

## Notitie Korte Muiderweg – overwegingen alternatieven actiegroep

23 februari 2024

### Introductie

Er zijn door de actiegroep behoud bomen Korte Muiderweg voorstellen voor alternatieve ontwerpen aangedragen voor de herprofilering van de Korte Muiderweg (gedeelte buiten de huidige bebouwde kom). Door middel van deze notitie en bijbehorende bijlagen worden de bevindingen over het definitief ontwerp (DO) en de alternatieven in kaart gebracht. Hierbij wordt onder andere ingegaan op verkeersveiligheidsaspecten en de mogelijkheid om met de alternatieven extra bomen te behouden ten opzichte van het DO.

Hieronder volgt een leeswijzer bij de bijlagen, daarna wordt allereerst ingegaan op de bevindingen ten aanzien van alternatief 3, en vervolgens op de bevindingen ten aanzien van alternatief 4.

### Bijlagen inclusief leeswijzer

- DO Korte Muiderweg
  - Het huidige DO van de Korte Muiderweg zoals is goedgekeurd door het Toetsteam Openbare Ruimte en Mobiliteit, het toetsteam Beheer en het Kwaliteitsteam Weespersluis (gemandateerde welstand).
  - Gaat uit van een tweerichtings fietspad (3,5 meter) en een wandelpad (0,9 meter) aan de westzijde.
  - In dit DO zijn ten opzichte van het Voorlopig Ontwerp inspanningen geleverd en aanpassingen gemaakt om zo veel mogelijk bomen te behouden.
- Alternatief 3 Actiegroep
  - Gaat uit van de uitgangspunten van het huidige DO met aanvullend maatwerk van wandelpad en fietspad met als doel meer bomen te behouden ten opzichte van het DO en waar mogelijk het wandelpad te verbreden en achter de bomen langs te laten lopen.
- Alternatief 4 Actiegroep
  - Gaat uit van een ontwerp met twee eenrichtingsfietspaden aan weerszijde van de rijbaan en een wandelpad aan de westzijde.
- Boomeffectanalyse (BEA) 2023
  - In 2023 is een boomeffectanalyse uitgevoerd. De boomeffectanalyse is uitgevoerd op basis van het voorlopig ontwerp (VO) voor de Korte Muiderweg. In het vervolgtraject richting het definitief ontwerp is gezocht naar mogelijkheden om zo veel mogelijk bomen te behouden.
- Aanvullende BEA rapportage 2024
  - In de aanvullende BEA rapportage wordt in hoofdstuk 2.1 een toelichting gegeven op de consequenties voor de bomen op basis van het huidige DO.
  - In hoofdstuk 2.2 wordt een toelichting gegeven op de consequenties voor de bomen op basis van Alternatief 3 van de actiegroep (waarbij op een aantal plekken het wandelpad achter de bomen langs wordt gelegd en waar mogelijk breder wordt gemaakt).
  - In hoofdstuk 3.2 worden alternatieven omschreven waarmee ten opzichte van de aanpak in hoofdstuk 2.1 en 2.2 mogelijk 8\* bomen extra behouden kunnen blijven.
- Onderzoek fietspaden met twee richtingen op kruispunten onveiliger (Rijksuniversiteit Groningen)
- Onderzoek tweerichtingsfietspaden en spookrijden (Rijkswaterstaat)

### A. Bevindingen ten aanzien van alternatief 3 versus het DO

In alternatief 3 wordt ten opzichte van het huidige DO voorgesteld om maatwerk toe te passen in de ligging van het wandelpad en fietspad met als doel meer bomen te behouden en op plaatsen het wandelpad te verbreden. Ook is door de actiegroep voorgesteld om op plaatsen de berm tussen rijbaan en fietspad te versmallen om op die manier meer ruimte te creëren voor de bomen.

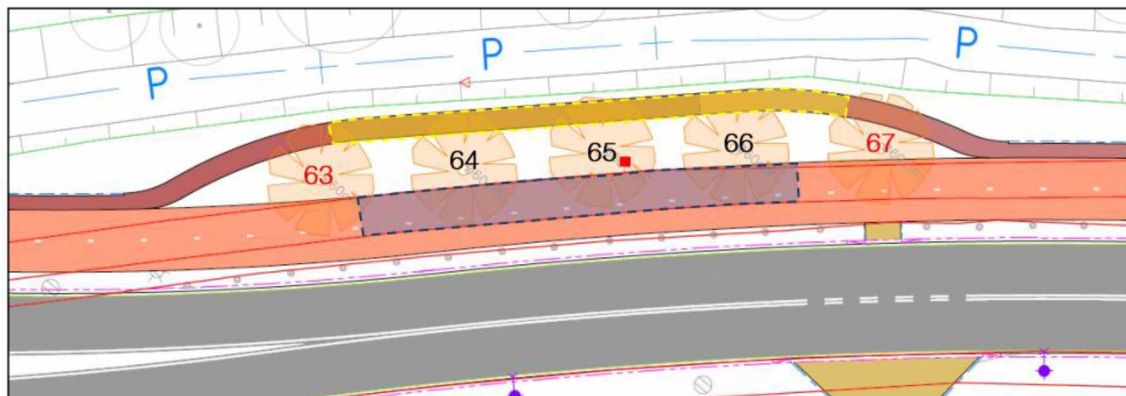
Het versmallen van de berm tussen rijbaan en fietspad is vanuit verkeersveiligheid overwegingen niet mogelijk. De berm in het huidige DO is 1,2 meter, de minimale norm conform de richtlijnen.

Zodoende is in het kader van alternatief 3 gekeken naar de mogelijkheden om het wandelpad op plaatsen achter de bomen langs te laten lopen en te verbreden (met ongewijzigde breedte van de berm tussen rijbaan en fietspad).

In hoofdstuk 2.2 van de aanvullende BEA rapportage wordt een toelichting gegeven op de consequenties voor de bomen op basis van dit alternatief 3. Geconcludeerd wordt dat het losknippen van het wandelpad niet leidt tot behoud van meer bomen ten opzichte van het huidige DO. Zowel in het huidige DO als met een alternatieve ligging van het wandelpad kunnen 33 bomen gehandhaafd blijven, mits wordt voldaan aan de randvoorwaarden. In hoofdstuk 3.2 wordt toegelicht dat met het toepassen van een alternatieve werkwijze het mogelijk is om 8 bomen\* extra te handhaven ten opzichte van het huidige DO. NB. In de rapportage wordt geschreven over 9 bomen, echter boom 53 is niet te behouden door de genoemde verplaatsing van de bocht, het tracé blijft onverminderd dicht bij deze boom lopen. Het betreft dus 8 bomen die met alternatieve werkwijze mogelijk gehandhaafd kunnen blijven. Hieronder zijn de passages uit hoofdstuk 3.2 weergegeven waar staat omschreven op welke manier extra bomen gehandhaafd kunnen worden.

#### Boomnummers 64, 65 en 66

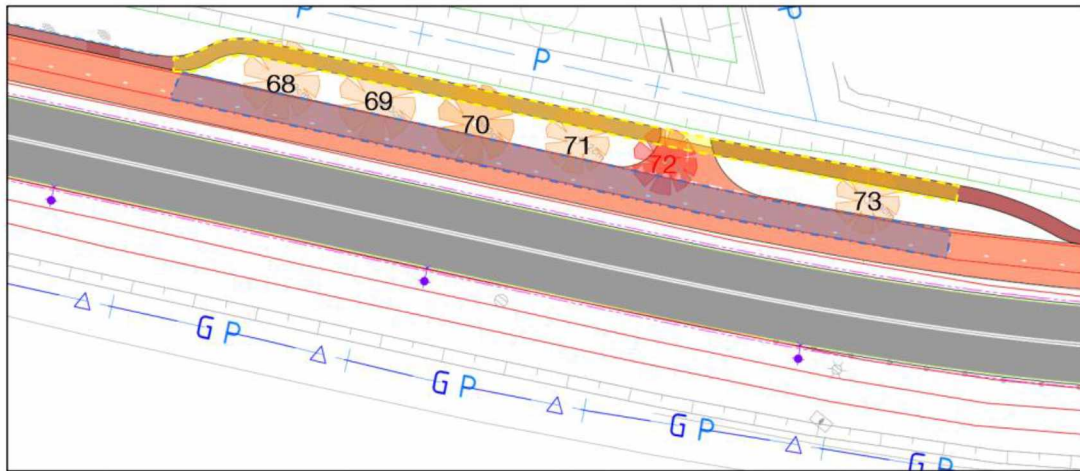
Aan de zuidelijke zijde nabij boomnummer 64, 65 en 66 wordt met het aanleggen van het nieuwe fietspad de lijn van het oude fietspad aangehouden. Bij een ontgraving tot 71 cm -mv kunnen de bomen niet behouden blijven. De inbouwdiepte kan hier aangepast worden door enkel de toplaag van het asfalt te herprofiëren (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 herprofilen (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.

Hoofdstuk 2.2 van de aanvullende BEA rapportage maakt inzichtelijk dat het losknippen van het wandelpad niet tot behoud van meer bomen ten opzichte van het huidige DO leidt. De aanleg en fundering van het fietspad en wandelpad is meer bepalend voor de mate waarin bomen gehandhaafd kunnen blijven (zie hoofdstuk 3.2). Een alternatieve werkwijze heeft echter invloed op de kwaliteit van het wandelpad en fietspad. In deze alternatieve werkwijze wordt voor een deel van het fietspad enkel de toplaag van het asfalt vervangen. De extra breedte van het fietspad wordt hier tegenaan gemaakt. De wortelopdruk van de bomen zal zich op deze manier blijven manifesteren in het bestaande gedeelte. Op deze manier zullen in dit gedeelte scheuren ontstaan in de dwarsrichting. Het gedeelte van het fietspad dat nieuw tegen het bestaande fietspad wordt aangewerkt heeft een andere zetting dan het bestaande gedeelte en kan binnen geringe tijd gaan afhangen waardoor scheuren in de langsrichting ontstaan.

Het huidige DO heeft instemming van het Kwaliteitsteam, Toetsteam Openbare Ruimte en Mobiliteit en het toetsteam beheer. Een aangepast ontwerp conform alternatief 3 zou door deze toetsteams moeten worden getoetst. Het is niet zeker of dit ontwerp een positief advies zal krijgen van de betreffende toetsteams. Alternatief 3 levert ten opzichte van het huidige DO alleen kans tot behoud van acht bomen extra op wanneer het wandelpad en fietspad op een aangepaste manier worden aangelegd. Met deze manier van aanleg zullen het wandelpad en fietspad van mindere kwaliteit worden. De kans van het herhaaldelijk optreden van scheuren is groot, waardoor vaker onderhoud nodig is. De beheerkosten zullen zodoende hoger zijn. Ook de kwaliteit van het wandelpad zal minder zijn wanneer dit op de in hoofdstuk 3.2 omschreven manier wordt aangelegd. Het aanpassen van de ligging van het wandelpad heeft daarnaast implicaties voor het beheer van de berm. Ook zal het wandelpad op plaatsen dichtbij het water en op het talud lopen waardoor er twijfels zijn over de veiligheid.

Alternatief is om ter hoogte van bomen 63 tot en met 73 geen wandelpad langs de korte Muiderweg te laten lopen maar het op deze plaats door de wijk te laten lopen.

Concluderend; zowel in het huidige DO als in alternatief 3 van de actiegroep kunnen 33 bomen gehandhaafd blijven. Wanneer een alternatieve werkwijze voor de aanleg van wandelpad en fietspad wordt toegepast kunnen mogelijk 8 bomen extra gehandhaafd blijven. Echter het fietspad is met deze alternatieve manier van aanleggen van veel mindere kwaliteit, de kans op het herhaaldelijk optreden van scheuren is groot en de onderhoudskosten zullen hoger zijn. Ook het wandelpad is met deze wijze van aanleggen van mindere kwaliteit. Het is niet zeker of op alternatief 3 positief geadviseerd zal worden door de toetsteams.

### **B. Bevindingen ten aanzien van alternatief 4 versus het DO**

Alternatief 4 van de actiegroep gaat uit van een inrichting van de Korte Muiderweg met twee eenrichtingsfietspaden aan weerszijde van de rijbaan en een wandelpad aan de westzijde.

In het huidige DO is bewust gekozen voor het realiseren van een tweerichtingenfietspad aan de westzijde in plaats van de twee eenrichtingsfietspaden aan weerszijde van de weg zoals deze nu aanwezig zijn. Dit is ook zo benoemd in het mobiliteitsplan Weesp. Het faciliteren van de fietser en bevorderen van de verkeersveiligheid is hiervoor een belangrijke reden geweest. Ook sluit het aan op het tweerichtingsfietspad in Muiden. De actiegroep geeft aan dat de veiligheid door de omgeving niet zo wordt ervaren en citeert uit onderzoek dat eenrichtingsfietspaden veiliger zijn dan tweerichtingsfietspaden.

In de literatuur is inderdaad te lezen dat een tweerichtingenfietspad minder veilig is dan twee éénrichtingsfietspaden. Dit heeft met name te maken met het kruisen van wegen. Automobilisten die van de hoofdweg naar de zijweg afslaan zijn minder geneigd een fietser van de tegenrichting te verwachten. Ook verwacht een automobilist uit de zijweg minder goed een fietser van rechts. Toch geeft diezelfde literatuur aan dat onder bepaalde voorwaarden, tóch beter gekozen kan worden voor een tweerichtingenfietspad aan één zijde van de weg.

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 gereede kans is, dat fietsers tegen de richting in gaan fietsen op het éénrichtingsfietspad; de zogenoemde spookfietser;
5. Als er een kortere route ontstaat;
6. 1 t/m 5 mits het aantal te kruisen zijwegen beperkt blijft;

Door de komst van Weespersluis is van al deze aspecten sprake; al moet gezegd dat aspect nummer 5 arbitrair is. In de literatuur wordt vooral gehamerd op het gevaar van de spookfietser. Juist omdat een éénrichtingsfietspad beperkt is qua fietspadbreedte en de spookfietser niet wordt verwacht, gebeuren daarbij veel frontale ongevallen. Bij het afslaan van autoverkeer kunnen maatregelen genomen worden om de attentiewaarde te verhogen (borden, drempels, dynamische waarschuwingen, etc.); dat is ter voorkoming van spookfietsers niet mogelijk.

Door de vele woningen die er gebouwd zijn en nog gebouwd gaan worden zullen zich steeds meer fietsers op de Korte Muiderweg aandienen. Uit Weesp komend of naar Muiden gaand,

zullen zij bij éénrichtingsfietspaden, conform de regels, altijd de Korte Muiderweg moeten oversteken; deze weg heeft een verkeersregime met een maximumsnelheid van 50 km/u. Zeker de fietser naar Muiden zal dit niet doen, omdat bij Hoogerlust weer terug moet worden overgestoken. Ook fietsers uit Weesp zullen bij de rotonde bij de Bouhuijstunnel in een 30 km-regime de oversteek al maken. In de huidige situatie is dit gedrag al aan orde van de dag.

Alternatief 4 van de actiegroep gaat uit van de huidige éénrichtingsfietspaden. Zij beroept zich erop dat die veiliger zouden zijn dan tweerichtingsfietspaden. Voor wat betreft de kruispunten klopt dit, zo staat dat ook te lezen in het aangehaalde rapport van het verkeersonderzoek van de Universiteit uit Groningen uit 2010. Maar in datzelfde rapport vallen ook 5 van de 6 hier boven aangehaalde argumenten te lezen wanneer juist beter voor een tweerichtingenfietspad kan worden gekozen. Uit een onderzoek van Rijkswaterstaat uit 2014 worden dezelfde conclusies getrokken. Daar wordt het gevaar van de spookfietser aan toegevoegd en gesteld dat dat argument wat de onderzoekers betreft het zwaarst zou moeten wegen. Door verkeerskundigen van de gemeente Amsterdam wordt de conclusie ondersteunt dat in het geval van de Korte Muiderweg het tweerichtingsfietspad de verkeersveilige keuze is.

In Alternatief vier is gezocht naar ruimte om meer bomen te kunnen handhaven dan in het huidige DO. Het handhaven van de éénrichtingsfietspaden biedt daarvoor mogelijkheden; echter het argument dat de twee eenrichtingsfietspaden veiliger zouden zijn dan het tweerichtingenfietspad in het huidige DO wordt door zowel de literatuur als verkeerskundigen van de gemeente Amsterdam weerlegd. In deze situatie kiezen voor twee eenrichtingsfietspaden gaat ten koste van de verkeersveiligheid.

Het is daarnaast niet exact bekend hoeveel bomen met dit alternatief 4 behouden zouden kunnen worden. De verwachting is dat, gezien de ruimte die in dit alternatief extra wordt gecreëerd tussen fietspad en bomen, er extra bomen behouden kunnen worden t.o.v. het huidige DO. Echter zullen ook in dit ontwerp ter hoogte van de rotondes en de brug circa 15-20 bomen niet gehandhaafd kunnen blijven.

Voor alternatief 4 geldt, net als voor alternatief 3, dat dit zou moeten worden getoetst door het toetsteam Openbare Ruimte & Mobiliteit, het toetsteam Beheer en het Kwaliteitsteam Weespersluis. Het is onzeker of zij positief op dit ontwerp zullen adviseren. Verkeersveiligheid is in het advies van het toetsteam openbare ruimte & mobiliteit een zwaarwegend thema. Bovendien zal eerst een ontwerp uitgewerkt moeten worden. Dit traject zal inclusief het maken van een nieuwe uitgangspuntennotitie en diverse goedkeuringsrondes circa 1 tot 1,5 jaar vergen. Een vertraging in de planning voor de herprofilering van de Korte Muiderweg zal ook consequenties hebben voor bijvoorbeeld de ontsluiting van deelplan 3AB en deelplan 3 en 4, en voor de ingebruikname van de sluis.

Concluderend; In alternatief 4 zijn waarschijnlijk extra bomen te handhaven ten opzichte van het huidige DO. Echter zowel onderzoek als de verkeerskundigen van de gemeente Amsterdam bevestigen dat het huidige definitief ontwerp met een tweerichtingenfietspad bijdraagt aan de verkeersveiligheid. Het is onzeker of op een aangepast ontwerp conform alternatief 4 positief geadviseerd zal worden door ambtelijke toetsteams.