Actiegroep:

- Het is een gebiedsontsluitingsweg; bedoeld om autoverkeer te ontsluiten.

Reactie Expertiseteam:

- Natuurlijk wil je zo min mogelijk oversteekbewegingen omdat die intrinsiek onveilig zijn. Het klopt dat een tweerichtingsfietspad niet de standaard is en forse nadelen heeft ten opzichte van eenrichtingsfietspaden. De uitzonderingsgronden stellen ook niet; wanneer deze gronden van toepassing zijn is een tweerichtingsfietspad veilig, ze stellen; wanneer deze gronden van toepassing zijn is een eenrichtingsfietspad nog onveiliger dan een tweerichtingsfietspad. De vraag die wij met het Expertiseteam hebben geprobeerd te beantwoorden is, welke optie kies je in dit geval?

Actiegroep:

- Wanneer je hier een tweerichtingsfietspad aanlegt creëer je een situatie waarbij fietsverkeer elkaar tegemoet komt en er geen mogelijkheid is om uit te wijken als fietser. Daarbij creëer je ook de situatie dat, wanneer een auto over de berm gaat er een enorm snelheidsverschil is.
- We misten in het verleden duidelijkheid over wie de fietsers zijn die gebruik maken van de weg en of dat is meegenomen in de overweging, bijvoorbeeld hoeveel bakfietsers er zijn. Dit is wat ons betreft belangrijk om mee te nemen.
- De huidige situatie wordt geprojecteerd op de toekomstige situatie, terwijl dat niet helemaal opgaat.
- Wij voorzien een toename van elektrische fietsers. Daardoor zijn de verschillen in snelheid groter, wat inhalen meer voorkomend maakt.
- Aanvullend op het feit dat de huidige situatie niet de toekomstige situatie is; de piek is als kinderen naar school gaan. Dat wordt ondervangen als een deel van die fietsers binnendoor gaat (wanneer die verbindingen binnen Weespersluis gereed zijn). Leerlingen uit Muiden blijven wel de weg gebruiken.
- Hoe is er gedacht over de oversteken naar bestemmingen aan de oostzijde (Vechtzijde) zoals de verloskundige praktijk en het architectenbureau. Hoe kan men op die plekken komen?

Met opmerkingen [11]: dit is een belangrijke argumentatie en was onterecht niet in de notulen gekomen

Het Expertiseteam reageert kort op de laatste vraag door aan te geven dat er oversteken zijn beoogd, en dat deze mensen ook terug moeten, dus dat een eenrichtingsfietspad op dat punt dezelfde bezwaren kent.

De gespreksleider rondt het gesprek over dit onderwerp af en vraagt of dit gedeelte van het gesprek tot nieuwe inzichten bij het Expertiseteam heeft geleid. Het Expertiseteam geeft aan: ‘Het heeft niet tot nieuwe inzichten geleid maar ik begrijp het beter.’

Na sluiting van het overleg is dit onderwerp in een 1-op-1 gesprek verder verduidelijkt: In het Expertiseteam-advies is volgens bewoners te absoluut verwoord dat een

REACTIE ACTIEGROEP

tweerichtingsfietspad wél veilig is en dat de oplossing met twee eenrichtingsfietspaden niet veilig is. Het Expertiseteam hecht eraan om (nogmaals) duidelijk te maken dat dit geen 100-0 verschil is, maar eerder 60-40.

Laatste aanvulling vanuit de Actiegroep: wij hebben in alternatief 4 ook voor het gedeelte vanuit Weesp tot het Weespersluispark een tweerichtingsfietspad ingetekend.

Reactie Expertiseteam: dit lijkt een logische keuze samen met een 30 km zone.

Met opmerkingen [12]: ook deze opmerkingen en reacties horen in de notulen voor een juiste weergave van de avond

Er sluit een extra lid van Actiegroep aan bij het gesprek, na een korte pauze wordt het gesprek hervat.

Effect van variant 4 en huidig DO op (behoud van) bomen

Actiegroep licht haar standpunt toe:

- Er is nu een plan gemaakt en daarna gekeken welk effect dit heeft op de bomen. Je zou het ook om kunnen draaien en de bomen als uitgangspunt kunnen nemen.
- Het rapport van Terra Nostra stelt dat er minstens 50 populieren in goede conditie zijn.
- Ik denk dat het goed is om vast te stellen hoeveel bomen er op dit moment zijn.
- Van de 71 bomen zijn er een aantal essen die als slecht worden beoordeeld. Wat ons betreft zou je die niet mee moeten tellen in het aantal bomen dat behouden kan blijven en die sowieso weg moeten halen.
- Als je de goede bomen als uitgangspunt neemt en vanuit daar het ontwerp voor de weg gaat maken krijg je een ander verhaal dan wanneer een ontwerp voor de weg maakt dat ruimte vraagt voor bepaalde aspecten waardoor het ten koste gaat van een deel van de bomen.
- Als je bomen als uitgangspunt neemt kom je tot de conclusie dat je geen tweerichtingsfietspad kan maken. Als het niet zo veel uitmaakt voor verkeersveiligheid, waarom kies je dan niet behoud van bomen als eerste uitgangspunt? Als je bomen belangrijk vindt, ontwerp dan vanuit de bomen.

Reactie Expertiseteam:

- Het is een complexe afweging. Daarbij moet ook vooral gekeken worden naar zowel de korte als lange termijn gevolgen. Eén van de zorgen in de afweging was dat als de bomen minder groeiruimte hebben deze kwetsbaarder zijn voor bijvoorbeeld ziektes, plagen, stormen etc. Ik ben het eens dat een zorgvuldige afweging gemaakt moet worden.

Actiegroep:

- In de Boomeffectenanalyse (BEA) staat dat 54 populieren een levensverwachting hebben van meer dan 15 jaar. Stel je geeft meer ruimte aan die bomen, komt dat dan ten goede van de bomen?

Reactie Expertiseteam:

REACTIE ACTIEGROEP

- Meer groeiruimte biedt een boom verbeterde groeicondities, wat zeker ten goede kan komen aan de gezondheid van de boom. Echter, dit garandeert niet automatisch een langere levensduur. De levensduur van een boom hangt van meerdere factoren af, zoals de soort, de bodem, klimaat, ziekten etc. Een boom die al kwetsbaar is, kan mogelijk niet evenveel profiteren van extra groeiruimte als een boom die vanaf het begin onder optimale omstandigheden heeft kunnen groeien. Als een boom vanaf het begin meer groeiruimte heeft, kan hij bijvoorbeeld dieper wortelen en is de boom minder kwetsbaar voor stressfactoren, zoals droogte.

Actiegroep:

- **Het gaat hier niet om kwetsbare bomen, maar om gezonde bomen met een levensverwachting van meer dan 15 jaar.**
- De essen met een slechte levensverwachting zouden niet meegeteld moeten worden in het aantal bomen dat behouden kan worden.
- Als het gaat om aantal te behouden bomen, kan toch gesteld worden; alternatief 4 scoort beter, het DO scoort slechter?

Expertiseteam:

- Dat is aannemelijk
- Actiegroep
- Huidige bomen dragen enorm bij aan biodiversiteit, bij nieuw neer te zetten bomen duurt het een aantal jaar voordat deze dat bereikt hebben. Het lijkt me veel gezonder om huidige bomen te laten staan.
- Er is nu een sterk en mooi~~bepaald~~ landschappelijk beeld. Daar zitten wat openingen in, je kunt in die open ruimtes nu bomen toevoegen. Een zorg die wij hebben bij het DO; wat voor landschappelijk beeld houd je over als je op vele plekken gaten maakt in de bestaande rijen populieren, bij de dubbele rij er een rij weghaalt en bomen aan het begin of einde van een rij gaat verwijderen~~houd je het landschappelijk beeld dat er nu is~~?

Projectteam (GEM):

- Ik wil nuanceren hoeveel bomen er in alternatief 4 behouden kunnen worden. Er zijn o.a. dertien bomen die weggehaald moeten worden om de brug ter hoogte van de sluis te verhogen. Ook verdwijnen er bomen bij de rotondes. Die bomen moeten in beide varianten weg.

Actiegroep:

- We begrijpen dat daar waar het nodig is, omdat er een talud moet komen of een rotonde, bomen niet gehandhaafd kunnen blijven.
- Om de gevolgen praktisch te maken; er is nu al een groot probleem in de wijk met spinnen omdat de biodiversiteit uit balans is. Dit gaat niet beter worden door het verwijderen van bomen.
- Het ophogen van grond betekent niet per definitie dat bomen weg moeten, je kunt ook kijken hoeveel de bomen aan kunnen.

Met opmerkingen [13]: ook een belangrijke weergave van de avond

Met opmerkingen [14]: vele jaren

Met opmerkingen [15]: belangrijke correctie

REACTIE ACTIEGROEP

Reactie projectteam (GEM):

- Het voorbelasten gaan bomen niet overleven.

Actiegroep:

- Het toekomstig landschappelijke beeld is ook belangrijk. Wat is het beeld van de weg in het DO gedurende de komende 20 jaar? ~~Wat is het beeld over 20 jaar van de weg?~~
- Er moet bij het DO niet~~niet per se~~ de makkelijkste weg gekozen worden, maar gekeken worden naar technische mogelijkheden om bomen te behouden.
- Alternatief 4 is ontworpen vanuit de gedachte om zo veel mogelijk bomen te behouden. Mocht dit alternatief niet gekozen worden, dan moet ook beter inzichtelijk worden gemaakt hoe bij het huidige DO voor een goede landschappelijke inpassing wordt gezorgd.
- Vraag van de actiegroep: Stel je gaat uit van het huidige DO, hoe ziet het landschappelijk plan er qua bomen uit, kleine nieuwe bomen tussen grote bestaande populieren?~~er qua bomen uit en wat kan er toegevoegd worden?~~

Reactie Projectteam (GEM):

- We hebben altijd aangehouden dat voor alle bomen die gekapt worden, nieuwe bomen met enige maat worden teruggeplant. Er kan altijd gekeken worden waar extra bomen bij geplant kunnen worden, daar hebben we volgens mij geen discussie over.

Actiegroep:

- Wanneer is het moment om het te hebben over waar extra bomen bij kunnen komen?

Reactie projectteam gemeente:

- We nemen sowieso als aandachtspunt mee om daar waar mogelijk extra bomen toe te voegen. De herplantplicht bomen worden daar ook in meegenomen.
- We begrijpen dat er de wens is om zoveel mogelijk bomen te behouden. Belangrijke overwegingen bij het behouden van bomen zijn ook dat wanneer je een boom laat staan die het later toch niet redt, de kosten voor het vervangen van 1 boom per keer hoog zijn en het veel lastiger/niet mogelijk is om dan de ideale groeiomstandigheden te creëren voor de boom die nieuw geplant wordt.

Actiegroep:

- Wat kan er vastgesteld worden ten aanzien van de bomen? Kan geconcludeerd worden dat bij alternatief 4 het landschappelijk beeld behouden blijft met toegevoegde waarde voor landschappelijke kwaliteit?
- Wij zien vele voorbeeldprojecten binnen Amsterdam waar wel alles wordt gedaan om de bomen te behouden wanneer de levensverwachting goed is.

Reactie Projectteam (GEM):

Met opmerkingen [16]: aanname? welke maatregelen worden er genomen aan de bomen, in de uitvoeringswijze en bouwtechniek om te zorgen dat de bomen het wel overleven?

Met opmerkingen [17]: dit is een voorbeeld van waar letterlijk genotuleerd lijkt te zijn, wat niet het geval is. als lezer moet u zich dat realiseren, dat dit uitspraken zijn en geen feiten

Met opmerkingen [18]: Er zijn vele voorbeeldprojecten binnen Amsterdam waar wel alles wordt gedaan om de bomen te behouden wanneer de levensverwachting goed is.

Met opmerkingen [19]: nu toegevoegd, want we hebben deze reactie idd gegeven

Met opmerkingen [20]: als actiegroep gaven we deze reactie, welke bij de notulen hoort

REACTIE ACTIEGROEP

- Dat kan niet zonder meer vastgesteld worden. Op alle plekken moet in de praktijk worden gekeken wat je tegenkomt in de ondergrond. Het is waarschijnlijk dat er in alternatief 4 meer bomen behouden kunnen blijven dan in het DO, maar hoeveel bomen dit exact zijn is niet te zeggen.

Met opmerkingen [21]: de conclusie was dat het effect op groen niet goed te vergelijken is doordat het effect van bomenbehoud van alternatief 4 door de GEM/Gemeente in twijfel wordt getrokken en er een welles/nietes discussie ontstond zonder een vergelijking op papier

Actiegroep:

- Wij stellen bij alternatief 4; de gezonde populieren kunnen veel aan, kan de fundering niet iets hoger, iets meer zand, waardoor je minder hinder ondervindt van de werkzaamheden?

Reactie Projectteam (GEM):

- Ik wil de winstwaarschuwing geven dat het niet zo hoeft te zijn dat in variant 4 veel meer bomen behouden kunnen worden ten opzichte van het DO. In alternatief 4 win je 1 meter ruimte ten opzichte van het DO. We zijn voor de BEA met de expert van TerraNostra alle bomen langs geweest, veel bomen hebben oppervlakkige wortels die nu al door het asfalt komen. Niet alle bomen kunnen blijven staan door 1 meter extra ruimte. In het huidige DO kunnen een aantal bomen niet behouden blijven, ook met 1 meter extra ruimte kan een deel van die bomen naar verwachting niet behouden blijven.

Actiegroep:

- Als de wethouder dit verslag gaat lezen mist duidelijkheid over hoeveel bomen behouden kunnen blijven in alternatief 4. Het aantal bomen wordt belangrijk meegenomen in het politieke verhaal en moet daarom uitgebreider onderzocht worden.
- Volgens mij zijn de kruinen van bomen bepalend voor de ontwikkeling van de bomen, krijgen we over 5 jaar dezelfde situatie als nu?

Reactie Expertiseteam:

- Om over dat laatste iets te zeggen is meer onderzoek en informatie nodig. Of we over vijf jaar dezelfde situatie zullen hebben als nu, hangt ook af van een combinatie van het onderhoud en (evt. verschil in) omgevingsfactoren, zoals de grondwaterstand, temperatuur etc.

Met opmerkingen [22]: Tijdens de factfinding avond is duidelijk besproken dat een vergelijking op het effect van bomenbehoud nu niet goed gemaakt kan worden omdat het Terra Nostra verslag alleen een analyse geeft van het DO en dat daarmee het alternatief 4 niet goed getoetst kan worden. dit komt nu nog niet voldoende naar voren uit de notulen.

Effect van alternatief 4 en huidig DO op gezondheid, landschapskwaliteit, recreatieve eigenschappen

Toelichting Actiegroep:

- De weg bevindt zich in een polderlandschap, de populierenrij maakt een belangrijk onderdeel uit van het polderlandschap gevoel. Over 20 jaar krijg je wel wat terug als je iets nieuws gaat planten. Maar voor de komende tijd wordt het landschapsbeeld aangetast. Dat vind ik onderbelicht in de discussie. Het heeft consequenties op het recreatieve en de beleving.
- Betreft belevingd: Wij missen dat er geen voetpad is gemaakt en alleen een ‘struinpad’ van 90 centimeter breed. Die breedte volgt niet het beleid van de

REACTIE ACTIEGROEP

gemeente Amsterdam en we zien een toenemende behoefte aan ruimte voor wandelen. Ook zit dit struinpad direct aansluitend en op dezelfde hoogte als het fietspad, hoe zien jullie dat als Expertiseteam?

Reactie Expertiseteam:

- Ik zou het zeker op gelijke hoogte houden, anders heb je twee randjes en dat kost schrikruimte. Verder klopt het dat dit niet een perfecte weg is, in de ideale situatie heb je meer ruimte.

Actiegroep:

- Ik loop elke dag vanuit Weespersluis naar het station, dat doe ik nu aan de oostkant. Straks kan dat alleen maar aan de Weespersluiskant (westkant). Je loopt dan overwegend langs huizen en dat geeft een hele andere beleving. Het zou echt jammer zijn als er in het definitief ontwerp geen mogelijkheid meer is om aan de oostkant te lopen.

Projectteam gemeente:

- In de huidige situatie is er geen wandelpad, we hebben dit toegevoegd in het Definitief Ontwerp omdat er behoefte aan is.
- Er kan in het DO ook aan de oostkant (Vechtzijde) van de weg een wandelpad gemaakt worden, maar verkeersveiligheid t.a.v. de oversteken is daarbij wel een aandachtspunt. Het is niet mogelijk om een doorgaand wandelpad te maken omdat bij de rotondes niet voldoende ruimte is.

Met opmerkingen [23]: zelfs geen 90 cm?

Actiegroep:

- Is er zelfs geen 90 cm ruimte?
- Wat is gevaarlijker; een wandelpad van 90 centimeter naast een fietspad, of twee eenrichtingsfietspaden en een losliggend wandelpad aan de oostkant?

Expertiseteam:

- De breedte van het tweerichtingsfietspad en wandelpad in het DO zijn niet wat je in de ideale situatie zou willen. Maar bij de twee eenrichtingsfietspaden in alternatief 4 zijn geen aanvullende maatregelen te treffen om bijvoorbeeld spookfietsen te voorkomen, en dat is gevaarlijk. Bij de rotondes kan je borden plaatsen met aandacht voor fietsers van beide zijden. Met die insteek hebben wij het advies geformuleerd.

Actiegroep:

Het tweerichtingenfietspad bij de rotonde heeft in de korte tijd dat ik in Weesp woon al meerdere keren tot bijna-aanrijdingen geleid en zelfs tot een daadwerkelijke aanrijding van mijn zoon (die gelukkig goed afliep). Er is in dezelfde periode nooit een aanrijding geweest met een spookrijder.

- Daarom is de 30 km snelheid hierbij ook belangrijk. Wij verwachten dat verkeer naar bestemmingen in de wijk ook veelal binnendoor gaat, maar dat fietsers en

REACTIE ACTIEGROEP

wandelaars die naar Muiden of Weesp gaan we weg gebruiken en zij moeten zoiezo al 1 keer oversteken. H~~H~~et lijkt dat u alternatief 4 op veel onderdelen beter vindt dan het DO?

Met opmerkingen [24]: deze toevoegingen zijn gezegd, maar niet genotuleerd

Expertiseteam:

- Wat betreft recreatief gebruik zie ik voordelen in variant 4. Maar er moet ook rekening worden gehouden met verkeersveiligheid en de kosten. Daar zie ik nadelen in variant 4 ten opzichte van het definitief ontwerp.

Projectteam (GEM):

- Laten liggen wat er nu ligt is niet duur. Gedurende het proces is geconstateerd dat bij de herprofilering rotondes worden toegevoegd, de brug wordt verhoogd, en een faunapassage wordt toegevoegd. De weg moet 50 jaar meegaan als deze overgedragen wordt aan de gemeente.

Actiegroep:

- Is aan te geven welke optie (variant 4 of huidig DO) goedkoper is?

Reactie Projectteam (GEM):

- De kosten in aanleg zullen ongeveer vergelijkbaar zijn.
- ~~, waarbij~~ er ~~technisch inhoudelijk meerdere kanttekeningen zijn gemaakt en benoemd in dit gesprek t.a.v. alternatief 4.~~

Met opmerkingen [25]: in mijn herinnering waren deze toevoegingen er niet en was het duidelijke antwoord op de vraag dat de kosten gelijk zijn.

Reactie projectteam gemeente:

- Qua beheer en onderhoudskosten is alternatief 4 ~~welduidelijk~~ duurder dan het huidige DO in onderhoud~~.~~

Met opmerkingen [26]: aanname? er is geen berekening gemaakt.

Actiegroep:

- De onderhoudskosten zijn voor de gemeente misschien hoger bij alternatief 4, maar ik zie ook kosten van overgewicht en gezondheidsklachten. Wij zouden de kosten graag uitgesplitst willen zien van zowel het DO als alternatief 4. Ze zijn nu slechts gebaseerd op ‘inschattingen’.

Vergelijking betreft gezondheid:~~.~~

- In alternatief 4 zijn er meer fiets vierkante meters en zie ik een aantrekkelijkere en veiligere weg om te fietsen en wandelen voor verschillende leeftijden.
- Er zijn in de huidige situatie ~~nu ook~~ mensen die aangeven; ik ga nu niet op de fiets of een rondje wandelen, want ik vind het nu niet veilig. Het DO gaat hier onvoldoende verbetering in geven, wat kan leiden tot ongezonder gedrag waardoor overgewicht en stressklachten kunnen toenemen.
- Als gemeente kunnen we bewoners stimuleren tot gezond gedrag en gewoontes zoals de fiets pakken voor kleine afstanden laten inslijten.

REACTIE ACTIEGROEP

De gespreksleider rondt het gesprek over dit onderwerp af en geeft aanwezigen de gelegenheid voor een laatste reactie.

Lid Actiegroep:

- De vraag over de kosten vind ik een goede vraag. Over de bomen is wat mij betreft nader onderzoek nodig om alternatief 4 en het DO beter tegen elkaar af te kunnen wegen. Dat geldt ook voor de kosten, ik vind dat ook voor de kosten een betere uitwerking gemaakt moet worden waarbij zowel aanleg als onderhoudskosten worden meegenomen. Een tweede punt; we zijn het gesprek begonnen over de fietspaden en veiligheid, ik zou het fijn vinden als de integraliteit en samenhang meegenomen wordt in een beslissing, en er niet vanuit 1 onderwerp gekeken wordt.

Lid Actiegroep:

Ik krijg een naar gevoel dat we steeds teruggaan naar het gesprek over de gasleiding terwijl we in een gasloze wijk wonen. Ook hebben wij van de GEM de indruk gekregen in eerder contact dat het de GEM niet uitmaakt welke optie gekozen wordt. Het is daadwerkelijk gezegd en dus niet slechts een indruk.

- Hier wordt door de GEM op gereageerd dat dit niet op die manier gecommuniceerd is vanuit de GEM en de GEM er niet op die manier in staat; ‘er is een uitgebreid proces doorlopen en er zijn zorgvuldige afwegingen gemaakt’.

Lid Actiegroep:

- Als het toch het huidige DO wordt ligt er aan de oostkant het huidige fietspad, zou dat behouden kunnen blijven en gebruikt kunnen worden als struinpad? Kan langs de rotondes nog iets gedaan worden met een duiker o.i.d. waardoor mensen door kunnen wandelen?
- Reactie projectteam gemeente; Het bestaande fietspad laten liggen is mogelijk. Behalve bij rotondes en brug.
- Reactie projectteam gemeente; Daarbij moet wel worden overwogen dat dit extra verharding en dus extra beheer- en onderhoudskosten met zich meebrengt.
- Reactie Expertiseteam; het heeft qua verkeersveiligheid een nadeel omdat je meer oversteken creëert.

Lid Actiegroep:

- Als iets landschappelijk mooier is vraag ik me af, hoeveel geld heeft de gemeente daarvoor over?

Projectteam gemeente:

- De gasleiding die er nu ligt is voor Weesp en niet Weespersluis. Ook wil ik benadrukken dat de beheerkosten gaan over een periode van minstens 50 jaar. Als er meer beheer en onderhoud nodig is heeft dat voor lange tijd effect op de beheer- en onderhoudskosten voor de gemeente.

Met opmerkingen [27]: en hoeveel zijn deze extra kosten? En hoe groot is dit aandeel op de totale beheer- en onderhoudskosten van Amsterdam?

Projectteam GEM:

REACTIE ACTIEGROEP

- Er werd net gezegd dat alternatief 4 en het DO in aanleg qua kosten ongeveer gelijk zijn. Dat klopt misschien, maar de conditionerende werkzaamheden, waaronder de voorbelastingen en het verleggen van de kabels en leidingen, voor alternatief 4 zijn hoger. Dus naast hogere beheerkosten zijn ook de kosten voor de voorbereiding van alternatief 4 hoger.

Met opmerkingen [28]: hier is geen vergelijking van gemaakt.

Expertiseteam:

- Bij de verwachtingen gaf ik aan dat ik vooral benieuwd was en er open in stond. Ten opzichte van ons eerder gegeven advies ben ik geschoven t.a.v. de grens waarop de overgang zou moeten zijn van 30 km/u naar 50 km/u. Daarvan denk ik dat het wellicht mogelijk is om die overgang op te schuiven naar richting de eerste rotonde gezien vanuit Weesp.
- Projectteam gemeente; In het mobiliteitsplan was de overgang op de plek zoals nu in het DO staat, we hebben ons tot nu toe aan dat uitgangspunt gehouden.
- Afgesproken wordt dat het Expertiseteam en projectteam afstemmen hoe dit wordt meegenomen in de voordracht voor de wethouder en het college.

Expertiseteam:

- Ik wil jullie (Actiegroep) bedanken voor de input, ik ben benieuwd wat er uit kan komen.

Lid Actiegroep:

- Er is een heldere vergelijking gemaakt, daar ben ik blij mee.

Met opmerkingen [29]: ik kan mij niet herinneren dat dit zo precies gezegd is, het geeft niet weer dat eerst een rapport nodig is om het verschil op bomenbehoud vast te leggen.

De gespreksleider sluit het overleg af en bedankt alle aanwezigen.

Algemene reactie actiegroep

Wij zien de volgende besproken punten niet goed terug komen in de notulen:

- Aansluiting op de uitgangspunten van de toenmalige gemeente Weesp.

De gemeente Weesp wilde zo veel mogelijk gemotoriseerd verkeer over de Waterlinie laten gaan en de Korte Muiderweg zoveel mogelijk ontlasten van gemotoriseerd verkeer. Dat verhaal wordt al zeker vijftien jaar verteld aan (toekomstige) bewoners van de Bloemendalerpolder. Uit deze bijeenkomst blijkt dat wederom niet het uitgangspunt te zijn geweest van de herinrichting. Het ontwerp is gemaakt met de ‘oude’ situatie voor ogen, en de inschatting van 8.000 tot 9.000 verkeersbewegingen lijkt daar op aan te sluiten.

- Aansluiting op het beleid van de gemeente Amsterdam.

Dat is: het prioriteren van fietsers en voetgangers op zoveel mogelijk plekken, het stimuleren van lichaamsbeweging, het prioriteren van gezondheid en het behouden van zoveel mogelijk gezonde bomen in de stad. Wat wethouder van de Horst van plan is op bijvoorbeeld de Weesperstraat/Wibautstraat in Amsterdam, staat lijnrecht tegenover de statements in de fact

REACTIE ACTIEGROEP

finding sessie. Als een belangrijke verkeersader met twee banen versmald kan worden om autoverkeer te ontmoedigen, dan is het ongeloofwaardig dat de Korte Muiderweg niet als 30km/uur ingericht kan worden.

Argumenten komen op het laatste moment op tafel, zonder onderbouwing; zoals de voorbelasting van de oostzijde voor een fietspad. Er is de afgelopen maanden steeds beargumenteerd, ook door de wethouder, dat het huidige ontwerp een veiliger keuze is. Naar nu uit deze sessie blijkt, gaat het toch vooral om het gebrek aan ruimte bij de rotondes, en de kosten van het voorbelasten van de oostzijde van de weg, voor een breder fietspad. En het gebrek aan ruimte bij de rotondes, is weer een gevolg van de hoeveelheid vrachtverkeer en bussen, terwijl al dat verkeer over de Waterlinie geleid zou worden. De meerkosten van het voorbelasten aan de oostzijde moeten afgewogen worden tegen de opbrengsten voor gezondheid, ecologie, veiligheid (in de ogen van bewoners in alternatief 4 veiliger) en esthetiek van alternatief 4, ten opzichte van het huidige ontwerp. Wat ons betreft blijft de conclusie dat die meerkosten vanuit integraal perspectief wegvallen, en dat de weg ontworpen moet worden vanuit behoud van bomen en met prioriteit voor fietsers en voetgangers, in plaats van gemotoriseerd verkeer.