

Toetsteam Openbare Ruimte & Mobiliteit

67 ^e Vergadering Toetsteam – 31 oktober 2023	
Weesp – DO Korte Muiderweg ts A1 en bebouwde kom	
Context	<p>Met bouw en ontwikkeling van de wijk Weespersluis wordt de Korte Muiderweg opnieuw ingericht als gebiedsontsluitingsweg.</p> <p>Het concept DO van het gedeelte vanaf de gemeentegrens met Gooise Meren tot aan de bebouwde komgrens (wordt GOW₅₀) ligt ter toetsing voor.</p>
Oordeel Toetsteam	<p>Negatief.</p> <p>De rijbaanbreedte is te krap en het dringende advies is om de rijbaan te verbreden tot 6,5 meter.</p> <p>Gezien het krappe profiel adviseert het Toetsteam om buiten de bebouwde kom geen separaat voetpad aan te leggen. Hiermee ontstaat ruimte voor de gewenste rijbaanbreedte en kan ook het fietspad worden geoptimaliseerd.</p> <p>Daarnaast ontbreekt een goede landschaparchitectonische onderbouw voor de gemaakte keuzes, bijv. de opzet van zowel het lengte- dwarsprofiel en het belang en de kwaliteit van de groenstructuur, de bomen. Aangezien landschapsarchitecten en supervisoren bij het project betrokken blijken te zijn, dienen de overwegingen van die partijen aan het Toetsteam te worden voorgelegd voordat een echt oordeel kan worden gegeven.</p> <p>Zie nadere overwegingen voor adviezen en aandachtspunten.</p>
Nadere overwegingen bij het oordeel	<p>Het Toetsteam constateert dat het beschikbare profiel krap is en er onvoldoende ruimte is voor een ideale verdeling van de beschikbare ruimte over de verschillende functies. Gelet op de functie van de weg, een GOW₅₀ met daarop een busverbinding zou de eerste prioriteit moeten zijn dat de rijbaan voldoende breed is.</p> <p>De voorgestelde breedte van 6,3 meter is te krap. Het advies van het Toetsteam is om de rijbaan te verbreden naar minimaal 6,5 meter.</p> <p>Verder constateert het Toetsteam dat de afmetingen van het tweerichtingenfietspad minimaal zijn. Hoewel hiermee aan de CROW-richtlijn wordt voldaan, zijn de Amsterdamse ambities ten aanzien van het faciliteren van de fiets hoog, en wordt vanuit het Amsterdamse beleid een breedte van tenminste 4 meter nagestreefd. Het advies is om de breedte het fietspad te optimaliseren. Dit afwegend tegen de beperkingen in het profiel en de ambities om zoveel mogelijk</p>

Toetsteam Openbare Ruimte & Mobiliteit

	<p>bestaande bomen te handhaven en ruimte te houden voor de aanplant van nieuwe bomen.</p> <p>Het advies is om geen voetpad buiten de bebouwde kom aan te leggen zolang er geen bushaltes aan deze route liggen. Het voetpad in het ontwerp is te smal. In dit soort situatie (gebiedsontwikkeling) zou je een eigenlijk een verhard voetpad van tenminste 1,5 meter breedte willen hebben zodat voetgangers elkaar kunnen passeren, maar deze ruimte is niet beschikbaar. De voetgangers kunnen hier gebruik maken van het geoptimaliseerde fietspad.</p> <p>Gelet op de ligging van het weggedeelte buiten de bebouwde kom in de richting van ontsluiting naar de A1 is deze keuze naar het oordeel van het Toetsteam in alle redelijkheid te maken.</p> <p>In het voorliggende plan wordt het landschapsarchitectonische verhaal gemist. Aan de westzijde zijn diverse slingers in het fietspad (blad 1 en 2) en het verwijderen en aanplanten van bomen komt willekeurig over. Zo is van 10 bomen nog onduidelijk of deze wel of niet kunnen worden behouden. Verder valt op dat er geen bomen worden verplant. Doordat het BEA als bijlage ontbreekt is hier voor het Toetsteam onnavolgbaar of de juiste en optimale keuzes worden gemaakt. Voorts is nadere informatie gewenst over welke nieuwe soort, hoe sluit dit aan op de bestaande bomen en hoe ziet de totaalbalans eruit. Waar worden bomen gecompenseerd?</p> <p>Ter vergadering is gebleken dat een landschapsarchitect bij het plan betrokken is en ook een supervisor de ruimtelijke kwaliteit bewaakt. Het Toetsteam wil van die partijen de overwegingen zien die ten grondslag liggen aan de landschappelijke inpassing, het gekozen dwars- en lengteprofiel en de groenstructuur, met name de bomen.</p> <p>Voorts de volgende aandachtspunten:</p> <ul style="list-style-type: none">- Wat gebeurt er met het pad aan de oostzijde van de weg en waarom valt dit buiten de werkgrens?- Inrichtingsprincipes uit Handboek Rood (Puccinimethode) worden niet gevolgd. Bijv. op de kruispunten zijn geen doorgaande bandenlijnen getekend en er worden materialen toegepast die de Puccinimethode niet voorschrijft, bijv. creteprint;- De nieuwe brug is niet uitgewerkt;- Waar zit de overstort bij piekbuien?- Zorg voor een goede aansluiting van de VOP's met de looproute in de wijk en naar de bushalte aan het gedeelte van GOW30 (fase 2);
--	---

Toetsteam Openbare Ruimte & Mobiliteit

	<ul style="list-style-type: none">- Nader specificeren welke straatkolk en grasbetontegelverharding wordt toegepast;- Met welke elementverharding worden de inritten bestraat;- Voor de bandenlijnen "uitgewassen Amsterdam" (= standaard uit Handboek Rood) toepassen- Legenda's niet compleet en op DO-niveau.- Blad 1: bij de zijstraten een inritconstructie toepassen met aan beide zijde een inritband (is in ontwerp aan 1 zijde ingetekend);- Blad 1; het uitbuigen van het fietspad lijkt niet overal nodig. Voor vrachtverkeer is deze uitbuiging niet effectief. Het heeft de voorkeur om het fietspad dan niet uit te buigen.- Blad 2 en 4: bij de rotondes: de rijstrook aanrijdend kan 3,5 meter breed zijn (hoeft geen 4 meter te zijn).- Blad 2 en 4: bij kruisende fietspaden naast haaiantanden ook verkeerbord B6 plaatsen;- Blad 6: vanaf het punt waar de fietspad een bromfietspad wordt is een breedte van 4,5 meter gewenst;- Nader specificeren welke straatkolk en grasbetontegelverharding wordt toegepast;- Met welke elementverharding worden de inritten bestraat;- Voor de bandenlijnen "uitgewassen Amsterdam" (= standaard uit Handboek Rood) toepassen- Dwarsprofiel 8: wat betekent de blauwe lijn ?
--	---