

=== CONCEPT ===

Aan : Planteam Weespersluis
Van : 5.1.2.e (RenD)
Datum : 19-2-2023
Betreft : Onderbouwing keuze fietspad Korte Muiderweg

Inleiding;

In de plannen voor de reconstructie van de Korte Muiderweg is een tweerichtingenfietspad opgenomen aan de zijde van de bebouwing van Leeuwenveld en weespersluis. Dit fietspad vervangt de twee éénrichtingsfietspaden ter weerszijde van de rijbaan. Deze notitie geeft een onderbouwing van die keuze.

In de literatuur is 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. Evenzo 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 gerede kans is, dat fietsers tegen de richting in gaan fietsen op het éénrichtingsfietspad; de zgn 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 aspectnr. 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 afslaande autoverkeer kunnen maatregelen genomen worden om de attentiewaarde te verhogen (borden, drempels, dynamische waarschuwingen, etc); dat is ter voorkoming van spookfietsers niet mogelijk. Alleen meer fietspadbreedte

aanbieden biedt voor de veiligheid soelaas, maar dan heb je het al snel over een tweerichtingenfietspad: je faciliteert de tegenrichting.

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 hebben ze gelijk, zo staat dat ook te lezen in het door hun 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 je juist beter van een tweerichtingenfietspad uit dient te gaan. Uit een onderzoek van Rijkswaterstaat uit 2014 worden dezelfde conclusies getrokken, maar daar wordt het gevaar van de spookfietser aan toegevoegd en dat dat argument wat de onderzoekers betreft het zwaarst zou moeten wegen. Bij de planvorming rond 2012 was de kennis van dit laatste rapport nog niet voorradig. De uitkomsten onderstrepen eens te meer dat de keuze voor een tweerichtingenfietspad aan de Westzijde de juiste is geweest.

In Alternatief vier is gezocht naar ruimte om meer bomen te kunnen handhaven dan in het plan van de ontwikkelaar/gemeente. Het handhaven van de éénrichtingsfietspadensystematiek biedt daarvoor mogelijkheden; het is echter onjuist om dit op conto van de verkeersveiligheid te schuiven; in tegendeel zoals uit onderzoek blijkt. Als voor ruimte voor de bomen moet worden gekozen, dan is het evident dat dat ten koste gaat van de verkeersveiligheid van mensen.