

Aan de leden van het Expertise Team;

Ten behoeve van behandeling in het overleg van 12/maart/2024

Korte Muiderweg

Een onderdeel van Weespersluis is de herprofilering van de Korte Muiderweg. De gemeente en de GEM zijn overeen gekomen om een herinrichting uit te werken waarbij de fietsers allemaal aan 1 zijde van de weg komen te fietsen ipv aan weerszijden van de weg. De argumenten hiervoor zijn geweest dat het meeste bestemmingsverkeer aan die kant is en daarmee minder oversteken zijn en dat de doorgaande route naar Weesp en Muiden aansluiten op een dubbelrichting fietspad aan die zijde. Dit voorstel is in mei 2023 besproken in het expertiseteam en vastgelegd in het verslag van 26 mei 2023. Het Toetsteam heeft daarna ook akkoord gegeven op het ontwerp dat is voorgelegd.

Nog even een korte samenvatting van geaccordeerd plan. 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). 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. De weg ligt ter hoogte van Weespersluis 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. 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)

Bij de behandeling in de bestuurscommissie van Weesp is opgemerkt dat er weinig participatie is geweest en dat er wel erg veel bomen moeten verdwijnen voor dit voorstel. Van de 69 bomen kunnen er binnen het plan 30 bomen gehandhaafd blijven. Bij bovengenoemde variant kan je door inboet van de kwaliteit van de verharding nog 8-10 bomen sparen. Een actiegroep is vervolgens opgestaan en heeft een alternatief plan voorgesteld waarbij 18-23 bomen meer bomen gehandhaafd kunnen worden tov de 30 en ook tegen inboet van kwaliteit.

De actiegroep pleit ervoor om het éénrichtingssysteem van de fietspaden te handhaven waarmee meer ruimte voor de bomen wordt bereikt. Zij beroepen zich ook op onderzoeksresultaten (zie bijlagen). Hierbij verwijzen ze ook naar een publicatie die aantoont dat spookfietsen minder impact op de veiligheid dan een tweerichting fietspad (RWS Tweerichtingsfietspaden en spookrijden zie bijlage). Het oversteken gebeurt vooral bij de rotondes waar het fietsverkeer maar vanaf 1 kant kan komen wat het weer veiliger maakt. Het doorgaand verkeer van Weesp naar Muiden (wat volgens de actiegroep een groot gedeelte is) hoeft helemaal niet over te steken. Er is door de actie groep ook een veldonderzoek gedaan waarbij de huidige gebruikers gevraagd is waar ze vandaan komen en waar ze heen gaan.

In het plan zitten de aandachtspunten:

- Er zijn 3 punten waar overgestoken dient te worden namelijk bij het Weespersluispark, het Gouwpark en het fietspad langs het Breedland. Men pleit er dan ook voor om de 30 km/u eerder in te voeren om het oversteken overzichtelijker te maken.

- In het voorstel wordt voorgesteld om een 2 richting fietspad aan te leggen tot aan het Weespersluispark.

De actiegroep vraagt zich terecht 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 vragen 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 tweerichtingsfietspad aan de bestemmingzijde? En is dit dan te onderbouwen met studies of onderzoeken?
- Maakt het bij die keuze nog uit of het over een GOW50 of een GOW30 gaat?
- Binnen Amsterdam wil men alle wegen binnen de bebouwde kom uitvoeren in GOW30. Onafhankelijk van de keuze van de variant, is het mogelijk om hier ook de 30 km/u in te voeren rekening houdend met de verwachte intensiteit van 8500 mv/etmaal en de logica

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