

## Agenda projectenoverleg 12 mrt 2024

1. 4.1,4 ( 5.1,2,e )

4.1,4

2. **Weesperluis Korte Muiderweg [Weesp] 16.00 – 16.45 uur (1 bijlage)** ( 5.1,2,e )

Eerder was er de fietspadenproblematiek rondom de Korte Muiderweg. Maar er komt een vervolg. Na een eerste sondering bij de politiek blijkt er toch veel animo te zijn om de bomen te behouden; zoals dat nu lijkt ten koste van de verkeersveiligheid voor fietsers.

Maar men is er, ondanks onze onderbouwing waarom we destijds voor het tweerichtingen fietspad hebben gekozen aangevuld met de eerder gestuurde publicaties, niet van overtuigd of dat de hele waarheid is. Immers, er zijn sinds dat laatste onderzoek uit 2014 veel elektrische fietsen en met name in weesperluis, elektrische bakfietsen bij gekomen in het verkeersbeeld; die hebben een heel ander snelheidsprofiel en dat kan de uitkomsten van toen wellicht beïnvloeden. Met name wordt het inhalen door elektrische fietsen op tweerichtingen fietspaden genoemd, een éénrichtingsfietspad van 2.50 meter breed zou het nadeel van frontale ongelukken missen (spookfietsen buiten beschouwing gelaten).

5.1,2,e en ik willen daarom aan het Expertiseteam vragen hoe er gedacht wordt over de meest verkeersveilige oplossing voor de Korte Muiderweg daar waar het gaat om éénrichtingsfietspaden of een tweerichtingen fietspad. Een uitspraak van het ET zou ons kunnen steunen richting politiek en actiegroep. Ter info: Door allerlei beperkingen in de ondergrond is de oplossing met éénrichtingsfietspaden qua profiel minder breed dan met het tweerichtingen fietspad.

Vragen:

- Is er recenter onderzoek over dit onderwerp dan 2014?
- Kun je verschillende onveiligheden verdisconteren? BV spookfietsen op éénrichtingsfietspaden is 2 x onveiliger dan (inhalen op tweerichtingen fietspaden + kruisen met afslaand verkeer)
- Kan je hier stellen: kiezen voor bomen (één-ri) gaat ten koste van mensen (twee-ri)?

Maar er speelt meer; De actiegroep uit de buurt probeert overal in het ontwerp ruimte te winnen om bomen te sparen en heeft ook gevraagd waarom de weg niet een ontwerp snelheid van 30 kan krijgen ipv de 50 die wij voorstellen; lagere snelheid betekent een smallere rijbaan. (overigens: nu zit er GOW<sub>50</sub> van 6.30 m. in het plan en dat zou dan voor een GOW<sub>30</sub> 6.20 m. worden, wat is de winst?) en wellicht smallere tussenberm tussen rijbaan en fietspad. Ik wil hierover ook graag de mening van het ET horen: is het denkbaar dat het deel van de Korte Muiderweg buiten de huidige BBK ook 30 wordt (BBK-grens wordt in toekomst verschoven). If so: Voldoet dat dan nog aan de uitgangspunten (ergens in DV) dat er adressen aan de weg moeten zitten, bebouwing kort op de rijbaan, geen landelijk uitstraling, etc.

En dan is er nog het punt van waar 50 overgaat in 30; Het 30-beleid is dat vanaf het bord bebouwde kom er 30 zou moeten worden gereden; de vraag is of dat al bij de nieuwe BBK-grens voor de hand ligt cq verdedigbaar is; daar gaat dan 80 over in 30 (of, als Gooise Meren de snelheid ter plekke verlaagt: van 60 naar 30). Het plan gaat ervan uit dat eerst van 80 (of 60) BuBeKo wordt overgegaan naar 50 BiBeKo (want landelijke uitstraling, geen adressen aan de weg, zelf geen woningen direct aan de weg, etc) en later bij de huidige BBKgrenes van 50 naar 30. Die plek ligt

## Agenda projectenoverleg 12 mrt 2024

niet vast, want welke criteria moeten we daar bij aanhouden? Inmiddels is er wat meer bebouwing in de buurt van de weg gekomen, dus opschuiven zou te verdedigen zijn. Kortom, deze punten willen we in één sessie zo spoedig mogelijk met jullie doorspreken.

Inmiddels is gisteravond een motie om éénrichtingsfietspaden toe te passen verworpen, maar toch met jullie nog even over hebben, maar een motie die de aspecten 30/50 overgang en 30 ipv 50 moet onderzoeken is wel aangenomen en daar nemen we jullie mening en uitspraken graag in mee.