

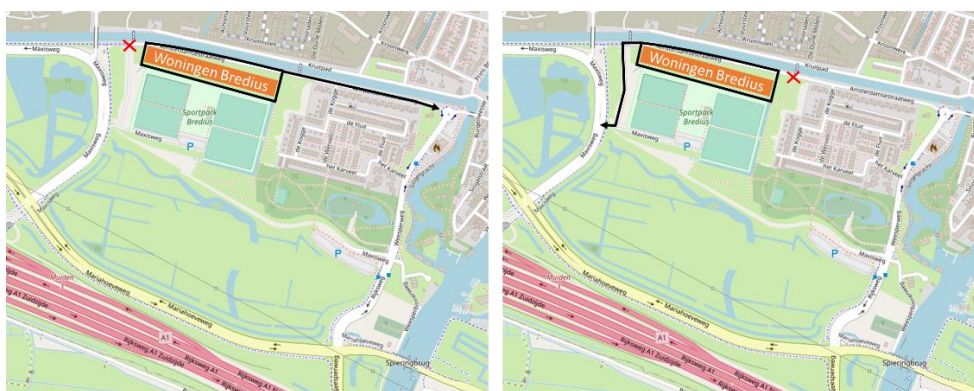
Opdrachtgever	Gemeente Gooise Meren
Datum	23 mei 2022
Auteur	Jan-Anne Waagmeester
Kenmerk	012314.20220503.N1.02
Status	Definitief
Pagina	1/7

Ontsluiting woongebied Bredius

1. Achtergrond en vraagstelling

De gemeente Gooise Meren heeft een plan gemaakt om 90 nieuwe woningen te realiseren in Bredius, langs de Amsterdamsestraatweg in Muiden. Het stedenbouwkundig plan hiervoor is door de gemeenteraad vastgesteld op 22 mei 2019. Er is voor gekozen om de nieuwe woningen in oostelijke richting te ontsluiten, dus richting de Weesperweg. Deze routing is vervolgens opgenomen in het beeldkwaliteitsplan en de Toelichting bij het bestemmingsplan Bredius Muiden, die op 7 juli 2021 door de gemeenteraad zijn vastgesteld.

In het participatieproces over dit plan is nu de vraag naar voren gekomen of de 90 woningen voor autoverkeer ook westwaarts ontsloten kunnen worden, richting de Maxisweg (samen met het verkeer van en naar de sportvelden). De gemeente Gooise Meren heeft Goudappel gevraagd hierover een advies op te stellen.



Figuur 1: Ontsluiting woningen Bredius in oostelijke of in westelijke richting

2. Ontsluiting woningbouw Bredius

Om een goede afweging te kunnen maken voor een ontsluiting van het woongebied Bredius in oostelijke of in westelijke richting, geven we hierna eerst onze visie op de verschillende argumenten die genoemd zijn voor en tegen de beide mogelijkheden.

We gaan achtereenvolgens in op volgende argumenten:

1. binding van de nieuwbouw met Muiden/De Krijgsman;
2. relatie tussen verkeer en parkeren van woningen en van sportvoorzieningen;
3. relatie met voorgenoemd dubbelgebruik van parkeerplaatsen bij de sportvelden voor het Integraal Kindcentrum (IKC) in De Krijgsman;
4. verkeersintensiteiten/overlast/onveiligheid voor Amsterdamsestraatweg;
5. verkeersafwikkeling;
6. verkeerstechnische inpassing bussluis.

Binding van de nieuwbouw met Muiden/De Krijgsman

Een belangrijk argument om de nieuwbouw in Bredius richting de Weesperweg (voor autoverkeer) te ontsluiten is om het plan een betere ruimtelijke samenhang te bieden met de bestaande kern van Muiden. Het is inderdaad gebruikelijk om kleine uitbreidingen (zoals Bredius met 90 woningen) aan te sluiten op de bestaande structuren van een dorp of stad. Een dergelijke kleine uitbreiding heeft immers nauwelijks of geen eigen voorzieningen. Hoewel dit meer een stedenbouwkundig dan een verkeerskundig argument is, hebben we hier wel begrip voor.

Bij grotere nieuwbouwwijken (zoals De Krijgsman) is het in de regel juist verstandiger om niet direct aan te sluiten op bestaande wegenstructuren, omdat dan meer overlast te verwachten is in de bestaande wijk. Bovendien heeft een grotere wijk ook eigen voorzieningen. Bij een ontsluiting van woongebied Bredius richting de Maxisweg is echter ook geen sprake van een goede binding met De Krijgsman. Er ontstaat dan dus een enigszins geïsoleerde buurt die (voor autoverkeer) noch goed verbonden is met Muiden, noch met De Krijgsman.

Relatie tussen verkeer en parkeren van woningen en van sportvoorzieningen

Een ander genoemd argument om woongebied Bredius niet richting de Maxisweg te ontsluiten, is het tegengaan van parkeeroverlast in het woongebied door gebruikers van de sportvoorzieningen. Op piekmomenten (evenementen) bij de sportvelden, zouden de parkeerplaatsen bij de sportvelden vol kunnen staan en zouden parkeerders kunnen uitwijken naar het woongebied Bredius.

Bij de sportvoorzieningen zijn 105 parkeerplaatsen gerealiseerd, gebaseerd op CROW-normen (zie figuur 2). Bij sportvelden kunnen er echter grote verschillen in parkeerbehoefte optreden, afhankelijk van het niveau van de clubs die er spelen en het aantal bezoekers dat erop af komt. Het kan dus inderdaad niet uitgesloten worden dat er op piekmomenten een grotere behoefte aan parkeerruimte is dan het aantal aangelegde parkeerplaatsen. Men zal dan echter eerst proberen extra auto's te parkeren in bermen en in bochten van de parkeerstraten zelf, bijvoorbeeld op de koppen van het parkeerterreintje of in de berm tussen de toegangsstraat en het sportveld. De kans dat men in woongebied Bredius gaat parkeren is wel aanwezig, omdat de sportvelden ook vanaf de woonstraat in Bredius toegankelijk zijn. Dit kan echter bij beide ontsluitingsmogelijkheden plaatsvinden. Bij een ontsluiting vanuit het westen is overloop van parkeren vanaf de sportvoorzieningen naar Bredius mogelijk, maar het is dan juist weer niet mogelijk om vanuit de oude wijken van Muiden via de Amsterdamsestraatweg te rijden naar de parkeerplaatsen bij de woningen in Bredius.

Overigens hoeft het parkeren bij de woningen van Bredius getalsmatig geen probleem op te leveren. Als er sprake is van overloopparkeren naar het woongebied Bredius, dan zal dat vooral op zaterdag- of zondagmiddag zijn. Omdat dan niet alle bewoners van Bredius thuis zijn, is daar op dat moment ook nog wel enige ruimte voor (zaterdagmiddag 41 parkeerplaatsen, zondagmiddag 28 parkeerplaatsen, zie ook hierna).



Figuur 2: Parkeerplaatsen bij sportvoorzieningen

Samengevat zien we verkeerskundig geen grote noodzaak om de ontsluiting van de sportvelden en woongebied Bredius van elkaar te scheiden.

Relatie met voorgenomen dubbelgebruik van parkeerplaatsen voor sport en IKC

Bij het Integraal Kindcentrum Muiden (IKC) in De Krijgsman is onvoldoende parkeerruimte voor personeel. Daarom wordt de parkeerbehoefte hiervan volgens de plannen opgelost door gebruik te maken van de parkeerplaatsen bij de sportvelden. Omdat de piekbehoefte van de sportvelden in de avonduren en de weekenden valt en de school overdag behoefte heeft aan parkeerplaatsen, is dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk.

Indien de ontsluiting van woongebied Bredius via dezelfde route wordt georganiseerd als de sportvelden, ligt het wat minder voor de hand dat personeel van het IKC bij de sportvelden gaat parkeren, omdat de parkeerplaatsen in het woongebied Bredius dichterbij de school liggen. De parkeerplaatsen bij de woningen zullen dan dus vaker ook door het IKC gebruikt worden.

Op 23 maart 2021 hebben wij de notitie 'Analyse parkeren Bredius' opgeleverd aan de gemeente Gooise Meren (kenmerk 009043.20210315.N1.02). Daarin is een parkeerbalans opgenomen voor Bredius, waarbij rekening is gehouden met het feitelijke autobezit van de appartementen en met dubbelgebruik tussen bewoners en bezoekers van de woningen. Deze parkeerbalans is hierna in tabel 1 opgenomen (in de oorspronkelijke notitie van 23 maart 2021 was dit tabel 2.4).

Functie	ongewogen	werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	werkdag-nacht	koop-avond	zaterdag-middag	zaterdag-avond	zondag-middag
grondgebonden koopwoning	40	20	20	36	40	32	24	32	28
huurappartement middelduur	16,5	8,25	8,25	14,85	16,5	13,2	9,9	13,2	11,55
sociale huurappartement	45,0	22,5	22,5	40,5	45,0	36,0	27,0	36,0	31,5
bezoek woningen	27	2,7	5,4	21,6	0	18,9	16,2	27	18,9
totaal	128,5	53,5	56,2	113,0	101,5	100,1	77,1	108,2	90,0
parkeeraanbod	118	118	118	118	118	118	118	118	118
saldo	-11	65	62	5	17	18	41	10	28

Tabel 1: Parkeerbalans woongebied Bredius

Hoewel de afspraak is gemaakt om het parkeren van personeel van het IKC onder te brengen bij de sportvelden, is het getalsmatig geen probleem als het personeel van de school bij de woningen van Bredius parkeert. Er zijn immers 118 parkeerplaatsen in het

woongebied Bredius waarvan er op werkdagen overdag maar 56 nodig zijn. Er zijn dan dus nog 62 parkeerplaatsen over, terwijl de parkeerbehoefte voor personeel van het IKC volgens de parkeernormen is berekend op 32 parkeerplaatsen.

Naar verwachting zullen in beide ontsluitingsvarianten leraren *deels* bij de sportvelden Bredius en *deels* in het woongebied Bredius parkeren. Bij een ontsluiting vanaf de Maxisweg zullen er naar verhouding echter wel wat meer leraren van het IKC in het woongebied Bredius gaan parkeren en wat minder bij de sportvelden. Dat zal echter niet leiden tot parkeerproblemen.

Verkeersintensiteiten/overlast/onveiligheid voor Amsterdamsestraatweg

De huidige bewoners van de Amsterdamsestraatweg geven aan dat zij de voorkeur geven aan een ontsluiting van de nieuwbouw richting de Maxisweg, omdat er dan minder verkeer langs hun woningen rijdt. Daardoor zou ook de overlast en onveiligheid van verkeer op de Amsterdamsestraatweg worden beperkt. Bij woonstraten wordt over het algemeen gestreefd naar een maximum verkeersintensiteit van 2.500 motorvoertuigen per etmaal. Ook met het extra verkeer van en naar Bredius blijft de verkeersintensiteit op de Amsterdamsestraatweg ruim onder het niveau: we verwachten een verkeersintensiteit van maximaal ca. 750 mvt/etm (op het drukste deel van de straat). Omdat er nu erg weinig verkeer op de Amsterdamsestraatweg rijdt, is er relatief gezien wel sprake van een duidelijk toename van verkeer, maar absoluut gezien blijft de verkeersintensiteit erg laag. Bij deze lage verkeersintensiteit is geen sprake van overlast door verkeer en kunnen auto- en fietsverkeer veilig gemengd worden afgewikkeld. De veiligheid in woonstraten is meer afhankelijk van de snelheid van het verkeer dan van de hoeveelheid verkeer. Daarom geven we in overweging om nog twee extra drempels toe te voegen op de Amsterdamsestraatweg.

Verkeersafwikkeling

Het verkeer van en naar de 90 woningen in Bredius kan naar verwachting zowel via de Weesperweg als via de Maxisweg op een goede manier afgewikkeld worden. Toch zijn er wel verschillen. Op het gebied van verkeersafwikkeling en bereikbaarheid hebben beide mogelijke ontsluitingen voor- en nadelen:

- De ontsluiting van woongebied Bredius richting Weesperweg is goed mogelijk. Wel wordt de bereikbaarheid van de Amsterdamsestraatweg beperkt op het moment dat de Amsterdamse Poortbrug in Muiden open gaat¹. De wachtrij voor de brug blokkeert dan de rotonde. Ook verkeer vanaf de Weesperweg naar de Amsterdamsestraatweg heeft daar last van. In onze notitie 'Verkeerseffecten Amsterdamse Poortbrug' van 1 april 2021

¹ Er zal nog een studie worden uitgevoerd naar aanpassing van deze brug, waardoor het toekomstige aantal brugopeningen mogelijk kan worden beperkt.

zijn we daar dieper op ingegaan (kenmerk 008781.20210224.N1.05). Verder is de route vanaf woongebied Bredius naar de A1 langer dan bij ontsluiting van het woongebied op de Maxisweg. Dit beschouwen we echter als een beperkt nadeel.

- De huidige aansluiting van sportpark Bredius op de Maxisweg (met verkeerslichten) heeft naar verwachting voldoende capaciteit om ook verkeer van en naar het woongebied Bredius te verwerken. Maar het doorgaande verkeer op de Maxisweg zal wel veel vaker voor rood licht moeten wachten. Het zal immers vaker voorkomen dat er auto's vanuit de zijweg komen en groen licht aanvragen, ook in de spitsperiodes. (In de variant dat hier alleen de sportvelden op ontsloten worden, zal er in de spitsperiodes nauwelijks verkeer vanaf de zijweg komen, zodat het verkeer op de Maxisweg ongestoord kan doorrijden.) Indien er voor gekozen wordt om woongebied Bredius richting de Maxisweg te ontsluiten, adviseren we om op de zijweg (aansluiting sportvelden en woningen Bredius) korte voorsorteerstroken voor linksaf- en rechtsafslaand verkeer te maken. Als er dan alleen een auto rechtsaf wil slaan hoeft het verkeer op de Maxisweg van noord naar zuid niet stilgezet te worden.

Verkeerstechnische inpassing bussluis

Als laatste punt van overweging moet er rekening mee gehouden worden dat een andere ontsluiting van woongebied Bredius ook betekent dat de bussluis op een andere locatie gepositioneerd moet worden. In de huidige plannen ligt de bussluis in een stuk busbaan, maar bij een ontsluiting van woongebied Bredius richting Maxisweg, moet de bussluis in de Amsterdamsestraatweg komen. Dat is wel mogelijk, maar lastiger te combineren met de inrichting van de Amsterdamsestraatweg als fietsstraat. Bij een bussluis moeten fietsers immers aan de zijanten langs de bussluis geleid worden, terwijl het principe van een fietsstraat juist is dat fietsers in het midden van het profiel rijden.

3. Samenvatting en advies

Samengevat komen we tot het volgende oordeel:

1. De gewenste binding van de nieuwbouw met de bestaande kern is een valide argument voor een ontsluiting van woongebied Bredius naar de Weesperweg.
2. We achten de kans dat er problemen in woongebied Bredius ontstaan als gevolg van overloop van parkeren vanuit de sportvelden gering. Bovendien hoeft dit niet direct problemen op te leveren. Het is naar ons oordeel geen zwaarwegend argument om de ontsluiting van de sportvelden en de woningen van Bredius van elkaar te scheiden.
3. Bij een ontsluiting van het woongebied Bredius naar de Maxisweg zal naar verwachting een iets groter deel van het personeel van het IKC in het woongebied Bredius gaan

parkeren. Dat leidt tot iets meer verkeer in de woonstraten van Bredius, maar levert geen parkeerproblemen op.

4. Een ontsluiting van woongebied Bredius naar de Weesperweg leidt tot meer verkeer langs de bestaande woningen op de Amsterdamsestraatweg. De verwachte verkeersintensiteit blijft volgens de richtlijnen echter ruimschoots passen bij het niveau van een rustige woonstraat. De overlast van verkeer is dan ook beperkt.
5. Een ontsluiting van woongebied Bredius op de Maxisweg is naar verwachting prima mogelijk, maar zorgt wel voor wat meer vertraging van doorgaand verkeer op de Maxisweg. Een ontsluiting van Bredius naar de Weesperweg is ook prima mogelijk, maar bij een geopende brug (Amsterdamse Poortbrug) kan de rotonde in de Weesperweg geblokkeerd worden (waar ook bewoners van Bredius last van hebben).
6. Bij een ontsluiting van woongebied Bredius richting Maxisweg moet de busluis in de Amsterdamsestraatweg komen. Een busluis is niet eenvoudig te combineren met de functie van de Amsterdamsestraatweg als fietsstraat.

Op basis van de genoemde voor- en nadelen kunnen we geen stellig advies voor de ene of de andere ontsluiting geven. Beide mogelijkheden zijn verkeerskundig goed mogelijk. De keuze hangt af van het gewicht dat toegekend wordt aan de verschillende voor- en nadelen.