



## Expertiseteam Openbare Ruimte & Mobiliteit

Advies  
15 maart 2024

Project: Korte Muiderweg II

[expertiseteam.orm@amsterdam.nl](mailto:expertiseteam.orm@amsterdam.nl) – 5.1.2,e 5.1.2,e 5.1.2,e 5.1.2,e

Advies gericht aan: 5.1.2,e

Het definitieve advies van het Expertiseteam wordt betrokken bij de verplichte finale toets door het Toetsteam OR&M. Zie voor meer informatie: [https://intranet.amsterdam.nl/kennis-beleid/ruimte-economie/verkeer-openbareruim/toetsteam-openbare-ruimte-mobiliteit-\(or/](https://intranet.amsterdam.nl/kennis-beleid/ruimte-economie/verkeer-openbareruim/toetsteam-openbare-ruimte-mobiliteit-(or/)  
Een Expertiseteam-advies heeft als doel om handvatten te geven voor het maken en onderbouwen van keuzes binnen projecten. Het Expertiseteam is geen besluitvormend orgaan en heeft geen 'vetorecht'.  
Een Expertiseteam-advies is nooit te veralgemeniseren tot beleid en altijd alléén geldig voor het betreffende project/locatie.

### Vraag

Het project Korte Muiderweg is eerder in mei 2023 een keer langs geweest in het Expertiseteam voor advies over het ontwerp voor de Korte Muiderweg. Destijds is geadviseerd Het advies van toen ging over de indeling van een GOW50 profiel voor het overgrote deel van de route en een GOW30 profiel aan de zuidzijde waar de Korte Muiderweg richting het treinstation van Weesp gaat. Daarnaast is toen geadviseerd om een tweerichtingenfietspad aan te leggen aan de oostzijde van de Korte Muiderweg en de brommers vanaf noordelijke richting op de Korte Muiderweg -de rijbaan op te leiden. Na advies van het Expertiseteam is het ontwerp voorgelegd aan het Toetsteam OR&M en zij hebben daarop positief geadviseerd op het voorgelegd ontwerp. Het project komt nu terug bij het Expertiseteam voor een tweede advies op het initiële ontwerp en op een door een actiegroep uit de buurt aangedragen alternatief ontwerp.

Het project vraagt advies over:

- HetDe verschillende in verkeersveiligheid op één- en tweerichting-fietspaden;
- De mogelijkheid om GOW30 in te voeren op een groter deel van de Korte Muiderweg;
- De verkeersveiligheid op de Korte Muiderweg als het op een groter deel GOW30 wordt.

### Achtergrond

De ontwikkeling van Weespersluis en een groot deel van de Korte Muiderweg wordt uitgevoerdgedaan door een externe partij. De openbare ruimte wordt na aanleg overgedragen aan de gemeente voor beheer.

De bestuurscommissie van Weesp heeft opgemerkt dat er een aanzienlijk aantal erg veel bomen moeten verdwijnen voor het voorstel met het tweerichtingen-fietspad en dat er weinig participatie heeft plaatsgevonden. Van de 69 bomen kunnen er binnen het plan 30 bomen gehandhaafd blijven. Bij deze variant kan je door inboet van de kwaliteit van de verharding nog 8-10 bomen sparen. Een actiegroep uit de buurt heeft een alternatief plan voorgesteld waarbij nog eens 18-23 bomen kunnen worden behoudengehandhaafd ten opzichte van het plan waar 30 kunnen worden gehandhaafd.

De actiegroep pleit ervoor om het éénrichtingssysteem van de fietspaden te handhaven-implementeren waardoor meer ruimte voor de bomen ontstaat- wordt bereikt. Zij beroepen zich hierbij op verschillende onderzoeksresultaten die gaan over de verkeersveiligheid bij één- en tweerichting-fietspaden. De verkeersveiligheid op fietspaden is de laatste jaren veranderd door de komst van grotere en snellere

fietsen. Daarnaast stelt de actiegroep dat het meeste verkeer de weg niet hoeft over te steken, omdat het gaat om doorgaand verkeer tussen Weesp en Muiden. De actiegroep pleit ook voor het invoeren van 30km/u op een groter deel van de weg.

## Advies

De bestaande Korte Muiderweg is verouderd en heeft niet toereikende voorzieningen voor de fietsers tussen Muiden en Weesp en de enkele huidige bestemmingen langs de weg. Met de aanleg van de nieuwe woonwijk Weespersluis in een nieuwe inrichting van deze oude verbindingsweg noodzakelijk. De ruimte door het op dit moment nog vooral landelijke gebied, en straks aan een zijde bebouwd gebied, is niet onbeperkt voor elk soort profiel en dus moeten er keuzes gemaakt worden om te komen tot het meest passende ontwerp voor de Korte Muiderweg.

**Commented [ 5.12e ]:** Voor de leesbaarheid zou ik deze zin opsplitsen.

Het Expertiseteam adviseert om voor de Korte Muiderweg vast te houden aan een GOW50 profiel met een vrijliggend tweerichtingsfietspad aan de oostzijde van de weg. Een vrijliggend tweerichtingenfietspad is een profiel dat op veel plekken in Amsterdam en in Nederland is aangelegd in dergelijk situaties als de Korte Muiderweg en wordt dan ook beschouwd als een veilige ontwerp oplossing. Het Expertiseteam adviseert daarnaast om het laatste deel van de weg richting Weesp in te richten als GOW30 zoals eerder is geadviseerd in ~~het advies van~~ mei 2023.

Het doel van het fietspad langs de Korte Muiderweg is het maken van een goede fietsroute. Het ontwerpen van een goede fietsroute is opgebouwd uit verschillende componenten. Op basis van het SWOV-rapport *Veilige fietsroutes* wordt hierin bijvoorbeeld verschillende zaken aangedragen. Zoals:

- Of de fietsroute vrijliggend is;
- Of de fietsroute zo min mogelijk kruispunten heeft;
- Of de fietsroute zo min mogelijk overgangen en onderbrekingen heeft;
- Of de fietsroute in lengte en reistijd zo kort mogelijk is;
- Of de fietsroute over comfortabele verharding gaat.

De verkeersveiligheid is dus niet het enige belang bij het aanleggen van een goede fietsroute.

Het advies van het Expertiseteam om een tweerichting-fietspad aan de oostzijde van de Korte Muiderweg aan te leggen komt voort uit een aantal overwegingen. De belangrijkste zijn:

- Zowel aan de noordzijde als de zuidzijde sluit het tweerichtingenfietspad aan op een bestaand tweerichtingenfietspad. Dit maakt de route herkenbaar en voorspelbaar voor zowel de fietsers als de automobilisten;
- De meeste bestemmingen langs de Korte Muiderweg zijn aan de oostzijde van de weg. Dit beperkt dus het aantal oversteekbewegingen;
- Door een tweerichtingen-fietspad aan de oostzijde wordt het aantal oversteekbewegingen over de 50km/u weg beperkt tot alleen de weinige mensen die een bestemming hebben aan de westzijde van de weg;
- Op een tweerichting-fietspad is het onmogelijk dat mensen gaan spookfietsen, omdat fietsen in beide richtingen is toegestaan. Spookfietsen op een eenrichting-fietspad is erg onveilig, zeker met in achtname van de toegenomen grootte en snelheid van de hedendaagse fietsen.

Een profiel met aan weerskanten een vrijliggend eenrichting-fietspad is een alternatief. Dit alternatief kent zowel voordelen als nadelen. Voor het Expertiseteam wegen de voordelen niet op tegen de nadelen. Een aantal voordelen zijn:

- Het afslaan van de auto hoeft maar rekening te houden met fietsers uit één richting;
- Er ontstaat meer ruimte voor de fietser die in desbetreffende die richting rijdt;
- Er zijn in principe geen tegemoetkomende fietsers die elkaar kunnen aanrijden;
- Fietsers komend vanuit Weesp en met een bestemming aan de westzijde hoeven de weg niet meer over te steken.

In deze variant kunnen daarnaast meer van de huidige bomen worden behouden dan bij een tweerichtingen-fietspad.

Een aantal nadelen zijn:

- Het aantal oversteekbewegingen over een 50km/u weg zal toenemen. Dit maakt de route minder direct en zorgt voor gevaar. De weg blijft echter wel 50km/u.
- Het aantal spookfietsers aan de oostzijde zal toenemen. Dit is gevaarlijk.
- De doorgaande fietsroute wordt onderbroken, omdat gefietst wordt aan weerskanten van de weg.

Het Expertiseteam vindt de voordelen niet opwegen tegen de nadelen en **heeft een voorkeur voor vindt** een vrijliggend tweerichting-fietspad aan de westzijde van de Korte Muiderweg **de betere optie**.

#### Gebiedsontsluitingsweg in 50 of 30 km/u

Het Expertiseteam adviseert om het overgrote deel van de Korte Muiderweg in te richten als een GOW50. Dit zoals eerder voorgelegd in mei 2023. Op basis van de beleidsnota: *Amsterdam veilig en leefbaar, 30 km/u in de stad* is op een groot deel van de binnenstedelijke gebiedsontsluitingswegen 30 km/u ingevoerd als maximale snelheid. Dus van GOW50 naar GOW30. Dit gaat alleen niet op voor de Korte Muiderweg, omdat de weg onvoldoende stedelijk is en aan **de ene kant** een sterk landelijke uitstraling blijft behouden. Op basis van het genoemde beleid is het vasthouden van de maximum snelheid op 50km/u, en dus niet terugbrengen naar 30km/u, wenselijk wanneer:

- er sprake is van een stedelijk omgeving en er dus weinig of geen directe functies aan de weg liggen; er een grote afstand is tot bebouwing; er een lage dichtheid is en/of geen langzaam verkeer van de straat gebruik kan maken;
- weggedeelten direct aansluiten op wegen met een snelheid van 70 km/u of hoger;
- oversteken voor voetgangers of fietsers niet mogelijk of nodig is of er maar aan één kant van de straat voorzieningen zijn;
- voor de weggebruiker mogelijk een onlogische situatie ontstaat door **Te** veel overgangen of wisselingen doen af aan de herkenbaarheid.

Commented [ 5.12.a ]: Ene kant, andere kant? Of aan een kant?

#### Bomen langs de Korte Muiderweg

De Korte Muiderweg is onderdeel van de Hoofdbomenstructuur. Voor de bestaande bomen langs de Korte Muiderweg heeft het project een Bomen Effect Analyse (BEA) laten doen. Uit deze analyse is gebleken dat de groeiomstandigheden voor de bestaande bomen niet goed zijn doordat de bomen niet diep zijn geworteld en gehinderd worden door de bestaande **fundering**. Het verplaatsen of verschuiven van de bestaande bomen is hierdoor niet mogelijk gebleken, ook mede omdat ze al erg hoog zijn. Daarnaast hebben de bestaande bomen ook **een** negatieve invloed op de bestaande verharding door wortelopdruk.

Bij het planten van nieuwe bomen kan de groeiplaats worden verbeterd zodat de boom meer ruimte heeft, dieper kan wortelen en niet wordt gehinderd door de onderliggende fundering. Hierdoor is de nieuwe verharding ook beter beschermd tegen de boomwortels. Vanuit kostenoverweging (kosten-baten analyse) is het dus ook een overweging om nu meer **problematische bomen** weg te halen zodat de nieuwe verharding langer behouden kan worden.

Commented [ 5.12.a ]: Hierdoor worden de bomen meer kwetsbaar voor o.a. stormen.

Het Expertiseteam adviseert het project om bij het behoud of **bij het** nieuw aanplanten van bomen te onderzoeken wat de levensvatbaarheid is van de bestaande bomen voor de lange termijn bij het voorliggend ontwerp. **Houd hierbij rekening met en daarbij ook** de groeipotentie **mee te nemen** van bestaande en nieuw aan te planten bomen. Als een boom over een aantal jaar toch onvoldoende groeipotentie blijkt te hebben in het nieuwe ontwerp (met nieuwe ondergrond) is het zonde dat er geen nieuwe boom is aangeplant met geoptimaliseerde groeiomstandigheden en dus beter kan uitgroeien tot een volgroeide boom. Het Expertiseteam adviseert dan ook om waar mogelijk de ruimte voor een geschikte groeiplaats te reserveren voor wanneer op de plek van een bestaande boom toch een nieuwe boom moet komen.

Commented [ 5.12.a ]: De bomen zelf zijn niet problematisch. Maar ze zijn in een minder optimale staat dan diep wortelende gezonde bomen. Dit kan in de toekomst gevaar opleveren door bijvoorbeeld het omvallen van bomen door wind of storm.

In verband met de Hoofdbomenstructuur langs de Korte Muiderweg is het bij de aanplant van nieuwe bomen van belang dat er bomen met de juiste boommaat worden ingezetgebruikt. Het Expertiseteam adviseert hiervoor gebruik te maken van het Handboek Groen van de Puccinimethode.

#### 5.1.2.e

Spookrijden wil je vermijden. Wat is verkeersveiliger.

Lastig. Veel voor en nadelen. Op andere plekken in de stad meer 2 richting fietspad te vinden. Dus als men dat echt onveilig vindt, dan moet je de halve stad opbreken zegt ruben.

Er wordt harder gereden 50 km. Dus dan bij oversteek kunnen ongelukken erger zijn.

In NL is het niet fundamenteel onveilig zegt ruben. Je moet een goede inrichting faciliteren, bepaalde richtlijnen voor. 2 richting fietspad op langere afstand werkt wel goed, er zit meer onveiligheid in korte stukken, dan kun je schrikken van opeens een tegenligger.

Maar hier gaat het om langere afstand Muiden en Weesp.... Dus 2 richting prima.

Theorie onderzoek zegt 2richting is onveiliger. MAAR alleen fietsers onder elkaar. Bij aan weerszijden 1 richting is oversteek gevaarlijker en kans op spookrijders.

GEVAARLIJK; halverwege provinciale weg een oversteek fiets maken, dit kun je weg ontwerpen/of in ieder geval minder oversteken maken.—Denk goed na over hele route en wat wel of niet opweegt qua risico's.

Kijk goed naar groeicondities en dat het planten van bomen is voor de lange termijn. Houd rekening met uitkomst van de BEA. Bomen effect analyse.

Het ontwerp, dus 2richting heeft voorkeur vanuit veiligheid.

Fundering die je laat liggen, maar liefst vervangen. Want hobbelend.

Boomtechnisch adviseur, verplaatsbaarheid bekijken. Maar zijn erg hoog; en oppervlakkig wortelend.

Let op kosten langetermijn.

Als je bomen gaat handhaven die op een fundering staan en dan moet je fietspad/asfalt opnieuw

aanleggen. Is dat het waard? Kun je dan niet beter fundering weghalen, groeicondities bomen

optimaliseren, en goed fietspad veilig en lange termijn gezonde bomen.

Alternatief; vervangingsplan; in stukken bomen en fietspad terugleggen als bestaande bomen

omgaan/afgekeurd worden.

Kosten baten analyse op lange termijn.

Maximale boommaat want hoofdboomstructuur. Grotere bomen hebben een grotere verplant 'shock'.

dus wellicht kleinere diameter boom kan sneller aanpassen. Bekijk dit samen met boomtechnisch

adviseur.

BEA wel al gedaan. Maar bomen niet verplantbaar. ET wel eens met voorstel project.

Beleid zegt moet een stedelijke uitstraling zijn met doorsteken oversteken om gow30 te zijn. dus bij

geen oversteek en geen stedelijke omgeving dan is 50 logisch. Volg het beleid. En hier wil je daarom ook

geen 1richting weerszijden fiets want dan verwacht je dus geen oversteek.

Volg GOW50 het beleid. Logische grens. En als je hem wel 30 maakt, wordt daar toch geen 30 gereden

zegt ruben.

Als de bestaande bomen in een optimale groeiconditie zich bevonden, dan had je wellicht een andere

discussie. Maar naar verwachting zijn ze niet goed meer op lange termijn, dus wil je liever inrichten met

bomen die generaties lang blijven staan.

De CO<sub>2</sub> discussie (of deze bestaande bomen meer CO<sub>2</sub> vasthouden door ze te laten staan of dat nieuwe bomen meer CO<sub>2</sub> opnemen in groeiende biomassa) is een wat vreemde discussie, aangezien geen van de personen die deze argumenten aandragen een bos ecoloog is volgens mij. Dus om hier echt wat over te zeggen kan beter contact worden opgenomen met een ecoloog/onderzoeker. (dus niet een landschaps-/groenarchitect, want dat is een andere meer 'ruimtelijke' expertise)

(ik kan met mijn ecologie achtergrond in ieder geval wel zeggen dat CO<sub>2</sub> niet alleen wordt opgeslagen in

de stam en takken, maar voornamelijk ook in wortels en in de bodem en dat deze discussie geen simpel 1 – 2tje is.)

Kijk breder dan alleen verkeersveiligheid. Er speelt meer dan dat. Directheid, materiaal, logica. Maak het toekomstbestendig. Maak het fietsen aantrekkelijk.

En als brommers ergens anders rijden dus op de rijbaan, dan is het ook weer ander verhaal en is het argument van '1richtingfietspaden zijn verkeersveiliger dan 2richting' minder relevant. Want een fiets op fiets crash is naar verwachting minder erg dan met brommers want die rijden hard.

Andere boomsoort? Nee

Stuur advies eind deze week.

#### 5.1.2.e

Korte Muiderweg: Er gaat in 'tegenrichting' gefietst worden aan de huizenzijde. Punt. De enige manier om dat te regelen, is om het toe te staan. Als je brommers kunt weren, dan zou ik best een smal fietspad (3 meter?) accepteren als het niet anders kan / bomen bespaart. Maar een eenrichtingfietspad is echt een Heel Slecht Plan.

Van project:

Argumenten van oude plan zijn onder andere:

- 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.
- Eénrichtingsfietspaden zijn verkeersveiliger op de kruispunten,
- vanwege rechts-afslaand verkeer (naar en vanuit de buurt;
- 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
- 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.

Argumenten voor 50 en geen 30 km/u

- 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.

#### Niet-stedelijke wegen

Voor gebiedsontsluitingswegen in een niet-stedelijke omgeving geldt in principe 50 km/u of hoger. Daar is de verkeersfunctie immers dominant en is een snelheidsverlaging vaak ook niet nodig. Toch kan ook daar de weg gemotiveerd alsnog worden gewijzigd in gebiedsontsluitingsweg met 30 km/u. Buiten de bebouwde kom is er geen sprake van een stedelijke omgeving. Hier gelden de bestaande snelheidslimieten, afhankelijk van het type weg: 60 km/u voor een erfte toegangsweg, 80 km/u voor een gebiedsontsluitingsweg en 80/100 km/u voor een stroomweg.

## 2.2 Afwegingskader: 30 of 50

Het nieuwe beleid betekent dat er in principe een maximumsnelheid van 30 km/u geldt op alle wegen met woningen, kantoren en voorzieningen en waar voetgangers en fietsers ook gebruikmaken van de weg en openbare ruimte. Hieronder beschrijven we een aantal uitzonderingen op dit beleid (snelheid verwijst naar maximumsnelheid).

#### Uitzonderingen: Waar blijft de snelheid 50 km/u

- De stedelijkheid wordt een van de bepalende keuzes in het maken van afwegingen rond snelheid in de stad. Als er weinig of geen directe functies aan de weg liggen, er een grote afstand is tot bebouwing, er een lage dichtheid is en/of geen langzaam verkeer van de straat gebruik kan maken, is er sprake van een niet-stedelijke omgeving. De snelheid blijft hier dan 50 km/u.
- Op wegen met twee dubbele rijbanen (2x2) blijft een snelheid van 50 km/u gelden omdat de nadruk er ligt op de verkeersfunctie. Door de ruime inrichting is het voor automobilisten lastiger om een maximumsnelheid van 30 km/u aan te houden. Het is bovendien lastig om met aanvullende inrichtingsprincipes de rijnsnelheid op dergelijke wegen structureel te verminderen, omdat automobilisten betrekkelijk eenvoudig kunnen inhalen.
- Op weggedeelten die direct aansluiten op wegen met een snelheid van 70 km/u of hoger (zoals een tunnel) blijft de snelheid 50 km/u. We willen voorkomen dat automobilisten plotseling snelheid moeten verminderen. We stellen de overgang naar een lagere snelheid uit tot een plek waar 30 km/u passend is. Als de overgang te groot is, is de kans groter dat er te hard wordt gereden en is het daarmee verkeersveilig.
- Op wegen waar oversteken voor voetgangers of fietsers niet mogelijk of nodig is, bijvoorbeeld omdat er hekken zijn of er maar aan één kant van de straat voorzieningen zijn, kan de snelheid 50 km/u blijven.
- Op weggedeelten waar voor de weggebruiker mogelijk een onlogische situatie ontstaat, kan de snelheid 50 km/u blijven. Te veel overgangen of wisselingen doen af aan de herkenbaarheid en de verwachte snelheid, waardoor er vaker harder wordt gereden.