



Korte Muiderweg

4 maart 2024

Agenda

- Proces
- Uitgangspunten DO en alternatieven
- Resultaten aanvullende Boomeffecten Analyse
- Alternatief 4
- Snelheidsregime
- Samenvattend
- Vervolgproces

Proces – van SUOK naar Definitief Ontwerp

- **SUOK 2012: GEM herprofileert Korte Muiderweg**
Autoluwer, 50 km/u
- **Eind 2021: Voorstel GEM voor herprofilering**
Aanbrengen van nieuwe deklaag op fietspad en rijbaan, nieuwe belijning en snelheidsreductie door middel van rotondes
- **April 2022: Overeenstemming uitgangspunten stuurgroep**
Na herprofilering levensduur van 60 jaar, toevoegen tweerichtingenfietspad t.b.v. verkeersveiligheid, behoud bomen en toevoegen wandelpad
- **April 2023: Presentatie VO aan DB en vervolgens technische sessie BC**
Van VO naar DO: aanpassen ligging fietspad ten behoeve van behoud extra bomen
- **Nov 2023: DO gepresenteerd aan DB en BC**

Proces – sinds technische sessie nov 2023

- Nov 2023: Technische sessie aan BC
- Dec 2023: Adviesaanvraag BC
 - Van 12 dec naar 19 dec: Aangepast naar alleen DO deel GEM
 - 19 dec: Aangehouden
- Jan 2024: Gesprekken actiegroep en bewonersavond (15 jan)
- Feb 2024: Gesprek actiegroep over nieuw alternatief 4
- Acties GEM en gemeente n.a.v. bovenstaande:
 - Aanvullende Bomen Effecten analyse (BEA) door Terra Nostra, DO en Alternatief 3
 - Onderzoek alternatief 4
- 28 feb 2024: Motie
 - Aanvullend op bovenstaande; in kaart brengen consequenties 30 km/u voor behoud bomen

Uitgangspunten DO

- Snelheid terugbrengen naar 50 km/u
- Behoud van zoveel mogelijk bomen
 - Waar niet mogelijk robuuste aanplant
- Tweerichtingenfietspad aan de westzijde
 - Beperken van aantal oversteken, voorkomen van spookfietsen, aansluiting op Muiden
- Wandelpad aan de westzijde
- Realiseren van twee rotondes

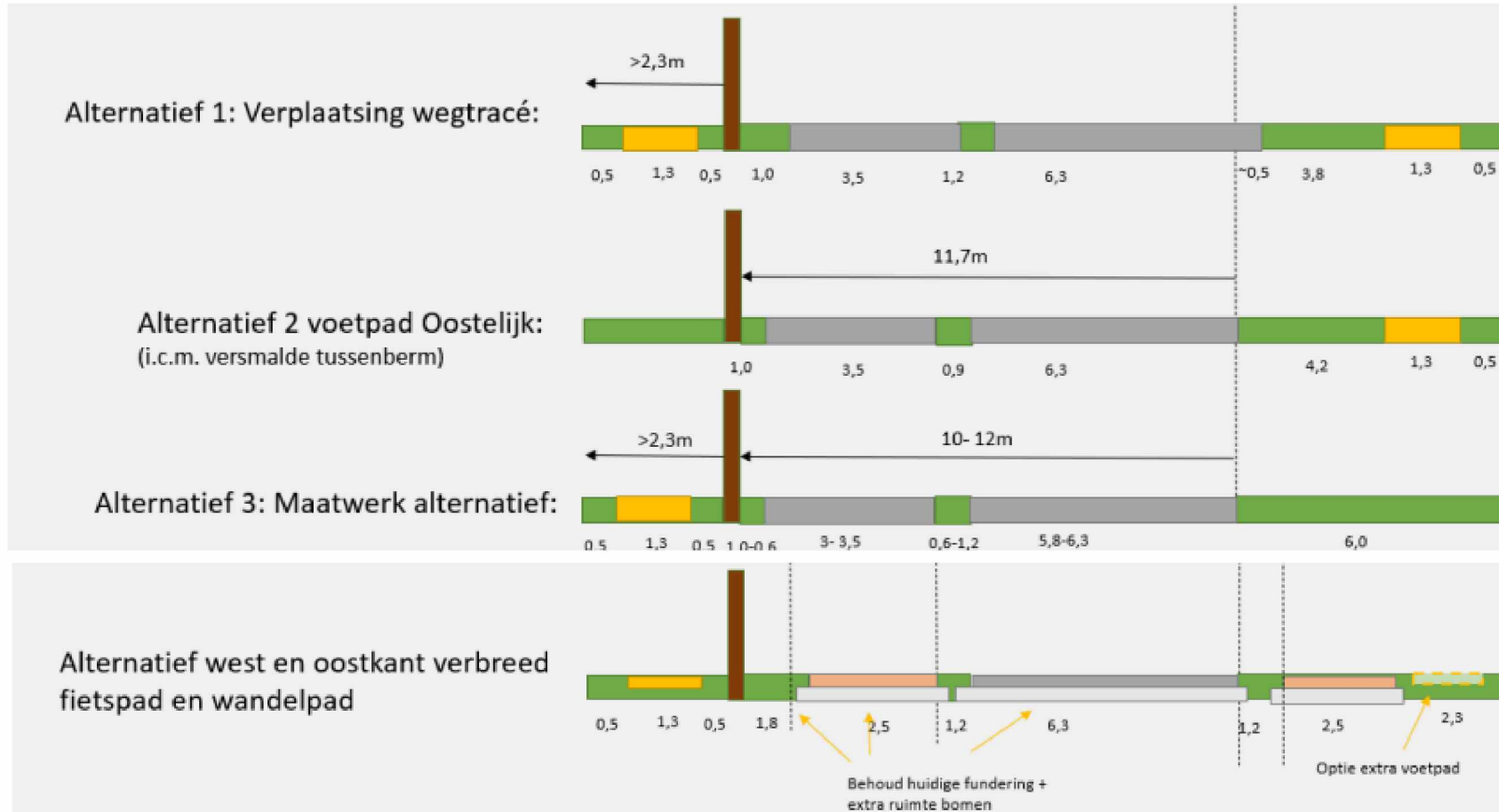


Bomen langs de korte Muiderweg

- Op dit moment 68 bomen langs Korte Muiderweg op grondgebied Amsterdam
- Waar behoud van bomen niet mogelijk is; robuuste aanplant
35-40 cm stamomtrek
- Waar mogelijk worden meer bomen geplant



Alternatieven actiegroep

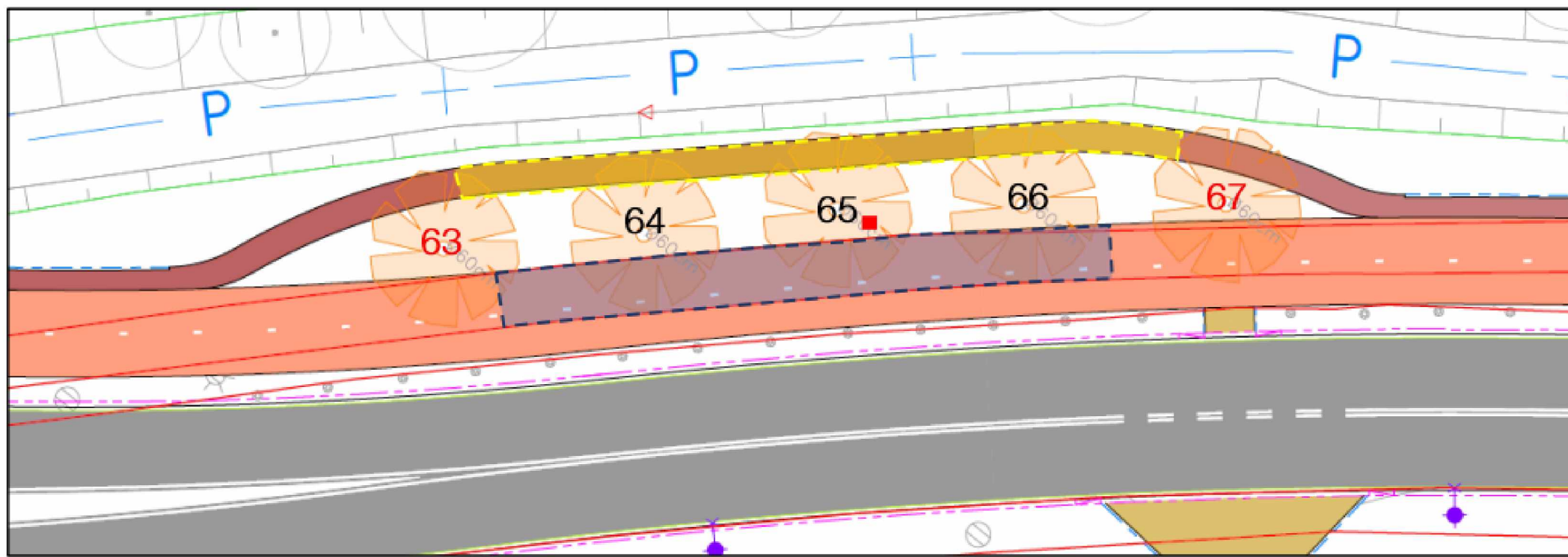


Resultaten aanvullende BEA Rapportage

- Zowel in het huidige DO als in alternatief 3 kunnen 30 van de 68 bomen gehandhaafd blijven mits de juiste randvoorwaarden worden getroffen.
- Losknippen van wandelpad leidt niet tot behoud van meer bomen, aanleg en fundering van fietspad zijn bepalend.
- Met een alternatieve aanlegwijze van fietspad en wandelpad kunnen mogelijk 8 bomen extra gehandhaafd blijven, maar dat heeft grote impact op kwaliteit van fietspad en wandelpad en geeft grote kans op herhaaldelijk optreden van scheuren.

Boomnummers 64, 65 en 66

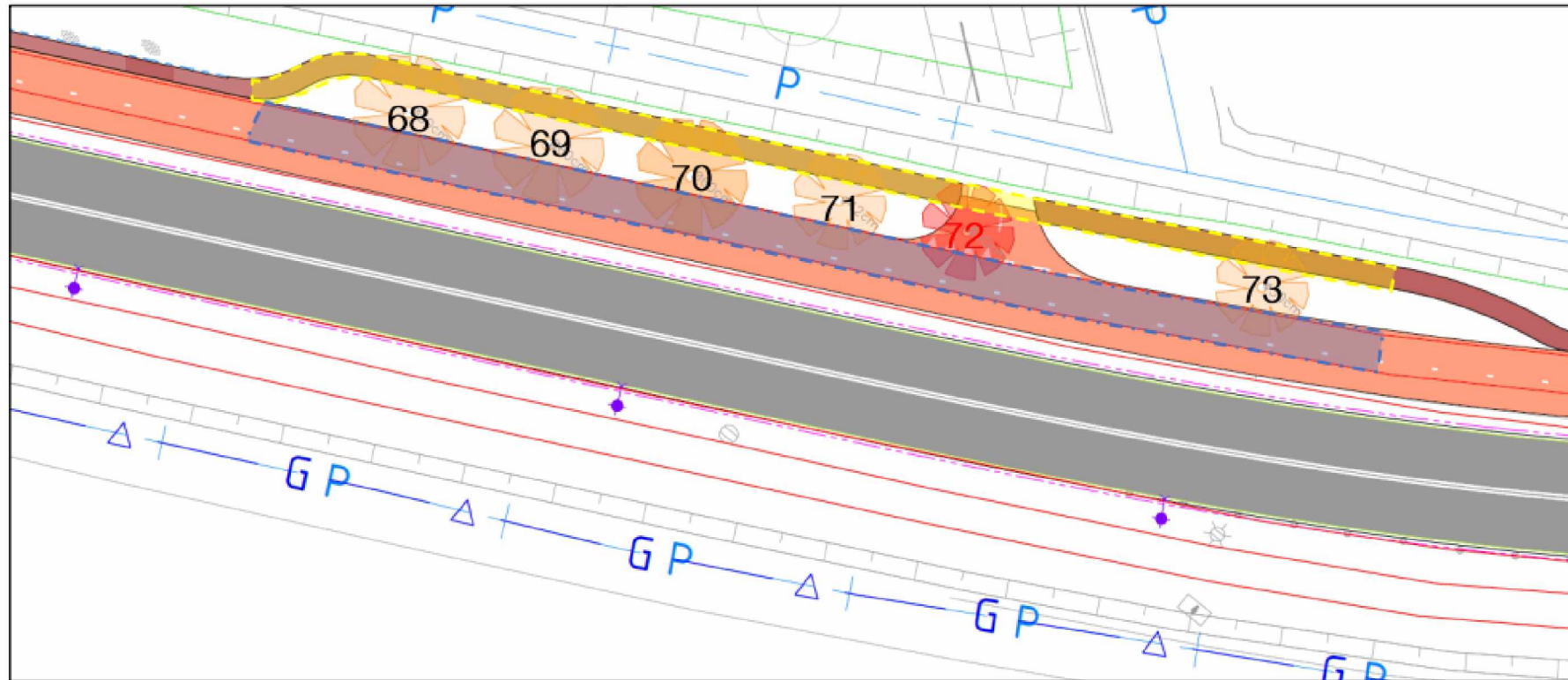
Aan de zuidelijke zijde nabij boomnummer 64, 65 en 66 wordt met het aanleggen van het nieuwe fietspad de lijn van het oude fietspad aangehouden. Bij een ontgraving tot 71 cm -mv kunnen de bomen niet behouden blijven. De inbouwdiepte kan hier aangepast worden door enkel de toplaag van het asfalt te herprofiëren (blauw vak in figuur 13), waarbij aan de zuidzijde wel het volledige profiel wordt gerealiseerd. Voor het voetpad (38 cm -mv) geldt dat deze niet gerealiseerd kan worden met een in te bouwen profiel of verdichting. Hierbij dient een voetpad gerealiseerd te worden op het huidige maaiveld zonder opsluiting of verdichting (geel vak in figuur 13).



Figuur 13: Aanpassing binnen het aanleggen van het fietspad (blauw) en het voetpad (geel) nabij boomnummers 64, 65 en 66. Niet te handhaven boomnummers in rood.

Boomnummers 68, 69, 70, 71 en 73

Aan de zuidelijke zijde nabij boomnummer 68 t/m 71 en 73 wordt met het aanleggen van het nieuwe fietspad de lijn van het oude fietspad aangehouden. Bij een ontgraving tot 71 cm -mv kunnen de bomen niet behouden blijven. De inbouwdiepte kan hier aangepast worden door enkel de toplaag van het asfalt te herprofiëren (blauw vak in figuur 14), waarbij aan de zuidzijde wel het volledige profiel wordt gerealiseerd. Voor het voetpad (38 cm -mv) geldt dat deze niet gerealiseerd kan worden met een in te bouwen profiel of verdichting. Hierbij kan alleen een voetpad gerealiseerd te worden op het huidige maaiveld zonder opsluiting of verdichting (geel vak in figuur 14).



Figuur 14: Aanpassing binnen het aanleggen van het fietspad (blauw) en het voetpad (geel) nabij boomnummers 64, 65 en 66. Niet te handhaven boomnummer in rood.

Alternatief 4

- Lijkt ruimte te bieden voor behoud van extra bomen t.o.v. DO maar ook in dit alternatief kunnen ca. 15-20 bomen ter hoogte van de brug en rotondes niet gehandhaafd blijven.
- Twee eenrichtingsfietspaden hebben implicaties voor de verkeersveiligheid, er is bewust gekozen voor het realiseren van een tweerichtingenfietspad aan de westzijde i.v.m. het voorkomen van spookfietsen, beperken van het aantal oversteken en aansluiting op fietspad Muiden.

Alternatief 4 - verkeersveiligheid

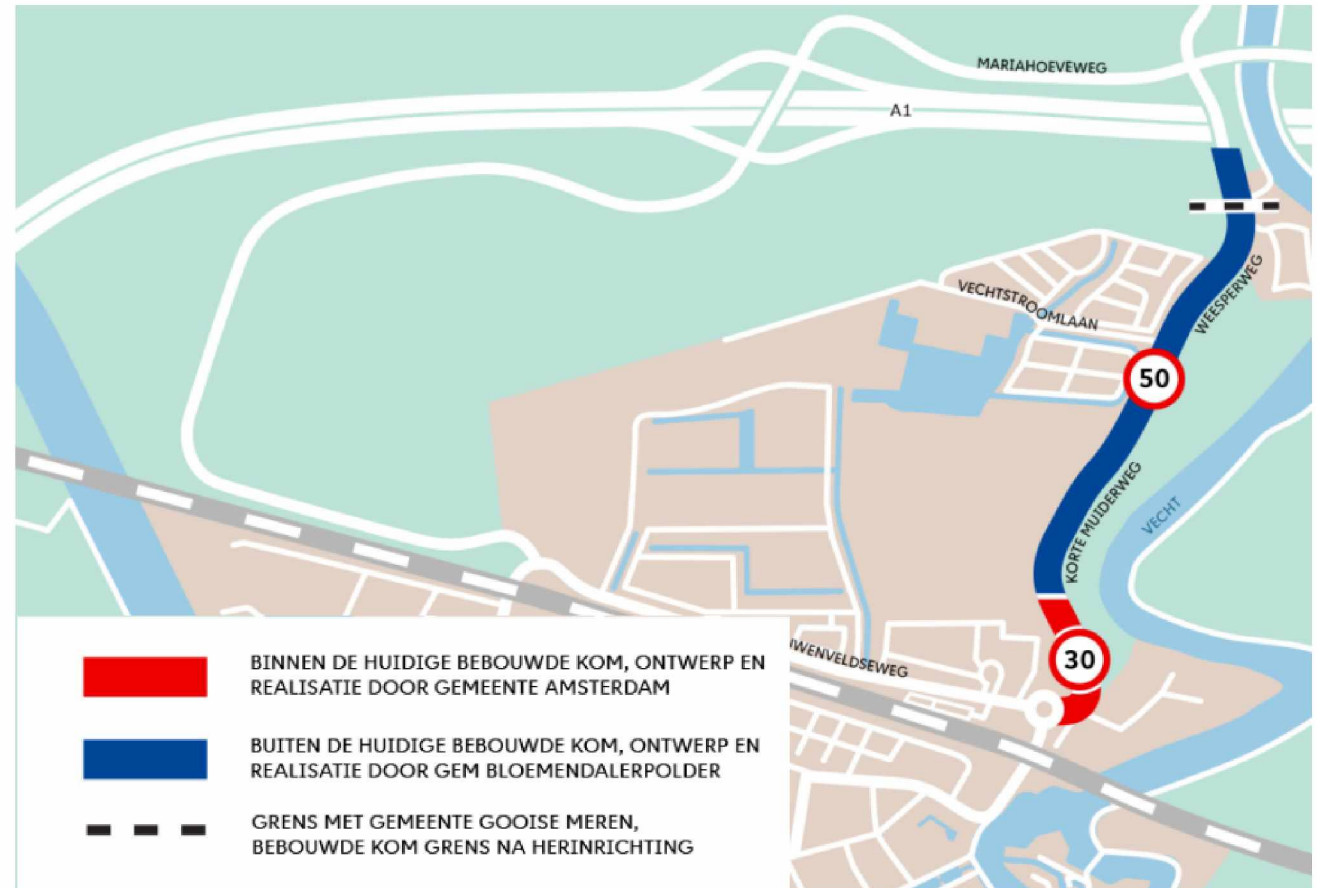
- Eenrichtingsfietspaden zijn veiliger dan tweerichtingsfietspaden voor wat betreft kruispunten
- Echter in sommige gevallen is een tweerichtingsfietspad de veilige keus
 1. Als het merendeel van de bestemmingen aan één zijde van de weg is gelegen;
 2. Als voorkomen kan worden dat fietsers de rijbaan 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 éénrichtingsfietspad; de zogenoemde spookfietsers;
 5. Als er een kortere route ontstaat;
 6. 1 t/m 5 mits het aantal te kruisen zijwegen beperkt blijft



	DO	Alternatief 3	Alternatief 3 met andere werkwijze	Alternatief 4
Aantal bomen van 68 te behouden	30	30	38	48-53

Snelheidsregime i.r.t. behoud van bomen

- Impact op behoud van bomen bij verlagen snelheid naar 30 km/u
 - Maat rijbaan en berm
- Waarom 50 km/u (mobiliteitsplan)
 - Stapsgewijs afbouw van snelheid
 - Uitstraling / adressen aan de weg
 - Verkeersintensiteit



Vervolgstappen

- Onderzoekresultaten worden verwerkt in voordracht
- Adviesaanvraag BC Weesp
- College neemt een besluit

