

Aan de leden van het Expertise Team;

In de plannen van Weesperluis is de renovatie van de Korte Muiderweg aanstaande.

Het plan van de Gemeente en de ontwikkelaar (hierna: GEM) behelst het vervangen van de twee éénrichtingsfietspaden voor één tweerichtingenfietspad aan de huizenzijde. In dat plan kunnen 30 van de 64 bomen behouden blijven en met een mindere kwaliteit voet- en fietspad, over kleine gedeelten, 8 stuks meer.

De reden om het huidige systeem om te zetten naar een tweerichtingenfietspad aan de huizenzijde is gestoeld op meerdere argumenten betreffende de verkeersveiligheid. Eénrichtingsfietspaden zijn verkeersveiliger op de kruispunten, vanwege rechts-afslaand verkeer (naar en vanuit de buurt; dit is op een lengte van 1.5 km twee keer het geval). Op de rechte stukken is het om het even als het om de (on)veiligheid gaat, maar fietsers moeten voor één richting de weg oversteken. Met ons tweerichtingenfietspad hoef je niet de Korte Muiderweg (50 km/u!) over te steken, liggen de meeste bestemmingen aan de kant van het fietspad en sluiten we buiten het plangebied op tweerichtingenfietspaden aan die zijde aan. Bovendien voorkomt dit systeem spookfietsers die niet willen oversteken en tegen de richting in fietsen. Deze laatstgenoemde onveiligheid overklast alle andere. Het spookfietsen gebeurt nu al op dagelijkse basis, terwijl de wijk slechts voor 30 % gereed is. Onderzoek toont bovenstaande aan (zie Bijlagen)

Inmiddels is een actiegroep opgericht die streeft naar behoud van alle bomen. Zij pleiten ervoor om het éénrichtingssysteem van de fietspaden te handhaven waarmee dit doel wordt bereikt. Zij beroepen zich ook op onderzoeksresultaten (zie bijlagen). Hierbij verwijzen ze naar een publicatie (CROW?). Omdat bij dit systeem de weg moet worden overgestoken pleiten ze ervoor om bij de Bebouwdekomgrens al 30 in te voeren (GOW30); in het plan van de Gemeente/GEM is dit een GOW50 die later overgaat in GOW30. De weg ligt ter hoogte van Weesperluis behoorlijk solitair en heeft eerder een landelijke uitstraling dan een stedelijke, er staan geen woningen aan de weg er zijn geen adressen het uitzicht (met name naar de Vecht) is vrij, waardoor de omgeving de 30 niet ondersteunt. De wegbreedte in het Gemeente/GEMplan is 6.30 en die van een GOW30 6.20 dus daar zit weinig verschil; de uitvoering is gedacht in asfalt en de fietsers rijden naast de weg gescheiden door een tussenberm.

De actiegroep vraagt zich nog af of alle onderzoeken over de verkeersveiligheid op fietspaden van enige tijd geleden qua uitkomsten nog wel geldig zijn. Inmiddels is de samenstelling van het fietspark drastisch gewijzigd ten opzichte van nu, door de komst van elektrische fietsen, waaronder fatbikes en bakfietsen, waarvan met name die laatste categorie in aantal en ruimte overheerst voornamelijk in de schoolspitsen. Dus de vraag rijst of de conclusies zoals eerder hierboven gesteld over de verkeersveiligheidsverschillen tussen één- en tweerichtingsfietsssystemen nog wel kloppen.

De vraag die we jullie willen stellen is veelzijdig:

- Is een uitvoering van de Korte Muiderweg met het huidige éénrichtingsfietsstelsel verkeersveiliger, net zo veilig of onveiliger dan een tweerichtingenfietspad aan de bestemmingenzijde?
- Maakt het bij die keuze nog uit of het over een GOW50 of een GOW30 gaat?

We lichten graag nog eea met een kaart bij jullie toe en het liefst in de vergadering.