VN2026-007984
Ingenieursbureau

Gemeente Amsterdam

DB

Voordracht voor DB Stadsdeel Weesp DB van 23 juni 2026

Portefeuille

Agendapunt B3

Tekst van openbare besluiten wordt gepubliceerd

Onderwerp

Instemmen met het principebesluit voor het aanpassen van de Meester Bouhuijstunnel en kruising Stationsweg-Herensingel

Het dagelijks bestuur Stadsdeel Weesp DB besluit

1. In te stemmen met het principebesluit voor het opstarten van het project Meester Bouhuijstunnel en kruising Stationsweg-Herensingel.
Met als belangrijkste aanleiding dat de huidige verbinding vooral is ingericht voor de auto en knelpunten heeft voor fietsers en voetgangers door ontbrekende of weinig uitnodigend ingerichte route (uitwerking maatregel 2 Verkenning Bovenplanse maatregelen Weespersluis).

2. Opdracht te geven tot het uitwerken van het principebesluit tot een Definitief Ontwerp (Definitie- en Ontwerpfase 3 & 4), als basis voor een uitvoerings- en budgetbesluit door de bestuurscommissie van Weesp.

3. In te stemmen met het vervolgtraject, met als belangrijkste punten:
a) De uitgangspunten voor het ontwerp uit startnotitie Verkenning Bovenplanse maatregelen Weespersluis. Aanvullend daarop wordt onderzocht of de voorrangssituatie voor fietsers op de kruising Stationsweg Herensingel geoptimaliseerd kan worden, zodat fietsers gemakkelijker kunnen oversteken.
b) Het participatietraject voor het project Meester Bouhuijstunnel en kruising Stationsweg-Herensingel.

Kernboodschap

Het dagelijks bestuur van Weesp stemt in met het principebesluit voor het opstarten van het project Meester Bouhuijstunnel en kruising Stationsweg-Herensingel. Het doel van het project is het aanpassen van de Meester Bouhuijstunnel en het kruispunt Stationsweg-Herensingel zodat een betere en veiligere doorstroming voor langzaam verkeer ontstaat. Hiermee wordt uitvoering gegeven aan Maatregel 2 uit de eerder vastgestelde Verkenning Bovenplanse maatregelen Weespersluis (februari 2025).

Bestuurlijke achtergrond

- **3 november 2020,** commissie SOB gemeente Weesp besluit voorstel verkeersveiligheidsmaatregelen Mr. Bouhuijstunnel terug in handen van het college te stellen.
- **14 april 2021,** gemeenteraad Weesp: raadsinformatiebrief beantwoording vragen gesteld in de raadscommissie SOB 7 april 2021 inzake het kredietbesluit.
- **15 april 2021,** gemeenteraad Weesp: Kredietbesluit verkeersveiligheidsmaatregelen Mr. Bouhuijstunnel en Amendement 2021/04.
- **24 november 2021,** gemeenteraad Weesp: raadsinformatiebrief over de aanpak verkeersveiligheid problematiek rotonde nabij de Mr. Bouhuijstunnel.
- **4 februari 2025,** Dagelijks bestuur stadsgebied Weesp, startnotitie Verkenning Bovenplanse maatregelen Weespersluis (afronding PBI-1 fase)
- **25 februari 2025,** wethouder Van Dantzig, instemmen Startnotitie Verkenning Bovenplanse Maatregelen Weespersluis (afronding PBI-1 fase)

- **3 juni 2025,** Bestuurscommissie stadsgebied Weesp, actualisatie Mobiliteitsplan Stadsgebied Weesp

Bestuurlijke prioriteit

Het project betreft het uitwerken en uitvoeren van maatregel 2 uit de reeds vastgestelde Verkenning Bovenplanse maatregelen Weespersluis (februari 2025).

Wettelijke grondslag

Verordening op de stadsdelen en het stadsgebied Amsterdam 2022
Artikel 9: taken en bevoegdheden dagelijks bestuur
1.Het dagelijks bestuur is belast met de dagelijkse bestuur- en beheerstaken in het stadsdeel en oefent de taken en bevoegdheden uit die het college aan hem heeft opgedragen.
2.De taken en bevoegdheden die door het college en de burgemeester aan het dagelijks bestuur respectievelijk de voorzitter zijn opgedragen zijn vermeld in de bij deze verordening behorende bijlage 2 (taken) en bijlage 3 (bevoegdheden).

Artikel 2.1 takenlijst: het inrichten van de openbare ruimte, groen, speelplekken, oevers en parken (exclusief het Amsterdamse Bos) binnen de beleidskaders

Verordening op de stadsdelen en het stadsgebied Amsterdam 2022
Artikel 53: taken en bevoegdheden bestuurscommissie
1.De artikelen 9 tot en met 11 zijn van overeenkomstige toepassing waarbij voor dagelijks bestuur bestuurscommissie wordt gelezen.
2.Waar in de bijlagen 2 en 3 (takenlijst en bevoegdhedenregister) behorend bij deze verordening staat genoemd DB of dagelijks bestuur wordt voor het stadsgebied Weesp gelezen: bestuurscommissie.

Onderbouwing besluit

Ad 1. In te stemmen met het principebesluit voor het opstarten van het project Meester Bouhuijstunnel en kruiging Stationsweg-Herensingel, met als belangrijkste aanleiding dat de huidige verbinding vooral is ingericht voor de auto en knelpunten heeft voor fietsers en voetgangers door ontbrekende of weinig uitnodigend ingerichte route (uitwerking maatregel 2 Verkenning Bovenplanse maatregelen Weespersluis).

Verkenning Bovenplanse maatregelen Weespersluis februari 2025
Ten noorden van het spoor is de nieuwe wijk Weespersluis (ca. 3500 woningen) in ontwikkeling en heeft een grote impact op de ruimtelijke structuur in Weesp. De bereikbaarheid van en naar de oude kern van Weesp wordt belemmerd door de spoordijk en is bovendien vooral gericht op de automobilist en voor fietsers en voetgangers niet passend. Vanuit het bestuur van Stadsgebied Weesp is gevraagd te onderzoeken wat nodig is om Weespersluis en bestaand Weesp beter op elkaar aan te sluiten. Dit heeft geresulteerd in de Startnotitie Verkenning Bovenplanse maatregelen Weespersluis. Hierin staat maatregel 2: Verbeteren langzaam verkeersroutes en sociale veiligheid Meester Bouhuijstunnel. Deze notitie is in februari 2025 vastgesteld door de betrokken wethouders, na advies vanuit het bestuur van stadsgebied Weesp.

In de Meester Bouhuijstunnel liggen op dit moment 2x 1 rijstrook voor gemotoriseerd verkeer, aan weerskanten een 2-richtingen vrijliggend verhoogd fietspad en aan de westzijde een vrijliggend verhoogd voetpad.

De fietspaden zijn te smal om in 2-richtingen te fietsen en aan de oostzijde van de tunnel mist een voetpad. Het voetpad aan de westzijde sluit niet direct aan op het kruispunt Stationsweg met de Herensingel. Hierdoor moeten voetgangers langs een groenstrook en parkeerterrein omlopen om op het kruispunt uit te komen. Dit geeft een sociaal onveilig gevoel waardoor de meeste voetgangers ervoor kiezen om op het, toch al smalle, fietspad te lopen.

Scope project
Aan de noordzijde sluit het project aan op een rotonde. In het verleden is de optie geopperd voor een mogelijke herinrichting van de rotonde tot een T-splitsing met VRI.
In de verkenningsfase is besloten de rotonde buiten de scope van het project te plaatsen, aangezien de rotonde recent is aangepast (2023/2024) waardoor technische noodzaak ontbreekt. Daarnaast is er op dit moment ook geen verkeerskundige urgentie voor de aanleg van een T-splitsing en sorteert de Startnotitie Bovenplanse Maatregelen (2025) bovendien niet voor op deze T-splitsing. De fiets- en voetpaden binnen het project sluiten aan op de bestaande rotonde.

Er wordt binnen de huidig beschikbare fysieke ruimte in de tunnelbak naar oplossingen gezocht. Grootschalige constructieve aanpassingen aan het viaduct zijn niet voorzien.
Inpassing van een goede, veilige oversteek op het kruispunt Stationsweg met de Herensingel valt ook binnen het project. Het (gevoel van) sociale veiligheid zal worden meegenomen, zoals bijvoorbeeld door te zorgen voor een goede overgang van de verlichting als men het viaduct in- en uitgaat.

Ad 2. Opdracht te geven tot het uitwerken van het principebesluit tot een Definitief Ontwerp (Definitie- en Ontwerpfase, PBI 3 & 4), als basis voor een uitvoerings- en budgetbesluit door de bestuurscommissie van Weesp.

Gezien de beperkte omvang van het projectgebied en er een oplossing vaststaat, wordt in dit project geen verdere invulling gegeven aan uitgangspunten fase (PBI fase 2). De uitgangspunten voor het ontwerp zijn reeds vastgesteld in de Startnotitie Verkenning Bovenplanse maatregelen Weespersluis. De definitie- en ontwerpfase (PBI fase 3 & 4) worden gelijktijdig opgepakt en uitgewerkt tot een uitvoerings- en kredietbesluit, dat wordt voorgelegd aan de Bestuurscommissie van Stadsgebied Weesp.

Ad 3. In te stemmen met het vervolgtraject, met als belangrijkste punten:

Ad 3a De uitgangspunten voor het ontwerp uit startnotitie Verkenning Bovenplanse maatregelen Weespersluis. Aanvullend daarop wordt onderzocht of de voorrangssituatie voor fietsers op de kruising Stationsweg Herensingel geoptimaliseerd kan worden, zodat fietsers gemakkelijker kunnen oversteken.

Het doel van het aanpassen van de Meester Bouhuijstunnel en kruising Stationsweg-Herensingel is een overzichtelijk kruispunt Stationsweg - Herensingel met betere en veiligere doorstroming voor langzaam verkeer met minder ruimte voor de auto.

Daarbij worden de uitgangspunten gehanteerd zoals reeds vastgesteld in de *Verkenning Bovenplanse maatregelen Weespersluis (februari 2025)*. In aanvulling daarop wordt gedurende het ontwerpproces onderzocht of de voorrangssituatie voor fietsers op het kruispunt Stationsweg Herensingel geoptimaliseerd kan worden, om het oversteken voor fietsers te vergemakkelijken.

Het projectdoel wordt bereikt door:
a. Het voetpad aan de westzijde van de tunnel rechtstreeks aan te laten sluiten op de nieuwe oversteek op het kruispunt Stationsweg met de Herensingel.

b. De bestaande tweerichtings fietspaden in te richten als éénrichtingsverkeer fietspaden.
c. De totale ruimtelijke kwaliteit te verbeteren.

Ad 3b Het participatietraject voor het project Meester Bouhuijstunnel en kruising Stationsweg-Herensingel.
Het projectgebied is beperkt waarmee er eigenlijk maar één optie is om de Meester Bouhuijstunnel en het kruispunt veiliger te maken. Deze optie is al uitgewerkt in een schetsontwerp, op basis van de reeds bestuurlijk vastgestelde *Verkenning Bovenplanse maatregelen Weespersluis*.
Om deze reden beperkt de participatie zich tot de direct betrokken belanghebbenden. Dit houdt in dat de aanwonenden van het projectgebied en buurtplatform Leeuw & Sluis geïnformeerd worden over het schetsontwerp en de plannen en erop kunnen reageren. Hierbij zullen we direct toelichten waarom de participatie hiertoe beperkt is. Waar mogelijk nemen we eventuele ideeën en aanvullingen van deze belanghebbenden mee in de verdere uitwerking van het ontwerp.
NB: Gezien de beperkte ruimte voor participatie wordt in dit project geen separaat Participatieplan vastgesteld.

Advies en afstemming

Movares
Haalbaarheidsonderzoek uitgevoerd om aan te tonen dat de voorgenomen werkzaamheden buiten het invloedsgebied van het spoor ligt en dat er geen invloed is op de veilige berijdbaarheid van het spoor.

ProRail
Eigenaar van de Meester Bouhuijstunnel, is akkoord met haalbaarheidsonderzoek.
De werkzaamheden vallen buiten de hoofdinfrastructuur. Gemeente Amsterdam mag zelf voorbereiden en laten uitvoeren. Hiervoor is wel een vergunning nodig het valt binnen de invloedsfeer van 30 m binnen het spoor.

V&OR
Afstemming met Stadsregie over raakvlakprojecten.

Project Weespersluis
Projectleden hebben meegeschreven aan Startnotie Verkenning Bovenplanse maatregelen Weespersluis.

Duurzaamheid

Hieronder wordt per aspect toegelicht waarom het besluit wel of niet bijdraagt aan onze doelen voor duurzaamheid.

Klimaatneutrale stad: Er wordt deels aan duurzaamheidsdoelen voldaan.
Tijdens de realisatiefase worden werkzaamheden door SOK-partners uitgevoerd. Deze partijen voldoen aan duurzaamheidseisen die in het inkoopbeleid zijn vastgelegd. Hiermee wordt wel aan duurzaamheidsdoelen voldaan.
De scope van het project leidt na ingebruikname van het projectresultaat niet tot minder uitstoot van (broeikas)gassen door de gebruikers, van de weg. De verkeerbewegingen blijven vergelijkbaar voor bromfietsers op het fietspad en voor automobilisten die de tunnel gebruiken, in termen van afremmen en optrekken bij de verlegde voetgangersoversteekplaats (zebra-pad).

Een groenere en meer biodiverse stad. In het projectgebied wordt huidig groen zoveel mogelijk intact gelaten. Er is in dit project fysiek geen ruimte om extra groen toe te voegen aan de omgeving.

Circulaire stad: Hiermee wordt wel duurzaamheidsdoelen voldaan.
In dit project wordt het minimaliseren van ingrepen met materieel en materiaal beoogd om een zo klein mogelijke footprint te maken. Daarbij geldt dat het project verwacht een geringe hoeveelheid materiaal op het project te gebruiken.

Klimaatbestendige stad: Aspect is niet van toepassing.
Het project bereid het projectgebied als omgeving niet significant voor op extreme hitte, droogte en neerslag en overstromingsrisico's. Als er groen wordt toegevoegd aan het projectgebied, dan wordt er gekozen voor inheemse flora die bestand zijn tegen klimaatrisico's.

Klimaatrechtvaardige stad: Er wordt aan duurzaamheidsdoelen voldaan.
Er zal een lichte verbetering voor mensen in een kwetsbare positie die gebruikmaken van de fiets- en wandelpaden van de tunnel en de nieuwe verkeersituatie nabij de bocht, omdat door de ingrepen in het project de doorstroming verbeterd, waardoor de verblijftijd in het gebied verkort wordt. Hierdoor neemt ook de veiligheid voor fietsers en wandelaars toe.

Participatie

Het projectgebied is beperkt waarmee er eigenlijk maar één optie is om de Meester Bouhuijstunnel en het kruispunt veiliger te maken. Deze optie is al uitgewerkt in een schetsontwerp. Om deze reden beperkt de participatie zich tot de direct betrokken belanghebbenden en wordt er geen participatieplan opgesteld. Dit houdt in dat de aanwonenden van het projectgebied en buurtplatform Leeuw & Sluis geïnformeerd worden over het schetsontwerp en de plannen en erop kunnen reageren. Hierbij zullen we direct toelichten waarom de participatie hiertoe beperkt is. Waar mogelijk nemen we eventuele ideeën en aanvullingen van deze belanghebbenden mee in de verdere uitwerking van het ontwerp.

Financiële onderbouwing

Consequenties gedekt? Gedeeltelijk

Overige toelichting:
Op dit moment is gedeeltelijke dekking beschikbaar, op basis van de kostenraming zoals opgenomen in de Verkenning Bovenplanse maatregelen Weespersluis (februari 2025). Deze dekking betreft 497.715 afkomstig vanuit Stadsverbetering. Aanvullende dekking wordt gedurende de volgende planfases gezocht, op basis van ramingen van het Voorlopig Ontwerp en het Definitief Ontwerp. Het gesprek met de Vervoerregio Amsterdam over een mogelijke financiële bijdrage is reeds gestart en zal in de volgende planfases resulteren in een besluit omtrent een bijdrage van de VRA.

Conclusie:
Er zijn voldoende middelen beschikbaar voor planvorming en voorbereiding. Er zijn nog stappen te zetten om tot een volledig budget te komen voor de realisatie. Besluitvorming over volledige dekking vindt t.z.t. plaats bij het nemen van uitvoerings- en budgetbesluit.

Communicatie

Binnen de gemeente	Opnemen in de te publiceren besluitenlijst.
Buiten de gemeente	N.v.t.

Documenten

Registratienr.	Naam
AD2026-035741	Stadsdeel Weesp DB Voordracht (pdf)

Uitslag

A Akkoord
DB stemt in met de start van het project, waarvan de uitgangspunten al eerder zijn vastgesteld door de BC, met toevoeging extra aandacht voor de oversteek voor fietsers bij de Herensingel. Pfh Hilders informeert de BC hierover.