

EEN VEILIGE EN GROENE KORTE MUIDERWEG

Bezwaren en wensen definitief ontwerp Korte Muiderweg samengevat
en aangevuld met een 4e alternatief

Actiegroep Behoud Bomen Muiderweg | 2 februari 2024

Korte Muiderweg bestaande situatie



Korte Muiderweg alternatief



Wij zijn Actiegroep Behoud Bomen Muiderweg. We hebben een duidelijke missie: de herinrichting van de Korte Muiderweg moet een groen, veilig en gezondheidsbevorderend resultaat opleveren.

Wij zijn van mening dat het beter kan én moet dan het definitieve ontwerp (DO) van het GEM. In dit DO worden onnodig veel populieren gekapt en wordt een fiets- en voetpad opgenomen dat veel inwoners zorgen baart qua veiligheid.

Vanwege de grote hoeveelheid en verscheidenheid aan bezwaren die de afgelopen tijd zijn geuit, proberen we met dit document overzicht te scheppen, de belangrijkste bezwaren en knelpunten van het DO op een rij te zetten en kansen en mogelijkheden te benoemen.

Nog altijd staan wij te popelen om inhoudelijk betrokken te worden bij (de aanpassing van) het ontwerp.

- 5.1.2,e
- 5.1.2,e
- 5.1.2,e
- 5.1.2,e
- 5.1.2,e
- 5.1.2,e
- 5.1.2,e
- 5.1.2,e
- 5.1.2,e

01. Belangrijkste bezwaren

De belangrijkste bezwaren tegen het DO (definitief ontwerp) KMW (Korte Muiderweg):

1. In het DO worden **onnodig** 57 volwassen populieren gekapt. In de vier alternatieven die wij bieden worden bijna alle populieren gespaard. Dit biedt veel voordelen met betrekking tot invloed op klimaat, temperatuur, waterhuishouding, luchtkwaliteit en biodiversiteit. Hoe groter de kroon van de boom, des te groter de bijdrage van die boom aan de ecosysteemdiensten. Veel gemeenten stappen daarom over naar het boomkroonvolume om iets te zeggen over hun bomenkwaliteit. Volwassen bomen zijn dus te prefereren boven jonge aanplant zoals in het DO wordt voorgesteld. En bij het behoud van de bomen blijft ook het cultuurhistorisch waardevolle landschap bewaard.
2. De argumenten die worden aangevoerd voor de 'noodzaak' van de bomenkap zijn op verschillende punten makkelijk te weerleggen en de technische problemen zijn eenvoudig op andere wijze op te lossen. Denk aan ophogen in plaats van ontgraven ten behoeve van de fundering van de weg. En zo zijn er nog meer oplossingen die we graag toelichten.
3. De veiligheid van zowel fietsers als voetgangers is in het geding bij het DO. Het veel te smalle voetpad (90 cm) ligt zonder verhoging direct naast het tweerichtingenfietspad. Met alle verschillende vervoersmiddelen van tegenwoordig (kinderwagens, kinderfietsjes, rollators, bakfietsen, racefietsen, e-bikes etc) en tweerichtingen op hetzelfde fietspad is het levensgevaarlijk.
4. Er is onvoldoende (of geen?) aandacht geweest voor bestaande en toe te voegen waarde vanuit ecologisch perspectief (denk aan vleermuizenroutes en biodiversiteit). De invloed van maaien ter verhoging van de ecologische waarde zoals betoogd door de 5.1.2.e is onvoldoende onderbouwd.
5. Het ontwerp ontmoedigt fietsen en wandelen eerder dan dat het stimuleert, vanwege de afname van ruimte voor de fiets in het DO en de ervaren onveiligheid. Bekend is dat bij ingeschatte onveiligheid men de auto verkiest boven de fiets, hetgeen niet alleen slecht is voor de gezondheid maar ook de verkeersveiligheid verslechtert. Dit terwijl onze gemeente zich heeft gecommitteerd aan de **Health in All Policies** (HiAP) werkwijze. Hierin is afgesproken dat er altijd gekeken wordt naar het effect van het gemeentelijk beleid op de gezondheid en andersom. De focus komt daarmee op het veranderen van de omgeving en niet op het individu. **De omgeving moet zo ingericht zijn dat de gezonde keuze de normale keuze is.**
6. Onvoldoende participatie; burgers zijn onvoldoende/niet meegenomen in het proces van de totstandkoming van het ontwerp en niet alleen dat, ze hebben ook een informatie-achterstand omdat veel relevante documenten (nog) niet worden gedeeld, terwijl tegelijkertijd de projectplanning van het GEM niet mag worden vertraagd.

7. In het DO is onvoldoende rekening gehouden met de bereikbaarheid van bedrijven en voorzieningen aan de KMW en de gevolgen van de tweejarige afsluiting van de KMW. Ook is onvoldoende meegenomen wat deze lange afsluiting betekent voor de bewoners aan de Lange Muiderweg, die een sluiproute en daarmee toenemende drukte vrezen.

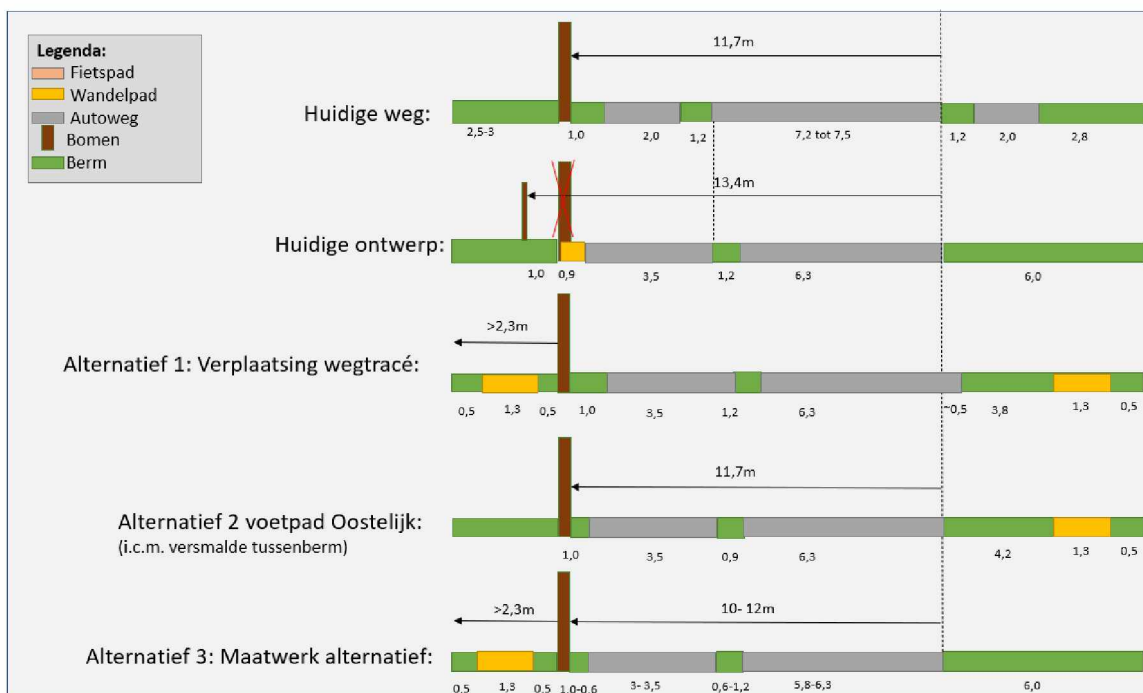
02. Knelpunten beleid

Het bestaande DO is in conflict met het volgende beleid (niet uitputtend):

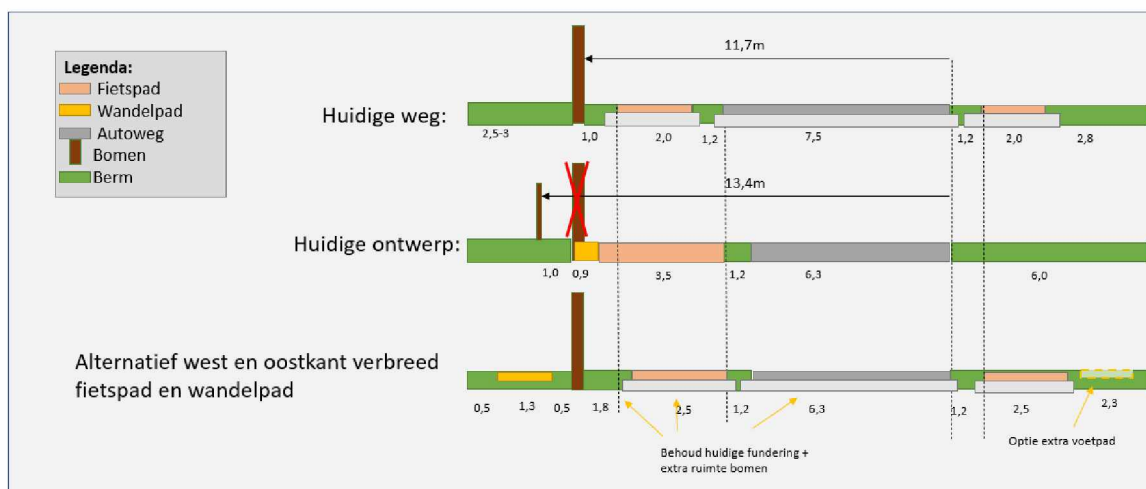
- Het uitgangspunt voor het ontwerp van de GEM om zoveel mogelijk bomen te behouden
- Groenvisie 2020-2050 Gemeente Amsterdam: Een leefbare stad voor mens en dier
- Strategie Klimaatadaptatie Amsterdam, Gemeente Amsterdam. “De gemeente en projectontwikkelaars moeten zorgen voor toekomst- en klimaatbestendige (nieuwe) wijken met voldoende groen” (p. 2 Strategie Klimaatadaptatie Amsterdam)
- Groenbeleidsplan Weesp 2021: de Korte Muiderweg maakt deel uit van de hoofdbomenstructuur.
- Bomenbeleidsplan 2007-2017 Weesp: In vroeg stadium aandacht voor te behouden en nieuw te planten bomen; groenstructuur behouden en versterken.
- Beleidskader ‘Ruimte voor de voetganger’ 2023 Gemeente Amsterdam: Acceptabele ruimte voetgangers (vrije doorloopruimte) is minimaal 200 cm op trottoirs bij nieuwe situaties. Voetgangers moeten elkaar in principe in beide richtingen veilig en comfortabel kunnen passeren zonder dat iemand moet uitwijken naar het fietspad (pagina 6 en 9).
- SUOK: zettingsberekeningen
- HiAP - Zoals de Amsterdamse Aanpak Gezond Gewicht met als stip op de horizon: alle Amsterdamse kinderen op gezond gewicht in 2033.
- Beleidskader participatie 2021, Gemeente Amsterdam
- De tweede van de veertien kernwaarden van Weesp en Driemond, ondertekend door burgemeester Halsema in 2020: *We koesteren het water en het open landschap rond Weesp. Dit maken we zo toegankelijk mogelijk voor de inwoners en bezoekers met wandel- en fietsroutes en watersportvoorzieningen.*

03. Kansen en mogelijkheden

Graag zouden we constructief met het GEM en de Gemeente Amsterdam om tafel gaan om te komen tot oplossingen, die aansluiten bij de wensen van bewoners. Wij hebben tijdens de informatieavond op 15 januari jl. en via onze website drie alternatieven aangedragen waarbij geen bomen hoeven te worden gekapt en het ontwerp aan veiligheid wint. Deze alternatieven zijn in onze optiek niet allemaal serieus overwogen maar mondeling door het GEM al wel afgedaan als 'niet mogelijk'. Wij blijven deze dus onder de aandacht brengen, omdat wij een inhoudelijke reactie op zijn plaats vinden en hier nog altijd achter staan. Zie: www.behoudonzebomen.nl/alternatieven voor meer informatie. In schema:



Na de informatiebijeenkomst van 15 januari jl. hebben wij aan een extra 4e alternatief gewerkt, waarin het fietspad aan de oostzijde behouden blijft en maatwerk wordt toegepast bij het voetpad aan de westzijde. Door meerdere keren per jaar aan de oostzijde tussen het fietspad en de sloot te maaien, kan hier zelfs nog een 'laarzenpad' ontstaan:



De belangrijkste punten bij dit 4e alternatief zijn:

1. **De ruimte aan de oostkant van de weg moet benut worden** Deze ruimte (ca. 6 meter) heeft op dit moment geen functie in het ontwerp en wij zien dit graag anders. De optie om het fietspad aan oost- en westzijde te houden (beiden eenrichtingsverkeer) is onvoldoende onderzocht en afgefallen vanwege veiligheid door het aantal oversteken. Deze veiligheid wordt door de omgeving niet zo ervaren, waar juist wordt gewezen op de onveiligheid van fietsers in tegengestelde richting. Daarbij wordt het aantal oversteken niet minder, omdat er altijd een oversteek noodzakelijk is om naar het centrum te komen. Deze optie pakt ook goed uit voor het behoud van bomen, die ongeveer 100 cm extra berm krijgen. De ruimte die nodig is bij de rotondes kan opgelost worden met een grondkerende constructie en/of een duiker. En dan is er ook nog een extra mogelijkheid aan de oostkant om te wandelen langs het mooie landschap op een laarzenpad.
2. **De maatvoering moet heroverwogen worden wegens gebrek aan onderbouwing.** De breedte van de weg is ontworpen op HOV buslijnen die niet over de KMW maar over de Leeuwendeldseweg bedoeld zijn. Daarnaast kan de bermbreedte nog geoptimaliseerd worden met een houten geleiderail. Ook de middengeleider van de rotonde is nu onterecht voor een 'buiten de bebouwde kom'-situatie ontworpen. Wij wensen een herziening op dit punt.
3. **Aan de westkant moet het wandelpad maatwerk worden.** Het wandelpad aan de westkant kan met maatwerk breder, speelser en minder belastend voor de bomen achter en tussen de bomenrijen worden uitgevoerd.
4. **Maatwerk met 30 km/hr binnen bebouwde kom zone.** Maatwerk kan het westelijke intensieve fiets- en wandelverkeer door omwonenden vanuit het centrum tot de Mijndenhof faciliteren. In dit scenario zien wij graag de 30 km/hr-zone verlengd tot aan de ingang van het Weespersluispark met lokaal een westelijk dubbelzijdig fietspad en oversteekmogelijkheden ter hoogte van ingang Weespersluispark.

Illustraties van het bestaande versus het 4e alternatief:

Korte Muiderweg bestaande situatie



Korte Muiderweg alternatief

