

Opdrachtgever	Gemeente Gooise Meren, H. Van Zijl
Datum	6 april 2021
Auteur	Jan Anne Waagmeester en Laurens Ebbers
Onderwerp	Notitie 'Advies bezoekersparkeren Muiden'
Kenmerk	009209.20210330.N1.02
Pagina	1/8

## ADVIES BEZOEKERSPARKEREN MUIDEN

### 1. Inleiding

De gemeente Gooise Meren is bezig met het programma 'Verder met de vesting Muiden', dat uit 14 deelprojecten bestaat. Dit programma heeft versterking van de groene, recreatieve en cultuurhistorische waarden van Muiden als doel. Hiermee moet de vesting Muiden meer zichtbaar, herkenbaar en beleefbaar worden. In 2019 heeft Goudappel BV voor dit programma een quick scan parkeren uitgevoerd, waarmee de consequenties voor parkeren zijn onderzocht. Voortvloeiend uit deze notitie heeft de gemeente Gooise Meren enkele vervolgvragen:

- Wat is het effect van het kleiner worden van P1 en het groter worden van P2?
- Zijn er na uitvoering van de plannen (en tijdens de uitvoering) voldoende parkeerplaatsen voor bewoners en bezoekers van Muiden?
- Op welke manier kan slim omgegaan worden met piekmomenten in de parkeerbehoefte?

Goudappel is gevraagd om naar aanleiding van de vervolgvragen een advies op te stellen. In het vervolg van deze notitie gaan we hier nader op in.

## 2. Analyse bezoekersparkeren

### 2.1 Huidige situatie

In de huidige situatie zijn de parkeerplaatsen binnen de vesting van Muiden en de aangrenzende woonwijken gereguleerd middels vergunninghoudersparkeren of betaald parkeren. Op de parkeerplaatsen met betaald parkeren mag ook met een parkeervergunning geparkeerd worden. Op de parkeerterreinen P1 en P2 is het parkeren niet gereguleerd. Hier kunnen bezoekers van Muiden gratis hun auto parkeren.

P1 en P2 (respectievelijk westelijk en oostelijk van de Vecht) worden goed gebruikt, met name op weekenddagen. In tabel 2.1 is de capaciteit<sup>1</sup>, parkeerbezetting en de parkeerdruk van P1 en P2 op het drukste moment van de week (zaterdagmiddag) weergegeven.

parkeervoorziening	capaciteit	parkeerbezetting	parkeerdruk
P1	146	106	73%
P2	154	148	96%
<b>totaal</b>	<b>300</b>	<b>256</b>	<b>85%</b>

Tabel 2.1 – Huidige gebruik P1 en P2 (bron: Parkeeronderzoek Dufec, 2018)

Uit bovenstaande tabel blijkt dat beide parkeerterreinen goed gebruikt worden, maar dat het zwaartepunt op P2 ligt.

### 2.2 Beleidsvoornemens

#### *Uitbreiding van P2*

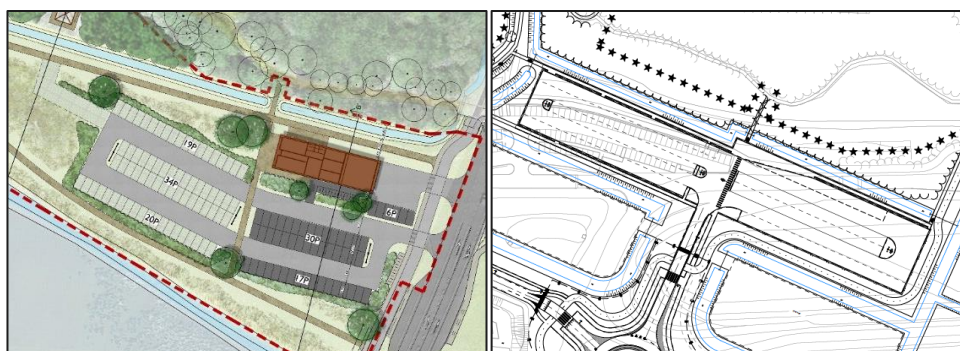
Door de verlegging van de A1 is ruimte ontstaan om parkeerterrein P2 uit te breiden met 36 parkeerplaatsen en minder dominant in het landschap aanwezig te laten zijn. De huidige locatie van P2 kan dan worden afgegraven wat bijdraagt aan het doel tot een vrij zicht op Muiden. Een groter parkeerterrein P2 stimuleert mensen om buiten de vesting te parkeren. In de toekomstige situatie zullen er 190 parkeerplaatsen en twee parkeerplekken voor touringcars op P2 zijn.

Om de bereikbaarheid van Muiden te verbeteren wordt er nabij P2 ook een overloopparkerterrein gerealiseerd, met 210 parkeerplaatsen. Hiermee kunnen grote pieken, bijvoorbeeld bij evenementen, opgevangen worden.

<sup>1</sup> Uit natelling door de gemeente Gooise Meren blijkt dat de werkelijke capaciteit afwijkt van de capaciteit die geregistreerd is tijdens het parkeeronderzoek (gehouden door Dufec in 2018). Uit de natelling blijkt dat er 9 parkeerplaatsen meer zijn op P1 en 4 parkeerplaatsen meer op P2.

## Herinrichting P1

De vergroening van de Waterlandtak en de bouw van de brandweerkazerne hebben tot gevolg dat parkeerplaats P1 in omvang afneemt met 26 parkeerplaatsen tot 120 parkeerplaatsen. Deze afname in aantallen parkeerplaatsen wordt gecompenseerd op P2.



Figuur 2.1: Schets toekomstige opzet P1 (links) en P2 (rechts)

## 2.3 Toekomstige situatie

### Kwantitatieve effecten

Ervan uitgaande dat de parkeerders zich in de toekomstige situatie op dezelfde wijze over beide parkeerterreinen verdelen ontstaat de volgende situatie, gepresenteerd in tabel 2.2.

parkeervoorziening	capaciteit	parkeerbezetting	parkeerdruk
P1	120	106	88%
P2	190	148	78%
<b>totaal</b>	<b>310</b>	<b>256</b>	<b>83%</b>
overloop P2	210	overloop parkeerterrein bij P2	
<b>totaal inclusief overloop P2</b>	<b>520</b>		

Tabel 2.2 – Toekomstig gebruik P1 en P2

Uit bovenstaande tabel blijkt dat, puur gelet op de aantallen, een betere spreiding van parkeerders plaatsheeft dan in de huidige situatie. Zelfs zonder toevoeging van het overloop parkeerterrein is er sprake van een goede verdeling van parkeerplaatsen. Beide parkeerlocaties stimuleren om de parkeren buiten de Vesting. Dit kan worden geoptimaliseerd met goede routing en vindbaarheid.

## Routing en vindbaarheid

De standaard capaciteit voor het parkeren sluit in de toekomst dus beter aan bij de vraag, maar de overloopcapaciteit (210 parkeerplaatsen) wordt geheel aan de oostzijde van de Vecht (bij P2) gerealiseerd. We vinden dit een terechte keuze:

- Op piekdagen en evenementen is het duidelijker om één grote parkeerlocatie voor het publiek aan te bieden in plaats van de bezoekers te verdelen over verschillende locaties. Dit biedt bezoekers meer duidelijkheid en beperkt zoekverkeer.
- De routing naar P2 is het meest logisch: net als in de huidige situatie zullen de meeste bezoekers via afrit 3 de A1 verlaten en de Mariahoeveweg nemen om Muiden te bereiken. Iedereen die het Muiderslot of de vesting Muiden (Muiden Oost) wil bezoeken wordt bij het kruispunt voor de Spieringbrug (Verlengde Maxisweg – Weesperweg – Mariahoeveweg) *rechtdoor* over de Spieringbrug gestuurd en ziet het bord dat verwijst naar P2 (P – Muiderslot).
- P2 geeft de kortste verbinding naar het Muiderslot. Er wordt bovendien geïnvesteerd in goede looproutes tussen P2 en het Muiderslot.
- Voor bezoekers van het centrum van Muiden is P2 net zo geschikt als P1 (de loopafstanden vanaf P1 en P2 zijn vergelijkbaar).

Op dit moment worden bezoekers vanaf de A1 op de verlengde Maxisweg rechtdoor verwezen richting 'Muiderslot' en 'Muiden-Oost' en linksaf richting 'Muiden'. Dit geeft het (onterechte) beeld dat bezoekers van het centrum van Muiden hier beter linksaf kunnen slaan (Muiden-Oost klinkt als een buitenwijk). Om juist aan te geven dat men hier beter rechtdoor kan rijden, is het wenselijk om 'Muiden-Oost' te vervangen door 'P Muiden' en de richting linksaf aan te duiden met 'Muiden-West'. Het huidige

'Muiden-West' kan dan 'Muiden Krijgsman' gaan heten. Verder ligt het voor de hand om de technische namen 'P1' en 'P2' te laten vervallen (of eventueel om te draaien).



Figuur 2.2: Huidige verwijzing op verlengde Maxisweg

Door de verwijzing aan te passen, kan het gebruik van P2 worden bevorderd. Bezoekers hebben zo de meeste kans op een vrije parkeerplaats. Zoals hiervoor is aangegeven is op 'standaard' weekenddagen de verdeling tussen de parkeer capaciteit op P1 en P2 beter dan in de huidige situatie. In de meeste gevallen zal op beide terreinen de capaciteit toereikend zijn. Tijdens piekdagen en evenementen kan het echter voorkomen dat het ene parkeerterrein vol is terwijl het andere nog onderbenut is. Geadviseerd wordt om op basis van de voorgestelde naamwijzigingen en verschuiving van de capaciteit aan te zien hoe

parkeerders zich in de praktijk verdelen. Voor evenementen en piekdagen kunnen tijdelijke maatregelen worden getroffen, bijvoorbeeld de inzet van parkeerregelaars of tekstkarren. Zijn deze maatregelen niet afdoende, dan kan de gemeente onderzoek doen naar de meerwaarde van een parkeerverwijssysteem (zie kader).

## **Parkeerverwijssysteem**

Een parkeerverwijssysteem met vrije-parkeerplaats-indicatie helpt om de parkeerders optimaal te verdelen over de beschikbare parkeerplaatsen. Met name bezoekers zijn hier gevoelig voor. Door middel van camera's, vastgemaakt aan palen, kan de parkeerbezetting op P1 en P2 worden bijgehouden. Het aantal beschikbare parkeerplaatsen kan vervolgens real-time worden gecommuniceerd op het keuzemoment (kruispunt Weesperweg– Mariahoeveweg). Een systeem met detectielussen in het wegdek zou ook een mogelijkheid zijn, maar is door de beperkte mate van controle (geen slagbomen) niet betrouwbaar.

De kosten voor een dergelijk systeem liggen, uitgaande van 320 parkeerplaatsen en één bord met twee dynamische displays, tussen de €120.000 – 200.000. Dit gaat uit van 'total costs of ownership' voor een periode van 10 jaar, met daarnaast een relatief kleine investering van het servicecontract. De precieze kosten voor een dergelijk systeem zijn afhankelijk van de precieze installatie en de kwaliteit van de marktpartij.

## ***Kans op uitwijkgedrag***

Zoals in de inleiding omschreven zijn de vesting Muiden en omliggende woonwijken gereguleerd middels vergunning parkeren en betaald parkeren. Bezoekers die zoeken naar een gratis parkeerplaats zullen hier niet gaan staan. Locaties waar gratis parkeren wel mogelijk is zijn de nieuwe carpoolplaats nabij de op-/afrit van de A1 en de parkeerplaatsen bij het sportpark Bredius. Vanwege de loopafstanden (1.300 meter naar het sportpark en 1.800 meter naar de carpoolplaats) naar de vesting is de kans echter klein dat hier uitwijkgedrag plaats zal vinden. Parkeren op P1 en P2 is logischer en veel gunstiger qua loopafstanden. Wel kunnen de parkeerplaatsen bij de sportvelden eventueel als extra overloopterrein gebruikt worden bij piekdrukke of evenementen. Dit zal echter maar incidenteel voorkomen. Er kan dan bijvoorbeeld door verkeersregelaars naar dat terrein verwezen worden.

## 3. Advies specifieke thema's

### 3.1 Parkeren touringcars

Een deel van de bezoekers van het Muiderslot komt per touringcar. Touringcars kunnen oprijden tot de buslus halverwege de Ton Kootsingel. Daar kunnen passagiers uitstappen en in een paar minuten naar de ingang van het Muiderslot lopen. Touringcars kunnen vervolgens gratis parkeren op parkeerterrein P1 of P2.

In de toekomst wordt het Vestingplein heringericht, waardoor o.a. een betere drop-off strook voor touringcars ontstaat. Hier kunnen groepen worden afgezet, de buschauffeur kan de bus vervolgens parkeren op P2 op de daarvoor ingerichte parkeerplaatsen. Op de meeste dagen zal de parkeerruimte voor bussen op P2 voldoende zijn, maar op piekdagen mogelijk niet. We stellen voor om de bussen in dergelijke gevallen door te verwijzen naar de nieuwe P&R-locatie bij de aansluiting Muiden op de A1. Hiervoor zijn de volgende argumenten:

- De P&R-voorziening heeft een piekbehoefte op werkdagen (voor woon-werkverkeer), terwijl de grootste behoefte voor bussen juist in het weekend zal liggen.
- De P&R-voorziening biedt, voor bussen die eerst hun gasten hebben afgezet in Muiden Vesting, een goed alternatief om voor P2 om te parkeren.

### 3.2 Fasering herinrichting P1 en P2

De uitvoering van het programma vindt gefaseerd plaats. Dat wil zeggen, niet alle werkzaamheden worden tegelijkertijd uitgevoerd. Het effect van de fasering is weergegeven in figuur 3.1.

Figuur 3.1 – Fasering werkzaamheden in relatie tot parkeercapaciteit

	2022												2023												2024			
(maand nr.)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4
P1	niet beschikbaar					120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120
P2	154	154	154	154	154	154	niet beschikbaar																					190
P2 (tijdelijk)	niet beschikbaar					180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180
<b>totaal beschikbaar</b>	<b>154</b>	<b>154</b>	<b>154</b>	<b>154</b>	<b>334</b>	<b>454</b>	<b>300</b>	<b>300</b>	<b>300</b>	<b>300</b>	<b>300</b>	<b>300</b>	<b>300</b>	<b>300</b>	<b>300</b>	<b>300</b>	<b>300</b>	<b>300</b>	<b>300</b>	<b>300</b>	<b>300</b>	<b>300</b>	<b>300</b>	<b>300</b>	<b>300</b>	<b>300</b>	<b>300</b>	<b>310</b>

Wij stellen voor om het tijdelijke parkeerterrein 180 parkeerplaatsen groot te maken, zodat de capaciteit in de zomer van 2023 hetzelfde blijft als in de huidige situatie. Tussen de ontmanteling van P1 en de aanleg van de definitieve P1 zal sprake zijn van een substantieel lagere parkeercapaciteit. Dit hoeft echter geen probleem te zijn, mits de aanleg van P1 klaar is voor het toeristenseizoen begint (vanaf half april 2022).

#### 4. Conclusies en aanbevelingen

Hieronder worden de belangrijkste conclusies uit ons onderzoek samengevat. In de bijgaande afbeeldingen zijn deze tevens in beeld gebracht.

1. In de huidige situatie is de bezettingsgraad van P2 (Vesting oost) hoger dan van P1 (Vesting west). Door wat meer parkeerplaatsen op P2 te realiseren en wat minder op P1 ontstaat een betere balans tussen vraag en aanbod van parkeerplaatsen.
2. Een nieuw overloopterrein wordt bij P2 gerealiseerd. Dit is de meest logische plek, zowel qua aanrijroute, als qua looproute tussen de parkeerplaats en de vesting en het Muiderslot. Door op één locatie een grote capaciteit aan parkeerplaatsen voor bezoekers te creëren wordt de duidelijkheid voor bezoekers vergroot en wordt zoekverkeer beperkt.
3. We stellen voor om de bewegwijzering aan te passen, zodat bezoekers van de vesting eerder geneigd zullen zijn om naar P2 te rijden. Na toepassing van deze bewegwijzering en herinrichting van de parkeerterreinen wordt gemonitord hoe de verdeling van parkeerders verloopt en worden maatregelen getroffen bij evenementen/pekdagen. Blijkt de verdeling hierna nog niet naar wens te zijn, dan kan de gemeente een parkeerverwijssysteem met vrije-parkeerplaats-indicatie inzetten, waarmee een optimale balans tussen parkeervraag en -aanbod – ook in pieksituaties – kan worden bereikt.
4. Touringcarchauffeurs kunnen hun klanten bij het Vestingplein afzetten en vervolgens naar P2 rijden. Mocht er geen plek zijn op P1, dan is er op de nieuwe P&R-locatie bij de aansluiting Muiden op de A1 – zeker in het weekend – voldoende plaats voor wachtende touringcars. P1 wordt niet ingericht voor het parkeren van bussen.
5. De vernieuwing van de parkeerterreinen P1 en P2 wordt gefaseerd uitgevoerd om parkeertekorten te vermijden. In de zomerperiode moet de parkeercapaciteit minimaal gelijk blijven aan de huidige capaciteit van P1 en P2 samen, maar buiten het toeristenseizoen is dit niet nodig. Het is daarom belangrijk dat het nieuwe parkeerterrein P1 in gebruik kan worden genomen, voor het toeristenseizoen begint (half april).



# Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

