



Gemeente Muiden

## **Verkeer en parkeren in het bestemmingsplan de Krijgsman**

Datum 22 mei 2015  
Kenmerk MDN-KNSF 002/Htt007

### **1 Algemeen**

In het bestemmingsplan de Krijgsman wordt de realisatie van een nieuw woon- en werkgebied in de gemeente Muiden mogelijk gemaakt. Om de omvang van het verkeer en vervoer te bepalen is het verkeersmodel Weesp/Muiden van Goudappel Coffeng (2005) eerst aangepast aan het huidige gebruik van de locatie. De intensiteiten zijn met de mobiliteitsgroei opgehoogd naar 2014. Naast woningen worden in het te ontwikkelen gebied ook bedrijven, cultuur en ontspanning, detailhandel, dienstverlening, horeca, kantoren, maatschappelijke voorzieningen en sportvoorzieningen mogelijk gemaakt.

Het plangebied is gesitueerd ten westen van de kern Muiden en ten noorden van de Muidertrekvaart. De ontsluiting van de eventueel te realiseren buitendijkse jachthaven wordt via het plangebied mogelijk, maar maakt geen deel uit van de geplande ontwikkeling. In deze notitie zal een toelichting worden gegeven op de omvang van het verkeer dat in en nabij de locatie kan worden verwacht welke uitgangspunten zijn gehanteerd voor de inrichting van het verkeerssysteem binnen het plangebied.

Datum 22 mei 2015  
Kenmerk MDN-KNSF



*Figuur 1: situering van het plangebied*

## 2 Ontsluiting van het plangebied

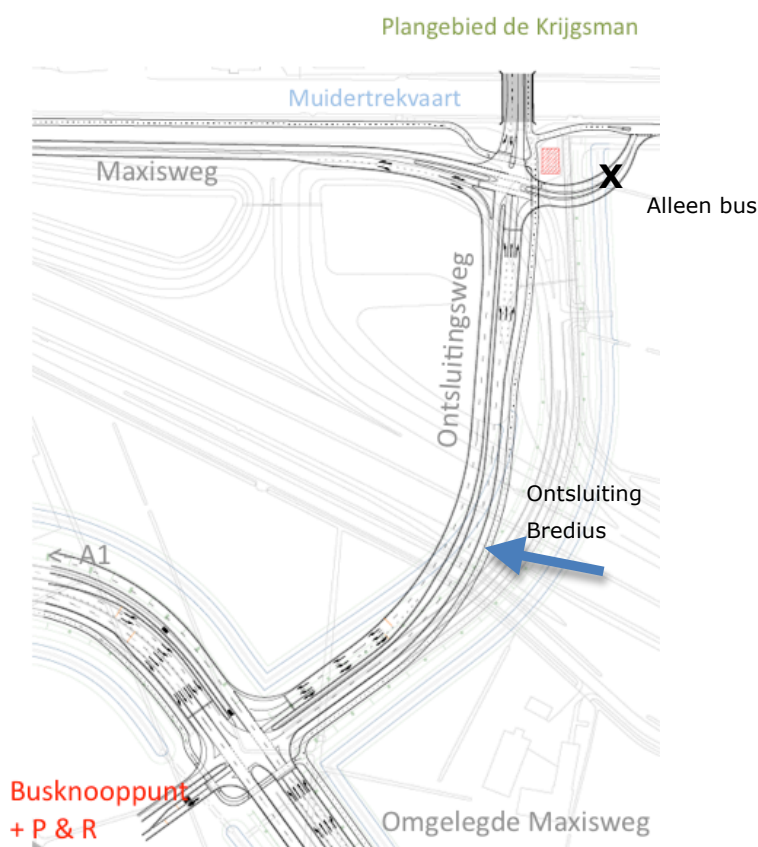
### *Autoverkeer*

Door de omlegging van de A1 ontstaan grote veranderingen in de wegenstructuur rond het gebied. Er komt een nieuwe aansluiting Weesp/Muiden aan de A1. Ten zuiden van de A1 wordt de Bloemendalerpolder ontwikkeld met een nieuwe ontsluitingsweg naar Weesp vanaf de nieuwe aansluiting. De Maxisweg wordt tussen de nieuwe aansluiting en de Weesperweg eveneens omgelegd en dichtbij de omgelegde A1 gesitueerd. Bij de aansluiting komt een nieuwe P&R locatie en een busknooppunt. Vanaf de omgelegde Maxisweg wordt het plangebied de Krijgsman voor autoverkeer ontsloten met de nieuwe ontsluitingsweg.

Het is de intentie van de gemeente om de Maxisweg tussen deze ontsluitingsweg en de Maxis af te buigen op grotere afstand van de langs de Muidertrekvaart geprojecteerde bebouwing. Bijkomend voordeel van een verlegging is een betere ontsluiting van de Brediusgronden. De benodigde procedures voor deze omlegging moeten nog worden doorlopen, dus daarover kan nu geen zekerheid worden gegeven. Voor de bestemmingsplanprocedure wordt daarom een ontsluiting op de be-

Datum 22 mei 2015  
Kenmerk MDN-KNSF

staande Maxisweg waarbij 2 situeringen worden gezien; handhaving van het huidige tracé van de Maxisweg (conform tracébesluit verlegging A1) zichtbaar in de ondergrond op figuur 2.1 en het enigszins afgeboogen tracé zoals te zien in de schets in dezelfde figuur. De precieze situering van de ontsluitingsweg heeft geen invloed op de te verwachten verkeersintensiteiten.



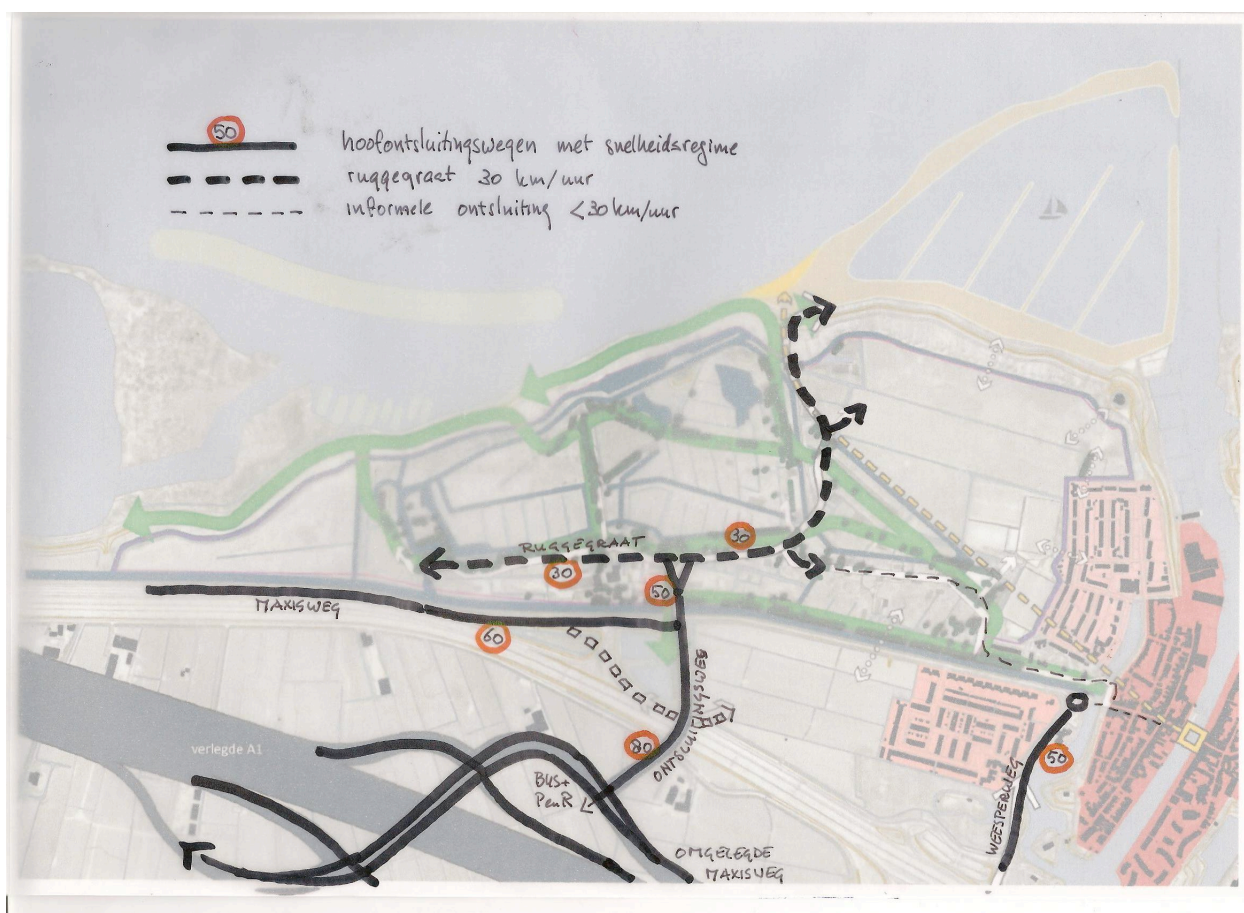
*Figuur 2.1: ontsluitingsmogelijkheid van het plangebied (schets, Goudappel Coffeng, oktober 2013)*

Het plangebied wordt via de ontsluitingsweg middels één autobrug over de trekvaart ontsloten. Met behulp van het verkeersmodel is berekend dat het grootste deel van het verkeer via deze westelijke ontsluitingsroute van en naar de A1 en de Maxisweg zal rijden (zie ook second opinion Royal HaskoningDHV van 24-06-2013).

De ontsluitingsweg heeft bij maximale bebouwing van het toegestane programma in dit bestemmingsplan in 2023 een intensiteit van circa

Datum 22 mei 2015  
Kenmerk MDN-KNSF

9.000 mvt/etmaal. Voor de ontsluitingsweg geldt daarom binnen het plangebied een snelheid van 50 km/uur en langs de weg zal een vrijliggend fietspad worden gerealiseerd. Via de brug over de Muidertrekvaart wordt het autoverkeer aan het eind van de ontsluitingsweg middels een oost/west gesitueerde as met aftakkingen door het gebied geleid. Om een goede overgang van de ontsluitingsweg van 80 km/uur buiten de locatie naar 50 km/uur binnen de locatie en vervolgens naar de oost/west gesitueerde as (de Ruggegraat) veilig en herkenbaar te maken zal een zorgvuldig te ontwikkelen vormgeving moeten worden gezocht. Een bijzonder aandachtspunt is daarbij het lengte- en dwarsprofiel over de brug.



*Figuur 2.2: schematische autostructuur met snelheidsregimes*

Het plangebied heeft een tweede informele oostelijke ontsluitingroute naar de kern van Muiden. Over het begin van het Kruitpad is het de intentie van de gemeente een fietsstraat te realiseren om het autoverkeer via het oosten te ontmoedigen en de snelheid te temperen. Op een



Datum 22 mei 2015  
Kenmerk MDN-KNSF

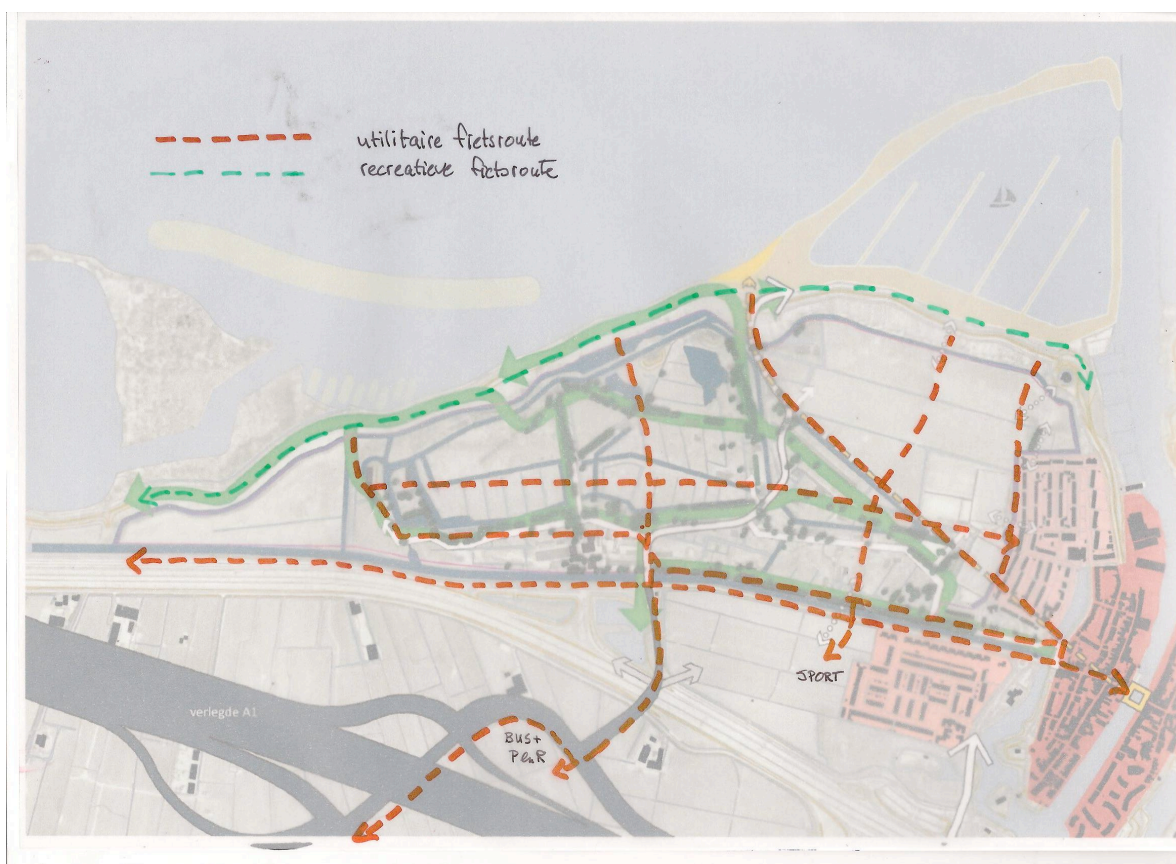
fietsstraat is de inrichting zo, dat het primaat bij de fiets ligt en de auto 'te gast' is.

Om een veilige verkeerssituatie binnen de locatie te bereiken wordt gestreefd naar een 30 km-regime met daarbij passende verkeersmaatregelen. Ook de oost/westas, de ruggengraat van het plangebied, krijgt een 30 km/uur regime, maar zal wel als een herkenbare wat steviger vormgegeven weg worden ontwikkeld, om de bewoners en bezoekers die de wijk in of uit willen gemakkelijk hun weg te laten vinden. De overige straten in het gebied kunnen kleinschalig en overeenkomstig het ambitiedocument worden vormgegeven. Voorbeelden van 30 km maatregelen zijn, de uitvoering van de 30 km-wegen in klinkers, plateaus of drempels bij de belangrijke zijstraten of paden waar oversteekbewegingen te verwachten zijn. Het snelheidsregime is realiseerbaar mits de verkeersintensiteit beneden de circa 6.000 mvt/etmaal blijft. Door een goede verdeling te maken van de verkeersaantrekkende functies over de gebieden ten westen en ten oosten van de ontsluitingsweg is dit realiseerbaar. Boven de 4.000 mvt/etmaal zijn ook in het 30 km/uur gebied voorzieningen voor een veilige afwikkeling van het fietsverkeer nodig.

Datum 22 mei 2015  
Kenmerk MDN-KNSF

### *Fietsstructuur*

Er wordt voor het fietsnetwerk gestreefd naar een maaswijdte van ongeveer 300 meter. Om het oost-west fietsverkeer goed te kunnen opvangen worden oost-west fietsroutes gerealiseerd op een maaswijdte van circa 250 meter. Die routes kunnen als vrijliggend fietspad worden ontwikkeld maar kunnen ook samenvallen met autoluwe woonstraten. Eén langzaam verkeersverbinding is nodig ter plaatse van de ontsluitingsweg vanwege een optimale verbinding met het toekomstige busknooppunt bij de nieuwe A1 en de te realiseren route naar de Bloemendalerpolder. Een tweede kleinschalige voet/fietsbrug is noodzakelijk voor de bereikbaarheid van de bus op de Amsterdamsestraatweg. De brug is ook belangrijk omdat op de Brediusgronden sportvoorzieningen worden gerealiseerd, waar ook de toekomstige bewoners van de Krijgsman gebruik van gaan maken. In figuur 2.3 is de gewenste fietsstructuur schematisch weergegeven.

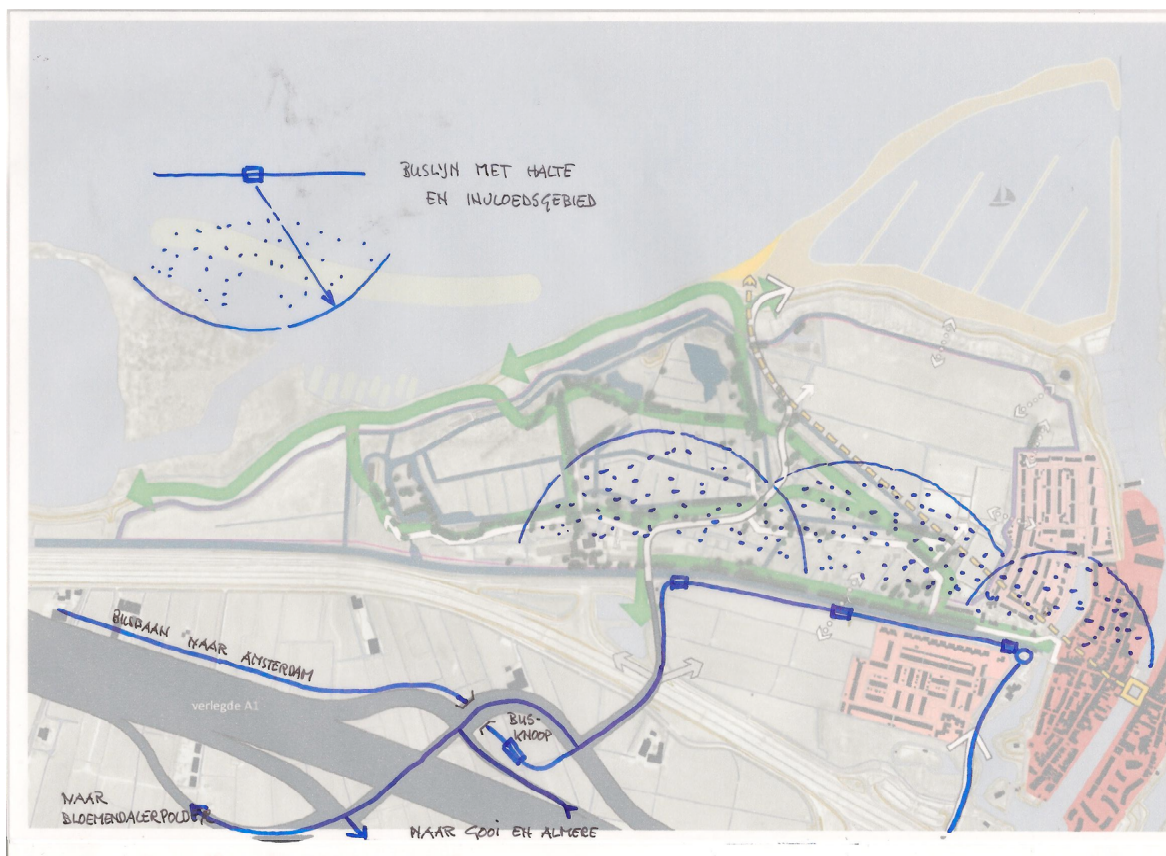


*Figuur 2.3: schematische fietsstructuur*

Datum 22 mei 2015  
Kenmerk MDN-KNSF

## Openbaar vervoer

Voor bediening van de locatie met het openbaar vervoer wordt uitgegaan van een busverbinding over de Amsterdamsestraatweg. Dat is een bus die verbinding geeft met het station in Weesp, het busknooppunt bij de A1 en de Bloemendalerpolder. Het invloedsgebied van een bushalte is hemelsbreed circa 300 meter. In figuur 2.4 is schematisch de OV-structuur aangegeven. Buiten de directe bereikbaarheidssfeer vallen de gebieden in het noordelijk en oostelijk deel van het plangebied. Daar speelt het gebruik van de fiets een hoofdrol in het voor- en natransport.



*Figuur 2.4: OV-structuur met invloedsgebied.*

Om een substantieel deel van het plangebied binnen het bereik van de halte te brengen is een bushalte nodig en een voet/fietsbrug ongeveer halverwege de Amsterdamsestraatweg zoals in het ambitiedocument is aangegeven. Zou die fietsbrug er niet komen dan valt een heel groot deel van het woongebied buiten de directe invloedssfeer van het openbaar vervoer.

Datum 22 mei 2015  
Kenmerk MDN-KNSF

Dat zou alleen te ondervangen zijn door de bus door de locatie te laten rijden. De verbinding aan de oostzijde van het plangebied via de Amsterdamsepoortbrug is voor bussen echter ongeschikt. De route loopt via de bestaande kern, wordt kleinschalig vormgegeven en het is ongewenst om daar met grote bussen doorheen te rijden.

#### *Parkeren*

In het plan worden bij maximale bebouwing van het toegestane bouwprogramma 1.300 woningen gerealiseerd, waarbij verschillende woningtypen mogelijk zijn. Voor alle woningen geldt een gemiddelde parkeernorm van 2,0 parkeerplaatsen. Daarbij inbegrepen is 0,3 parkeerplaatsen voor bezoekers, waarvoor in het openbaar gebied voldoende ruimte moet worden geboden.

Parkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd in openbaar gebied of op privaat terrein. Garages tellen niet mee als parkeerplaats.

Voor parkeren bij andere functies dan wonen worden de normen zoals gepubliceerd door het CROW aangehouden. Deze zijn opgenomen in het bestemmingsplan. Daarbij kan rekening worden gehouden met dubbelgebruik.

In het plangebied wordt vooralsnog geen betaald parkeren ingevoerd.



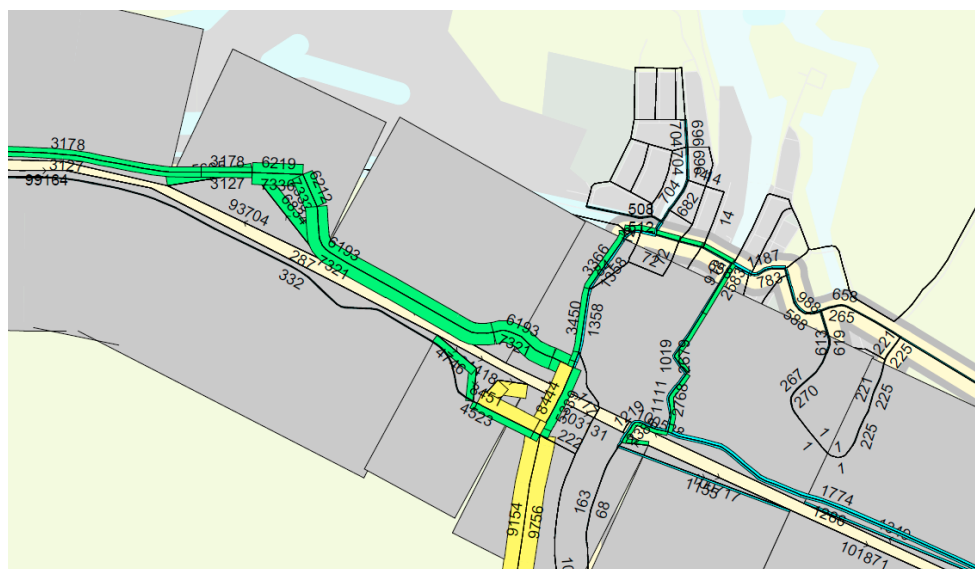
Datum 22 mei 2015  
Kenmerk MDN-KNSF

### 3 Verkeersmodel

De verkeersintensiteiten zijn berekend met het verkeersmodel Bloemendalerpolder/KNSF zoals dat door Goudappel Coffeng is gerapporteerd (Htt007/Vsf dd 13 september 2014). Dit basismodel is gekalibreerd op tellingen. Vanwege het feit dat in de loop van de tijd steeds beter inzicht in het bouwprogramma is ontstaan zijn wijzigingen doorgevoerd en vastgelegd in de laatste versie Htt00703 dd 21 november 2014.

Voor bepaling van de huidige situatie en de autonome toekomstige situatie wordt het genoemde verkeersmodel gebruikt. De volgende aanpassingen zijn in november 2014 uitgevoerd (zie ook bijlage 1):

Voor de autonome situaties van zowel het basisjaar 2014 als het planjaar 2023 is het model beter afgestemd op de feitelijke 0-situatie van het KNSF-gebied. De ritten van de evenementenlocatie met maximum bezetting 1252 personen (837 m<sup>2</sup> bvo) en 400 parkeerplaatsen en 1550 m<sup>2</sup> bvo kantooroppervlakte zijn nu volledig meegenomen (figuur 3.1). Via de Maxisweg is het niet mogelijk om naar IJburg te rijden.



*Figuur 3.1: etmaalintensiteiten op gemiddelde werkdag 2014*

Datum 22 mei 2015  
Kenmerk MDN-KNSF

In onderstaande tabel zijn voor de belangrijkste wegen in het gebied de etmaalintensiteiten (afgerond) voor de gemiddelde werkdag in 2014 opgenomen:

<b>Wegvak</b>	<b>2014</b>
Maxisweg tussen Maxis en aansluiting A1	6.300
Maxisweg tussen aansluiting A1 en Weesperweg	13.500
Weesperweg tussen Maxisweg en Amsterdamsestraatweg	4.800
Amsterdamsestraatweg tussen Weesperweg en Brg de Raadsingel	4.700
Brg de Raadsingel tussen Amsterdamsestraatweg en Kruitpad	2.400

*Tabel 3.1: etmaalintensiteiten gemiddelde werkdag*

Voor de situatie die in 2023 bij maximale bebouwing van het toegestane programma kan ontstaan is het model aangepast en zijn de gemengde functies verdeeld over het oostelijk en westelijk deel van het plangebied zodanig dat de intensiteit op de oost-west as door het gebied nergens hoger wordt dan circa 6.000 mvt/etmaal. Onder deze verkeersintensiteit is het namelijk mogelijk om een 30 km/uur regime toe te passen.

De volgende (theoretische) verdeling is voor het verkeersmodel gehanteerd:

- 1.300 woningen
- 4.500 m2 bedrijf, dienstverlening, kantoor  
(50% west en 50% oost)
- 8.000 m2 horeca (west)
- 8.000 m2 hotel (west)
- 5.880 m2 maatschappelijke voorzieningen (oost)
- 2.000 m2 detailhandel (oost)

Het gebied genereert bij deze omvang van de voorzieningen ongeveer 9700 mvt/etmaal. De gehanteerde verdeling over oost en west is indicatief maar realistisch op basis van de huidige kennis en inzichten. Tegen deze achtergrond is de conclusie gerechtvaardigd, dat het maximum van circa 6000 mvt per etmaal niet wordt overschreden. Er kan een 30 km/uur regime worden toegepast bij realisering van het volledige toegestane programma. Enige uitzondering is de ontsluitingsweg vanaf de brug tot aan de splitsing naar de oost-/westas waarvoor een snelheid van 50 km/uur geldt. Aandachtspunt voor de uitwerking van deelplannen is dus dat een niet te groot deel van het volledig toegestane pro-

Datum 22 mei 2015  
Kenmerk MDN-KNSF

gramma ten oosten van de ontsluitingsweg wordt gerealiseerd.

Buiten het plangebied is de Maxisweg relevant. Daar geldt een snelheidsregime van 80 km/uur. De gemeente heeft het voornemen om de snelheid vanwege akoestiek en woonklimaat te verlagen naar 60 km/uur. In onderzoeken kan hiermee alvast gerekend worden.

De buitenhaven van Muiden maakt geen deel uit van deze planontwikkeling. Er komt een nieuwe verbinding vanaf de aansluiting A1 naar Weesp en de Bloemendalerpolder beschikbaar. Dat verklaart de lagere intensiteiten op enkele wegvakken in 2023. De verkeersintensiteiten op een gemiddelde werkdag bij een volledig bebouwde locatie conform toegestane bebouwingsmogelijkheden in de Krijgsman en grotendeels bebouwde Bloemendalerpolder zijn weergegeven in figuur 3.2.



*Figuur 3.2: etmaalintensiteiten op gemiddelde werkdag 2023*

Datum 22 mei 2015  
Kenmerk MDN-KNSF

Het verkeersmodel beschrijft voor 2023 de situatie die ontstaat wanneer de Bloemendalerpolder grotendeels is bebouwd en het maximaal toegestane programma voor het plangebied de Krijgsman is gerealiseerd. De letters in de eerste kolom verwijzen naar de letters bij de wegvakken in figuur 3.2.

	<b>Wegvak</b>	<b>2014</b>	<b>2023</b>
A	Maxisweg tussen Maxis en aansluiting A1	6.300	7.100
B	Verlegde Maxisweg tussen aansluiting A1 en Weesperweg	13.500	10.900
C	Weesperweg tussen Maxisweg en Amsterdamsestraatweg	4.800	5.400
D	Amsterdamsestraatweg tussen Weesperweg en Brg de Raadsingel	4.700	4.200
E	Brg de Raadsingel tussen Amster- damsestraatweg en Kruitpad	2.400	2.600
F	Kruitpad Ten oosten van de Prinses Irene- straat	nvt	900
G	Ontsluitingsweg tussen aansluiting A1 en Maxisweg	nvt	13.900
H	Ontsluitingsweg tussen Maxisweg en 'ruggengraat' oost/west	nvt	8.800
	Ruggengraat route oost-west binnen de Krijgs- man	nvt	1.000 - 6.400

*Tabel 3.2: etmaalintensiteiten op gemiddelde werkdag*



Datum 22 mei 2015  
Kenmerk MDN-KNSF

## **4 Verkeersgegevens ten behoeve van bestemmingsplan**

Voor het bestemmingsplan de Krijgsman is het noodzakelijk om verkeersgegevens te hebben waarmee het mogelijk is om berekeningen uit te voeren naar de effecten op de stikstofdepositie in de Natura-2000 gebieden. Om deze berekeningen te kunnen uitvoeren zijn er verrijkte verkeersgegevens noodzakelijk voor een gemiddelde weekdag met een onderverdeling naar personenautoverkeer, middelzwaar vrachtverkeer en zwaar vrachtverkeer.

Voor het bepalen van deze verrijkte verkeersintensiteiten is gebruik gemaakt van de 2014 en 2023 werkdag-verkeersintensiteiten berekend met het verkeersmodel Bloemendalerpolder/KNSF zoals dat door Goudappel Coffeng is gerapporteerd (Htt007/Vsf dd 13 september 2014), en aangepast zoals beschreven in het vorige hoofdstuk (laatste update 21 november 2014).

Daarnaast is voor het rijkswegennet gebruik gemaakt van de verkeersgegevens zoals die beschikbaar zijn in de NSL-Monitoringstool waarmee inzicht wordt gegeven in de luchtkwaliteit langs wegen. In dit instrument zijn gegevens opgenomen voor de jaren 2014, 2015, 2020 en 2030.

Voor het uitvoeren van de milieuberekeningen bestaat behoefte aan verkeersintensiteiten voor een gemiddelde weekdag voor de jaren 2016 en 2026 voor zowel een autonome situatie als de plansituatie. Om te komen tot deze cijfers zijn er verschillende stappen doorlopen. Hierbij zijn de verkeersgegevens voor het rijkswegennet op een andere manier tot stand gekomen dan de verkeersgegevens voor de gemeentelijke en provinciale wegen.

De omrekening van de werkdagcijfers die het verkeersmodel genereert naar de weekdagcijfers die nodig zijn voor milieuberekeningen is gedaan door gebruik te maken van de omrekenfactoren zoals die beschikbaar waren uit de milieumodellen van de gemeenten Huizen en Hilversum. Hierbij zijn de volgende factoren gebruikt:

- Personenautoverkeer: 0,93
- Vrachtverkeer: 0,88

Datum 22 mei 2015  
Kenmerk MDN-KNSF

Voor het opdelen van het vrachtverkeer over de voertuigcategorieën middelzwaar en zwaar vrachtverkeer is gebruik gemaakt van de opdelings tabel zoals die is opgesteld voor het milieumodel van de gemeenten Huizen en Hilversum. Deze factoren zijn hierbij weergegeven in tabel 4.1. Tegelijkertijd worden in deze tabel ook de percentages gepresenteerd die noodzakelijk zijn om de verkeerscijfers op te delen naar de verschillende dagdelen voor het berekenen van de geluidshinder. Deze verdeling is exclusief bussen over de Amsterdamsestraatweg. Hier kan worden uitgegaan van maximaal een frequentie van 4x/uur in de spits, 2x/uur in de dalperiode. De bus rijdt in 2 richtingen.

WegType	DUUR PCTPA	NUUR PCTPA	DUUR PCTVV	NUUR PCTVV	DPCT MV	APCT MV	NPCT MV
Autosnelweg	6,55	1,03	6,46	1,92	54	46	43
Autoweg	6,55	1,03	6,46	1,92	54	46	43
80_km-wegen	6,77	0,58	7,37	0,84	50	50	50
Stadsontsluitingsweg	6,61	0,78	7,24	1,03	85	91	86
Wijkontsluitingsweg	6,62	0,75	7,55	0,55	57	50	93
Buurtontsluitingsweg	6,76	0,61	6,56	0,29	75	50	100
Buurt/woonstraat	6,76	0,61	6,56	0,29	75	50	100

*Tabel 4.1: Opdelingfactoren voor vrachtverkeer en dagdelen*

Duurpctpa= Daguurpercentage personenautoverkeer

Nuurpctpa= Daguurpercentage personenautoverkeer

Duurpctvv= Daguurpercentage vrachtverkeer

Nuurpctvv= Daguurpercentage vrachtverkeer

Dpctmv = Aandeel middelzwaar vrachtverkeer t.o.v. vrachtverkeer voor dagperiode

Apctmv = Aandeel middelzwaar vrachtverkeer t.o.v. vrachtverkeer voor avondperiode

Npctmv = Aandeel middelzwaar vrachtverkeer t.o.v. vrachtverkeer voor nachtperiode

Voor de rijkswegen zijn de verkeersintensiteiten voor de autonome situatie gebaseerd op de verkeersintensiteiten zoals die zijn opgenomen in het NSL. Voor de plansituatie is hierin vervolgens het planeffect zoals dat is berekend met het regionale verkeersmodel verwerkt. In het NSL zijn verkeersintensiteiten opgenomen voor de jaren 2014, 2015, 2020 en 2030. Hierbij is een onderverdeling beschikbaar naar personenautoverkeer, middelzwaar vrachtverkeer en zwaar vrachtverkeer. Voor de verrijking van de autonome situatie 2016 is gebruik gemaakt van de verkeerscijfers voor het jaar 2016. Voor de verrijking van het jaar 2026 zijn de verkeersintensiteiten van de jaren 2020 en 2026 rechtlijnig geïnterpoleerd.

Voor het bepalen van de verkeersgegevens tbv het milieumodel voor 2016 is geen rekening gehouden met tijdelijke veranderingen van het

Datum 22 mei 2015  
Kenmerk MDN-KNSF

wegennet ten gevolge van de gefaseerde omlegging van de A1 en de aanleg en openstelling van de Spieringbrug.

De verrijkte verkeersgegevens zijn samengevat in onderstaande tabel 4.2. De letters in de eerste kolom verwijzen naar de letters bij de wegvakken in figuur 3.2.

	<b>Wegvak</b>	<b>2016</b>	<b>2026</b>
A	Maxisweg tussen Maxis en aansluiting A1	5.800	6.500
B	Verlegde Maxisweg tussen aansluiting A1 en Weesperweg	12.500	10.200
C	Weesperweg tussen Maxisweg en Amsterdamsestraatweg	4.500	5.000
D	Amsterdamsestraatweg tussen Weesperweg en Brg de Raadtsingel	4.400	3.900
E	Brg de Raadtsingel tussen Amsterdamsestraatweg en Kruitpad	2.200	2.500
F	Kruitpad Ten oosten van de Prinses Irenestraat	nvt	860
G	Ontsluitingsweg tussen aansluiting A1 en Maxisweg	nvt	13.000
H	Ontsluitingsweg tussen Maxisweg en 'ruggengraat' oost/west	nvt	8.100
	Ruggengraat route oost-west binnen de Krijgsmannestraat	nvt	900 - 5.700

Tabel 4.2: etmaalintensiteiten op gemiddelde weekdag<sup>1</sup>

<sup>1</sup> De gemiddelde weekdag geeft het gemiddelde over 7 dagen van de week, en is lager dan de gemiddelde werkdag welk gemiddelde gebaseerd is op de 5 (drukkere) werkdagen van de week.

Datum 22 mei 2015  
Kenmerk MDN-KNSF

## Bijlage 1: aanpassingen verkeersmodel

In het kader van de KNSF/de Krijgsman-studie te Muiden zijn in november 2014 een viertal varianten gemaakt en doorgerekend. De nieuwe varianten zijn afgeleid van de reeds opgeleverde varianten ten behoeve van het model zoals gerapporteerd (Htt/Vsf dd 13 september 2015, laatste update is gedateerd 21 november 2014).

Voor de autonome situaties van zowel het basis- als het tussenjaar is het model beter afgestemd op de feitelijke 0-situatie van het KNSF-gebied. De ritten van de evenementenlocatie met maximum bezetting 1252 personen (837 m2 bvo) en 400 parkeerplaatsen en 1550 m2 bvo kantooroppervlakte werden namelijk niet volledig meegenomen in de eerder opgeleverde autonome situaties. In de autonome varianten is dit verkeer daarom gecorrigeerd, zoals hieronder is beschreven.

### **MUIDEN\_2014\_aut+\_Htt00703**

Wijzigingen t.o.v. WEESP\_2014\_aut\_Htt004:

- Matrixzone 506 met daarin het evenemententerrein KNSF en kantoorlocatie opgeschaald met 310 vertrekken/aankomsten van 40 vertrekken/aankomsten naar 350 vertrekken/aankomsten. Hierbij is uitgegaan van 250 vertrekken/aankomsten voor het evenemententerrein.

### **MUIDEN\_2023\_aut+\_Htt00703**

Wijzigingen t.o.v. MUIDEN\_2023\_autonoom\_Htt007:

- Hierbij is uitgegaan van dezelfde aanpassingen als voor Muiden\_2014\_aut+ , de huidige situatie blijft immers ongewijzigd als het plan de Krijgsman niet wordt gerealiseerd.

Voor de planvarianten geldt dat er ten opzichte van de eerder uitgeleverde varianten voor het bouwprogramma een herbepaling voor de omrekening naar arbeidsplaatsen en ritten is uitgevoerd om meer aan te sluiten op het CROW. Concreet is er daarom voor de kantoor-, horeca en detailhandelopgave een andere omrekening naar arbeidsplaatsen en ritten gehanteerd waardoor met name de ritproductie voor detailhandel op een wat hoger niveau komt.

Per saldo komt de ritproductie voor het studiegebied wel op een iets lager niveau omdat het havengebonden verkeer van 200 vertrekken en aankomsten binnen de plan varianten niet meer meegenomen is. De wijzigingen die zijn doorgevoerd hebben betrekking op beide planvarianten en zijn hierna gespecificeerd.



Datum 22 mei 2015  
Kenmerk MDN-KNSF

**MUIDEN\_2014\_plan\_Htt00703 en MUI-  
DEN\_2023\_plan\_Htt00703**

Wijzigingen t.o.v. MUIDEN\_2014\_plan\_Htt007 en t.o.v. MUI-  
DEN\_2023\_plan\_Htt007:

- Van 30 naar 40 arbeidsplaatsen detail;
- Van 100 naar 80 arbeidsplaatsen horeca;
- Van 200 naar 120 arbeidsplaatsen overig;
- Van 80 naar 158 arbeidsplaatsen kantoor;
- Ritten havengebied met 200 vertrekken en aankomsten op 0 gezet, alleen nog sprake van 12 arbeidsplaatsen.