



Rapportage verkeersadvies IKC Muiderberg

Colofon

Opdracht

Rapportage verkeersadvies
IKC Muiderberg, Tesselschadelaan Muiderberg

Opdrachtgever

S.A.B. B.V.
t.a.v. Joris Jilesen
Postbus 479
6800 AL Arnhem

Opdrachthouder

Studio Verbinding B.V.
Nieuwe Dukenburgseweg 9
6534 AD Nijmegen
+31 (0) 24 420 00 65
www.studioverbinding.nl

Projectnummer

5944

Projectmedewerkers

Frits de Haan

Status

Definitief

Controle

Michiel Brouwer

Datum

26 oktober 2022

Inhoudsopgave

1	Achtergrond en aanleiding.....	4
2	Huidige situatie	5
2.1	Schouw	5
2.2	Huidige ontsluitingen	7
3	Parkeren en verkeersgeneratie	8
3.1	Parkeren	8
3.2	Fietsparkeren	9
3.3	Verkeersgeneratie	10
4	Conclusies & Aanbevelingen	11
4.1	Knelpunten.....	11
4.2	Beoordeling ontwerp.....	11

1 Achtergrond en aanleiding

Aan de Tesselschadelaan te Muiderberg is de gemeente Gooise Meren voornemens om het nieuwe integrale kindcentrum (IKC) 'De Meerstroom' te ontwikkelen. Deze ontwikkeling is voorzien op het terrein van de huidige gemeentewerf, gelegen aan Tesselschadelaan 47 (zie figuur 1). Het nieuwe schoolgebouw wordt daarbij tegen het bestaand kinderdagverblijf aan gebouwd. Een nieuw schoolgebouw trekt ook verkeer aan, voornamelijk bij het halen en brengen van leerlingen. Omdat de ontsluiting in de huidige situatie al een aantal knelpunten kent, is een analyse van de verkeerskundige mogelijkheden gewenst.

In dit onderzoek is door middel van een schouw gekeken naar de huidige situatie in en rond het beoogde terrein. Daarnaast is op basis van de parkeernormen en de kencijfers voor verkeersgeneratie bepaald wat de theoretische parkeerbehoefte voor de huidige en toekomstige situatie is. Vervolgens is er een verkeerskundige analyse gemaakt van de voorkeursvariant van de gemeente. Deze is tot stand gekomen in een participatietraject waarbij de bewoners nauw betrokken waren.



Figuur 1 - Weergave van het projectgebied in Muiderberg. Bron PDOK/Eigen bewerking.

2 Huidige situatie

2.1 Schouw

Datum: 15 februari 2022.

Weersomstandigheden: Bewolkt, ca. 7 graden, miezerig.

Tijdstip: 7:45 tot 11:00 uur.

De schouw vond plaats op een moment waarop veel ouders hun kinderen naar het kinderdagverblijf brengen. Het hoogtepunt hiervoor is tussen 8:00 en 9:00 uur. Gedurende de ochtend komen er regelmatig kinderen aan. Ongeveer de helft van de ouders brengt zijn kinderen per fiets weg, en de andere helft met de auto. De ouders maken daarbij gebruik van de parkeerplaatsen bij het KDV. De meeste ouders lopen even mee naar binnen. In totaal zijn de ouders daarom wat langer bezig met het brengen van de kinderen.

De huisartsenpraktijk opent om 8:00 uur, maar patiënten komen pas vanaf ca. 9:00 uur. Relatief veel bezoekers komen met de auto.



Figuur 2 - Toegang van het projectgebied vanaf de Nienhuijs Ruyskade. Bron: Eigen foto.

De huidige toegang tot het terrein (figuur 2) kent wat problemen. Er is gekozen voor eenrichtingsverkeer rond de huisartsenpraktijk en sportzaal. De toegang is vanaf de Van Nienhuis Ruyskade, die op een 'verhoging' (dijk) ligt. Deze helling is aan de steile kant en er ontstaat een wat vreemde hoek om de juiste ingang in te rijden. Het verkeersbord is ook slecht

te zien. Daarnaast werkt het C02 bord (verboden in te rijden i.v.m. eenrichtingsverkeer) met daaronder een C04-L bord (eenrichtingsverkeer links) verwarrend. Daarbij zijn er ook meermaals autobestuurders gezien die tegen het verkeer in rijden vanaf de parkeerplaats.

De indruk is dat de huidige parkeervoorzieningen voldoende zijn voor de functies van de gebouwen. Het lijkt nooit heel druk te zijn. In totaal zijn er 32 parkeerplaatsen beschikbaar voor de huidige functies. Tijdens de schouw was dit voldoende. Het is onduidelijk of dit op andere momenten (einde middag, avond of weekend) ook voldoende is. Twee van deze plaatsen zijn beschikbaar voor mindervaliden.

Over de dijk tussen de Tesselschadelaan en Van Nienhuis Ruyskade ligt een voetpad. Hier wordt ook gefietst. Onder ander door ouders die hun kinderen komen brengen naar de opvang. Dit zijn slechts enkele fietsers. Wel valt op dat de voorzieningen voor fietsers zich bevinden in de binnenbocht van de weg, bij het gebouw met de huisarts en sporthal.

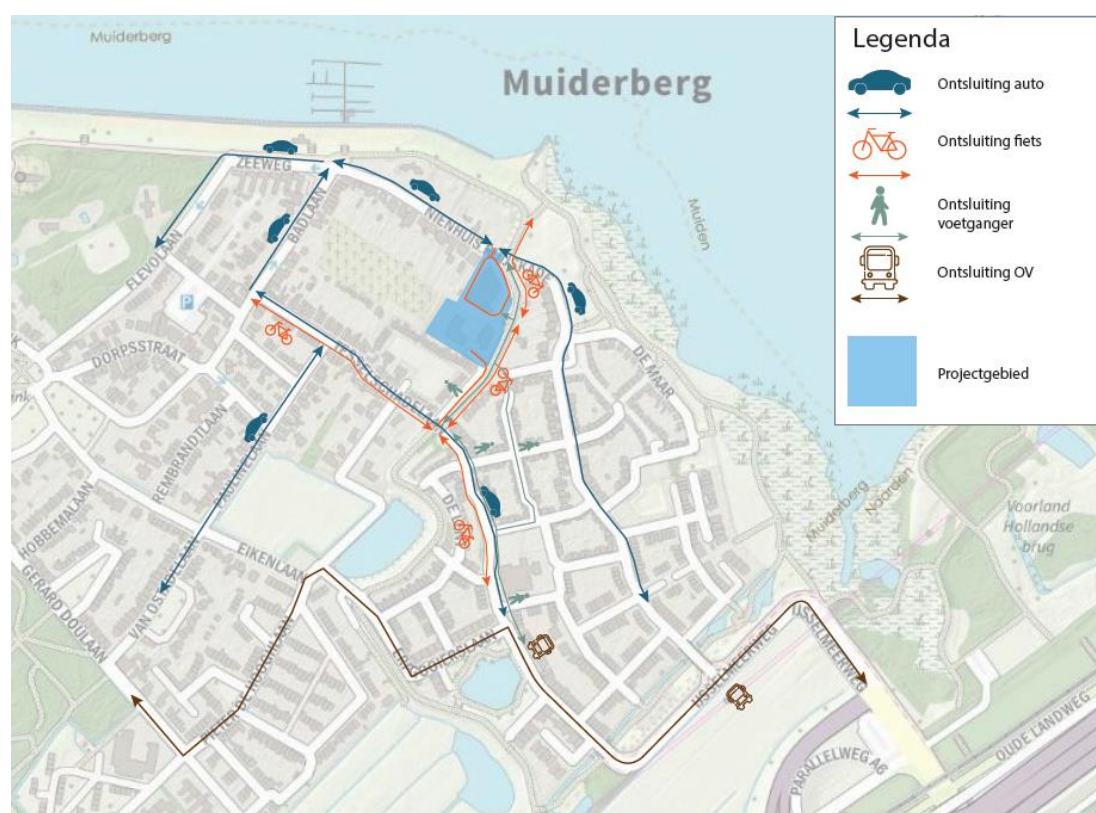


*Figuur 3 – Beeld van een bakfiets in de binnenbocht tussen het kinderdagverblijf en de huisartsenpraktijk.
Bron: Eigen foto.*

2.2 Huidige ontsluitingen

De ontsluiting van het projectgebied is mogelijk vanaf twee wegen: De Nienhuijs Ruyskade (noordkant) en de Tesselschadelaan (zuidkant). De Tesselschadelaan is een belangrijke ontsluitingsroute door Muiderberg naar de op- en afrit van de A6. Muiderberg kent geen gebiedsontsluitingswegen. Qua functie in het wegennet komt de Tesselschadelaan hier het dichtst bij in de buurt; een erftoegangsweg met een wijkontsluitend karakter.

De Nienhuijs Ruyskade heeft eveneens een verbindend karakter, maar tijdens de schouw leek daar minder verkeersdruk te zijn dan op de Tesselschadelaan. Daarbij speelt ook dat de Nienhuijs Ruyskade een versmalling kent ten westen van het projectgebied (zie figuur 4). Dit maakt de weg mogelijk minder aantrekkelijk voor doorgaand verkeer.



Figuur 4 - Huidige ontsluitingsmogelijkheden voor het projectgebied voor auto, fiets en voetganger. Bron: OpenStreetMaps/Eigen bewerking

Ten oosten van het projectgebied loopt een dijk. Deze is in beheer van het waterschap en heeft van oudsher een waterkerende functie. Over de dijk loopt een voetpad. Hier mag niet gefietst worden, maar zoals tijdens de schouw al bleek, wordt hier soms wel gefietst. Het is immers de kortste en snelste route om vanaf de zuidkant van het dorp bij De Rijksweg of het kinderdagverblijf te komen.

Langs alle straten in Muiderberg wordt veel geparkeerd. De parkeerdruk oogt langs veel straten hoger dan binnen het projectgebied. De geparkeerde auto's zijn natuurlijke obstakels die ervoor zorgen dat de snelheid op de meeste wegen wordt gedempt.

3 Parkeren en verkeersgeneratie

Voor het onderwerp parkeren en de verkeersgeneratie is aan de hand van de geldende parkeernormen en kencijfers bepaald wat de theoretische stijging van de parkeerbehoefte en de verkeersgeneratie is.

3.1 Parkeren

Tabel 1 – Theoretische huidige parkeervraag

Functie	Aantal	Eenheid	Parkeer-norm	Parkeer-behoefte
Huisartsenpraktijk	3	Behandelkamer	3,2	9,6
Gymzaal/activiteiten-centrum	1024	100 m ² bvo	2,8	28,7
Bibliotheek	55	100 m ² bvo	1,1	0,6
Kinderdagverblijf	647	100 m ² bvo	1,4	9,1*
Gemeentewerf (opslag)	540	100 m ² bvo	1,0	5,4
<i>Totaal huidig</i>				<i>54</i>

*Exclusief Kiss & Ride

Voor het bepalen van het benodigde aantal parkeerplaatsen wordt gerekend met de 'Richtlijn voor parkeernormen (2019)' van de gemeente Gooise Meren. Hierin is Muiderberg opgenomen als 'rest bebouwde kom'. Voor het berekenen van de parkeerbehoefte wordt de gemiddelde norm aangehouden.

Tijdens de schouw bleek dat in de praktijk momenteel slechts 32 parkeerplaatsen beschikbaar zijn rondom de Rijver. Dat betekent dat het huidige parkeeraanbod al minder is dan de theoretische vraag. De meeste van de huidige functies blijven bestaan, alleen de gemeentewerf wordt vervangen door de basisschool. Dat betekent dat de huidige 32 parkeerplaatsen beschikbaar blijven voor de bestaande functies en er alleen parkeerplaatsen toegevoegd dienen te worden voor de basisschool. Dit zijn afgerond 9 parkeerplaatsen (zie Tabel 2).

Tabel 2 – Theoretische toekomstige parkeervraag

Functie	Aantal	Eenheid	Parkeer-norm	Parkeer-behoefte
Huisartsenpraktijk	3	Behandelkamer	3,2	9,6
Gymzaal/activiteiten-centrum	1.024	100 m ² bvo	2,8	28,7
Bibliotheek	55	100 m ² bvo	1,1	0,6
Kinderdagverblijf	647	100 m ² bvo	1,4	9,1*
Basisschool	12	Klaslokalen	0,7	8,4*
<i>Totaal toekomst</i>				<i>57</i>

*Exclusief Kiss & Ride

Aanvullend op de schouw is in opdracht van de gemeente ook een parkeeronderzoek uitgevoerd. Het onderzoek bestaat uit twee metingen: De initiële meting heeft begin mei plaatsgevonden, en een tweede (uitgebreidere) meting is vervolgens eind juni en begin juli uitgevoerd.

Resultaat van dit onderzoek is dat de parkeerdruk op de Tesselschadelaan inderdaad zeer hoog is (boven de 100%). Dit betekent dat er meer mensen hier parkeren dan er vakken beschikbaar zijn, en er dus foutief wordt geparkeerd. Rond de Nienhuijs Ruiskade en De Rijver is de parkeerdruk juist laag (gemiddeld 45%). Hier is voldoende restcapaciteit op de openbare weg beschikbaar om de toename van de parkeervraag op te vangen.

Daarnaast blijkt uit het parkeeronderzoek dat er aan de noordzijde ook nog net voldoende restcapaciteit is om de 6 parkeerplaatsen bij De Rijver te verwijderen zonder daarbij de maximaal aanvaardbare parkeerdruk (85%) te overschrijden.

3.2 Fietsparkeren

In het PvE van het nieuw te bouwen IKC wordt gesproken over het aantal stallingen dat aangelegd moet worden voor fietsen. Het uitgangspunt in dit PvE is 1,5 m² fietsenstalling per medewerker en 1 m² fietsenstalling per 75% van de leerlingen uit de bovenbouw. Ter referentie: In een fietsenstalling kan er voor elke 2 m² aan oppervlak één fiets worden gestald.

Voor medewerkers gaat het dus om ca. 12 stallingsplekken voor 15 medewerkers. Voor de leerlingen is aangenomen dat de bovenbouw bestaat uit groepen 6, 7 en 8. Uitgaande van een gelijke verdeling van de leerlingen over de jaarlagen, zijn dit 38% van de leerlingen van de school. In totaal heeft de school 300 leerlingen, dus dat betekent dat er ongeveer 115 leerlingen in de bovenbouw zitten. Uitgaande van de uitgangspunten in het PvE (1 m² fietsenstalling voor 75% van de bovenbouwleerlingen), komt dit neer op 86 m² fietsenstalling, met dus plaats voor ongeveer 43 fietsen.

Met de uitgangspunten uit het PvE zouden er in totaal 55 stallingsplekken gerealiseerd worden. Op een school van 300 leerlingen is dat een zeer klein aantal. We adviseren dan ook om de stallingsmogelijkheden voor fietsen fors uit te breiden. Dat is nodig, omdat de beschikbare ruimte voor autoparkeerplaatsen beperkt zijn en een Kiss & Ride ook gewenst is. Bovendien kan met voldoende fietsparkeergelegenheid worden gestimuleerd dat ouders en leerlingen met de fiets naar school komen, wat de verkeersveiligheid rond de school ten goede komt. Uit de schouw en een gesprek met de directeur blijkt ook dat het aandeel leerlingen dat met de auto komt vrij laag ligt.

3.3 Verkeersgeneratie

Voor het bepalen van verkeersgeneratie wordt gerekend met de kencijfers die beschikbaar zijn uit CROW-publicatie 381: Toekomstbestendig Parkeren. Voor de verkeersgeneratie wordt de gemiddelde waarde gebruikt in motorvoertuigen per etmaal (zie Tabel 3).

Tabel 3 – Theoretische verkeersgeneratie voor de huidige situatie.

Functie	Aantal	Eenheid	Kencijfer	Verkeers- generatie
Huisartsenpraktijk	3	Behandeltkamer	25,6	76,8
Sporthal/activiteit- encentrum	1.024	100 m ² bvo	9,95	101,9
Bibliotheek	55	100 m ² bvo	10,6	5,8
Kinderdagverblijf	647	100 m ² bvo	33,15	214,5
Gemeentewerf (opslag)	540	100 m ² bvo	4,8	25,92
<i>Totaal huidig</i>				<i>425</i>

Er is geen kencijfer beschikbaar voor de verkeersgeneratie van een basisschool. Het CROW zegt hierover dat dit sterk afhankelijk is van het aantal leerlingen, hoeveel leerlingen begeleid naar school komen, hoeveel met de auto gebracht worden en in het bijzonder de kenmerken van de school (bijv. openbaar of bijzonder). Daarbij verschilt het ook per woonplaats van de leerlingen of zij met de fiets gaan of gebracht zullen worden met de auto. Tegelijkertijd hebben de gemeente en de school hier ook een hand in door het schoolplein en de schoolomgeving zo in te richten dat fietsen aantrekkelijk is.

Om toch een beeld te kunnen schetsen van de toekomstige verkeersdruk kunnen we in eerste instantie kijken naar de huidige (theoretische) verkeersdruk. In totaal kennen de functies in het plangebied een verkeersgeneratie van 425 motorvoertuigen per etmaal. Dit verkeer is verdeeld over twee wegen, waarbij alleen de gemeentewerf ontsloten is via de Tesselschadelaan (ongeveer 26 motorvoertuigen per etmaal). Dit betekent dat De Rijver en het kinderdagverblijf een theoretische verkeersgeneratie kennen van 399 motorvoertuigen per etmaal.

Indien 10% van de leerlingen met de auto gebracht wordt, dan gaat dat om 30 leerlingen (uitgaande van 300 leerlingen op school). Waarschijnlijk is dat meerdere leerlingen tegelijk gebracht worden door een ouder, maar in het meest extreme scenario betekent dit dat elk van deze 30 leerlingen individueel gebracht en gehaald wordt. Dat zou per leerling 4 voertuigbewegingen betekenen (heen en terug bij wegbrengen, én heen en terug bij ophalen). Voor 30 leerlingen resulteert dat in een verkeersgeneratie van 120 mvt/etmaal. Daarnaast zijn er ook nog enkele motorvoertuigbewegingen doordat het personeel van de school van en naar de school reist. De verwachting is dat circa 9 van de 15 medewerkers met de auto komen en gaan (18 bewegingen). De totale verkeersgeneratie komt daarmee uit op 138 motorvoertuigbewegingen per etmaal.

4 Conclusies & Aanbevelingen

4.1 Knelpunten

Uit ons onderzoek zijn een aantal knelpunten naar voren gekomen. Allereerst is het huidige eenrichtingsverkeer rond de huisartsenpraktijk en sportzaal niet optimaal. De aanrijdhoek is scherp en daarnaast is er meermaals gezien dat automobilisten tegen het verkeer in rijden vanaf de parkeerplaats. Na het realiseren van de ontwikkeling dient de weg rond de Rijver ook als toegang tot het nieuwe schoolgebouw. Dat betekent dat het zeer onwenselijk wordt als automobilisten nog tegen de richting in rijden. Hier is echter ook niet gemakkelijk een oplossing voor verzonnen. Mogelijk dat de nieuwe situatie mensen stimuleert de gewenste route te nemen.

Uit de uitgangspunten uit het PvE blijkt dat er ongeveer 55 stallingsplekken voor fietsen worden voorzien. Op een school van 300 leerlingen is dat veel te weinig. We adviseren om de fietsparkeercapaciteit fors uit te breiden. Zo worden leerlingen (en ouders) gestimuleerd om met de fiets naar school te gaan, zijn minder autoparkeerplaatsen nodig en is de verkeersgeneratie lager. Dit komt de verkeersveiligheid rond de school allemaal ten goede.

Bij scholen worden leerlingen vaak afgezet met de auto. Wij adviseren om voor deze bewegingen een Kiss & Ride in te richten. Uit gesprekken met het schoolbestuur en de schouw blijkt dat op de meeste dagen slechts enkele leerlingen met de auto gebracht worden. 's Ochtends is er voldoende parkeercapaciteit rond de Rijver; alleen het kinderdagverblijf trekt dan verkeer aan. 's Middags kan het op sommige dagen iets drukker zijn, omdat er activiteiten in De Rijver zijn.

4.2 Beoordeling ontwerp

Het verkeer dat van en naar de school rijdt bestaat grofweg uit twee groepen: Het personeel en de leerlingen. Het merendeel van de leerlingen gaat in de nieuwe situatie vanaf de zuidkant het schoolterrein betreden. Hier komen dan ook de meeste fietsenstallingen. Dat geeft ruimte aan de noordzijde van de school voor de auto-ontsluiting, die gecombineerd kan worden met de huidige parkeervoorzieningen voor De Rijver en het KDV. Het fietsverkeer en het autoverkeer wordt dus zoveel mogelijk gescheiden. Eventueel autoverkeer dat zich in de nieuwe situatie toch nog aan de zuidzijde bevindt, wordt geattendeerd op het aanwezige schoolverkeer door het inrichten van een schoolzone. Beide maatregelen zijn opgenomen in het stedenbouwkundig ontwerp en komen de verkeersveiligheid ten goede (figuur 5).

Door middel van een parkeeronderzoek is bepaald wat de parkeerdruk is op een werkdag rondom de Rijver. Uit deze onderzoeken blijkt dat de parkeerdruk in Muiderberg erg hoog is, met name rond de Tesselschadelaan. Daarnaast laat het onderzoek ook zien dat de parkeerdruk rondom De Rijver juist beperkt is en tijdens schooltijden (8:30 tot 14:15 uur) niet tegen de maximale capaciteit aanloopt. De hoogste gemeten parkeerdruk op de parkeerplaatsen rond De Rijver is 64% (op een maandagmiddag).

Dit maakt het mogelijk om de extra parkeerbehoefte die ontstaat door de komst van de school aan de noordzijde op de openbare ruimte af te wikkelen. In het stedenbouwkundig ontwerp is gekozen om de gestoken parkeervakken aan de zuidkant van De Rijver te laten vervallen. Dit is een logische keuze, gezien de ambitie om het autoverkeer zoveel mogelijk aan de noordzijde

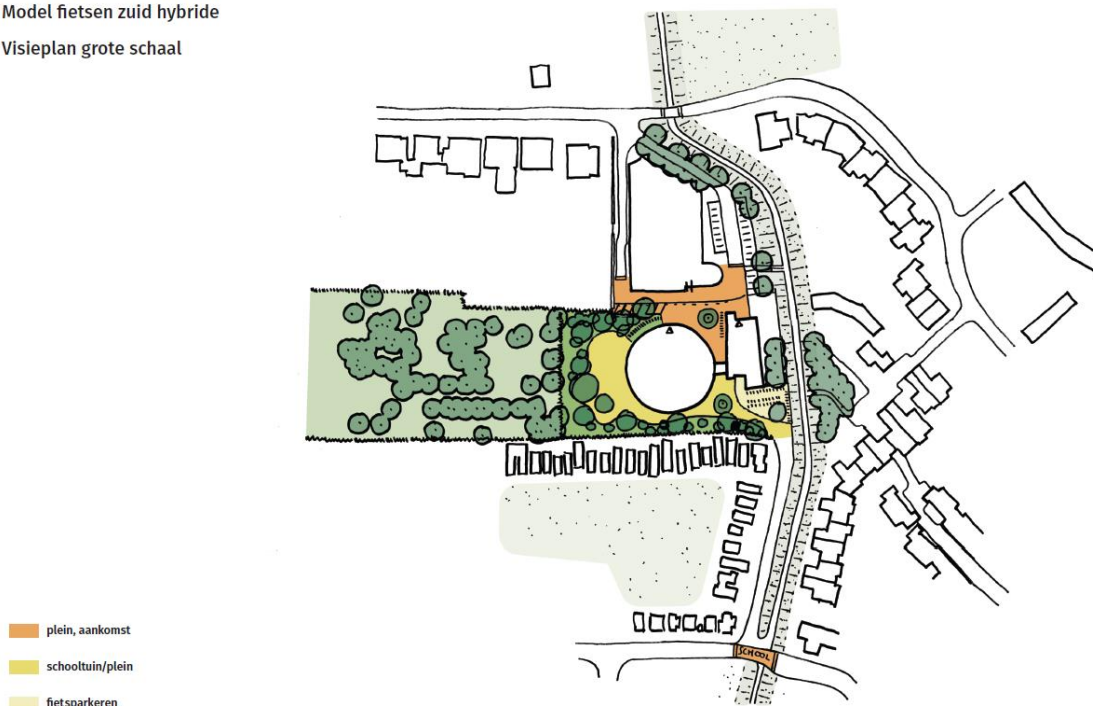
te laten plaatsvinden en te scheiden van het fietsverkeer. En uit het uitgevoerde parkeeronderzoek blijkt dat het verwijderen van deze parkeervakken ook mogelijk is zonder daarbij de maximale bezettingsgraad van 85% te overschrijden.

In het schetsontwerp is nog geen ruimte gereserveerd voor Kiss & Ride. Het advies luidt om deze nog toe te voegen aan het ontwerp (met plaats voor ongeveer 5 auto's). Ook voor deze faciliteit is de noordzijde het meest logisch.

Schetsontwerp

Model fietsen zuid hybride

Visieplan grote schaal



Figuur 5 – Stedenbouwkundig ontwerp van de nieuwe inrichting. Groen op de tekening zijn de fietsenstallingen.