Adviesaanvraag college aan stadsgebied Weesp

Invullen door directie:

Onderwerp adviesaanvraag:	Actualisatie mobiliteitsplan stadsgebied Weesp (2025)
Portefeuille:	Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit
Directie:	Verkeer & Openbare Ruimte
Datum behandeling staf WH	26 augustus 2025
Datum adviesaanvraag:	9 september 2025
Deadline ontvangst advies:	XXX
Advies mailen naar:	XXX
Meegestuurde stukken:	Actualisatie mobiliteitsplan stadsgebied Weesp (2025)
Heeft er consultatie vooraf plaatsgevonden?	Ja

Invullen door stadsgebied:

Stadsgebied:	Weesp
Procesbegeleider:	Aat de Vries
Datum weekstart/staf:	
Datum stadsdeelcommissie:	
Datum dagelijks bestuur:	
Registratienr. (optioneel):	

Over gevraagde adviezen: Conform de Verordening stadsdelen en stadsgebied Amsterdam 2022:

- (art. 12, lid 1) betrekt college en BM het DB bij voorbereiding van stedelijke kaders als deze kaders betrekking hebben op taken en bevoegdheden van DB of DB een rol krijgt in uitvoering van die kaders, of
- (art. 12, lid 2) als college of BM voornemens is over stedelijke kaders besluit te nemen of voornemens is ander besluit te nemen waarbij belangen van een of meer stadsdelen zijn betrokken, in ieder geval bij vaststellen van bestemmingsplannen, wint college of BM bij DB advies in.

DB legt deze adviezen voor aan SDC (art. 19).

Bij besluitvorming maakt DB inzichtelijk wat advies van SDC is en hoe eventuele voorstellen of moties als bedoeld in art. 30, lid 3, zijn verwerkt. DB neemt advies van SDC over indien is vastgesteld met meerderheid van stemmen en past binnen stedelijke en budgettaire kaders. DB kan uitsluitend schriftelijk met zeer zwaarwegende redenen afwijken van advies of voorstel van SDC. (art. 19, lid 5) Als standpunten van stadsdeelcommissieleden bij uitbrengen van advies uiteenlopen, worden in advies standaard alle verschillende standpunten binnen commissie kenbaar gemaakt. (art. 30, lid 5)

Adviesvraag college

Formuleer hier de vraag aan het dagelijks bestuur

Aanleiding

Sinds begin november 2024 tot en met eind mei 2025 is gewerkt aan de actualisatie van het mobiliteitsplan van Weesp. Deze actualisatie beschrijft hoe de uitgangspunten en doelen van het Mobiliteitsplan Weesp 2021 vertaald kunnen worden naar de Amsterdamse kaders. Daarnaast is 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 systematiek van Amsterdam.

Stedenbouwkundige noodzaak

Het huidige mobiliteitsplan Weesp stamt uit 2021. De stedenbouwkundige context van Weesp is tussen 2021 en 2025 sterk veranderd. Door de stadsuitbreiding van Weesp ten noorden van het spoor (o.a. Weespersluis) maar evenzeer door verdichting in de bestaande kern, is de bevolking in Weesp sterk gegroeid. De prognose is dat de bevolking in

Weesp blijft groeien. Al deze nieuwe Weespers willen naar school, werk, of op bezoek bij familie en vrienden. Het aantal verplaatsingen en de druk op de openbare ruimte nemen hierdoor toe. Dit vraagt om een actualisering van de mobiliteitsopgaven. In het nu voorliggende eindconcept van het Mobiliteitsplan zijn de mobiliteitsopgaven geactualiseerd, zie voor meer informatie de alinea 'samenvatting van de actualisatie' en 'mobiliteitsopgaven'.

Beleidsmatige noodzaak

Het huidige mobiliteitsplan Weesp stamt uit 2021 en is destijds vastgesteld door de gemeenteraad van Weesp. De beleidsmatige context van het mobiliteitsplan is tussen 2021 en 2025 sterk veranderd. Zo fuseerden de gemeente Weesp en Amsterdam in maart 2022. Hierdoor is het Mobiliteitsplan van Weesp uit 2021 in een nieuwe beleidscontext terecht gekomen. Om ervoor te zorgen dat de in het Mobiliteitsplan Weesp 2021 beschreven maatregelen aansluiten op de uitvoeringsstructuur van de gemeente Amsterdam, is een actualisatie van het Mobiliteitsplan nodig. Er is bij de actualisatie gekeken naar hoe de uitgangspunten en plannen uit het Mobiliteitsplan Weesp 2021 vertaald kunnen worden naar de Amsterdamse systematiek. Zo moeten de in het Mobiliteitsplan Weesp 2021 benoemde 'Wensbeelden' bijvoorbeeld worden vertaald naar netwerken die passen binnen het (Amsterdamse) Beleidskader Verkeersnetten. Ook moet de in het Mobiliteitsplan Weesp 2021 benoemde 'uitvoeringsplan' worden vertaald naar een concreet maatregelenpakket, zoals in de stadsdelen in Amsterdam gebruikelijk is. In het nu voorliggende eindconcept van het geactualiseerde Mobiliteitsplan is de vertaling naar verkeersnetwerken en een concreet maatregelenpakket gemaakt, gebaseerd op de veranderende beleidsmatige en stedenbouwkundig context van Weesp.

Doel geactualiseerd Mobiliteitsplan blijft hetzelfde maar huidige context is anders

Ondanks de gewijzigde beleidsmatige en stedenbouwkundige context blijft het doel van het Mobiliteitsplan hetzelfde: Weesp ook in de toekomst bereikbaar, veilig en leefbaar houden voor Weespers en bezoekers van de stad. Het Mobiliteitsplan beschrijft de maatregelen die daarvoor nodig zijn. 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. Het gaat om het vertalen van bestaande doelen naar de Amsterdamse systematiek, zodat de uitvoering beter aansluit op de stedelijke programma's en werkwijzen.

Adviesaanvraag

Graag ontvangen wij uw reactie op het eindconcept Actualisatie Mobiliteitsplan Stadsgebied Weesp (2025). Welk advies wilt u meegeven aangaande de vaststelling van de actualisatie van het Mobiliteitsplan Stadsgebied Weesp (2025)?

Conceptadvies bestuurscommissie:

Het dagelijks bestuur formuleert hier t.b.v. de vergadering een conceptadvies

Advies bestuurscommissie:

Advies van de bestuurscommissie aan het college van burgemeester en wethouders

Vanuit stadsgebied Weesp vinden we het goed dat er met dit stuk een vertaling komt van de Weesper plannen op het gebied van mobiliteit naar de Amsterdamse systematiek. We zijn ook blij dat hiermee nog een extra kapstok is gecreëerd voor prioritering en verdeling van middelen.

In het licht van de sterke groei van Weesp zijn de volgende aspecten voor Weesp van het hoogste belang:

- Betere voetgangers en fietsverbindingen
- Een fijnmaziger en frequenter OV (conform Amsterdamse normen)
- Het slechten van de drie grote barrières: Het spoor tussen Weespersluis-Leeuweveld en het oude Weesp, de Provinciale weg tussen Aetsveld en het oude Weesp en het Amsterdam Rijnkanaal tussen Driemond en Weesp.

Voor de noodzakelijke verbetering van het openbaar vervoer in het stadsgebied vraagt de bestuurscommissie het college zich in te spannen om:

- De aanstaande concessiewisseling zeer gedegen en vooruitstrevend voor te bereiden. De overstap naar de Amsterdamse concessie in 2030 maakt het mogelijk om naar de afstands- en frequentienormen

geldend in de gemeente, toe te werken. Het is belangrijk dat Weesp vooruitloopt op deze overstap en daardoor al gedurende haar eerste periode in de Amsterdamse OV-regio een fikse stap in de richting van fijnmazigheid en een hogere frequentie kan zetten.
- Een directe OV-verbinding tussen stadsgebied Weesp en het (U)AMC. Veel Weespers maken gebruik van Tergooi MC. Het AMC is echter dichterbij en ligt tegenwoordig in dezelfde gemeente. Om met het openbaar vervoer bij het AMC te komen, moet een Weesper tweemaal overstappen en wandelen vanaf station Holendrecht. De bestuurscommissie vindt dat de reistijd voor deze essentiële voorziening omlaag moet en pleit voor ruimtevoorzieningen voor een directe verbinding.
- Een ambitie voor nachtvervoer.

Ten aanzien van het slechten van de drie grote barrières (het spoor, de N236 en het kanaal) wil de bestuurscommissie het volgende meegeven als aanpassingen op het voorliggende plan:
- We hebben grote twijfel bij de voorlopige conclusie dat een derde onderdoorgang van het spoor -een langzaam-verkeertunnel uitkomend op de Papelaan- op dit moment niet noodzakelijk zou zijn (6.1 maatregel 1). De bevolkingsprognoses voor de wijk Bloemendalerpolder zijn sindsdien aanzienlijk verhoogd en plannen voor het Vechtstede Junior College aan de Papelaan ten zuiden van het spoor zijn in de tussentijd helderder geworden. Ook menen we dat de actuele drukte tijdens de spits in de twee onderdoorgangen in de eerdere berekeningen is onderschat. De bestuurscommissie pleit dan ook voor het toekennen van een hoge prioriteit aan deze maatregel.
- De bestuurscommissie vindt dat maatregel 6.1 - 1 (Weesperbrug: meer ruimte voor langzaam verkeer creëren) een hogere prioritering verdient, aangezien het enige voetpad over het kanaal nu moeilijk begaanbaar en gevaarlijk is. Het brugpad is te smal, de trappen op het talud zijn in matige staat en de oversteek aan de kant van Weesp is hachelijk. We verzoeken het college om met de Provincie te verkennen hoe de voetgangersverbinding over de Weesperbrug binnen een afzienbare termijn verbeterd kan worden, in ieder geval door het veiliger maken van de trappen op het talud.
- De bestuurscommissie is content dat de snelheidsverlaging op de N236 ter hoogte van de bebouwde kom helder als doel in het plan is opgenomen. Wij zouden dit graag direct gecombineerd zien worden met maatregel 6.1 15: een oversteekplaats tussen het oostelijke uiteinde van de G.J. Wiefferingdreef en De Klomp (de J.A. Fijnvandraatlaan).

De prioritering van maatregel 6.3 1, het herinrichten van de beoogde doorgaande route (GOW-50) over Industrieterrein Noord, als ‘hoog’ stemt de bestuurscommissie tevreden. Aan de beschrijving willen we niettemin graag toevoegen dat deze aanpassing gelijktijdig dient te geschieden met het herinrichten van de Hogeweyselaan als GOW-30-weg, wil de voorkeursroute voor veel automobilisten daadwerkelijk verschuiven naar de Pampuslaan. Bovendien wil de bestuurscommissie het college ten aanzien van het meest noordelijke deel van de Hogeweyselaan vragen om bij de ontwikkeling van het Vechtstede Junior College sterk rekening te houden met het stremmende effect van kinderen die gebracht of opgehaald worden op één van de belangrijkste doorgaande routes van Weesp. Het al dan niet toevoegen van een ‘kiss & ride’ en de locatie daarvan dienen verkeerskundig zorgvuldig afgewogen te worden.

De bestuurscommissie verzoekt het college verder om de volgende aanpassingen:

1. Het Mobiliteitsplan aan te vullen met een nieuw hoofdstuk 6.6:
   “Maatregelen meegenomen uit het Mobiliteitsplan Weesp 2021”.

   De maatregelen uit onderstaande tabel opnieuw op te nemen in het geactualiseerde Mobiliteitsplan 2025, zodat deze beleidsmatig behouden blijven.

Nummer	Maatregel	Beschrijving	Maatregel MOB2021
W1	OV–onderzoek tram-/metroverbinding Amsterdam	Haalbaarheidsonderzoek voor regionale OV-verbinding.	29
W2	Onderzoek spoortunnel onder de Vecht	Haalbaarheidsonderzoek onderdoorgang spoor onder rivier.	30

W3	Extra ontsluiting De Klomp op de N236	Directe verbinding, voorkomt verkeersdruk centrum.	35
W4	Aanpassing kruispunt Aetsveldselaan – Van Houtenlaan	Aanpassen kruispunt bij afname verkeer Aetsveldselaan.	41

3. Het Mobiliteitsplan aan te vullen met een nieuw hoofdstuk 6.7:
"Maatregelen meegenomen uit het Mobiliteitsplan Weesp 2021 - Buitengebieden".

De maatregelen uit onderstaande tabel opnieuw op te nemen in het geactualiseerde Mobiliteitsplan 2025, zodat deze beleidsmatig behouden blijven.

Nummer	Maatregel	Beschrijving	Maatregel MOB2021
BU1	s Gravelandseweg	Verbreden fietsstroken om positie fiets op regionale fietsroute meer te benadrukken.	18
BU2	Recreatieve fietsroute Aetsveldseweg	Onderzoek naar recreatieve fietsroute.	19
BU3	Onderzoek doorgaand verkeer Lange Muiderweg & Keverdijk	Onderzoek autoluw maatregelen, bereikbaarheid waarborgen.	37
BU4	Brug zwaar verkeer 's-Gravelandsche Vaart	Nieuwe brug voor zwaar verkeer richting buitengebied.	38
BU9	Structurele verbetering onderhoud buitengebied	Verbetering wegenonderhoud; onderdeel beheerplan.	A6

4. op blz 32 kolom nummer B2, Beschrijving:

"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".

Te vervangen:

"Verbeteren veiligheid langzaam verkeer en waarborgen doorstroming voor de Bouhuijstunnel d.m.v. scheiden van fietsers en voetgangers om de veiligheid te verbeteren en het gebruik van de tunnel te stimuleren. En daarmee aanleiding voor nieuwe ontsluitingsroute Weesp en ontwikkeling Weespersluis voor kruispunt Stationsweg/Herensingel om verkeer weer samen te voegen.

5. op blz 39, regelnummer 2, kolom beschrijving:

"Nadruk leggen op verkeersveiligheid voor langzaam verkeer: meer ruimte te maken voor fiets en voetganger en eventueel afscheiden van gemotoriseerd verkeer.

Het volgende woord te verwijderen

"eventueel".

6. op blz 32, regelnummer 11, kolom beschrijving:

Langs segment nieuwe Westelijke GOW-ontsluitingsweg voor gemotoriseerd verkeer veilige (afgescheiden) fietspaden realiseren vanuit verkeersveiligheid

Te verwijderen:

De haakjes om het woord: Afgescheiden

7. op blz 31 regelnummer B1, kolom Status:

“Niet bewezen noodzakelijk”

Te verwijderen.

8. op blz 37, regelnummer 2, kolom Urgentie:

“Laag”

Te veranderen:

“Hoog”

Vanuit stadsgebied Weesp vinden we het goed dat er met dit stuk een vertaling komt van de Weesper plannen op het gebied van mobiliteit naar de Amsterdamse systematiek. We zijn ook blij dat hiermee nog een extra kapstok is gecreëerd voor prioritering en verdeling van middelen. Als hierboven gesteld: vanuit Weesp is het faciliteren van de groei, het verminderen van barriere werking van het spoor, de provinciale weg en het Amsterdamrijnkanaal en het realiseren van een fijnmaziger en frequenter bus vervoer waardoor het OV beter bereikbaar is volgens de Amsterdamse normen van het hoogste belang. Daarnaast willen we dat er ruimte is voor de voetganger en de fiets om veilig aan het verkeer te kunnen deelnemen. Het mobiliteitsplan Weesp van 2021 bevat belangrijke plannen om al deze punten aan te pakken. Het is goed dat het mobiliteitsplan nu integraal is overgenomen in het geactualiseerde Mobiliteitsplan en we adviseren dan ook positief op dit mobiliteitsplan. Wel verzoeken we het college om blijvende aandacht voor de afwijkende positie van Weesp op het gebied van mobiliteit bij toekomstige (beleids)voornemens. Daarnaast denken we graag mee bij de consequenties van nieuwe groeiprojecties / -prognoses. Ook vragen we om steun om richting de OV-concessie van 2030 het ontsluitende OV sterk te verbeteren zodat alle woonwijken en bedrijventerreinen goed bereikbaar zijn met het OV