Gemeente Amsterdam

Spoedvoordracht voor de College vergadering van 22 oktober 2024

Portefeuille: Grond en Ontwikkeling (22)
Agendapunt: F4

Tekst van openbare besluiten wordt gepubliceerd

Onderwerp

Vaststellen Definitief ontwerp herprofilering Korte Muiderweg (deel buiten huidige bebouwde kom) in stadsgebied Weesp

Het college van burgemeester en wethouders besluit

1. Kennis te nemen van het definitief ontwerp van de Korte Muiderweg (deel buiten huidige bebouwde kom) en onderzochte alternatieven.

2. In te stemmen met het definitief ontwerp zoals dit was voorgesteld en ook al was goedgekeurd door het college van de gemeente Gooise Meren, waarbij de conclusie is dat voorgestelde alternatieven geen verbetering vormen dan wel te veel nadelen meebrengen onder meer op het gebied van kosten en vertraging.

3. In te stemmen met afdoening van de motie 088.24 van raadslid Emmerik cs om te onderzoeken hoe zoveel mogelijk bomen gehandhaafd kunnen worden aan de Korte Muiderweg (28-2-24).

4. In te stemmen met de raadsinformatiebrief ter afhandeling van de hiervoor genoemde motie.

Reden spoed

De reden van spoed is dat uitstel kan leiden tot grote problemen bij betrokken stakeholders en gemeente.

Kernboodschap

Het college stelt het definitief ontwerp van de Korte Muiderweg vast. Deze weg wordt heringericht. De toegestane snelheid voor auto's gaat omlaag, de verkeersveiligheid wordt verbeterd, er wordt een tweerichtingfietspad en een wandelpad toegevoegd. 30 van de 68 bomen kunnen blijven staan. Op het ontwerp zijn veel reacties gekomen, vooral over behoud bomen en natuur. Daarom worden er tenminste evenveel bomen toegevoegd als er verdwijnen. De herinrichting is onderdeel van project Weespersluis. De Grondexploitatiemaatschappij Bloemendalerpolder is verantwoordelijk voor de investering en het ontwerp van dit deel van de weg. Tevens stemt het college in met afdoening van motie 088.24 over handhaven bomen aan de Korte Muiderweg.

Bestuurlijke achtergrond

De herinrichting van de Korte Muiderweg en gedeelte van de Weesperweg (hierna Korte Muiderweg genoemd) is onderdeel van het project Weespersluis. Over de herinrichting van de Korte Muiderweg zijn afspraken vastgelegd in de Samenwerkings- en Uitvoeringsovereenkomst (SUOK) Bloemendalerpolder (2012). Het bestuurlijk opdrachtgeverschap voor de herinrichting van de gehele Korte Muiderweg ligt bij het college.

Op 29 februari jl. is door de gemeenteraad de motie 088.24 van raadslid Emmerik cs aangenomen waarin het college wordt verzocht te onderzoeken hoe er bij de herontwikkeling van de Korte Muiderweg zoveel mogelijk bomen behouden kunnen worden terwijl ook de verkeersveiligheid

gewaarborgd wordt. De bestuurscommissie van stadsgebied Weesp heeft een negatief advies uitgebracht ten aanzien van het definitief ontwerp (zie bijlage 11).

Bestuurlijke prioriteit

n.v.t.

Wettelijke grondslag

Artikel 160, eerste lid, onder a, van de Gemeentewet

Het college is bevoegd om het dagelijks bestuur van de gemeente te voeren.

Artikel 80 Reglement van Orde gemeenteraad

Ter afdoening van de motie.

Artikel 2.4 en 5.1 Omgevingswet

Het DO past binnen het Omgevingsplan voor Amsterdam; een omgevingsvergunning voor het kappen van bomen is verplicht.

Onderbouwing besluit

Ad 1 Hieronder wordt nog eens geschetst wat het DO inhoudt, en wordt het participatieproces en de voorgestelde alternatieven daaruit met voors en tegens toegelicht.

Herprofilering Korte Muiderweg

De herprofilering van de Korte Muiderweg en gedeelte van de Weesperweg (hierna Korte Muiderweg genoemd) is onderdeel van het project Weespersluis. De Grond Exploitatie Maatschappij Bloemendalerpolder (GEM) is verantwoordelijk voor de investering, het ontwerp en realisatie van het gedeelte buiten de huidige bebouwde kom. De gemeente (vanuit grond en ontwikkeling (o.a. de Samenwerkings- en uitvoeringsovereenkomst Bloemendalerpolder (SUOK), verkeer, vervoer, openbare ruimte en groen) heeft voor dit gedeelte geen uitvoerende maar een toetsende rol en is nauw betrokken geweest bij het tot stand komen van het ontwerp. De gemeente is verantwoordelijk voor het gedeelte binnen de huidige bebouwde kom. Voor het gedeelte buiten de huidige bebouwde kom is er een definitief ontwerp (DO) opgesteld. Voor het gedeelte binnen de bebouwde kom is er een voorlopig ontwerp (VO).

De voorliggende voordracht gaat over het gedeelte buiten de huidige bebouwde kom. Het besluit over het gedeelte binnen de huidige bebouwde kom volgt zodra er voor dat gedeelte een definitief ontwerp is.

Stappen sinds december 2023
Op 19 december jl. is het definitief ontwerp van het gedeelte buiten de huidige bebouwde kom voorgelegd voor advies aan bestuurscommissie stadsgebied Weesp. Daar zijn door insprekers vragen gesteld en zorgen geuit over het ontwerp. De adviesaanvraag is naar aanleiding daarvan on hold gezet en in april 2024 opnieuw voorgelegd.

In het participatietraject tot eind december 2023 heeft de GEM Bloemendalerpolder via haar website gecommuniceerd over het ontwerp van de Korte Muiderweg. Ook zijn er gesprekken gevoerd met direct aanwonenden. Naar aanleiding van de vragen van bewoners en bestuurscommissie is er een informatiebijeenkomst georganiseerd op 15 januari jl. Tijdens de bijeenkomst zijn vragen gesteld en zorgen geuit over onder andere het behoud van bomen, ruimte voor fiets- en voetganger en bereikbaarheid. Ook hebben er sinds begin januari meerdere gesprekken plaatsgevonden tussen de actiegroep die voorstellen voor alternatieve ontwerpen heeft gedaan, de GEM Bloemendalerpolder en projectorganisatie van gemeente. Bovendien is er op 29 februari jl. door de gemeenteraad een motie aangenomen waarin het college wordt verzocht te onderzoeken hoe er bij de herontwikkeling van de Korte Muiderweg in Weesp zoveel mogelijk bomen behouden kunnen worden terwijl ook de verkeersveiligheid gewaarborgd wordt en daarbij:

- de alternatieven van de actiegroep mee te nemen in de afwegingsprocedure
- de invloed van het afwaarderen van de Korte Muiderweg tot 30 km/h te onderzoeken;
- te onderzoeken of bij eenrichtingfietspaden sprake is van spookrijden en oversteken waardoor de verkeersveiligheid in het geding komt

De projectorganisatie heeft naar aanleiding van bovenstaande aanvullend onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om zo veel mogelijk bomen te behouden en tegelijkertijd de verkeersveiligheid te waarborgen. Daarbij zijn de alternatieven van de actiegroep in overweging genomen, is een aanvullende boomeffectanalyse uitgevoerd, is de verkeersveiligheid van eenrichtingfietspaden onderzocht en zijn de mogelijkheden onderzocht om de snelheid van de volledige weg af te waarderen tot 30 km/u. Het ontwerp is vervolgens, met een terugkoppeling op de onderzoeksvragen, opnieuw besproken door de bestuurscommissie van stadsgebied Weesp met als resultaat een negatief advies (zie bijlage 11). De bestuurscommissie vraagt het college om opnieuw te beginnen: nieuwe uitgangspunten met een nieuw ontwerp en met brede participatie over zowel uitgangspunten als ontwerp.

Naar aanleiding van dit negatieve advies heeft een bestuurlijk gesprek plaatsgevonden tussen de voorzitter van het dagelijks bestuur van stadsgebied Weesp, Wethouder Van der Horst (Verkeer, Openbare Ruimte en Groen) en Wethouder Van Dantzig (Woningbouw en Stedelijke Ontwikkeling). Ook is wethouder Van Dantzig op locatie uitgebreid in gesprek gegaan met de actiegroep om de bewoners ook echt te horen. Bij dit gesprek was ook het dagelijks bestuur van Stadsgebied Weesp aanwezig. De wethouder heeft de actiegroep voorgesteld een Factfindingsessie plaats te laten vinden waarbij experts van de gemeente en projectorganisatie en de actiegroep met elkaar in gesprek gaan. Een gespreksverslag van deze sessie is bijgevoegd. Na nog tweemaal de standpunten te hebben besproken met het dagelijks bestuur van Stadsgebied Weesp is wethouder Van Dantzig opnieuw in Weesp in gesprek gegaan met de actiegroep en heeft hij zijn conclusie toegelicht.
In de voorliggende voordracht wordt een toelichting gegeven op het definitief ontwerp en op de onderzochte alternatieven en mogelijkheden; er wordt afgesloten met een conclusie.

Definitief ontwerp

Het gaat hier niet om het aanleggen van een nieuwe weg maar om de, in de SUOK afgesproken, herprofilering van de weg binnen de bestaande contouren. Bij aanvang van het opstellen van het definitieve ontwerp voor de herprofilering zijn onderstaande uitgangspunten gehanteerd;

- Versmallen van de rijbaan (naar 6,30 meter)
- Verlagen van de toegestane snelheid naar 50 km/u (conform Mobiliteitsplan Weesp en Beleidsnota 30 km/u in de stad). NB. Voor het gedeelte binnen de huidige bebouwde kom is de snelheid 30 km/u)
- Het realiseren van een tweerichtingfietspad aan de westzijde
- Een levensduur van de weg na herprofilering van 60 jaar
- Waar mogelijk behouden van bomen, indien dit niet mogelijk is worden nieuwe bomen teruggeplant met een aanplantmaat van 35-40 cm stamomtrek
- Toevoegen van rotondes die aansluiten op Weespersluis
- Het realiseren van een wandelpad tot aan Muiden en het verbeteren van de voetgangers oversteekplaats met VRI ter hoogte van de Weesperbinnenweg
- Het vervangen van de brug ter hoogte van de te realiseren sluis
- Het verbeteren van de openbare verlichting
- Het handhaven van bestaande vergunde perceelaansluitingen

Fietspad en wandelpad in definitief ontwerp
In het huidige DO is bewust gekozen voor het realiseren van een tweerichtingfietspad van 3,5 meter aan de westzijde in plaats van de twee eenrichtingfietspaden aan weerszijde van de weg zoals deze nu aanwezig zijn. Dit is ook zo benoemd in het mobiliteitsplan Weesp. Het faciliteren van de fietser en bevorderen van de verkeersveiligheid is hiervoor een belangrijke reden geweest. Ook sluit het aan op het tweerichtingfietspad in Muiden. Op dit moment is er geen wandelpad langs de Korte Muiderweg, in het ontwerp voor herprofilering is een wandelpad toegevoegd.

Bomen in definitief ontwerp

De Korte Muiderweg is onderdeel van de Hoofdbomenstructuur Weesp. In het Groenbeheerplan Weesp (2021) is onder andere vastgelegd dat invulling wordt gegeven aan de hoofdbomenstructuur door gaten binnen bestaande structuren op te vullen, nieuwe structuren aan te planten ter invulling van de hoofdbomenstructuur de structuur te herstellen door slechte bomen en verminderde groeiplaatsen te vervangen voor de optimale situatie. Bij het ontwerp van de herprofilering voor de Korte Muiderweg is zodoende zorgvuldig gekeken naar de bestaande bomenrij, de mogelijkheden om meer bomen toe te voegen en het creëren van optimale groeiplaatsen voor nieuw te planten bomen.

Op dit moment staan er 68 bomen langs de Korte Muiderweg op grondgebied van de gemeente Amsterdam. In het ontwerp worden twee rotondes en een brug in de weg aangelegd waar bomen niet terug kunnen komen. Echter door toevoeging van bomen op andere delen van de weg komen er in het DO tenminste evenveel bomen terug langs de Korte Muiderweg.

De groeicondities van veel bomen zijn niet goed. Door ondoorlatende funderingsresten groeien de wortels van de bomen, met name in het noordelijk deel, oppervlakkig. Werkzaamheden aan de Korte Muiderweg zullen impact hebben op een deel van de bomen. Om te beoordelen wat de effecten van het ontwerp op de bomen zijn en welke maatregelen getroffen kunnen worden om zoveel mogelijk bomen te behouden is een boomeffectanalyse (BEA) uitgevoerd op basis van het voorlopig ontwerp. Van het voorlopig ontwerp richting het definitief ontwerp zijn vervolgens aanpassingen gemaakt aan het ontwerp met als doel meer bomen te behouden (zie bijlage aanvullende BEA rapportage). In het definitief ontwerp kunnen 30 bomen op grondgebied van de gemeente Amsterdam behouden blijven mits de juiste randvoorwaarden worden getroffen (en de bocht in het fietspad ter hoogte van boom 54 wordt verschoven). Voor bomen die niet gehandhaafd kunnen blijven worden nieuwe bomen teruggeplant met een beoogde stamomtrek van 35-40 cm. Dit is een ruimere stamomtrek dan de doorsnee aanplantmaat. Voor deze aanplantmaat is gekozen om sneller een volwassen beeld te creëren. Voor de nieuw aan te planten bomen worden ideale groeiomstandigheden gecreëerd

waardoor deze bomen snel aan zullen slaan en op termijn een volwassen bomenrij ontstaat. Waar mogelijk worden extra nieuwe bomen geplant zodat een volle doorgaande bomenrij ontstaat. In dit gedeelte van de Korte Muiderweg is alleen een bomenrij aan de westzijde voorzien vanwege het open landschap richting de Vecht. In het gedeelte binnen de huidige bebouwde kom is een bomenrij aan beide zijden van de weg voorzien.

Ecologie
In de bermen langs de rijbaan zal een bloemrijk grasmengsel worden aangebracht, ten behoeve van het creëren van de droge ecologische structuur zoals omschreven in het Groenbeheerplan Weesp (2021). Om het natuurgebied te verbinden met de Waterlandtak ten noorden van de A1 wordt een faunapassage gerealiseerd.

Mogelijkheid om snelheid terug te brengen tot 30 km/u
Bij aanvang van het maken van het ontwerp voor de herprofilering van de Korte Muiderweg was een van de uitgangspunten het terugbrengen van de toegestane snelheid op dit gedeelte van de Korte Muiderweg naar 50 km/u. Dit snelheidsregime is ook zo opgenomen in het mobiliteitsplan Weesp. In de door de gemeenteraad aangenomen motie is gevraagd de invloed van het afwaarderen van de Korte Muiderweg tot 30 km/ u te onderzoeken. Deze vraag is voorgelegd aan het Expertiseteam openbare ruimte en mobiliteit. Het Expertiseteam concludeert dat een maximale snelheid van 50 km/u passend is bij de functie en eigenschappen van dit gedeelte van de weg en aansluit bij het beleidskader 30 km/u in de stad. Het Expertiseteam stelt dat verdere afwaardering naar een GOW30 niet past binnen het opgestelde beleidskader 30km/uur in de stad waardoor het naar beoordeling van het Expertiseteam onwaarschijnlijk is dat een Verkeersbesluit hierover stand zou houden. Ook inhoudelijk is het onwenselijk om wegen die niet voldoen aan de voorwaarden om GOW30 te worden (o.a. stedelijke omgeving, bebouwing aan beide kanten van de weg, bebouwing ('voordeuren') direct aan de weg) toch een maximumsnelheid van 30km/uur te geven. Daarmee worden onterechte verwachtingen gecreëerd die júist kunnen zorgen voor verkeersonveiligheid, zo stelt het expertiseteam.

Over de plek waar de overgang van 50 km/u naar 30 km/u plaatsvindt, heeft het Expertiseteam haar advies aangepast naar aanleiding van de Factfindingsessie. Het Expertiseteam adviseert om de overgang van de snelheid van 30 km/u naar 50 km/u te verplaatsen richting de eerste rotonde (vanuit Weesp gezien). Indien het college instemt met het voorliggende DO zal de overgang van 30 km/u naar 50 km/u daarmee overeenkomstig worden uitgewerkt.
Het terugbrengen van de snelheid naar 30 km/u op dit stuk heeft geen invloed op het behoud van bomen.

Deze aanpassing betekent een tegemoetkoming aan één van de aspecten in het negatieve advies van DB/BC Weesp. Bovendien heeft de wethouder verkeer aangegeven om – wat betreft de afwaardering van het wegvak van 50 naar 30 km/u – na verloop van tijd het functioneren van de Korte Muiderweg te monitoren.

Alternatieven actiegroep

De actiegroep heeft zorgen over het huidige ontwerp voor de herprofilering in verband met onder andere de kap van een deel van de bomen en ruimte voor fietser en voetganger. In januari 2024 heeft de actiegroep drie suggesties voor alternatieve ontwerpen ingebracht.

1. Tracé verschuiving in oostelijke richting
2. Wandelpad aan oostzijde van de weg en het versmallen van de berm tussen rijbaan en fietspad
3. Maatwerk oplossingen wandelpad en fietspad

In februari heeft een derde gesprek plaatsgevonden tussen actiegroep, GEM en projectorganisatie

van de gemeente waar de actiegroep een vierde alternatief heeft ingebracht;

1. Eenrichtingfietspaden aan beide zijden van de rijbaan en maatwerk wandelpad

Gemeente (projectorganisatie Weespersluis) en GEM hebben geconcludeerd dat verplaatsen van de weg niet is voorzien in de SUOK. Alternatief 1 is zodoende niet haalbaar. De GEM heeft bewust vastgehouden aan de positionering van de oostelijke rijbaanband vanwege de bestaande eigendomsgrenzen, de aanwezigheid van kabels en leidingen, een slappe ondergrond en daarmee grote kans op het ontstaan van zettingsverschillen. De weg verplaatsen naar het oosten zou een aanzienlijk extra budget vragen en bovendien risico's met zich meebrengen. GEM en gemeente zijn overeengekomen dat de weg na herprofilering een goede fundering heeft en een minimale levensduur moet hebben van 60 jaar.

Alternatief 2 gaat uit van een wandelpad aan de oostzijde en het versmallen van de berm tussen rijbaan en fietspad. Het versmallen van de berm is niet mogelijk vanuit verkeersveiligheidsoverwegingen. Ter plaatse van de rotondes is het in verband met eigendomsgrenzen niet mogelijk om een doorlopend wandelpad aan de oostzijde te realiseren. Om het aantal oversteken te beperken, en omdat de meeste bestemmingen aan de westzijde gesitueerd zijn is gekozen een doorlopend wandelpad aan de westzijde te creëren. Voor de kans op het behoud van extra bomen ten opzichten van het definitief ontwerp zal het verplaatsen van het wandelpad naar de oostzijde weinig tot geen effect hebben.

Naar aanleiding van de gesprekken met de actiegroep zijn alternatief 3 en 4 in overweging genomen. Hiertoe is onder andere een aanvullende boomeffectanalyse uitgevoerd door Terra Nostra en is de verkeersveiligheid onderzocht. In de volgende paragrafen worden de bevindingen toegelicht.

Alternatief 3
In alternatief 3 wordt ten opzichte van het DO voorgesteld om maatwerk toe te passen in de ligging van het wandelpad en fietspad met als doel meer bomen te behouden en op plaatsen het wandelpad te verbreden. Ook is door de actiegroep voorgesteld om op plaatsen de berm tussen rijbaan en fietspad te versmallen om op die manier meer ruimte te creëren voor de bomen.

Het versmallen van de berm tussen rijbaan en fietspad is vanuit verkeersveiligheid overwegingen niet mogelijk. De berm in het huidige DO is 1,2 meter, de minimale norm conform de richtlijnen. Zodoende is in het kader van alternatief 3 gekeken naar de mogelijkheden om het wandelpad op plaatsen achter de bomen langs te laten lopen en te verbreden (met ongewijzigde breedte van de berm tussen rijbaan en fietspad).

In hoofdstuk 2.2 van de aanvullende BEA rapportage wordt een toelichting gegeven op de consequenties voor de bomen op basis van dit alternatief 3. Geconcludeerd wordt dat het losknippen van het wandelpad niet leidt tot behoud van meer bomen ten opzichte van het huidige DO. Zowel in het huidige DO als met een alternatieve ligging van het wandelpad kunnen 30 bomen op grondgebied van gemeente Amsterdam gehandhaafd blijven. De aanleg en fundering van het fietspad en wandelpad is meer bepalend voor de mate waarin bomen gehandhaafd kunnen blijven (zie hoofdstuk 3.2 aanvullende BEA). Met een andere manier van aanleggen van het fietspad en wandelpad (zoals hieronder beschreven) kunnen 8 bomen extra behouden blijven.

Deze alternatieve werkwijze heeft echter grote invloed op de kwaliteit van het wandelpad en fietspad. In deze alternatieve werkwijze wordt voor een deel van het fietspad enkel de toplaag van het asfalt vervangen. De extra breedte van het fietspad wordt hier tegenaan gemaakt. De wortelopdruk van de bomen zal zich op deze manier blijven manifesteren in het bestaande gedeelte. Op deze manier zullen in dit gedeelte scheuren ontstaan in de dwarsrichting. Het gedeelte van het fietspad dat nieuw tegen het bestaande fietspad wordt aangewerkt heeft een andere zetting dan het

bestaande gedeelte en kan binnen geringe tijd gaan afhangen waardoor scheuren in de langsrichting ontstaan. De kans van het herhaaldelijk optreden van scheuren is groot, waardoor vaker onderhoud nodig is. De beheerkosten zullen zodoende hoger zijn.

Ook de kwaliteit van het wandelpad zal minder zijn. Het aanpassen van de ligging van het wandelpad heeft daarnaast implicaties voor het beheer van de berm. Ook zal het wandelpad op plaatsen dichtbij het water en op het talud lopen waardoor er twijfels zijn over de veiligheid.

Er is een mogelijkheid om ter hoogte van bomen 63 tot en met 73 (Vechtstroomlaan/tweede rotonde tot en met einde woongebied Weespersluis) geen wandelpad langs de korte Muiderweg te laten lopen maar voetgangers op deze plaats door de wijk te laten lopen. Dit kan mogelijk leiden tot het behoud van dezelfde 8 bomen als hierboven beschreven. Echter zoals ook hierboven genoemd is de wijze van aanleg van het fietspad vooral bepalend voor het behoud van bomen. Het is dus onzeker of het weglaten van het wandelpad ter hoogte van bomen 63 tot en met 73 leidt tot behoudt van deze 8 bomen wanneer de gewenste manier (die leidt tot de beste kwaliteit en langste levensduur) van fundering en aanleg van het fietspad wordt toegepast. Bovendien adviseren projectorganisatie en Expertiseteam negatief over het weglaten van het wandelpad op dit stuk. Dit leidt er mogelijk toe dat wandelaars (met kinderwagens bijv.) over het fietspad gaan lopen, wat niet veilig is, of olifantenpaadjes maken.

Concluderend; zowel in het DO als in alternatief 3 van de actiegroep kunnen 30 bomen op grondgebied van gemeente Amsterdam gehandhaafd blijven. Wanneer een alternatieve werkwijze voor de aanleg van wandelpad en fietspad wordt toegepast kunnen mogelijk 8 bomen extra gehandhaafd blijven. Echter het fietspad is met deze alternatieve aanlegwijze van veel mindere kwaliteit, de kans op het herhaaldelijk optreden van scheuren is groot en de onderhoudskosten zullen hoger zijn. Ook het wandelpad is met deze wijze van aanleggen van mindere kwaliteit.
Ook als ter hoogte van boom 63 tot en met 73 helemaal geen wandelpad langs de Korte Muiderweg zou worden aangelegd, geldt om dezelfde redenen dat het onzeker is dat de genoemde 8 bomen behouden kunnen worden.

Alles overwegende en het advies van het Expertiseteam ORM in acht nemend concludeert de projectorganisatie dat door de originele aanlegwijze en het behouden van het wandelpad in het ontwerp een meer toekomstbestendige weg wordt gerealiseerd waarbij zowel het fietspad als het wandelpad voor lange tijd van de beste kwaliteit blijven en er optimale groeiomstandigheden gecreëerd kunnen worden voor de nieuw te planten bomen.

Alternatief 4
Alternatief 4 van de actiegroep gaat uit van een inrichting van de Korte Muiderweg met twee eenrichtingfietspaden aan weerszijde van de rijbaan en een wandelpad aan de westzijde. De verwachting is dat, gezien de extra ruimte die wordt gecreëerd tussen fietspad en bomen, er in dit alternatief circa 48 bomen behouden kunnen blijven (ook in dit alternatief zullen ter hoogte van de rotondes en de brug bomen moeten wijken).

In het huidige DO is bewust gekozen voor het realiseren van een tweerichtingfietspad aan de westzijde in plaats van de twee eenrichtingfietspaden aan weerszijde van de weg zoals deze nu aanwezig zijn. Dit is ook zo benoemd in het mobiliteitsplan Weesp. Het faciliteren van de fietser en bevorderen van de verkeersveiligheid door het beperken van oversteken en voorkomen van spookfietsen is hiervoor de belangrijkste reden geweest.

De actiegroep geeft aan dat de veiligheid van een tweerichting fietspad door de omgeving niet zo wordt ervaren en citeert uit onderzoek dat eenrichtingfietspaden veiliger zijn dan tweerichtingfietspaden. In het door actiegroep genoemde onderzoek is te lezen dat een tweerichtingfietspad minder veilig is dan twee éénrichtingfietspaden. Dit heeft met name te maken

met het kruisen van wegen. Automobilisten die van de hoofdweg naar de zijweg afslaan zijn minder geneigd een fietser van de tegenrichting te verwachten. Ook verwacht een automobilist uit de zijweg minder een fietser van rechts. Hetzelfde onderzoek benoemt dat er situaties zijn waarbij beter gekozen kan worden voor een tweerichtingfietspad aan één zijde van de weg; 1) als het merendeel van de bestemmingen aan één zijde van de weg is gelegen, 2) Als voorkomen kan worden dat fietsers de rijbaan moeten oversteken, 3) Als de fietsroute voor en na het wegdeel/plangebied al aan één zijde van de weg is gelegen, 4) Als er een gerede kans is, dat fietsers tegen de richting in gaan fietsen op het éénrichtingfietspad (spookfietsen), 5) Als er een kortere route ontstaat. Reden 1 t/ m 5 gaan op mits het aantal te kruisen zijwegen beperkt blijft. Verkeerskundigen van de projectorganisatie constateren dat bij de Korte Muiderweg sprake is van deze aspecten.

Gezien het belang van zowel verkeersveiligheid als het behoud van bomen zijn alternatief 4 en de vragen over verkeersveiligheid van dit alternatief nader verkeerskundig onderzocht en door de projectorganisatie voor advies voorgelegd aan het Expertiseteam Openbare Ruimte en Mobiliteit op 12 maart jl. Daarbij zijn ook de argumenten voor het alternatieve voorstel met twee eenrichtingfietspaden zoals benoemd door de actiegroep (waaronder aansluiting op het pad in Muiden - dit is een wandelpad maar geen fietspad - en bestemmingen aan de westzijde) zorgvuldig in overweging genomen.

Het is daarbij duidelijk dat het handhaven van een fietspad aan beide zijden van de weg een minder verkeersveilige en toekomstbestendige keuze zou zijn voor de Korte Muiderweg. De projectorganisatie ziet hiervoor drie redenen: (1) het aantal oversteekbewegingen over een 50km/u weg zal toenemen wat de route minder direct maakt en zorgt voor extra conflictpunten, (2) het aantal spookfietsers aan de westzijde zal toenemen wat zorgt voor gevaarlijke situaties, (3) de doorgaande fietsroute wordt onderbroken, omdat gefietst moet worden aan weerskanten van de weg. Met name het punt van de spookfietsers baart grote zorgen. De projectorganisatie stelt daarom dat langs de Korte Muiderweg het beste kan worden gekozen voor een tweerichtingfietspad aan de westzijde.

Het Expertiseteam stelt bovendien dat bij de inrichting van fietsroutes naar meer aspecten dan alleen verkeersveiligheid moet worden gekeken. Het gaat er ook om dat fietsroutes logisch direct en comfortabel zijn en onnodige oversteken worden voorkomen. Wanneer je geen comfortabele fietsroutes creëert is dat funest om mensen te stimuleren op de fiets te gaan. De projectorganisatie concludeert dat het ontwerp met een tweerichtingfietspad in deze situatie, waarbij bestemmingen veelal aan één zijde van de weg zijn, en het fietspad aansluit op het hoofdnet tweerichtingfietspad in Muiden, voldoet aan de uitgangspunten van een logisch, comfortabel, direct, veilig en toekomstbestendig fietspad. Het heeft daarmee de voorkeur boven twee eenrichtingfietspaden.

Voor wat betreft de voordelen van de twee eenrichtingfietspaden – met name het behouden van bestaande bomen – plaatst het Expertiseteam de kanttekening dat ook gekeken moet worden naar de effecten op langere termijn. Bij het planten van nieuwe bomen kan de groeiplaats worden verbeterd zodat de boom meer ruimte heeft, dieper kan wortelen en niet wordt gehinderd door de onderliggende fundering. Hierdoor is bovendien de nieuwe verharding beter beschermd tegen opdruk door boomwortels. Vanuit een kosten-baten analyse is het dus ook een overweging om nu meer bomen die slecht zijn geworteld weg te halen zodat de nieuwe verharding langer behouden kan worden én de nieuwe bomen beter kunnen wortelen. Ook voor de toegevoegde waarde/effecten van de bomen zelf is het van belang te kijken naar de langere termijn en de levensvatbaarheid van de bestaande boom en de groeipotentie in overweging te nemen. Als een behouden boom over een aantal jaar toch onvoldoende groeipotentie blijkt te hebben in het nieuwe ontwerp (met nieuwe ondergrond) is het zonde dat er geen nieuwe boom is aangeplant met geoptimaliseerde groeicondities die dus beter kan uitgroeien tot een volgroeide boom waar op langere termijn CO_2 en biomassa vastgelegd kan worden.

Tijdens de Factfindingsessie op 15 juli jl. hebben projectorganisatie van GEM en gemeente, het Expertiseteam en de Actiegroep uitgebreid gesproken over Alternatief 4 en het huidige definitief ontwerp. Daarbij is onder andere specifiek ingegaan op het behoud van bomen en de eenrichtingfietspaden vs. tweerichtingfietspaden. De Factfindingsessie heeft de mogelijkheid gegeven om elkaar en de toelichting beter te begrijpen. Het heeft voor het Expertiseteam niet geleid tot het herzien van haar advies aan de projectorganisatie over het definitief ontwerp voor de Korte Muiderweg en Alternatief 4. Wel is de projectorganisatie tot het inzicht gekomen dat het geen eendimensionale keuze is tussen verkeersveiligheid en bomen. Naast veiligheid zijn er namelijk meer redenen om geen fietspad aan de oostzijde terug te brengen:

- Grondverwerving is noodzakelijk omdat een pad aan de oostkant niet langs de rotondes past.
- Civieltechnisch: Nieuwe verharding moet worden gefundeerd op voorbelaste grond en kan niet boven op de gasleiding worden aangelegd. Dus ofwel het bestaande pad blijft (alleen tussen de rotondes), maar dan onverhard. Ofwel verharding wordt neergelegd zonder goede fundering, wat betekent dat je elk jaar terug moet komen (niet duurzaam). Ofwel de gasleiding moet verplaatst worden (zelfde probleem met grondverwerving, en sowieso zeer kostbaar).
- De kosten voor de realisatie zijn voor rekening van de gemeente mede hierdoor veel hoger en niet gedekt.
- Afhankelijk van de wijze van aanleg zijn de beheer- en onderhoudskosten voor de gemeente over de levensduur van de weg veel hoger.

Ad 2 In te stemmen met het definitief ontwerp zoals dit was voorgesteld en ook al was goedgekeurd door het college van de gemeente Gooise Meren, waarbij de conclusie is dat voorgestelde alternatieven geen verbetering vormen dan wel te veel nadelen meebrengen onder meer op het gebied van kosten en vertraging.

Samenvattend definitief ontwerp en alternatieven
In het voorliggende definitief ontwerp van dit gedeelte van de Korte Muiderweg kunnen 30 van de 68 bomen op grondgebied van de gemeente Amsterdam behouden blijven. Wanneer een alternatieve werkwijze voor de aanleg van wandelpad en fietspad wordt toegepast kunnen mogelijk 8 bomen extra gehandhaafd blijven. Echter het fietspad is met deze alternatieve aanlegwijze van veel mindere kwaliteit, de kans op het herhaaldelijk optreden van scheuren is groot en de onderhoudskosten zullen hoger zijn. Ook het wandelpad is met deze wijze van aanleggen van mindere kwaliteit. De projectorganisatie en het Expertiseteam Openbare Ruimte en Mobiliteit concluderen dat door de originele aanlegwijze een meer toekomstbestendige weg wordt gerealiseerd waarbij zowel het fietspad als het wandelpad voor lange tijd van de beste kwaliteit blijven en er optimale groeiomstandigheden gecreëerd kunnen worden voor de nieuw te planten bomen. In alternatief 4 met twee eenrichtingfietspaden zijn waarschijnlijk 18 bomen extra te handhaven ten opzichte van het definitief ontwerp met een tweerichtingfietspad. Echter alle adviezen afwegende concludeert de projectorganisatie dat het tweerichtingfietspad vanuit zowel verkeersveiligheid de voorkeur heeft boven twee eenrichtingfietspaden als vanuit het oogpunt van kosten voor realisatie en beheer. Ook stelt het Expertiseteam dat bij de inrichting van fietsroutes naar meer aspecten dan alleen verkeersveiligheid moet worden gekeken. Het gaat er ook om dat fietsroutes logisch zijn, direct, comfortabel en onnodige oversteken worden voorkomen.

Het definitief ontwerp heeft daarmee de voorkeur van de projectorganisatie boven alternatief 4 met twee eenrichtingfietspaden. Het definitief ontwerp is akkoord bevonden door diverse toetsteams. Ook alternatieven hebben dat akkoord nodig. Het maken van een alternatief ontwerp op basis van nieuwe uitgangspunten vergt, inclusief diverse goedkeuringsrondes, circa 1 tot 1,5 jaar en brengt hoge proceskosten met zich mee die niet door de GEM worden gedragen. Bovendien zijn, mede dankzij de actiegroep, verschillende alternatieven onderzocht en blijkt de ruimte voor alternatieven beperkt. Ook met een alternatief ontwerp zullen bomen wijken.

Een vertraging in de planning voor de herprofilering van de Korte Muiderweg heeft consequenties voor bijvoorbeeld de ontsluiting van deelplan 3AB en deelplan 4 en voor de ingebruikname van de sluis. Daarnaast zullen tijdelijke verkeersveiligheidsmaatregelen genomen moeten worden.

Een ruwe schatting van al deze kosten komt uit op ruim een miljoen euro, met de aannemelijke verwachting dat de totale kosten voor de realisatie van het alternatief (inclusief onteigening van benodigde grond) een veelvoud daarvan bedraagt. Voor beide stappen is geen budget of dekking in het project. Indien de raad toch voor deze optie zou willen kiezen betekent dat er ergens anders middelen vrijgemaakt moeten worden. In beide gevallen gaat dit direct ten koste van middelen voor andere projecten in de stad in het kader van ongelijk investeren voor gelijke kansen. Daarbij is het onzeker of het beoogde eindresultaat (behoud van 18 extra bomen) behaald kan worden.

Met de vaststelling van het DO herprofilering Korte Muiderweg door het college is er geen belemmering voor de afhandeling van de aangevraagde kapvergunning voor de te kappen bomen langs deze weg. Omdat nu zeker is dat tenminste 18 van de 68 bomen kunnen worden behouden kan de kapvergunning die is aangevraagd voor 57 bomen nu voor 50 bomen worden verleend. De verwachting is echter dat nog eens 13 bomen kunnen worden behouden.

Ad 3 In te stemmen met afdoening van de motie 088.24 van raadslid Emmerik cs om te onderzoeken hoe zoveel mogelijk bomen gehandhaafd kunnen worden aan de Korte Muiderweg (28-2-24).

Ad 4 In te stemmen met de commissievoordracht en raadsinformatiebrief ter afhandeling van de hiervoor genoemde motie.

De motie voegt hieraan toe dat ook de verkeersveiligheid gewaarborgd wordt en vraagt om bij dit onderzoek:

- de alternatieven van de actiegroep mee te nemen in de afwegingsprocedure
- de invloed van het afwaarderen van de Korte Muiderweg tot 30 km/h te onderzoeken;
- te onderzoeken of bij eenrichtingfietspaden sprake is van spookrijden en oversteken waardoor de verkeersveiligheid in het geding komt.

In deze voordracht is te lezen hoe dit onderzoek is uitgevoerd en wat de uitkomsten zijn. Daarmee kan de motie worden afgehandeld.

Afstemming en advies

Het definitief ontwerp voor de herprofilering is afgestemd met de Asset groen V& OR, Expertiseteam Openbare Ruimte & Mobiliteit en akkoord bevonden door het Toetsteam beheer en het Kwaliteitsteam Weespersluis.

Het college van de gemeente Gooise Meren heeft op 7 november 2023 ingestemd met het definitief ontwerp van de Korte Muiderweg.

Het Toetsteam Openbare Ruimte & Mobiliteit heeft positief geadviseerd op het definitief ontwerp op voorwaarde dat opmerkingen t.a.v. toepassing van Puccini waar mogelijk worden verwerkt, aan deze voorwaarde wordt voldaan. In een latere duiding heeft het Toetsteam Openbare Ruimte & Mobiliteit aangegeven dat het positieve advies is gegeven op voorwaarde dat er sprake is geweest van een zorgvuldig ontwerpproces met alle stakeholders met als resultaat fundamenteel draagvlak bij al die stakeholders. Het advies van het Toetsteam en de latere duiding zijn als bijlage toegevoegd aan deze voordracht. De projectorganisatie stelt dat een zorgvuldig proces is doorlopen waarbij stakeholders en lokaal bestuur betrokken zijn. Tegelijkertijd constateert de projectorganisatie dat er niet onder

alle betrokkenen draagvlak is voor het ontwerp waar dit proces toe heeft geleid. Echter, zoals ook hierboven genoemd, ziet de projectorganisatie geen ruimte om tot een alternatief ontwerp te komen waar onder alle stakeholders draagvlak voor is.

Het ontwerp voor de herprofilering is in een technische sessie in april 2023 en november 2023 en in een informele bijeenkomst in maart 2024 met de bestuurscommissie van stadsgebied Weesp besproken. De bestuurscommissie van stadsgebied Weesp heeft negatief geadviseerd op het Definitief Ontwerp. Zij is onder andere kritisch op de manier waarop participatie heeft plaatsgevonden. Samenvattend vraagt de bestuurscommissie het college:
- Start de participatie over de uitgangspunten voor de Korte Muiderweg, zowel met bewoners van Weespersluis, direct omwonenden van de weg, als breder inwoners van Weesp en Muiden.
- Stel de uitgangspunten dit keer bestuurlijk vast, na advies door de bestuurscommissie Weesp.
- Stel een ontwerp op binnen de kwaliteitseisen geldend binnen Amsterdam, op basis van vastgestelde en gedragen uitgangspunten.

Zoals ook genoemd in bovenstaande paragraaf 'samenvattend', vraagt het maken van een alternatief ontwerp tijd en hoge kosten die niet zijn te verantwoorden. Vooral omdat niet duidelijk is wat dit oplevert; mede dankzij de actiegroep zijn verschillende alternatieven onderzocht, de ruimte voor alternatieven blijkt beperkt.

Werkzaamheden en bereikbaarheid

Naar verwachting duurt de herprofilering van de Korte Muiderweg maximaal twee jaar inclusief het gedeelte binnen de huidige bebouwde kom. Uiteraard wordt gestreefd naar een snelle uitvoering van de werkzaamheden. Gedurende die periode is de weg afgesloten voor doorgaand autoverkeer. Het doorgaand autoverkeer inclusief bus rijdt dan via de Waterlinie naar de A1 en vice versa. Het langzaam verkeer wordt op een veilige manier en via een eenduidige route (met een beperkt aantal tussentijdse wijzigingen) omgeleid.

Voor de uitvoering van de werkzaamheden worden de volgende uitgangspunten gehanteerd;

- De werkzaamheden worden uitgevoerd binnen de beschikbare ruimte van het huidige wegprofiel en kadastrale percelen,
- De veiligheid voor weggebruikers én uitvoerende partijen staat voorop,
- Eenduidige routes voor fietsers en voetgangers (met een beperkt aantal tussentijdse wijzigingen)
- Toegankelijkheid van de acht bestaande percelen wordt te allen tijde geborgd, dit betreft maatwerk bij nadere detaillering en fasering.

Onderdeel van de werkzaamheden zijn het plaatsen van 2 kunstwerken: een faunapassage (die verbinding maakt tussen het Breedland en de waterlandtak) en een brug over de watergang richting de sluis. De verwachte doorlooptijd van de werkzaamheden voor realisatie van de faunapassage is circa 6 maanden, voor de brug betreft dit ca. 9 maanden. Zolang de Vechtstroomlaan en Over Holland nog niet volledig gereed zijn, worden de woongebieden in Waterrijk (4A, 4B en verder) ontsloten via de Korte Muiderweg. Ten tijden van de werkzaamheden voor realisatie van de twee kunstwerken worden deze woongebieden nog ontsloten via de Korte Muiderweg. Om die reden kunnen de brug en de faunapassage niet op hetzelfde moment worden uitgevoerd (zie bijlage 7). De verwachte doorlooptijd van werkzaamheden aan deze kunstwerken bedraagt circa 15 maanden. De verwachtte doorlooptijd van de uitvoeringswerkzaamheden van de weg zelf bedraagt circa 16 maanden. Deze werkzaamheden worden waar mogelijk parallel uitgevoerd ten behoeve van een zo kort mogelijke doorlooptijd van de totale werkzaamheden. Om de werkzaamheden aan de weg die niet parallel met de werkzaamheden aan de twee kunstwerken plaatsvinden, zo snel en veilig mogelijk uit te voeren is gekozen om ook gedurende die periode de weg af te sluiten voor doorgaand

autoverkeer. Werken met een gedeeltelijke afsluiting op het moment dat de kunstwerken gereed zijn (dat is naar verwachting eind 2025/begin 2026), voor een periode van ongeveer een halfjaar zal er toe leiden dat de uitvoeringswerkzaamheden langer duren omdat er minder werkruimte beschikbaar is voor de bouwers en er extra faseringsstappen ingepast moeten worden.

Participatie

In het traject tot eind december 2023 heeft de GEM Bloemendalerpolder via haar website gecommuniceerd over het ontwerp van de Korte Muiderweg. Ook zijn er gesprekken gevoerd met direct aanwonenden. Zowel GEM als projectorganisatie van gemeente hebben benoemd dat de participatie met betrekking tot de Korte Muiderweg uitgebreider had kunnen plaatsvinden. De afgelopen 1,5 jaar zijn er veel bewoners in het gebied komen wonen en ook het belang van Muidenaren was eerder niet zo sterk in beeld. Naar aanleiding van de vragen van bewoners en bestuurscommissie is er een informatiebijeenkomst georganiseerd op 15 januari jl. Tijdens de bijeenkomst zijn vragen gesteld en zorgen geuit over onder andere het behoud van bomen, ruimte voor fiets- en voetganger en bereikbaarheid. Ook hebben er sinds begin januari meerdere gesprekken plaatsgevonden tussen de actiegroep die voorstellen voor alternatieve ontwerpen heeft gedaan, de GEM Bloemendalerpolder en projectorganisatie van de gemeente. Naar aanleiding van deze gesprekken en de inbreng van de bewonersavond op 15 januari is nader onderzoek gedaan naar het ontwerp en de mogelijkheden voor optimalisaties waarmee zoveel mogelijk bomen behouden kunnen worden. Over de resultaten van deze onderzoeken is een terugkoppeling gegeven aan de actiegroep. Naar aanleiding van een bezoek van de wethouder aan de actiegroep heeft een Factfindingsessie plaatsgevonden. Experts van de gemeente, de projectorganisatie en de GEM en de actiegroep zijn tijdens deze sessie opnieuw met elkaar in gesprek gegaan over het definitief ontwerp en alternatief 4 en de mogelijkheid om de snelheid over een groter deel van de weg terug te brengen naar 30 km/u. Zoals hierboven is te lezen heeft de Factfindingsessie wederzijds begrip opgeleverd en op het punt van het snelheidsregime geleid tot een aanpassing van de grens waar de snelheid overgaat van 30 km/u naar 50 km/u richting de eerste rotonde komende uit Weesp naar Muiden. Het gespreksverslag van deze sessie is bijgevoegd. De reactie van de actiegroep op dit verslag is tevens bijgevoegd.

Financiële onderbouwing

Overige toelichting

Geen financiële consequenties

Conclusie

De genoemde beslispunten in de voordracht hebben geen financiële consequenties.

Communicatie

Binnen de gemeente: Opnemen in de te publiceren besluitenlijst.

Buiten de gemeente: Opnemen in de te publiceren besluitenlijst.

Documenten

Registratienr.	Naam
AD2024-063387	College van B&W Voordracht (pdf)
AD2024-063419	Bijlage 1_ Korte Muiderweg buiten bebouwde kom definitief ontwerp Situatietekeningen.pdf (pdf)
AD2024-063420	Bijlage 3_ BEA Rapportage Korte Muiderweg (feb 2023).pdf (pdf)
AD2024-063421	Bijlage 2_ Korte Muiderweg Inpassing en groeninrichting.pdf (pdf)
AD2024-063422	Bijlage 4_ Korte Muiderweg deel GEM deel gemeente.pdf (pdf)
AD2024-063423	Bijlage 5_ Aanvulling op rapportage - BEA Korte Muiderweg (feb 2024).pdf (pdf)
AD2024-063424	Bijlage 6_ Ligging kunstwerken i_r_t_ ontsluiting woongebieden Waterrijk.pdf (pdf)
AD2024-063426	Bijlage 7_ Onderzoek Universiteit Groningen.pdf (pdf)
AD2024-063427	Bijlage 8_ Alternatieven Actiegroep_Korte Muiderweg.pdf (pdf)
AD2024-063428	Bijlage 9_ AdviesExpertiseteam.pdf (pdf)
AD2024-063429	Bijlage 10a_ Akkoord Toetsteam ontwerp DO Korte Muiderweg - 9jan24.pdf (pdf)
AD2024-063430	Bijlage 10b_Toetsteam ORM_nadere duiding bij tweede oordeel DO Korte Muiderweg_11 juli 2024b.pdf (pdf)
AD2024-063431	Bijlage 11_Defintief advies bestuurscommissie stadsgebied Weesp_Korte Muiderweg.pdf (pdf)
AD2024-063432	Bijlage 12a_Verslag Fact Finding Korte Muiderweg.pdf (pdf)
AD2024-063433	Bijlage 12b_Reactie actiegroep op 20240715 Verslag Fact Finding Korte Muiderweg.pdf (pdf)
AD2024-063435	Bijlage14_Motie_Emmerik_088_24_OverBehoudBomenKMW.pdf (pdf)
AD2024-063854	Advies (pdf)
AD2024-063905	Bijlage13-Raadsinformatiebrief-Motie-088-24 (1).docx (msw12)

Behandelend ambtenaar (naam, telefoonnummer en e-mailadres)

5.1. 2. e Senior projectmanager Weespersluis, Grond & Ontwikkeling,
5.1, 2, e

Besluit college van burgemeester en wethouders

Conform besloten, voorts wordt de portefeuillehouder gemachtigd
tot het maken van tekstuele wijzigingen en tot het bepalen van het moment van communicatie