

## Beantwoording van vragen gesteld na de informatieavond tijdens de reactietermijn van 29 maart tot 2 mei 2022

	Vragen	Antwoord
1.	<p>1.1 De eerste fietsbrug van de Krijgsman naar de Amsterdamsestraatweg (gezien vanaf de rotonde) loopt vrij hoog af naar de straat. Gebruikers (vooral kinderen richting de sportvelden) gaan hard vanaf de brug, over de Amsterdamsestraatweg, richting de sportvelden: gevaarlijke oversteek.</p> <p>1.2 Dit pad is een voetpad, geen fietspad, maar wordt voornamelijk door fietsers gebruikt. Dit levert gevaar op voor de voetgangers die het pad gebruiken. Is het mogelijk om aan het begin van het voetpad een hek te zetten zodat er niet met een noodvaart vanaf de brug ingereden kan worden? Dat maakt alles een stuk veiliger omdat er dan niet meer in één keer vanaf de brug, over de Amsterdamsestraatweg, het voetpad op gefietst kan worden.</p>	<p>1.1 Ter plaatse van de aansluiting van de fietsbrug op de Amsterdamsestraatweg wordt het verkeerskundig ontwerp aangepast. Er komt nu een wegversmalling waardoor ruimte wordt gecreëerd voor een royale opstelstrook voor fietsers vanaf de fietsbrug. Haaientanden markeren hier de voorrangssituatie waardoor fietsers vanaf de fietsbrug tot stilstand en voorzichtigheid worden gemaand. Deze ontwerpaanpassing is gebaseerd op een advies van verkeerskundig adviesbureau Goudappel naar aanleiding van de binnengekomen reacties. Het adviesrapport is openbaar en bijgevoegd.</p> <p>1.2 Een hekje plaatsen heeft ook nadelen. Er wordt vaak omheen gereden en voor kinderwagens, rolstoelen of scootmobiel is het een lastig obstakel. Redenen voor de gemeente om hier geen hekje toe te passen. We verwachten overigens wel binnen afzienbare termijn een verbetering van de situatie nadat het Brediusproject klaar is, want dan kunnen de fietsers via de openbare weg langs de Bredius-appartementen doorsteken naar de sportvelden en is de route via het voetpad overbodig.</p>
2.	Ik maak bezwaar tegen een busbaan tussen de Kogge en de sportvelden. Ons is beloofd dat er 50 m achter onze tuinen vrij zou blijven.	<p>Er komt geen busbaan tussen de Kogge en de sportvelden; dat is een misverstand.</p> <p>De busbaan komt verderop, ten westen van de sportvelden, parallel aan de Maxisweg en sluit dan aan bij het reeds aanwezige verkeerslicht.</p>
3.	Ik maak bezwaar tegen de wijze waarop de verkeersafwikkeling is vormgegeven. Het verkeer van zowel de Klapwijk als van de nieuw te bouwen woningen van de Bredius wordt afgewikkeld over de nu al overbelaste Weesperweg en de rotonde bij de Amsterdamsepoortbrug. De logische richting zou zijn richting de Maxisweg (in aansluiting op de A1). Nog beter zou zijn dat de nieuwbouwwoningen Bredius ook aan het eind van de straat recht door kunnen rijden (nu doodlopend gedacht) en daarna samen met de Amsterdamsestraatweg als één richting doorgaan naar de Maxisweg. (hiermee voorkom je de dubbele verkeersstroom hiervan over de Amsterdamsestraatweg), Het tijdens voorlichtingsavond genoemde argument dat	Wij hebben verkeerskundig adviesbureau Goudappel de opdracht gegeven om alle argumenten voor de ontsluiting van de nieuwe Brediusappartementen nogmaals op een rij te zetten en te beoordelen voor beide ontsluitingsmogelijkheden, dus westwaarts via de Maxisweg of oostwaarts via de Weesperweg. Het advies is openbaar en toegevoegd aan deze Reactienota. De conclusie is dat beide opties mogelijk zijn met ieder hun specifieke voor- en nadelen. Er zijn geen doorslaggevende redenen om van de eerder gemaakte keuze van de gemeente af te wijken. Daarom zal de gemeente vasthouden aan een

	<p>je bij evenementen (van max 2x per jaar??) op deze wijze voorkomt dat dit gebied overbelast wordt lijkt mij een non argument. (dit dient allang afgevangen te worden bij de P1, P2 en/ of speciale locaties aan de rand van de gemeente.</p>	<p>ontsluiting van de Brediusappartementen via de Weesperweg. Deze keuze is de afgelopen jaren ook via de bestemmingsplannen Bredius en Krijgsman en via het stedenbouwkundig plan en beeldkwaliteitsplan Bredius door de raad behandeld en vastgesteld.</p>
4.	<p>4.1 Hoe is een veilige overgang over de fietsbrug van kinderen geregeld?  "Antwoord: Verschillende opties zijn met de verkeersdeskundigen van de gemeente besproken. Zoals het versmallen van de weg ter plaatse of het aanbrengen van een zebepad. Er is gekozen voor de aanleg van een horizontaal platform in afwijkende kleur met een flauwe hellingbaan".  Sorry, maar ik vraag mij echt daadwerkelijk af wie besluit dat dit de meest veilige optie is want diegene heeft vast geen kleine kinderen die gebruik maken van deze weg. Het is naast een school die nog meer dan 2x gaat groeien m.b.t. het aantal kinderen, een school die meerdere keren per week met een groep naar en van de sportgelegenheid zal lopen, kinderen van de Krijgsman die zelf in het weekend en na schooltijd naar sportactiviteiten lopen en we gaan de veiligheid garanderen met een flauwe helling in een afwijkende kleur?  De brug zal ook opengaan waarbij men voor de brug moet wachten, op de weg waar jullie auto's, bussen en fietsen willen laten rijden. Waar gaan onze kinderen dan wachten? Tussen het verkeer? Wij lopen elke dag van de Klapwijk naar de school en ondanks de leeftijd zie ik alle ouders meelopen. Waarom? Scooters, elektrische fietsen die belachelijk snel gaan en wielrenners. Niemand stopt voor de kinderen en bijna niemand geeft hen de ruimte. Er is op dit moment geen voetpad, men moet al op de straat lopen. Nu zal er een voetpad komen, fijn. Maar ook meer verkeer. Ook komt de bushalte bij de brug wat het oversteken van deze weg voor kinderen nog overzichtelijker zal maken als er een tweerichtingsverkeer wordt ingesteld.</p> <p>4.2 Hoofdontsluiting Brediusappartementen: de argumentatie dat de Bredius niet een eiland op zich moet worden, slaat in de basis nergens op. De Krijgsman heeft ook 1 toegangsweg die niet bereikbaar is vanuit de vesting. Waarom moet Bredius er dan wel bij getrokken worden? Dat de bus over die straat gaat rijden is natuurlijk fijn voor alle wijken. Maar waarom niet het principe van de busbaan behouden. Het zou logischer zijn om het 2-richtingsverkeer vanuit Muiden te stoppen bij de bocht naar de Kogge m.u.v. bestemmingsverkeer. Na het laatste huis van de Amsterdamsestraatweg enkel een busbaan met ruimte voor fietser en voetganger, tot de ingang naar de Bredius. Vanaf de brug naar de Krijgsman tot de ingang van de Bredius 1 richtingsverkeer voor auto's samen met een busbaan; auto's kunnen enkel keren door de Bredius in te slaan. Uitgang van de Bredius waar</p>	<p>4.1 Zie het antwoord bij vraag 1.1</p> <p>4.2 Zie het antwoord bij vraag 3.</p>

	<p>het nu op de tekening is. Dit houdt ook de oversteek en het wachten voor de brug veilig voor iedereen.</p> <p>4.3 Sluipverkeer: er is weinig kans op sluipverkeer en laat ik eerlijk zijn: die verwacht ik ook niet. Wat wel verwacht wordt, is dat mensen uit de vesting de Amsterdamsestraatweg nemen om naar AH of Maxis te gaan voor boodschappen en weer terug en dat mensen uit de Krijgsman en Bredius de Amsterdamsestraatweg pakken om naar de stad of Muiderberg te gaan ipv de Maxisweg. Je faciliteert dus enkel een snellere route voor de lokale mensen die nu toch al gewend zijn om te rijden. Als men toch over de Amsterdamsestraatweg wil, dan pakken ze maar de fiets. Beter voor de gezondheid en beter voor het milieu.</p>	<p>4.3 Om sluipverkeer (doorgaand verkeer) tussen de vesting en de Maxis(weg) te voorkomen, is er een bussluis in het verkeersontwerp opgenomen. De huidige bussluis wordt verwijderd en een nieuwe bussluis wordt aangelegd in de nieuwe busbaan op het traject tussen de sportvelden en de Maxisweg.</p>
5.	<p>Hoe om te gaan met fietsers die vanaf de Amsterdamsestraatweg naar de sporthal gaan, moeten die via het wandelpad?</p>	<p>Op dit moment, nu het Brediussterrein nog niet helemaal ingericht is, hebben de fietsers als keuze om ofwel via Het Karveel te rijden en dan het laatste kleine stukje vanaf de rode paaltjes te voet. Of via de Amsterdamsestraatweg en dan het voetpad ter hoogte van de fietsbrug, maar ook dan afstappen en met de fiets aan de hand. Of via de Amsterdamsestraatweg helemaal rechtdoor rijden tot vlak voor de Maxisweg en daar gaat het fietspad naar links en dan kun je doorfietsen zonder afstappen tot aan de sportvelden en de sporthal. Straks, als het Brediuswoningbouwproject afgerond is, naar verwachting in 2025, rijden de fietsers via de toegangsweg van de woningen en kunnen dan gemakkelijk achter de appartementen doorsteken naar de sporthal en de sportvelden.</p>
6.	<p>Afgelopen 2 weken stond er een hijskraan op de weg omdat de laatste woning aan het bouwen is. We hadden met de voetgangers, brommers, fietsers en de e-bikes een zeer smal stukje om heen en weer te gaan. De brommers remmen netjes af, de e-bikers scheuren door en geven je een grote bek als je vriendelijk verzoekt rekening te houden met de kleintjes.</p> <p>Wanneer gaat er wat gebeuren? Moet het echt eerst fout gaan voordat jullie iets doen?</p> <p>Een paar witte strepen zijn toch zo getekend? Laat er alsjeblieft een zebrapad komen, een lijn wat duidelijk maakt waar de voetgangers lopen, een stopbord en een slowmotion pop. Wellicht ook een Max 10 km bord. Alles voor de veiligheid van onze kinderen.</p> <p>En de T-splitsing is een ramp, iedereen die van links komt NEEMT voortang, het is echt niet te geloven! Terwijl recht toch echt voorrang heeft op een gelijkwaardige</p>	<p>Zoals toegelicht op de Informatieavond (28 maart) wordt de herinrichting van de Amsterdamsestraatweg gebaseerd op het concept van de "fietsstraat". De auto en de bus zijn hier te gast. Het snelheidsregime blijft gemaximeerd op 30 km/uur. En behalve het platform met de wegversmalling ter plaatse van de aansluiting op de fietsbrug, zie ook antwoord bij vraag 1.1, zullen er nog twee nieuwe verkeersdrempels worden toegevoegd als extra snelheidsremmers. Bij de aansluiting van de Kogge op de Amsterdamsestraatweg zal een zogenaamde "uitritconstructie" worden aangelegd. Verkeer vanaf de Kogge moet hier voorrang verlenen aan alle verkeer op de Amsterdamsestraatweg.</p>

	<p>kruispunt. Kan hier ook een stopbord komen? En dan vanaf de Amsterdamse straatweg wanneer men de Kogge rechts nadert.</p> <p>Wat moet er gebeuren, gevraagd worden, gedaan worden om dit beter geregeld te krijgen?</p>	
7.	<p>7.1 We ondervinden op dit moment geregeld overlast van (veel) te hard rijdende auto's vanwege het ontbreken van snelheidsbeperkende maatregelen. We willen heel graag uw aandacht vragen voor het treffen van snelheidsbeperkende maatregelen bij de herinrichting van onze straat om onveilige situaties te voorkomen.</p> <p>7.2 Ingekorte reactie omtrent de beoogde herplaatsing van de bushalte Muiden-Centrum aan het begin van de Amsterdamsestraatweg: We zijn bijzonder ongelukkig met het voornemen de bushaltes nabij de rotonde aan de Amsterdamsestraatweg te plaatsen. We weten uit ervaring dat dit vaak overlast oplevert. Eerder stopte de bus voor de huisnummers 5, 4 en 3, later heeft de gemeente ervoor gezorgd dat de bushalte naar een paar meter verderop is verhuisd. We spreken dan ook uit ervaring en willen er echt alles aan doen om deze situatie niet weer terug te krijgen.</p> <p>De belangrijkste nadelen en bezwaren die wij zien aan het positioneren van de bushaltes nabij de rotonde betreffen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. De busstopplaats op de straat nabij de rotonde en het zebrapad levert gevaarlijke situaties op voor voetgangers en fietsers.</li> <li>2. Overlast als gevolg van wachtende mensen, toeristen; de bus komt 1x per uur waardoor mensen vaak een langere tijd wachten op de bus.</li> <li>3. Verplaatsen van de halte van de Weesperweg naar de nieuwe positie levert langere en onveilige looproutes op voor mensen uit (het oostelijk deel) van de wijk Zuid-West.</li> </ol> <p>Als alternatief stellen wij voor de bushaltes op de Weesperweg te plaatsen nabij de huidige positie. Zie hiervoor de bijgevoegde tekening op het volgende blad en de totaaltekening in bijlage.</p> <p>De belangrijkste voordelen van dit alternatief voorstel zijn:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Er ontstaan geen gevaarlijke situaties voor voetgangers en fietsers. Het verkeer wordt van elkaar gescheiden en het (bestaande) zebrapad is voldoende ver van de haltes verwijderd om gevaarlijke situaties te voorkomen.</li> </ol>	<p>7.1 Zie het antwoord bij vraag 6.</p> <p>7.2 Naar aanleiding van de reactie is een werkgroep geformeerd om tijdens een aantal ontwerpessies de diverse alternatieven voor tijdelijke- en definitieve bushaltelocaties opnieuw in kaart te brengen en af te wegen, mede op basis van de nu door omwonenden ingebrachte mogelijkheden en argumenten.</p> <p>Uiteindelijk is er binnen de gemeente voor gekozen om de bushalte Muiden-Centrum (tweezijdig) toch nieuw aan te leggen aan het begin van de Amsterdamsestraatweg, conform het op 28 maart getoonde ontwerp met halteren op de rijbaan.</p> <p>De belangrijkste redenen voor deze keuze zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ kies de bushalte zo dicht mogelijk bij Muiden-Centrum</li> <li>▪ heen- en terugreis-perron zo dicht mogelijk bij elkaar en zeker niet uit elkaars zicht</li> <li>▪ de Amsterdamsestraatweg is rustig genoeg om op de rijbaan te halteren</li> <li>▪ het overwogen alternatief om een perron toe te voegen bij huidige (enkelzijdige) halte-Weesperweg is niet wenselijk door blokkade fietspad en lastig halteren op de drukke rijbaan</li> <li>▪ het onderzochte alternatief om te volstaan met enkel en alleen een bushalte bij P1 is niet haalbaar; onder meer omdat deze halte te ver weg ligt van de woonkernen</li> </ul> <p>De huidige enkelzijdige halte op de Weesperweg bij brandweerkazerne zal dan vervallen (deze functioneerde tijdelijk als eindstation / omdraaipunt). En ook bushalte P1 vervalt omdat inmiddels een P+R langs de nieuwe A1 is gekomen met alle busconnecties (de oude P+R functie van P1 is dus vervallen want de A1 is verlegd).</p>

	<ol style="list-style-type: none"> <li>2. Logische (welkomst)plek. Toeristen kunnen zich makkelijker oriënteren bij aankomst en vertrek. Voor toeristen die Muiden/Muiderslot bezoeken is de aansluiting naar de bewegwijzering logisch</li> <li>3. Overlast als gevolg van wachtende mensen en hangende jeugd is niet problematisch voor omwonenden.</li> <li>4. De haltes aan de Weesperweg leveren geen langere looproutes op voor mensen uit (het oostelijk deel) van de wijk Zuid-West.</li> <li>5. De bus (oostzijde) stopt in een strook naast de weg waardoor autoverkeer gemakkelijk kan passeren.</li> <li>6. De positie van de stadsplattegrond kan bij de bushalte aan de Weesperweg blijven. Dit is een logische plek.</li> </ol> <p>We hebben begrepen dat de herinrichting van de Weesperweg later aan de beurt is en stellen dan ook voor om de plaatsing van de bushaltes te betrekken bij de herinrichting van de Weesperweg. Tot die tijd kan de bushalte aan de oostzijde van de Weesperweg worden behouden en benut. En kan er tijdelijk een bushalte aan de westzijde van de Weesperweg ingericht worden met alleen een halte, geen zitplekken en fietsenrekken.</p>	<p>Toezegging aan de omwonenden: de ligging van de halte zal opnieuw worden bekeken qua voor- en nadelen t.z.t. bij de te verwachten herinrichting van de Weesperweg.</p>
8.	<p>8.1 De Amsterdamsestraatweg is nu al een heel drukke weg ondanks de bussluit. We verwachten dat deze alleen maar drukker wordt, dat moeten we accepteren.</p> <p>De gekozen oplossing voor een fietsstraat lijkt ons een goede oplossing, in het verleden zijn er al ongelukken gebeurd met fietsers en auto's, mogelijk worden deze hiermee voorkomen.</p> <p>8.2 We hebben wel moeite met het de keuze om de "knip" zo te leggen dat de bewoners van de Bredius met de auto vanaf de kant van Muiden moeten komen. Vooral omdat ook veel scholieren via de fietsers en voetgangersbrug over de Muidertrekvaart naar de sporthal zullen gaan. Je zou dan verwachten dat je het verkeer ter plaatse tot een minimum wil beperken. De Amsterdamsestraatweg zal druk gebruikt worden door fietsers, snelfietsers, scooters, brommers en bussen. Dat geeft in de praktijk al veel drukte.</p> <p>Door de "knip" dichterbij Ingang van de sportvelden aan de oostkant te leggen bescherm je de scholieren tenminste tegen de auto's van de Bredius. Daarnaast is er milieuwinst door minder gereden kilometers. Het grootste merendeel van het verkeer komt van de stoplichten, kruising Verlengde Maxisweg- Mariahoeveweg en de Maxisweg. De huidige " tijdelijke weg" bij de ingang naar de sportvelden zal</p>	<p>8.1 Zie het antwoord bij vraag 3.</p> <p>8.2 Zie het antwoord bij vraag 3</p>

	<p>een veel betere ontsluiting van de nieuwe wijk zijn dan door te moeten rijden naar de stoplichten bij de Weesperweg en via de rotonde bij de Amsterdamsepoortbrug de Amsterdamsestraatweg op te rijden. Ca 330 x 2.5 km = 825 km p/d = &gt; 80 ltr. Brst/dag</p> <p>Als argument voor de voorgestelde oplossing wordt door de gemeente onmder meer aangegeven dat de bewoners dan meer binding met Muiden hebben. We kunnen ons niet voorstellen dat de bewoners met de auto 300 meter gaan rijden naar het centrum om vervolgens geen parkeerplaats te kunnen vinden en de auto te moeten parkeren op P1 of P2. De inwoners zullen toch wel de fiets nemen zoals we dat zelf ook doen?</p> <p>Ook het parkeren bij evenementen wordt nu ook al opgelost zoals o.a. bij de MPM</p> <p>8.3 Tenslotte zijn we wel teleurgesteld in de informatieavond en het verslag daarvan. Van de avond hebben we de indruk dat deze alleen informierend was en andere meningen niet erg op prijs werden gesteld. In het verslag zijn niet alle gestelde vragen opgenomen. Wij wachten de verder voortgang af.</p>	<p>8.3 De uitnodiging en de invulling van de avond is nadrukkelijk en bewust vormgegeven als een "informatieavond", want passend bij het uitwerkingsstadium van dit project: het presenteren van het uitgewerkt Voorlopig Ontwerp. Gezien de vele reacties en de uitgesproken behoefte aan inbreng tijdens de avond is nog tijdens de avond een reactietermijn van 4 weken geïntroduceerd om reacties te kunnen inbrengen en toegezegd is dat de reacties vervolgens van een gedegen antwoord zullen worden voorzien en nog tot aanpassingen kunnen leiden. Een aantal reacties heeft inmiddels ook daadwerkelijk aanleiding gegeven tot een ingrijpende aanpassing van het getoonde ontwerp.</p>
9.	<p>9.1 Wonende op De Kogge is het mijn grootste belang om de veiligheid te waarborgen van mijn kinderen die dagelijks over de (fiets)brug naar hun (Muiderkring-)school lopen. Binnenkort zullen zij ook nog vanaf de school naar de sporthal lopen en weer terug.</p> <p>Daar ik vrijwel elke dag met hen meeloop weet ik hoe het verkeer bij deze brug is en is het goed opletten vanwege het vele (snelle) fietsverkeer. Voor een goede indruk zou het eens goed zijn daar een paal met camera voor een dag (of 2) te plaatsen om de fietsbewegingen rond deze brug te volgen en het potentiële gevaar te onderzoeken.</p> <p>Ik ben al blij dat een aanpassing van deze kruising is meegenomen in de plannen. Echter ben ik nog wel wantrouwend of dit voldoende zal helpen. Zeker daar er auto- en busverkeer bij komt. Zeker ook omdat bussen hard rijden om hun vertragingen te verminderen. Mijn streven is vaartvermindering tot ca. 15 km/u bij</p>	<p>9.1 Zie het antwoord bij vraag 1.1 en vraag 6.</p>

	<p>de brug. Zeker geen verkeerslichten omdat oa wielrenners hier toch niets mee doen en te allen tijde hun snelheid willen blijven behouden.</p> <p>Dus eerder een scherp talud, strepen, voorrangs-driehoeken, tóch een zebrapad of vierkante blokken, een andere kleur, verlichting, kleine drempels, en/of afrem'kussen'. Hierbij wel de voorrang voor het brugverkeer instellen, zodat het 'doorgaande verkeer' meer oplet en er niet standaard vanuit gaan dat zij voorrang hebben en daarom dezelfde snelheid behouden.</p> <p>9.2 Een ander punt dat tijdens de informatieavond (28 maart) naar voren kwam is de ontsluiting van de nieuwe wijk op de Bredius. Er is toentertijd ervoor gekozen om deze wijk qua ontsluiting aan 'Muiden' toe te voegen maar hoogstwaarschijnlijk vinden toekomstige bewoners het veel fijner om op een makkelijkere manier richting doorgaande weg/snelweg te reizen. Immers, (het centrum van) Muiden wordt door Muiders normaliter lopend of fietsend bezocht. Hiermee wordt de Amsterdamsestraatweg verder ontlast.</p> <p>Ook zal de overlast ivm sportevenementen maar zeer incidenteel zijn, hoogstens in sommige weekenden per jaar, waardoor aan dit argument niet veel belang hoeft te worden gehecht.</p>	<p>9.2 Zie het antwoord bij vraag 3.</p>
10.	<p>10.1 Tussen Diemen en Muiderberg bevindt zich, zoals u bekend is, een (snelle) fietsroute die gedeeltelijk, en vooralsnog onvermijdbaar, door de bebouwde kom van Muiden voert. Binnen de bebouwde kom en met name het centrum van Muiden vormt de hoge snelheid van het merendeel der fietsers (alle categorieën) vooral een risico voor henzelf door de diverse zijstraten. Ik heb diverse malen geconstateerd dat fietsers komende uit de richting Diemen geen of niet voldoende rekening hielden met van rechts komend verkeer uit De Kogge, waardoor het van rechts komend verkeer min of meer een noodstop moest maken om fietsers te ontwijken en de deze een ruime zwaai linksom maakten om al doorrijdend op hoge snelheid geen voorrang te verlenen.</p> <p>10.2 Op de stukken buiten de bebouwde kom mat ik herhaalde malen snor- en of bromfietzers/-scooters met snelheden tot zelfs boven 65 km/uur en ook op de Amsterdamsestraatweg waar al jaren een snelheidsbeperking tot 30km/uur geldt snellen speedpedelecs boven deze snelheid voorbij. In weekenden vullen kleinere of grotere groepen wielrijders hen aan tot schrik van vele (nog) fietsende ouderen en zwabberende kinderen op fietsjes. De twee voor voetgangers en fietsers bedoelde groene bruggen over de Amsterdamse vaart komen uit op deze "snelweg".</p>	<p>10.1 Zie de beantwoording bij vraag 6</p> <p>10.2 Zie de beantwoording bij vraag 6</p>

	<p>10.3 Momenteel vormt de meest oostelijk, bijna op de hoogte van de huidige bussluis, gelegen brug een doorgaande verbinding met het als wandelpad bedoelde maar dagelijks voortdurend en soms met hoge snelheid befietste gravelpad in de bufferstrook tussen de voetbalvelden en de oostelijk hiervan gelegen woningen aan De Kogge. Met name door vanuit de nieuwe wijk De Krijgsman onverhoeds overstekende kinderen met fietsjes en gemotoriseerde snelle bakfietsen treden hierdoor geregeld gevaarlijke situaties op.</p> <p>10.4 Gezien de ervaringen met (gebrek aan) handhaving is regulering van de snelheid op de Amsterdamsestraatweg een vooralsnog onmogelijke zaak, zo lijkt het. Wel is mogelijk een snelheidsremmende maatregel ter plaatse van de aansluiting van de brug en het gravelpad door middel van bijvoorbeeld twee rondstalen beugels aan weerszijde van de Amsterdamsestraatweg op dusdanige onderlinge afstand van elkaar dat doorgang door fietsen/fietsjes en al dan niet gemotoriseerde bakfietsen mogelijk is maar eveneens een duidelijke snelheidsvermindering wordt gerealiseerd zodat enige kijktijd voor veilig oversteken ontstaat. Helaas lijkt van de betreffende ouders weinig te mogen worden verwacht aan enige verkeersopvoeding van de eigen kinderen. Momenteel is slechts midden op de brugrijbaan 1 paaltje geplaatst met onvoldoende snelheidsremmende werking en is aan de Kruitpadzijde er een reeds verdwenen met uitstekende boutkoppen die struikelgevaar opleveren als gevolg.</p> <p>10.5 Mogelijk zal bovendien ter plaatse enige versmalling van de rijweg moeten worden gemaakt waardoor in dat geval een geringe “flessenhals” resulteert. Blijft over de overwegend veel te hoge snelheid van fietsende en overige gebruikers van de Amsterdamsestraatweg. Omlegging van de snelfietsroute, handhaving, automatische snelheidsbegrenzer ISA, herhaalde verspringingen van de wegas, bijvoorbeeld mede door plantenbakken of andere gedeeltelijke versperringen, alles geeft helaas weinig tot geen hoop voor de nabije toekomst.</p> <p>10.6 Tenslotte lijkt vanuit psychologisch oogpunt het middendeel van de rijbaan in een rode asfaltkleur uitvoeren slechts tot verwarring te kunnen leiden gezien dit al te zeer afwijkt van de in ons land meer gebruikelijke uitvoering aan de beide zijden.</p>	<p>10.3 Zie de beantwoording van vraag 1</p> <p>10.4 Zie de beantwoording van vraag 1</p> <p>10.5 Zie de beantwoording van vraag 1</p> <p>10.6 Wij gaan het ontwerp van de fietsstraat in overleg met de Fietsersbond aanpassen en qua indeling en kleurstelling aansluiten bij het Fietsberaad/CROW-advies.</p>
11.	<p>11.1 Toezending: krantartikel over hardrijders (onderzoek SWOV en VVN-plan).</p> <p>11.2 Via westwaarts levert doorgaand verkeer op en lijkt niet aan te raden. Gisteren nog geconstateerd een vanuit Muiden komende automobilist die kon doorrijden omdat het hek van de zogenaamde bussluis al enkele dagen open staat/ston(?). Niet gezien hoe hij zich weer op voor autoverkeer bestemde weg is geraakt.</p>	<p>11.1 Bedankt en zie ook antwoord bij vraag 6.</p> <p>11.2 Zie antwoord bij vraag 3 en 4.3</p>



	11.3 Tevens: dubbele bushalte op Amsterdamsestraatweg veiligheidshalve niet te dicht op rotonde i.v.m. mogelijk riskant voorbijgaan van de bus bij in zomerseizoen periodiek te verwachten opstoppen.	11.3 Zie antwoord bij vraag 7.2
<b>12.</b>	<p>Reactie vanuit het schoolbestuur Muiderkring:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- zorgen omtrent de veiligheid van overstekende schoolkinderen bij de fietsbrug</li> <li>- vraagtekens bij de hoofdontsluitingsrichting in oostelijke richting</li> </ul>	Zie de beantwoording bij de vragen 1, 3, 5 en 6 en zie ook de daarbij behorende onderzoeksresultaten van verkeersadviesbureau Goudappel (openbaar, rapportages zijn bijgevoegd bij deze Reactienota). Het advies van dit bureau is inmiddels overgenomen en verwerkt in een aangepast ontwerp.