

Opdrachtgever	Gemeente Gooise Meren
Datum	28 juli 2022
Auteur	Jan-Anne Waagmeester
Kenmerk	012314.20220728.N1.01
Status	Definitief
Pagina	1/5

## Reactie op brief Fietzersbond over Amsterdamsestraatweg

De Fietzersbond heeft de gemeente Gooise Meren een brief gestuurd over de voorgenomen herinrichting van de Amsterdamsestraatweg in Muiden. De gemeente heeft Goudappel gevraagd om te reageren op de 7 aandachtspunten die de Fietzersbond in deze brief beschrijft.

### 1. Ontsluiting woningbouwlocatie Bredius via rotonde Weesperweg

#### *Kernboodschap Fietzersbond*

Ontsluiting van de Bredius vindt plaats via de oostzijde (Weesperweg) en zou beter via de westzijde kunnen plaatsvinden. Het leidt tot minder omrijden voor autoverkeer, minder autoverkeer op de Amsterdamsestraatweg en minder verkeer op de matig vormgegeven rotonde Weesperweg.

#### *Reactie Goudappel*

We bestrijden de argumenten van de fietzersbond niet, maar nuanceren ze wel:

- Het omrijden voor autoverkeer is beperkt en bovendien afhankelijk van de herkomst/bestemming van het autoverkeer.
- In beide gevallen blijft de hoeveelheid autoverkeer op de Amsterdamseweg zeer beperkt, passend bij een woonstraat (of in dit geval een fietsstraat).
- De rotonde bij de Weesperweg is inderdaad niet optimaal vormgegeven. De Weesperweg (inclusief de rotonde) staan echter ook op de nominatie voor herinrichting. Er zal dus slechts tijdelijk wat meer verkeer via deze rotonde rijden.

Tegenover de nadelen die de Fietzersbond noemt bij de ontsluiting via de oostzijde, staan bovendien ook voordelen. Deze hebben we in onze eerder opgestelde notitie benoemd (notitie d.d. 23 mei 2022, kenmerk 012314.20220503.N1.02). De voor- en nadelen zijn naar ons oordeel in evenwicht: beide ontsluitingen zijn verkeerskundig goed mogelijk. De

gemeente heeft op basis daarvan besloten om de oorspronkelijk geplande ontsluiting niet te wijzigen.

## 2. 'Keerlus' Bredius

### *Kernboodschap Fietzersbond*

Rondom de woningen van Bredius zijn wegen in een richting in het plan opgenomen. Dit kunnen beter gewoon straten met verkeer in twee richtingen kunnen zijn, want eenrichtingsverkeer leidt tot hogere snelheden en extra autokilometers, ook over de fietsstraat.

### *Reactie Goudappel*

Wij begrijpen de voordelen van verkeer in twee richtingen. Eenrichtingsverkeer heeft echter ook een aantal voordelen:

- Auto's worden direct naar de zuidelijke woonstraat geleid, waar de meeste parkeerplaatsen liggen. Dit beperkt zoekverkeer.
- Bij het eenrichtingscircuit liggen de parkeerplaatsen langs de Amsterdamsestraatweg bovendien aan de rechterkant van de weg.
- Bij eenrichtingsverkeer is het risico dat auto's aan het westelijke eind van de Amsterdamsestraatweg (rechtdoor) het fietspad op rijden, minder groot.
- Het eenrichtingsverkeer zorgt ervoor dat er geen hinder van koplampen ontstaat voor woningen aan de overkant van de vaart.

Verder gaat het maar om een beperkt aantal auto's, waardoor het verschil in snelheid tussen eenrichtingsverkeer en tweerichtingenverkeer beperkt zal zijn.

## 3. Locatie bushalte bij Weesperweg

### *Kernboodschap Fietzersbond*

De bushalte bij de rotonde Weesperweg kan tot problemen leiden, mede door de problematische aansluiting van de Amsterdamsestraatweg op de bestaande rotonde. Afhankelijk van de toekomstige ontwikkelingen voor de Weesperweg, de rotonde en de Amsterdamsepoortbrug lijkt het logischer deze bushalte te verplaatsen naar de Weesperweg ter hoogte van de doorsteek naar de woonwijk. De rotonde kan het beste aangepast worden tot T-kruispunt met voorrang voor fietsers op de Amsterdamsestraatweg in beide richtingen.

### *Reactie Goudappel*

De gemeente heeft uitgebreid onderzoek gedaan naar de mogelijke locaties voor de bushalte, mede naar aanleiding van reacties van omwonenden. De conclusie is dat er op korte termijn geen betere opties zijn dan de gekozen locatie aan het begin van de

Amsterdamsestraatweg. Andere opties hadden bijvoorbeeld als nadelen dat de afstand tot Muiden-Centrum te groot werd of dat de heen- en terugreishalte te ver van elkaar zouden komen te liggen (en uit elkaars zicht). Een halte op de Weesperweg ter hoogte van de doorsteek naar de woonwijk zou betekenen dat de bus op de rijbaan zou moeten halteren en dat mensen op het aanliggende fietspad zouden moeten uitstappen. Op de relatief drukke Weesperweg is halteren op de rijbaan bovendien bezwaarlijker dan op de rustige Amsterdamsestraatweg. De ligging van de halte zal opnieuw worden bekeken op het moment dat plannen gemaakt worden voor de herinrichting van de Weesperweg. Ook het kruispunt met de Amsterdamsestraatweg (huidige rotonde) wordt dan meegenomen.

#### **4. Uitvoering fietsstraat**

##### *Kernboodschap Fietsersbond*

Het voorgenen profiel van de fietsstraat (met rood asfalt in de volle breedte) past meer bij een fietsstraat met een smal profiel. Bij een breed profiel (zoals hier) is een andere indeling gewenst met een margestrook in het midden (conform de aanbevelingen van Fietsberaad).

##### *Reactie Goudappel*

Wij kunnen ons vinden in deze reactie. We hebben inmiddels ook van de gemeente begrepen dat zij het profiel wil aanpassen op basis van deze reactie. Een nadeel van een margestrook in het midden is wel dat grote voertuigen (bussen) altijd met de linker wielen op de klinkers zullen rijden, wat leidt tot meer geluid.

#### **5. Aansluiting Amsterdamsestraatweg/fietsbrug**

##### *Kernboodschap Fietsersbond*

Bezwaar tegen de gekozen oplossing om de fietsstraat te versmallen ter hoogte van de fietsbrug, ook in relatie met de ligging van de bushaltes. Door de verhoging (plateau) neemt de snelheid af, wat leidt tot verdichting van verkeer. Bij het verlaten van het plateau neemt de snelheid toe en kunnen conflicten ontstaan bij de bushaltes. Het zicht van autoverkeer op fietsers is slecht als een bus halteert. Een slinger in de weg is beter dan de voorgestelde wegversmalling. Een auto-ontsluiting via de Maxisweg is nog beter: er rijdt dan geen autoverkeer meer ter hoogte van de fietsbrug.

##### *Reactie Goudappel*

Bij deze reactie ontstaat de indruk dat de Fietsersbond de hoeveelheid autoverkeer dat over de Amsterdamsestraatweg gaat rijden, overschat. Bij de geringe hoeveelheid verkeer die over de Amsterdamsestraatweg gaat rijden, kan niet gesproken worden van 'verdichting' van

verkeer. Het is juist een voordeel dat de bushaltes dicht bij het plateau liggen, omdat de snelheid van het autoverkeer dan nog laag is. Als er een halterende bus voor een auto rijdt, kan de snelheid van het autoverkeer ook niet toenemen. Er is weinig verkeer en de snelheid ervan wordt ter plekke van de brug geremd. Dat biedt een veilige situatie. Als een auto een halterende bus wil inhalen, moet hij uiteraard goed opletten op tegemoetkomend verkeer, waaronder fietsers, maar dat is prima te zien. Een slinger in de weg is ook een goede oplossing, maar zal in veel gevallen afgesneden worden, juist omdat het zo rustig is. Ook als er ter plekke van de brug geen autoverkeer rijdt, is de situatie dat fietsers van de brug af komen rijden en direct op de Amsterdamsestraat terecht komen, gevaarlijk. Als er bijna nooit verkeer rijdt (alleen af en toe een bus), zullen fietsers die van de brug komen er mogelijk ook weinig rekening mee houden.

## **6. Fiets-/loopverbinding naar P+R-locatie**

### *Kernboodschap Fietsersbond*

Hoewel er in een fiets-/loopverbinding met de P+R is voorzien, bestaat het risico dat fietsers of voetgangers over de busbaan gaan fietsen of lopen. Wanneer de woningbouw Bredius via de westzijde zou worden ontsloten voor autoverkeer is dit gevaar er niet en is ook geen busluis op deze plek nodig.

### *Reactie Goudappel*

Wij achten het genoemde risico klein: voor fietsers worden de woningen in de eerste plaats aangesloten op de Amsterdamsestraatweg en de Amsterdamsestraatweg sluit aan op het vrijliggende fietspad langs de Maxisweg, parallel aan de busbaan. Voor voetgangers zijn er daarnaast routes via de sportterreinen beschikbaar.

Bij een ontsluiting van de woningbouw Bredius via de westzijde is aan de westkant geen 'merkwaardige' busluis nodig, maar zou een busluis in de fietsstraat nodig worden. Een busluis in een fietsstraat levert een nog merkwaardiger situatie op.

## **7. Druppel bij aansluiting fietspad/Amsterdamsestraatweg westzijde**

### *Kernboodschap Fietsersbond*

De getekende druppel op deze locatie is een onnodig obstakel.

## *Reactie Goudappel*

Wij zijn het met de Fietzersbond eens dat het obstakel (zoals nu getekend) onhandig is. Zeker van oost naar west zorgt het voor een plotselinge versmalling bij de overgang van fietsstraat naar fietspad. We zijn het eens met het voorstel om hier een veilig overrijdbare markering van te maken. In het midden van het gemarkeerde eiland, kan een paaltje worden geplaatst indien blijkt dat hier autoverkeer doorrijdt. Het paaltje dient dan aan weerszijden ingeleid te worden met ribbelmarkering, om te voorkomen dat fietsers tegen het paaltje aanrijden.