

Muiderfietsbrug

Als iedereen over de brug komt, dan komt de brug er ook

Clasien Slebos
Stadsregio Amsterdam
c.slebos@stadsregioamsterdam.nl

Martijn Sargentini
Stadsregio Amsterdam
m.sargentini@stadsregioamsterdam.nl

Barbara van Offenbeek
Rijkswaterstaat Dienst Noord-Holland
Barbara.van.offenbeek@rws.nl

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
24 en 25 november 2011, Antwerpen**

Samenvatting

Langs de A1, op de brug over het Amsterdam Rijnkanaal tussen Diemen en Muiden was al jaren sprake van een zeer ongewenste en gevaarlijke verkeerssituatie. Aan de noordkant van de brug liep een smalle parallelweg, in twee richtingen gebruikt door lokaal verkeer, fietsers en een groot aantal regionale bussen vanuit Flevoland/Almere en het Gooi naar Amsterdam.

De eenvoudigste oplossing voor dit probleem was: de fietsers van de parallelweg afhalen door ze een eigen fietsbrug te geven. De kosten werden aanvankelijk geschat op ca 6 miljoen, later oplopend tot meer dan 20 miljoen euro. Bij deze oplossing waren 7 verschillende overheden betrokken (De gemeenten Diemen, Muiden en Amsterdam, de provincies Noord-Holland en Flevoland, de Stadsregio Amsterdam en het Rijk), die allen belang hadden bij de fietsbrug, maar die allemaal ook een legitieme reden hadden om de brug niet aan te leggen.

De brug ligt op een politiek interessante plek, midden in de Noordvleugel van de Randstad, langs de A1 die jaar na jaar hoog genoteerd stond in de file-toptien, en dus ook in alle programma's voor het stimuleren van de alternatieven voor autogebruik. Maar als het om de fiets ging was de fietsbrug voor alle betrokken overheden lange tijd "een brug te ver": aan het einde van ieders invloedsgedebied, op de grens van ieders gezichtsveld. En vooral ook: te duur voor een fietsmaatregel. En lange tijd was niemand bevoegd en in staat om het project te gaan uitvoeren en de brug in eigendom te nemen.

De Stadsregio Amsterdam startte in het voorjaar van 2003 met het project. Precies 7 jaar later, voorjaar 2010 is de brug feestelijk geopend. Ga er vooral eens overheen fietsen want dat is zeer de moeite waard.

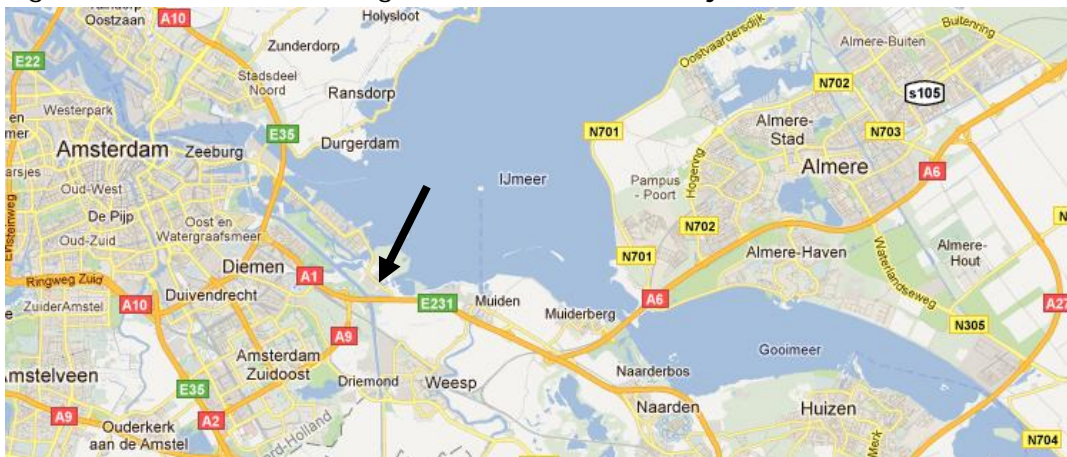
Wat waren dan de succesfactoren om dit "onmogelijke" project toch gerealiseerd te krijgen? Politiek en maatschappelijk draagvlak en een bijzonder ingericht proces? Of ging het eigenlijk meer om bevoegenheid, creatief fondsenwerven, een klein beetje blufpoker en een grote portie geluk?

Deze paper geeft u een kijkje achter de schermen van een spannend project met een prachtig resultaat.

1. Knelpunt en positie in het netwerk

We spreken 2003. De Rijksweg A1 kruist bij Muiden het Amsterdam Rijnkanaal. Hier ligt de Muiderbrug die in de volksmond ook wel de 'Maxisbrug' wordt genoemd vanwege de nabijgelegen Maxis, Nederlands eerste weidewinkelcentrum naar Frans model. Aan de noordkant op de brug is een parallelweg van 5,50m breed afgeschermd van de autorijstroken. Deze wordt gebruikt door fietsers, bussen, bestemmingsverkeer en sluipverkeer in beide richtingen en voldoet niet aan de eisen van een "duurzaam veilige" weginrichting. De parallelweg is te smal, lang en snelheden liggen hoog waardoor de situatie met recht onplezierig en onveilig kan worden genoemd. Zeker voor fietsers. En voor buschauffeurs die fietsers moeten ontwijken. Naar wij weten heeft zich hier één maal een zeer ernstig ongeluk voorgedaan. Fatale ongelukken zijn er gelukkig nooit geweest. Nóg nooit.

Figuur 1: Locatie Muiderbrug A1 over Amsterdam-Rijnkanaal



De brug vormt een belangrijke schakel in de netwerken van zowel auto, bus als fiets tussen het Gooi en Almere enerzijds en Amsterdam anderzijds. In de verre omtrek zijn geen andere kanaalkruisingen te vinden. De dichtstbijzijnde is enkele kilometers zuidelijker, de spoorbrug Weesp, met een zeer smal fietspad maar geen mogelijkheid voor auto of bus. Aan de noordkant moet je kilometers om door de woonwijk IJburg. De bussen van Almere en het Gooi naar Amsterdam, zo'n 40 per uur, 554 per etmaal, gebruiken de parallelweg. Op de verbinding neemt het verkeer gestaag toe. Almere groeit, nieuwe woonwijken zijn gepland direct ten oosten van de brug. Ook het Amsterdamse recreatieverkeer richting het Gooi neemt nog steeds toe. Bovendien is Rijkswaterstaat Noord-Holland groot-onderhoud aan de brug aan het voorbereiden. Tijdens die werkzaamheden zal de parallelweg verder onder druk komen te staan en stijgt de vloedgolf van sluipverkeer waar geen slagboom tegen bestand blijkt. Kortom: de inrichting van de parallelweg is niet langer toegerust op de almaar toegenomen verkeersdruk. Een weeffout in het netwerk vanuit een ver verleden.

Om deze redenen is de route bij de verschillende overheden opgenomen in de beleidsmatig vastgestelde netwerken voor auto, fiets en OV. Maar daarmee is er nog geen impuls om het probleem aan te pakken!

2. Actoren

De brug ligt op een politiek interessante plek: de files op de A1 – en mogelijke alternatieven daarvoor – hebben in de hele Noordvleugel van de Randstad en bij het Rijk hoge bestuurlijke aandacht. Maar er is iets speciaals aan de hand: de brug ligt op de grens van diverse bestuurlijke gebieden, en is daarmee slechts een verre stip aan de horizon van de verschillende verantwoordelijke partijen. De Maxisbrug vormt de grens van 2 gemeenten én de grens van de provincie Noord-Holland en de Stadsregio Amsterdam. Er rijden bussen van drie verschillende opdrachtgevers. Het beheer van de snelweg is anders georganiseerd dan dat van de parallelweg. Hoewel de brug dus een centrale plek inneemt aan deze kant van de Noordvleugel, blijkt diezelfde brug als je inzoomt aan ieders verre buitengrens te liggen, en glipt de betrokkenheid je als los zand door de vingers.

Als de Stadsregio Amsterdam zich in 2003 gaat verdiepen in het oplossen van het knelpunt (in de eerste plaats wegens de doorstroming van de bussen), komt men er dus al snel achter dat een oplossing niet eenvoudig is. Er blijken maar liefst 7 overheden betrokken die allen belang hebben bij het oplossen van het knelpunt, maar die ook allemaal een legitieme reden hebben om dat niet zelf te gaan doen:

Het Rijk, Rijkswaterstaat Noord-Holland is eigenaar van de gehele brug, maar heeft het dagelijks beheer van de parallelweg overgedragen aan de gemeenten: Diemen aan de westkant en Muiden aan de oostkant. RWS houdt zich bovendien bezig met autoverkeer, maar niet met bus en fiets.

De **provincie Flevoland** is opdrachtgever van het busverkeer tussen Almere en Amsterdam, maar kan geen infrastructuurmaatregelen financieren buiten haar grenzen.

De **provincie Noord-Holland** heeft de route opgenomen in het provinciale recreatieve fietsnetwerk en is opdrachtgever voor de bussen tussen het Gooi en Amsterdam, maar kan aanvankelijk niet meebetalen omdat het geen provinciale weg betreft.

De **gemeente Amsterdam** gebruikt de parallelweg voor het bouwverkeer van en naar IJburg en heeft €900.000 (indertijd 2 miljoen gulden) opzij gezet voor het verbeteren van de situatie voor de fietsers op de brug. Amsterdam wacht op initiatieven van anderen om een voorstel te maken voor een oplossing.

De **Stadsregio Amsterdam** subsidieert infrastructuurmaatregelen vanuit de BDU. De Stadsregio heeft de brug opgenomen als ontbrekende schakel in het regionale fietsnetwerk en in het busnet "Regionet". In alle gevallen moeten wel één of meer cofinanciers worden gevonden. De Stadsregio is echter geen wegbeheerder en kan het project dus niet zelf gaan uitvoeren.

De **gemeente Diemen** heeft de brug wel in beheer maar niet in eigendom. Een oplossing in de vorm van een aparte fietsbrug gaat de begroting bovendien ver te boven.

De **gemeente Muiden** beheert alleen de oostelijke aanlanding en het toeleidende fietspad. Ook deze gemeente komt niet erg in aanmerking om actie te ondernemen....

3. Aanleiding om iets te gaan doen

In 2003 gaat de Stadsregio Amsterdam serieus bekijken of het knelpunt kan worden aangepakt. Aanleiding vormt een studie naar doorstromingsknelpunten voor de regionale busroutes (Regionet), waarin de Maxisbrug wordt genoemd: door het fietsverkeer op de parallelweg moeten de bussen vaak afremmen. En dat kost tijd. En tijd is geld. Ook is er eerder door Goudappel een studie verricht naar een snelfietsroute tussen Almere en Amsterdam, waarin de Maxisbrug als belangrijkste knelpunt wordt genoemd.

De kwestie wordt nu bovendien actueel omdat Rijkswaterstaat Noord-Holland in het kader van de Spoedwet Wegverbreding in 2003 start met de voorbereiding van het groot onderhoud en verbreding van de brug. De brug, gebouwd in 1971 is niet meer bestand tegen het verkeer van vandaag en van de toekomst. N.B. op 2^e Pinksterdag 1968 telde RWS in totaal 38.500 voertuigen op één dag. In 2009 waren dat er 200.000. De brug voldeed niet meer aan de huidige veiligheidsnormen. Het brugdek zal in het midden 50 cm worden opgetild door middel van een stalen dwarsbalk onder het brugdek, die met tuien wordt opgehangen aan twee pilonen van elk 70 meter hoog. Ook wordt de brug 2,40 m verbreed om te kunnen aansluiten bij de wisselstroken van de A1. Al met al een forse ingreep.

Figuur 2: Bestaande situatie 2003



Wat is logischer dan tegelijk met het groot onderhoud in één keer het knelpunt op de parallelweg– zo nodig tegen beperkte meerkosten - op te lossen?

In Nijmegen is in een dergelijke situatie een slimme oplossing gevonden door een parallelle fietsbrug aan een bestaande brug te hangen (in dit geval de spoorbrug). Uit een serie gesprekken tussen Rijkswaterstaat Noord-Holland, de Stadsregio en de gemeente Amsterdam blijkt in de loop van 2003 echter dat dit bij de Maxisbrug niet mogelijk is vanwege de zwakke technische conditie van de brug. De enig mogelijke oplossing is dus een losse brug voor fietsers aan de noordkant van de parallelweg. Rijkswaterstaat doet een grove eerste schatting naar de kosten: €5,5 miljoen.

Er is een probleem. Er is een moment. Er is een kans om het knelpunt op te lossen. De brug is beleidsmatig zeer gewenst. De Stadsregio is bovendien een jonge organisatie die net in deze jaren een grotere verantwoordelijkheid met bijbehorend budget van het Rijk heeft gekregen om het regionale verkeer aan te pakken. Een mooi project voor de Stadsregio om zich te bewijzen...

4. Proces

Ambtenaren van de Stadsregio Amsterdam stappen begin 2004 naar hun Portefeuillehouder Verkeer. Deze geeft het groene licht om een oplossing te gaan voorbereiden.

Als eerste stap krijgt Ingenieursbureau Oranjewoud de opdracht om een variantenstudie uit te voeren. In de begeleidingscommissie nemen alle partijen deel, aangevuld met de Fietsersbond. Uit de studie blijkt dat omrijroutes noch voor de fiets, noch voor de bus een optie zijn. De beste – en enige – mogelijkheid om het knelpunt op te lossen is om aparte ruimte voor de fietsers te scheppen. Op de brug of parallel áán de brug. Dan zijn de fietsers geholpen, en kunnen de bussen beter doorrijden.

Het jaar 2005 staat daarna in het teken van politieke draagvlakverbreding, technische uitwerking van de oplossing en het vinden van geld.

Vanaf mei 2005 is met het rapport van Oranjewoud in de hand steun gezocht – en gevonden - bij alle relevante partijen. De gemeenteraden van Diemen en Muiden, GS van de provincie Flevoland, de gemeente Almere en het gewest Gooi en Vechtstreek betuigen politieke steun aan het vinden van een oplossing. Ook de HID van Rijkswaterstaat Noord-Holland is van mening dat het groot onderhoud moet worden aangegrepen om het knelpunt op te lossen, en dat Rijkswaterstaat daaraan ook financieel kan meewerken. Alleen de provincie Noord-Holland is terughoudend.

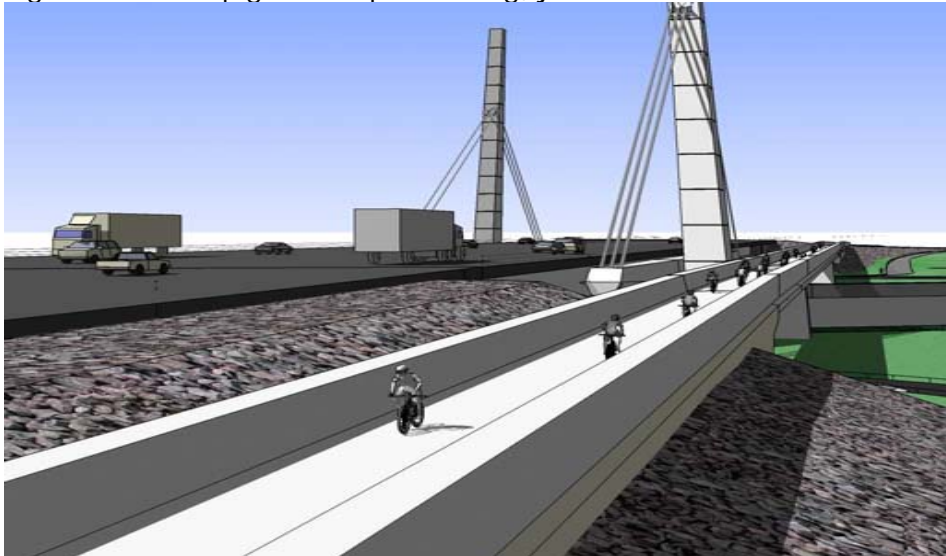
Tegelijkertijd zoekt de Stadsregio samenwerking met Rijkswaterstaat Noord-Holland voor het technisch uitwerken van de parallelle fietsbrug. De Stadsregio stelt het Programma van Eisen op en geeft de opdracht aan de Bouwdienst van RWS om een Voorlopig Ontwerp te maken. Deze opdracht is door de Bouwdienst gegund aan Benthem Crouwel architecten, die ook het ontwerp voor het groot-onderhoud van de hoofdbrug heeft gemaakt.

De Stadsregio gaat ook bij alle partijen de bereidheid na om een financiële bijdrage te leveren. Dat blijkt lastig. Rijkswaterstaat wil wel een bijdrage leveren, maar niet voldoende. De meeste kans blijkt er te zijn in diverse regionale fondsen voor het oplossen van files in de Noordvleugel. Het fonds BONRoute, waar het project uiteindelijk wordt afgewezen, en een fonds voor compensatie voor wegeaanleg, “de Groene Uitweg” van de Provincie Noord-Holland, met medefinanciering door het Rijk. Ook de €900.000 van Amsterdam “staat nog ergens op een rekening”.

Het VO is gereed in de eerste week van januari 2006. Een prachtige fietsbrug.

De kosten blijken echter flink tegen te vallen: €11,5 miljoen plus of min 20%, plus 1 miljoen voor afkopen van het Beheer en Onderhoud. Dat is een stevige domper. Waarom zo duur? En wie heeft er zoveel budget voor het oplossen van een fietsknelpunt? De Stadsregio heeft inmiddels een andere portefeuillehouder, die besluit dat een bijdrage van de Stadsregio van €5,5 miljoen echt het maximum is. De Stadsregio lijkt nu zelf de spelbreker te zijn geworden.

Figuur 3: Voorlopig Ontwerp Fietsbrug, januari 2006



De tijd begint te dringen om nog mee te gaan met het groot onderhoud aan de hoofdrijbaan. Bijdragen uit bijvoorbeeld de recreatiepot van de provincie Noord-Holland of van Diemen en Muiden zouden niet alleen niet voldoende zijn, maar ook te laat komen om de brug snel te kunnen realiseren.

De stadsregio vraagt nog wel snel een second opinion bij Horvat & Partners op de kostenraming. Hun opinie: 11,5 miljoen is een zeer reëel bedrag voor deze brug.

In maart 2006 schrijft Rijkswaterstaat een brief aan de Stadsregio Amsterdam dat de aanbesteding voor het groot onderhoud is gestart, en dat de fietsbrug helaas niet is meegenomen omdat de financiering niet tijdig rond was.....

Er is een belangrijk moment gepasseerd. Hier had het avontuur serieus kunnen eindigen.

Anderzijds is er nog niets verloren: nu de oplossing niets anders dan een aparte fietsbrug kan zijn, is er ook geen technische samenhang meer tussen de twee projecten.

Hoewel...

In het voorjaar van 2006 gaat de bouwvergunning voor het groot-onderhoud aan de hoofdrijbaan ter visie. Een ambtenaar uit Diemen klimt in de telefoon. De Fietsersbond springt er bovenop en dient een bezwaarschrift in. Argument: de brugverbreding in het kader van het groot-onderhoud valt buiten de bestemmingsplangrens, er moet dus een nieuw bestemmingsplan komen met daarin een integrale afweging van alle belangen. En het Rijk gaat met het groot-onderhoud een verkeersonveilige situatie bestendigen zonder dat die integrale afweging is gemaakt en alternatieven zijn onderzocht. Dit bezwaar heeft schorsende werking.

Rijkswaterstaat werkt in de maanden daarna hard om de brug alsnog gerealiseerd te krijgen. De kogel gaat door de kerk dat RWS eigenaar zelf de brug gaat aanleggen en

eigenaar wordt. Er is frequent overleg met de Stadsregio. En met de Fietsersbond. De provincie Noord-Holland wordt opnieuw benaderd voor een financiële bijdrage. Dat blijkt nog een cruciale factor te zijn. Het programma "de Groene Uitweg" van de provincie, waarin 60 projecten zitten, blijkt nog helemaal niet goed te lopen. De Muiderfietsbrug is eigenlijk het eerste project waarvoor een kant-en-klare oplossing aanwezig is en waarmee de provincie kan gaan scoren.

In de zomer van 2007 wordt het contract voor de realisatie van de Muiderfietsbrug getekend door het Rijk, de Stadsregio en de Provincie Noord-Holland. Financiële bijdragen: Rijk 3,55 miljoen, Stadsregio 5,5 miljoen, Provincie Noord-Holland 2,4 miljoen. Realisatie en eigendom: het Rijk.

De Fietsersbond trekt haar bezwaar in.

Een laatste spannend moment is het aanbestedingsresultaat in juli 2008. Alweer een grote tegenvaller: de brug wordt geen 11,5 miljoen maar liefst 20,23 miljoen. Dat is flink schrikken, maar ook niet helemaal onverwacht: zo was de staalprijs tussen het moment dat het VO gereed was (januari 2006) en juli 2007 met 43% gestegen.

Het moment van het bekend worden van het aanbestedingsresultaat is het definitieve point of no return. Nu is het erop of eronder. Iedereen weet dat de brug er nóóit meer zal komen als men nu niet de handen ineenslaat.

Ook in deze weken is er weer druk heen-en-weergetelefoneerd tussen de verschillende partijen. Binnen twee weken gaan alle partijen mee omhoog....De uiteindelijke bijdrage van het Rijk wordt 7,11 miljoen, de Stadsregio €9,27 miljoen, de Provincie Noord Holland 3,4 miljoen.

Zomer 2008. Het besluit is nu definitief gevallen, de bouw kan beginnen.

5. Resultaat

Voorjaar 2010. De Muiderfietsbrug ligt er, en het onderhoud is voor 100 jaar geregeld. Er is een groot openingsfeest waar iedereen voor is uitgenodigd. Meer dan 100 mensen zijn aanwezig, en zijn allen trots dat zij op de één of andere manier een bijdrage hebben geleverd aan de totstandkoming van de brug... Een lang lint met bestuurders, ambtenaren, aannemers, bewoners, fietsersbondleden, pers en andere geïnteresseerden fietst na 7 jaar eensgezind over de brug. Iedereen is tevreden, en ook al ben je het niet: de brug is een feit.

Figuur 4: Opening Muiderfietsbrug



Figuur 5: Opening Muiderfietsbrug



In de tussentijd zijn ook de toeleidende routes en het onoverzichtelijke kruispunt bij de toegangsweg tot de Maxis aangepakt door de gemeente Muiden en de provincie Noord-Holland. Hiermee is het hele werk voltooid en sprake van een duurzaam veilige oplossing. De weeffout uit het verleden is eindelijk hersteld.

Figuur 6: Nieuwe situatie na groot onderhoud A1 én aanleg fietsbrug



6. Succesfactoren

Het proces dat leidde tot de uiteindelijke aanleg van de brug ging dus niet helemaal volgens het boekje. Niet het boekje van Elverding, niet van het Rijk, niet van de Stadsregio zelf.... Het was meer een kwestie van "spring er maar in, en kijk maar waar je uitkomt". Wie of wat gaf uiteindelijk de doorslag voor de aanleg van de brug: de urgentie van een oplossing? Het bezwaar van de Fietsersbond? De HID? Een ambitieuze portefeuillehouder of afdelingshoofd? Een goed proces en voldoende financiële armslag? Bluf, toeval en een portie geluk?

Hieronder de top tien van succesfactoren voor het welslagen van het project:

- 1) **Ambtenaren met enthousiasme en doorzettingsvermogen.** Bij zowel de Stadsregio, het Rijk, de Provincie Noord-Holland als de gemeente Diemen waren er ambtenaren die zich vastbeten in het project, die er met veel enthousiasme aan hebben gewerkt en samen "het spel speelden". Zij werden bovendien gesteund door zowel hun leidinggevende als hun bestuurders. Enthousiasme werkt aanstekelijk.
- 2) **Geografische ligging.** De brug ligt op een politiek interessante plek: de files op de A1 – en mogelijke alternatieven daarvoor – hebben in de hele Noordvleugel van de Randstad en bij het Rijk hoge bestuurlijke aandacht.
- 3) **Beleidsmatige wenselijkheid.** De route is onderdeel van ieders beleidsmatig vastgelegde fietsnetwerk en busnet. De feitelijke situatie vraagt bovendien werkelijk om een oplossing. Ter plekke van de brug zijn verschillende lapmiddelen ingezet om de situatie op de parallelweg te verbeteren. De belangrijkste: plaatsing van een slagboom tegen het toenemend sluipverkeer. In de zomer van 2005 wordt deze tot vier keer toe door vandalen in het Amsterdam-Rijnkanaal gesmeten. Dit gaf extra druk op een robuuste oplossing. Lapmiddelen hielpen immers niet meer.
- 4) **Momentum:** Het groot-onderhoud aan de hoofdrijbaan/autobrug A1 heeft de aandacht voor de situatie van de fietsers en de bussen op de parallelweg op scherp gezet. Lange tijd werd ook gedacht dat het groot onderhoud en de realisatie van de fietsbrug tegelijkertijd uitgevoerd konden worden, waarmee geld zou kunnen worden bespaard. Ook bij het nemen van het finale besluit, waarbij het budget op het laatste moment nog bijna verdubbeld moest worden, gaf het gevoel "nu of nooit" de doorslag voor alle drie de financierende partijen om toch weer mee te gaan.
- 5) **Bestuurlijk draagvlak.** Enthousiaste bestuurders hebben zich hard gemaakt voor het plan en stelden er geld voor beschikbaar. Op beslissende momenten hebben zij elkaar weten te vinden. Lastig was overigens dat gedurende de voorbereiding van 5 jaar de betrokken bestuurders van alle partijen minimaal één keer waren gewisseld.

- 6) **De Stadsregio Amsterdam als jonge organisatie met nieuwe bevoegdheden.** De Stadsregio Amsterdam heeft vanaf 1 januari 2004 een grotere verantwoordelijkheid met bijbehorend budget van het Rijk gekregen om het regionale verkeer te verbeteren. Juist nu konden projecten worden aangepakt die gemeentegrensoverstijgend waren. De Stadsregio had de brug al opgenomen als ontbrekende schakel in het fietsroutenet. Budget was nu ook beschikbaar. De Muiderfietsbrug was een mooi project voor de Stadsregio om zich te bewijzen... Zowel bestuurlijk als ambtelijk heeft de Stadsregio zich flink ingespannen voor het project!
- 7) **Creativiteit met fondsen:** Er is in het project creatief gestapeld met subsidiepoten. Meermalen is het project aangedragen voor diverse programma's bij verschillende overheden. De BDU van de Stadsregio, het Fonds BonRoute (afgewezen...), de pot recreatieve fietspaden van de Provincie NH, het IJburg-budget van Amsterdam. In het programma "De Groene Uitweg" was het uiteindelijk raak: op aangeven van de Stadsregio was het project hierin opgenomen. Een aantal jaren later bleek het gehele programma De Groene Uitweg helemaal niet goed te lopen, en was de Muiderfietsbrug voor de Provincie een dankbaar project om concreet resultaat te boeken. Overigens is er bewust NIET geprobeerd om de gemeenten Diemen en Muiden te laten meefinancieren. Deze zouden maar kleine bedragen hebben kunnen bijdragen en dat zou de zaak onnodig extra gecompliceerd hebben gemaakt. In laatste instantie was het zaak om met partijen aan tafel te zitten die over grote budgetten beschikten en daar ook relatief gemakkelijk besluiten over konden nemen. Om die reden is er bijvoorbeeld ook geen moeite meer gedaan om de €900.000,- van Amsterdam nog aan te wenden. Bijzonder is het feit dat Rijkswaterstaat zelf ook flink heeft meebetaald.
- 8) **Vlucht naar voren.** De Stadsregio heeft in een heel vroeg stadium, toen er nog geen enkele zekerheid was over eigendom en financiering, een VO laten maken. Dit maakte het doel zeer concreet. Er was zodoende vanaf het begin een artist impression van 'de brug'. Een herkenbaar eindresultaat voor iedereen.
- 9) **Een eenvoudig doel:** Het doel is duidelijk: een brug. In de loop der tijd waren er verschillende losse eindjes die de zaak konden compliceren: er was nog geen oplossing voor het toeleidende fietspad op het talud aan de westkant, er was nog geen afspraak over het dagelijks beheer & onderhoud, zelfs de vraag wie eigenaar van de brug zou worden was lange tijd niet beantwoord. De strategie was steeds om het zo eenvoudig mogelijk te houden, in de veronderstelling dat, als de grote slag geslagen was, de rest ook wel zou komen.
- 10) **Maatschappelijke druk:** De brug ligt weliswaar op een geografisch interessante plek, maar qua directe omgeving toch in een niemandsland. Er waren geen omwonenden die mogelijk verzet hadden kunnen plegen, alleen de winkeliers van het Maxisgebied, en die zagen de brug wel zitten. De Fietsersbond heeft een cruciale rol gespeeld voor de realisatie van de brug. Toen de kansen op de fietsbrug al bijna verkeken waren, tekende de Fietsersbond bezwaar aan tegen de bouwvergunning voor het groot onderhoud van de autobrug. Dit bezwaar had

schorsende werking, en was voor RWS de hefboom om het project weer op te pakken en snel knopen door te hakken. De Fietsersbond heeft de bezwaarprocedure gestaakt toen RWS de toezegging deed dat de fietsbrug er zou komen.

De reacties op de brug zijn onverdeeld positief. De gebruikers (fietsers en heel veel bromfietsers) vinden het een heerlijke brug. Hij is veilig, robuust en comfortabel. Bijna ongemerkt overbrug je een grote hoogte. Je hebt schitterend uitzicht over het water. Recreatieve fietsers hebben hun routes verlegd en gebruiken nu deze brug. In de omgeving zijn sindsdien prachtige nieuwe recreatieve routes geopend langs het IJsselmeer. Woonwerkfietsers sjezen ongehinderd door. Het heeft wat gekost, maar dan heb je ook wat. Voor ten minste 100 jaar. Gaat u er gerust eens fietsen, het is echt de moeite waard!

En terwijl u daar fietst, denk dan aan het motto achter de Muiderfietsbrug:

Als iedereen over de brug komt, dan komt de brug er ook.

Figuur 7: De Muiderfietsbrug in oostelijke richting

