

Voordracht voor de Staf Weesp Gezamenlijk van 25 maart 2024

Portefeuille  
Agendapunt

Grond en Ontwikkeling (22)  
Bo

---

#### Onderwerp

Adviesaanvraag Definitief ontwerp herprofilering Korte Muiderweg (deel GEM)

---

#### Gevraagde beslispunten

Kennismemen van het definitief ontwerp van de Korte Muiderweg (deel GEM) en onderzochte alternatieven en een conceptadvies uit te brengen over dit ontwerp.

---

#### Onderbouwing beslispunten

##### Proces adviesaanvraag

De herprofilering van de Korte Muiderweg en gedeelte van de Weesperweg (hierna Korte Muiderweg genoemd) is onderdeel van het project Weesperluis. Over de herprofilering van de Korte Muiderweg zijn afspraken vastgelegd in de SUOK Bloemendalerpolder (2012). Het bestuurlijk opdrachtgeverschap voor de herprofilering van de gehele Korte Muiderweg ligt bij het college. De GEM Bloemendalerpolder (GEM) is verantwoordelijk voor de investering, het ontwerp en realisatie van het gedeelte buiten de huidige bebouwde kom. De gemeente heeft voor dit gedeelte een toetsende rol en is nauw betrokken geweest bij het tot stand komen van het ontwerp. De gemeente is verantwoordelijk voor het gedeelte binnen de huidige bebouwde kom. Voor het gedeelte buiten de huidige bebouwde kom is er een definitief ontwerp (DO) opgesteld. Voor het gedeelte binnen de bebouwde kom is er een voorlopig ontwerp (VO).

Gezien het belang van de Korte Muiderweg voor Weesp vraagt het college de bestuurscommissie van stadsgebied Weesp om haar ten aanzien van het ontwerp van de herprofilering van de Korte Muiderweg te adviseren. De voorliggende adviesaanvraag gaat over het gedeelte buiten de huidige bebouwde kom. De adviesaanvraag over het gedeelte binnen de huidige bebouwde kom volgt zodra er een definitief ontwerp is. Op 19 december jl. is het ontwerp van het gedeelte buiten de huidige bebouwde kom voorgelegd voor advies aan bestuurscommissie stadsgebied Weesp. Daar zijn door insprekers vragen gesteld en zorgen geuit over het ontwerp. De adviesaanvraag is naar aanleiding hiervan on hold gezet en wordt nu opnieuw ingebracht.

##### Stappen sinds december 2023

In het traject tot eind december 2023 heeft de GEM Bloemendalerpolder via haar website gecommuniceerd over het ontwerp van de Korte Muiderweg. Ook zijn er gesprekken gevoerd met direct aanwonenden. De GEM en de projectorganisatie van gemeente hebben benoemd dat de participatie met betrekking tot de Korte Muiderweg uitgebreider had kunnen plaatsvinden. De afgelopen 1,5 jaar zijn er veel bewoners in het gebied komen wonen en ook het belang van de Weespers en Muidenaren die gebruik maken van de weg was eerder niet zo sterk in beeld. Naar aanleiding van de vragen van bewoners en bestuurscommissie is er een informatiebijeenkomst georganiseerd op 15 januari jl. Tijdens de bijeenkomst zijn vragen gesteld en zorgen geuit over onder andere het behoud van bomen, ruimte voor fiets- en voetganger en bereikbaarheid. Ook hebben er sinds begin januari meerdere gesprekken plaatsgevonden tussen de actiegroep die voorstellen voor alternatieve ontwerpen heeft gedaan, de GEM Bloemendalerpolder en projectorganisatie van gemeente. Bovendien is er op 29 februari jl. door de gemeenteraad

een motie aangenomen waarin het college wordt verzocht te onderzoeken hoe er bij de herontwikkeling van de Korte Muiderweg in Weesp zoveel mogelijk bomen behouden kunnen worden terwijl ook de verkeersveiligheid gewaarborgd wordt en daarbij

- de alternatieven van de actiegroep mee te nemen in de afwegingsprocedure
- de invloed van het afwaarderen van de Korte Muiderweg tot 30 km/h te onderzoeken;
- te onderzoeken of bij eenrichtingsfietspaden sprake is van spookrijden en oversteken waardoor de verkeersveiligheid in het geding komt.

De projectorganisatie heeft naar aanleiding van bovenstaande aanvullend onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om zo veel mogelijk bomen te behouden en tegelijkertijd de verkeersveiligheid te waarborgen. Daarbij zijn de alternatieven van de actiegroep in overweging genomen, is een aanvullende boomeffectanalyse uitgevoerd, is de verkeersveiligheid van eenrichtingsfietspaden onderzocht en zijn de mogelijkheden onderzocht om de snelheid van de volledige weg af te waarderen tot 30 km/u. In de voorliggende voordracht wordt een toelichting gegeven op het definitief ontwerp en op de onderzochte alternatieven en mogelijkheden, er wordt afgesloten met een conclusie.

#### Definitief ontwerp

Bij het opstellen van het definitieve ontwerp van september 2023 voor de herprofilering zijn onderstaande uitgangspunten gehanteerd;

- Versmallen van de rijbaan (6,30 meter)
- Verlagen van de toegestane snelheid naar 50 km/u (conform Mobiliteitsplan Weesp en Beleidsnota 30 km/u in de stad). NB. Voor het gedeelte binnen de huidige bebouwde kom is de snelheid 30 km/u)
- Het realiseren van een tweerichtingsfietspad aan de westzijde
- Een levensduur van de weg na herprofilering van 60 jaar
- Waar mogelijk behouden van bomen, indien dit niet mogelijk is worden nieuwe bomen teruggeplant met een aanplantmaat van 35-40 cm stamomtrek
- Toevoegen van rotondes die aansluiten op Weespersluis
- Het realiseren van een wandelpad tot aan Muiden en het verbeteren van de voetgangers oversteekplaats met VRI ter hoogte van de Weesperbinnenweg
- Het vervangen van de brug ter hoogte van de te realiseren sluis
- Het verbeteren van de openbare verlichting
- Het handhaven van bestaande vergunde perceelaansluitingen

Op het definitief ontwerp is positief geadviseerd door het Expertiseteam Openbare ruimte en mobiliteit, Toetsteam Openbare ruimte en Mobiliteit, het Toetsteam Beheer en door het Kwaliteitsteam Weespersluis (gemandateerde welstand Weespersluis).

#### *Fietspad en wandelpad in definitief ontwerp*

In het huidige DO is bewust gekozen voor het realiseren van een tweerichtingsfietspad van 3,5 meter 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. Op dit moment is er geen wandelpad langs de Korte Muiderweg, in het ontwerp voor herprofilering is een wandelpad toegevoegd.

#### *Bomen in definitief ontwerp*

De Korte Muiderweg is onderdeel van de Hoofdbomenstructuur Weesp. In het Groenbeheerplan Weesp (2021) is onder andere vastgelegd dat invulling wordt gegeven aan de hoofdbomenstructuur door gaten binnen bestaande structuren op te vullen, nieuwe structuren aan te planten ter invulling van de hoofdbomenstructuur de structuur te herstellen door slechte bomen en verminderde groeiplaatsen te vervangen voor de optimale situatie. Bij het ontwerp van de herprofilering voor de Korte Muiderweg is zodoende zorgvuldig gekeken naar de bestaande bomenrij, de mogelijkheden om meer bomen toe te voegen en het creëren van optimale groeiplaatsen voor nieuw te planten bomen.

Op dit moment staan er 68 bomen langs de Korte Muiderweg op grondgebied van de gemeente Amsterdam. In het ontwerp worden twee rotondes en een brug in de weg aangelegd waar bomen niet terug kunnen komen. Echter door toevoeging van bomen op andere delen van de weg komen er in het DO tenminste evenveel bomen terug langs de Korte Muiderweg.

De groeiomstandigheden van veel bomen zijn niet goed. Door ondoorlatende funderingsresten groeien de wortels van de bomen, met name in het noordelijk deel, oppervlakkig. Werkzaamheden aan de Korte Muiderweg zullen impact hebben op een deel van de bomen. Om te beoordelen wat de effecten van het ontwerp op de bomen zijn en welke maatregelen getroffen kunnen worden om zoveel mogelijk bomen te behouden is een boomeffectanalyse (BEA) uitgevoerd op basis van het voorlopig ontwerp. Van het voorlopig ontwerp richting het definitief ontwerp zijn vervolgens aanpassingen gemaakt aan het ontwerp met als doel meer bomen te behouden (zie bijlage aanvullende BEA rapportage). In het definitief ontwerp kunnen 30 bomen op grondgebied van de gemeente Amsterdam behouden blijven mits de juiste randvoorwaarden worden getroffen (en de bocht in het fietspad ter hoogte van boom 54 wordt verschoven).

Voor bomen die niet gehandhaafd kunnen blijven worden nieuwe bomen teruggeplant met een beoogde stamomtrek van 35-40 cm. Dit is een ruimere stamomtrek dan de doorsnee aanplant maat. Voor deze aanplantmaat is gekozen om sneller een volwassen beeld te creëren. Voor de nieuw aan te planten bomen worden ideale groei omstandigheden gecreëerd waardoor deze bomen snel aan zullen slaan en op termijn een volwassen bomen rij ontstaat. Waar mogelijk worden extra nieuwe bomen geplant zodat een volle doorgaande bomenrij ontstaat. In dit gedeelte van de Korte Muiderweg is alleen een bomenrij aan de westzijde voorzien vanwege het open landschap richting de Vecht. In het gedeelte binnen de huidige bebouwde kom is een bomenrij aan beide zijden van de weg voorzien.

### *Ecologie*

In de berm langs de rijbaan zal een bloemrijk grasmengsel worden aangebracht, ten behoeve van het creëren van de droge ecologische structuur zoals omschreven in het Groenbeheerplan Weesp (2021). Om het natuurgebied te verbinden met de Waterlandtak ten noorden van de A1 wordt een faunapassage gerealiseerd.

### *Eerder genoemde aandachtspunten dagelijks bestuur Weesp*

Tijdens eerdere behandeling van het ontwerp van de Korte Muiderweg (deel GEM) heeft het dagelijks bestuur van stadsgebied Weesp onder andere aandacht gevraagd voor; 1) het faciliteren van ontsluiting van een eventuele toekomstige ontwikkeling langs de Korte Muiderweg en 2) het verzoek een minder valide parkeerplaats te realiseren ter hoogte van de Korte Muiderweg 51. Ten aanzien van punt 1; in het ontwerp voor de herprofilering zijn de bestaande vergunde perceelaansluitingen opgenomen, deze zullen dus terugkomen in de nieuwe situatie. Eventuele ontsluitingen voor nieuwe en/of toekomstige ontwikkelingen kunnen in afstemming met projectorganisatie worden vormgegeven. Uitgangspunt daarbij

is dat ontwikkelingen aansluiten op het wegennetwerk van Weespersluis en niet direct op de Korte Muiderweg. Hiermee ontstaat een eenduidige en veilige ontsluiting. Ten aanzien van punt 2 zijn er meerdere oplossingen in beeld, hierover wordt door projectorganisatie afgestemd met bewoner en GEM Bloemendalerpolder.

#### Mogelijkheid om snelheid terug te brengen tot 30 km/u

Een van de uitgangspunten voor de herprofilering is het terugbrengen van de toegestane snelheid op dit gedeelte van de Korte Muiderweg naar 50 km/u. Dit snelheidsregime is ook zo opgenomen in het mobiliteitsplan Weesp. In de door de gemeenteraad aangenomen motie is gevraagd de invloed van het afwaarderen van de Korte Muiderweg tot 30 km/u te onderzoeken. Deze vraag is voorgelegd aan het Expertiseteam openbare ruimte en mobiliteit. Het Expertiseteam concludeert dat een maximale snelheid van 50 km/u passend is bij de functie en eigenschappen van dit gedeelte van de weg en aansluit bij het beleid 30 km/u in de stad. Het Expertiseteam verwijst hierbij naar het 'afwegingskader 30 of 50' uit dit beleid, daarin wordt gesteld " *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 50km/u.*"

Gezien de eigenschappen van dit gedeelte Korte Muiderweg met aan één zijde een open landschap en de afstand tot de bebouwing aan de andere zijde bevestigt het Expertiseteam dat een maximale snelheid van 50 km/u passend is en aansluit bij het geldende beleid. Het Expertiseteam stelt ook dat de plek waarop de overgang van 50 km/u naar 30 km/u plaatsvindt logisch gesitueerd is. Wat betreft de invloed van een inrichting met 30 km/u op het behoud van extra bomen blijkt de winst aan ruimte te beperkt: de rijbaan kan slechts 10 cm smaller en vrijwel hetzelfde geldt voor de tussenberm.

#### Alternatieven actiegroep

De actiegroep heeft zorgen over het huidige ontwerp voor de herprofilering in verband met onder andere de kap van een deel van de bomen en ruimte voor fietser en voetganger. In januari 2024 heeft de actiegroep drie suggesties voor alternatieve ontwerpen ingebracht.

1. Tracé verschuiving in oostelijke richting
2. Wandelpad aan oostzijde van de weg en het versmallen van de berm tussen rijbaan en fietspad
3. Maatwerk oplossingen wandelpad en fietspad

Begin februari jl. heeft een derde gesprek plaatsgevonden tussen actiegroep, GEM en projectorganisatie van de gemeente waar de actiegroep een vierde alternatief heeft ingebracht;

4. Eenrichtingsfietspaden aan beide zijden van de rijbaan en maatwerk wandelpad

Gemeente en GEM hebben geconcludeerd dat verplaatsen van de weg niet is voorzien in de SUOK. Alternatief 1 is zodoende niet haalbaar. De GEM heeft bewust vastgehouden aan de positionering van de oostelijke rijbaanband vanwege de bestaande eigendomsgrenzen, de aanwezigheid van kabels en leidingen, een slappe ondergrond en daarmee grote kans op het ontstaan van zettingsverschillen. De weg verplaatsen naar het oosten zou een aanzienlijk extra budget vragen en bovendien risico's met zich meebrengen. GEM en gemeente zijn overeengekomen dat de weg na herprofilering een goede fundering heeft en een minimale levensduur moet hebben van 60 jaar.

Alternatief 2 gaat uit van een wandelpad aan de oostzijde en het versmallen van de berm tussen rijbaan en fietspad. Het versmallen van de berm is niet mogelijk vanuit verkeersveiligheid overwegingen. Ter plaatse van de rotondes is het in verband met eigendomsgrenzen niet mogelijk om een doorlopend wandelpad aan de oostzijde te realiseren. Om het aantal oversteken te beperken, en omdat de meeste bestemmingen aan de westzijde gesitueerd zijn is gekozen een doorlopend wandelpad aan de westzijde te creëren. Voor de kans op het behoud van extra bomen ten opzichte van het definitief ontwerp zal het verplaatsen van het wandelpad naar de oostzijde weinig tot geen effect hebben.

Naar aanleiding van de gesprekken met de actiegroep zijn alternatief 3 en 4 in overweging genomen. Hiertoe is onder andere een aanvullende boomeffectanalyse uitgevoerd door Terra Nostra en is de verkeersveiligheid onderzocht. In de volgende paragrafen worden de bevindingen toegelicht.

### Alternatief 3

In alternatief 3 wordt ten opzichte van het 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 30 bomen op grondgebied van gemeente Amsterdam gehandhaafd blijven. De aanleg en fundering van het fietspad en wandelpad is meer bepalend voor de mate waarin bomen gehandhaafd kunnen blijven (zie hoofdstuk 3.2 aanvullende BEA). Met een andere manier van aanleggen van het fietspad en wandelpad kunnen 8 bomen extra behouden blijven.

Deze alternatieve werkwijze heeft echter grote 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. 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. 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. Het is een optie 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 DO als in alternatief 3 van de actiegroep kunnen 30 bomen op grondgebied van gemeente Amsterdam 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 aanlegwijze 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 een optie om ter hoogte van boom 63 tot en met 73 geen wandelpad langs de Korte Muiderweg te leggen).

De projectorganisatie en het Expertiseteam openbare ruimte en mobiliteit concluderen dat door de originele aanlegwijze een meer toekomstbestendige weg wordt gerealiseerd waarbij zowel het fietspad en wandelpad voor lange tijd van de beste kwaliteit blijven en er optimale groeiomstandigheden gecreëerd kunnen worden voor de nieuw te planten bomen.

#### Alternatief 4

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. De verwachting is dat, gezien de extra ruimte die wordt gecreëerd tussen fietspad en bomen, er in dit alternatief circa 3 bomen behouden kunnen blijven (ook in dit alternatief zullen ter hoogte van de rotondes en de brug bomen moeten wijken).

In het huidige DO is bewust gekozen voor het realiseren van een tweerichtingsfietspad 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 door het beperken van oversteken en voorkomen van spookfietsen is hiervoor de belangrijkste reden geweest. De actiegroep geeft aan dat de veiligheid van een tweerichtings fietspad door de omgeving niet zo wordt ervaren en citeert uit onderzoek dat eenrichtingsfietspaden veiliger zijn dan tweerichtingsfietspaden.

Gezien het belang van zowel verkeersveiligheid als het behoud van bomen zijn alternatief 4 en de vragen over verkeersveiligheid van dit alternatief nader verkeerskundig onderzocht en voorgelegd aan het Expertiseteam Openbare Ruimte en Mobiliteit op 12 maart jl.

In het genoemde onderzoek is te lezen dat een tweerichtingsfietspad 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 een fietser van rechts. Er zijn echter situaties waarbij beter gekozen kan worden voor een tweerichtingsfietspad 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 (spookfietsen), 5) Als er een kortere route ontstaat. Reden 1 t/m 5 gaan op mits het aantal te kruisen zijwegen beperkt blijft. Verkeerskundigen van de projectorganisatie constateren dat bij de Korte Muiderweg sprake is van deze aspecten.

Er wordt in het onderzoek 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 spookfietzers 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/u regime de oversteek al maken.

Het Expertiseteam Openbare Ruimte en Mobiliteit bevestigt bovenstaande en stelt dat het tweerichtingsfietspad vanuit verkeersveiligheid overweging in geval van de Korte Muiderweg de voorkeur heeft boven twee eenrichtingsfietspaden. In geval van de twee eenrichtingsfietspaden blijven er aanleidingen om de weg over te steken en nodigt het uit om te spookfietsen. Bij een toekomstbestendige inrichting van een weg inclusief fietsroute wil je dit voorkomen. Ook stelt het Expertiseteam dat bij de inrichting van fietsroutes naar meer aspecten dan alleen verkeersveiligheid moet worden gekeken. Het gaat er ook om dat fietsroutes logisch zijn, direct, comfortabel en onnodige oversteeken worden voorkomen. Wanneer je geen comfortabele fietsroutes creëert is dat funest om mensen te stimuleren op de fiets te gaan. Het Expertiseteam stelt dat het ontwerp met een tweerichtingsfietspad in deze situatie, waarbij bestemmingen veelal aan één zijde van de weg zijn, en het fietspad aansluit op het hoofdnet tweerichtingsfietspad in Muiden, voldoet aan de uitgangspunten van een logisch, comfortabel, direct, veilig en toekomstbestendig fietspad. Het heeft daarmee de voorkeur van het Expertiseteam boven twee eenrichtingsfietspaden. Het Expertiseteam ziet dat over alternatief 4 goed is nagedacht en begrijpt de wens om meer bomen te behouden, echter benadrukt het Expertiseteam het belang van een toekomstbestendige weg waarbij de fietser gefaciliteerd wordt.

Het argument dat met het behouden van meer volwassen bomen ook meer biomassa en CO<sub>2</sub> wordt vastgelegd is volgens het Expertiseteam niet het geval. Het behouden voor de komende 5 tot 15 jaar van bestaande bomen met matige tot slechte groeiomstandigheden betekent volgens de asset groen van V& OR namelijk dat bij vervanging van de boom de bodem hier niet goed verbeterd kan worden, zodat de nieuwe aanplant in haar hele levenscyclus juist minder biomassa kan ontwikkelen en minder CO<sub>2</sub> kan vastleggen dan indien optimale groeiomstandigheden worden gerealiseerd.

#### Samenvattend definitief ontwerp en alternatieven

In het voorliggende definitief ontwerp van dit gedeelte van de Korte Muiderweg kunnen 30 van de 68 bomen op grondgebied van de gemeente Amsterdam behouden 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 aanlegwijze 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. De projectorganisatie en het Expertiseteam Openbare Ruimte en Mobiliteit concluderen dat door de originele aanlegwijze een meer toekomstbestendige weg wordt gerealiseerd waarbij zowel het fietspad en wandelpad voor lange tijd van de beste kwaliteit blijven en er optimale groeiomstandigheden gecreëerd kunnen worden voor de nieuw te planten bomen.

In alternatief 4 met twee eenrichtingsfietspaden zijn waarschijnlijk 18-23 bomen extra te handhaven ten opzichte van het definitief ontwerp met een tweerichtingsfietspad. Echter het Expertiseteam Openbare Ruimte & Mobiliteit en verkeerskundigen van de projectorganisatie concluderen dat het tweerichtingsfietspad vanuit verkeersveiligheid overweging de voorkeur heeft boven twee eenrichtingsfietspaden. Ook stelt het Expertiseteam dat bij de inrichting van fietsroutes naar meer aspecten dan alleen verkeersveiligheid moet worden gekeken. Het gaat er ook om dat fietsroutes logisch zijn, direct, comfortabel en onnodige oversteken worden voorkomen. Het definitief ontwerp heeft daarmee de voorkeur van het Expertiseteam boven twee eenrichtingsfietspaden.

Het definitief ontwerp is akkoord bevonden door het Expertiseteam Openbare Ruimte & Mobiliteit, het Toetsteam Openbare Ruimte & Mobiliteit, Toetsteam Beheer en het Kwaliteitsteam Weespersluis. Ook alternatieven hebben dat akkoord nodig. Het maken van een alternatief ontwerp op basis van nieuwe uitgangspunten vergt, inclusief diverse goedkeuring rondes, circa 1 tot 1,5 jaar en brengt extra ontwerpkosten met zich mee. Een vertraging in de planning voor de herprofilering van de Korte Muiderweg heeft consequenties voor bijvoorbeeld de ontsluiting van deelplan 3AB en deelplan 4 en voor de ingebruikname van de sluis. Daarnaast zullen tijdelijke verkeersveiligheidsmaatregelen genomen moeten worden.

#### Werkzaamheden en bereikbaarheid

Naar verwachting duurt de herprofilering van de Korte Muiderweg maximaal twee jaar inclusief het gedeelte binnen de huidige bebouwde kom. Uiteraard wordt gestreefd naar een snelle uitvoering van de werkzaamheden. Gedurende die periode is de weg afgesloten voor doorgaand autoverkeer. Het doorgaand autoverkeer inclusief bus rijdt dan via de Waterlinie naar de A1 en vice versa. Het langzaam verkeer wordt op een veilige manier en via een eenduidige route (met een beperkt aantal tussentijdse wijzigingen) omgeleid.

Voor de uitvoering van de werkzaamheden worden de volgende uitgangspunten gehanteerd;

- De werkzaamheden worden uitgevoerd binnen de beschikbare ruimte van het huidige wegprofiel en kadastrale percelen,
- De veiligheid voor weggebruikers én uitvoerende partijen staat voorop,
- Eenduidige routes voor fietsers en voetgangers (met een beperkt aantal tussentijdse wijzigingen)
- Toegankelijkheid van de acht bestaande percelen wordt te allen tijde geborgd, dit betreft maatwerk bij nadere detaillering en fasering.

Onderdeel van de werkzaamheden zijn het plaatsen van 2 kunstwerken: een faunapassage (die verbinding maakt tussen het Breedland en de waterlandtak) en een brug over de watergang richting de sluis. De verwachte doorlooptijd van de werkzaamheden voor realisatie van de faunapassage is circa 6 maanden, voor de brug betreft dit ca. 9 maanden. Zolang de Vechtstroomlaan en Over Holland nog niet volledig gereed zijn, worden de woongebieden in Waterrijk (4A, 4B en verder) ontsloten via de Korte Muiderweg. Ten tijden van de werkzaamheden voor realisatie van de twee kunstwerken worden deze woongebieden nog ontsloten via de Korte Muiderweg. Om die reden kunnen de brug en de faunapassage niet op hetzelfde moment worden uitgevoerd (zie bijlage 7). De verwachte doorlooptijd van werkzaamheden aan deze kunstwerken bedraagt circa 15 maanden. De verwachte doorlooptijd van de uitvoeringswerkzaamheden van de weg zelf bedraagt circa 16 maanden. Deze werkzaamheden worden waar mogelijk parallel uitgevoerd ten behoeve van een zo kort mogelijke doorlooptijd van de totale werkzaamheden. Om

de werkzaamheden aan de weg die niet parallel met de werkzaamheden aan de twee kunstwerken plaatsvinden, zo snel en veilig mogelijk uit te voeren is gekozen om ook gedurende die periode de weg af te sluiten voor doorgaand autoverkeer. Werken met een gedeeltelijke afsluiting op het moment dat de kunstwerken gereed zijn (dat is naar verwachting eind 2025/begin 2026), voor een periode van ongeveer een halfjaar zal er toe leiden dat de uitvoeringswerkzaamheden langer duren omdat er minder werkruimte beschikbaar is voor de bouwers en er extra faseringsstappen ingepast moeten worden.

---

#### Volgende processtappen

De adviesaanvraag voor de Korte Muiderweg (deel GEM) wordt 2 april voorgelegd aan het DB van stadsgebied Weesp, en op 9 en 23 april behandeld door de bestuurscommissie van stadsgebied Weesp. Het college neemt vervolgens begin mei een besluit over het definitief ontwerp voor herprofilering van de Korte Muiderweg (deel GEM).

---

#### Advies, afstemming en participatie

In het traject tot eind december 2023 heeft de GEM Bloemendalerpolder via haar website gecommuniceerd over het ontwerp van de Korte Muiderweg. Ook zijn er gesprekken gevoerd met direct aanwonenden. Zowel GEM als projectorganisatie van gemeente hebben benoemd dat de participatie met betrekking tot de Korte Muiderweg uitgebreider had kunnen plaatsvinden. De afgelopen 1,5 jaar zijn er veel bewoners in het gebied komen wonen en ook het belang van Muidentaren was eerder niet zo sterk in beeld. Naar aanleiding van de vragen van bewoners en bestuurscommissie is er een informatiebijeenkomst georganiseerd op 15 januari jl. Tijdens de bijeenkomst zijn vragen gesteld en zorgen geuit over onder andere het behoud van bomen, ruimte voor fiets- en voetganger en bereikbaarheid. Ook hebben er sinds begin januari meerdere gesprekken plaatsgevonden tussen de actiegroep die voorstellen voor alternatieve ontwerpen heeft gedaan, de GEM Bloemendalerpolder en projectorganisatie van de gemeente. Naar aanleiding van deze gesprekken en de inbreng van de bewonersavond op 15 januari is nader onderzoek gedaan naar het ontwerp en de mogelijkheden voor optimalisaties waarmee zoveel mogelijk bomen behouden kunnen worden.

Het ontwerp voor de herprofilering is in een technische sessie in april 2023 en november 2023 en in een informele bijeenkomst in maart 2024 met de bestuurscommissie van stadsgebied Weesp besproken.

Het definitief ontwerp voor de herprofilering is binnen de gemeente afgestemd en akkoord bevonden door Asset groen V& OR, Expertiseteam Openbare Ruimte & Mobiliteit, Toetsteam Openbare Ruimte & Mobiliteit, Toetsteam beheer.

Het definitief ontwerp is akkoord bevonden door het Kwaliteitsteam Weespersluis.

Het definitief ontwerp is afgestemd met de gemeente Gooise Meren.

---

#### Documenten

| Registratienr. | Naam   |
|----------------|--|
| AD2024-015702  | Bijlage 1. Adviesaanvraag B W aan stadsgebied Weesp_ Korte Muiderweg buiten huidige bebouwde kom.pdf (pdf) |
| AD2024-015703  | Bijlage 10. AdviesExpertiseteam - Weespersluis Korte Muiderweg.pdf (pdf)                                   |
| AD2024-015694  | Bijlage 2. Korte Muiderweg buiten bebouwde kom definitief ontwerp Situatietekeningen.pdf (pdf)             |
| AD2024-015695  | Bijlage 3. Korte Muiderweg Inpassing en groeninrichting.pdf (pdf)  |
| AD2024-015696  | Bijlage 4. BEA Rapportage Korte Muiderweg (feb 2023).pdf (pdf)   |
| AD2024-015697  | Bijlage 5. Aanvulling op rapportage - BEA Korte Muiderweg (feb 2024).pdf (pdf)                             |
| AD2024-015698  | Bijlage 6. Korte Muiderweg snelheidsregime en deel GEM deel gemeente.jpg (jpeg)                            |
| AD2024-015699  | Bijlage 7. Ligging kunstwerken i.r.t. ontsluiting woongebieden Waterrijk.pdf (pdf)                         |
| AD2024-015700  | Bijlage 8. Onderzoek fietspaden - Rijksuniversiteit Groningen.pdf (pdf)                                    |
| AD2024-015701  | Bijlage 9. Alternatieven Actiegroep_Korte Muiderweg.pdf (pdf)  |
| AD2024-015704  | Staf Weesp Gezamenlijk Voordracht (pdf)  |

---

#### Behandelend ambtenaar of indienend raadslid (naam, telefoonnummer en e-mailadres)

5.1.2,e 5.1.2,e projectmanager Weespersluis, Grond & Ontwikkeling,  
 5.1.2,e @amsterdam.nl 5.1.2,e 5.1.2,e Weespersluis, Grond  
 & Ontwikkeling, 5.1.2,e @amsterdam.nl

---

#### Uitslag

---