Gemeente Amsterdam



Actualisatie Mobiliteitsplan Stadsgebied Weesp (2025)

30 juli 2025

Inhoudsopgave

1 Aanleiding voor de actualisatie 2

2 Gebiedsanalyse: Weesp, uniek binnen Amsterdam 3

2.1 Gebiedstype: lagere stedelijke dichtheid Weesp 3

2.2 Vervoerswijzeverdeling: auto belangrijker in Weesp 3

2.3 Amsterdam Noord: vergelijkbare voorloper? 5

2.4 Demografie: Weesp ligt dicht tegen het gemiddelde van de provincie Noord-Holland 6

2.5 Afstand tot voorzieningen: in Weesp doorgaans langer dan in Amsterdam 7

2.6 Reismotieven van Weespers lijken op die van Amsterdammers 8

2.7 Werkbestemmingen: Veel Weespers werken in Weesp, Amsterdam belangrijkste externe werkregio 9

2.8 OV-bereikbaarheid Weesp: goede regionale OV-verbindingen per trein, tekorten ontsluitend OV 9

2.9 Bevolkingsgroei in Weesp leidt tot uitdagingen, maar schept ook kansen 10

2.10 Kans: nabijheid van voorzieningen veilig bereikbaar te voet en met de fiets 10

2.11 Conclusies en definitie hoofdopgaven 11

3 Harmonisatie beleidskaders 12

3.1 Beleidskaders gekoppeld aan de hoofdopgaven 12

3.2 Andere beleidskaders 13

4 Opgaven 15

4.1 Groei van Weesp in goede banen leiden in de openbare ruimte 16

4.2 Barrièrewerking infrastructuur verkleinen 17

4.3 (Lokale) OV-bereikbaarheid verbeteren 18

4.4 Regionale fietsverbindingen versterken 19

5 Netwerken 20

5.1 Fiets 22

5.2 Voetganger 24

5.3 Openbaar Vervoer 26

5.4 Auto 28

6 Maatregelen 29

6.1 Fiets en Voetganger (Langzaam Verkeer) 30

6.2 Openbaar Vervoer 34

6.3 Auto en Vracht (Gemotoriseerd Vervoer) 36

6.4 Impuls Verkeersveiligheid en Openbare Ruimte 38

6.5 Overzicht meest urgente maatregelen en vervolgstappen 42

1 Aanleiding voor de actualisatie

In 2021 is door het college en de raad van de gemeente Weesp het mobiliteitsplan vastgesteld. In het mobiliteitsplan worden de leidende keuzes beschreven om Weesp bereikbaar en veilig te houden, en een concreet uitvoeringsprogramma voorgesteld. Als perspectief wordt het jaar 2045 genomen.
Op 24 maart 2022 fuseerden de gemeente Weesp en Amsterdam. Sindsdien is Weesp een eigen stadsgebied binnen de gemeente Amsterdam. Hierdoor is de uitvoering van het mobiliteitsplan in een nieuwe beleidscontext terecht gekomen. Tegelijkertijd is tussen 2021 en 2025 de stedenbouwkundige context in Weesp sterk veranderd. Door de stadsuitbreiding van Weesp ten noorden van het spoor (Weespersluis of Bloemendalerpolder), maar evenzeer door verdichting in de bestaande kern, is de bevolking sterk gegroeid en zal deze blijven doorgroeien. Al deze nieuwe Weespers willen zoals iedereen naar school, naar het werk, naar de supermarkt, of op bezoek bij familie en vrienden. Het aantal verplaatsingen neemt toe, wat druk legt op de bestaande openbare ruimte in Weesp.
Dit document is een actualisatie van het mobiliteitsplan van het mobiliteitsplan en 2021 en géén vervanging ervan. Het plan uit 2021 is bestuurlijk vastgesteld en blijft leidend. Deze actualisatie beschrijft hoe de uitgangspunten en plannen uit het Mobiliteitsplan Weesp 2021 vertaald kunnen worden naar de Amsterdamse systematiek. Er wordt gekeken op welke punten de beleidskaders overeen komen, en op welke punten verschillen overbrugd moeten worden? Daarnaast wordt met behulp van het uitvoeringsprogramma uit 2021 een concreet maatregelenpakket opgesteld dat rekening houdt met de veranderde beleids- en stedenbouwkundige context van Weesp en aansluit op de uitvoeringsstructuur van Amsterdam. **Het doel blijft namelijk hetzelfde: welke maatregelen zijn nodig om Weesp in de toekomst bereikbaar en veilig houden voor bezoekers van de stad en bovenal, voor de Weespers.**

De actualisatie is als volgt opgebouwd: eerst kaderen we welke onderwerpen van het mobiliteitsplan uit het plan 2021 een actualisatie nodig hebben en waarom. We besteden aandacht aan de bijzondere context van Weesp binnen de gemeente Amsterdam aan de hand van een feitenbasis. Hiermee zoeken we aanknopingspunten met de Amsterdamse context en het Amsterdamse beleid, en kijken tegelijkertijd op welke thema's een iets andere aanpak nodig is in Weesp dan elders in de stad.
Vervolgens brengen we de brede opgaven op het gebied van mobiliteit in kaart voor het Stadsgebied Weesp: denk bijvoorbeeld aan welke infrastructuur barrières opwerpt voor fietsers en voetgangers, of waar de OV-bereikbaarheid achterloopt. Door deze opgaven scherp te formuleren, tekenen we netwerkkaarten die structuren voorstellen om de opgaven aan te pakken. Hieruit volgt een pakket aan concrete maatregelen. We maken bovendien inzichtelijk welke maatregelen de hoogste prioriteit hebben om de grootste opgaven in Weesp doelgericht op te pakken.

Scope van de actualisatie

Geografisch: Het dorp Driemond maakte vóór de fusie al onderdeel uit van Amsterdam (stadsdeel Zuidoost) en valt sinds de fusie onder stadsgebied Weesp. De actualisatie legt de focus op het harmoniseren van het mobiliteitsbeleid voor Weesp binnen de Amsterdamse kaders. Omdat het mobiliteitsbeleid voor Driemond al binnen de Amsterdamse systematiek valt, is voor het dorp geen aparte harmonisatie nodig. Wel zijn mobiliteitsopgaven in Driemond meegenomen voor zover deze dringend zijn, of een directe relatie hebben met Weesp, zoals de verbindingen voor langzaam verkeer tussen beide kernen.

Tijdsperspectief: de maatregelen in de actualisatie beschrijven wat er tot 2035 nodig is. Dit sluit aan bij de voorziene voltooiing van de grootschalige woningbouw in Weesp.

Participatie: De visie en doelstellingen uit het Mobiliteitsplan Weesp 2021 blijven leidend. In deze actualisatie gaat het niet om een nieuwe koers, maar om het mogelijk maken van dezelfde ambities binnen de beleidskaders van Amsterdam. Bij het opstellen van het oorspronkelijke mobiliteitsplan zijn bewoners intensief betrokken. Omdat deze actualisatie voortbouwt op de eerder vastgestelde richting, is geen nieuw participatietraject gestart. De inzet ligt op het vertalen van de bestaande doelen naar de Amsterdamse systematiek, zodat uitvoering beter kan worden aangesloten op stedelijke programma's en werkwijzen.

2 Gebiedsanalyse: Weesp, uniek binnen Amsterdam

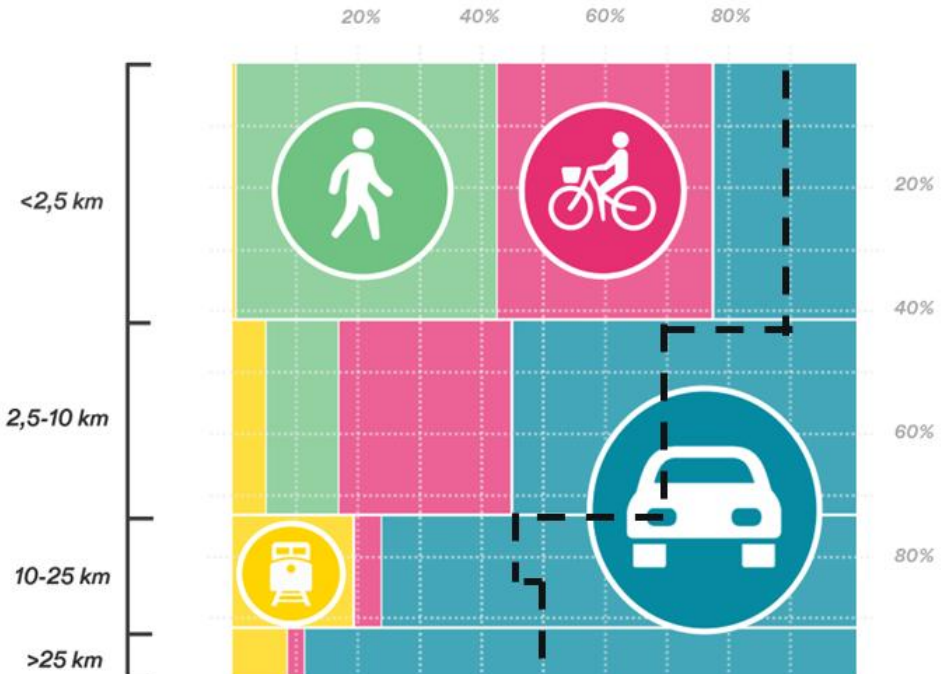
Als stad heeft Weesp vóór de fusie een regionale functie vervuld die het tot de dag van vandaag vervult. De verschillende voorzieningen op vlak van zorg, onderwijs, maar ook de winkels en horeca in het historische stadscentrum en de bedrijventerreinen met hun arbeidsplaatsen trekken bezoekers buiten de kern.

2.1 Gebiedstype: lagere stedelijke dichtheid Weesp

De dichtheid aan inwoners en arbeidsplaatsen in Weesp is betrekkelijk laag als we deze vergelijken met Amsterdam. Zo is het merendeel van de stad Weesp gekenmerkt als 'Stedelijk woon-en werkgebied'. Dit is een gebied met een vrij lage stedelijke dichtheid. Typisch voor de mobiliteit in dit type gebied is het relatief hoge autogebruik op alle afstanden, voor zowel de korte als de lange afstanden**.** Dit valt zeker op als het Weesp vergelijken met het naburige stadsdeel Zuidoost, waar de dichtheden meer een centrumstedelijk karakter hebben. Weesp, dat fysiek gescheiden ligt van Amsterdam, is dus qua stedelijkheid en mobiliteit in wezen anders dan de meeste delen van Amsterdam op dit moment. Gezien de grootschalige woningbouw ten noorden van het spoort in Weesp, is er een sterke groei van het aantal inwoners in Weesp.
Dit werpt vragen op over het toekomstige mobiliteitsprofiel van Weesp: meer mensen, betekent namelijk meer druk op de openbare ruimte – zeker in het bestaande Weesp, waardoor belangrijke keuzes gemaakt dienen te worden.

2.2 Vervoerswijzeverdeling: auto belangrijker in Weesp

Het valt op dat het autogebruik in Amsterdam lager ligt dan in Weesp, op alle afstanden. Het merendeel van Amsterdam is Metropolitaan of Centrumstedelijk is: hier zijn juist lopen, fietsen en het OV essentieel zijn voor de mobiliteit. Voor Weesp als 'stedelijk woon-en werkgebied', is de auto zeer belangrijk voor de mobiliteit – vooral naarmate de afstanden groter worden (meer dan 2,5 kilometer).



Stippellijn = Amsterdam

Vervoerswijzeverdeling van Weesp in 2019. De figuur heeft twee assen:

- *De verticale as beschrijft de verhouding van het aantal trips over de verschillende afstandsklassen. In de afbeelding ziet u bijv. dat zo'n 40% van de trips korter is dan 2,5 kilometer.*
- *De horizontale as beschrijft de vervoerswijzeverdeling, of met welk transportmiddel bepaalde trips worden gemaakt. Zo ziet u bijv. dat voor afstanden kleiner dan 2,5 kilometer, meer dan 40% van deze korte verplaatsingen te voet worden afgelegd.*
- *De gestippelde lijn trekt de vergelijking met de gemeente Amsterdam in 2019, dus vóór COVID en de gemeentelijke fusie. Links van de lijn wordt er gewandeld, gefietst, of het OV gebruikt. Rechts van de lijn gaat over de autoritten. Bron: OViN/ODiN*

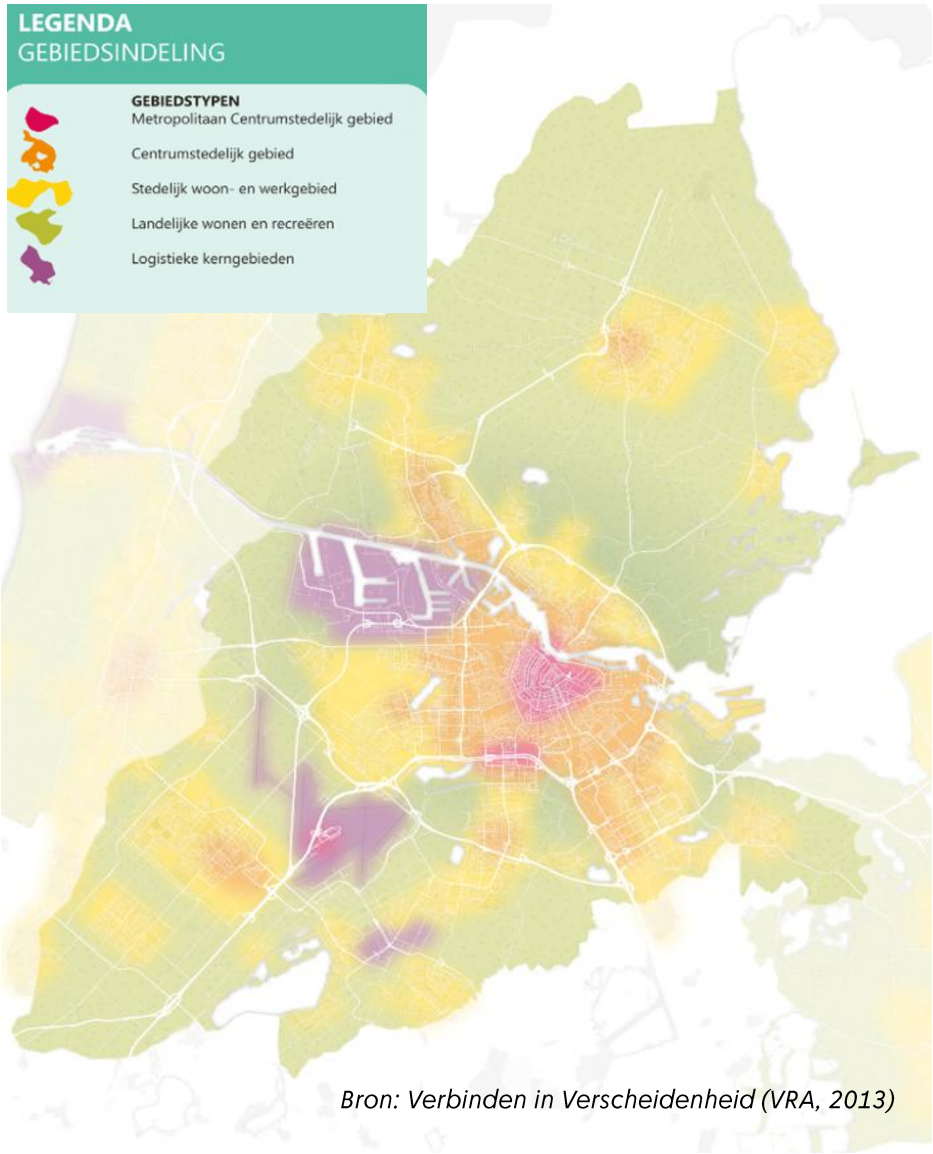
Gebiedstypen Vervoerregio Amsterdam

*De Vervoerregio Amsterdam hanteert een indeling van **5 gebiedstypen** in de regio. Elk gebiedstype vraagt om een andere invulling van de mobiliteit. Inwoners moeten verschillende mobiliteitsopties krijgen die passen bij het gebied.*

*De kern van Weesp valt onder de indeling "**Stedelijk woon-en werkgebied**", vergelijkbaar met de noordrand van Amsterdam Noord, Geuzenveld (Nieuw-West) of dichterbij, Gein (Zuidoost). Het gebiedstype heeft de volgende kenmerken:*

"Stedelijk Woon- en Werkgebied (4.000 - 12.000 inwoners + banen per km²)
Het Stedelijk Woon- en Werkgebied is een mix van inwoners en bezoekers. De opgaven liggen in het benutten van mogelijkheden voor mengen van wonen en werken, verdichting en goede interne en externe verbindingen. Het is niet zeker of maatschappelijke voorzieningen kunnen blijven bestaan door hoge huurprijzen waardoor mensen misschien verder moeten reizen richting centrumgebieden. Het openbaar vervoer is erg belangrijk voor de verbinding met andere gebiedstypen. De toegankelijkheid van haltes is hierbij een aandachtspunt. De auto speelt vooral een rol op de langere afstanden, en er liggen kansen om de (elektrische) fiets in te zetten als goed alternatief voor autoverplaatsingen op de korte en de middellange afstand. Bijvoorbeeld door het aanleggen van doorfietsroutes. Er liggen kansen op het gebied van leefkwaliteit en veiligheid door doorgaand autoverkeer niet door de stad te laten rijden. Deelmobiliteit is niet overal winstgevend waardoor het soms moeilijk van de grond komt."

*De rest van Stadsgebied Weesp is vooral gekenmerkt als "**Landelijk wonen en recreëren**". De opgaven voor dit gebied zijn het beschermen van het open landschap, leefbaarheid en goed gebruik van bestaande infrastructuur. Qua mobiliteit blijft de auto belangrijk voor de bereikbaarheid, en verdienen verkeersveiligheid en bereikbaarheid van (basis-)voorzieningen aandacht.*

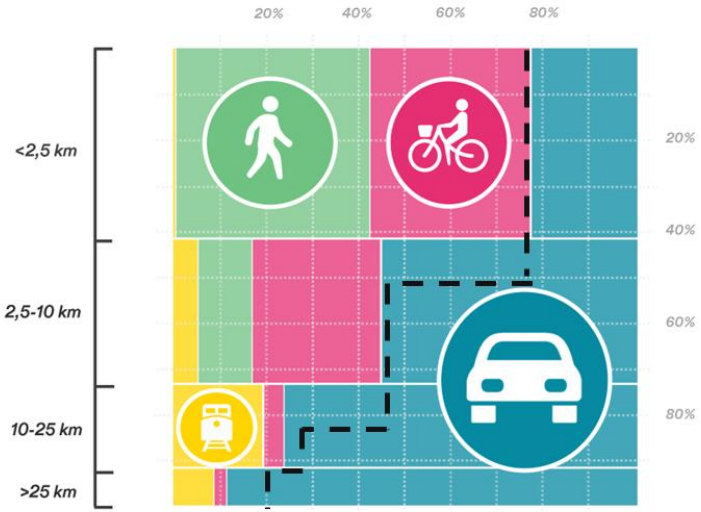


Bron: Verbinden in Verscheidenheid (VRA, 2013)

2.3 Amsterdam Noord: vergelijkbare voorloper?

De vervoerswijzeverdeling van Weesp is voor een deel vergelijkbaar met Amsterdam Noord vóór de komst van de Noord-Zuidlijn: het gebied was eerder volledig ‘stedelijk woon-en werkgebied’, wat betekent dat het autogebruik er hoger lag dan in de rest van de stad ten zuiden van het IJ. Door de opening van de Noord-Zuidlijn en de grootschalige woningbouw in Stadsdeel Noord, is het mobiliteitsgedrag aan het veranderen, en winnen lopen, fiets en OV aan terrein in het mobiltieitsgedrag.

De vergelijking is interessant omdat Weesp in een vergelijkbare transitie zit, hoewel op een andere schaal. Door de bouw van de Weespersluis ten noorden van spoor en de plannen om een hoogwaardige busverbinding te realiseren richting IJburg, kunnen we een vergelijkbare beweging naar meer lopen, fietsen en OV verwachten in het bestaande, maar ook het nieuwe deel van Weesp.



Stippellijn = Amsterdam Noord vóór N-Z lijn

De gestippelde lijn trekt de vergelijking met de gemeente Amsterdam Noord vóór de opening van de Noord-Zuidlijn (Metro 52). Links van de lijn wordt er gewandeld, gefietst, of het OV gebruikt. Rechts van de lijn gaat over de autoritten.

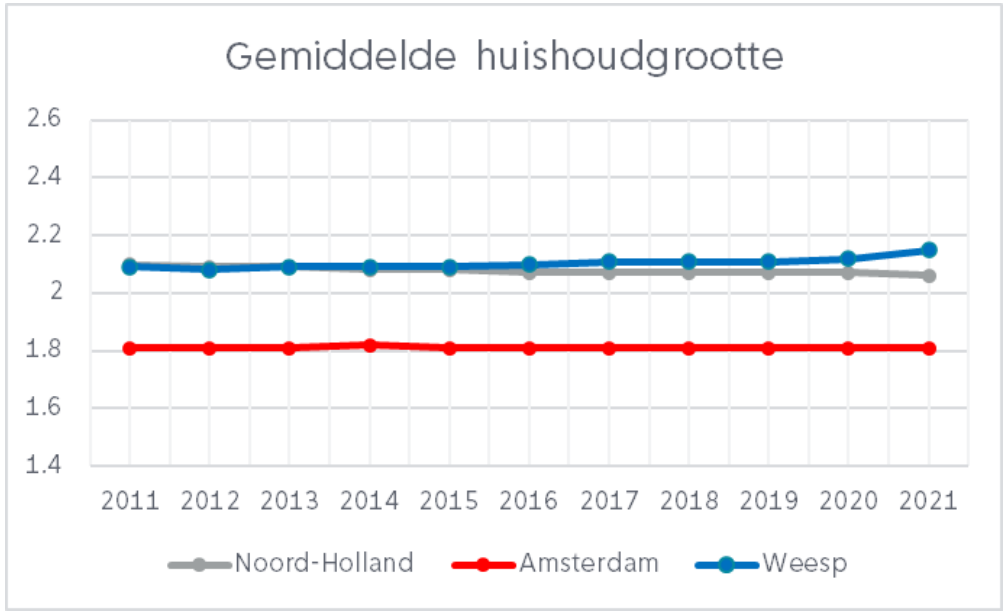
Bron: OViN/ODiN

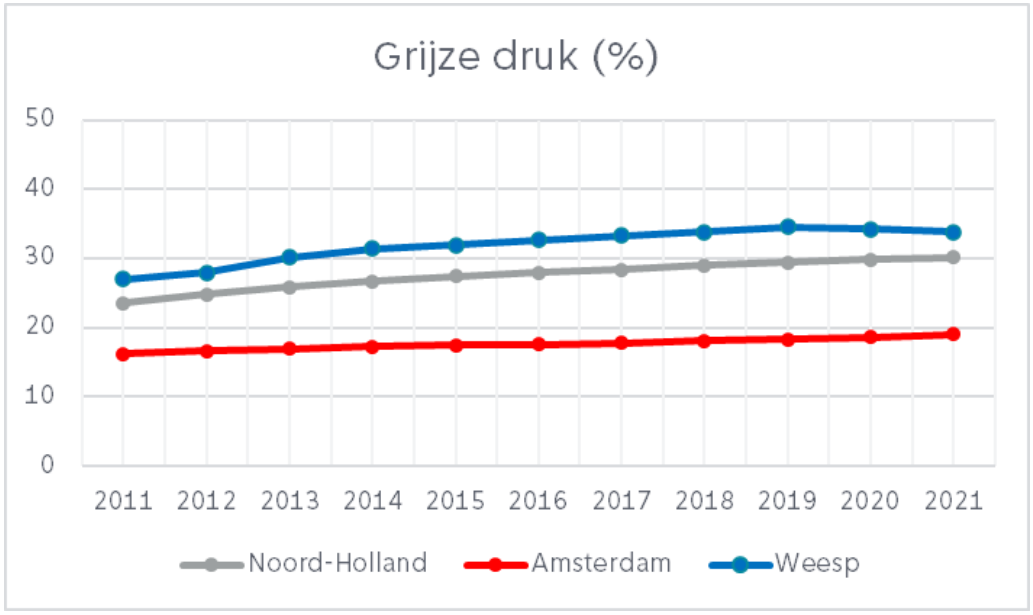


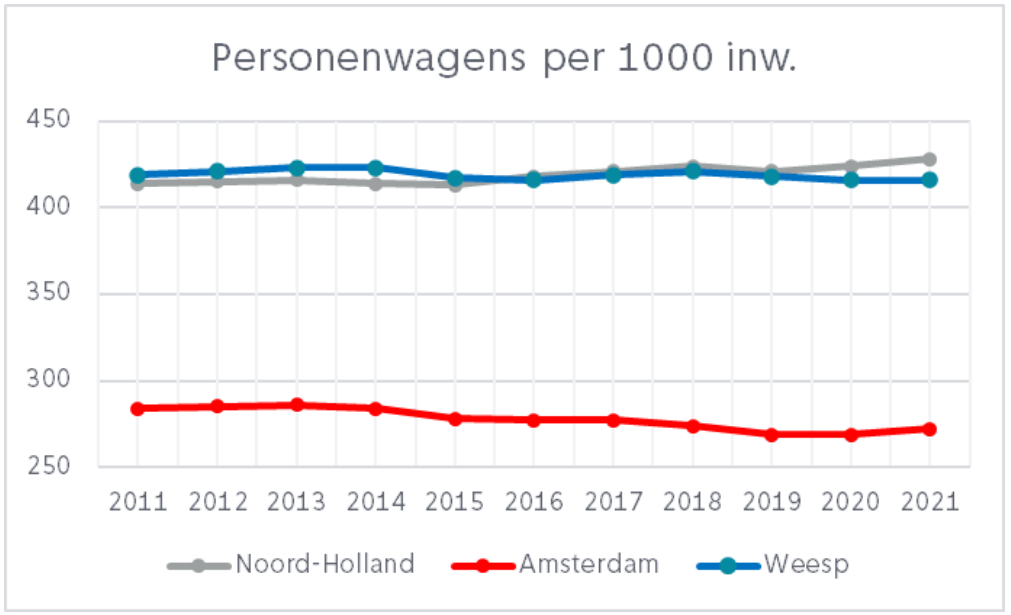
2.4 Demografie: Weesp ligt dicht tegen het gemiddelde van de provincie Noord-Holland

Amsterdam is de uitzondering. Kijkend naar de verschillende demografische trends, valt op dat de **gemeente Weesp heel dicht tegen het Noord-Hollands gemiddelde aan ligt en daarmee ook wezenlijk anders is dan de stad Amsterdam**. De huishoudgrootte ligt duidelijk hoger dan in Amsterdam, wat er op wijst dat er relatief meer gezinnen met kinderen in Weesp wonen. Deze trend gaat bovendien opwaarts, waarschijnlijk gelinkt aan de bouw van de Weespersluis waar veel (jonge) gezinnen zich vestigen. Tegelijkertijd heeft Weesp relatief gezien meer ouderen dan Amsterdam, gelet op de grijze druk. Al neemt deze misschien (lichtjes) af zodra er meer (jonge) gezinnen gaan wonen in de Weespersluis, zal de grijze druk alsnog relatief hoog blijven. Het wezenlijk andere karakter van Weesp komt ook naar voren in het autobezit: dit ligt zoals de rest van Noord-Holland meer dan 1,5 hoger dan het autobezit in Amsterdam.

De uitgangssituatie voor beide plaatsen is dus heel verschillend, de 'metropool' Amsterdam versus Weesp dat eerder in lijn ligt met de provincie Noord-Holland.







De grafieken geven de trend weer voor verschillende indicatoren en hoe deze zich doorheen de tijd hebben ontwikkeld, tot net vóór de fusie tussen de gemeenten. Ter referentie is het gemiddelde van de provincie Noord-Holland genomen om te zien hoe de twee gemeenten zich tot elkaar verhouden in de regionale context. Bron: CBS

2.5 Afstand tot voorzieningen: in Weesp doorgaans langer dan in Amsterdam

De nabijheid tot voorzieningen in Weesp is zeer afwisselend: voor sommige is de gemiddelde afstand gelijkaardig aan die van Amsterdam, voor andere ligt deze dichter tegen het provinciaal gemiddelde, en soms ligt het gemiddelde (ver) boven het provinciaal gemiddeld. Voor dagverblijven en basisscholen is de gemiddelde afstand in Weesp vrij groot, terwijl het voor voortgezet onderwijs weer goed scoort. Een zelfde beeld geldt voor zorg: qua huisartsen zit Weesp tussen het Amsterdams en provinciaal gemiddelde, terwijl de afstand tot een Ziekenhuis bijna twee keer het provinciaal gemiddelde is. Qua vrijetijdsvoorzieningen scoort Weesp doorgaans slechter dan Amsterdam, tegenover de provincie is het beeld zeer wisselend.

De tabellen geven de afstand tot een set aan belangrijke (basis)voorzieningen voor Amsterdam, Weesp en het gemiddelde van de provincie Noord-Holland. Voor elke plek zijn steeds twee ijkpunten gekozen: 2011 en 2021 om te zien of er een vooruit- of achteruitgang is in de bereikbaarheid van de voorzieningen. Bron: CBS



Onderwijs: afstand tot... (km)					
Jaar	Gebied	Kinderdagverblijf	Basisonderwijs	VMBO	HAVO/VWO
2011	Noord-Holland (PV)	0.7	0.6	2.1	2.5
2021	Noord-Holland (PV)	**0.5**	**0.6**	**2**	**2.5**
2011	Amsterdam	0.4	0.5	1.2	1.4
2021	Amsterdam	**0.3**	**0.5**	**1**	**1.2**
2011	Weesp	1	0.7	0.9	1.2
2021	Weesp	**0.7**	**0.7**	**1**	**1.3**

Detailhandel: afstand tot... (km)		
Jaar	Gebied	Supermarkt
2011	Noord-Holland (PV)	0.7
2021	Noord-Holland (PV)	**0.7**
2011	Amsterdam	0.5
2021	Amsterdam	**0.5**
2011	Weesp	0.7
2021	Weesp	**0.8**

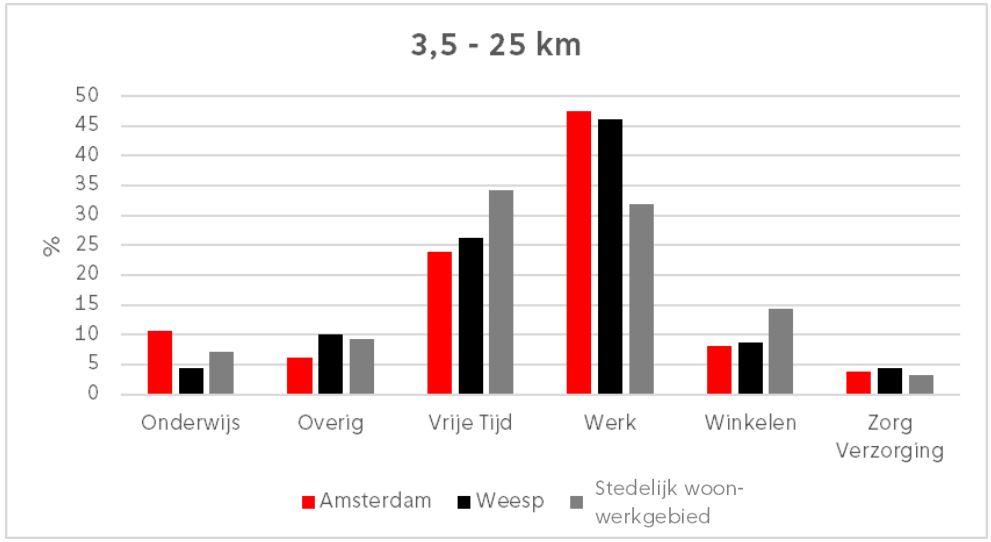
Vrije tijd: afstand tot... (km)					
Jaar	Gebied	Restaurant	Bibliotheek	Bioscoop	Zwembad
2011	Noord-Holland (PV)	0.7		4.6	2.6
2021	Noord-Holland (PV)	**0.6**	**1.7**	**4.2**	**2.7**
2011	Amsterdam	0.3		3	1.9
2021	Amsterdam	**0.3**	**1.2**	**2.7**	**2.1**
2011	Weesp	0.6		9.9	2.8
2021	Weesp	**0.6**	**1.2**	**9.7**	**3.1**

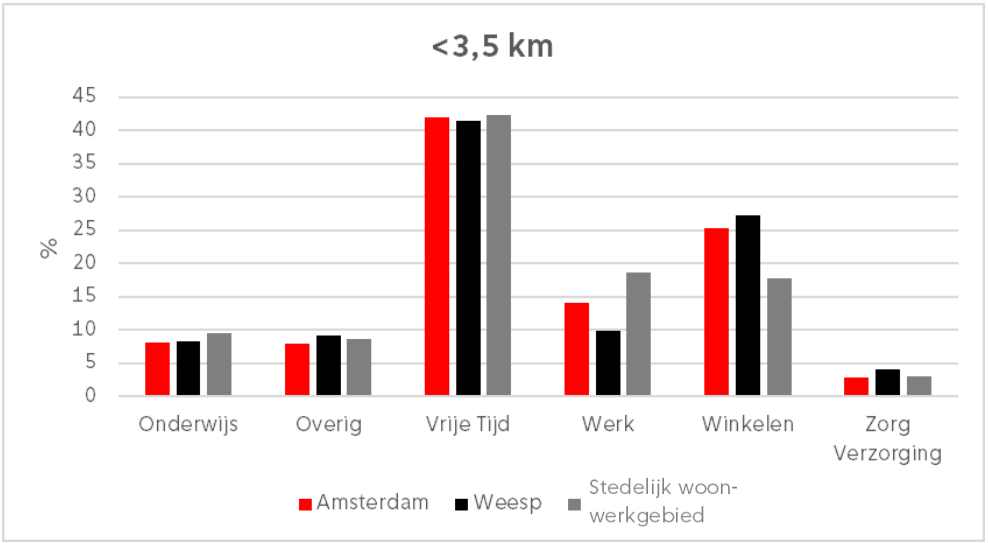
Gezondheid: afstand tot... (km)			
Jaar	Gebied	Huisarts	Ziekenhuis
2011	Noord-Holland (PV)	0.7	5.1
2021	Noord-Holland (PV)	**0.8**	**5.2**
2011	Amsterdam	0.5	2.3
2021	Amsterdam	**0.5**	**2.7**
2011	Weesp	0.6	9.4
2021	Weesp	**0.7**	**9.5**

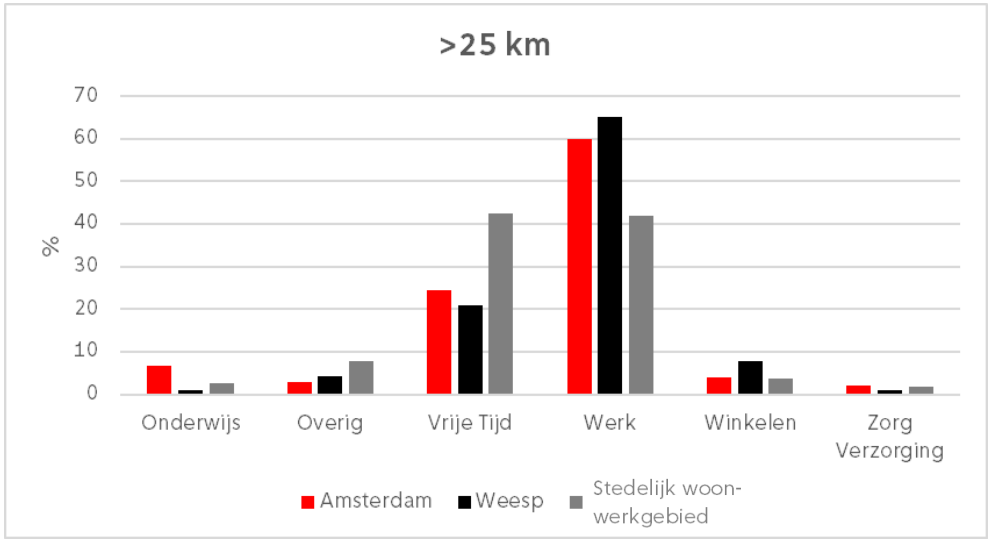
2.6 Reismotieven van Weespers lijken op die van Amsterdammers

Het valt op dat de **reismotieven van de Weespers** op veel manieren 'Stedelijk' aanvoelen, **meer lijkend op Amsterdammers dan op bewoners van gebieden in Noord-Holland** die als 'stedelijk woon-en werkgebied' aangemerkt staan. Ze winkelen allebei dichtbij huis, binnen de kern, en reizen voor vrijetijdsbestedingen ook niet ver weg. Voor werkafstanden valt op dat zowel de Weespers als de Amsterdammers vrij ver reizen: zowel op de middenafstanden (3,5-25 km) als op de lange afstanden (meer dan 25 km) scoren beiden relatief hoog tegenover vergelijkbare andere gebieden in Noord-Holland.

De staafdiagrammen tonen hoe reismotieven verdeeld zijn over verschillende afstandsklassen: korter dan 3,5 km (Kort), 3,5 tot 25 km (Midden) en meer dan 25 km (Lang). In de diagram is de verdeling van reismotieven van Weesp en Amsterdam naast elkaar gelegd, t.o.v. die van gebieden in Noord-Holland van het gebiedstype stedelijk woon-en werkgebied' Bron: OViN/ODiN



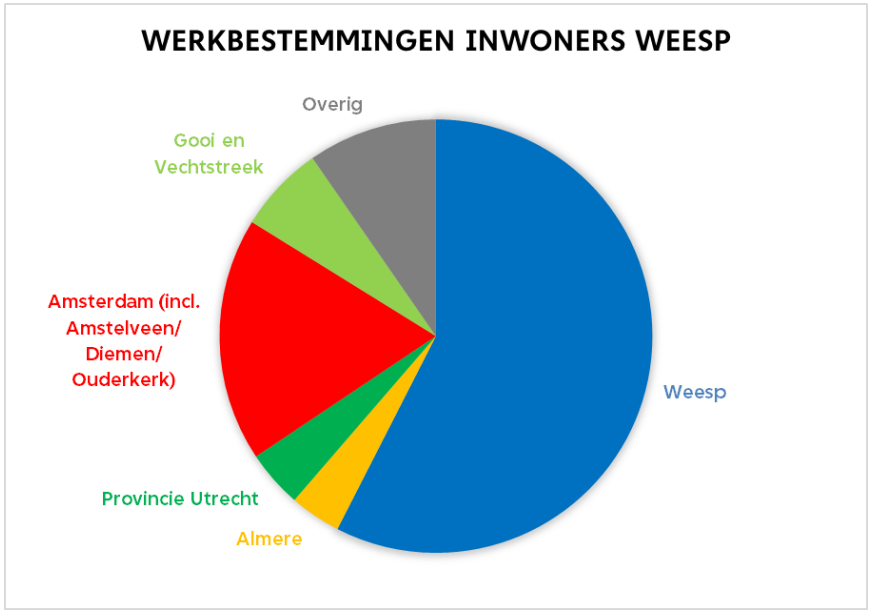




2.7 Werkbestemmingen: Veel Weespers werken in Weesp, Amsterdam belangrijkste externe werkregio

Wat opvalt, is dat Weesp voor de Weespers de belangrijkste werkbesteming is. Velen wonen en werken binnen het stadsgebied zelf. De direct aangrenzende regio's (Amsterdam, Gooi en Vechtstreek, Provincie Utrecht en Almere) zijn daarna de belangrijke werkbestemmingen voor de Weespers. Hierbij springt de regio Amsterdam duidelijk naar voren als belangrijkste externe werkbestemming. Dit duidt erop dat Weesp vooral goed ingebed is op het regionale niveau.

Weesp is stedelijk georiënteerd op Amsterdam, en heeft tegelijkertijd genoeg omvang om voor veel inwoners een belangrijke werkbestemming te zijn.

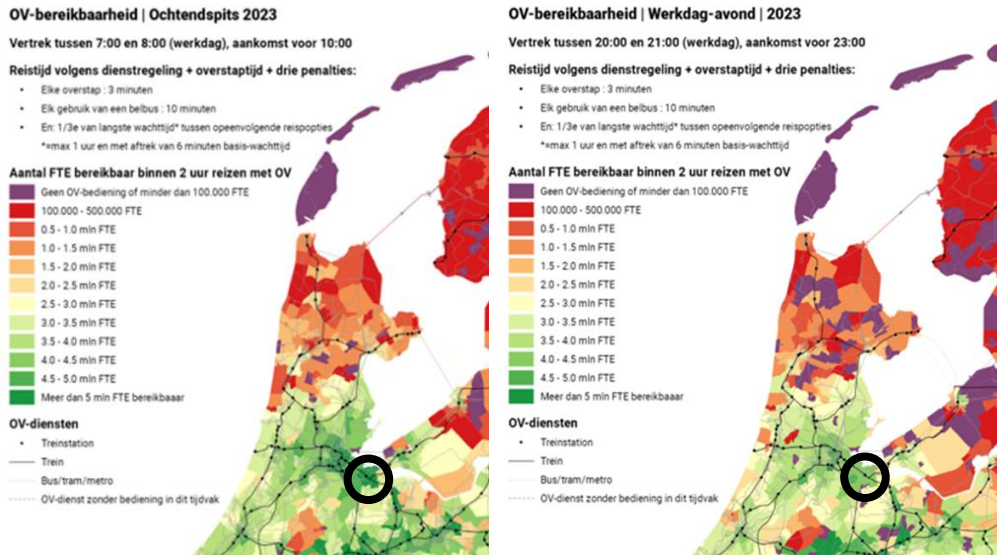


De taartdiagram is gebaseerd op cijfers tot en met 2019, toen Weesp nog een zelfstandige gemeente was. Bron: OViN/ODiN

2.8 OV-bereikbaarheid Weesp: goede regionale OV-verbindingen per trein, tekorten ontsluitend OV

De eerdergenoemde stedelijke oriëntatie van Weesp komt ook naar voren in de OV-bereikbaarheid. **Zowel overdag als in de avond is Weesp regionaal goed ontsloten met het OV dankzij het NS-station van Weesp**. Deze regionale OV-bereikbaarheid doet niet onder aan veel delen van Amsterdam, vooral **vergeleken met locaties die als 'stedelijk woon-werkgebied' aangemerkt staan.** Dit is mede mogelijk door de treinen die naar zowel Amsterdam, Almere als naar Utrecht en het Gooi rijden.

Weesp een centraal punt om vanuit te reizen in de directe regio.

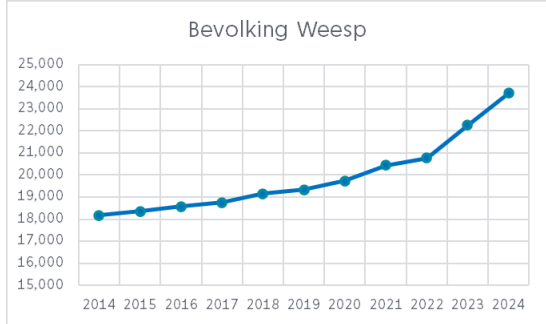


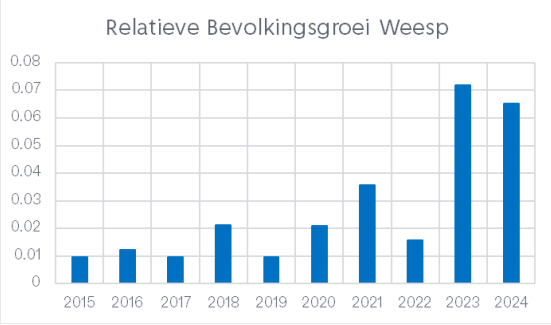
Dit 'verbindende' OV, ofwel de trein die Weesp een goede verbinding geeft met andere bestemmingen binnen de regio staat in contrast met het 'ontsluitende' OV. Dit ontsluitende OV, dat een lokale functie vervult om bewoners vanuit wijken en buurten naar lokale voorzieningen of het station te brengen, schiet tekort in Weesp. Zo zijn er meerdere wijken, vooral aan de westkant van de kern (bijv. Hogewey en industriegebied Noord) die buiten het loopbereik van bediende bushaltes vallen.

2.9 Bevolkingsgroei in Weesp leidt tot uitdagingen, maar schept ook kansen

De bevolkingsgroei in Weesp is al meerdere jaren gaande, en raakt vooral de laatste jaren in een versnelling. Zo bedroeg de relatieve bevolkingsgroei in 2023 en 2024 7% respectievelijk 6,5%. De groeiprojecties vanuit de gemeente Amsterdam houden er rekening mee dat Weesp over een periode van 10 jaar tijd (2020-2030) met minstens één derde in aantal inwoners groeit. Ook het aantal arbeidsplaatsen neemt in die periode significant toe. Deze projecties kunnen in de toekomst bovendien nog naar boven worden bijgesteld – op het moment van vrijgeven van dit stuk, worden namelijk nieuwe groeiprojecties voor Weesp uitgewerkt.

Het merendeel van de toekomstige inwoners zal terecht komen in de wijk Weespersluis, gelegen ten noorden van het spoor. Tegelijk zullen de nieuwe inwoners eveneens gebruik maken van de voorzieningen in het reeds bestaande Weesp. **Hierdoor neemt de druk toe op de publieke ruimte en weginfrastructuur** omdat het drukker wordt, waardoor de **verkeersveiligheid (nu al) onder druk komt te staan**. Gezien het groeitempo van Weesp, is er **snel actie nodig** zodat alle weggebruikers zich veilig en efficiënt naar hun bestemming kunnen verplaatsen.

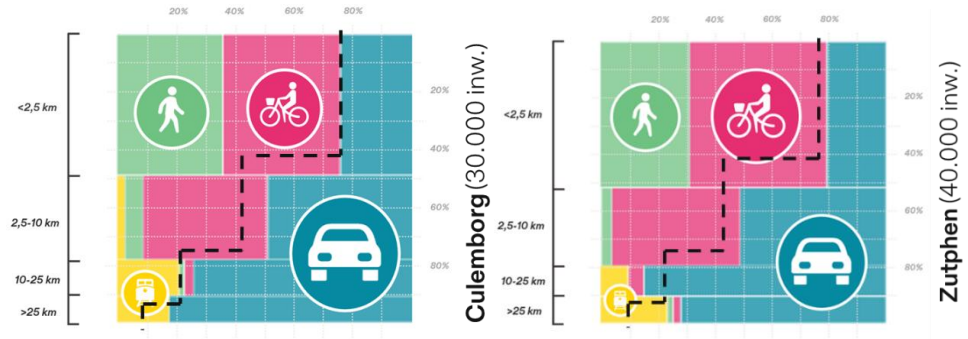




2.10Kans: nabijheid van voorzieningen veilig bereikbaar te voet en met de fiets

De groei van Weesp schept kansen. De toenemende inwoners en groei aan voorzieningen en diensten kunnen, indien in goede banen geleid, leiden tot veiliger, en duurzaam verkeer. **Nabijheid van voorzieningen te voet en met de fiets handhaven en faciliteren staat daarom voorop.**

Weesp heeft in 2030 een aantal inwoners dat in de buurt van steden als Culemborg of Zutphen. Deze steden hebben de afgelopen jaren veel werk verzet om fietsen te stimuleren met resultaat. Zo wordt er niet alleen meer gefietst, maar zijn er ook veel meer trips op de korte (<2,5 km) en middenafstanden (2,5-10 km). De centra zijn bovendien met succes autoluw geworden. Naarmate Weesp groeit, moet de publieke ruimte voor actieve mobiliteit worden ingericht. Andere kleine steden hebben succesvol bewezen dat dit kan.



Vervoerswijzeverdeling voor Culemborg en Zutphen. De gestippelde lijn trekt de vergelijking met Weesp in 2019. Links van de lijn wordt er gewandeld, gefietst, of het OV gebruikt. Rechts van de lijn gaat over de autoritten.

2.11 Conclusies en definitie hoofdopgaven

2.11.1 Erkennen dat Weesp anders is

Stadsgebied Weesp heeft een **lagere stedelijke dichtheid** dan de meeste andere stadsdelen van Amsterdam. Ook de **nabijheid van voorzieningen** is minder gunstig dan die van andere stadsdelen. Weespers moeten voor sommige voorzieningen verder reizen. Hierdoor blijft de **rol van de auto in Weesp belangrijker** binnen de mobiliteitsmix. Ook omdat **ruimteschaarste in Weesp minder prangend is tegenover** de rest van Amsterdam, blijft er meer ruimte over voor een hoger autogebruik en autobezit. Een belangrijke uitzondering is de (historische) binnenstad van Weesp, waar de schaarste in de openbare ruimte wel van belang is.

Tegelijkertijd vertonen Weespers en andere Amsterdammers **overeenkomsten in hun reisgedrag**. Zo blijven ze redelijk dichtbij huis voor boodschappen en vrijetijdsbesteding. De verschillen zijn dus niet onoverbrugbaar.

2.11.2 Verkeersveiligheid: groeiende bevolking en veranderende demografie vraagt om maatregelen

Door de groei van Weesp wordt het drukker op de weg. **De kansen op conflicten tussen langzaam en gemotoriseerd verkeer nemen toe**. In de Weespersluis, waar de grootste groei zit, komen meer gezinnen met (jonge) **kinderen** te wonen. Tegelijkertijd is de **vergrijzing** in Weesp al op een hoger niveau dan in Amsterdam, en het aantal ouderen zal in de komende jaren blijven toenemen. Deze jongere én oudere weggebruikers verdienen goede bescherming in het wegverkeer. Daarom is het verbeteren van de verkeersveiligheid van groot belang. Er is **daarom meer plaats nodig voor fiets en voetganger, wat samengaat met het verbeteren van de verblijfskwaliteit op wegen en in de openbare ruimte**. De opgave voor de auto is vooral om deze in goede banen te leiden: **bestemmingsverkeer op een veilige wijze mogelijk maken, maar doorgaand verkeer in zo goed mogelijke banen leiden**. Er moet daarom goed gekeken worden naar hoe auto's door Weesp het beste circuleren om ruimte vrij te maken.

2.11.3 Ruimte maken in Weesp: nabijheid creëren en goede alternatieven voor de auto mogelijk maken

Het beperken van de groei van het autoverkeer, en ruimte maken voor langzaam verkeer en verblijfskwaliteit gaat samen met het **creëren van nabijheid van voorzieningen**. Strategische plaatsing van functies en voorzieningen kunnen de reisafstanden hiertoe sterk verkorten en **meer lopen en fietsen stimuleren** op de kortere afstanden binnen de kern.

Tegelijkertijd moeten er aantrekkelijke alternatieven zijn voor de auto, vooral op de midden en lange afstanden. Na Weesp zelf is de regio Amsterdam de belangrijkste bestemming voor Weespers. In de regio wordt vol ingezet op lopen, fietsen en OV. De infrastructuur van Weesp moet hierop aansluiten. Hier liggen vooral voor OV en fietsen belangrijke kansen.

De fiets heeft een groot potentieel om zich in de regio te verplaatsen. Goede aansluitingen op het regionale fietsnetwerk kunnen autoritten op de middellange afstanden (<10 km) vervangen.

De loop- en fietsroutes moeten binnen Weesp goed aansluiten op de naburige OV-knopen, waarbij een aantrekkelijke toegang tot station Weesp van essentieel belang is voor de regionale bereikbaarheid. Het station dient als een hoogwaardige poort voor verbindingen naar de regio Amsterdam, maar ook naar andere buurregio's zoals Almere, de Gooi- en Vechtstreek en Utrecht.

Tot slot is sterk OV van belang in heel Weesp: niet alleen de fiets- en voetpaden moeten de weg naar station Weesp aantrekkelijk maken, maar ook **sterke OV-assen in de Weespersluis én het bestaande Weesp** moeten de groei van de mobiliteit in goede banen te leiden.

3 Harmonisatie beleidskaders

Veel van het Amsterdamse beleid vertrekt vanuit ruimtegebrek: hoe zorgen we ervoor dat de openbare ruimte voor inwoners, bezoekers en alle verschillende soorten verkeer zo aangenaam en toegankelijk mogelijk is, en overlast beperkt blijft. Deze hoge druk op de ruimte is bepalend in Amsterdam. **In Weesp is de druk op de openbare ruimte lager dan in andere stadsdelen**. Toch neemt ook in Weesp de druk op de ruimte toe, zoals is geconstateerd: hoe moeten alle nieuwe inwoners van Weesp zich in de toekomst veilig van A naar B verplaatsen, terwijl de leefbaarheid in Weesp wordt gewaarborgd? **Deze uitdagingen aanpakken, zijn tevens de hoofddoelstelling van het Mobiliteitsplan Weesp uit 2021**: ruimte voor de fiets, goede interne en externe OV-verbindingen, verkeersruimte optimaal benutten, passende routes voor elke vervoerwijze, toegankelijke mobiliteit en barrièrewerking in de kern oplossen. **De Amsterdamse beleidskaders bieden goede handvatten om de opgaven in Weesp aan te pakken.**

3.1 Beleidskaders gekoppeld aan de hoofdopgaven

Omdat de hoofdopgaven zich in de openbare ruimte van Weesp voordoen, zal deze actualisatie zich vooral concentreren op de mobiliteitsopgaven op straat: **het verwezenlijken van duidelijke, veilige netwerken met een goede bereikbaarheid voor voetganger en fiets (langzaam verkeer), openbaar vervoer en de auto**.
In het mobiliteitsplan Weesp uit 2021 staan de netwerken aangeduid als 'Wensbeelden' en is een 'uitvoeringsplan' van nodige maatregelen opgesteld. De 'Wensbeelden' moeten worden vertaald naar netwerken die passen binnen het **Beleidskader Verkeersnetten** van Amsterdam, en het uitvoeringsplan naar een concreet '**Maatregelenpakket'** zoals in de andere mobiliteitsplannen van Amsterdam.

De volgende **ambities en uitgangspunten uit het Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR)** zijn in het bijzonder relevant voor de eerder beschreven hoofdopgaven:

Voetganger en Fiets (langzaam verkeer)

- Door de stad autoluwer te maken, maken we ruimte voor auto-alternatieven: brede trottoirs, fietspaden en fietsstraten, OV en deelmobiliteit (Agenda Amsterdam Autoluw, 2020)
- Bij de inrichting van de openbare ruimte in woonbuurten geeft Amsterdam prioriteit aan fietser en voetganger (De Bewegende Stad, de Amsterdamse Beweeglogica, 2016)
- Amsterdam wil een stad zijn die voor iedereen veilig en comfortabel toegankelijk is. Daarvoor is voldoende doorloopruimte nodig. (Beleidskader Ruimte voor de Voetganger (2023)).
- De directe omgeving van scholen is autoluw (De Bewegende Stad, de Amsterdamse Beweeglogica, 2016)
- Fiets- en wandelroutes zijn makkelijk te vinden (De Bewegende Stad, de Amsterdamse Beweeglogica, 2016)
- Veilig en comfortabel fietsen, met een risico-gestuurde aanpak: focus op plekken met veel ongevallen (Beleidskader fietsparkeren, 2015)
- Gebruiksvriendelijk fietsparkeren faciliteren, vooral rond OV-knopen (Beleidskader fietsparkeren, 2015)
- Het wensbeeld voor 'Plusnet' fiets is een vrijliggend fietspad of autoluwe fietsstraat. (Beleidskader Verkeersnetten, 2018)
- In verblijfsgebieden is de primaire functie verblijven: snelheid gemotoriseerd verkeerd blijft lagen om ruimte te maken voor wandelen, spelen en groen (Beleidskader Puccinimethode, 2024)

Auto

- Automobilisten die in de stad moeten zijn kunnen dat. Doorgaand verkeer zoveel mogelijk geweerd (Uitvoeringsagenda Mobiliteit, 2015)
- Gebiedsontsluitingswegen hebben een belangrijke stroomfunctie (Beleidskader Puccinimethode, 2024)

3.2 Andere beleidskaders

Het Mobiliteitsplan Weesp uit 2021 bevat een aantal thema's die niet direct gelinkt zijn aan de hoofdopgaven, maar waar de gemeente Amsterdam wel beleid over voert. Er volgt nu een overzicht van hoe de beleidskaders op elkaar aansluiten.

3.2.1 Deelvervoer

Het Mobiliteitsplan Weesp uit 2021 zet in op deelvervoer als belangrijke schakel in de transitie naar duurzame mobiliteit. **Het verminderen van het autobezit staat daarbij centraal**. De inzet richt zich met name op deelauto's. Gebruiksgemak is daarbij leidend: korte loopafstanden en een goede zichtbaarheid in de wijk vergroten de aantrekkelijkheid van deelmobiliteit. In combinatie met gerichte communicatiecampagnes wordt zo gestimuleerd dat bewoners kiezen voor gedeeld vervoer in plaats van eigen autobezit. Voor nieuwe ontwikkelingen, zoals in Weespersluis, worden pilots gestart om deelvervoer vanaf de start succesvol te introduceren.
Ook voor deelfietsen ziet Weesp kansen, met name in de vorm van een versterkende rol binnen de keten van mobiliteit. De inzet richt zich op locaties zoals het station en bushaltes, waar deelfietsen als logische 'verlenging' van het openbaar vervoer kunnen bijdragen aan een comfortabele en duurzame reis.

In de Nota Deelvervoer Amsterdam (2023) wordt **deelvervoer nadrukkelijk als integraal onderdeel van de totale mobiliteitsmix beschouwd**. Deelvervoer draagt niet alleen bij aan het verminderen van autobezit, maar ook aan de ruimtewinst in de openbare ruimte, de reductie van uitstoot en een betere bereikbaarheid. Het beleid gaat uit van een **gebiedsdekkend aanbod** in de vorm van personenhubs, ook in Weesp. Daarbij wordt deelmobiliteit toegankelijk gemaakt voor zowel bewoners als bezoekers. Dit vraagt om een inclusieve benadering, waarbij deelvervoer niet alleen een voorziening is voor de nieuwe woonwijken in de Weespersluis, maar voor het gehele stadsgebied. Er is een uitdaging om de bestaande deelmobiliteit (deelauto's doorheen het de hele kern en OV-fietsen aan het station) gericht te versterken en het aanbod qua type deelmobiliteit mogelijks uit te breiden.

3.2.2 Hubs

In het Mobiliteitsplan Weesp (2021–2046) worden hubs primair omschreven als **goederen- en logistieke hubs**. Deze zijn bedoeld als overslaglocatie aan de rand van de stad, waar goederen worden overgeladen op kleinere, duurzame voertuigen voor de distributie van de 'last mile'. In het plan worden twee mogelijke zoeklocaties voor dergelijke hubs genoemd: één bij de **Basisweg** en één bij de **Waterlinieweg**.
De in 2023 vastgestelde **Hubvisie Amsterdam** onderscheidt verschillende typen hubs, die ook voor Weesp relevant zijn:

- **Personenhubs**, gericht op de overstap tussen vervoerswijzen. Binnen deze categorie wordt onderscheid gemaakt in buurt-, wijk- en stadsregionale hubs. **Station Weesp** wordt hierbij beschouwd als stadsregionale hub. **Een fijnmazig netwerk van buurt- en wijkhubs, waar verschillende vormen van deelmobiliteit samenkomen, is in Weesp op dit moment echter nog niet ontwikkeld of uitgewerkt.**
- **Goederenhubs**, die aansluiten bij de definitie van hubs in het mobiliteitsplan uit 2021. De verdere concretisering en uitwerking van deze hubs voor Weesp moet nog plaatsvinden.

3.2.3 Laadpalen

Het Mobiliteitsplan Weesp (2021) noemt het onvermijdelijk om een proactief laadpalenbeleid te voeren, waarbij **laadinfrastructuur op strategische locaties** (zoals in laadpleinen) moet worden geclusterd om wildgroei te voorkomen. Er wordt een belangrijke link gelegd met slimme (duurzame) **energieopwekking vanuit de wijk**.
Dit sluit voor een belangrijk deel aan bij het Strategisch Plan Laadinfrastructuur 2020-2030 van de gemeente Amsterdam. Zo kunnen **hubs** voor personenvervoer strategische locaties worden voor het creëren van collectieve (snel-)laadpunten. Daarnaast wordt er gestreefd om lokaal opgewekte, duurzame elektriciteit te gebruiken voor het laden van voertuigen. Een belangrijke nuance is wel dat het Stragisch Plan Laadinfrastructuur de **voorkeur geeft aan laden op eigen terrein**. De publieke laadpalen zijn eerder een aanvulling. Het plaatsen van de publieke laadpalen is bovendien vraaggestuurd.

3.2.4 Parkeren

Auto

In 2019 is de Nota Parkeermaatregelen Weesp aangenomen, die in het Mobiliteitsplan uit 2021 als leidend is genomen. Deze parkeermaatregelen gelden tot op heden. **In 2024 is een actualisatie van de parkeernormen voorgesteld om de Nota van 2019 te harmoniseren met het parkeerbeleid van de gemeente Amsterdam**. Hieruit volgden de volgende aanbevelingen:

- **Aanpassing van de parkeernormen om te voorkomen dat de auto te dominant wordt in Weesp**, vooral voor binnenstedelijke verdichtingsprojecten in Weesp.
- Rekening houden met een minder uitgebreid voorzieningenaanbod dan in de rest van Amsterdam. Daarom moeten de **alternatieven voor de auto** op alle momenten van de dag beter op orde worden gebracht.
- **Normen opstellen die aansluiten bij nieuwste inzichten van het CROW**. Er wordt onderscheid gemaakt in sociale en middeldure huur en vrije sector en de oppervlakte van de woning.
- **Niet verlenen van nieuwe parkeervergunningen aan nieuwe inwoners bij binnenstedelijke verdichtingsprojecten**, ook wanneer de ontwikkeling buiten de zone betaald parkeren ligt. Tegelijk is het uitbreiden van bepaald parkeren rondom deze binnenstedelijke verdichtingsgebieden aan te raden.
- **Bewoners meenemen** in het verhaal waarom betaald parkeren een goed instrument kan zijn om hun eigen parkeerplek en daarmee mobilteitsopties te beschermen, evenals de mogelijkheden tot betaalbare woningbouw realiseren waar ook Weespers van profiteren.

Fiets

In het **Mobiliteitsplan Weesp (2021–2046)** wordt fietsparkeren benoemd als een belangrijke randvoorwaarde voor het stimuleren van fietsen als primaire vervoerswijze binnen Weesp. Er wordt ingezet op **voldoende en kwalitatief goede fietsparkeerfaciliteiten** op strategische locaties, zoals bij OV-knooppunten en -haltes scholen en in het centrum. Daarnaast wordt fietsparkeren nadrukkelijk meegenomen in de inrichting van nieuwe gebiedsontwikkelingen, waaronder Weespersluis.

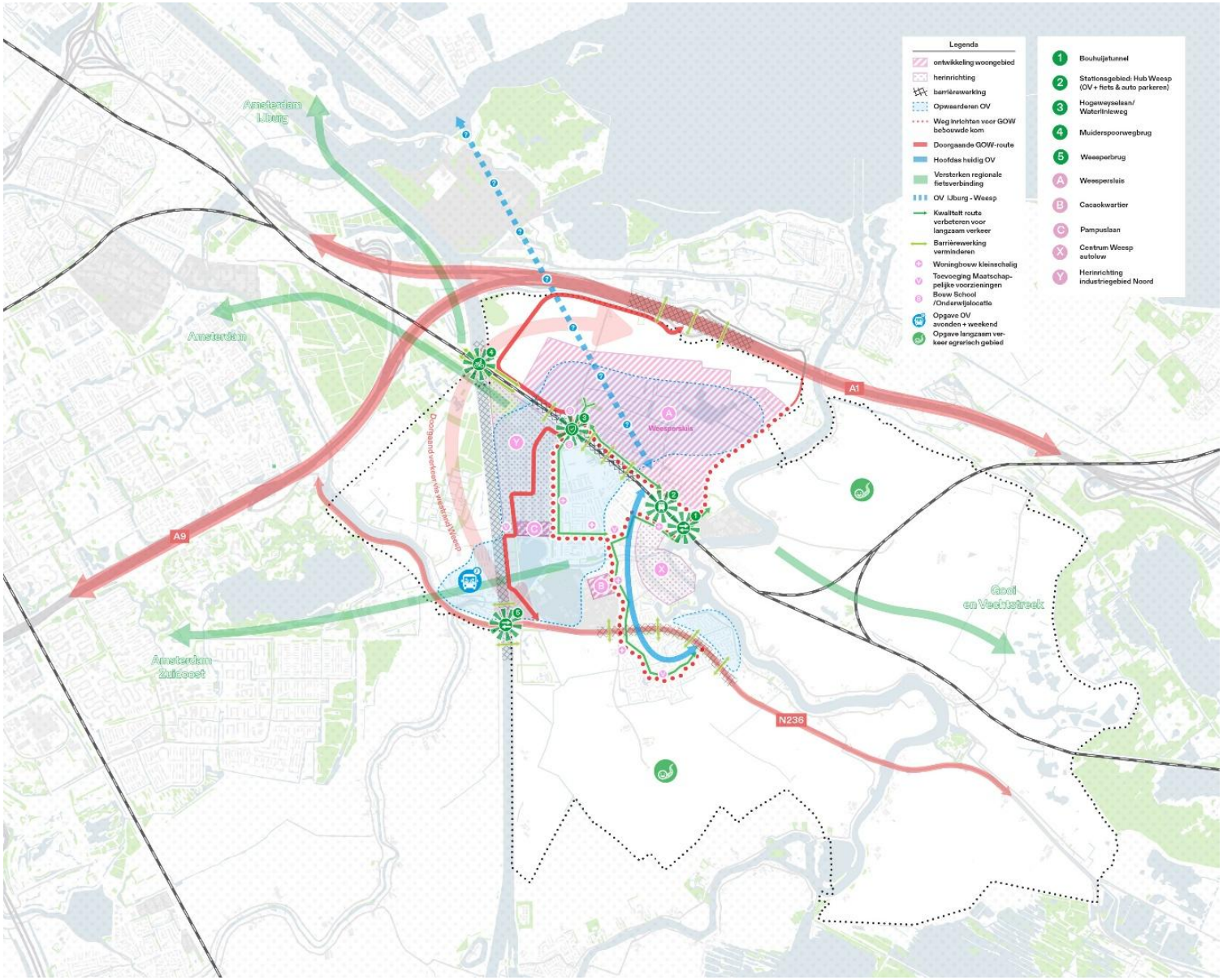
De gemeente Amsterdam heeft in haar **Kader Fietsparkeren (2015)** en de daaropvolgende **Nota Parkeernormen Fiets en Scooter (2018)** bindende beleidsregels vastgesteld voor fietsparkeren, met als uitgangspunt dat stallingen zoveel mogelijk inpandig of op eigen terrein worden gerealiseerd. Ook in Amsterdam wordt het fietsparkeren integraal meegenomen in gebiedsontwikkelingen en op locaties met hoge fietsparkeerdruk, zoals bij OV-knooppunten.

De beleidslijnen van Weesp sluiten dus goed op elkaar aan. Een belangrijk verschil echter, is dat Amsterdam een stelsel hanteert van **verplichte normen en actieve handhaving** (bijv. het verwijderen van zwerffietsen). Er liggen dus kansen in Weesp om de **fietsparkeervraag nader te onderzoeken en af te stemmen op locaties met veel voorzieningen**, zoals in het centrum.

3.2.5 Aanbevelingen

- Werk een **gebiedsgerichte hubstrategie** uit voor Weesp, waarin een samenhangend en dekkend netwerk van hubs voor het gehele stadsgebied wordt beschreven. Door hierbij de systematiek en typologie uit de Amsterdamse Hubvisie toe te passen, ontstaat de mogelijkheid om verschillende beleidsopgaven op het gebied van **deelmobiliteit, laadinfrastructuur en logistiek** binnen één samenhangend kader te laten vallen dat aansluit op de beleidscontext van de gemeente Amsterdam.
- **Stel nieuwe parkeernota op voor zowel auto én fiets**, waarin actuele inzichten en uitgangspunten worden vertaald naar normen die passen binnen de unieke, maar ook veranderende context van stadsgebied Weesp.

4 Opgaven



De hoofdopgavenkaart beschrijft de **vier overkoepelende opgaven** voor Stadsgebied Weesp.

Deze opgaven zijn een resultaat van verschillende onderzoeken. De startnotie ‘Verkenning Bovenplanse Maatregelen Weespersluis’ (oktober 2024) focust op de nodige bereikbaarheidsmaatregelen in de spoorzone van Weesp.

Ook de opgaven die in het mobiliteitsplan Weesp uit 2021 beschreven staan, zijn meegenomen.

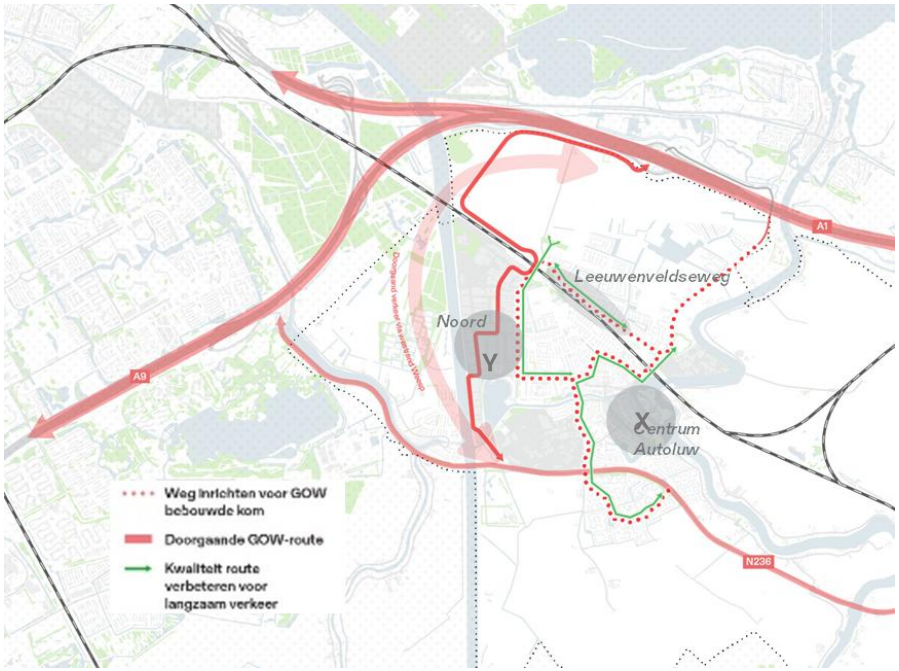
Er wordt bovendien rekening gehouden met lopende projecten en onderzoeken, zoals het onderzoek ‘Weesp Centrum Autoluw’, de HOV-verbinding tussen Weesp en IJburg, evenals het programma woningbouw en voorzieningen dat in de Weespersluis én binnen de bestaande kern van Weesp gepland staat.

Tot slot zijn de conclusies uit de eerdere gebiedsanalyse en de toegepaste beleidskaders meegenomen om de opgaven te definiëren.

1 Groei van Weesp in goede banen leiden in de openbare ruimte.
2 Barrièrewerking infrastructuur verkleinen
3 (Lokale) OV-bereikbaarheid verbeteren
4 Regionale fietsverbindingen versterken

4.1 Groei van Weesp in goede banen leiden in de openbare ruimte.

De komende jaren groeit Weesp door de bouw van de Weespersluis (gebied A op de hoofdopgavenkaart) aan de noordzijde van het spoor en verschillende grotere en kleinere gebiedsontwikkelingen ten zuiden van het spoor (gebied B, C en andere kleine plusjes op de kaart). De groeiprojecties van de gemeente Amsterdam houden rekening met een groei van minstens één derde meer inwoners. Ook het aantal arbeidsplaatsen neemt significant toe. Deze projecties kunnen in de toekomst bovendien nog naar boven worden bijgesteld (bij vrijgeven van dit stuk, worden nieuwe groeiprojecties voor Weesp uitgewerkt). Door deze **sterke groei in korte tijd** neemt de mobiliteit ook in rap tempo toe. De nieuwe inwoners zullen gebruik maken van de vele reeds bestaande voorzieningen en daarmee met de auto, fiets en te voet door Weesp reizen. De druk op de openbare ruimte, en daarmee al snel de verkeersveiligheid, komt hierdoor onder spanning te staan. **Aansluiting en aanpassing van de infrastructuur op de hoofdroutes in de kern is dus nodig om de toenemende mobiliteit in goede banen te leiden**. Zo kunnen alle Weespers zich gemakkelijk en veilig verplaatsen.



Figuur 2: Opgaven hoofdstructuren autonetwerk in Weesp

Ruimte maken voor verkeersveiligheid

Doorgaand gemotoriseerd verkeer moet zoveel mogelijk worden geweerd uit de kern, terwijl Weesp toegankelijk moet blijven voor bestemmingsverkeer met de auto. In het mobiliteitsplan van de gemeente Weesp uit 2021, staat al aangeduid dat enkele belangrijke gebiedsontsluitingswegen GOW 30 worden. Door de verlaagde snelheid kunnen voetgangers en fietsers meer ruimte krijgen, en zich veiliger verplaatsen doorheen de kern.

De aangeduide GOW-wegen aan de westrand van Weesp moeten het voor doorgaande verkeer mogelijk maken om snel en efficiënt tussen de A1 en de N236 te reizen. Verschillende opgaven op de opgavenkaart zijn verbonden aan het garanderen van de verkeersveiligheid in de toekomst.

- Rode stippellijnen: **wegen die als GOW50 zijn ingericht heraanleggen tot een GOW-profiel dat past binnen de bebouwde kom, en langzaam verkeer de ruimte geven**; zoals de Hogeweyselaan, Amstellandlaan, Prinses Irenelaan en de Wiefferingdreef.
- Gebied X, Centrum Weesp autoluw: ruimte maken voor langzaam verkeer in het deel van Weesp waar de druk op de openbare ruimte het grootst is, evenals zoveel mogelijk doorgaand verkeer weren doorheen de historische kern.
- Gebied Y, Herinrichting van industriegebied Noord: GOW50-route aan westrand Weesp loopt doorheen het gebied en leidt tot inpassingsvraagstuk

Binnen de ontwikkeling Weespersluis is er ruimte om kwalitatieve routes voor **langzaam verkeer** aan te leggen, hetgeen voor een deel al is gerealiseerd. De uitdaging ligt vooral in de randen van de gebiedsontwikkeling, waarbij **aansluiting moet worden gezocht met het bestaande netwerk ten zuiden van het spoor**. Dit is vooral belangrijk voor het langzaam verkeer, waarbij de infrastructuur op dit moment tekort schiet.

- Leeuwenveldseweg: het wegprofiel van deze gebiedsontsluitingsweg is nog niet aangepast aan de nieuwe situatie als 'toegangspoort' tot de Weespersluis. De **infrastructuur voor voetgangers en fietsers moet grondig worden opgewaardeerd**, omdat de weg een belangrijke route vormt naar het station, en één van de twee onderdoorgangen naar de rest van Weesp. Hierbij moet de inrichting van de weg worden aangepast naar een GOW50 en/of (gedeeltelijk) GOW30-regime, in verband met het toenemende langzame verkeer langs de weg.

4.2 Barrièrewerking infrastructuur verkleinen



Infrastructuurbarrières en bovenplanse maatregelen spoordijk

Met de bouw van de Weespersluis, is de **spoordijk plots midden in Weesp komen te liggen**. Dit werpt een belangrijke barrière op die vooral het langzaam verkeer dwingt relatief lange omwegen te maken naar hun bestemming elders in Weesp. Ook de ontoereikende kwaliteit van de huidige doorgangen onder of over infrastructuur als wegen of spoorwegen maken het minder aantrekkelijk om met de fiets of te voet naar de andere kant van het spoor te gaan.

De volgende vier maatregelen gaan expliciet over het verminderen van de barrièrewerking van het spoor door Weesp en volgen uit de Startnotitie 'Verkenning Bovenplanse Maatregelen Weespersluis'.

1. Bouhuijstunnel

   Kwaliteit onderdoorgang voor langzaam verkeer versterken: scheiding voor veiligheid aanbrengen voor fietsers en voetgangers en beiden een ruimere onderdoorgang bieden.

2. Hub-functie Station Weesp

   Het station van Weesp vervult een belangrijke functie voor de (regionale) bereikbaarheid van het stadsgebied. Voor de Weespers zijn **goede fietsroutes naar het station** belangrijk, evenals voldoende, **goede stallingsplaatsen** bij het station. Daarnaast is de **noordkant** van het station nu een toegang tot het OV voor de inwoners van de Weespersluis, waardoor er aandacht nodig is voor de **ruimtelijke kwaliteit** en de **potentie van ruimtelijke ontwikkeling** aan deze kant met wonen, werken en maatschappelijke functies om de knoop verder te versterken en te integreren in het stedelijk gebied.

3. Spoorviaduct Waterlinieweg/Hogeweyselaan en aansluiting op Papelaan

   Verkeersveiligheid voor langzaam verkeer is een uiterst belangrijk aandachtspunt bij dit viaduct. De komst van twee nieuwe scholen in de directe omgeving, de bouw van veel woningen en maatschappelijke voorzieningen in de buurt, de ligging van een industrieterrein (vrachtwagenverkeer) en de GOW-50 verbinding om weerszijden van Weesp met elkaar te verbinden maken samen dat verkeersveiligheid onder druk komen te staan, vooral omdat het door alle ontwikkelingen een belangrijke route wordt voor langzaam verkeer.

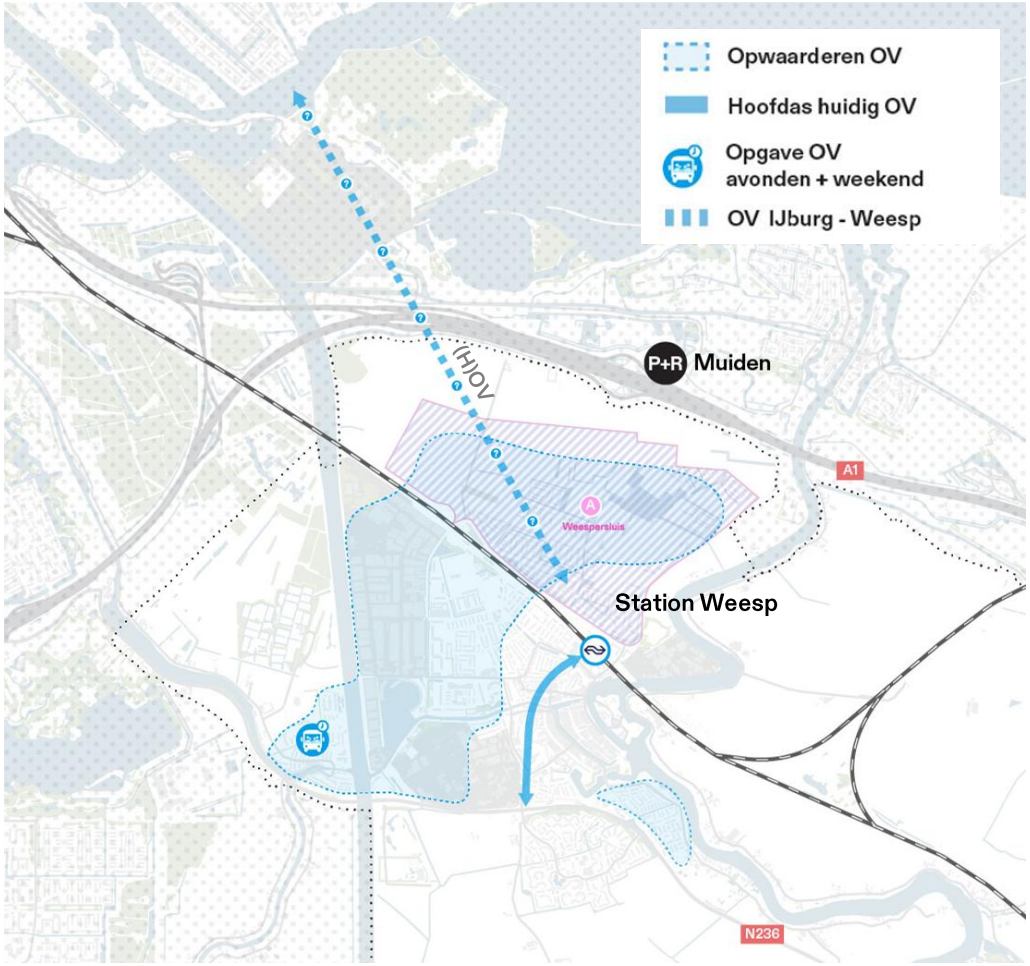
4. Muiderspoorwegbrug

   De huidige fietsverbinding over de brug is niet toereikend voor de huidige fietsstromen. Zowel het kunstwerk naar de brug, als het fietspad naast het spoor op de brug zelf zijn niet breed genoeg voor de fietsstromen die zeker in de toekomst nog zullen toenemen.

Er zijn **bovendien andere belangrijke barrières voor langzaam verkeer** in en rondom Weesp die aandacht verdienen:

- De N236 tussen de wijk Aetsveld en het centrum van Weesp
- De A1 voor de verbinding naar Muiden, o.a. naar P+R Muiden
- Het Amsterdam-Rijnkanaal aan de westkant van Weesp (5, langzaam verkeer over de Weesperbrug, vlotte verbinding te voet en met de fiets tussen Driemond en Weesp.

4.3 (Lokale) OV-bereikbaarheid verbeteren



Opgaven (ontsluitend) OV in Weesp

Met het NS-station Weesp heeft het stadsgebied een **uitstekende regionale bereikbaarheid** binnen handbereik. Echter, de **dekking van het ontsluitend openbaar vervoer in Weesp schiet tekort**. Het huidige lokale openbaar vervoer in Weesp volgt voornamelijk een hoofdas die vanaf de N236 en het Centrum van Weesp naar het station leidt. Daarnaast is er een buurtbus die via het Van Houten Industrieterrein en het centrum van Weesp naar het station rijdt. De Westkant van Weesp ten zuiden van het spoor, evenals de Weespersluis worden op dit moment niet bediend door buslijnen. Wel zal vanaf eind maart 2026 GVB Lijn 49 vanaf station Weesp via de P+R Muiden doorrijden naar IJburg. Extra inspanningen moeten dus worden geleverd voor de OV-bereikbaarheid te verbeteren van:

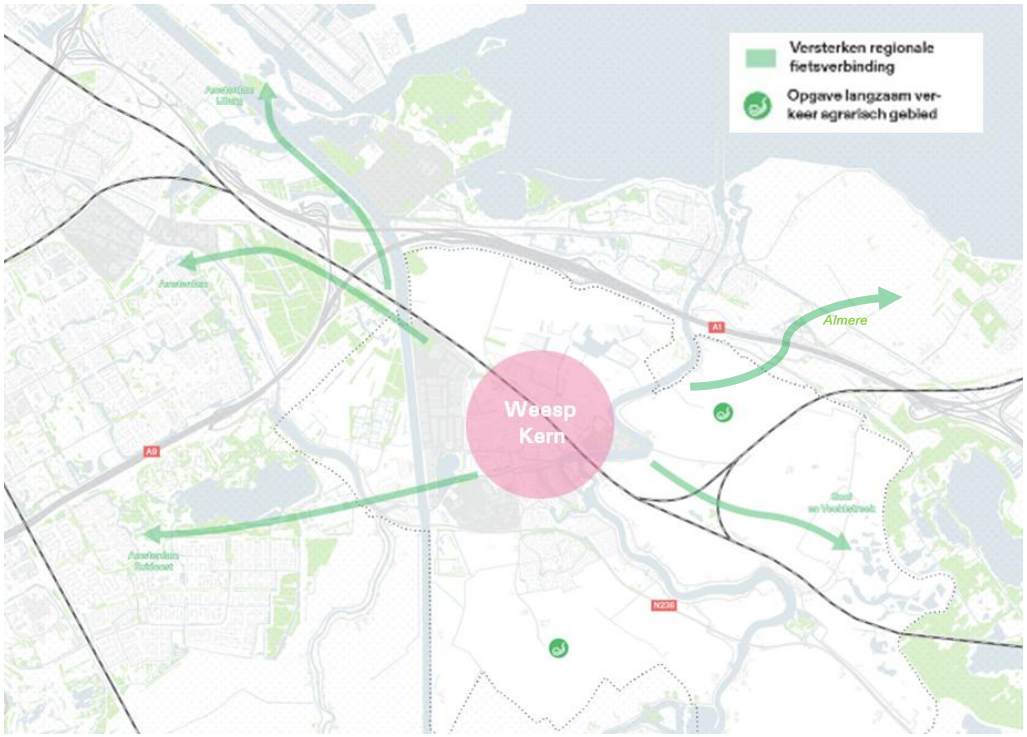
- Industrieterrein Noord en de wijken gelegen langs de Hogeweyselaan en de Amstellandlaan.
- De Weespersluis: huidige wijken én de toekomstige ontwikkelingen die buiten het directe invloedsgebied van het station liggen.

Qua dekking in de tijd schiet het ontsluitend OV per bus in de avonden en in de weekenden tekort. Tot eind maart 2026 rijden er in Driemond in de avonden en weekenden geen busdiensten. Wel is er flexvervoer beschikbaar op deze tijden. In het (vastgestelde) vervoersplan van 2026 wordt de bediening van GVB lijn 49 uitgebreid naar de avonden en het weekend.

Er is een belangrijke **opgave om het OV te verbeteren ondanks de complexe concessieververhouding** op dit moment. Weesp valt t/m 2030 onder de concessie Gooi en Vechtstreek en heeft op dit moment 2 grensoverschrijdende lijnen (lijn 49 vanuit de concessie Amsterdam en lijn 522 vanuit de concessie Utrecht). Na afloop van de huidige concessie Gooi en Vechtstreek wordt Weesp ondergebracht onder de concessie Amsterdam. **Om aan het Programma van Eisen (PvE) van de nieuwe concessie te voldoen, is het van belang om de infrastructuur in lijn te brengen met de verwachte OV-bediening tegen de tijd dat Weesp volledig onder de Amsterdamse concessie valt**. Het PvE van Amsterdam stelt namelijk hogere eisen betreft o.a. afstanden tot haltes, frequenties, en bedieningsuren in de avonden, weekenden en (waar mogelijk) de nacht, ook in de delen rondom de hoofdas OV waar reeds bussen rijden.

Daarnaast is er aandacht nodig voor het station van Weesp en de P+R Muiden als regionale 'hubs'. Het station dient vanwege zijn goede treinverbindingen ook **als 'hub' voor reizigers die niet in Weesp wonen, en met de auto rijden naar station Weesp** om vanaf hier met de trein verder reizen naar andere bestemmingen binnen de regio Amsterdam. Er is dus aandacht nodig voor de inpassing van autoparkeren en de afwikkeling van verkeer naar en van het station. De P+R Muiden is voor de inwoners van de Weespersluis interessant, omdat ze veel hoogwaardige busverbindingen (R-net) biedt naar allerlei bestemmingen in de regio: Amsterdam, Almere, maar ook de Gooi- en Vechtstreek.

4.4 Regionale fietsverbindingen versterken



Opgaven regionale fietsverbindingen vanuit Weesp

Fietsverbindingen naar Amsterdam hebben prioriteit. De andere stadsdelen van de gemeente Amsterdam zijn voor veel Weespers een belangrijke bestemming. De komende jaren wordt vrij baan gegeven aan langzaam verkeer binnen de gemeente: de bedoeling is om de fiets tot één van de meest aantrekkelijke reisopties te maken, ook voor regionale verplaatsingen. Hiervoor is een **kwalitatieve en snelle aansluiting nodig vanuit Weesp op het regionaal fietsnetwerk** van de Vervoerregio Amsterdam en de provincie Noord-Holland. Op dit moment vormt het Amsterdam-Rijnkanaal ten Westen van Weesp een belangrijke barrière, en zijn er twee fietsschakels (de Muiderspoorbrug en de Weesperbrug met de N236) die de ontsluiting richting Amsterdam verzorgen. De huidige inrichtingen en aansluitingen van deze twee verbindingen (4 en 5 op de hoofdopgevankaart) op het onderliggende netwerk voor langzaam verkeer zijn ontoereikend om een groei in het (voetgangers-) en fietsverkeer richting Amsterdam op te vangen.

De verbinding met de stedelijke centra ten oosten van Weesp naar de **Gooi en Vechtstreek** zijn eveneens belangrijk, daar de regio een belangrijke bestemming blijft voor de inwoners van Weesp. In mindere mate verdient de verbinding naar de **Utrechtse buurgemeenten**, zoals De Ronde Venen en Stichtse Vecht, de nodige aandacht.

Tot slot is er een opgave om de **verbindingen voor fietsers en voetganders/wandelaars in de buitengebieden** van stadsgebied Weesp te versterken. Mocht het huidige agrarisch gebied een transitie maken naar een meer recreatief karakter, is een veilige infrastructuur voor langzaam verkeer gewenst.

5 Netwerken

Uitgangspunten: ruimte voor langzaam verkeer en slimme verbindingen

In de doelstellingen van het Mobiliteitsplan Weesp (2021) is gekozen om mobiliteit anders in te richten. Voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer krijgen meer ruimte in de bestaande kern en in Weespersluis. Bestemmingsverkeer blijft welkom, maar doorgaand auto- en vrachtverkeer moet zoveel mogelijk via andere routes worden geleid. Grote infrastructuren zoals het spoor, het Amsterdam-Rijnkanaal en de provinciale weg N236 zorgen daarbij voor fysieke barrières. Daarom is het nodig om slim en zorgvuldig gebruik te maken van de bestaande verbindingen.
Deze opgaven vragen om heldere en robuuste netwerken voor alle vormen van vervoer, die goed op elkaar zijn afgestemd.

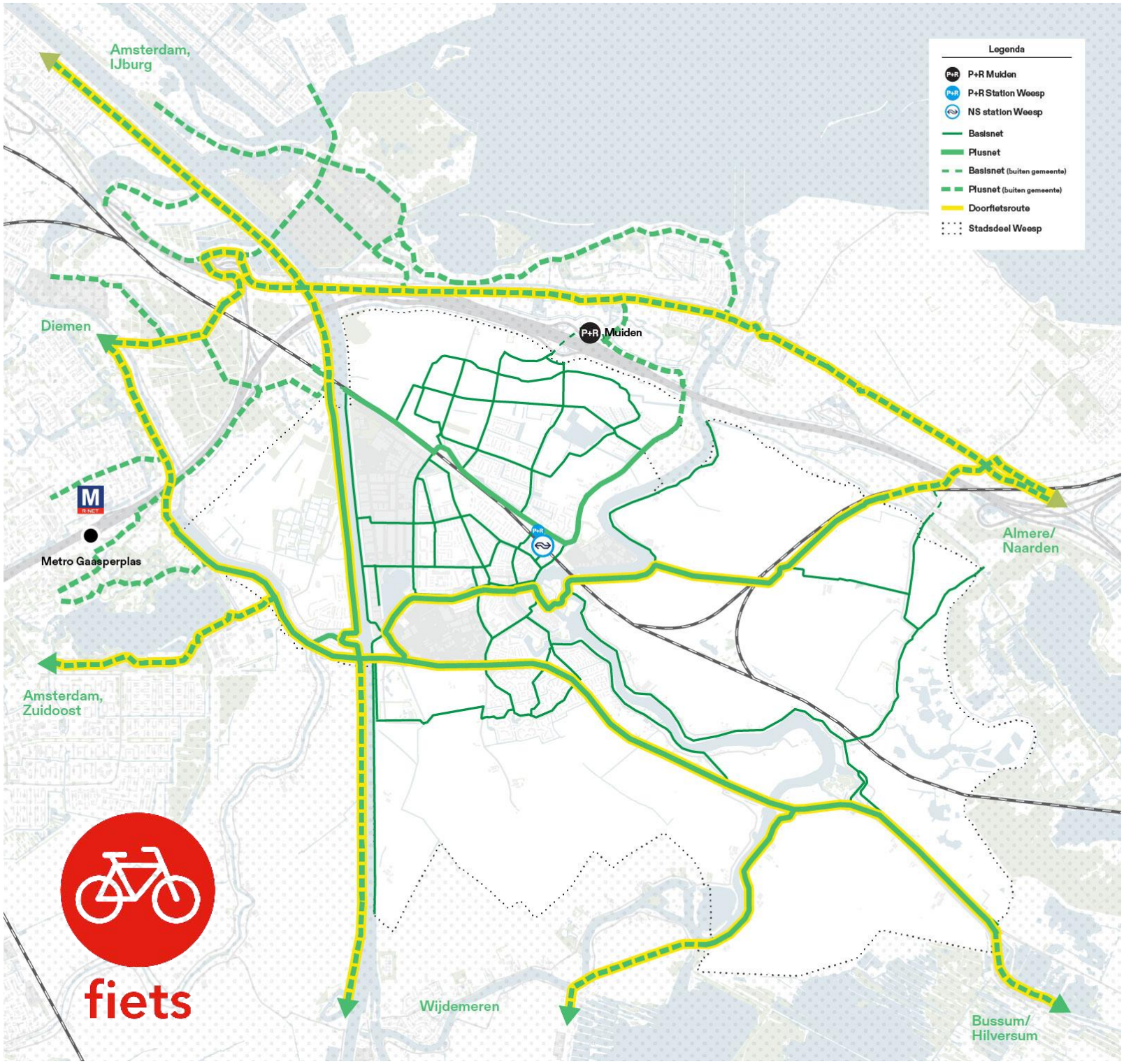
Netwerklogica: ruimte maken voor andere keuzes

Door doorgaand auto- en vrachtverkeer te verplaatsen naar de rand van Weesp, komt er ruimte vrij in de kern. Wegen hoeven daar niet langer als hoofdaders te functioneren voor gemotoriseerd verkeer. Die ruimte kan dan worden ingezet voor de voetganger, de fiets en het openbaar vervoer. Deze vormen van vervoer versterken elkaar: goede loop- en fietsroutes naar haltes of overstappunten maken het OV aantrekkelijker. Daarom worden deze netwerken bij voorkeur op elkaar afgestemd. Ook het verkeer aan de rand stroomt dan beter door, omdat het minder kruist met langzaam verkeer. Zo ontstaat een meer samenhangend en veilig geheel.

Aansluiten bij het Amsterdamse beleidskader Verkeersnetten

Het Mobiliteitsplan Weesp uit 2021 bevat wensbeelden voor netwerken van voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, auto en vrachtverkeer. Sinds de fusie met Amsterdam is het van belang om deze lokale visie te verbinden met het bredere beleidskader van de gemeente. Amsterdam werkt aan een actualisatie van het beleidskader Verkeersnetten, waarin voor voetganger, fiets, ov en auto wordt gewerkt met een netwerkhiërarchie: het Plusnet en het Basisnet.

Om de plannen voor Weesp goed aan te laten sluiten bij het stedelijke beleid, worden de wensbeelden uit 2021 in dit document vertaald naar de Amsterdamse systematiek van Plusnetten en Basisnetten. Daarbij wordt gebruikgemaakt van de voorlopige indeling zoals die nu in de actualisatie van het beleidskader Verkeersnetten wordt voorgesteld. Deze indeling geldt op dit moment nog als werkhypothese: formele besluitvorming over het nieuwe kader moet nog plaatsvinden. We lopen hiermee dus vooruit op toekomstige beleidsontwikkelingen, in de overtuiging dat deze benadering richtinggevend is voor de inrichting van samenhangende en robuuste netwerken in Weesp.


Amsterdam, IJburg
Diemen
Metro Gaasperplas
Amsterdam, Zuidoost
P+R Muiden
Almere/ Naarden
Wijdemeren
Bussum/ Hilversum
fiets
Legenda
P+R Muiden
P+R Station Weesp
NS station Weesp
Basisnet
Plusnet
Basisnet (buiten gemeente)
Plusnet (buiten gemeente)
Doorfietsroute
Stadsdeel Weesp

5.1 Fiets

Plusnet Fiets: verbinding met de regio en OV-knooppunten

Het Plusnet Fiets in stadsgebied Weesp richt zich op snelle, directe en comfortabele verbindingen met de omliggende stadsdelen en kernen. Zo zijn er routes richting Amsterdam Zuidoost, IJburg en Muiden. Daarnaast sluit het netwerk aan op regionale doorfietsroutes, waaronder verbindingen naar de provincie Utrecht en de regio Gooi- en Vechtstreek, zoals de route naar Bussum.

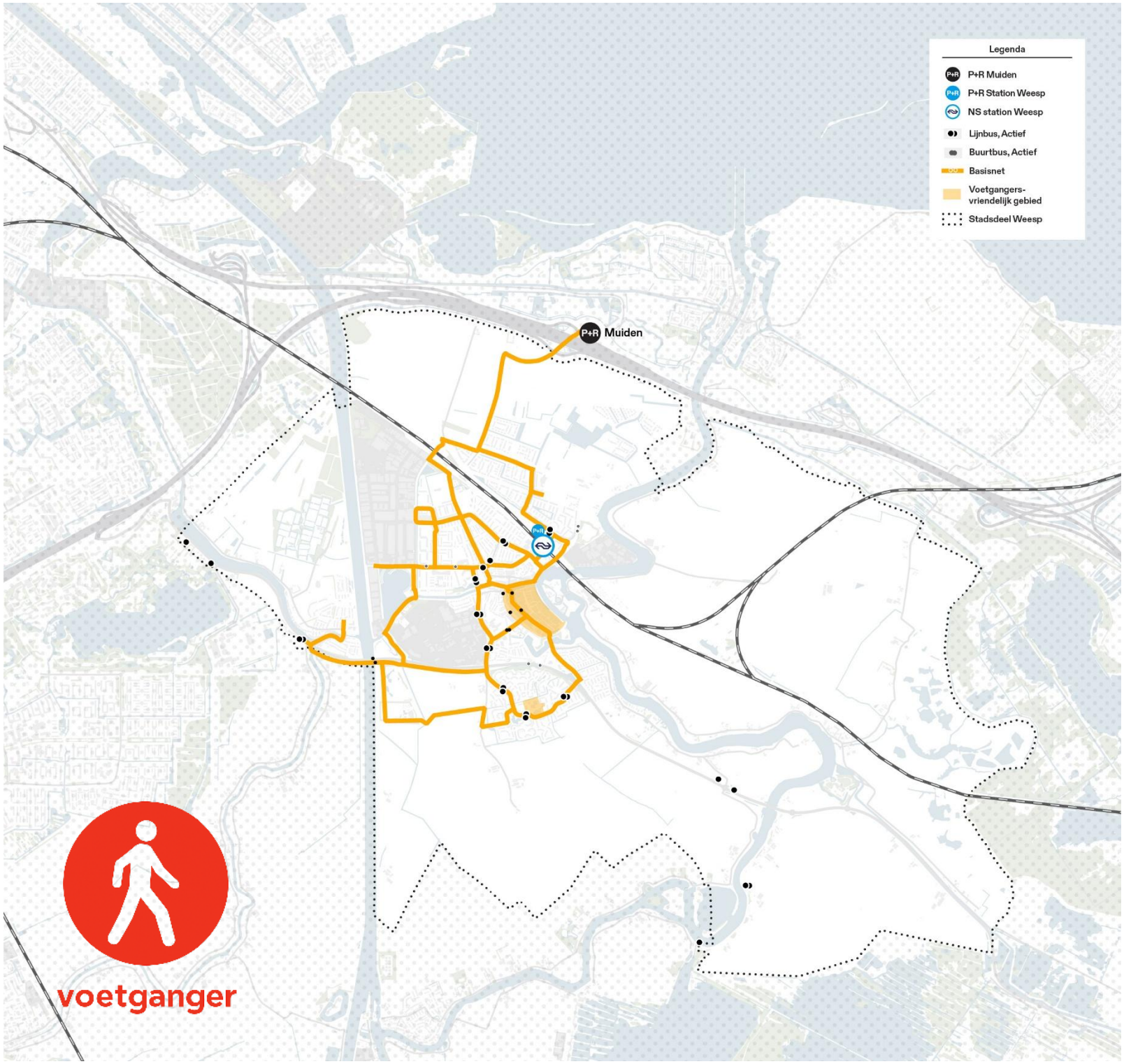
Een belangrijk uitgangspunt binnen het Plusnet is de koppeling met het openbaar vervoer. In Weesp zijn dit onder andere het NS-station Weesp en de P+R-locatie in Muiden, waar diverse buslijnen passeren. Ook de doorfietsroutes van de provincie Noord-Holland zijn opgenomen in het Plusnet, vanwege hun regionale betekenis.

Basisnet Fiets: lokale ontsluiting en aansluiting op voorzieningen

Het Basisnet Fiets verzorgt met name de interne ontsluiting binnen stadsgebied Weesp. Het netwerk legt verbindingen tussen woonwijken en belangrijke voorzieningen, zoals scholen, zorginstellingen, sportlocaties, supermarkten en winkelgebieden. Deze routes ondersteunen het alledaags gebruik van de fiets op lokaal niveau.

Het Basisnet is ontworpen in nauwe samenhang met het Plusnet. Waar mogelijk sluiten routes logisch aan, zodat er een fijnmazig en toegankelijk fietsnetwerk ontstaat dat zowel lokaal als regionaal functioneert.




Legenda
P+R Muiden
P+R Station Weesp
NS station Weesp
Lijnbus, Actief
Buurtbus, Actief
Basisnet
Voetgangers-vriendelijk gebied
Stadsdeel Weesp
P+R Muiden
voetganger

5.2 Voetganger

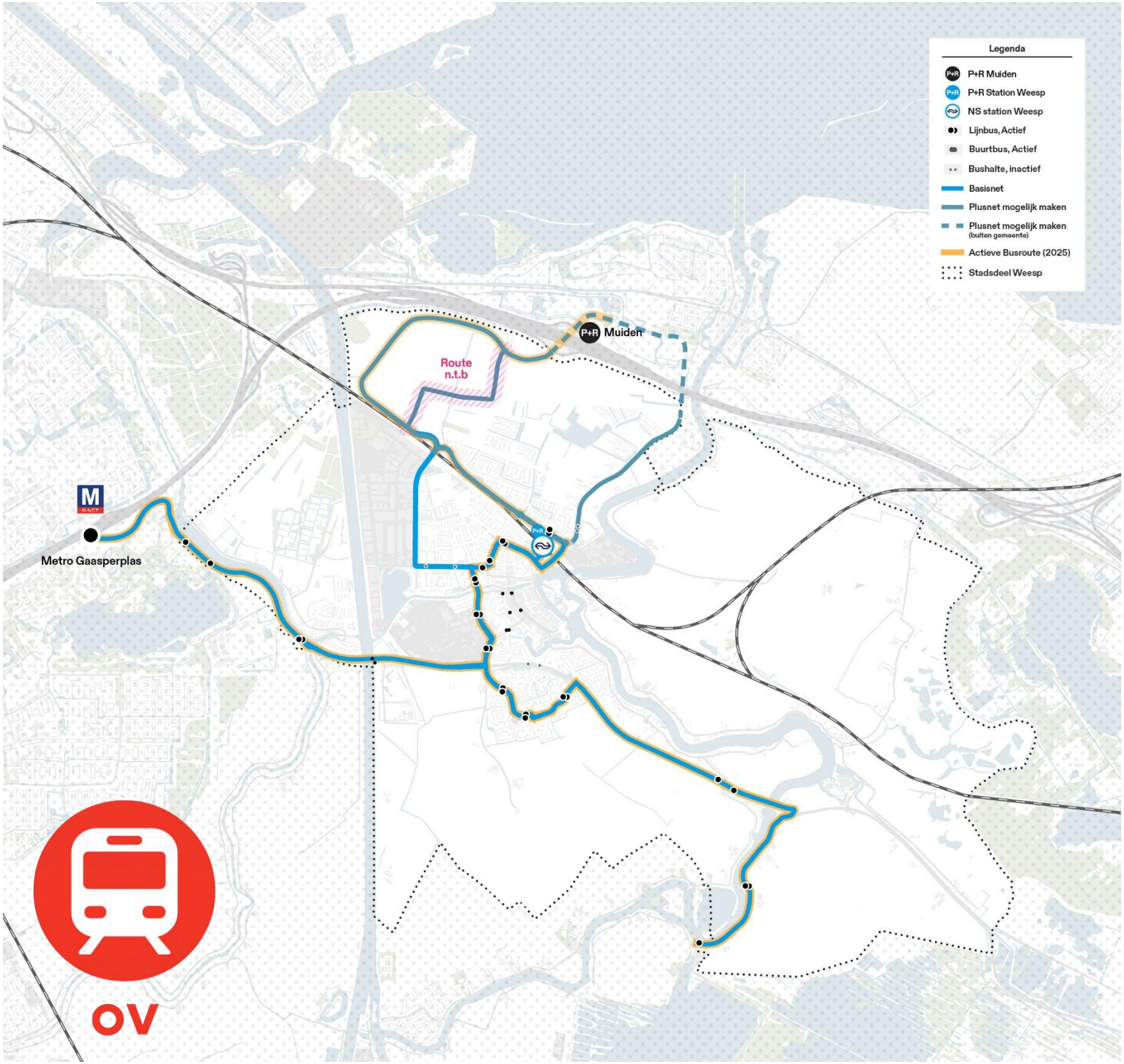
Basisnet Voetganger: verbinden, ondersteunen en toegankelijk maken

Het voetgangersnetwerk in stadsgebied Weesp is ingericht als een **basisnet**. Dit netwerk legt de verbinding tussen woongebieden, maatschappelijke voorzieningen en belangrijke openbaarvervoerpunten, zoals bushaltes en NS-station Weesp. Daarmee vormt het de ruggengraat van toegankelijke en veilige verplaatsing binnen de wijk én richting het regionale mobiliteitssysteem.

Het netwerk is nadrukkelijk afgestemd op de behoeften van alle voetgangers, inclusief mensen met een motorische of visuele beperking. Een kwalitatief goed voetgangersnetwerk maakt zelfstandig verplaatsen mogelijk, bijvoorbeeld naar de huisarts, supermarkt of het station – zonder barrières. Zo draagt het bij aan inclusieve mobiliteit voor jong en oud.

Ook in gebieden waar veel voorzieningen samenkomen – zoals het centrum van Weesp – krijgt de voetganger extra aandacht. Hier is de verblijfsfunctie groot en is een veilige, aantrekkelijke inrichting van de openbare ruimte van belang voor de leefbaarheid én verkeersveiligheid.




Legenda
P+R Muiden
P+R Station Weesp
NS station Weesp
Lijnbus, Actief
Buurtbus, Actief
Bushalte, inactief
Basisnet
Plusnet mogelijk maken
Plusnet mogelijk maken (buiten gemeente)
Actieve Busroute (2025)
Stadsdeel Weesp
P+R Muiden
Route n.t.b
Metro Gaasperplas
OV

5.3 Openbaar Vervoer

Robuuste routes voor bestaande én toekomstige busdiensten

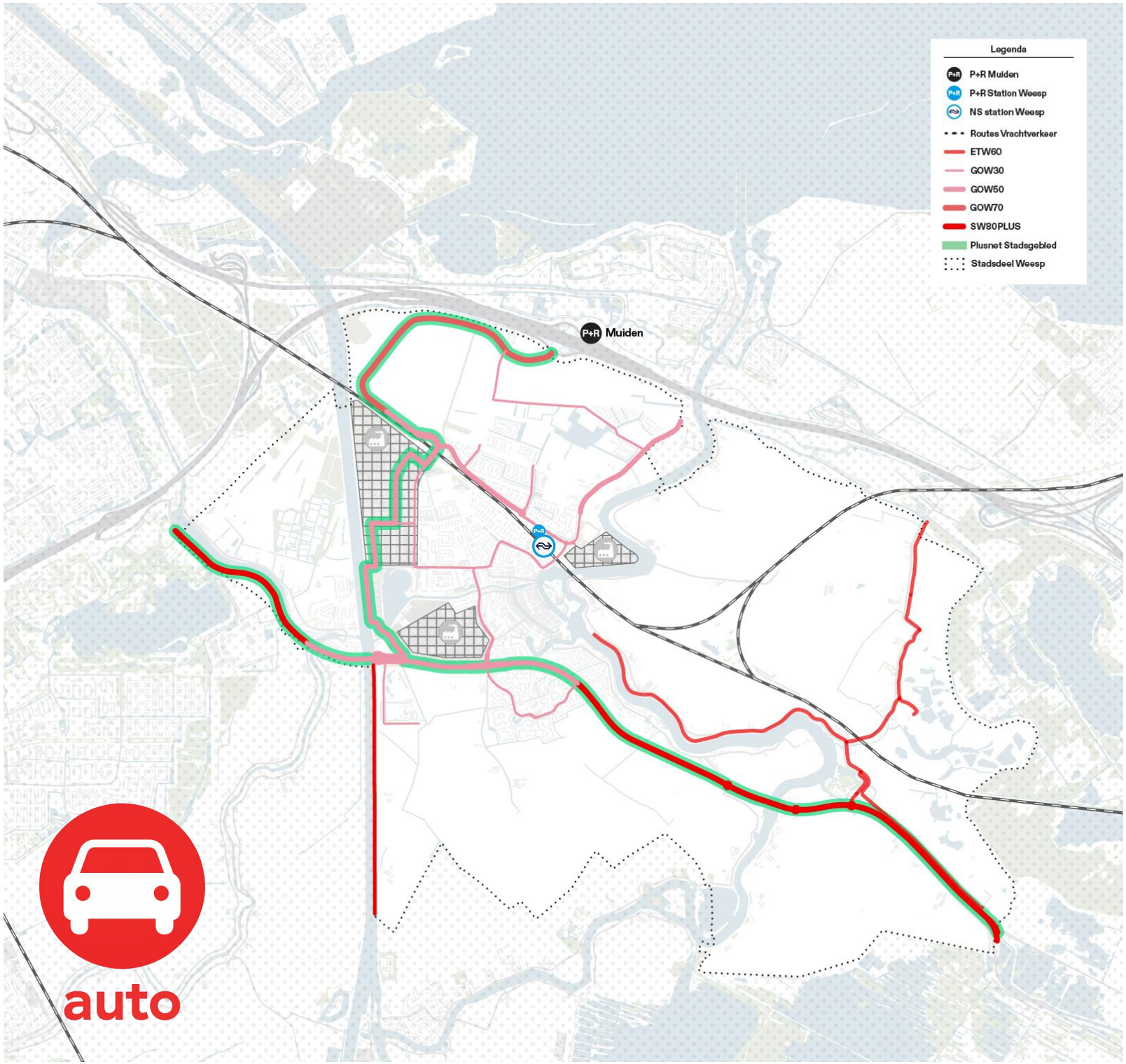
Het definiëren van het openbaarvervoernetwerk in Weesp is gericht op het waarborgen van goede busroutes – voor nu én in de toekomst. Dit wordt des te belangrijker met het oog op de overgang naar de concessie Amsterdam vanaf 2031. Het is daarom van belang om vroegtijdig scherp te hebben welke routes structureel busverkeer moeten kunnen faciliteren.

In de bestaande kern van Weesp richt het **Basisnet OV** zich op het ondersteunen van reguliere stedelijke en regionale busdiensten. Deze vormen de ruggengraat van het lokale openbaar vervoer en zorgen voor bereikbaarheid van voorzieningen en aansluiting op het station.

Voor Weespersluis is de situatie anders: delen van de wijk zijn nog in ontwikkeling en de exacte invulling van de hoogwaardig openbaarvervoerverbinding (HOV) tussen IJburg en Weesp is nog niet vastgesteld. Daarom zijn in het netwerk voorlopig drie mogelijke tracés opgenomen voor een mogelijk **Plusnet OV**. Deze tracés houden rekening met verschillende toekomstige scenario's en zorgen ervoor dat er ruimte blijft in de inrichting om op meerdere keuzes te kunnen inspelen, zonder vast te leggen hoe het netwerk precies komt te lopen.

Alle bushaltes in Weesp zijn in kaart gebracht, inclusief inactieve haltes. Station Weesp is het belangrijkste overstappunt in de regio: alle buslijnen sluiten hierop aan. Ook de P+R Muiden is een strategisch knooppunt en een logische plek waar een toekomstige HOV-verbinding zou kunnen aansluiten.




Legenda
P+R Muiden
P+R Station Weesp
NS station Weesp
Routes Vrachtverkeer
ETW60
GOW30
GOW50
GOW70
SW80PLUS
Plusnet Stadsgebied
Stadsdeel Weesp
P+R Muiden
auto

5.4 Auto

Plusnet Auto: ontsluiting en doorstroming

Het autonetwerk sluit nauw aan bij het netwerk zoals vastgelegd in het Mobiliteitsplan Weesp uit 2021. De belangrijkste ontsluitingsstructuren – tevens het Plusnet Auto – zijn de provinciale weg N236 (oost-west georiënteerd) en de Westelijke Randweg (noord-zuid georiënteerd). Deze laatste route is bedoeld om het doorgaande verkeer tussen de N236 en de A1 op te vangen en vlot te laten doorstromen. Het Plusnet vervult een belangrijke stroomfunctie voor gemotoriseerd verkeer in en rond Weesp.

Binnen de kern: verkeersveilig en leefbaar

Binnen de kern van Weesp is het netwerk afgestemd op een maximumsnelheid van 30 km/u, in lijn met de ambities op het gebied van verkeersveiligheid en leefbaarheid. Wegen met een lokaal ontsluitende functie zijn aangeduid als GOW-30, terwijl overige straten als verblijfsgebied worden beschouwd (ETW-30).

Wijzigingen

Ten opzichte van het netwerk uit 2021 zijn enkele aanpassingen voorgesteld.

- De snelheid op het deel van de N236 dat door de kern van Weesp en Driemond loopt, evenals op de brug, wordt één aaneengesloten strook met een snelheid van 50 km/u.
- De Basisweg geclassificeerd als GOW-30 in plaats van GOW-80, met het oog op verkeersveiligheid.
- De Kanaaldijk Oost tussen de Weesperbrug en de grens met de gemeente Stichtse Vecht is een ETW60-weg in plaats van een SW80+ plus weg (vor verkeersveiligheid en om aan te sluiten op de snelheid van de buurgemeente).
- De Dammerweg ten oosten van de Vecht is nu geclassificeerd als ETW30 in plaats van ETW60.

Vrachtroutes

In het vorige mobiliteitsplan zijn ook vrachtroutes opgenomen. Deze geven aan via welke wegen zwaar verkeer naar de industriegebieden van Weesp kan rijden.



6 Maatregelen

In het Mobiliteitsplan Weesp 2021 zijn maatregelen benoemd die prioriteit kregen in het uitvoeringsprogramma. Een deel daarvan is inmiddels uitgevoerd, maar er zijn ook voorstellen die nog niet zijn opgepakt. Inmiddels is de beleidscontext veranderd en staan we voor nieuwe opgaven. **Daarom is een herijking van het maatregelenpakket nodig. De geactualiseerde netwerken vormen daarbij ons kompas**. Door deze netwerken daadwerkelijk te realiseren, zorgen we ervoor dat Weesp veilig, leefbaar en bereikbaar blijft.

Deze herijking helpt om opnieuw te bepalen welke maatregelen (dringend) nodig zijn om de mobiliteitsopgaven van Weesp aan te pakken. De voorgestelde maatregelen zijn te verdelen in drie categorieën:

- Maatregelen uit de *Verkenning Bovenplanse Maatregelen Weespersluis*: Deze richten zich op de bereikbaarheid van de nieuwe wijk Weespersluis, en dan vooral op de infrastructuur rond de spoorzone. Omdat deze maatregelen al zijn uitgewerkt in de PBI-1 fase (Plan- en Besluitvorming Infrastructuur), zijn ze ter referentie apart opgenomen.
- Maatregelen uit het Mobiliteitsplan Weesp 2021: Deze maatregelen zijn nog steeds nodig om de geactualiseerde netwerken te realiseren.
- Nieuwe maatregelen: Deze komen niet voort uit de *Verkenning Bovenplanse Maatregelen Weespersluis* of het Mobiliteitsplan uit 2021, maar zijn nu noodzakelijk gebleken om de geactualiseerde netwerken te realiseren.

Het herijkte maatregelenpakket is vervolgens ingedeeld in vier verschillende categorieën:

- **Langzaam verkeer (fiets en voetganger)**: maatregelen die de positie van voetgangers en fietsers versterken. Denk aan het realiseren van een ontbrekende schakel tussen twee straten, zodat fietsers en voetgangers niet hoeven om te lopen of om te rijden.
- **Openbaar vervoer**: maatregelen die bijdragen aan betere dekking, bereikbaarheid en kwaliteit van het OV-netwerk in Weesp.
- **Gemotoriseerd verkeer (auto en vracht)**: maatregelen die zorgen voor een goede doorstroming en veilige afwikkeling van autoverkeer en vrachtverkeer.
- **Impuls verkeersveiligheid en openbare ruimte**: maatregelen in bestaande straten – met name de hoofdwegen in de kern– waar de verhouding tussen modaliteiten herzien wordt. In veel gevallen betekent dit dat lopen, fietsen en/of OV verhoudingsgewijs meer ruimte krijgen dan gemotoriseerd verkeer, om zo de leefbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren.

Voor elke maatregel is de **urgentie** beoordeeld aan de hand van een **afweegkader**. Hierbij is gekeken naar de volgende aspecten:

- Is er een belangrijke koppeling met gebiedsontwikkeling?
- Is de maatregel juridisch voorwaardelijk?
- Zijn er zwaarwegende verkeerskundige argumenten omdat het netwerk zonder de maatregel vastloopt?
- Past de maatregel binnen het koersdocument 'Amsterdam maakt ruimte'?
- Zijn er andere redenen, zoals bestuurlijke afspraken of zwaarwegende beleidskaders waarbinnen de maatregel valt?
- Is er gepland groot onderhoud waar deze maatregel op meeliften kan?

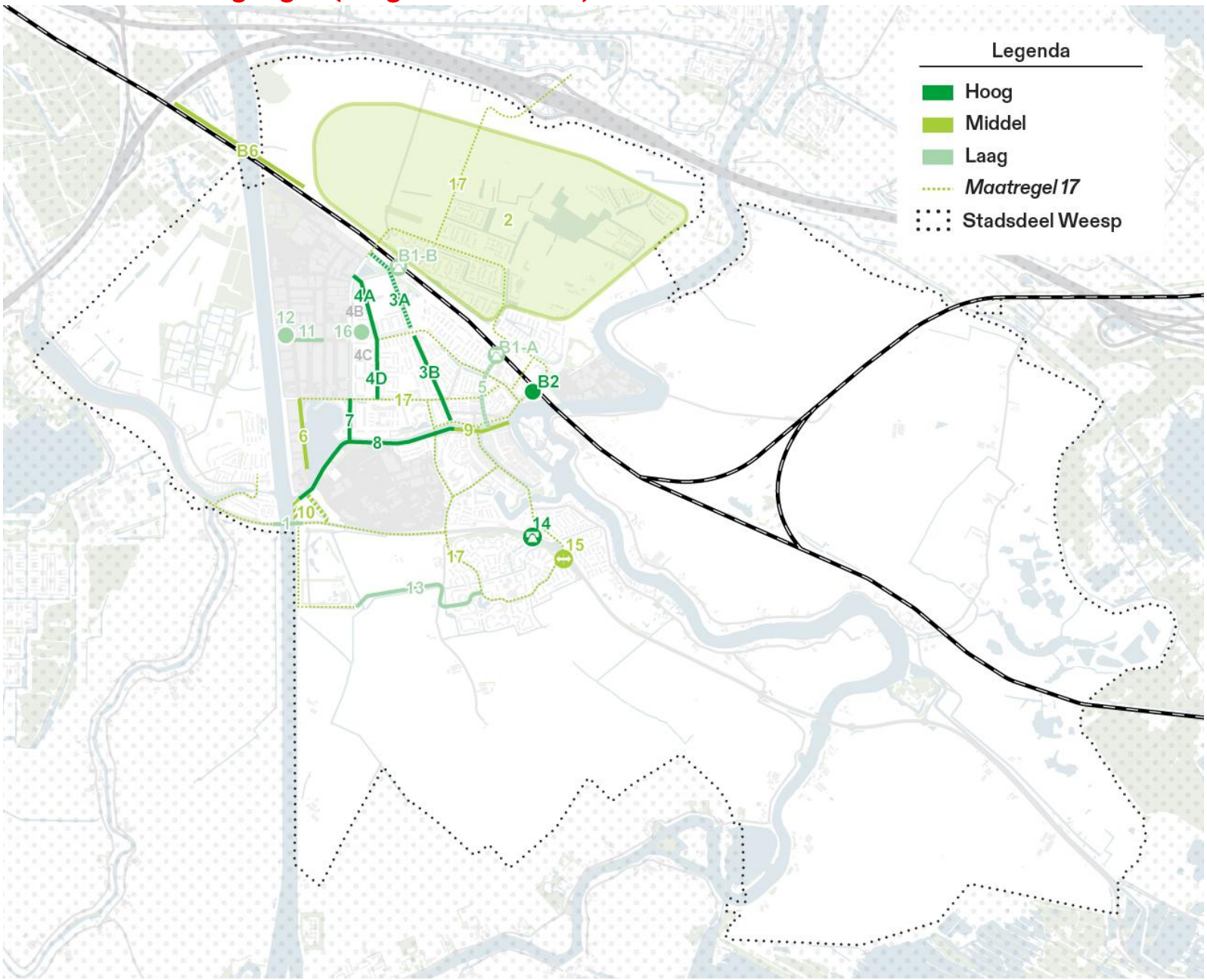
Op basis van deze afwegingen is aan elke maatregel een urgentie toegekend: **Hoog**, **Middel** of **Laag**.

Beschrijving per maatregel

Per maatregel zijn de volgende elementen opgenomen:

- Nummer, naam en korte toelichting
- Status: is er reeds financiering beschikbaar voor onderzoek of uitvoering? Is er eventueel sprake van gepland onderhoud (koppelkans)?
- Referentie: betreft het een maatregel uit het Mobiliteitsplan Weesp 2021 of uit de *Verkenning Bovenplanse Maatregelen Weespersluis*?

6.1 Fiets en Voetganger (Langzaam Verkeer)

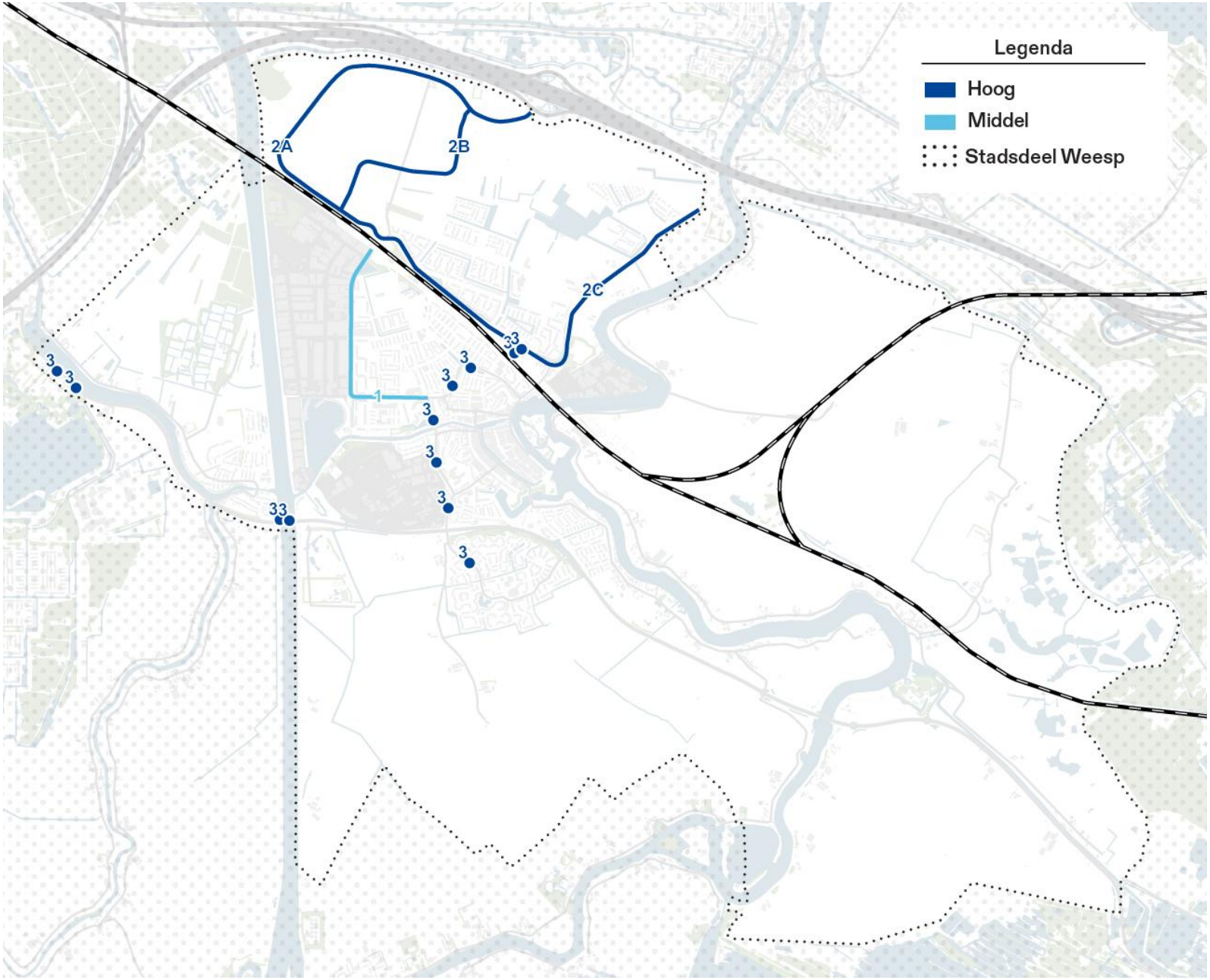


Nummer	Maatregel	Beschrijving	Urgentie	Status	Referentie
B1	Nieuwe Langzaam Verkeerverbinding Spoorzone Weesp	Creëren nieuwe Noord-Zuid verbinding in Weesp die onder het spoor loopt. Hoofdvariant (A): tunnel in verlengde van PC Boutensstraat Alternatief (B): tunnel in verlengde van Fort Veldhuissingel, aansluitend op Papelaan	Laag	Niet bewezen noodzakelijk	Verkenning Bovenplanse Maatregelen Weespersluis, Maatregel 1
B2	Verbeteren langzaam verkeerroutes en sociale veiligheid Bouhuijstunnel	Kwaliteit spooronderdoorgang voor langzaam verkeer versterken: langzaam verkeer meer ruimte geven in de onderdoorgang en sociale veiligheid versterken Daarnaast betere scheidingen aanleggen tussen fietsers en voetgangers voor onderlinge veiligheid.	**HOOG**	Onderzoek moet worden opgestart	Verkenning Bovenplanse Maatregelen Weespersluis, Maatregel 2
B6	Verbeteren aansluiting Muiderspoorbrug/Viaduct Hogeweyselaan	Kunstwerk/aanlooproute aanpassen om hoogteverschil naar de brug te overbruggen goed aan laten sluiten op kruising Waterlinieweg/ Hogeweyselaan. Op termijn ruimte voor langzaam verkeer op de brug over het kanaal verbreden: meer ruimte voor fietsers, en ruimte voor voetgangers introduceren (nu buiten scope).	Middel	Niet urgent, wel belangrijk	Verkenning Bovenplanse Maatregelen Weespersluis, Maatregel 6
1	Weesperbrug: Meer ruimte voor langzaam verkeer creëren	Ruimte voor de voetgangers creëren op de brug, en wandelroutes duidelijk aansluiten op het voetgangersnetwerk- en paden aan weerszijden van de oevers (zowel Driemond als Weesp)	Laag		
2	Weespersluis: Monitoring ontwikkeling langzaam verkeer	Opvolging van ontwikkeling stromen fietsers en voetgangers in de Weespersluis naarmate de verdere oplevering van het gebied.	Middel		Mob. plan Weesp 2021, Maatregel 48
3	Papelaan: Inrichting als hoofdroute langzaam verkeer:	Straat (nu een ETW) inrichten als duidelijke en aantrekkelijke verbinding voor fietsers en voetgangers, bijv. als fietsstraat of schoolstraat. Uitdaging is een sociaal veilige en bestrate aansluiting maken met de Hogeweyselaan (deel A) en het omgaan met huidige ruimte voor parkeerplaatsen (deel B).	**HOOG**		
4	Waarschapsstraat/ Heemraadweg: Inrichting als hoofdroute langzaam verkeer:	Verbinding (nu afwisselend een deels afgescheiden fietspad, dan weer een ETW) inrichten als duidelijke en aantrekkelijke verbinding voor fietsers en voetgangers. Delen die nu als ETW zijn ingericht (deel B en D), herinrichten als bijv. fietsstraat en goed aansluiten op bestaande vrijliggende fietspaden (deel A en C).	**HOOG**	Groot onderhoud gepland: herbestrating Hogewey Midden (2026); Koppelkans Waarschapsstraat	

5	P.C. Boutensstraat - Jozef Israëlstraat – Kerklaan: Inrichting als hoofdroute langzaam verkeer	Straten (nu ingericht als ETW) inrichten als duidelijke en aaneengesloten verbinding voor vooral fietsers. Ontbrekende schakel creëren door oversteek tussen de Boutensstraat en de Jozef Israëlsstraat te realiseren (over de M. Nijhoffstraat) – voor fietsers ontbreekt deze schakel volledig.	Laag		Mob. plan Weesp 2021, Maatregel 12 (vanaf Herensingel)
6	Aquamarin Nieuwe fietsverbinding bedrijven westoever	Fietsontsluiting van bedrijven tussen Aquamarin en Rijnkade via de Aquamarin afwikkelen, i.p.v. Rijnkade. Realisatie doorsteek doorheen hekken/bomenrij.	Middel		
7	Smal Weesp: Nieuwe oeververbinding langzaam verkeer	Brug voor langzaam verkeer die aansluit op de doorfietsroute. Fietsverbinding realiseren in verlangde van Hogeweyselaan (Korte Stammerdijk).	Middel		Mob. plan Weesp 2021, Maatregel 17
8	Korte Stammerdijk: inrichten voor langzaam verkeer	Voldoende en veilige ruimte creëren voor fietsers en voetgangers, en conflicten met bestemmingsverkeer en parkeren bewoners verkleinen.	HOOG	Opgenomen in Programma VRA	Mob. plan Weesp 2021, Maatregel 13
9	Verlengd Buitenveer – Buitenveer – Binnenveer - Achteromstraat: Doorfietsroute faciliteren en realiseren	Kwaliteit wegdek Buitenveer en Verlengd Buitenveer verbeteren en markeren als fietsverbinding (d.m.v. rode toplaag). Aandacht besteden aan mogelijke conflicten met bestemmingsverkeer en parkeren bewoners, en aan ruimte voor voetgangers.	HOOG	Groot onderhoud asfalt gepland voor 2027, start voorbereiding in 2025.	Mob. plan Weesp 2021, Maatregel 7 (Binnenveer en Buitenveer)
10	Verlengde Rijnkade/Gooilandseweg: Verbinding langzaam verkeer	Veiligheid verbeteren en omrijfactor verkleinen, vooral voor fietsers, verkleinen door langs de Gooilandseweg en/of Verlengde Rijnkade (gescheiden) fietsinfstrastuctuur te realiseren vanaf het Verlengd Buitenveer die aansluit op de doorfietsroute van de provinciale weg (N236) naar de Weesperbrug.	Middel		
11	Gemeenschapspolderweg West: Veilige fietsinfrastructuur	Langs segment nieuwe Westelijke GOW-ontsluitingsweg voor gemotoriseerd verkeer veilige (afgescheiden) fietspaden realiseren vanuit verkeersveiligheid.	Middel		
12	Flevolaan – Kanaalpad: Ontbrekende Schakel realiseren	Doorsteek vanaf fietsroute Gemeenschapspolderweg naar fietsroute kanaalpad mogelijk maken. Route d.m.v. bestrating markeren en hoogteverschil naar kanaaldijk overbruggen, gedeeltelijk door parkeerplaats industrieterrein.	Laag		
13	Blijwaterpad – Aetsveldseweg – Lakenkopersweg –	A.d.h.v. wegmarkeringen en materiaal (bijv. rood asfalt) fietsers en voetgangers uitnodigen door in te richten als duidelijke en	Laag		

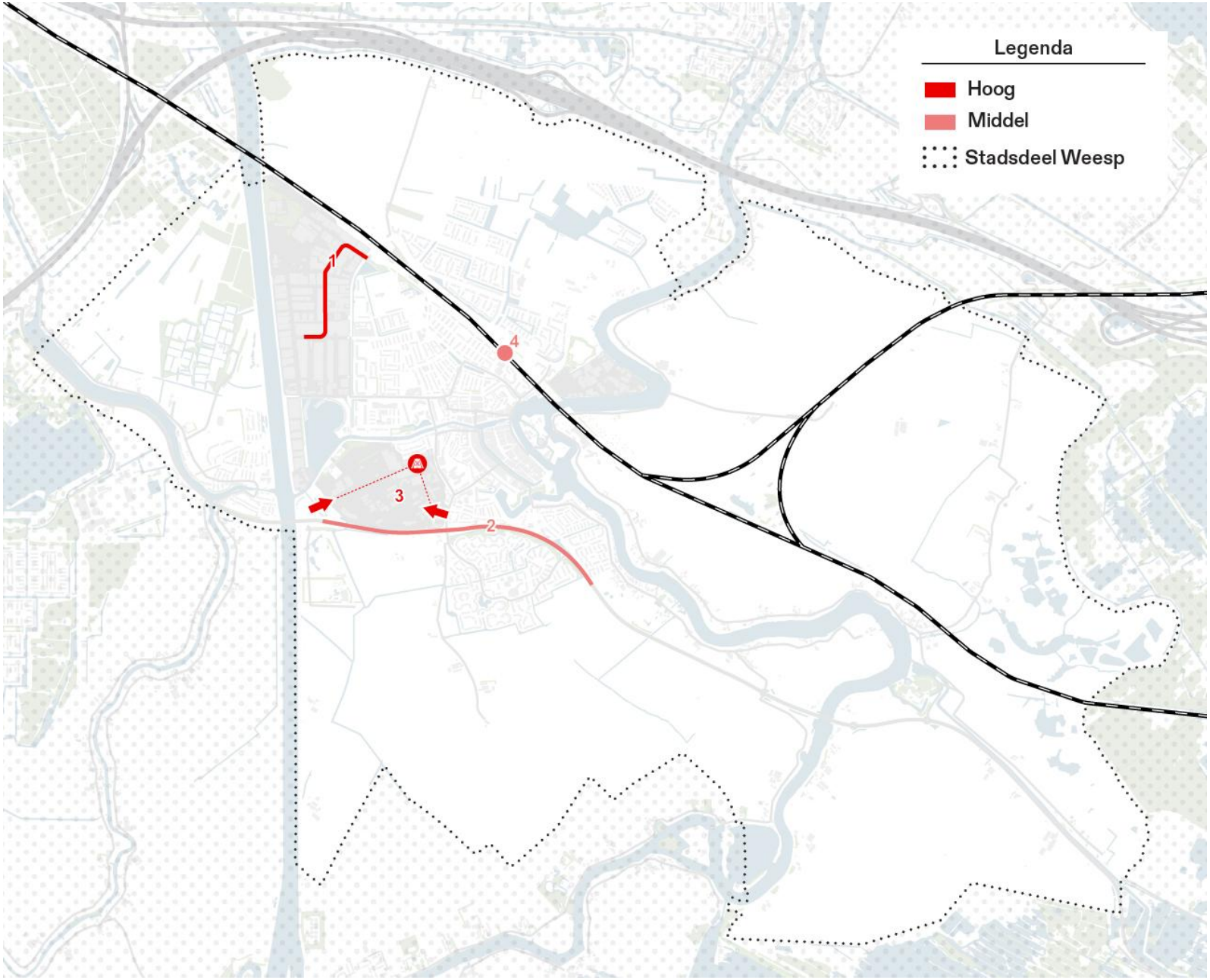
	Gildemeestersweg – GJ. Wiefferingdreef: Markeren verbinding langzaam verkeer	aaneengesloten verbinding naar voorzieningen aan Basisweg (o.a. Zwembad).			
14	Aetsveld: Sociale Veiligheid tunnel langzaam verkeer	Verbeteren sociale veiligheid verbinding langzaam verkeer onder de N236.	**HOOG**	Groot onderhoud gepland voor 2028 (vervangen deklaag), start voorbereiding in 2026. Koppelkans	Mob. plan Weesp 2021, Maatregel 11
15	Nieuwe verbinding langzaam verkeer over de N236	Tussen de G.J. Wiefferingdreef (Aetsveld) en J.A. Fijnvandraatlaan fietsers en voetgangers de mogelijkheid geven om over te steken, bijv. d.m.v. een brug over de bestaande sloot/waterlichaam.	Middel		
16	Dementiepad Hogewey	Dementievriendelijke looproute gekoppeld aan Verpleeghuis Vivium Hogewey (Hogeweyk)	Laag		
17	Blindegeleidelijnen op voetgangersnetwerk	Over het hele loopnetwerk en in de straten van voetgangersgebieden realiseren blindengeleidenlijnen	**HOOG**		Mob. plan Weesp 2021, Maatregel 6

6.2 Openbaar Vervoer



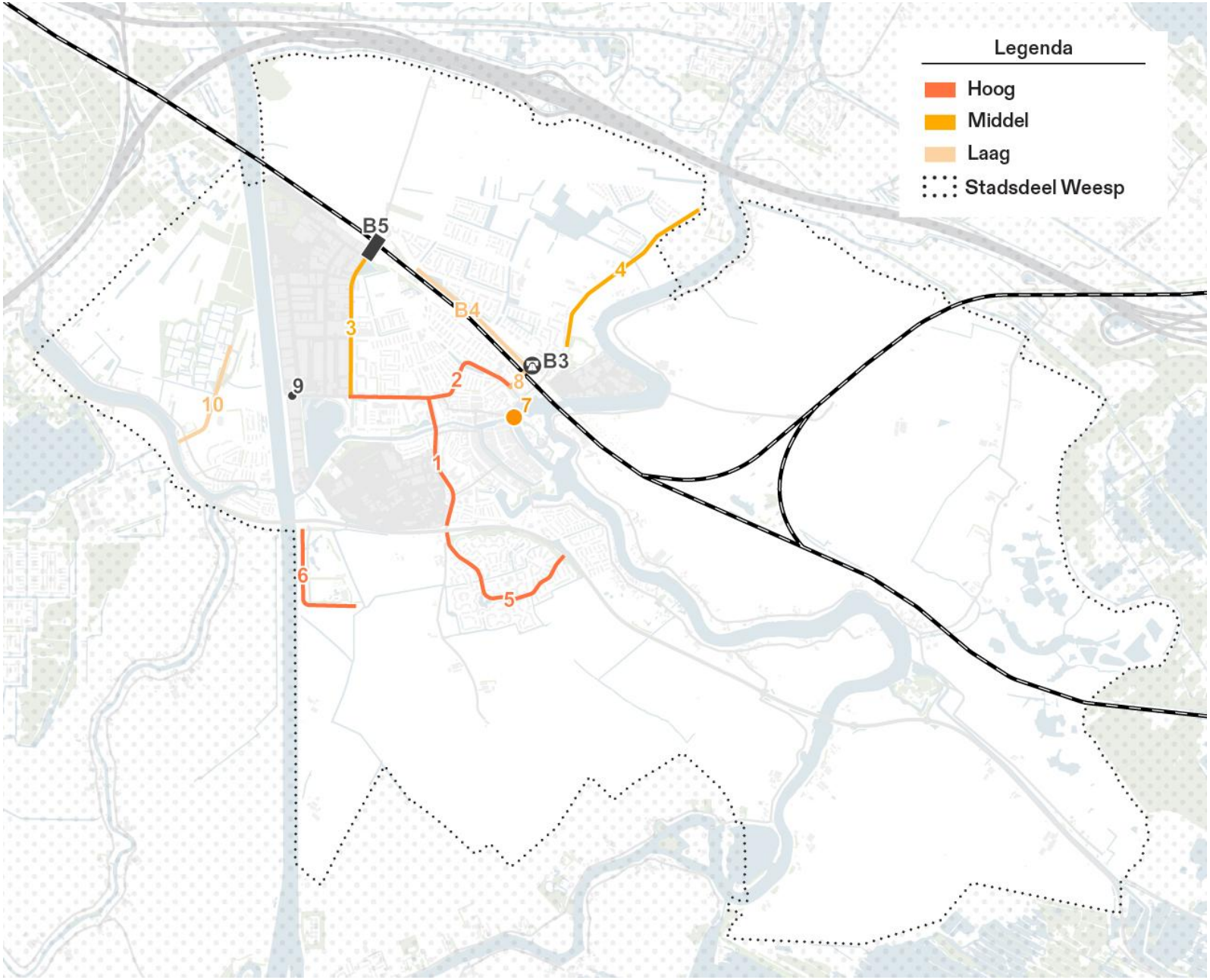
Nummer	Maatregel	Beschrijving	Urgentie	Status	Referentie
1	Amstellandlaan-Hogeweyselaan: Busroute faciliteren	Bij de herinrichting van de wegen in het wegprofiel rekening houden met het passen van stadsbussen en evt. ruimte reserveren voor haltes.	Middel		Mob. plan Weesp 2021, Maatregel 28
2	Weespersluis: Busroute faciliteren	Wegens nader te bepalen route voor HOV tussen Weesp en IJburg, op de huidige en de nog in te richten wegen rekening houden met het passen van stadsbussen en evt. ruimte reserveren voor bushaltes.	HOOG		Mob. plan Weesp 2021, Maatregel 28 & 31
3	Toegankelijk maken bestaande bushaltes	Op basis van het Nationaal Haltebestand, zijn de volgende bushaltes niet toegankelijk voor reizigers met een motorische: Leeuwenveldseweg/Station, J.H. Leopoldhof (zuidzijde), Papelaan (Noordelijke halte), Casparuslaan (Oostzijde), Van Houten Industriepark (Westzijde), C.J. van Houtenlaan (Westzijde), Blokland (Noordzijde), Brug Amsterdam Rijnkanaal (haltepaar), alle buurtbushaltes in Driemond en (Volkstuinen, MatchZO, Burgemeester kasteleinstraat, Zandpad) en Reigersbroeck. Voor een visuele beperking schieten alle haltes tekort behalve de haltes Geinbrug (Driemond), Station (Weesp) en Casparuslaan (Westzijde).	HOOG	Programma verbeteren halte-toegankelijkheid loopt	

6.3 Auto en Vracht (Gemotoriseerd Vervoer)



Nummer	Maatregel	Beschrijving	Urgentie	Status	Referentie
1	Pampusweg en Bloemendalerweg: Realiseren Westelijke GOW-randweg	Nieuwe hoofdroute realiseren door noordelijke helft Pampuslaan en oostelijk deel Bloemendalerweg in te richten als GOW-50 weg. Huidige straatprofiel industrieterrein met klinkers vervangen door asfaltweg die ontsluiting faciliteert. Aandacht vereist om aan te sluiten op de gemeenschapspolderweg en het kruispunt Hogeweyselaan/Waterlinieweg.	HOOG		Mob. plan Weesp 2021, Maatregel 49
2	Snelheid provinciale weg door de kern verlagen naar 50 km/u	Met de provincie in overleg gaan om de snelheid op het deel van de provinciale weg (N236) dat vanaf de wijken Aetsveld/De Klomp tot en met Driemond loopt (incl. de Weesperbrug), te verlagen van 80 naar 50 km/u (verkeersveiligheid en leefkwaliteit).	Laag		Mob. plan Weesp 2021, Maatregel 33
3	Prinses Irenelaan: Route vrachtverkeer verwijderen	Toegang vrachtverkeer voor bedrijven gelegen tegen de Prinses Beatrixlaan mogelijk maken via alternatieve route, zoals de C.J. van Houtenlaan of de verlengde Rijnkade i.p.v. via de Prinses Irenelaan. Hiervoor zijn aanpassingen van de weginfrastructuur nodig binnen het Van Houten Industriepark. 3A en 3B zijn de gewenste alternatieve toegangen om de bedrijven op locatie 3 te ontsluiten.	HOOG		Mob. plan Weesp 2021, Maatregel 41
4	OV-auto; bewegwijzering P+R	Toekomstige rol van de P+R onderzoeken: worden de parkeerplaatsen op dit moment voornamelijk door treinreizigers gebruikt, en is de huidige capaciteit passend bij de vraag?	Laag		

6.4 Impuls Verkeersveiligheid en Openbare Ruimte

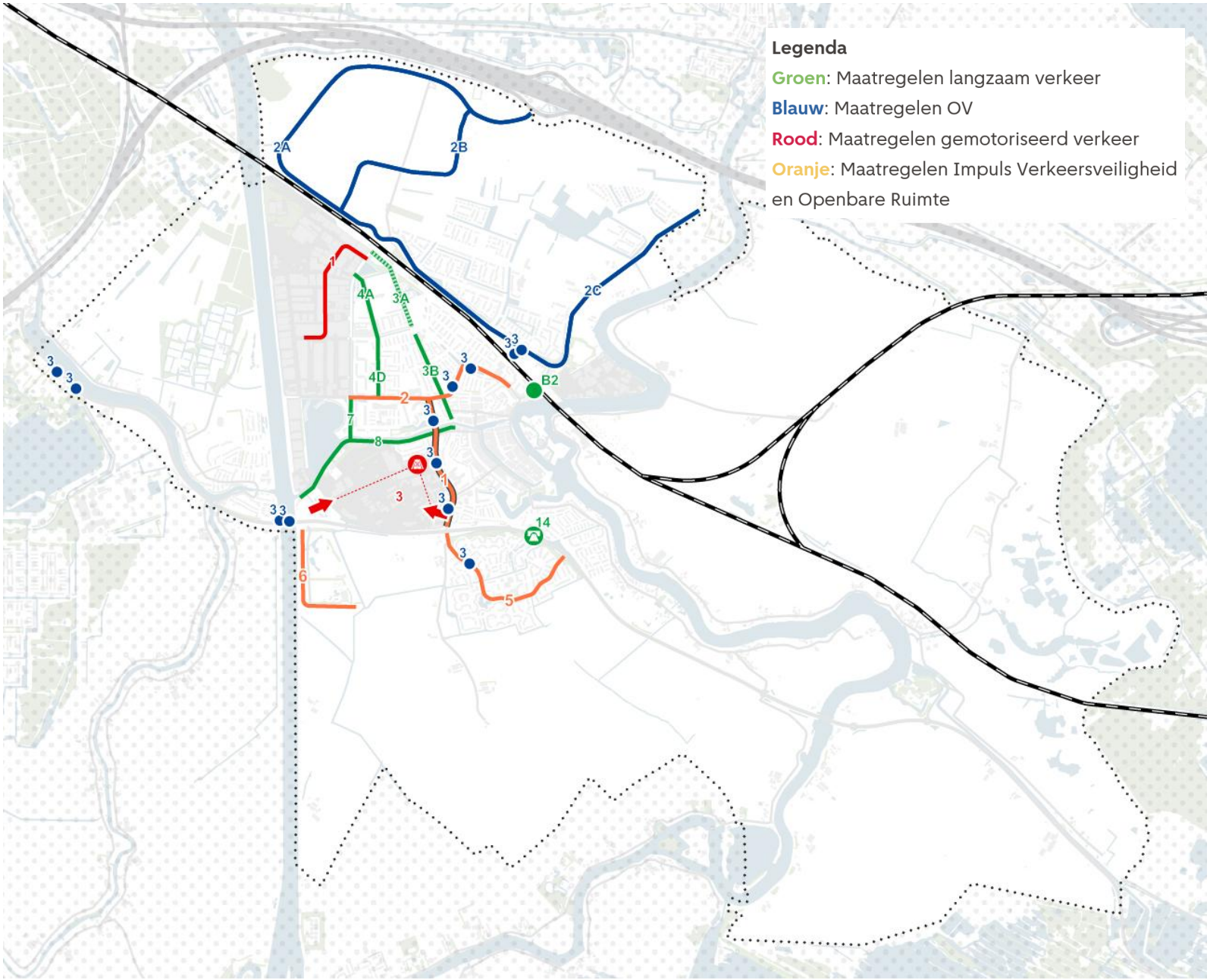


Nummer	Maatregel	Beschrijving	Urgentie	Status	Referentie
B3	Stationsgebied Noordzijde: verbeteren ruimtelijke kwaliteit, voorzieningen en HOV-busstation	1: Capaciteit fietsparkeren aan Noordzijde station Weesp vergroten, 'wayfinding' en oversteekbaarheid voor langzaam verkeer (fiets én voetgangers)erbeteren, wayfinding P+R verbeteren en ruimtelijke kwaliteit versterken. 2: Met vooruitzicht op HOV-busverbinding naar IJburg, moet aan Noordzijde goed functionerend busstation aanlanden met gepaste ruimtelijke voorzieningen en ruimtelijke kwaliteit voor de overstap.	HOOG	Onderzoek moet worden opgestart	Verkenning Bovenplanse Maatregelen Weespersluis, Maatregel 3
B4	Herinrichting Leeuwenveldseweg	Wegprofiel aanpassen om infrastructuur voor voetganger en fietser grondig op te waarderen, passend bij GOW50 en/of (gedeeltelijk) GOW30-regime. Onderdeel hiervan is een doorlopend tweerichtingsfietspad aan de noordzijde van de weg.	Lopend		Verkenning Bovenplanse Maatregelen Weespersluis, Maatregel 4
B5	Verbeteren viaduct Hogeweyselaan en aansluiting Papelaan	Verkeersveilige en sociaal veilige kruising realiseren waar een grote stroom gemotoriseerd verkeer (auto en vracht) van de GOW-weg niet in conflict treedt met vooral fietsers. Aantal fietsers zal sterk toenemen wegens woningbouw (Weespersluis) en komst scholen aan weerszijden van het viaduct. Daarnaast ruimte maken voor voetgangers op de kruising en de onderdoorgang.	HOOG, scope-verbreding nodig	Onderzoek moet worden opgestart –scopeverbreding nodig i.v.m. aansluiting nieuwe Westelijke GOW-randweg	Verkenning Bovenplanse Maatregelen Weespersluis, Maatregel 5
1	Casparuslaan – Prinses Irenelaan – C.J. van Houtenlaan: Herprofilering naar GOW30-weg	Sterker verblijfskarakter creëren door meer ruimte te maken voor fiets en voetganger, en een wegprofiel aanleggen dat snelheidsverlagend werkt voor gemotoriseerd verkeer en rekening houdt met passerend busverkeer. Nadruk op verkeersveiligheid langzaam verkeer, vooral fietsers.	HOOG		Mob. plan Weesp 2021, Maatregel 42
2	Amstellandlaan – Plataanlaan – Herensingel Jan Tooropstraat – M. Nijhofstraat – Herensingel: Herprofilering naar GOW30—weg;	Nadruk leggen op verkeersveiligheid voor langzaam verkeer: meer ruimte maken voor fiets en voetganger en evt. afscheiden van gemotoriseerd verkeer. Wegprofiel aanleggen dat snelheidsverlagend werkt voor gemotoriseerd verkeer en rekening houdt met passerend busverkeer.	HOOG	Groot onderhoud gepland voor 2027 (vervangen deklaag), start voorbereiding in 2025. Koppelkans	Mob. plan Weesp 2021, Maatregel 42

3	Hogeweyselaan: Herprofilering naar GOW30-weg	Nadruk op verkeersveiligheid voor langzaam verkeer: conflicten tussen fietsers, vrachtverkeer en parkerende/geparkeerde auto's verkleinen, bijv. door gescheiden fietspaden. Wegprofiel aanleggen dat snelheidsverlagend werkt voor gemotoriseerd verkeer, vooral vanwege zeer rechtlijnige karakter van de weg. Rekening houden met passerend busverkeer in de toekomst, waardoor veilige oversteken, en ruimte scheppen voor voetgangers aan weerszijden van de weg belangrijk zijn.	**Middel**		Mob. plan Weesp 2021, Maatregel 8
4	Korte Muiderweg: Herprofilering naar GOW30 en GOW50- weg	Weg opwaarderen voor langzaam verkeer, bijv. door bredere (afgescheiden) fietspaden of brede fietsstroken. Daarnaast aanleggen van nu nog ontbrekende gescheiden wandelvoorziening voor voetgangers. Wegprofiel aanleggen dat snelheidsverlagend werkt voor gemotoriseerd verkeer en rekening houdt met passerend busverkeer in de toekomst.	**Lopend (fietspad)** **Middel (voetganger en OV)**		Mob. plan Weesp 2021, Maatregel 49
5	Wiefferingdreef: Herprofilering naar GOW30	Sterker verblijfskarakter creëren door meer ruimte te maken voor fiets en voetganger, en een wegprofiel aanleggen dat snelheidsverlagend werkt voor gemotoriseerd verkeer en rekening houdt met passerend busverkeer.	**HOOG**	1 - Groot onderhoud gepland voor 2028 (vervangen deklaag), start voorbereiding in 2026. Koppelkans. 2 - Maatregelen Verkeersveiligheid: Realisatiefase (gem. Amsterdam)	Mob. plan Weesp 2021, Maatregel 42
6	Basisweg: Herprofilering naar GOW30;	Nadruk leggen op verkeersveiligheid: aanleggen van (nu afwezige) markeringen of vrijliggende infrastructuur voor fietsers en voetgangers. Wegprofiel aanleggen dat snelheidsverlagend werkt voor gemotoriseerd verkeer.	**HOOG**	Groot onderhoud gepland voor 2028, start voorbereiding in 2026. Koppelkans	Mob. plan Weesp 2021, Maatregel 51
7	Stationsweg: Modaal filter	In het kader ven Weesp centrum autoluw meer ruimte geven aan langzaam verkeer op de stationsweg langs de Vecht, door autoverkeer te beperken.	**Middel**		

8	‘Entree’ tussen station en Centrum	Looproute van het station naar het centrum met een duidelijke, aantrekkelijk en herkenbare inrichting die bewoners en bezoekers van het station naar het stadscentrum gidst	**Middel**	
9	‘Scharnierpunt’: Verkeersveiligheid verbeteren	Verbetering verkeersveiligheid en fietsverbinding door dubbele bocht en kruispunt Amstellandlaan/Flevolaan voor autoverkeer	**Lopend**	
10	Stammerlandweg: Herprofilering naar ETW30	Weg opwaarderen voor langzaam verkeer, vooral door toevoegen van nu onbestaande voorzieningen voor fietsers en voetgangers. Aandacht voor verkeersveiligheid in ontwerp passend bij categorisering ‘ETW30’	Laag	
11	Amstellandlaan t.h.v. Aquamarin verblijfskarakter geven	De Amstellandlaan tussen de Aquamarin en de Hogeweyselaan herinrichten tot ETW met nadrukkelijk verblijfskarakter. Rekening houden met inpassing fietsroute.	**HOOG**	Mob. plan Weesp 2021, Maatregel 44

6.5 Overzicht meest urgente maatregelen en vervolgstappen



Categorie	Nummer	Naam
Langzaam Verkeer	B2	Verbeteren langzaam verkeerroutes en sociale veiligheid Bouhuijstunnel
Langzaam Verkeer	3	Papelaan: Inrichting als hoofdroute langzaam verkeer
Langzaam Verkeer	4	Waarschapsstraat/ Heemraadweg: Inrichting als hoofdroute langzaam verkeer
Langzaam Verkeer	8	Korte Stammerdijk inrichten voor langzaam verkeer
Langzaam Verkeer	9	Verlengd Buitenveer – Buitenveer – Binnenveer – Achteromstraat: Doorfietsroute faciliteren en realiseren
Langzaam Verkeer	14	Aetsveld: Sociale Veiligheid tunnel langzaam verkeer
Openbaar Vervoer	2	Weespersluis: Busroute faciliteren
Openbaar Vervoer	3	Toegankelijk maken bestaande bushaltes
Gemotoriseerd Verkeer	1	Realiseren Westelijke GOW-randweg
Gemotoriseerd Verkeer	3	Prinses Irenelaan: Verwijderen route vrachtverkeer
Impuls Openbare Ruimte en Verkeersveiligheid	B3	Stationsgebied Noordzijde: verbeteren ruimtelijke kwaliteit, voorzieningen en HOV-busstation
Impuls Openbare Ruimte en Verkeersveiligheid	B4	Leeuwenveldseweg: Herinrichting
Impuls Openbare Ruimte en Verkeersveiligheid	B5	Verbeteren viaduct Hogeweyselaan en aansluiting Papelaan
Impuls Openbare Ruimte en Verkeersveiligheid	1	Casparuslaan – Prinses Irenelaan – C.J. van Houtenlaan: Herprofilering naar GOW30-weg
Impuls Openbare Ruimte en Verkeersveiligheid	2	Amstellandlaan – Plataanlaan – Herensingel Jan Tooropstraat – M. Nijhofstraat – Herensingel: Herprofilering naar GOW30—weg
Impuls Openbare Ruimte en Verkeersveiligheid	5	Wiefferingdreef: Herprofilering naar GOW30
Impuls Openbare Ruimte en Verkeersveiligheid	6	Basisweg: Herprofilering naar GOW30
Impuls Openbare Ruimte en Verkeersveiligheid	11	Amstellandlaan t.h.v. Aquamarin verblijfskarakter geven

De tabel geeft een overzicht van de meest urgente maatregelen die nodig zijn om de mobiliteit in Weesp toekomstbestendig te maken. Het valt op dat de **grootste uitdagingen liggen in het verbeteren van de infrastructuur voor het langzame verkeer**. Daarnaast ligt er een belangrijke opgave om **op de hoofdwegen meer ruimte te geven aan langzaam verkeer en OV**. **Cruciaal hiervoor is het realiseren van de Westelijke GOW-randweg** om doorgaand verkeer buiten de kern te houden, en hiermee ruimte vrij te maken op de hoofdwegen in de kern.

Tot slot volgden twee aanbevelingen uit de beleidsanalyse:

- Het uitwerken van een **gebiedsgerichte hubstrategie** voor stadsdeel Weesp. Dit moet helpen om onderwerpen inzake deelmobiliteit, laadinfrastructuur en logistiek verder te harmoniseren en binnen de Amsterdamse systematiek te brengen.
- Het **opstellen van nieuwe parkeernota voor zowel auto als fiets**.

Het advies is om deze aanbevelingen snel als aparte projecten op te pakken, omdat ze van strategisch belang zijn voor Weesp en een systematische aanpak vergen.



Gemeente Amsterdam

Colofon

Actualisatie Mobiliteitsplan Stadsgebied Weesp
Versie: 30 juli 2025

Opdrachtgever
Gemeente Amsterdam

Uitgevoerd door

STUDIO BEREIKBAAR