

## **Preadvies t.a.v. Moties van de leden Emmerik, Havelaar en Minderhoud inzake kap 57 bomen bij herinrichting Korte Muiderweg in Weesp**

T.b.v. raadsvergadering 29 februari 2024

### **Motie 1:**

*Verzoekt het college van burgemeester en wethouders*

- *om bij de verdere uitwerking van de herinrichting van de Korte Muiderweg uit te gaan van het vierde alternatief dat is aangedragen door actiegroep Behoud Bomen Muiderweg*
- *bij de onderhandelingen met de GEM in te zetten op dit vierde alternatief;*
- *indien de realisatie van variant 4 een wijziging van het bestemmingsplan vereist, deze zo spoedig mogelijk te faciliteren*

### **Lijn voor advies op motie 1: Ontraden**

- **Ontraden.**
- De implicaties van alternatieven vs. het huidige DO worden op dit moment door deskundigen onderzocht en inzichtelijk gemaakt. Daarbij worden mogelijkheden om bomen te behouden en verkeersveiligheid onderzocht.
- Eerste bevindingen laten zien;
  - o In het huidige DO 33 van de 67 bomen gehandhaafd kunnen blijven (mits wordt voldaan aan de randvoorwaarden).
  - o Alternatief 4 lijkt ruimte te bieden voor behoud van circa 47 -52 van de 67 bomen (dus verschil van 14-19 bomen extra behouden t.o.v. huidige DO). Ook in dit alternatief kunnen bomen ter hoogte van de brug en rotondes niet gehandhaafd blijven.
  - o Zorgen bij verkeerskundigen over verkeersveiligheid alternatief 4 i.v.m. risico op spookfietsen en oversteken van de weg.
- De implicaties van alternatieven vs. het huidige DO t.a.v. verkeersveiligheid en bomen worden op dit moment verder onderzocht.
- In uiteindelijke besluit zullen wij een afweging moeten maken op basis van implicaties t.a.v. verkeersveiligheid en behoud van bomen
- Onafhankelijk van die uitkomst;
  - o Worden in elk geval voor alle bomen die uiteindelijk niet gehandhaafd kunnen blijven nieuwe bomen terug geplant. De beoogde aanplantmaat is 35-40 cm stamomtrek, aanzienlijk groter dan een standaard aanplantmaat.
  - o En zetten we richting GEM het verzoek stevig in om op zoek te gaan naar mogelijkheden om meer bomen terug te planten aan de westzijde van de Korte Muiderweg indien daar plek voor is.

### **\* Over verkeersveiligheid alternatief 4;**

In het huidige DO voor herprofilering is bewust gekozen voor een tweerichtingenfietspad aan de westzijde vanwege faciliteren van de fietser en bevorderen van de verkeersveiligheid. Zowel literatuur/onderzoek als experts van de gemeente geven aan dat een tweerichtingen fietspad bijdraagt aan verkeersveiligheid doordat spookrijden op het eenrichtingenfietspad en het oversteken van de rijbaan wordt voorkomen.

**Motie 2:** *Verzoekt het college van burgemeester en wethouders*

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

**Lijn voor preadvies op motie 2; geen bezwaar**

- Geen bezwaar.
- College begrijpt de oproep om in te zetten op behoud van zoveel mogelijk bomen en het aantal te kappen bomen tot een minimum te beperken. Dat is uiteraard ook voor het college belangrijk.
- In de raadscommissie RO al toegezegd dat wordt gekeken naar mogelijkheden voor optimalisaties en de alternatieven van actiegroep in overweging worden genomen.
- De implicaties van alternatieven vs. het huidige DO worden op dit moment door deskundigen uitgezocht en inzichtelijk gemaakt.
- Ook wordt onderzocht wat de invloed is op het behoud van bomen wanneer de weg volledig afgewaardeerd wordt naar 30 km/u.
- Vervolgens wordt de Bestuurscommissie Weesp om advies gevraagd over het DO (inclusief alternatieven en optimalisaties). Daarna zal het college een besluit nemen over het ontwerp.
- Daarin zullen wij een afweging moeten maken op basis van implicaties t.a.v. verkeersveiligheid en behoud van bomen.
- Onafhankelijk van die uitkomst;
  - o Worden in elk geval voor alle bomen die uiteindelijk niet gehandhaafd kunnen blijven nieuwe bomen terug geplant. De beoogde aanplantmaat is 35-40 cm stamomtrek, aanzienlijk groter dan een standaard aanplantmaat.
  - o En zetten we richting GEM het verzoek stevig in om op zoek te gaan naar mogelijkheden om meer bomen terug te planten aan de westzijde van de Korte Muiderweg indien daar plek voor is.

-----

**Extra informatie / context bij proces**

- Het huidige DO is tot stand gekomen in nauwe afstemming met projectorganisatie van de gemeente. Op het ontwerp is positief geadviseerd door het Toetsteam Openbare ruimte en Mobiliteit, Toetsteam Beheer en door het Kwaliteitsteam Weespersluis (gemandateerde welstand met vertegenwoordiging vanuit provincie, gemeente, en marktpartijen).
- Voor alternatief 4 geldt 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.

#### **\* Extra informatie over verkeerssimplicaties alternatief 4**

De actiegroep geeft aan dat de veiligheid door de omgeving niet zo wordt ervaren en citeert uit onderzoek dat éénrichtingsfietspaden 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 gerede 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 Weesperluis 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 afslaande 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 Muideren 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 Muideren 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. 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.

#### **Aantal bomen te behouden per variant**

	DO	Alternatief 3	Alternatief 3 met andere werkwijze (veel mindere kwaliteit fietspad en wandelpad, veel onderhoudskosten)	Alternatief 4
Aantal bomen van 67 te behouden	33	33	41	Ca. 47-52