Expertiseteam
Openbare Ruimte & Mobiliteit

Advies
26 mei 2023

Project: Korte Muiderweg

5.1, 2, e – voorzitter 5.1, 2, e secretaris 5.1, 2, e

Advies gericht aan: 5.1, 2, e

Het definitieve advies van het Expertiseteam wordt betrokken bij de verplichte finale toets door het Toetsteam OR&M.
Zie voor meer informatie: https://intranet.amsterdam.nl/kennis-beleid/ruimte-economie/verkeer-openbareruim/toetsteam-openbare-ruimte-mobiliteit-(or/
Een Expertiseteam-advies heeft als doel om handvatten te geven voor het maken en onderbouwen van keuzes binnen projecten. Het Expertiseteam is geen besluitvormend orgaan en heeft geen 'vetorecht'.
Een Expertiseteam-advies is nooit te veralgemeniseren tot beleid en altijd alléén geldig voor het betreffende project/locatie.

Vraag

Ten noorden van Weesp wordt de nieuwbouwwijk Weespersluis aangelegd met circa 3300 woningen. Aan de oostzijde van de wijk loopt de Korte Muiderweg die op dit moment bestaat uit twee delen die het project benoemd als buiten bebouwde kom en binnen bebouwde kom. De grens van de bebouwde kom wordt in de toekomst verplaatst naar het noorden.

Bij de herprofilering wordt het buiten de kom deel een GOW 50. De ontwikkelaar richt deze weg in. Vanuit Puccini is er geen standaard uitwerking voor een dergelijke landelijke weg. Het project vraagt advies over de breedte van de weggedeeltes, materialen, belijning, banden en het groen voor dit deel.

Bij de herprofilering wordt het binnen de kom deel een GOW 30. De gemeente legt dit deel van de weg aan. Het project heeft, na een participaties traject met buurt, twee varianten voor deze weg. De ene variant kent langsparkeren (verhoogd / modern) en de andere een ventweg waarbinnen geparkeerd kan worden. Bij beide varianten komt aan de woningzijde een tweerichting fietspad en een voetpad. Er dient rekening gehouden te worden met inritten naar de woningen toe. Het project vraagt advies over de twee varianten, over de invulling van de bushalte en over de aansluiting tussen de GOW 50 en GOW 30.

Advies

Het Expertiseteam adviseert om het noordelijk deel van de Korte Muiderweg te ontwerpen als een GOW 50 en het zuidelijke deel te ontwerpen als GOW 30.

GOW 50

Voor de GOW 50 adviseert het Expertiseteam om een totale breedte toe te passen van 6,50 meter. Mogelijk kan deze breedte worden gevonden in het versmallen van 1,30 meter berm tussen rijbaan en fietspad. Op dit moment is een breedte van 6,30 meter ingetekend. Het Expertiseteam acht dit ook voldoende, mits de bus de route goed kan volgen. Het Expertiseteam adviseert dit af te stemmen met de Vervoerregio Amsterdam (VRA). Voor de inrichting van de Korte Muiderweg adviseert het Expertiseteam een dubbele doorgetrokken asmarkering, een kantmarkering aan weerszijde, opgesloten in 28/30 banden en afwatering in de naast gelegen grasberm.

Voor het fietspad is een breedte van 3,50 meter ingetekend. Het Expertiseteam adviseert in principe een breedte aan te houden van minimaal 4,00 meter, maar heeft ook begrip voor een breedte van 3,50, omdat de ontwikkelaar hier inricht op grond van de ASVV. Het Expertiseteam adviseert om het fietspad niet op te sluiten tussen banden en te laten afwateren in westelijke richting naar de sloot.

Het looppad langs het fietspad is smal, wordt vaak onderbroken en moet soms onlogisch slingeren door de aanwezige bomen. Het Expertiseteam adviseert om geen voetpad aan te leggen langs de Korte Muiderweg. In dergelijk gebied liggen meestal geen aparte voetpaden. Als daarnaast de ruimte beperkt is, de zicht op de weg goed is en naar verwachting het aantal fietsers niet groot wordt, adviseert het Expertiseteam om geen voetpad aan te leggen en de wandelaars te laten lopen op het fietspad. Het fietspad kan mogelijk iets breder worden als het voetpad niet wordt aangelegd langs het fietspad.

Ten aanzien van het groen adviseert het Expertiseteam aan het project om te bezien of meer bomen kunnen worden behouden en anders nieuwe bomen kunnen worden geplant die de bomenlijnen in stand houden. Voor de berm adviseert het Expertiseteam om bloemrijk gras toe te passen.

In het noorden wordt de bromfiets van het fietspad naar de rijbaan geleid. Hiervoor is veel infrastructuur nodig, omdat het een tweerichtingenfietspad is. Het Expertiseteam adviseert om de bromfiets bij de eerstvolgende rotonde op de rijbaan te brengen. Bij de rotonde is aanzienlijk minder ontwerpwerk nodig. De brommer rijdt dan tot de rotonde nog mee over het fietspad.

Voor de verdere uitwerking van het ontwerp geeft het Expertiseteam mee dat de voorrang met de erfaansluitingen niet geregeld hoeft te worden, omdat een erf altijd voorrang moet verlenen op de doorgaande weg. Het Expertiseteam vraagt hierbij wel aandacht voor de uitwerking zodat de erfuitritten vooral verlenen aan het fietspad en aan de rijbaan van de Korte Muiderweg. Voor de materialisering van de verkeerseilanden is de standaard in principe grijze betontegels. Als het nabijgelegen trottoir in klinkers ligt kunnen de verkeerseilanden ook in klinkers worden gelegd.

GOW 30

Voor de aansluiting van de GOW 50 op de GOW 30 is een standaard uitwerking geformuleerd. Het Expertiseteam adviseert deze toe te passen. Kortweg betekent dit stoppen met alle markering, een maal '30' op de weg en de verlichtingsmasten verlagen naar de standaard van een GOW30.

Het Expertiseteam adviseert de variant met de langsparkeerplekken, in modern parkeren, toe passen langs de GOW 30. Het aanleggen van een ventweg met parkeerplekken heeft volgens het Expertiseteam niet de snelheidsremmende werking die de bewoners wensen en voorstellen. Door het aanbrengen van lagere verlichting, auto's langs de rijbaan, bomen langs de rijbaan en geen markering zal de snelheid worden geremd.

Ten aanzien van de bushalte adviseert het Expertiseteam om de halte iets verder in noordelijke richting te leggen zodat hij uit de bocht is in een rechtstand. Indien dit mogelijk is kan de bus halteren op de rijbaan net als de overzijde, mits voldoende kan worden voorkomen dat auto's er niet voorbij kunnen. Indien de halte in de bocht blijft liggen adviseert het Expertiseteam om de bus wel te laten halteren in een haltekom zoals in het huidige ontwerp.