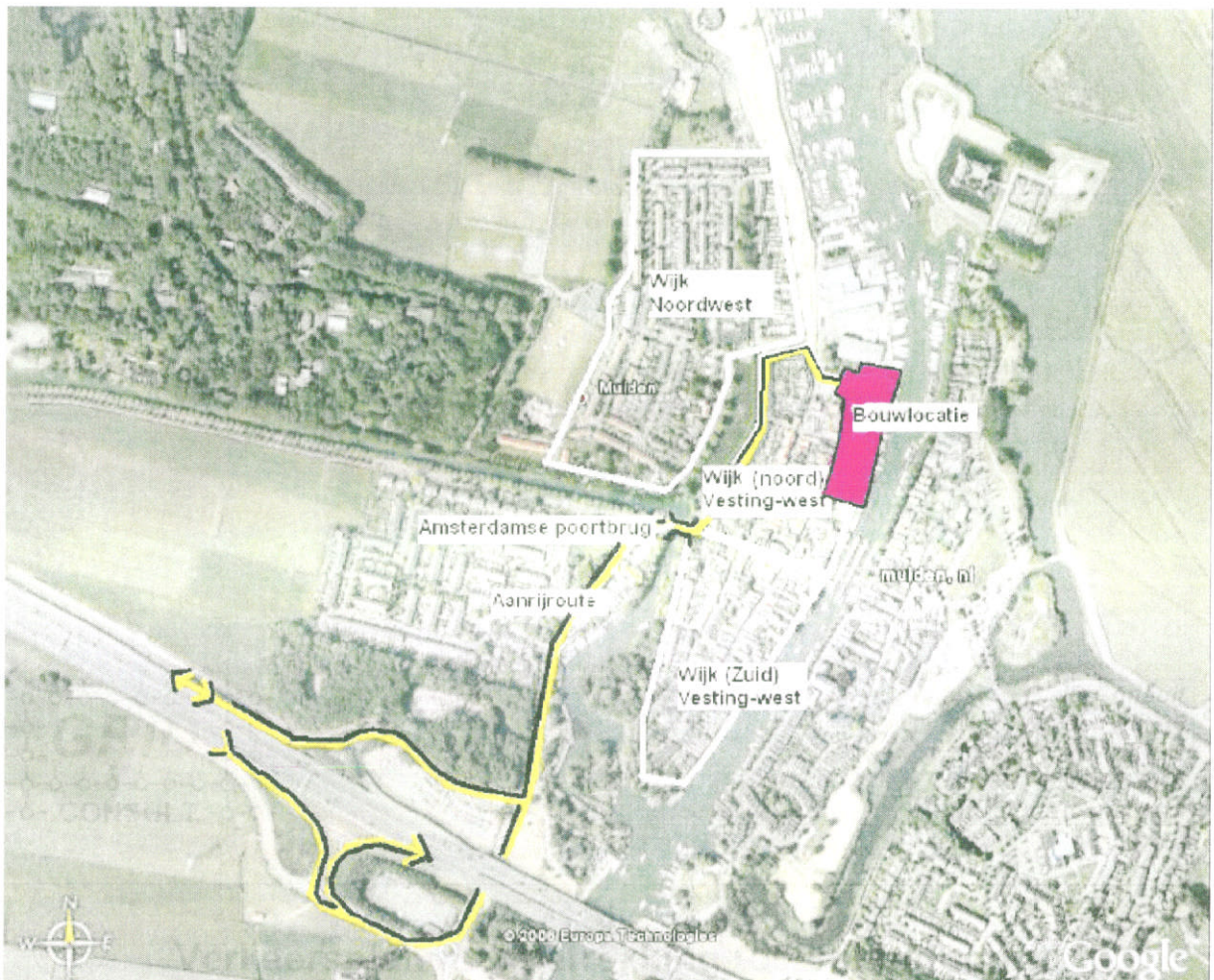




GRID Consult
de Fluit 35
1398 CA MUIDEN
Tel: +31+294+263015
Info@grid-consult.nl

Verkeersplan met betrekking tot woningbouw op het Schoutenterrein



Auteur: ir. Jan Bovenlander
Opdrachtgever: BV Scheepswerf Schouten
Muiden, oktober 2006

Dit rapport is vertrouwelijk.

gemeente

Schouten

Van der Vliet

CONCEPT

Inhoud:

Inleiding	3
Huidige Situatie	4
Probleemanalyse	5
Foto's:	7
Toekomstige Situatie.....	9
De toegang tot de Schoutenwerf (parkeergarage).....	9
Verkeersgeleiding van/naar Schoutenwerf.	9
Parkeren	11
Voetgangersgebied – Hellingstraat - Parkeerverbod	12
Adviezen en Conclusie	12
Overzicht:	13

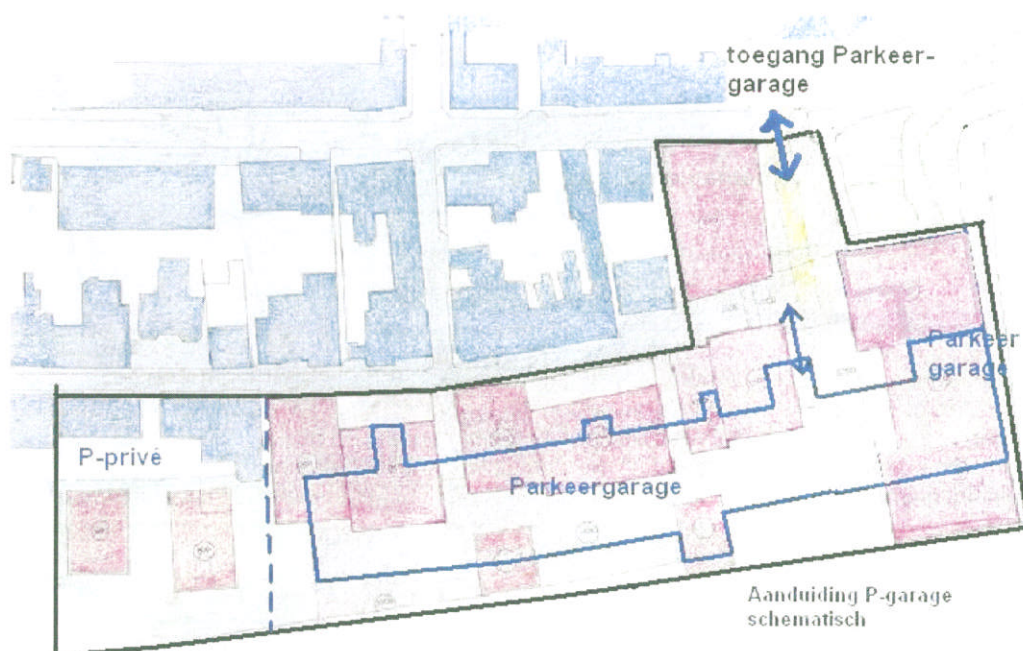
Inleiding

Voor de ontwikkeling van het zogeheten Schoutenterrein (van de voormalige Scheepswerf Schouten) is van de gemeenteraad is groen licht verkregen voor het uitvoeren van een partiële wijziging op het bestemmingsplan ten behoeve van de plannen van de heer Van der Vliet. Deze plannen zijn gepresenteerd in de vorm van een ontwerp¹ en een beeldkwaliteitsplan², die de basis vormen voor de partiële herziening van het bestemmingsplan. Dit verkeersplan dient ter de onderbouwing van de bestemmingsplanwijziging.

Het plan behelst de bouw van circa 50 wooneenheden, en circa 100 ondergrondse parkeerplaatsen (norm: 2 parkeerplaatsen per woning). De parkeerdruk op de vesting zal daarmee niet toenemen. De bestaande directiewoning en kantoren blijven behouden, en zullen deels herbouwd en gerenoveerd worden. Achter deze panden komen rond een binnenhofje met toegang via de bestaande poort 3 woningen met eigen parkeergelegenheid.

Met betrekking tot de omvang van de parkeergarage geldt dat deze ontwikkeling geen parkeerdruk op de omgeving mag veroorzaken. De verkeersstromen, ten gevolge van de circa honderd voertuigen van de bewoners en ten gevolge van de bij het complex betrokken ligplaatsen kunnen makkelijk worden ingeschat en zijn gering. Voor de ligplaatsen geldt dat met name: zij behoren in meerderheid aan de bewoners van het complex, en deze geven dus geen aanleiding tot autoverkeer. De overige ligplaatsen zijn voor Muidenaars, die aangemoedigd zullen zijn te voet, of rijwiel naar hun boot te gaan. Wij hebben dus te maken met alleen de verkeersdruk van de circa 100 voertuigen die onder het complex geparkeerd zijn. Daarbij dient men te overwegen dat de verkeersdruk van de 30 tot 50 automobilisten die in het seizoen naar de werf komen om met de schepen van de Muider compagnie te varen, en de verkeersdruk van de 20 tot 40 op het privé-terrein van de heer Van der Vliet gestalde auto's, wegvalt door deze ontwikkeling.

De toegang tot de parkeergarage is in de noordwestelijke hoek van het complex. De opgave is hiervoor de beste ontsluiting te kiezen.



Schets van het complex, met aanduiding ondergrondse parkeergarage

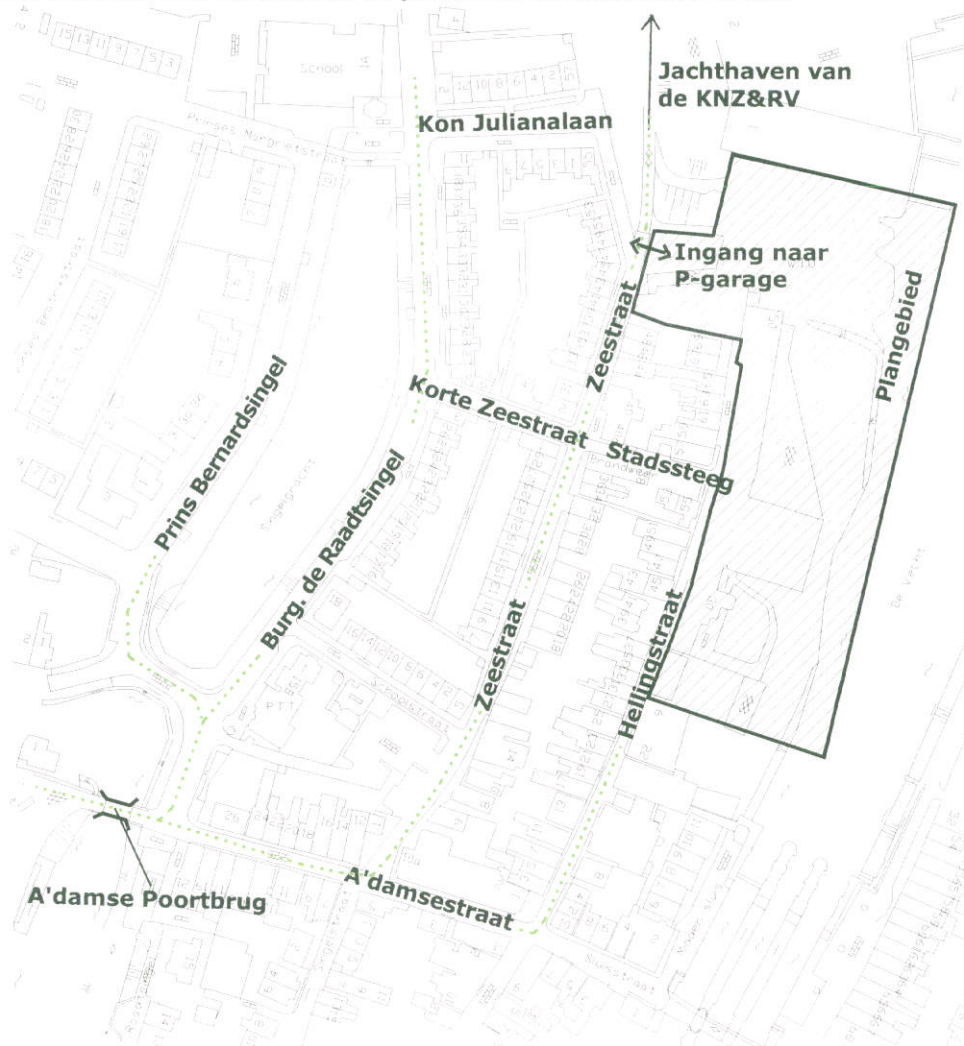
¹ Beschrijving en Agenda Schoutenwerf, november 2004 ook in verkorte vorm beschikbaar, zie www.schoutenwerf.nl

² Beeldkwaliteitsplan Schoutenwerf Muiden, maart 2006, zie www.schoutenwerf.nl

Huidige Situatie

De voorgenoemde bouwlocatie maakt deel uit van de Vesting West van de stad Muiden. Samen met de wijk Noord-West wordt deze ontsloten door de Amsterdamse poortbrug. Dat is dan meteen de 'bottle-neck' voor dit gebied. Bovendien verwerkt deze brug het doorgaand verkeer door Muiden. De Amsterdamse Poortbrug is een tamelijk smalle brug, waarop twee voertuigen elkaar niet kunnen passeren. Er is dan ook een voorrangsregeling. Vanaf de Amsterdamse poortbrug leidt de Weesperweg naar de autosnelweg, en wordt de wijk Noordwest ontsloten door de Burgemeester de Raadsingel, en in mindere mate, de Prins Bernardsingel (zie illustratie op titelblad). De noordzijde van de Vesting West wordt eveneens ontsloten door de Burgemeester de Raadsingel, via de Korte Zeestraat en de Kon. Julianalaan, maar in veel belangrijkere mate door de Zeestraat en de Hellingstraat. Tussen de Hellingstraat en de Vecht bevindt zich de voorgenoemde bouwlocatie. De zuidzijde van de Vesting West, dat wil zeggen ten zuiden van de Amsterdamsestraat, wordt ontsloten door zijstraten vanaf de Amsterdamse straat.

Naast het verkeer van de bewoners heeft de buurt (wijk Noordwest en de Vesting West ten noorden van de Amsterdamsestraat) te maken met verkeer van en naar de haven van de Koninklijke Nederlandse Roei- en Zeilvereniging (KNZ&RV). Dat verkeer is uiteraard seizoen gebonden, en maakt gebruik van de Zeestraat. Vanuit de Kon. Julianalaan is deze jachthaven onbereikbaar, omdat daartoe er een te scherpe U-bocht gemaakt moet worden. Personenauto's maken dikwijls gebruik van de Burgemeester de Raadsingel en de Korte Zeestraat om de Zeestraat te bereiken, vrachtverkeer is niet in staat de bochten bij de Korte Zeestraat te nemen, en dienen de hele Zeestraat uit te rijden, vanaf de Amsterdamsestraat.

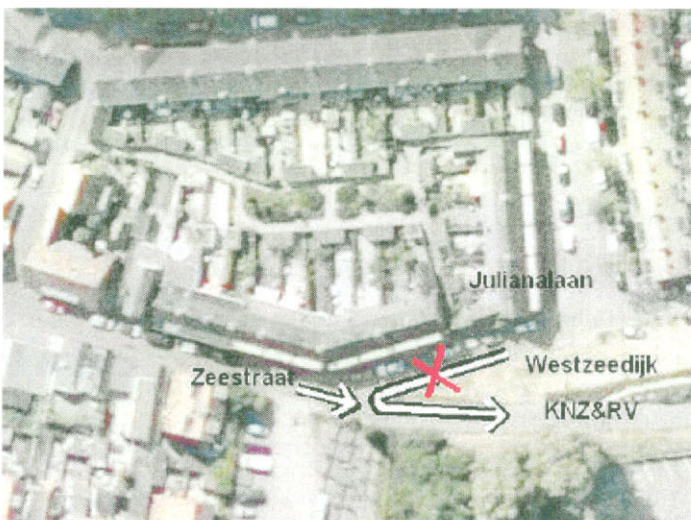


De situatie in de wijk.

Een andere verkeersstroom is gericht op het noordelijk deel van de Schoutenwerf, en bestaat uit voertuigen waarvan de passagiers de schepen van de Muider Compagnie bezoeken, en cliënten voor de werf of haven. Het gaat hier in het seizoen om 30 tot 50 geparkeerde voertuigen. Deze kiezen in het algemeen de route via de Korte Zeestraat vanaf de Burg. de Raadsingel. Daarnaast parkeren 20 tot 40 auto's in het seizoen op het privé terrein van de heer Van der Vliet op het zuidelijk deel van het terrein. Deze auto's komen door de Hellingstraat vanaf de Amsterdamsestraat, en gaan weg via de Stadssteeg, en de Korte Zeestraat of Zeestraat.

Probleemanalyse

Onze opgave is de beste ontsluiting van de parkeergarage van de Schoutenwerf te kiezen.



We nemen daarbij in aanmerking dat de Zeestraat door het verkeer van en naar de KNZ&RV al zwaar belast is. De Zeestraat is ook een relatief smalle straat, waar druk verkeer in twee richtingen een probleem zou opleveren. Toch moet het twee richting verkeer gehandhaafd blijven, omdat het de enige weg is waarover de KNZ&RV bereikbaar is. Zoals hierboven vermeld is de Kon. Julianalaan geen optie voor dit verkeer, daar de scherpe U-bocht aan de voet van de Westzeedijk niet te nemen is (zie illustratie hiernaast, en de foto in het volgende hoofdstuk).

Omdat de Zeestraat al relatief zwaar belast is valt deze straat als ontsluitingsweg voor de Schoutenwerf af. Het is wenselijk dat de

Zeestraat zo verkeersluw mogelijk gemaakt wordt, en naast bewoners alleen voor het noodzakelijk verkeer van en naar de KNZ&RV gebruikt wordt. Voertuigen kunnen hier elkaar namelijk niet of nauwelijks passeren. Voor de Zeestraat is dan ook een gunstige ontwikkeling dat het huidige toeristische verkeer (naar de huidige Schoutenwerf) wegvalt.

De voor de handliggende oplossing ligt in het scheiden van de verkeersstromen naar de KNZ&RV en de Schoutenwerf. De ingang van de parkeergarage is namelijk wél gemakkelijk te bereiken vanaf de Kon. Julianalaan. Het stukje Zeestraat tussen de parkeergarage en de Kon. Julianalaan is relatief smal, maar een parkeerverbod zou daar voor de nodige ruimte kunnen zorgen. Zoals uit de illustraties en de foto's op de volgende bladzijden blijkt is de Kon. Julianalaan ruim bemeten. Het is zelfs denkbaar om de parkeerplaatsen die verloren gaan in het stukje Zeestraat in de Kon. Julianalaan te voorzien, door hier aan één zijde (noordzijde) schuine parkeerplaatsen te maken. De Burgemeester de Raadsingel heeft twee rijbanen en is van de aangrenzende woningen gescheiden door een breed trottoir, en een rij geparkeerde auto's. Er ontstaat dus vanaf de Amsterdamse Poortbrug tot aan de ingang van de Schoutenwerf een tweebaans-route.

De Burgemeester de Raadsingel, die reeds de belangrijkste ontsluitingsweg vormt voor de wijk Noordwest heeft nu het verkeer voor 185 woningen en een lagere school voor de wijk Noordwest te verwerken, alsmede het toeristische en werf verkeer naar de huidige Schoutenwerf (voor 116 woningen en de sportvelden ligt de Prins Bernardsingel / Prinses Irenestraat meer voor de hand als ontsluiting).

De Burgemeester de Raadsingel blijft daarmee relatief verkeersluw met een toename van 185 naar 235 woningen (plus een school), en een afname wegens het wegvallen van de bestemming Schoutenwerf. In ieder geval biedt de Burgemeester de Raadsingel voldoende ruimte om als ontsluitingsweg voor die 235 woningen te dienen (Vuistregel: 4-5 verkeersbewegingen per woning per dag).

NADAT GEGEVENS VAN DE GEMEENTE ZIJN VERKREGEN ZULLEN IN DE VOORGAANDE ALINEA'S WERKELIJKE VERKEERSINTENSITEITEN KOMEN.

De weinige op eigen terrein parkeerde auto's van de drie privé woningen op de zuidkant van het terrein volgen de route via de Hellingstraat vanaf de Amsterdamsestraat.



Nogmaals merken wij op dat niet de Burgemeester de Raadsingel, maar de Amsterdamse Poortbrug de 'bottle neck' vormt voor het hele gebied, en het doorgaand verkeer door de Vesting Muiden. Deze situatie zal in de toekomst verbeteren doordat de ontsluitingswegen van de te ontwikkelen woonwijk op het KNSF-terrein de Amsterdamse Poortbrug zullen ontlasten. Verkeer vanaf de autosnelweg zal dan via deze ontsluitingswegen de wijk Noordwest kunnen bereiken.

Terzijde merken wij op dat de voorgenomen bestemmingsplanwijziging gunstig voor de verkeerssituatie is, omdat dat de huidige bestemming (scheepswerf) veel verkeersoverlast kan opleveren in verband met bijvoorbeeld aan- en afvoer van materialen.

Naast dit voorstel voor de ontsluiting voor het gemotoriseerde verkeer is er natuurlijk meer, zoals de voorzieningen voor voetgangers. Wij stellen voor de Hellingstraat deels voetgangersgebied te maken. Later in dit document zullen wij dit uitwerken.

Foto's:



De Zeestraat van af de Amsterdamsestraat (Zuiden). Vrachtverkeer van en naar de jachthaven is gedwongen deze route te kiezen.



De Zeestraat van af het Noorden. Een forse personenauto tracht vanaf de Korte Zeestraat een weg te vinden naar de jachthaven. Duidelijk is dat deze route niet geschikt is voor zwaarder verkeer.



De Korte Zeestraat van af de Burg. de Raadsingel. Uitzicht op de kruising met de Zeestraat.



Het verlengde van de Korte Zeestraat is de Stadssteeg, die uitkomt op de Hellingstraat.



De splitsing van de Zeestraat en de weg naar de Jachthaven. Verkeer vanaf de Kon. Julianalaan komt van rechts. Het is duidelijk dat de scherpe bocht naar de jachthaven niet genomen kan worden. Daarom is verkeer naar de jachthaven aangewezen op de route via de Zeestraat, vanaf de Amsterdamsesstraat weg. De geparkeerde voertuigen staan in de weg voor het verkeer van en naar de Schoutenwerf.



De Koningin Julianalaan vanaf de Zeestraat. Hier is de afstand van gevel tot gevel 18 meter. Bij herinrichting is er ruimte voor de geparkeerde voertuigen uit het stukje Zeestraat.



De Burg. de Raadsingel tot de Korte Zeestraat.



De Burg. de Raadsingel vanaf de Korte Zeestraat. Bij het gele waarschuwbord is de kruising met de Kon. Julianalaan.

Toekomstige Situatie

In het bovenstaande is de gewenste situatie geschetst ten aanzien van het bestemmingsverkeer voor de parkeergarage van de Schoutenwerf. In het volgende werken we een voorstel uit hoe dit praktisch te implementeren.

De toegang tot de Schoutenwerf (parkeergarage)

In de eerste plaats moet voorkomen worden dat onbevoegden gebruik maken van de parkeergarage. Daartoe bevindt zich tussen de Zeestraat en de ingang van de garage een beweegbare afsluiting. De volgende beschrijving is een mogelijke uitvoeringsvorm, en geenszins een definitief voorstel. De beweegbare afsluiting, bijvoorbeeld in de vorm van verzinkbaar paaltje, kan bediend worden met een individueel aan de rechthebbende verstrekte transponder, die de afsluiting opent wanneer zij op enige meters afstand genaderd is. Misbruik wordt tegen gegaan doordat van iedere passage de gebruiker bekend is, en gestolen of verloren transponders uitgesloten kunnen worden. Een mogelijk uitvoeringsvorm is verder dat het paaltje zich bevindt ter plekke van een versmalling, waar slechts één voertuig kan passeren. Passeren links of rechts van de versmalling is onmogelijk door fysieke maatregelen, zoals, bijvoorbeeld, een geleiding, en 'Amsterdammertjes'. Verkeerslichten zorgen ervoor dat het passeren van de barrière ordelijk gebeurt: zowel het verkeerslicht om het terrein te verlaten als die om het terrein in te rijden staan, wanneer zich geen voertuig aanbiedt, op rood.

Wanneer zich een voertuig aanbiedt om het terrein in te rijden, verzinkt de afsluiting, en springt het inrijlicht op groen. De aanwezigheid van een voertuig wordt vastgesteld met een detectielus. Voorwaarde voor het verzinken van het afsluitpaaltje en het op groen springen van het verkeerslicht is de aanwezigheid van een geldige transponder. Wanneer er géén geldige transponder aanwezig is, stellen wij voor de automobilist erop te attenderen dat hij (m/v) geen recht heeft het terrein op te rijden (bijvoorbeeld door een 'lichtkrant' te doen oplichten). Een oplossing voor de toegang van hulpdiensten zou kunnen zijn ook deze over een (universele?) transponder te doen beschikken.

Ook wanneer zich een voertuig aanbiedt om het terrein uit te rijden, verzinkt de afsluiting, en springt het uitrijlicht op groen. De aanwezigheid van een voertuig wordt vastgesteld met een detectielus. Ook hier zou de voorwaarde voor het verzinken van het afsluitpaaltje en het op groen springen van het verkeerslicht de aanwezigheid van een geldige transponder moeten zijn, omdat men anders meerdere voertuigen kan toelaten met één transponder.

Wij suggereren verder in het gebied tussen de afsluiting en de parkeergarage nadrukkelijk voorrang te doen verleen aan voetgangers (voetgangersgebied). Het in- en uitrijden van de ondergrondse parkeergarage zelf (verderop het terrein) valt ook te regelen met verkeerslichten, en detectie lussen. Een detaillering hier gaat in dit kader te ver.

Verkeersgeleiding van/naar Schoutenwerf.

In de tweede plaats dienen wij ervoor te zorgen dat het verkeer van/naar de Schoutenwerf de genoemde route volgt. Verkeer dat de parkeergarage verlaat moet gedwongen worden rechtsaf te slaan.



Een verkeersbord:

D5: Gebod tot het volgen van de rijrichting die op het bord is aangegeven kan daartoe dienen. Daarnaast moet het wegprofiel het aantrekkelijk maken de route rechtsaf te kiezen.

Dezelfde profilering maakt het onmogelijk om zonder veel moeite van uit zuidelijke richting uit de Zeestraat komende rechtsaf de parkeergarage in te rijden. Met het plaatsen van 'Amsterdammertjes' vermijdt men dat er toch over de geprofileerde stoep wordt gereden.



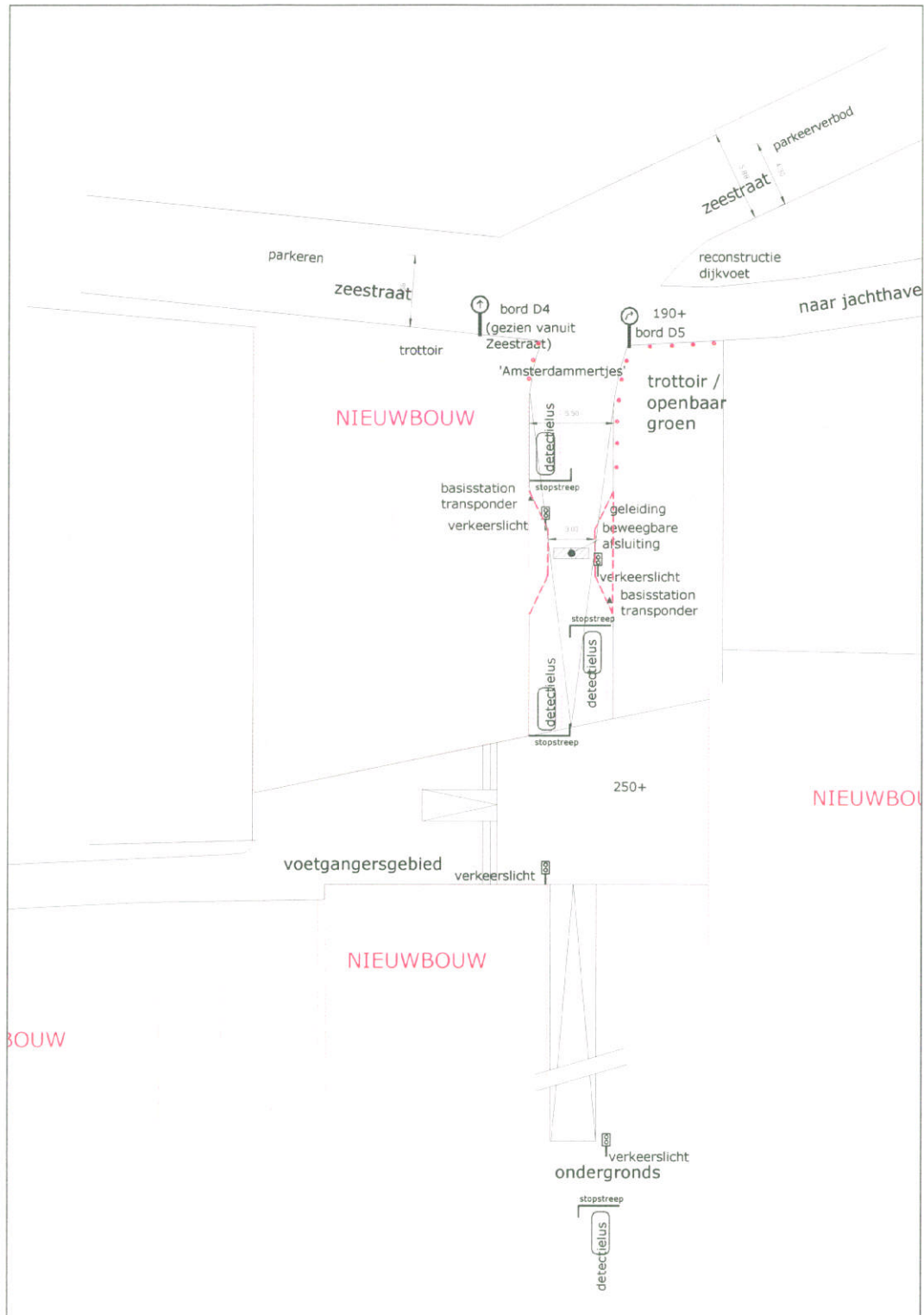
Een verkeersbord:

D4: Gebod tot het volgen van de rijrichting die op het bord is aangegeven kan dit ondersteunen.

Daarmee is alleen toegang vanuit Noordelijke richting zonder veel moeite mogelijk, en is men aangemoedigd de gewenste route te volgen.

De profilering van de uitrit sluit aan bij de profilering van de dijkvoet. Herbestraten is hier sowieso noodzakelijk, en met het degelijk uitvoeren van het profiel wordt de nu bestaande rommelige indruk weggenomen.

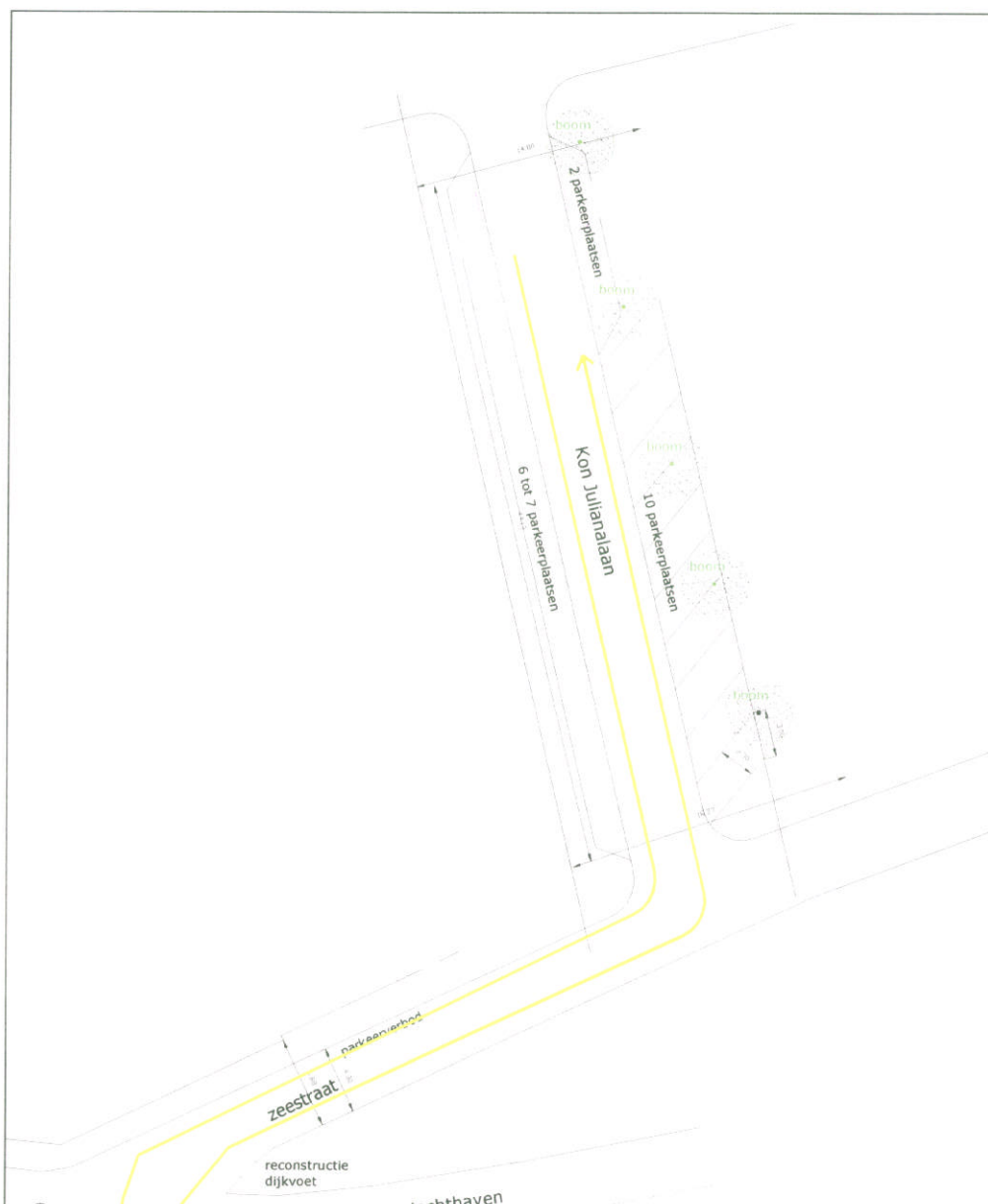
Deze figuur licht het bovenstaande nader toe:



Parkeren

Om de Schoutenwerf te kunnen bereiken dient er voor het stukje Zeestraat tussen de Kon. Julianalaan en de ingang van de Schoutenwerf een parkeerverbod te worden ingesteld. Dit stukje is ca. 35 meter lang. Het wegprofiel is daar slechts 4,3 m breed, wat al nauwelijks ruimte biedt om elkaar te passeren. Met een reconstructie valt hier nog wel iets aan te doen, maar de totale wegbreedte van 5,8 – 6,6 m (gevel tot dijkvoet) biedt nauwelijks soelaas.

Wij suggereren om de voertuigen die niet langer kunnen parkeren in de Zeestraat in de Kon. Julianalaan te stallen. Het wegprofiel (gevel tot gevel) is daar ruim 18 tot bijna 15 meter breed, wat voldoende ruimte biedt om meer voertuigen kwijt te kunnen door deze schuin te parkeren. Daarmee neemt de totale parkeercapaciteit van deze twee straten niet af: op het stukje Zeestraat kan men hoogstens zes auto's kwijt, in de Kon. Julianalaan komen er minstens zoveel parkeerplaatsen bij.



Aan de zuidzijde wordt trottoir versmald. In de praktijk wordt hier al op de stoep geparkeerd, zodat hiervoor draagvlak te verwachten valt. Aan de overzijde worden, met behoud van de bomen, en aanleg van openbaar groen, insteekhavens gecreëerd.

Voetgangersgebied – Hellingstraat - Parkeerverbod

Om de omgeving aantrekkelijk te houden voor bewoners en bezoekers, is het gehele terrein van de Schoutenwerf voetgangersgebied. Alleen voertuigen van bewoners en andere rechthebbenden mogen dit gebied passeren, op weg naar de ondergrondse parkeergarage. Wij suggereren ook het Noordelijk deel van de Hellingstraat tot voetgangersgebied te verklaren. Daarnaast stellen we voor de Stadssteeg en de Hellingstraat vanaf de voormalige Oudshoorn-loods tot de Stadssteeg een parkeerverbod in te stellen

Huidige situatie:



Hellingstraat, noord: dit wordt voetgangersgebied

Hellingstraat, zuid: parkeerverbod

Adviezen en Conclusie

Met dit rapport menen we niet alleen tot een optimale opzet van de verkeersafwikkeling voor het Schoutenterrein te zijn gekomen, maar zelfs de enig mogelijke gepresenteerd te hebben. Daarom lijkt nader onderzoek ons overbodig.

Overzicht:

