Herinrichting Korte Muiderweg

Alternatieven verder uitgedacht vanuit een groot aantal bewoners van Weesp, Weespersluis en Muiden.



Doel

Het doel van dit document is om alternatieven te bieden voor het huidige DO van de Korte Muiderweg. Het huidige DO stuit op grote bezwaren bij een groot aantal bewoners van Weesp, Weespersluis en Muiden.

1. Nauwelijks rekening houdende met behoud van bomen
2. Weinig rekening houdende met wandelaars en de veiligheid daarvan
3. Weinig rekening houdende met de landschappelijke waarde van het polderlandschap en de Vecht

Vanwege deze hoofdpunten waarbij behoud van bomen het belangrijkste weegt is er vanuit de gemeente gevraagd of bewoners kunnen meedenken over alternatieven. De GEM heeft dit vervolgens afgekaderd tot alternatieven die niet vertragend mogen werken.

Dit document heeft daarom als doel om alternatieven te bieden voor het huidige DO ontwerp die door de bewoners wél gedragen worden. Graag zouden wij dit document bespreken met de GEM en de desbetreffende wethouders om tot een verbeterd DO te komen waar iedereen enthousiast over wordt.

Leeswijzer:

Hfst 1: Aanbeveling op hoofdlijnen
Hfst 2: uitwerking oplossing 1: Tracé verschuiving verder uitgewerkt
Hfst 3: uitwerking oplossing 2: voetpad Oostkant verder uitgewerkt
Hfst 4: uitwerking oplossing 3: Maatwerk oplossingen voetpad/ fietspad westkant om bomen heen
Hfst 5. Conclusies.

1. Aanbeveling op hoofdlijnen

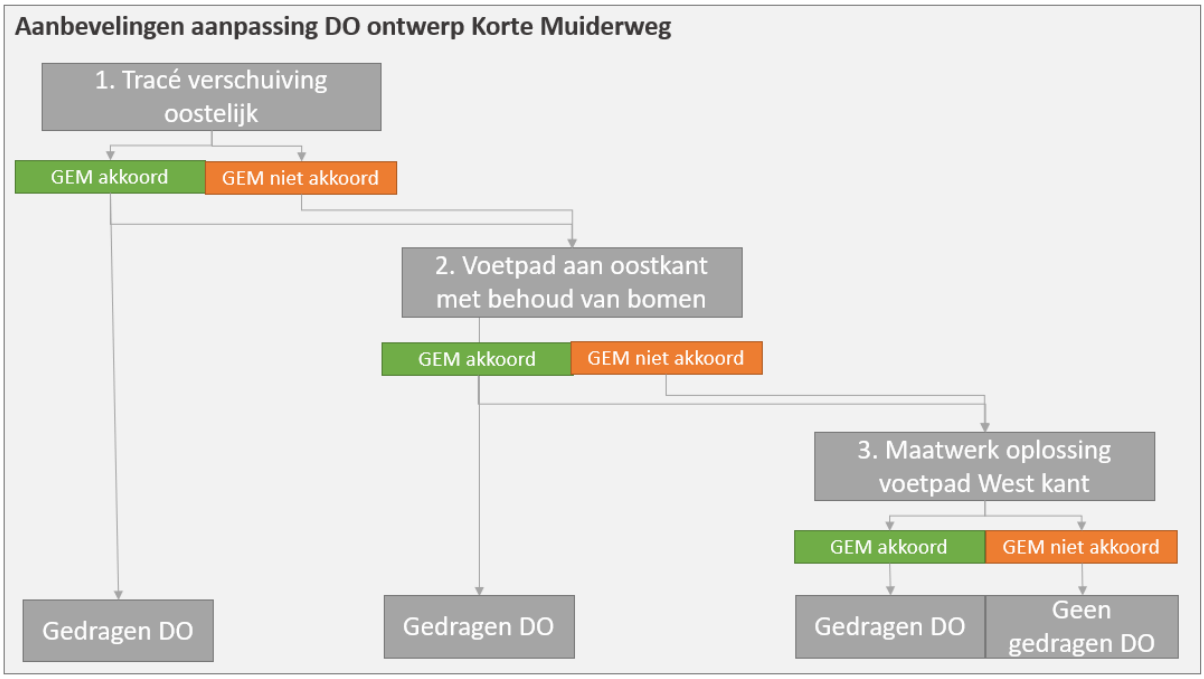
Zoals in het doel van dit document is beschreven zijn het behoud van bomen en een breder en veiliger voetpad de criteria die het zwaarst wegen. Meer contact met de weilanden komt daarna. Om deze criteria meer in het ontwerp mee te nemen zijn er een aantal ontwerpwijzigingen noodzakelijk.

Eerste aanbeveling en de meest constructieve oplossing is om een gedeelte van de ruimte aan de oostkant van de Korte Muiderweg te gebruiken. De ruimte die daar zit is ongeveer 6 meter en heeft op dit moment geen functie in het ontwerp. Een kleine tracéverschuiving in oostelijke richting zoals ook binnen de bebouwde kom is gebeurd zal het probleem met de bomen op lossen. Dit kan met het huidige principe profiel van het DO en met het smalle voetpad langs het fietspad verbreden maar ook met een voetpad aan de oostkant langs de weilanden gecombineerd worden.

Indien een tracé verschuiving oostelijk door de GEM niet akkoord wordt gevonden zou een tweede oplossing mogelijk zijn: het voetpad naar de oostkant te brengen. Dit pad kan dan breder worden uitgevoerd. Ter plaatse van de rotondes zou dan maatwerk moeten worden geleverd met bijvoorbeeld beschoeiing om extra ruimte achterlangs te creëren. Ook zullen er ter plaatse van de rotondes zebrapaden moeten worden toegevoegd in het ontwerp.

Indien de GEM daar ook niet mee akkoord gaat is er nog een derde oplossing: de mogelijkheid voor maatwerk met het voet- en fietspad aan de westkant van de korte Muiderweg.

Bovenstaande oplossingen op hoofdlijnen zijn in onderstaand figuur schematisch weergegeven en worden in de volgende hoofdstukken verder uitgewerkt op een detail niveau die laat zien dat de oplossing haalbaar is.



2. Uitwerking oplossing 1: Tracé verschuiving in oostelijke richting:

Het uitgangspunt van het ontwerp volgens de ontwerpnota is behoud van bomen. Het uitgangspunt wat ook is gehandhaafd en niet duidelijk is gedocumenteerd in de ontwerpnota is het behoud van de huidige wegfundering. In het SO werd nog uitgegaan van 17 bomen verwijderen in het DO zijn dit er inmiddels 39. In het SUOK wordt er gesproken over een herinrichting van de Korte Muiderweg maar niet een her-asfaltering waar nu door het GEM op aan wordt gestuurd. Dit uitgangspunt conflicteert met het uitgangspunt behoud van bomen. Het laten schieten van dit uitgangspunt zou veel ruimte opleveren en ervoor zorgen dat er haast geen bomen gekapt moeten worden. Dit is de eerste aanbeveling. Hieronder in het figuur met de zwarte lijn weergegeven.

Argumenten hiervoor zijn:

- De ruimte oostelijk van de Korte Muiderweg is 6m en die verliest zijn functie als obstakelvrije zone bij een afwaardering naar 50km/hr. Voor een 50km/hr met stoeprand is in principe naast wat schrik afstand weinig ruimte noodzakelijk. (zie bijlage 2)
- Bij het ontwerp Binnen de Bebouwde kom wordt de weg ook oostelijk verschoven.
- Huidige ontwerp en principeprofiel kan blijven bestaan en voetpad kan zelfs verbreed worden. Hiermee heeft deze aanpassing weinig impact op de uitwerking van het DO. Daarmee voldoet dit ontwerp ook aan het tweede verbeterpunt vanuit de bewoners
- De huidige fundering is al meer dan 50 jaar oud en verwachting is dat deze niet meer voldoet aan de huidige eisen (zoals ook omschreven in de wegopbouw in het dwarsprofiel; 300 mm hydraulisch menggranulaat).
- Argument dat de grond te slap is kan opgelost worden met grondverbetering. De nieuwe ontsluitingsweg rond de wijk is op nog slechtere grond aangebracht, dus technisch is het mogelijk.
- Eventuele kabels en leidingen die er liggen kunnen verlegd worden. Dat is ook gebruikelijk bij een herinrichting van een weg om deze gelijk te vernieuwen en mee te nemen.
- Er is zelfs ruimte om een halve rijbaan oostelijk te verschuiven. Dit kan in de uitvoering voor minder hinder zorgen omdat de huidige weg open kan blijven terwijl de nieuwe weg aangelegd wordt. Zodra die klaar is kan de huidige weg aangepakt worden en het nieuw aangelegde stuk berijdbaar blijven.
- De minimale afstand die de weg opgeschoven hoeft te worden is 50cm wanneer er gekozen wordt het voetpad achter de bomen langs te laten gaan. Met een 90cm voetpad langs het fietspad zou er maar 90cm oostelijke verschuiving noodzakelijk zijn en voor een 130cm voetpad zou de weg 130cm oostelijk moeten worden verschoven, zie onderstaand figuur.



- Bij de rotondes waar de ruimte het krapst is kan de bocht die nu in het tracé zit scherper worden gemaakt. Dit zorgt ervoor dat er minder hard gereden gaat worden en is mogelijk binnen de SWVV richtlijnen maximale boogstralen 50km/hr.
- In het SO is er altijd gepresenteerd dat er met maatwerk meer mogelijk is om bomen te behouden.
- In de uitwerking is te zien dat er haast alle grote populieren kunnen blijven staan en niet gekapt hoeven te worden. Zie groene ingekleurde bolletjes in het onderstaande figuur en bijlage 1.

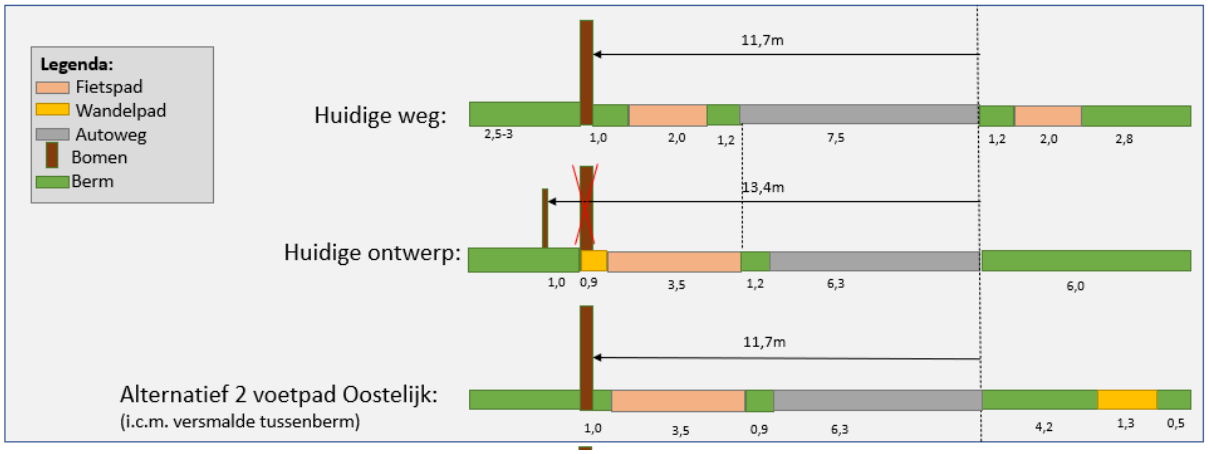


3. Uitwerking oplossing 2: Voetpad oostzijde van de weg:

Indien het GEM niet meegaat in het verschuiven van het tracé oostelijk, dan is er nog de mogelijkheid om het voetpad naar de oostkant te verplaatsen met oversteekplekken bij de rotondes. Hieronder in het figuur met gele lijn weergegeven.

- Deze oplossing kan ook gecombineerd worden met oplossing 1 en oplossing 3.
- Het voetpad oostelijk kan gecombineerd worden met de tracé verschuiving. Binnen die 6 meter zit genoeg ruimte.
- Oversteekplekken met zebrapaden is mogelijk met de huidige indeling van de rotondes en de breedte van de middengeleiders van 3 meter. Deze zou zelfs 2.5m kunnen zijn volgens de ASVV richtlijnen. (zie bijlage 2)
- Voetpad aan de oostzijde met een aantal VOP geeft de bewoners die aan de oostzijde wonen óók gelegenheid om veilig met de fiets/lopend over te steken en bij hun woning te komen.
- In het SUOK wordt niet gesproken over de positie van het wandelpad, alleen over de positie van het fietspad. Deze ruimte is er dus om in het ontwerp mee te nemen Het projectgebied van het GEM loopt ook tot de slootgrens, dus ook daar zit ruimte binnen het SUOK.
- Een wandelpad zou half verhard niet veel hoeven te kosten en kan evt. komen te liggen op de plaats van het huidige fietspad wat daar nu oostelijk ligt. Het huidige fietspad zou zelfs als wandelpad in gebruik kunnen worden genomen. Het wandelpad van 90cm in het ontwerp kan ook breder uitgevoerd worden, bijvoorbeeld 1.3m zoals ook binnen de bebouwde kom gebeurt.
- Bij de rotondes zit weinig ruimte vanwege dat deze tegen de grens van de sloot zijn ontworpen.
    - Met een lokale houten damwand kan dit worden opgelost doordat er ruimte wordt gewonnen. Zie voorbeeld rotonde Leeuwenveldseweg (nabij tankstation)
    - Ook de breedte van de middengeleider kan verkleind worden naar 2.5m volgens de ASVV richtlijnen. (zie bijlage 2)
    - Er kan ook gekozen worden de straal van de rotonde gelijk te trekken met de rotonde aan het einde van de Korte Muiderweg bij de tunnel die 15meter straal heeft en dus 2 meter zou schelen. Hetzelfde type verkeer gaat over beide rotondes.
- Onderstaande oplossingen zijn in bijlage 1 gedetailleerder weergegeven.





4. Uitwerking oplossing 3: Maatwerk oplossingen voetpad/ fietspad

Indien het GEM niet meegaat met het verschuiven van het tracé dan wel het voetpad aan de oostzijde kan er nog maatwerk met het voetpad plaatsvinden. Dit maatwerk biedt meerwaarde en kan ook gecombineerd worden met bovenstaande oplossingen.

Uitgangspunten herzien opbouw profiel

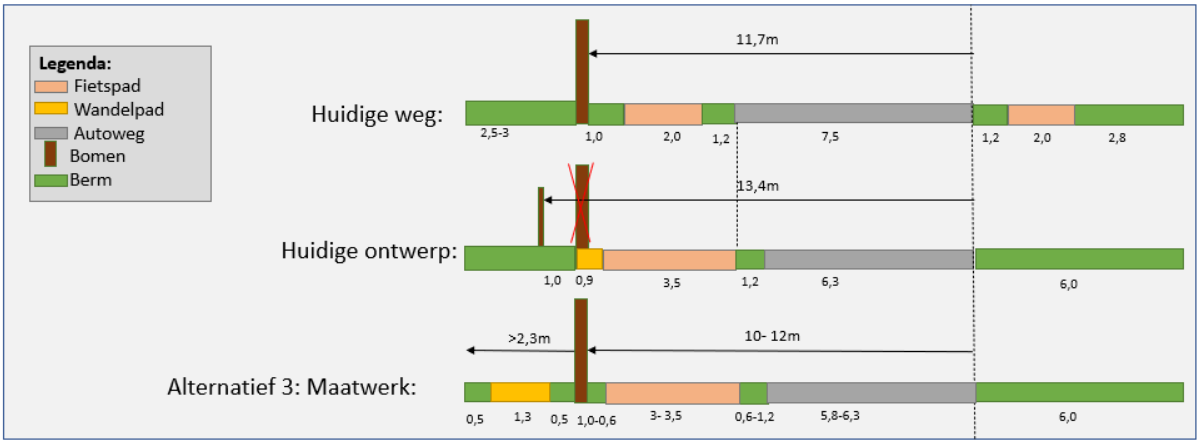
Het huidige ontwerp is opgebouwd met 6,3m weg, 1,2m tussenberm ,3.5m fietspad en 0,9m wandelpad met een totaal van 11,9 meter. Dit ontwerp komt niet uit met de bestaande bomen gezien vanuit de kant verharding en heeft tot gevolg dat haast alle bestaande Populieren moeten verdwijnen.

Het maatwerk alternatief stelt het volgende voor.

- Wandelpad achter de bomen langs of tussen de bomenrijen door, zoals ook nog in het SO van GEM is opgenomen.
- Bij gebrek aan ruimte lokaal beschoeien van de kade toepassen of vlonder-pad om ruimte te winnen zodat wandelpad alsnog achter de bomen langs kan.
- Bij gebrek aan ruimte het dwarsprofiel aanpassen met bijvoorbeeld
    1. Smallere tussenberm.
       De huidige tussenberm wordt gelijk gehouden met die van 80km/hr. Voor een 50km/hr zou de tussenberm ook kleiner uitgevoerd kunnen worden. Dit uitgangspunt is nergens onderbouwd in de ontwerpnota. Deze zou minimaal zelfs met 0,6m uitgevoerd kunnen worden.
    2. Smallere ruimte tussen boom en fietspad
       Breedte van de obstakelvrije zone tussen fietspad en de bomen. Die is nu 1m maar kan ook 0,63m volgens fietsrichtlijnen.
    3. Smallere wegbreedte
       Huidige wegbreedte is 6.3 meter. Er kan ook gekozen worden de minimale wegbreedte aan te houden. Deze is volgens de SWVV richtlijnen 5.8m Voor een weg binnen de bebouwde kom is zelfs 5.5m mogelijk. (zie bijlage 2)
    4. Smaller fietspad
       In de ontwerpnota staat niet beschreven hoe intensief het fietspad gebruikt wordt. Volgens de SWVV richtlijnen hoeft het voetpad pas groter dan 3.5m bij meer dan 750 fietsers per uur als piekbelasting. Een lokale versmalling naar 3.25m zoals in de huidige ontwerpnota over wordt gesproken zou al ruimte winnen. (zie bijlage 2

Tussentijdse conclusies maatwerk oplossing voetpad/ fietspad Westelijk.

Bovenstaande maatregelen kunnen het profiel zo verkleinen dat de bomen kunnen worden behouden en zijn hieronder schematisch weergegeven.



Het maatwerk alternatief heeft minimaal 2,3m nodig met een wandelpad van 1.3m tussen de bomen en de sloot. Op de plekken waar wij hebben gemeten is op bijna alle plekken meer dan 3 meter aan ruimte. Op lokale versmallingen is de ruimte 2.4m, dus dat zou nog genoeg moeten zijn, eventueel zou daar het voetpad versmald kunnen worden of de slootkant met stevige beschoeiing uitgevoerd kunnen worden.

Daarnaast heeft het maatwerk alternatief ergens tussen de 12m die er nu aan ruimte zit en de 10m aan ruimte nodig afhankelijk van welke waarde je minder ruim pakt. De ruimte van de bomen aan de weg op de plekken waar wij hebben gemeten zit tussen de 12 en 12,9 meter.

Hieruit valt te concluderen dat.

- Het voetpad achterlangs in veel gevallen al genoeg ruimte oplevert voor behoud van bomen.
- Er genoeg ruimte achter de bomen langs zit om het voetpad daar langs het water te laten lopen. Indien dat tóch niet het geval blijkt is er maatwerk mogelijk met beschoeiing of vlonders.

De verder uitwerking van het maatwerk op de locaties specifiek is beschreven in bijlage 1.

5. Concluderend

- De huidige ruimte is genoeg om de herinrichting te kunnen laten plaatsvinden met behoud van haast alle bestaande bomen.
- In het huidige ontwerp worden een aantal bomen gehandhaafd die van slechte kwaliteit zijn en landschappelijk weinig waarde hebben, zoals een aantal essen. Dit geeft een vertekend beeld van het te behouden aantal bomen.
- Er zijn 3 hoofdoplossingen voorgesteld en bij alle drie van de oplossingen kunnen er ongeveer 58 bomen bespaard blijven
- Er kan in alle oplossingen meerwaarde gecreëerd worden met een wandelpad aan de oostzijde van de weg langs de weilanden.
- Vooral ter plaatse van de ingrepen zoals de sluis en de rotondes moeten een aantal bomen wijken, maar ook daar valt nog wat te winnen door er met maatwerk dieper naar te kijken.
- Op plekken waar er te weinig ruimte is langs de rotondes of achter de bomen kan met beschoeiing ruimte gewonnen worden waardoor er voldoende breedte ontstaat voor een wandelpad.

Bijlage 1: Uitwerking maatwerk voetpad Westkant

Blad 1:

Wat opvalt

- Er loopt al een voetpad achter de huidige bomen die nu gekapt moeten worden langs de huizen. (zie figuur hieronder)
- De impact van het verwijderen van de bomen is eigenlijk groter omdat er al vijf populieren zijn gekapt voor de uitrit van het Meijndenhof, zie onderstaand figuur.

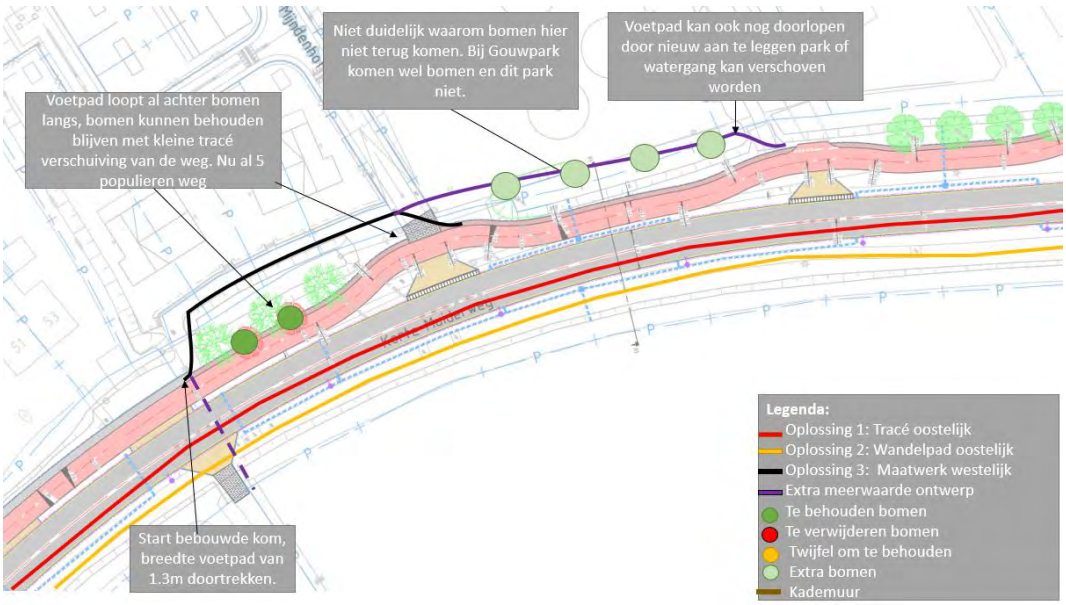




Aanbevelingen

- Gebruik huidig wandelpad achter de bomen, dan kunnen de huidige populieren blijven staan.
- Gezien de situatie van deze woningen en de huidige ontwikkeling qua woningbouw is de locatie van kom-grens niet meer logisch. Kan gecombineerd worden met KES behoud parkeervakken lokale bewoners. Gezien de totale ontwikkeling rondom de Korte Muiderweg is het geheel opnemen van de Korte Muiderweg binnen de bebouwde kom misschien nog wel het meest wenselijk.
- Trek de linie van bomen door langs het park met nieuwe aanplant van populieren in het park voor consistent beeld. Dit principe van open blik vanuit het park is niet consistent doorgevoerd en er valt landschappelijk ook wat voor te zeggen om de linie van populieren door te trekken. Het park moet nog aangelegd worden dus daar is ruimte voor een wandelpad door het park in het ontwerp mee te nemen.

Alternatief



Blad 2:

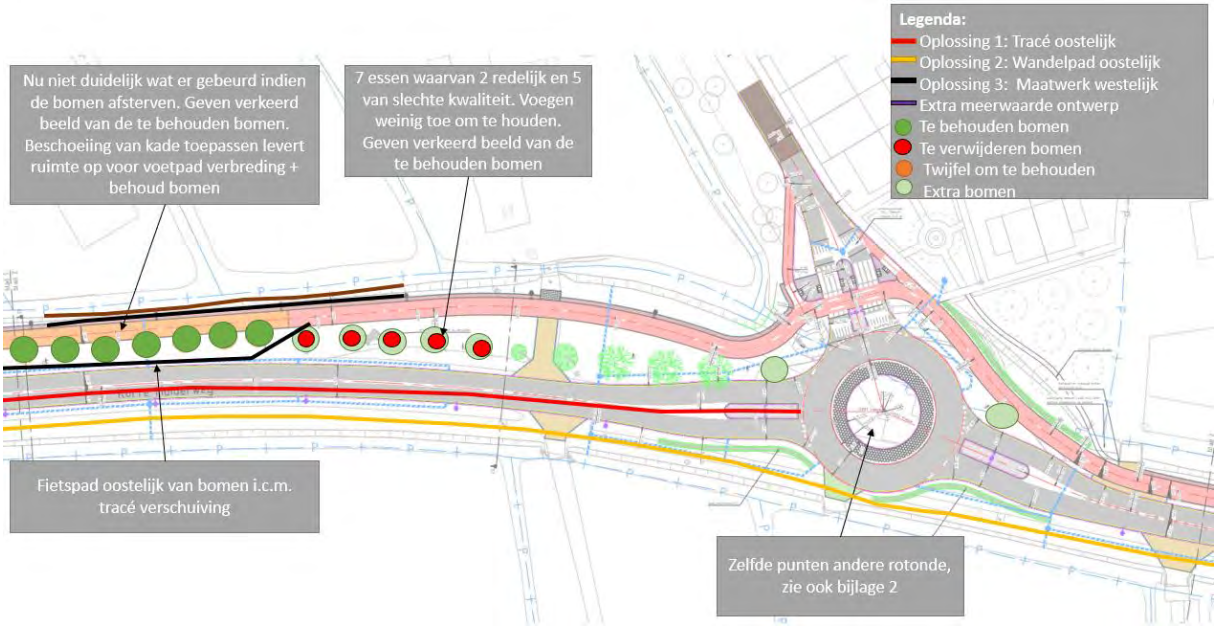
Wat opvalt

- Er is nu niet beschreven wat er gebeurt indien de bomen afsterven bij de uitvoering. Geeft hiermee een verkeerd beeld van de te behouden bomen. Kans dat de bomen niet behouden kunnen worden is reeel. Er wordt nu uitgegaan van behoudtvan de huidige fietspad fundering. Deze is waarschijnlijk onvoldoende en zal vervangen moeten worden, waardoor direct conflict ontstaat met de boomwortels. Het fietspad zal verder bij de bomen vandaan moeten liggen.
- 7 essen die behouden worden, daarvan zijn er 2 van redelijke staat en 5 van slechte staat. Ze zijn daarnaast klein en hebben relatief weinig toegevoegde waarde. (zie foto hieronder)
- 

Aanbevelingen

- Door lokaal beschoeiing toe te passen kan er ongeveer een meter ruimte worden gewonnen die gebruikt kan worden voor het voetpad waardoor deze verbreed kan worden.
- Fietspad oostelijk van de bomen i.c.m. tracéverschuiving van de weg.

Alternatief



Blad 3:

Wat opvalt

- Het zuidelijkste stuk is het krapste stuk van het tracé als er niet gekozen wordt om de weg op te schuiven in oostelijke richting. Meer noordelijk is er zowel voor als na de sluis veel ruimte tussen de bomen voor een wandelpad.

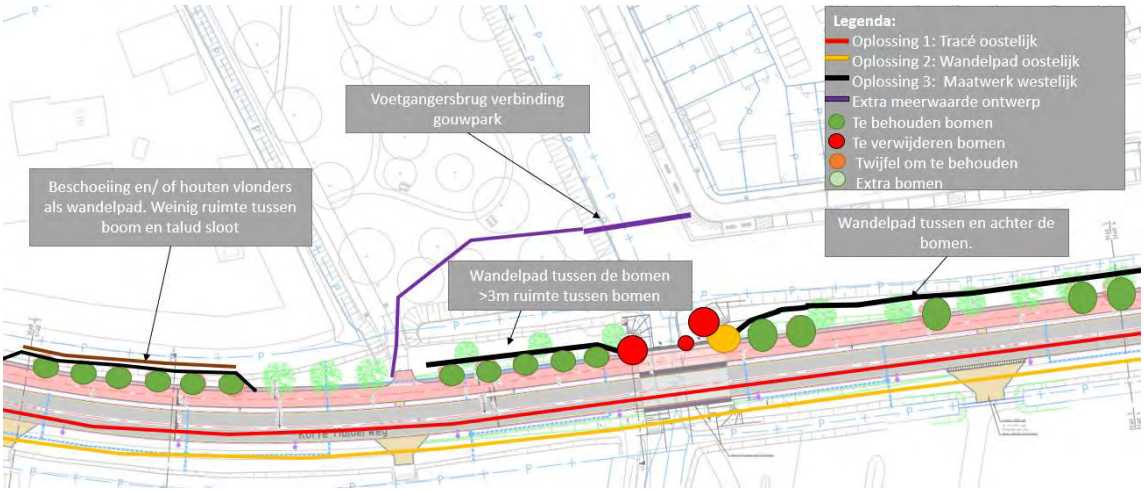


- Voor verbreding watergang lijkt het noodzakelijk een stuk of 3 a 4 bomen te kappen.
- Uitgangspunt om park open te verbinden met de weilanden wordt niet consistent gehandhaafd.

Aanbeveling

- Laat het wandelpad tussen de bomen lopen. Daar zit meer dan 3 meter ruimte tussen. Dit zou op deze plek ongeveer 10 populieren schelen die anders gekapt moeten worden en mogelijk nog 1 extra bij de sluis.
- Voor het smalste stukje met de bomen langs de watergang
    - Oostelijk verschuiven van het wegtracé lost het probleem op.
    - Nu is het niet duidelijk wat er met het terrein van het gebouw met het rieten dak gebeurd. Indien dit ontwikkeld wordt kan de watergang verschoven worden om ruimte te creëren.
    - Lokaal kan hier een smaller wandelpad worden gehandhaafd.
    - Lokaal kan hier een vlonder worden gemaakt boven de watergang.
    - Ook een beschoeiing/ damwand kan hier ruimte winnen om het voetpad tóch achter de bomen langs te laten lopen.

Alternatief



Blad 4:

Wat opvalt

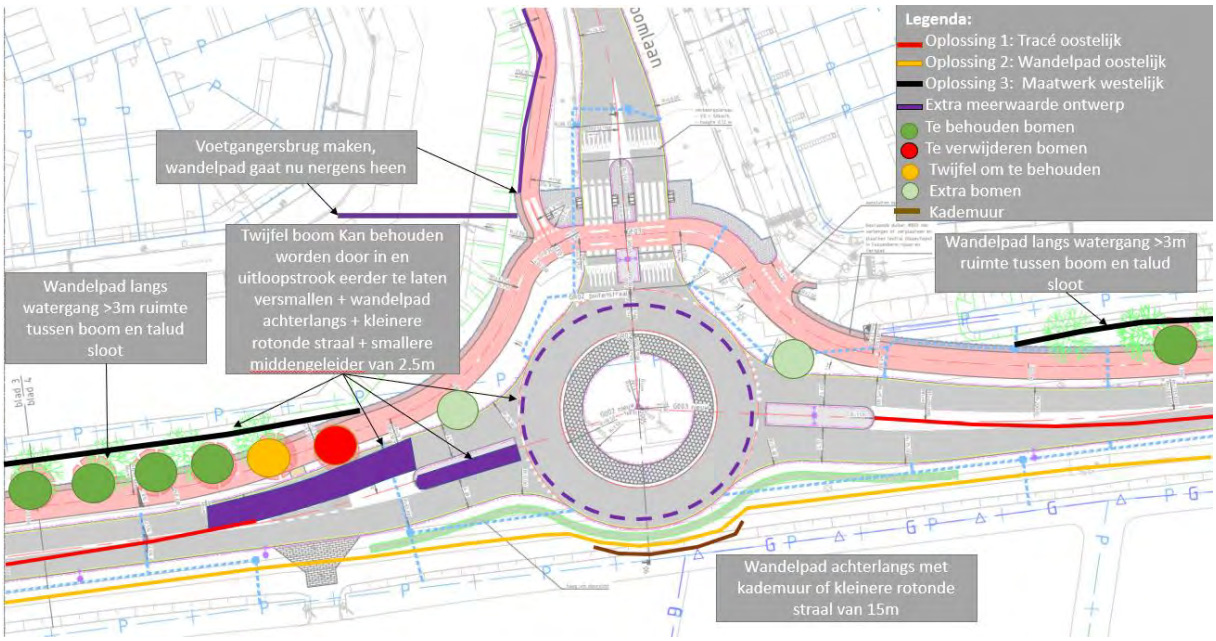
- Alle 8 populieren zouden moeten wijken.
- De rotonde is vrij groot, zie bijlage uitgangspunten rotonde
- Ruimte achter bomen tot watergang is groot met meer dan 3 meter.



Aanbeveling

- Gebruik de ruimte om het voetpad achter de bomen langs te laten lopen. Dit zou op deze plek 7 populieren schelen zoals ook in het SO het geval was.
- Voer de rotonde kleiner uit of positioneer deze iets meer noordelijk zodat er nog meer populieren gespaard kunnen blijven. (zie uitgangspunten rotonde verderop)

Alternatief



Blad 5:

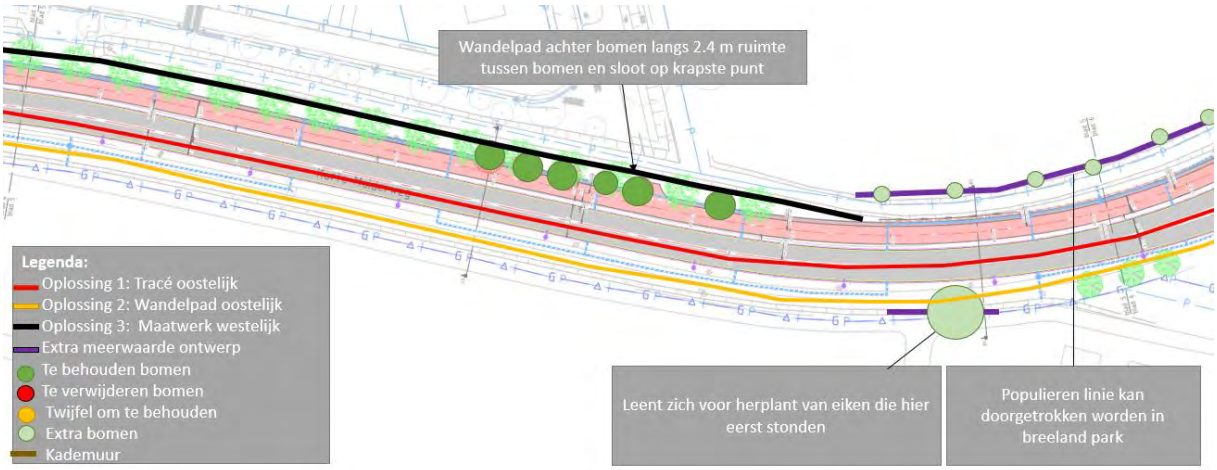
Wat opvalt

- Ruimte achter de bomen is 2.4m en kan uitgebreid worden met beschoeiing/damwand

Aanbeveling

- Wandelpad achter de bomen langs te laten lopen. Ruimte is op krapste punt 2.4m wat groter is dan de benodigde 2.3m voor een voetpad van 1.3m met twee keer 50cm obstakelvrije ruimte. Voor een smaller voetpad is er nog meer ruimte.
- Ook hier kan de ruimte, net als in het Weespersluispark, gezocht worden in het Breedlandpark. Wandelpad en bomenrij kunnen door het Breedlandpark lopen. Ook kan de sloot hier verlegd worden zodat wandelpad en bomenrij doorlopen langs het fietspad. Er kan in ieder geval een robuuste aansluiting gemaakt worden met het park.
- Oostelijk plukjes andere typen bomen. Daar bijvoorbeeld eiken terug laten komen als ander soort boom.
- Wandelpad beter met Muiden verbinden.

Alternatief



Blad 6:

Wat opvalt

Els links in het onderstaande plaatje telt mee als de te behouden boom. Deze boom stond in het SO nog niet genoemd. Lijkt gezocht om het aantal de behouden bomen op te krikken en draagt bij aan een verkeerd beeld van het te behouden aantal bomen. Bovendien staat deze boom op de duiker in de watergang, en lijkt daarmee vanuit beheer niet te handhaven waardoor de kans is dat deze alsnog zal verdwijnen.

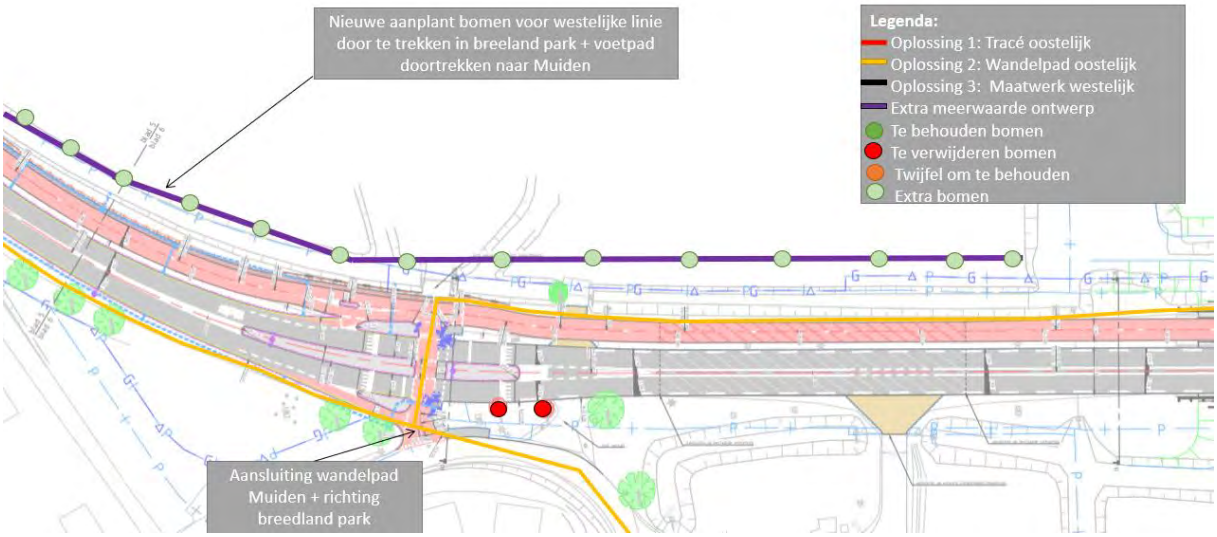


- De twee kleinere essen aan de oostkant die weg gaan zijn terecht en zijn in een slechte conditie

Aanbevelingen

- Westelijke linie met populieren doortrekken in Breeland park.
- Wandelpaden doortrekken naar Muiden via zowel de vecht als de huidige weg.

Alternatief



Bijlage 2: Vragen m.b.t. technische uitgangspunten

Naast de vorige varianten op hoofdlijnen zijn er ook technisch specifieke vragen die ruimte kunnen opleveren bij de rotonde en dwarsprofiel van de weg. Deze zijn hieronder beschreven.

Rotonde

Aanbevelingen:

- Voer de rotonde hetzelfde uit als aan het einde van de Korte Muiderweg met een boogstraal van 15 meter onder het principe gelijkwaardigheid in rotondes.
- De middengeleider is nu 3m breed die maatvoering kan ook 2.5m binnen de bebouwde kom volgens de richtlijnen. Hier zit nog ruimte om de te besparen die dicht bij de rotonde liggen bij de Vechtstroomlaan.

Wegontwerp bibeko met ASVV\Eenheid in rotondes

een middengeleider moeten zowel middeneiland als boogstralen groter zijn. Dat betekent derhalve ook: bij een relatief klein middeneiland (tot ongeveer 8,00 m binnenstraal) dienen geen middengeleiders te worden toegepast. Gebeurt dat wel, dan is de afbuiging van de rijcurve als gevolg van het middeneiland te klein, waardoor te hoge snelheden kunnen optreden (zie verderop in deze paragraaf). Middengeleiders die onjuist zijn toegepast in relatie tot wegbreedte en boogstralen, kunnen problemen opleveren voor vrachtauto's en bussen.

De breedte van de middengeleider binnen de bebouwde kom bedraagt minimaal 2,50 m. Buiten de bebouwde kom mogen ze minimaal 3,00 m breed zijn. De lengte bedraagt, afhankelijk van de voorrangssituatie, circa 14,00 tot 15,00 m. De kop van de middengeleider wordt aan de zijde van de rotonde 1,00 m teruggelegd in verband met de berijdbaarheid.



Lengte geleider bibeko

- De aansluitende rotonde takken zijn nu met een breedte van 4 en 4.5m is de maximale maatvoering en kan ook smaller uitgevoerd worden met 4 en 3,5m. Dit zou bij de Vechtstroomlaan ruimte schelen om de bomen te behouden. Daarnaast kan er ook gekozen worden om de takken na de middengeleider al terug te brengen naar de rijbaan breedte.

Wegontwerp bibeko met ASVV\Eenheid in rotondes

Resumé

In tabel 6 staan de standaardmaten weergegeven voor de ontwerpelementen.

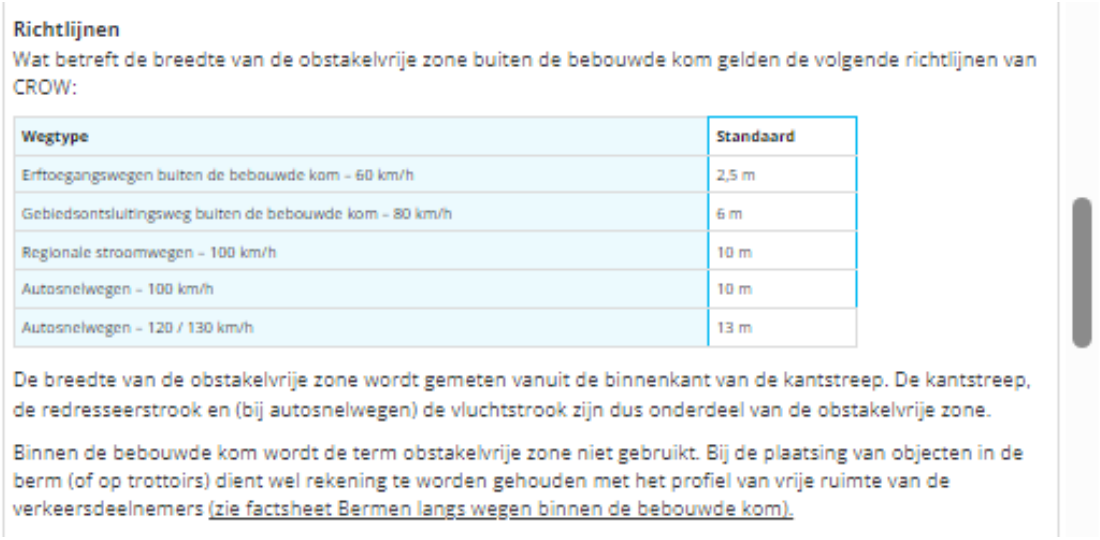
Tabel 6. Overzichtstabel maatvoering rotonde

	Standaard		Maatgevend ontwerpvoertuig	
Ontwerpelement	bibeko	bubeko	22,00 m	27,00 m
buitenstraal	16,00	18,00	18,00	18,00
binnenstraal	10,50	12,75	12,75	12,75
rijbaanbreedte	5,50	5,25	5,25	5,25
aansluitbogen toerit	8,00/12,00	8,00/12,00	12,00	12,00
aansluitbogen afrit	12,00/15,00	12,00/15,00	15,00	15,00
breedte toerit	4,00 (3,50)	4,00 (3,50)	4,00	4,00
breedte afrit	4,50 (4,00)	4,50 (4,00)	4,50	4,50
overrijdbaar gedeelte	1,50	1,50	3,00	4,00

- Meer bomen terug planten ter plaatse van de rotondes door de bomenrij verder langs de rotonde door te trekken.

Dwarsdoorsnede

1. Obstakelvrije ruimte oostelijk gebruiken
   De ruimte oostelijk van de Korte Muiderweg is 6m en die verliest zijn functie als obstakelvrije zone bij een afwaardering naar 50km/hr. Voor een 50km/hr met stoeprand is in principe weinig ruimte noodzakelijk, maar voor een 60km/hr ETW buiten bebouwde kom grens wordt 2.5m aangehouden. De huidige 6m is bedoeld voor een 80km/hr weg zoals in onderstaand figuur is weergegeven uit de ASVV-2021 van het CROW.



Richtlijnen

Wat betreft de breedte van de obstakelvrije zone buiten de bebouwde kom gelden de volgende richtlijnen van CROW:

Wegtype	Standaard
Erftoegangswegen buiten de bebouwde kom - 60 km/h	2,5 m
Gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom - 80 km/h	6 m
Regionale stroomwegen - 100 km/h	10 m
Autosnelwegen - 100 km/h	10 m
Autosnelwegen - 120 / 130 km/h	13 m

De breedte van de obstakelvrije zone wordt gemeten vanuit de binnenkant van de kantstreep. De kantstreep, de redresseerstrook en (bij autosnelwegen) de vluchtstrook zijn dus onderdeel van de obstakelvrije zone.

Binnen de bebouwde kom wordt de term obstakelvrije zone niet gebruikt. Bij de plaatsing van objecten in de berm (of op trottoirs) dient wel rekening te worden gehouden met het profiel van vrije ruimte van de verkeersdeelnemers (zie factsheet Bermen langs wegen binnen de bebouwde kom).

2. Smallere tussenberm.
   De huidige tussenberm wordt gelijk gehouden met die van 80km/hr. Voor een 50km/hr zou de tussenberm ook kleiner uitgevoerd kunnen worden. Dit uitgangspunt is nergens onderbouwd in de ontwerpnota. Indien die van 120cm naar 90 of 60cm kan dan zou dat al heel veel populieren schelen. Dit is mogelijk binnen de richtlijnen.
3. Smallere ruimte tussen boom en fietspad
   Breedte van de obstakelvrije zone tussen fietspad en de bomen. Die is nu 1m maar kan ook 0,63m volgens fietsrichtlijnen.
4. Smallere wegbreedte
   Huidige wegbreedte is 6.3 meter. Er kan ook gekozen worden de minimale wegbreedte aan te houden. Deze is volgens de SWVV richtlijnen 5.8m. Voor een weg binnen de bebouwde kom is zelfs 5.5m mogelijk.

Maatgevende situatie	50 km/h minimaal profiel
	s =
Bij een rijstrook per richting	2,90
Bij twee rijstroken per richting	n.v.t.

5. Smaller fietspad
   In de ontwerpnota staat niet beschreven hoe intensief het fietspad gebruikt word. Volgens de SWVV richtlijnen hoeft het voetpad pas groter dan 3.5m bij meer dan 750 fietsers per uur als piekbelasting. Een lokale versmalling naar 3.25m zoals in de huidige ontwerpnota over wordt gesproken zou al ruimte winnen.

fiets/uur	f
0 - 150	2,00 m
150 - 750	2,50 - 3,00 m
> 750	3,50 - 4,00 m

Bijlage 3: Praktische vragen richting UO

- Hoeveel tijd zit er tussen de kap van de bomen en de nieuwe aanplant? Bij een uitvoeringsduur van 2 jaar kan het dus zijn dat er 2 jaar geen bomen zijn op de Korte Muiderweg
- In het huidige plan worden ongeveer 57 bomen met een diameter van meer dan 70cm weggehaald en die hebben dus een omtrek van ongeveer 200 centimeter en een hoogte van ongeveer 30 a 40 meter. De bomen die terug worden geplant hebben een diameter van 12 cm (omtrek 35 tot 40cm). Dat is fors kleiner dan wordt weggehaald. Omdat er in onze voorstellen veel minder bomen hoeven te verdwijnen en daardoor veel minder nieuwe bomen hoeven te worden aangeplant, kunnen de nieuwe bomen mogelijk een zwaardere maat krijgen. Is dit verschil in economische waarde tussen de te verwijderen en nieuwe bomen meegenomen in de afweging?