Startnotitie
Verkenning Bovenplanse maatregelen Weespersluis (afronding PBI-1 fase)

Opstellers: kernteam Bovenplans Weesp
Henk Groenewegen / Ricci Moaddine / Barry Mühl /
Friedemann Römhild / Stephan Steltman / Luka de Vogel

Versie 1.3 - 5 februari 2025

Definitieve versie na bespreking Opdrachtgeversoverleg 2 oktober 2024,Staf Weesp 4 november 2024 en DB 4 februari 2025



Samenvatting

Voor u ligt het rapport *Verkenning Bovenplanse maatregelen Weespersluis*. Dit rapport is de afsluiting van de zgn. 'PBI-1 onderzoeksfase' naar bereikbaarheidsmaatregelen voor deze nieuwe stadswijk. Focus van het onderzoek is de spoorzone tussen de wijk Weespersluis en het oude Weesp. Het rapport beschrijft geen infrastructurele vragen *binnen* de wijk Weespersluis, en is ook geen allesomvattend mobiliteitsplan voor heel Weesp en omgeving – het kan daar wel een bouwsteen voor zijn.

Vertrekpunt voor de studie zijn geweest, de SUOK (de overeenkomst voor Weespersluis uit 2012), de ontwikkelingen van het stationsgebied Noordzijde, de kwaliteit van de bestaande twee verbindingen onder de spoorinfrastructuur en de tekortschietende bestaande fietsinfrastructuur.

Voor de auto is ruim baan in deze spoorzone. Fiets, voetganger en OV komen overduidelijk tekort. We analyseren vijf probleemvelden (spoordijk, ontbrekende fietsschakels, toenemende verkeersdrukte, knooppunt Hogeweyselaan en stationsgebied Noordzijde) en zien twee kansen (minder autoverkeer op de Leeuwenveldseweg/Stationsweg, en ontwikkelingskansen in het stationsgebied Noordzijde).

We beschrijven vervolgens zes maatregelen die deze vijf problemen oplossen en deze twee kansen benutten.

Aan de hand van de verkeersanalyse (nut/noodzaak vanuit bereikbaarheidsoptiek, inclusief verkeersveiligheid en ruimtelijke kwaliteit) hebben we een vierdeling gemaakt in de zes mogelijke maatregelen. Deze verdeling is bedoeld als houvast voor opdrachtgevers en bestuur om een besluit over de prioritering te nemen, gegeven de beperkte financiële middelen van gemeente en Vervoerregio.

- **Urgent en belangrijk: maatregel 2 t/m 5 (Bouhuijstunnel, Station Noordzijde, Leeuwenveldseweg en viaduct Hogeweyselaan)**
  Advies: Deze groep van maatregelen z.s.m. verder uitwerken in een PBI-2 fase (nota van uitgangspunten als basis voor een voorkeursbesluit door de gemeenteraad). Voor de onderdelen Station Noordzijde en Viaduct Hogeweyselaan is uitwerking nodig in samenhang met de stedenbouwkundige gebiedsontwikkelingen in deze omgeving.

- **Niet urgent, wel belangrijk: maatregel 6 (fietsverbinding Muiderspoorbrug)**
  Advies: Deze maatregel kan, zonder onoverkomelijke problemen in bereikbaarheid, een aantal jaren worden uitgesteld, totdat er financiële middelen beschikbaar zijn. Voorwaarde voor uitstel is dat de maatregelen 2 t/m 5 wél worden uitgevoerd. Onderdeel van een later vervolg van maatregel 6 is onderzoek naar mogelijke fasering van deze maatregel, inbegrepen onderzoek naar de noodzaak en haalbaarheid van een bredere fietsstrook naast de spoorbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal. Deze voldoet niet aan de normen voor het geprognosticeerde fietsverkeer op deze route.

- **Niet bewezen noodzakelijk: maatregel 1a (derde langzaam verkeerverbinding, hoofdvariant)**
  Advies: De maatregel *niet* verder uitwerken in een PBI-2 fase, omdat bewijs voor de noodzaak van deze verbinding ontbreekt en deze bovendien buitensporig kostbaar en risicovol is gebleken in het haalbaarheidsonderzoek.

- **Niet bewezen noodzakelijk, wel als mogelijke kans meenemen in verder stedenbouwkundig onderzoek: maatregel 1b (derde langzaam verkeerverbinding)**
  Advies: De maatregel op dit moment *niet* verder uitwerken in een PBI-2 fase, omdat bewijs voor de noodzaak van deze verbinding ontbreekt. Dit alternatief lijkt vooralsnog minder kostbaar en risicovol. In een verder onderzoek naar de stedenbouwkundige ontwikkelingen in de directe omgeving kan deze verbinding meegenomen worden als een mogelijke ontwikkelkans, mocht

uit nadere studie blijken dat de stedenbouwkundige baten deze investering zouden rechtvaardigen, tegen acceptabele risico's.

De globale kostenraming van de maatregelen is als volgt:

- Maatregel 1a kost ca 29,4 mln en het alternatief maatregel 1b ca 13,3 mln.
  Beide maatregelen 1a en 1b hebben een hoog risico in relatie tot het domein van ProRail.
- Het maatregelenpakket 2 t/m 5 kost ca 12,3 mln. Dit pakket heeft een laag risico.
- Maatregel 6 kost ca 9,7 mln, exclusief verbreding van de fietsstrook naast de spoorbrug, en kent een middelgroot risico vanwege het kunstwerk over de Waterlinie.

Voor maatregel 3 (Stationsgebied Noordzijde) is 1,6 mln euro *) beschikbaar vanuit het budget HOV-bus Strandeiland – Weesp, en voor maatregel 4 (Leeuwenveldseweg) is een kleine 1,2 mln beschikbaar vanuit fonds Stadsverbetering. De overige kosten zijn nog niet gedekt.

De maatregelen 2 t/m 5 zijn no-regret en naar ons inzicht voldoende om maatregel 1a of 1b niet te hoeven uitvoeren. Maatregel 6 is zeer wenselijk en voegt waarde aan het fietsnetwerk toe, maar kan een tijdje worden gepauzeerd totdat er middelen zijn gevonden.

**) Volgens de laatste inzichten is het in de raadsvoordracht van de HOV Businfra IJburg Weesp opgenomen bedrag voor de realisering van een haltepaar aan de hoge kant. Na herberekening kan dit bedrag worden bijgesteld en gereserveerd mits het haltepaar ook daadwerkelijk en tijdig (uiterlijk 2027/2028) wordt gerealiseerd'.*

Inhoudsopgave

1. Inleiding, context en doel van de rapportage 6
2. Probleemanalyse en urgentie 8
3. Oplossingsrichtingen en onderzochte maatregelen 15
Maatregel 1a en 1b: Twee varianten voor een nieuwe Langzaam Verkeerverbinding 15
Maatregel 2: Verbeteren langzaam verkeerroutes en sociale veiligheid Bouhuijstunnel 20
Maatregel 3: Stationsgebied Noordzijde: verbeteren ruimtelijke kwaliteit, voorzieningen en HOV-busstation 22
Maatregel 4: Herinrichting Leeuwenveldseweg 24
Maatregel 5: Verbeteren viaduct Hogeweyselaan en aansluiting Papelaan 26
Maatregel 6: Verbeteren aansluiting Muiderspoorbrug/Viaduct Hogeweyselaan 29
4. Financiën 31
5. Prioritering en advies 34
6. Aandachtspunten voor de PBI-2 fase 36
7. Lijst met bijlages 37

1. Inleiding, context en doel van de rapportage

De groei van de woonwijk Weespersluis – onderdeel van de Bloemendalerpolder – zorgt voor meerdere problemen op het gebied van bereikbaarheid en mobiliteit. Historisch gezien lag Weesp aan de Zuidzijde van het spoor. Echter, met de groei van Weespersluis is de spoordijk midden tussen bestaand Weesp en Weespersluis een flinke barrière geworden. De context van de bereikbaarheidsvragen in relatie tot de gebiedsontwikkeling is als volgt kort samengevat:

- SUOK
  In de SUOK, de samenwerkings- en uitvoeringsovereenkomst voor de wijk Weespersluis, zijn in 2012 maatregelen overeengekomen om de bereikbaarheidsproblemen op te lossen. Voor het autoverkeer is de Waterlinie aangelegd als nieuwe hoofdentree van Weesp. Voor langzaam verkeer is het plan ontstaan voor een nieuwe (derde) fiets- en voetgangersverbinding onder de spoordijk. In artikel 29 lid 2 van de SUOK is een vaste bijdrage afgesproken van 6 miljoen euro (prijspeil 2012) voor een verbinding tussen Weespersluis en bestaand Weesp, vanaf het moment dat er 1375 woningen zijn gebouwd (dit aantal staat inmiddels op ca 1500). Maar is deze derde langzaam verkeer verbinding haalbaar? De SUOK voorziet in een alternatief investeringsplan als de derde verbinding niet haalbaar zou zijn.

- Stationsomgeving Noordzijde
  De noordzijde van het stationsgebied is veranderd van een achterkant naar een tweede voorkant en wordt steeds intensiever gebruikt. Ook door de nieuwe HOV-busverbinding van en naar IJburg zal het gebruik verder toenemen. Echter, er ontbreken voorzieningen, de ruimtelijke kwaliteit is ondermaats en te veel gericht op de auto, en daarnaast is er behoefte aan een goed functionerend HOV-busstation. Hoe kunnen wij dit faciliteren?

- Kwaliteit en veiligheid van de bestaande verbindingen onder het spoor
  Op dit moment zijn er maar twee openbare verbindingen tussen Weesp en Weespersluis, te weten de Meester Bouhuijstunnel en het viaduct Hogeweyselaan. Beide verbindingen zijn vooral ingericht voor de auto, en ze hebben knelpunten door ontbrekende of weinig uitnodigend ingerichte routes voor fietsers en voetgangers. *(Daarnaast vormt de reizigerspassage in het NS-station een niet-openbare voetgangersverbinding, en is er – op grote afstand – langs het Amsterdam-Rijnkanaal een fietsverbinding).*

- Zwakke en ontbrekende schakels fiets, uitkomsten verkeersonderzoeken
  In zijn algemeenheid is er in de SUOK Bloemendalerpolder 2012 (veel) minder aandacht voor veilige en vlotte doorgaande voetgangers- en fietsroutes dan vanuit het huidig perspectief gewenst is. Er is weinig gedaan aan het bestaande fietsnetwerk dat Weespersluis met haar omgeving verbindt. In het kader van deze verkenning zijn verkeersonderzoeken gedaan naar auto- en fietsstromen. Hieruit blijkt dat het bestaande netwerk op bepaalde locaties niet voldoet aan CROW-normen en aan Amsterdamse kaders.

Het niet doorgaan van eerdere plannen – zoals de herontwikkeling van het station in het kader van Programma Hoogfrequent Spoor SAAL, en ook de verouderde afspraken uit 2012 in het kader van de SUOK – heeft erin geresulteerd dat er nog geen maatregelen zijn genomen. Dit gaat meer en meer knellen. In deze PBI-1 rapportage bekijken we de verschillende vragen in gezamenlijkheid, en schetsen we oplossingsrichtingen, passend bij een verkenningsfase. Deze zijn vervolgens globaal financieel geraamd en in volgorde van prioriteit gezet. Het rapport dient als basis voor bestuurlijke advisering in

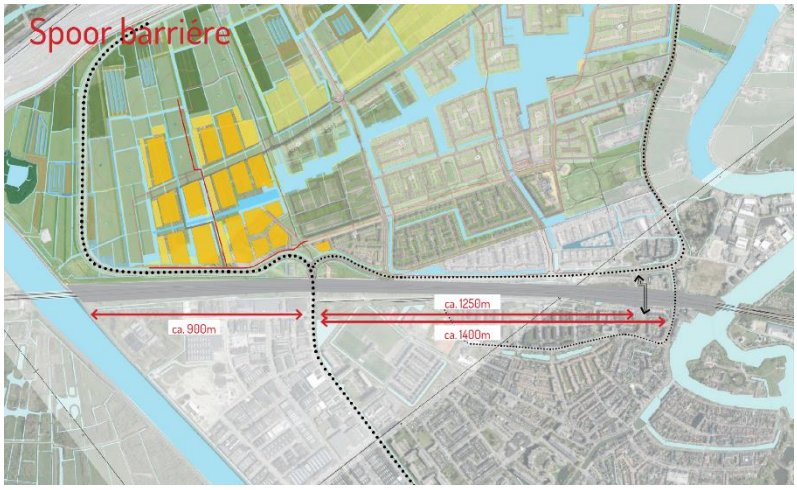
Stadsgebied Weesp en bestuurlijke besluitvorming door de centrale Stad over de prioriteiten en fasering van de voorgestelde maatregelen.

2. Probleemanalyse en urgentie

In dit hoofdstuk werken we de probleemanalyse en urgentie van de mobiliteitsopgave tussen de oude kern van Weesp en de Bloemendalerpolder nader uit. We beschrijven onder a) tot en met e) vijf problemen, en benoemen onder f) en g) twee kansen die kunnen bijdragen aan de oplossingsrichtingen. De oplossingsrichtingen komen vervolgens aan bod in hoofdstuk 3.

a) Probleem Spoordijk: Een ruimtelijke en sociaal-maatschappelijke barrière

Sinds het begin van de plannen voor de Bloemendalerpolder is onderkend dat de barrière van de spoordijk geslecht dient te worden als dit gebied tot ontwikkeling komt. Vanuit historisch perspectief van Oud-Weesp gelegen aan de stadsrand vormt de dijk een groot obstakel over een grote lengte (zie schema afbeelding hieronder).



Figuur 2.1 barrière spoordijk met indicatie lengtes

Door de gebiedsontwikkeling is de spoordijk als barrière tussen Oud-Weesp en Weespersluis komen te liggen. Hierdoor ontstaan enerzijds mobiliteitsproblemen. Anderzijds krijgen ook aanwezige sociaal-maatschappelijke contrasten tussen de twee delen van Weesp minder kans om 'organisch op te lossen'. Vandaar is vanaf het begin van de ontwikkeling van Weespersluis het plan opgevat voor een nieuwe (derde) langzaam verkeersverbinding, die het centrum van Weespersluis via de Bloemendalerpoldersingel zou verbinden met het historische centrum van Weesp. Het Stadsgebied Weesp heeft en houdt zorgen over deze barrièrewerking en heeft daarom de derde langzaam verkeersverbinding prominent genoemd in de gebiedsopgaven.

b) Probleem Zwakke en ontbrekende schakels fietsverkeer

De Omgevingsvisie 2050 Amsterdam geeft een streefbeeld van een fietsvriendelijke duurzame metropool met prettige en veilige hoofdroutes voor fietsers. Dit beeld is uitgewerkt in een hoofdfietsstructuur (zie figuur2.2).



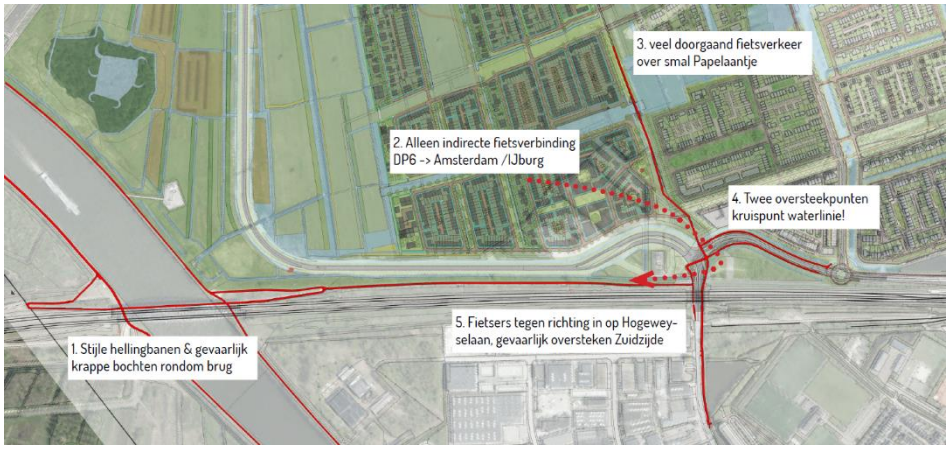
Figuur 2.2 Omgevingsvisie Amsterdam 2050, Ambitiekaart fietsnetwerk (uitsnede)



Figuur 2.3 Omgevingsvisie Amsterdam 2050, Ambitiekaart fietsnetwerk (uitsnede) met zwarte accenten voor de oost-west hoofd fietsverbindingen via Muiderspoorbrug en Leeuwenveldseweg, plus de rol van de schakel bij viaduct Hogeweyselaan (Accenten door team BPW). NB: Fietsverkeer gaat óók dwars door bestaand Weesp en richting Driemond en Gooi &Vechtstreek, langs de provinciale weg N236.

In de huidige situatie komen we meerdere ontbrekende en/of zwakke schakels in het Oost-West-fietsnetwerk tegen. Deze zijn onder meer:

- De hoofdfietsroute langs de Leeuwenveldseweg is juist bij het station onderbroken. Fietsers kunnen over een privé ventweg en parkeerterrein bij een kantoorpark of via de Frederica Zeijdelaarweg, die achter de kantoorgebouwen langsloopt.
- De aansluiting richting de Muiderspoorbrug via het Spoorpad is gebrekkig en nodigt uit tot verkeersonveilig oversteken van de Hogeweyselaan, heeft steile hellingpercentages en alleen indirecte aansluiting richting de Westzijde van Weespersluis (zie afbeelding figuur 2.4).



Figuur 2.4 (veiligheids)knelpunten in het netwerk aan de westzijde van Weespersluis

c) Probleem Toenemende verkeersdrukte auto en langzaam verkeer

We hebben voor deze verkenningenrapportage onderzoek gedaan naar zowel huidige als de toekomstige drukte voor auto en fietser op basis van het huidige netwerk. Uit dit onderzoek komt naar voren:

Auto

Voor het autoverkeer is Weespersluis goed aangesloten op het omliggende wegennetwerk. Door de aanleg van de nieuwe ontsluitingsweg `Waterlinie` is de (veel te hoge) verkeersdruk op de Korte Muiderweg en Leeuwenveldse weg afgenomen tot normale proporties.

De verkeersintensiteit op de Hogeweyselaan is echter fors gestegen met ca. 70% (van 6500 naar 11000 mvt/etm). Dit omdat er met name aan de westkant van Weesp een snellere verbinding is gemaakt naar de A1. Dit ontziet het centrum (was meest directe verbinding), maar het creëert een extra belasting voor Hogeweyselaan. In eerste instantie leidde die toename niet zo zeer tot files, als wel tot meer geluidhinder. De invoering van een maximumsnelheid van 30 km/uur binnen de bebouwde kom op de Hogeweyselaan heeft niet geleid tot een afname van de overlast die de bewoners langs de Hogeweyselaan ervaren. Conform de afspraken met de bewoners en de bedrijventerreinvereniging IVW Weesp zou de huidige doorgaande route, die nu via de Hogeweyselaan loopt, verlegd moeten worden naar de Bloemendalerpolder en de Pampuslaan. Deze maatregel is ook vastgelegd in de mobiliteitsvisie Weesp 2021-2046. Daarmee zal de intensiteit op de Hogeweyselaan weer afnemen, hoewel de verwachting is dat de Hogeweyselaan een belangrijke doorgaande autoroute blijft.

Voor een vlotte afwikkeling van het verkeer bij de verkeerslichten op het kruispunt met de Leeuwenveldseweg is het van belang dat de lengte en breedte van de opstelvakken op de Hogeweyselaan worden geoptimaliseerd. Dit ter voorkoming van filevorming in de toekomst.

Fiets

Uit tellingen blijkt dat het fietsverkeer slechts een bescheiden rol speelt in de Modal Spit. Voor buitengebieden met een matig OV is dit niet ongebruikelijk. Uit een recent gemaakte VMA-verkeersprognose over het fietsverkeer door V&OR (zie bijlage 1) blijken alle onderzochte wegvakken groei op te leveren. Tabel 2.1 geeft dit aan.

In de laatste kolom valt te zien of het fietspad duurzaam genoeg is voor de toekomst (2035). Om dit te bepalen is spitsuurintensiteit (15% van etmaalwaarde) vergeleken met de CROW-ASVV-norm.

Wegvak	VMA 2035 (ef/tm)	VMA 2035 (f/uur)	Breedte (m)	CROW norm (m.)	Voldoet? *)
Spoorpad	2800-4200	420-630	2.80	4.50	**Nee**
Spoorbrug	2800-4200	420-630	3.00	4.50	**Nee**
Lweg-w	600-900	90-135	2.60	2.50-3.00	**Voldoet**
Lweg-o	1400-2100	210-315	2.75/ 2.90	3.50-4.00	**Voldoet**
Hwey-n	1800-2700	270-405	2.50	4.00	**Nee**
Hwey-z	1800-2700	270-405	3.60	4.00	**Nee**
Bwhs	2300-3500	345-525	2.52/ 2.69	4.50	**Voldoet**
KMweg	1100-1700	165-255	Plan 3.50	3.50-4.00	**Plan voldoet**
OverHolland	300-400	45-60	Plan 3,50	2,50-3.50	**Plan voldoet**

Tabel 2.1 Fietsintensiteiten VMA2035 en aanwezige ruimte voor fietsers

**) Of de breedte voldoet of niet, hangt af van de intensiteit aan fietsers. Hoe drukker het is, des te meer breedte is vereist.*

Uit de tabel blijkt dat het fietspadennetwerk dat Weespersluis aan de omgeving moet aansluiten grotendeels op orde en robuust is voor de toekomst (al dan niet in de plannen). Er zijn 4 knelpunten en 1 nadere overweging.

Het **Spoorpad** en de **Muiderspoorbrug** voldoen beide niet aan de CROW-norm. Oplossingsrichtingen zijn verder uitgewerkt in het volgende hoofdstuk, maatregel 6.

De **Hogeweyselaan** voldoet ook op twee punten niet. Onder het spoor is een krap bemeten fietspad. Dit voldoet niet aan de gewenste breedte. Er is ook geen ruimte voor een voetpad. Daarnaast is er een veiligheidsknelpunt ontstaan doordat de aansluiting van de (eenrichtings-) fietsstrook aan Westzijde uitnodigt tot spookfietsen en illegaal oversteken van de Hogeweyselaan.

Oplossingsrichtingen voor de omgeving van het viaduct zelf zijn verder uitgewerkt in het volgende hoofdstuk, maatregel 5. Om het veiligheidsknelpunt van spookfietsen en illegaal oversteken duurzaam op te lossen, moet het spoorpad anders aangesloten worden op het hoofdnetwerk fiets. Dit kan alleen worden bereikt met maatregel 6.

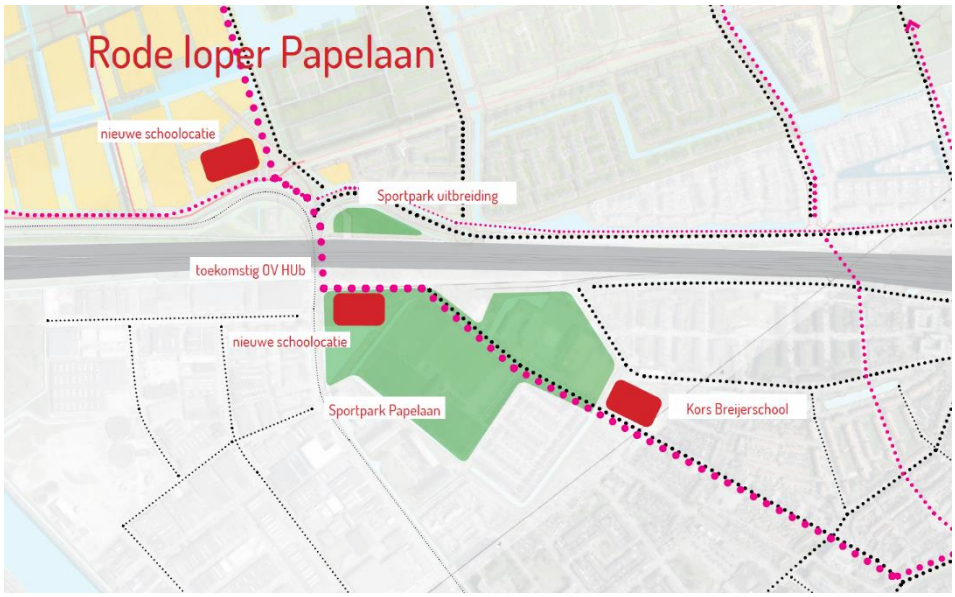
Verder te zuiden is de breedte 3.60m, terwijl 4.00m de norm is. Gezien ontwikkelingen in deze hoek van Weesp die veel fietsers gaat trekken zou op de 4.00m moeten worden ingezet; de ruimte is aanwezig door het laten vervallen van de fietsstrook. Dit is overigens niet verder onderzocht in deze rapportage.

Tenslotte de **Bouhuijstunnel**. Zowel los van elkaar als bij elkaar opgeteld voldoet deze tunnel aan de CROW-norm. Toch heerst hier een gevoel van krapte. Dat heeft te maken met de gedeeltelijke menging van voetgangers in de westelijke buis en het ontbreken van 'schampruimte' in de oostelijke. Aan de fysieke breedte valt niets te doen zonder draconische reconstructies, wel kan het voetpad worden doorgetrokken. Dit is verder onderzocht in het volgende hoofdstuk, maatregel 2.

d) Probleem verdichting en voorzieningenknoop rondom viaduct Hogeweyselaan

In het oorspronkelijke plan voor Weespersluis is de bebouwing qua dichtheid aan woningen en voorzieningen concentrisch rond het NS-station opgebouwd en richting de westkant steeds verder uitgedund. De omgeving van viaduct Hogeweyselaan is vooral ingericht voor de automobilist. Inmiddels is dit perspectief fundamenteel veranderd: door de herijking van Deelplan 6 met twee nieuwe basisscholen aan de westzijde, en door de nieuwe plannen voor een VO-school bij sportpark Papelaan, komt hier een stadsentree met in totaal drie scholen aan weerzijden en een hoofdentree naar het sportpark Papelaan.

Deze ontwikkelingen vragen om goede en veilige fiets- en voetgangersroutes die, naar verwachting, zowel op spitsmomenten van de scholen als op spitsmomenten van de sportverenigingen druk gebruikt zullen worden. In het onderstaande schema "rode loper Papelaan" (figuur 2.5) is de historische route van de Papelaan aan weerszijden als wensbeeld in ere hersteld, en een belangrijke hoofdverbinding voor fietsers en voetgangers tussen Weespersluis West en het centrum van Oud-Weesp geworden. Het schema geeft ook de locaties weer van de belangrijkste voorzieningen.



Figuur 2.5 wensbeeld Papenlaan als rode loper met belangrijke voorzieningen

e) Probleem Station Noordzijde

De belangrijkste tekortkomingen en opgaven van het stationsgebied Noordzijde zijn:

- Er is behoefte aan een hoogwaardig HOV-busstation met korte en efficiënte routes naar de trein en hoog comfort voor de reizigers. De komst van de nieuwe HOV-bus van en naar IJburg zal aanzienlijke reizigersstromen aantrekken (het verkeersmodel gaat uit van uiteindelijk ca. 3000 dagelijkse reizigers, wat in de orde van grootte van 30% van het reizigersaantal van het NS-station ligt). De nu geplande haltevoorziening is te ver van het station en voorziet niet in een keerbeweging voor de HOV bus. Dit verhoogt de reistijd en overstaptijd en is onvoldoende comfortabel voor de reiziger.
- Als aan de noordzijde een extra busstation komt voor de HOV-bus naar Strandeiland, ontstaat de kans om het huidige busstation aan zuidzijde - op termijn - eventueel te laten vervallen en het Stationsplein te vergroenen. Gezien de suboptimale toegankelijkheid van het huidige busstation voor bussen, is de kans reëel dat dit voor de buslijnen eerder een positief dan een negatief effect heeft. Dit is in deze studie nog niet verder onderzocht. Wat de voors en tegens zijn, zal uit verder overleg tussen gemeente en de opdrachtgevers voor het busvervoer (Vervoerregio en Provincie) moeten blijken.
- Er ontbreken fietsvoorzieningen aan de noordzijde. Voor fietsers vanuit Weespersluis leidt dit tot ingewikkeld omfietsen en tijdverlies. Daarnaast leidt dit gebrek tot toenemende congestie van de fietsvoorzieningen aan de Zuidzijde. De vraag naar fietsvoorzieningen is niet kwantitatief of modelmatig onderbouwd. Goed toegankelijke fietsvoorzieningen bij alle NS-entrees zijn een vanzelfsprekende zogeheten 'ketenvoorziening' voor reizigers en daarmee een centraal onderdeel van het functioneren van NS-stations. Tevens is die wens veelvuldig ingebracht door bewoners op participatiemomenten.
- De ruimtelijke kwaliteit van het stationsgebied aan de noordzijde is niet uitnodigend en de looproutes naar de omringende wijken zijn indirect.

f) Kans: Minder autoverkeer op Leeuwenveldseweg en Stationsweg

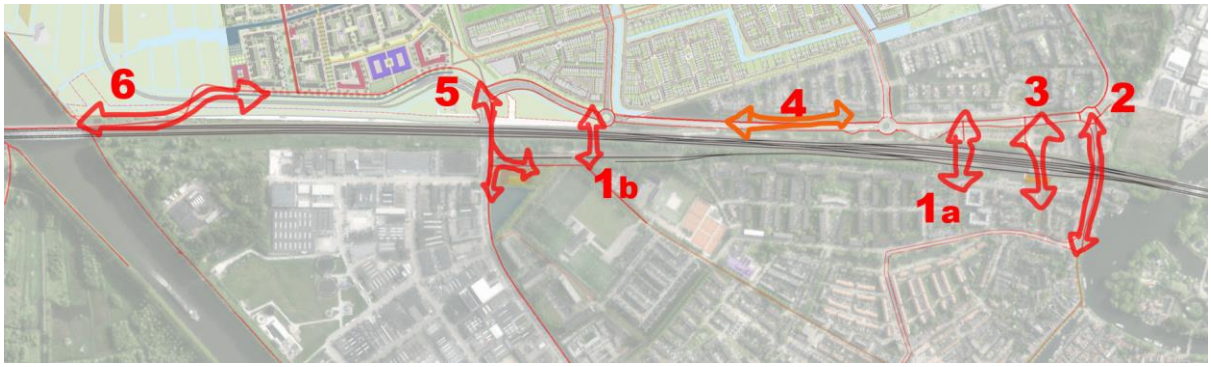
Door aanleg van de nieuwe ontsluitingsweg Waterlinie is de verkeersdrukte op de Leeuwenveldseweg aanzienlijk afgenomen. Het deel tussen Stationsweg en Bloemendalerpoldersingel is afgewaardeerd tot GOW 30. Het deel tussen Fort Veldhuissingel en Bloemendalerpoldersingel blijft voorlopig op 50 km/u. Deze keuze is gemaakt met het idee dat de toekomstige HOV-buslijn via de Waterlinie zal rijden. Mocht de Vervoerregio in overleg met gemeente en GVB toch besluiten om de buslijn via de Korte Muiderweg te laten rijden (wat nu het voorkeurstracé is), dan kan worden overwogen om de Leeuwenveldseweg – het deel tussen de Bloemendalerpoldersingel en de Hogeweyselaan – ook in te richten als GOW met een maximumsnelheid van 30 km/uur. Door de geringere verkeersdrukte op de Leeuwenveldseweg kan de weg versmald worden naar 6,30 meter. Dit biedt de mogelijkheid om bij een integrale herinrichting de benodigde fietsvoorzieningen veilig en comfortabel aan te leggen binnen de nu aanwezige ruimte. Daarnaast biedt een herinrichting ruimte voor vergroening van het wegprofiel. Ook op de Stationsweg neemt de verkeersdrukte af. Dit biedt kansen voor de herinrichting rondom de Bouhuijstunnel.

g) Kans: Ontwikkelingsinitiatieven rondom het NS-station

De directe stationsomgeving is een aantrekkelijk gebied voor commercieel vastgoed of voor bijzondere woningen. In de omgevingsvisie Weesp en in de Hoogbouwvisie Amsterdam is de directe stationsomgeving opgenomen als mogelijke plek voor hoogbouw. In de directe stationsomgeving bevinden zich twee gedateerde kantoorcomplexen. Beide eigenaren hebben de gemeente benaderd met initiatieven voor herontwikkeling. Daarnaast is de P&R ,die een belangrijke regiofunctie heeft, eigendom van de gemeente en kan die op termijn ontwikkeld worden. Dit geeft mogelijkheden om een samenhangend stedenbouwkundig raamwerk op te stellen dat deze drie potentiële ontwikkelingen optimaal in laat spelen op de noodzakelijke herontwikkeling van het stationsgebied aan de noordzijde. Tevens is een vorm van publiek-private financiering mogelijk een optie, waarbij de grondeigenaren participeren in de investeringen in de openbare ruimte. Deze planvorming zal een balans moeten vinden tussen toekomstige ontwikkelingen in het (beleid voor) autoverkeer en –parkeren, de gebiedsgerichte invulling en regiofunctie die het stationsgebied van Weesp óók heeft.

3. Oplossingsrichtingen en onderzochte maatregelen

We hebben zes oplossingsrichtingen c.q. mogelijke maatregelen onderzocht die een antwoord zijn op de in hoofdstuk 2 beschreven problemen en opgaven. Ze zijn hieronder geschetst.



Figuur 3.1 Locatie van de onderzochte oplossingsrichtingen c.q. mogelijke maatregelen

De onderzochte mogelijke maatregelen zijn:

1. Nieuwe langzaam verkeersverbinding: 1a als hoofdvariant en 1b als alternatieve (en goedkopere) variant.
2. Verbeteren langzaam verkeersroutes en sociale veiligheid Bouhuijstunnel.
3. Stationsgebied noordzijde: verbeteren ruimtelijke kwaliteit en voorzieningen en een HOV-busstation.
4. Herinrichting Leeuwenveldseweg.
5. Verbeteren viaduct Hogeweyselaan en aansluiting op de Papelaan.
6. Verbeteren fietsaansluiting op de Muiderspoorbrug/Viaduct Hogeweyselaan.

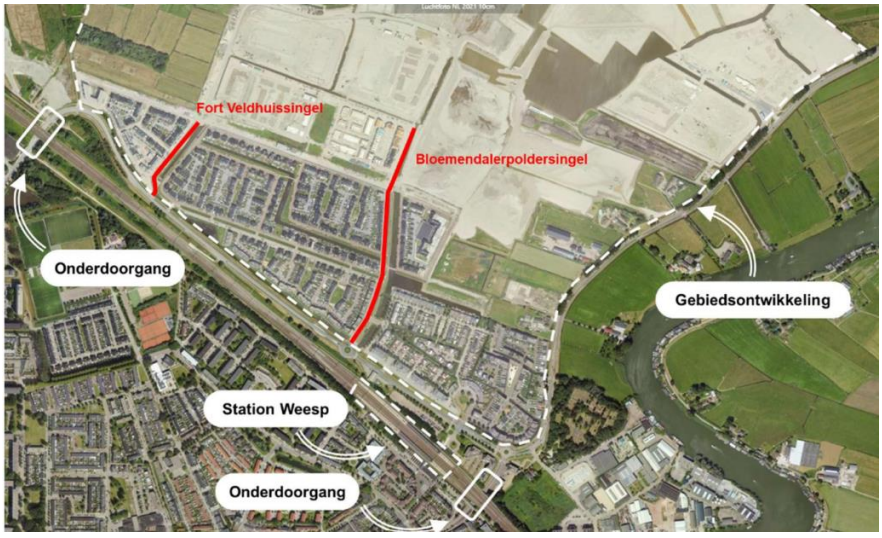
Voor de complexe maatregelen 1a en 1b zijn afzonderlijke haalbaarheidsonderzoeken, inclusief kostenramingen, uitgevoerd door een extern bureau. Voor de overige maatregelen hebben we zelf, via ontwerpend vooronderzoek, ontwerp- en oplossingsrichtingen in beeld gebracht en zijn de kosten globaal geraamd, op het niveau van schetsontwerp, passend bij een PBI-1 planfase.

Maatregel 1a en 1b: Twee varianten voor een nieuwe Langzaam Verkeerverbinding

Adviesbureau RHDHV heeft in 2023 en begin 2024 onderzoek gedaan naar de technische haalbaarheid en de kosten van een nieuwe Langzaam Verkeersverbinding onder de spoorzone in Weesp.

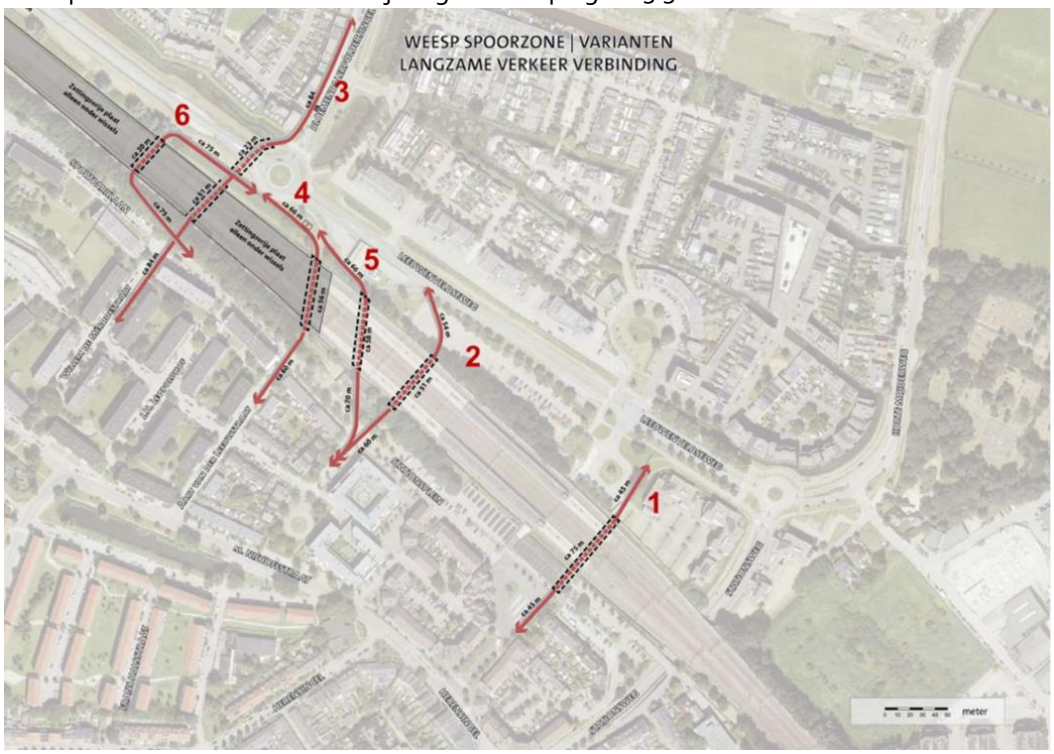
<u>Aanleiding en aanpak</u>
Aanleiding voor deze studie is de ambitie om de barrièrewerking van de spoordijk tussen het oude Weesp en de Bloemendalerpolder/Weespersluis te slechten. In de huidige situatie zijn er twee onderdoorgangen voor het (langzaam) verkeer. Eén direct naast het station (de Bouhuijstunnel) en één

ter hoogte van de Hogeweyselaan (viaduct Hogeweyselaan), met een onderlinge afstand van ca 1,4 km. Dit is zichtbaar op het kaartje op figuur 3.2.



Figuur 3.2 Bestaande situatie spoorzone Weesp met twee bestaande onderdoorgangen met een onderlinge afstand van ca 1,4 km.

RHDHV heeft in eerste instantie zes varianten onderzocht, op variant 1 na (de huidige onderdoorgang in het station), alle zo dicht mogelijk gelegen bij de Bloemendalenpoldersingel – dit is de centrale as van Weespersluis. De zes varianten zijn afgebeeld op figuur 3.3.



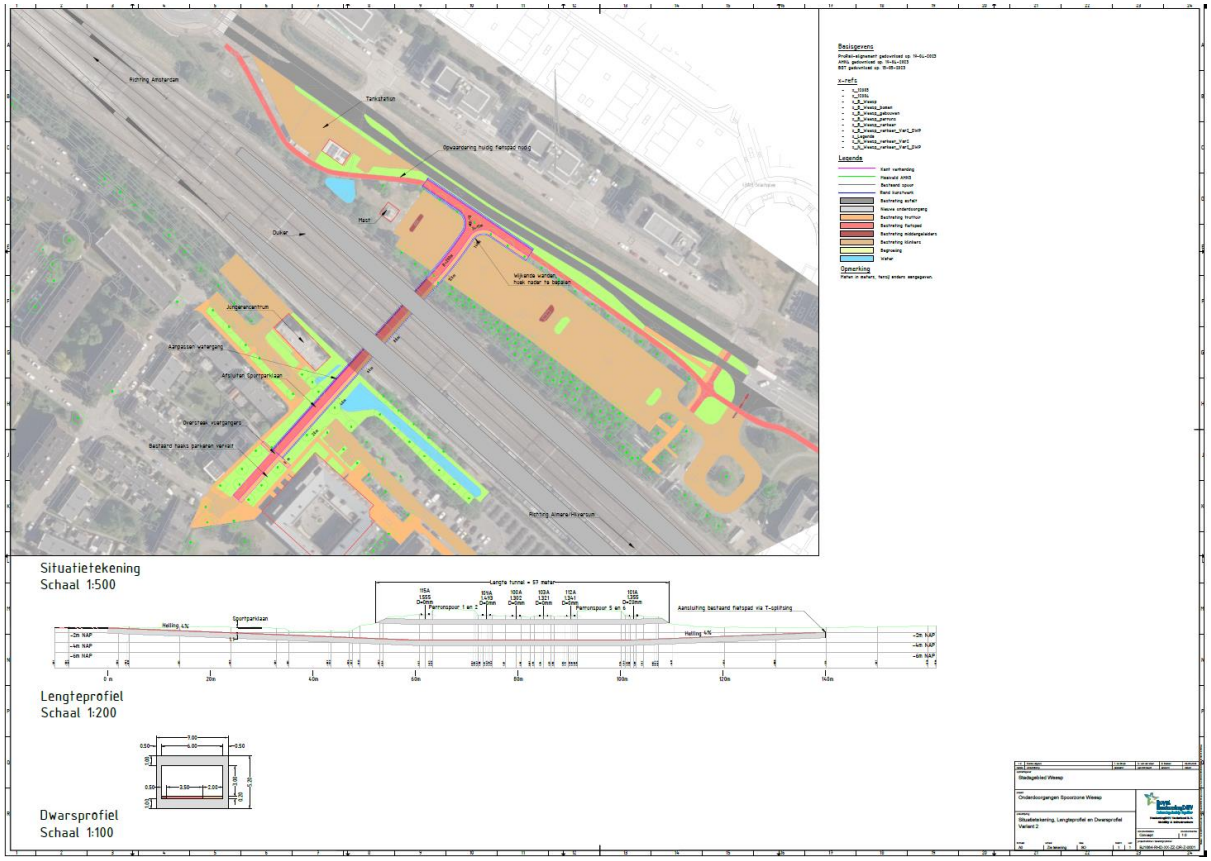
Figuur 3.3 In eerste instantie onderzochte zes varianten voor een nieuwe langzaam verkeerverbinding spoorzone Weesp

<u>Maatregel 1a: "Variant 2" (Verlengde van de PC Boutensstraat) = hoofdvariant</u>

De zes varianten zijn beoordeeld op de kwaliteit van de verbinding, de aansluitingen voor langzaam verkeer aan beide zijden, technische maakbaarheid en impact op de omgeving. Variant 2 – deze ligt in

het verlengde van de PC Boutensstraat – blijkt van dit rijtje van zes varianten de meest robuuste: er is een goede aansluiting aan beide zijden van het spoor te maken en de onderkruizing van het spoor ligt *naast* het wisselcomplex van ProRail, waardoor de bouw minder complex en kostbaar is dan de andere varianten. Variant 1 blijkt sowieso niet realiseerbaar, los van de excentrische ligging ten opzichte van de Bloemendalerpoldersingel.

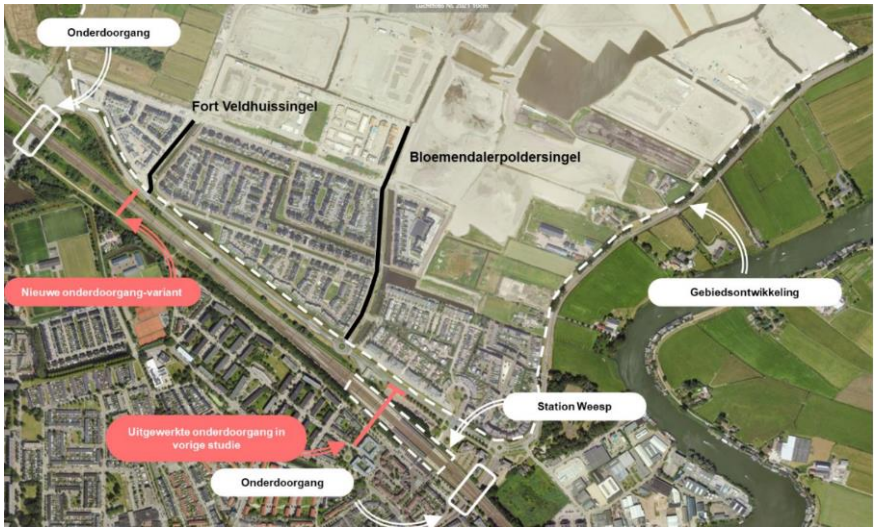
Variant 2 is verder uitgewerkt in het rapport RHDHV, 7 juli 2023 (zie bijlage 2).
De investeringskosten van variant 2 zijn geraamd op 29,4 mln. met een bandbreedte tussen 21,6 en 37,5 mln.



Figuur 3.4: Maatregel 1a = variant 2 uit de RHDHV-studie naar een mogelijke derde Langzaam Verkeerverbinding Spoorzone Weesp

<u>Maatregel 1b: Alternatief uitgewerkte variant: Fort Veldhuissingel-Papelaan</u>

Gezien de hoge kosten van variant 2 (middenwaarde 29,4 mln.) uit de RHDHV-studie, is een alternatief onderzocht, op ca 300 meter ten oosten van het viaduct Hogeweyselaan, de variant tussen de Fort Veldhuissingel en Papelaan:

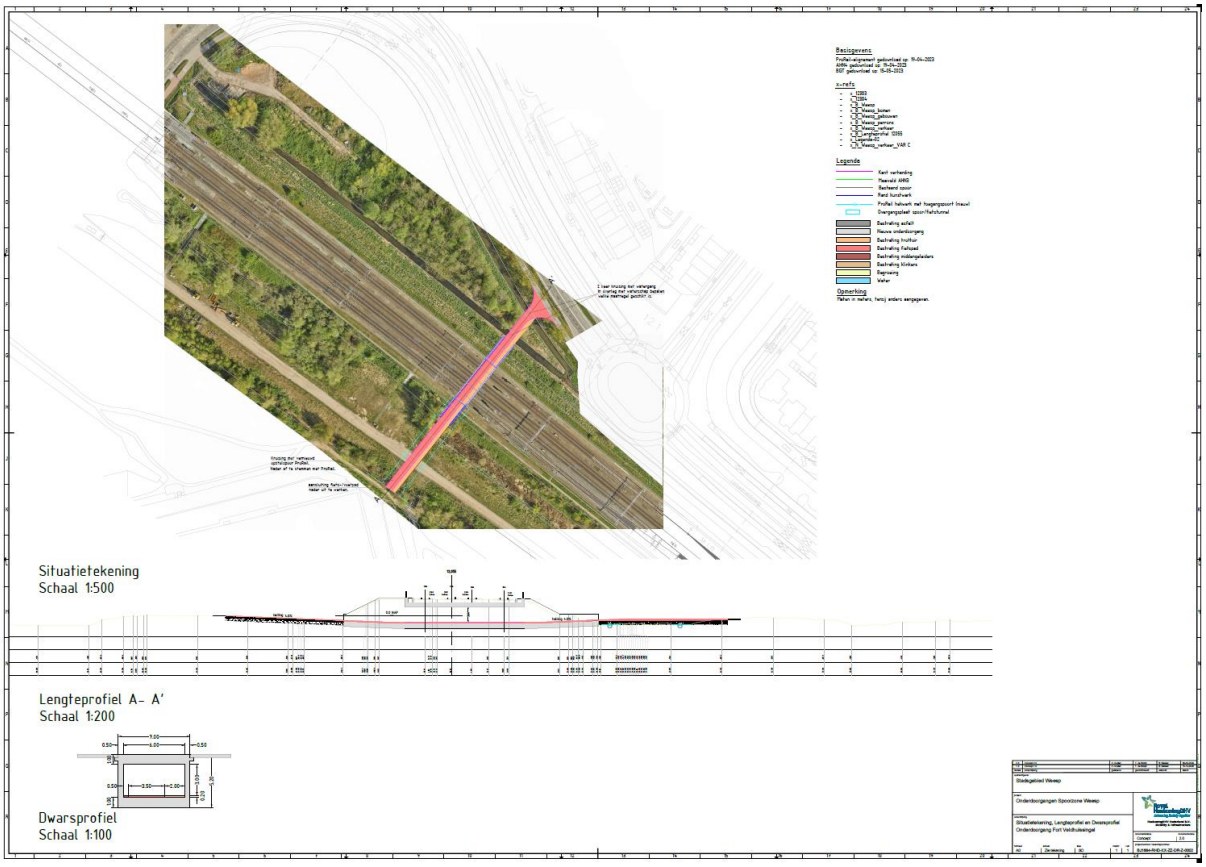


Figuur 3.5 alternatief uitgewerkte variant voor een nieuwe Langzaam Verkeerverbinding Spoorzone Weesp, ter hoogte van de Fort Veldhuissingel/Papelaan

Dit alternatief ligt, net als de hoofdvariant 2, buiten de wisselstraat van ProRail. Hierdoor worden hoge kosten en risico's (in beginsel) vermeden. Deze variant is verder uitgewerkt in het rapport RHDHV, 9 februari 2024 (zie bijlage 3).

De kosten van deze variant bedragen 13,3 mln. met een bandbreedte tussen 10,0 en 16,8 mln. Hiervoor is aangenomen dat het opstelspoor/uitvoegspoor van ProRail aan de zuidzijde ofwel verdwijnt, ofwel gelijkvloers mag worden gekruist, zodat de lengte van de ongelijkvloerse kruising beperkt blijft. Zou deze aanname later niet houdbaar blijken, dan nemen de kosten en risico's van deze terugvalvariant alsnog sterk toe.

Beide varianten zijn nog niet getoetst door ProRail. ProRail hanteert voor dit soort 'omgevingsverzoeken' een procesaanpak waarin eerst de vraag nader wordt gespecificeerd en dan beoordeeld wordt onder welke voorwaarden (organisatie, financiën, risicoverdeling) een infraproject eventueel nabij en onder het spoor kan/mag plaatsvinden. Deze toets hoort niet thuis in een PBI-1 verkenningenrapportage (zie ook hierna).



Figuur 3.6: In meer detail Maatregel 1b = alternatieve variant voor een nieuwe Langzaam Verkeerverbinding Spoorzone Weesp

Maatregel 2: Verbeteren langzaam verkeerroutes en sociale veiligheid Bouhuijstunnel

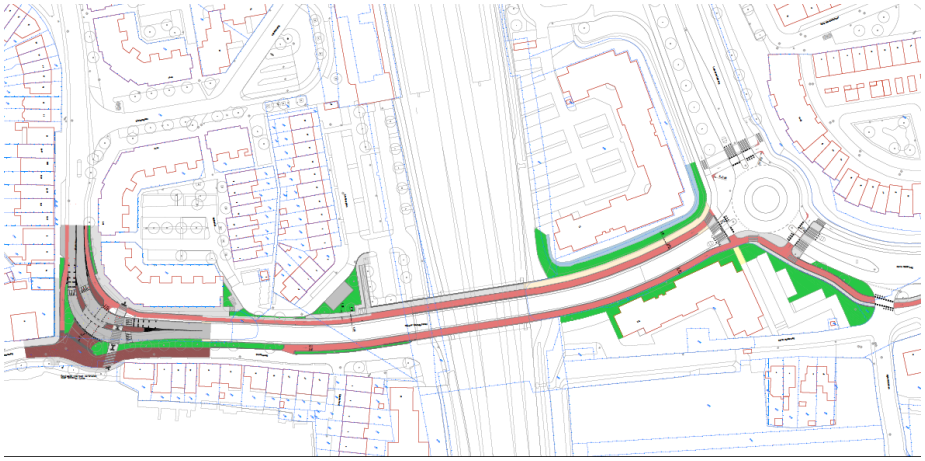
De Bouhuijstunnel is momenteel de enige openbare verbinding tussen Weespersluis en Oud-Weesp ten oosten van de Hogeweyselaan. Bij het viaduct zelf is er voldoende ruimte voor 2x1 rijstroken voor de auto, tweerichtingsfietspaden aan weerszijden en een voetpad aan westzijde. Uit het verkeersmodel blijkt dat de ruimte voor de fietser daarmee toereikend is.

De ruimtelijke uitstraling is niet uitnodigend, onder andere door hoogteverschillen en onaantrekkelijke constructieve elementen die het zicht belemmeren (zie foto hieronder). Verder loopt het voetpad aan de zuidzijde niet door richting het centrum van Weesp, maar stopt het abrupt bij een trap en zeer krappe hellingbaan. Hierbij moet de voetganger afbuigen via een parkeerterrein richting het NS-station.



Figuur 3.7 Bouhuijstunnel, huidige situatie

Er is eerder een schetsontwerp uitgewerkt die met name de aansluiting voor fietsers richting het centrum, via de Sluisbrug, verbetert. Dit wordt bereikt door het kruispunt met de Herensingel eenduidiger vorm te geven met minder ruimte voor de auto (zie figuur hierna).



Figuur 3.8 schetsontwerp aanpassingen kruispunt Herensingel – Stationsweg

In het bovenstaande ontwerp ontstaat een overzichtelijk kruispunt Stationsweg - Herensingel met betere en veiligere doorstroming voor langzaam verkeer. Echter, tussen het kruispunt en de Bouhuijstunnel is de voetgangersroute gecombineerd met het fietspad. In het licht van toenemende drukte op het fietspad lijkt deze keuze onwenselijk. We stellen voor om de voorgestelde aanpassingen aan het kruispunt te combineren met het doortrekken van het voetpad langs het fietspad. Dit vergt nadere studie naar de inpassing in de beperkte ruimte ten zuiden van de Bouhuijstunnel. Naar alle waarschijnlijkheid is het voetpad daar volledig inpasbaar, maar vergt dit beperkte aanpassingen aan enkele keermuren voorbij het viaduct (zie onderstaande collage).



Figuur 3.9 Voorstel doortrekken voetpad parallel aan fietspad ter plaatse van huidige groenpartij, door het slopen van een deel van de keermuur (grijze arcering) en herindeling van de groenpartij (nader uit te werken)

Maatregel 3: Stationsgebied Noordzijde: verbeteren ruimtelijke kwaliteit, voorzieningen en HOV-busstation

De noordzijde van het stationsgebied is ruimtelijke en functioneel ondermaats ingericht. Terwijl er alle ruimte voor de auto is (naar Amsterdamse maatstaven uitzonderlijk veel ruimte voor K&R en P&R) zijn de voetgangersroutes marginaal en de fietsroutes gebrekkig. Daarnaast is er een urgente behoefte aan een HOV-waardig busstation en fietsenstallingen.

In het kader van het Meerjarenprogramma Fiets 2017-2022, Knelpunten Fietsparkeren, worden er op korte termijn fietsparkeerplaatsen toegevoegd. Dit is zeer wenselijk, echter, de hierboven geconstateerde tekortkomingen zijn structureel van aard en vragen om een integrale oplossing.



Figuur 3.10 Huidige situatie stationsgebied, met fietsen op de stoep, marginale entree van het station, overmaat aan ruimte voor de auto, ontbrekende ruimte voor OV / HOV.

In de Omgevingsvisie Weesp en ook in de Hoogbouwvisie Amsterdam is de noordzijde van het stationsgebied aangewezen als mogelijke kans voor gebiedsontwikkeling en hoogbouw. De gemeente heeft een grote grondpositie in de vorm van het stationsplein en het aangrenzende P&R-terrein. Er zijn ook private partijen die hun eigen gedateerde vastgoed willen herontwikkelen. Er zijn ontwikkelkansen voor vastgoed. Er is een bestuurlijke keuze gemaakt om vooralsnog geen gemeentelijke GREX en eigen gebiedsvisie op te stellen, maar om private ontwikkelingen wel te faciliteren indien deze wenselijk blijken.

Door het afwaarderen en versmallen van de Leeuwenveldseweg naar GOW 30 (zie voor aanvullende toelichting hierop ook de volgende maatregel) kan daar het momenteel ontbrekende fietspad gemaakt worden en kan het autoverkeer ontvlochten worden door de P&R en vastgoedlocaties niet meer via het Stationsplein, maar direct vanaf de Leeuwenveldseweg te ontsluiten. Dit geeft de mogelijkheid voor een integrale herontwikkeling van het Stationsplein met een volledig en comfortabel busstation, duidelijke

voetgangersroutes en voldoende fietsenstallingen, al dan niet gecombineerd met een (gefaseerde) herontwikkeling van omringende vastgoedlocaties en/of de P&R-locatie.



Figuur 3.11 Illustratieve functionele schets voor een herontwikkeling van het stationsgebied. De geel gearceerde gebieden geven mogelijke herontwikkelingen aan ter plaatse van private vastgoedlocaties en/of de huidige P&R. Een gefaseerde ontwikkeling kan eventueel ook een transformatie inhouden van het huidige brandstofverkooppunt langs de Leeuwenveldseweg.

Een integrale herontwikkeling biedt de mogelijkheid om publiek-private financiering door samenwerking met private vastgoedontwikkeling. Daarnaast komt de mogelijkheid in beeld om ook op de locatie van de huidige P&R een vastgoedontwikkeling te realiseren, waar sociale ontwikkeldoelen en/of stationsvoorzieningen gerealiseerd worden in combinatie met woningen. Een kans hierbij is dat ook een positief financieel gemeentelijk ontwikkelresultaat ontstaat. Dit is in deze studie niet nader onderzocht.

Maatregel 4: Herinrichting Leeuwenveldseweg

De Leeuwenveldseweg nodigt in zijn huidige vormgeving door lange rechtstanden en een breed asfaltprofiel uit tot hard rijden. Deze weg was oorspronkelijk ontworpen als een gebiedsontsluitingsweg met een snelheidsregime van 70 km/uur, toen er nog niet gebouwd werd in de Bloemendalerpolder. Het wegprofiel is sindsdien nooit aangepast aan de gewijzigde situatie. Het beeld van de weg is ook erg kaal en past niet goed bij de huidige betekenis van de weg als entree naar Weespersluis (zie foto figuur 3.11). In het vastgestelde Mobiliteitsplan Weesp is opgenomen dat aan de noordzijde (Weespersluis-zijde) een doorgaand tweerichtingsfietspad gerealiseerd dient te worden.



Figuur 3.12 Leeuwenveldseweg april 2024

Het profiel van de Leeuwenveldseweg valt uiteen in twee delen, van west naar oost: (1) ten westen van de rotonde Bloemendalerpoldersingel, hier blijft de weg voorlopig GOW 50; en (2) rondom het station, tussen de aansluitingen Bloemendalerpoldersingel en Stationsweg / Korte Muiderweg. Hier verandert het regime van de weg naar GOW 30. Voor een eenduidig wegbeeld kan overigens ook overwogen worden om de hele Leeuwenveldseweg in te richten als GOW 30. Het snelheids-regime, waarbij een deel van de weg tempo 50 blijft, is ingegeven door de wens om doorgaand autoverkeer door de wijk zelf te ontmoedigen.

In beide delen geeft de verminderde auto doorstroming op de weg de mogelijkheid om het wegprofiel te versmallen van ca. 7,6m naar 6,3m. Hierdoor ontstaat ruimte voor om het aanwezige eenrichtingsfietspad aan de noordzijde te verbreden naar een tweerichtingsfietspad van 3,5m breed. Bij de verdere uitwerking moet rekening worden gehouden met het bedrijfstransport van de Nijverheidslaan dat gebruik maakt van de Leeuwenveldseweg

Tussen de aansluitingen Fort Velthuissingel en Bloemendalerpoldersingel kan het aanwezige eenrichtingsfietspad zuidzijde dan vervallen. Dit geeft de mogelijkheid om het profiel te vergroenen en om over deze aanzienlijke lengte laanbomen toe te voegen aan deze zijde. Elders is hierdoor door kabels en leidingen naar verwachting geen ruimte.

Ten oosten van de Bloemendalerpoldersingel verandert de weg naar GOW30. Het fietspad aan de noordzijde ontbreekt hier geheel – fietsers worden geleid over een privé parkeerterrein. Het huidige profiel is door diverse voorsorteerstroken breed en grillig. Het versmallen naar 6.3m en het verwijderen van niet meer benodigde voorsorteerstroken biedt de ruimte om aan de noordzijde een tweerichtingsfietspad toe te voegen en aan zuidzijde een voetpad met laanbomen. Het aanwezige fietspad aan de zuidzijde is vrij marginaal door de route om het tankstation langs de spoordijk. Dit eenrichtingsfietspad kan mogelijk vervallen, of, voor de relevante richting naar het station toe, direct langs de spoordijk worden gelegd.

In zijn geheel kan deze herinrichting niet alleen zorgen voor betere verkeersveiligheid door voorkomen van hardrijden en betere routes voor fietsers en voetgangers, maar ook voor een groener en fraaier laanprofiel voor deze belangrijke weg.

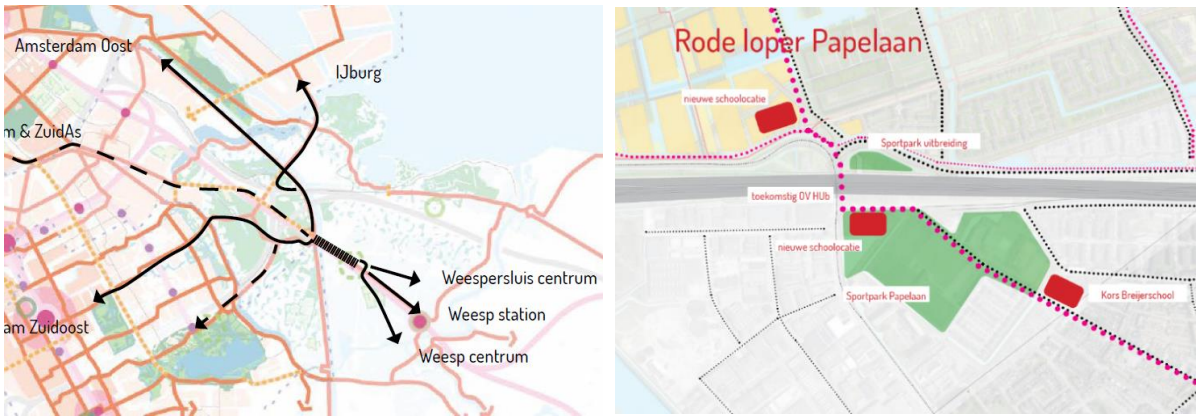


Figuur 3.13 Schets integrale herinrichting Leeuwenveldseweg, in samenhang met de elders voorgestelde maatregelen 2, 3 en 5.

Maatregel 5: Verbeteren viaduct Hogeweyselaan en aansluiting Papelaan

Door de ontwikkeling van veel woningen en maatschappelijke voorzieningen in de directe en verdere omgeving van het viaduct Hogeweyselaan, wordt deze plek ook voor langzaam verkeer steeds meer een cruciale verbinding.

De voorgestelde maatregel betreft het realiseren van voldoende ruimte voor een fiets- en voetpad onder het viaduct door aanpassing van een keermuur aldaar, en het doorverbinden van het fiets-en-voetpad met de Papelaan ten zuiden van het spoor richting het centrum van Oud-Weesp ter plekke van de nieuwe schoollocatie bij sportpark Papelaan. Voor het veiligheidsknelpunt van spookfietsen en illegaal oversteken van fietsers kan er een "quick fix" worden gemaakt door fietsers aan westzijde fysiek te weren. Dit zal naar verwachting het probleem eerder verplaatsen en wij beschouwen het niet als structurele oplossing. Maatregel 6 voorziet in een structurele oplossing van dit probleem. Dit neemt niet weg dat de quick-fix voor de tussenliggende tijd dat maatregel 6 is geëffectueerd gewenst is.



Figuur 3.14: Betekenis van het viaduct Hogeweyselaan voor langzaamverkeersverbindingen op grotere schaal en gezien de ontwikkelingen van belangrijke maatschappelijke voorzieningen in de directe omgeving

Uit het langzaam verkeersonderzoek blijkt de in de toekomst tot ongeveer 400 fietsers per uur verwacht worden, hetgeen een fietspad breedte van minimaal 4,00m noodzakelijk maakt om te kunnen voldoen aan de CROW norm. Gezien het detailniveau van het langzaamverkeersmodel zijn hier enkele aspecten niet in meegenomen, waaronder de positie van de scholen en de voorgestelde verbinding met de Papelaan richting het centrum van Oud-Weesp. Naar verwachting zal daardoor het uiteindelijke gebruik door voetgangers en fietsers nog hoger komen te liggen, zeker in spitstijden van de scholen.

Door de herinrichting in het kader van de aansluiting van de Waterlinie is een voorsorteerstrook toegevoegd in noordelijke richting. Dit is ten koste gegaan van het voetpad, hetgeen nu ontbreekt. Destijds is aangegeven dat dit een noodoplossing betreft en dat de gewenste situatie de realisatie van een volledig fietspad en voetpad aan de andere kant van de bestaande constructieve schijf van het viaduct behelst, ter plaatse van een talud (zie figuur 3.14). Dit talud zou hiervoor deel moeten worden vervangen door een keermuur. Deze ingreep blijft buiten het constructieve gedeelte van het viaduct zelf. Er is dus geen invloed op de baanstabiliteit van het spoor, en de ingreep vergt dus ook geen buitendienststellingdoor NS.

Van maatregel 1a (de hoofvariant van de derde LV-verbinding in verlengde van Bloemendalerpoldersingel) is inmiddels bekend dat daarmee te weinig fietsers worden 'weggetrokken' van de Hogeweyselaan om binnen de norm te komen qua fietspadbreedte.

In onderzoek is nog wat het effect van maatregel 1b (in verlengde van Fort Veldhuissingel) zou betekenen voor maatregel 5. Gezien het effect van de maatregel 1a, is de verwachting dat met maatregel 1b de fietsnorm wél wordt gehaald in het viaduct Hogeweyselaan.

Daarmee zou voor de fiets geen investering nodig zijn bij het spoorviaduct Hogeweyselaan. Voor de voetganger is er echter geen ruimte en de verwachting is dat met de komst van meerdere scholen in deze buurt het voetgangersverkeer flink zal toenemen. Meer ruimte voor de voetganger is alleen realiseerbaar door gebruik te maken van de onbenutte overspanning van het spoorviaduct op grondgebied van ProRail. Als deze overspanning wordt benut, ligt het voor de hand om de fietsers te combineren met het voetpad uit oogpunt van sociale veiligheid. De ruimte die in de bestaande overspanning hierdoor vrijkomt kan benut worden om op termijn de rijstrookbreedtes voor het autoverkeer te optimaliseren. Als wordt gewacht met het verbeteren van de huidige passage van het spoorviaduct voor langzaam verkeer tot de 3e LV-verbinding eventueel zou zijn gerealiseerd, zal er zeer lange tijd voor zowel de voetganger als de fietser een knelpunt zijn. Daarom is een investering op korte termijn (maatregel 5) een no-regret.



Figuur 3.15 links: huidige situatie Hogeweyselaan. Rechtsboven: gewenste situatie aanpassing viaduct (rechter onderdoorgangen) met voldoende ruimte voor langzaam verkeer. Rechtsonder: huidige situatie zonder voetpad (zoals gerealiseerd bij aanleg Waterlinie).

Daarnaast gaat de maatregel over goede en veilige aansluitingen in alle richtingen. Te weten naar het noorden naar Weespersluis west en richting de Muiderspoorbrug, naar het zuiden richting de Hogeweyselaan en richting het centrum van Oud-Weesp via de Papelaan ten zuiden van het spoor:

- In de noordelijke richting, richting Weespersluis westzijde en verder richting de Muiderspoorbrug, ter hoogte van de Papelaan en richting deelplan 6, worden de fiets- en voetgangersroutes meegenomen in de planontwikkeling. Bij het kruispunt Leeuwenveldseweg is er momenteel alleen een fietsersoversteek. Hier dient dus een zebra te komen, met een steunpunt in het midden, leidende paden, lantaarns aan de masten en een aanpassing in de verkeerslichtenregeling. Voetgangers kunnen met de fase voor fietsers mee, dus veel verliestijd is er niet.
- Richting het centrum van Oud-Weesp loopt er nu een houtsnipper-pad door een bosschage. Hier is grond aangekocht voor de realisatie van een school. Dit creëert ook de kans en de noodzaak, voor een volwaardige fietsers- en voetgangersverbinding met de Papelaan Zuidzijde.
- Naar het zuiden toe, op de Hogeweyselaan, zijn fietsveiligheid en -drukte ook een aandachtspunt. De gewenste breedte van 4 m. is niet beschikbaar, tenzij het wegprofiel wordt

aangepakt en de "onwettige" fietsstrook wordt gebruikt voor rijbaanverschuiving. Dan kan het fietspad aan Oostzijde breder en is er wellicht ook plek voor een voetpad, dat hier nu ontbreekt.

Dit laatste gaat buiten de scope van deze verkenning en is niet verder meegenomen in de voorgestelde maatregel.

In het onderstaande schema zijn de verschillende voorgestelde routes indicatief weergegeven:



Figuur 3.16 Voorgestelde langzaam-verkeersroutes rondom viaduct Hogeweyselaan. De oranje blokken geven de indicatieve locaties weer van de geplande scholenclusters. Via de Papelaan zuidzijde is tevens ook de Kors Breijer-school op loopafstand te bereiken (buiten de afbeelding).

Maatregel 6: Verbeteren aansluiting Muiderspoorbrug/Viaduct Hogeweyselaan

Het spoorpad over de Muiderspoorbrug is een marginaal uitgevoerde fietsroute en niet toereikend voor toekomstige fietsstromen. Uit het VMA blijkt dat in 2035 er 2800 – 4200 fietsers per etmaal gebruik van deze verbinding maken. Een check met de tellingen uit 2023 leert dat het werkelijk gebruik hoger ligt dan de prognose van 2025, dus dat in 2035 eerder de hogere dan de lagere waarde aangehouden dient te worden.

Ook toont de telling dat het maatgevende spitsuur ongeveer 15% van de etmaalwaarde uitmaakt. Het maatgevende gebruik op een spitsuur is dan 630 fietsers per uur. De Amsterdamse norm ASVV vraagt bij meer dan 350 fietsers per uur een fietspadbreedte van 4,50 m. Het feit dat dit pad ook door bromfietsers wordt gebruikt maakt de uitvoering van 4,50m eveneens wenselijk. De bestaande breedte van het Spoorpad is 2,80m en voldoet dus niet aan de norm van 4,50m. Verder zijn de aansluitingen omslachtig en nodigen deze uit tot verkeersonveilig gebruik zowel richting Weespersluis, de Leeuwenveldseweg, als ook richting Oud-Weesp. Daarnaast zijn de hellingen zeer stijl en niet in lijn met aanbevelingen uit de CROW.

De 'koninklijke weg' om deze problemen te verhelpen is een ongelijkvloerse verbinding met Weespersluis westzijde via een brug over de Waterlinie op de helling. Hier is in 2022 een eerste verkennende schets voor gemaakt door het planteam Weespersluis (zie bijlage 4). De route is hieronder weergegeven.



Figuur 3.17: Fietsverbinding naar Muiderspoorbrug

Door de ongelijkvloerse overstreek over de Waterlinie vervalt de in de VRI-regeling lastige en ruimtelijk marginaal ingepaste oversteek over de Waterlinie en worden alle aansluitingen aanzienlijk directer. De aansluitingen naar de westelijke en noordelijke wijken van Weespersluis worden daarnaast korter.

Het verbreden van het fietspad over de spoorbrug zelf valt buiten dit advies. De route over de brug is weliswaar smaller dan de norm. Echter, aanpassingen aan de brug zouden aanzienlijke constructieve consequenties hebben en naar verwachting gepaard gaan met zeer hoge kosten in een ingewikkelde afstemming met ProRail (beheerder spoorbrug) en Rijkswaterstaat (beheerder Amsterdam-Rijnkanaal). Zonder aanpassingen aan de spoorbrug blijft dit een relatieve bottleneck die wel vaker op fietsroutes over grote infrastructuur voorkomt. In de voorgestelde maatregel is ook niet uitgegaan van een voetpad over de Muiderspoorbrug. Het betreft alleen recreatief gebruik tussen Weespersluis en Diemerpark. De prioriteit van zo'n voetpad is dan ook niet hoog. Bovendien: daar waar niet gelopen kan worden, maar niet is verboden, mag de rijbaan tóch worden gebruikt (in dit geval die van het fietspad). Dit is een reden

te meer voor een breder fietspad. Gezien het bovenstaande is in deze verkenning niet gekeken naar mogelijke aanpassingen aan de Muiderspoorbrug.

4. Financiën

De kostenramingen van de kleinere maatregelen 2 t/m 6 zijn gemaakt door het gemeentelijk team dat deze PBI-1 rapportage heeft opgesteld, in overleg met een planoloog met financiële kennis. De ramingen zijn op basis van 'expert judgement', passend bij een verkenningsfase (maximaal niveau schetsontwerp) en kennen dus per definitie nog onzekerheid.

De kostenramingen voor de Derde Langzaam Verkeerverbinding Spoorzone (maatregel 1a en 1b) zijn opgesteld door een extern bureau (RHDHV) volgens de SSK-systematiek inclusief een bandbreedte op basis van een statistische berekening.

Alle ramingen zijn totaalbedragen vanaf planfase PBI-2 (Voorkeursvariant en Nota van Uitgangspunten) tot en met de uitvoering in PBI-fase 5. Hierna volgt per maatregel het kostenoverzicht.

Maatregel 1a: Derde LV Spoorzone Verlengde van de P.C. Boutensstraat		**Bandbreedte**
Bouwkosten	€ 16.962.000	
Engineeringskosten	€ 4.580.000	
Bijkomende kosten	€ 7.858.000	
Totaal afgerond	**€ 29,4 mln**	**21,6 – 37,5 mln**
Maatregel 1b: Alternatief Derde LV Spoorzone Fort Veldhuissingel – Papelaan		**Bandbreedte**
Bouwkosten	€ 7.540.000	
Engineeringskosten	€ 2.040.000	
Bijkomende kosten	€ 3.720.000	
Totaal afgerond	**€ 13,3 mln**	**10,0 – 16,8 mln**

Maatregel 2: Bouhuijstunnel	
Herinrichting kruispunt Herensingel - Stationsweg	€ 762.000
Aanpassing grondkering viaduct	€ 153.150
Slopen trap en doortrekken trottoir	€ 200.000
Aanpassen helling naar trap	€ 150.000
V&T en plankosten 30%	€ 379.545
Totaal afgerond	**€ 1,7 mln**

Maatregel 3: Noordzijde NS station	
Herinrichting openbare ruimte	€ 1.662.000
Aanleg HOV-busstation*)	€ 1.600.000 *)
Aanleg fietsenstalling	€ 600.000

Verwerving strook NS	PM
V&T en plankosten 30%	€ 1.158.600
Totaal afgerond	**€ 5,0 mln**

*) Conform uitvoeringsbesluit HOV verbinding IJburg-Weesp d.d. 25/09/2023 1,6 mln uitvoeringskrediet beschikbaar. *Volgens de laatste inzichten is dit in de raadsvoordracht van de HOV Businfra IJburg Weesp opgenomen bedrag voor de realisering van een haltepaar aan de hoge kant. Na herberekening kan dit bedrag worden bijgesteld en gereserveerd mits het haltepaar ook daadwerkelijk en tijdig (uiterlijk 2027/2028) wordt gerealiseerd'.*

Maatregel 4: Leeuwenveldseweg	
Herinrichting Leeuwenveldseweg 50 km/u gedeelte**)	€ 1.635.335
Herinrichting Leeuwenveldseweg 30 km/u gedeelte**)	€ 1.056.678
Aanleg inritten naar noorzijde station (maatregel 3)	€ 750.000
V&T en plankosten 30%	€ 723.184
Totaal afgerond	**€ 4,2 mln**

**) Beschikbaar krediet vanuit Programma Stadsverbetering van € 1.167.480

Maatregel 5: Viaduct Hogeweyselaan	
Viaduct oostzijde: van talud naar keermuur	€ 750.000
Aanleg voet- en fietspad tussen pijler en keermuur	€ 60.300
Verwijderen fietspad en centreren rijstroken	€ 183.038
Aanleg fietspad aansluitend op Papelaan	€ 152.760
V&T en plankosten 30%	€ 343.829
Totaal afgerond	**€ 1,5 mln**

Maatregel 6: Fietsroute Muiderspoorbrug	
Aanleg fietsbrug	€ 7.450.000
V&T en plankosten 30%	€ 2.235.000
Totaal afgerond	**€ 9,7 mln**

Het totaaloverzicht van de maatregelen 1 t/m 6 is als volgt:

Totaaloverzicht van de Bovenplanse maatregelen Weespersluis Bedragen afgerond in mln euro	
Maatregel 1a: Derde doorsteek Spoordijk, Hoofdvariant	29,4 mln

(Alternatief maatregel 1b: Fortveldhuis/Papelaan	*13,3 mln)*
Maatregel 2: Bouhuijstunnel	1,7 mln
Maatregel 3: Noordzijde NS-station	5,0 mln
Maatregel 4: Leeuwenveldseweg	4,2 mln
Maatregel 5: Viaduct Hogeweyselaan	1,5 mln
Maatregel 6: Fietsroute Muiderspoorbrug	9,7 mln
Totaal maatregel 1a + 2 t/m 6 afgerond	**51,5 mln**
Totaal maatregel 2 t/m 5 afgerond	**12,4 mln**
Totaal maatregel 2 t/m 6 afgerond	**22,1 mln**
Beschikbare dekking maatregel 3	1,60 mln
Beschikbare dekking maatregel 4	1,17 mln

5. Prioritering en advies

Aan de hand van de verkeersanalyse (nut/noodzaak vanuit bereikbaarheidsoptiek, inclusief verkeersveiligheid en ruimtelijke kwaliteit) hebben we een vierdeling gemaakt in de zes mogelijke bereikbaarheidsmaatregelen. Deze verdeling is bedoeld als houvast voor opdrachtgevers en bestuur om een besluit over de prioritering te nemen, gegeven de beperkte financiële middelen van gemeente en Vervoerregio.

- **Urgent en belangrijk: maatregel 2 t/m 5**
  Advies: Deze groep van maatregelen z.s.m. verder uitwerken in een PBI-2 fase (nota van uitgangspunten als basis voor een voorkeursbesluit door de gemeenteraad). Voor de onderdelen Station Noordzijde en Viaduct Hogeweyselaan is uitwerking nodig in samenhang met de stedenbouwkundige gebiedsontwikkelingen in deze omgeving.

- **Niet urgent, wel belangrijk: maatregel 6 (fietsverbinding Muiderspoorbrug)**
  Advies: Deze maatregel kan, zonder onomkeerbare schade aan de bereikbaarheid, een aantal jaren worden uitgesteld, totdat er financiële middelen beschikbaar zijn. De voorwaarden hiervoor zijn dat de maatregelen 2 t/m 5 wél worden uitgevoerd. Onderdeel van een later vervolg van deze maatregel is onderzoek naar mogelijke fasering van de maatregel. Daarnaast onderzoek naar de noodzaak en haalbaarheid van een bredere fietsstrook naast de spoorbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal, aangezien deze niet voldoet aan de normen voor het geprognosticeerde fietsverkeer op deze route.

- **Niet bewezen noodzakelijk: maatregel 1a (derde langzaam verkeerverbinding, hoofdvariant)**
  Advies: De maatregel *niet* verder uitwerken in een PBI-2 fase, omdat bewijs voor de noodzaak van deze verbinding ontbreekt en deze bovendien buitensporig kostbaar en risicovol is gebleken uit het haalbaarheidsonderzoek.

- **Niet bewezen noodzakelijk, wel als mogelijke kans meenemen in verder stedenbouwkundig onderzoek: maatregel 1b (derde langzaam verkeerverbinding)**
  Advies: De maatregel op dit moment *niet* verder uitwerken in een PBI-2 fase, omdat bewijs voor de noodzaak van deze verbinding ontbreekt. Dit alternatief lijkt vooralsnog minder kostbaar en risicovol. In een verder onderzoek naar de stedenbouwkundige ontwikkelingen in de directe omgeving kan deze verbinding meegenomen worden als een mogelijke ontwikkelkans, mocht uit nadere studie blijken dat de stedenbouwkundige baten deze investering zouden rechtvaardigen, tegen acceptabele risico's. Dat zou tegemoetkomen aan de wens om de barrièrewerking tussen Weespersluis en bestaand Weesp te slechten

  ProRail heeft nog niets getoetst. Daarmee is er geen garantie dat ProRail akkoord zou gaan met de maatregel. In het bijzonder vergt maatregel 1b het gelijkvloers oversteken van een recent gemoderniseerde uitvoegspoor door fietser en voetganger. Hier zijn in Nederland geen voorbeelden van.

Zolang de maatregelen 2 t/m 5 niet veilig zijn gesteld en uitgevoerd, is ons advies om een ruimtelijke reservering aan te houden aan beide zijden van het spoor voor de goedkopere variant in de RHDHV-studie (maatregel 1b). Dit betekent in de praktijk dat er geen onomkeerbare bouwwerkzaamheden moeten plaatsvinden op de routes naar deze variant toe.

Advies korte termijn: maatregelen 2 t/m 5	**€ 12.320.419**
Bijdrage uitvoeringskrediet HOV IJburg – Weesp	€ 1.600.000
Bijdrage Programma Stadsverbetering	€ 1.167.480
Netto aan maatregelen Bovenplans Weesp	**€ 9.552.939**

Advies middellange termijn: maatregelen 2 t/m 6	**€ 22.005.419**
Bijdrage uitvoeringskrediet HOV IJburg – Weesp	€ 1.600.000
Bijdrage Programma Stadsverbetering	€ 1.167.480
Netto aan maatregelen Bovenplans Weesp	**€ 19.237.939**

6. Aandachtspunten voor de PBI-2 fase

Proces
Dit rapport is de basis voor verdere gesprekken op opdrachtgeversniveau, in de Stuurgroep van de GEM, met het Dagelijks Bestuur van Weesp en tot slot met de wethouder Verkeer en eventueel College van B&W. Een PBI-1 besluit hoeft niet persé door het College te worden genomen, dat hangt af van het oordeel van de wethouder Verkeer of de voorgestelde maatregelen (en de financiering ervan) wel of niet vroegtijdig op de agenda van B&W thuishoren en de Gemeenteraad expliciet moet worden geïnformeerd.

Na afronding van de PBI-2 fase van (een deel van) de voorgestelde maatregelen is agendering in B&W en vaststelling van de Nota's van Uitgangspunten door de Gemeenteraad een vereiste.

Aandachtspunten voor de PBI-2 fase zijn:

- *Bestuurlijk advies* in Stadsgebied Weesp en bestuurlijke besluit door Wethouders Verkeer en RO over prioritering van de maatregelen.
- *Dekkingsrichtingen* vaststellen met als financiers 1) reeds gedekt, 2) V&OR, 3) GEM, 4) VRA.
- *Dekking* vinden voor de PBI-2 fase van deze maatregelen, ca 3% van de investeringen, orde grootte 300k, in overleg met de werkgroep en stuurgroep Bovenplanse Investeringen.
- Besluit door de opdrachtgevers of alle maatregelen gecombineerd kunnen worden in één project en met één projectteam (inclusief projectbeheersing en planning).
- Besluit over de organisatie van de projecten.

7. Lijst met bijlages

1. Gemeente Amsterdam. (2024). *Fietsstromen Weesp 2035: O – 240197*. 19 september 2024.
2. Tom de Bruijn & Mark van Esdonk. (2023). *Nieuwe Langzaamverkeersverbinding Spoorzone Weesp*. Royal HaskoningDHV. 7 juli 2023.
3. Tom de Bruijn. (2024). *Nieuwe Langzaamverkeersverbinding Fort Veldhuissingel*. Royal HaskoningDHV. 9 februari 2024.
4. Gemeente Amsterdam. (2022). *Fietsen rondom Muiderspoorbrug & Waterlinie.*