

memo verkeersaansluiting KNSF-terrein commissievergadering 13 februari 2013

Aanleiding

Na haar aantreden begin 2012 heeft het College van B&W de gewenste verkeersaansluitingen op het KNSF-terrein bezien met gebruik making van geactualiseerde gegevens.

In dit memo wordt allereerst kort ingegaan op de nieuwe verkeersstructuur voor Muiden. Vervolgens wordt ingezoomd op de verkeersaansluiting op het oostelijke deel van het KNSF-terrein en wordt verslag gedaan van de resultaten van nieuwe berekeningen. Vervolgens wordt stilgestaan bij de westelijke aansluiting en tot slot komt het nieuwe voorstel voor de ontsluiting van de nieuwe jachthaven aan de orde.

Nieuwe hoofdverkeersstructuur

In 2011 is de *Ontwerp Structuurvisie Muiden en Muiderberg* opgesteld, waarin de ruimtelijke plannen voor de gemeente Muiden in samenhang zijn beschreven. Tegelijkertijd is ook het concept van de *Verkeersvisie Muiden* verschenen, waarin is toegewerkt naar een integrale aanpassing van de verkeersstructuur in en rond de kern Muiden, in reactie op grootschalige nieuwe ontwikkelingen en op een bestaand knelpunt in het centrum van Muiden.

De bestaande verkeersstructuur is in het onderstaande kaartje in rood aangegeven.



Kaartje 1. Bestaande verkeersstructuur

Die grootschalige nieuwe ontwikkelingen betreffen de verlegging van de A1, de ontwikkeling van het KNSF-terrein aan de westkant van de kern van Muiden en de ontwikkeling van de Bloemendalerpolder aan de zuidkant van de verlegde A1. Ten behoeve hiervan is een omvangrijke aanpassing van het onderliggend wegennet nodig. De historische kern van Muiden heeft - door de smalle historische straten en het ontbreken van een goede oost-west verbinding – te kampen met verkeersoverlast bij met name de Sluisbrug.

In overleg met Rijkswaterstaat, de Provincie en de projectorganisatie Bloemendalerpolder is een verkeersstructuur in en rond de kern Muiden ontworpen zoals aangegeven in het onderstaande kaartje.



Kaartje 2. Voorziene verkeersstructuur: kamstructuur

Deze 'kamstructuur' voorziet in de aanleg van een nieuwe oost – west route (rood) parallel aan de verlegde A1, met een nieuwe brug over de Vecht en aansluitingen ('tanden') richting het westelijke deel van het KNSF-terrein, richting Muiden West en richting Muiden Oost. Deze weg sluit aan op de Weesperweg en die naar Muiden Oost sluit aan op de Mariahoeveweg. De westelijke aansluiting op het KNSF-terrein betreft een nieuw aan te leggen weg ongeveer ter hoogte van de tijdelijke brug naar het KNSF-terrein.

Met deze structuur en de nieuwe brug over de Vecht wordt een nieuwe verbindingroute over de Vecht gecreëerd die de huidige route via de sluisbrug in sterke mate zal ontlasten.

Deze nieuwe verkeersstructuur kan op veel instemming rekenen, maar de uitwerking van de aansluiting via de Weesperweg op het oostelijk deel van het KNSF-terrein leidde tot veel discussie.

Oostelijke aansluiting KNSF-terrein

In december 2010 heeft Goudappel Coffeng, in opdracht van KNSF, het rapport *KNSF terrein – Verkeerskundige uitgangspunten* opgesteld. Eén van de doelen van dit rapport was het in kaart brengen van de verkeersproductie van de op het KNSF-terrein voorziene woningen en kantoren en de verdeling van dit verkeer over de aansluitingen op de omgeving. Goudappel Coffeng berekende dat 1.475 woningen en 75.000 m² BVO kantoren op het KNSF-terrein zal leiden tot een totale verkeersproductie van circa 15.600 motorvoertuigbewegingen (mvt) per etmaal.

Omdat deze verkeersbelasting te hoog leek om zelfs maar voor een deel af te wikkelen over het Kruitpad en/of de Prinses Irenestraat en de Amsterdamsepoortbrug, is aanvankelijk ingezet op een nieuwe brug over de Trekvaart in het verlengde van de Weesperweg. Als alternatief voor deze route is ook een route 'buitenom' langs de Brediusgronden die vervolgens aan zou sluiten op de Weesperweg bekeken.

Uitgaande van een verdeling van circa 75% van het verkeer via de westelijke ontsluiting van het KNSF-terrein en circa 25% via de oostkant zou dit leiden tot ruim een forse toename van verkeer in dit deel van Muiden en ruim een verdubbeling van het verkeer op de Weesperweg.

Met de alternatieve variant via de Brediusgronden zou dit verkeer worden afgeleid van de Weesperweg, maar

een dergelijk (kostbare) extra ontsluitingsroute zou wel leiden voor extra ruimtebeslag en geluidsoverlast op een andere locatie en was bovendien geprojecteerd op een terrein dat niet in het bezit is van de gemeente.

Nieuwe verkeersberekeningen

Na het aantreden van een nieuw college begin 2012 is op basis van alle beschikbare informatie de oostelijke aansluiting op het KNSF-terrein opnieuw tegen het licht gehouden. Omdat Goudappel Coffeng ook als adviseur actief was bij de planvoorbereiding voor de Bloemendalerpolder en de A1, kon gebruik gemaakt worden van het verkeersmodel zoals dat ten behoeve van de planvorming van de Bloemendalerpolder en de A1 is opgezet. Na aanpassingen aan, en aanvullingen op dat model heeft Goudappel Coffeng in opdracht van de gemeente nieuwe modelberekeningen gemaakt voor de verkeersstructuur in Muiden en onderzocht in hoeverre het mogelijk is om te kiezen voor een variant, waarbij bijna al het verkeer van en naar het KNSF-terrein via de westelijke route wordt geleid en een veel kleiner deel via de bestaande oostelijke aansluiting (Kruitpad en/of Prinses Irenestraat en Amsterdamsepoortbrug) zonder een nieuwe brug over de Trekvaart aan te leggen.

Goudappel Coffeng concludeerde dat met de bestaande verbinding tussen het KNSF-terrein en Muiden West de verkeersproductie van de op het KNSF-terrein geprojecteerde woningen beperkt blijft tot een aantal van circa 500 motorvoertuigen per etmaal ter hoogte van de Amsterdamsepoortbrug. Voor wat betreft de geprojecteerde kantoren betreft het dan slechts enkele motorvoertuigen per etmaal. Het overgrote deel van zowel de verkeersproductie als gevolg van de kantoren als van de woningen, zal immers voor de snelste en rechtstreekse route via de westkant van het KNSF-terrein rechtstreeks naar de A1 kiezen (zie kaartjes bijlage 1).

Om de verkeersveiligheid te verbeteren zal onderzocht worden op elke wijze de veiligheid en capaciteit van de Amsterdamsepoortbrug verbeterd kan worden. Gedacht kan daarbij worden aan het toevoegen van een extra strook voor langzaam verkeer.

In het onderstaande kaartje is een uitsnede getoond uit een kaart van Goudappel Coffeng waarin de door haar berekende aantallen motorvoertuigen per etmaal zijn aangegeven, gerelateerd aan de op het KNSF-terrein geprojecteerde woningen. Opgemerkt wordt dat het een indicatieve berekening betreft en dat de daadwerkelijke aantallen ook afhankelijk zijn van de nadere verkeerskundige inrichting/aanpassing van deze straten.



Kaartje 3 – Geschatte verkeersdruk t.g.v. woningen KNSF-terrein, in mvt/etmaal

Goudappel Coffeng concludeerde voorts dat de aanleg van de nieuwe verbinding over de Vecht zal leiden tot een afname van het autoverkeer door het centrum van Muiden. Bij het verder weren van verkeer over de Sluisbrug kan die afname zodanig zijn dat de toename vanwege het KNSF-terrein grotendeels zal worden gecompenseerd.

Westelijke ontsluitingsroute

Voor wat betreft de westelijke ontsluiting van het KNSF-terrein concludeerde Goudappel Coffeng dat kan worden volstaan met 2 x 1 rijbanen, ook indien vrijwel al het verkeer van en naar het KNSF-terrein via deze route wordt afgewikkeld.

Het wegdeel waar de Maxisweg en de brug aan de westkant van het KNSF-terrein samen komen, krijgt een grotere verkeerscapaciteit te verwerken. Dit gedeelte (dat valt binnen het tracébesluit voor de verlegging van de A1) dient tevens voor de verwerking van het verkeer van en naar het Maxis terrein. Die verkeersstroom wordt geschat op circa 6.000 motorvoertuigen per etmaal.

Uitgaande van een totale verkeersstroom van 21.000 motorvoertuigen per etmaal lijkt de maximale capaciteit te worden bereikt van een weg met 2 x 1 rijstrook.

Wel is het zo dat de piek van het verkeer van en naar het KNSF-terrein vooral gedurende de spits zal vallen, terwijl het verkeer van en naar het Maxis terrein vooral buiten de spits zal plaatsvinden. In de berekeningen ten behoeve van deze notitie is steeds uitgegaan van het *maximum*scenario van 75.000m² kantoren die met KNSF overeen zijn gekomen. Een dergelijk programma genereert circa 6.000 mvt per dag.

Nieuwe jachthaven

De aanleg van een nieuwe jachthaven heeft hoge bestuurlijke prioriteit.

Het is niet goed mogelijk om de nieuwe jachthaven te ontsluiten via de bestaande kern van Muiden. De verwachte *omvang* van het verkeer naar de nieuwe haven is weliswaar beperkt, maar vanwege de smalle straten en de smalle Amsterdamsepoortbrug is het *veilig* afwikkelen van extra verkeer van en naar de nieuwe haven via de deze route erg lastig.

Aanvankelijk was daarom voorzien in een nieuwe route over het KNSF-terrein buiten het wijkje Muiden Noordwest om. De overgang over de IJmeerdijk zou dan echter in de directe nabijheid van de Westbatterij gerealiseerd moeten worden. De dijk is hier hoger dan elders en bovendien zou het aanleggen van een overgang op deze plek de landschappelijke waarde van de omgeving van de Westbatterij, onderdeel van het Unesco Monument Stelling van Amsterdam, aantasten.

Vanwege deze problemen is er gekeken naar mogelijkheden om de nieuwe jachthaven te ontsluiten via een andere route. Het meest voor de hand liggende alternatief is een route via het centrale deel van het KNSF-terrein (zie kaart bijlage 1).

Door deskundigen van Grontmij en Goudappel wordt de verkeersproductie van een jachthaven met een omvang van circa 600 ligplaatsen geschat op maximaal zo'n 200 tot 300 mvt/etmaal. Dit komt overeen met hooguit 2% van de geschatte verkeersproductie van de woningen en de kantoren die zijn geprojecteerd op het KNSF-terrein.

Vanwege deze beperkte extra capaciteit zijn er weinig aanpassingen nodig aan de straten die toch al waren voorzien in dit deel van het plan om de woningen bereikbaar te maken.

Omdat hiervoor de medewerking van KNSF is benodigd, is deze ontsluitingsoptie afgekaart met KNSF. Deze optie zal in samenwerking met KNSF en een ontwikkelaar voor de jachthaven nader uitgewerkt worden.

Verkeersproductie woningen KNSF-terrein



Verkeersproductie kantoren KNSF-terrein

