

Overzicht verkeer in Muiden

Versie
27 juli 2023

Inhoudsopgave

1 Samenvatting	4
2 Situatie tot 2011	6
2.1 Situatie in Muiden ca 15 jaar geleden.....	6
2.2 Ontwikkeling Schoutenwerf en aanpassing dijkopgang.....	6
2.3 Het stroomlijnalternatief voor de aanpak van de A1 en A6.....	7
3 Tracébesluit SAA	8
3.1 Tracébesluit Weguitbreiding Schiphol – Amsterdam – Almere.....	8
3.2 Landschapsplan Schootsvelden Zuid en Verder met de Vesting Muiden.....	9
3.3 Voorbereiding op grote ontwikkelingen.....	10
4 Ruimtelijke ontwikkelingen	11
4.1 De Bloemendalerpolder (Weesperluis).....	11
4.2 De Krijgsman.....	11
4.3 Brediusgronden.....	12
5 Beleid en overige besluiten	14
5.1 Mobiliteits- en Parkeervisie Gooise Meren 2040 (2021).....	14
5.2 Regionale fietsnetwerk.....	14
5.3 Herinrichting en rioolvervanging Muiden Noordwest.....	14
6 Niet besloten, maar wel in beeld	15
6.1 Implementatie mobiliteitsvisie.....	15
6.2 Verkeer over Grootte Zeesluis.....	15
6.3 Parkeren op het Vestingplein.....	15
6.4 Route doorfietspad en fietspad langs verlegde Mariahoeveweg.....	15
6.5 Ontsluiting Muiden Noordwest.....	15
6.6 Herinrichting Weesperweg tussen vesting en P1.....	15
6.7 Groei van verkeer en knelpunten op (opritten naar) de A1.....	16
6.8 Diverse ambities haven Muiden en Westbatterij.....	16
6.9 Bevolkingssamenstelling Krijgsman.....	16

1 Samenvatting

Er is door de voormalige gemeente Muiden geen volledig verkeersplan voor Muiden vastgesteld. Dat betekent echter niet dat er geen besluiten zijn genomen, er is ook al veel onderzocht. In dit hoofdstuk staat een kort overzicht. In de volgende hoofdstukken wordt dit verder toegelicht.

Belangrijkste besluiten over verkeer in Muiden

2005: Tweede Kamer stemt in met de ontwikkeling van de Bloemendalerpolder (inclusief Brediussterrein) en het KNSF-terrein (nu Krijgsman)

2008: definitief besluit om de wegen tussen Almere, Amsterdam en Schiphol te verbeteren door het 'stroomlijnalternatief': geen A6-A9 door het Naardermeer, maar inzet op verbreding bestaande wegen.

2010: bestemmingsplan Schoutenwerf: parkeergarage en ontsluiting via B. de Raadtsingel

2010: aanleg Natuurboulevard. Vast ligt: het wandelpad en het fietspad zijn meestal gescheiden maar dit hoeft niet overal het geval te zijn. De Natuurboulevard is tussen Muiden en Diemen gesloten tussen 1 november en 1 maart (natuurvergunning). De route door de Muiden (Noord)west ligt niet exact vast.

2011: Tracébesluit Weguitbreiding Schiphol – Amsterdam – Almere (SAA). Daarin is het stroomlijnalternatief uitgewerkt. Voor Muiden ligt daarin vast:

- verlegging en verbreding van de A1 met aquaduct
- vervallen afslag 4 bij 'De Hakkelaar', nieuwe afslag 3 ten westen van Muiden
- verplaatsing P+R Muiden (huidige P1) naar afslag 3
- Sloop Vechtbrug en nieuwe brug voor verkeer over de Vecht (Spieringbrug)
- Weesperbinnenweg vervalt ten behoeve van natuurverbinding over het aquaduct

2012: afspraken voor de Bloemendalerpolder (SUOK). Voor de ontsluiting van de wijk is afgesproken:

- er komt een rondweg om de wijk, direct aangesloten op afslag 3. Die weg moet er liggen bij de bouw van de 1000^{ste} woning in de polder.
- de Weesperweg/Korte Muiderweg wordt na aanleg van de rondweg afgewaardeerd naar een 50 km/u weg.

2015: bestemmingsplan Bredius vastgesteld. Daarin is besloten om de woningen te ontsluiten via de Amsterdamse Straatweg en de sportclub via de Maxisweg.

2014/2015: ontwikkelplan en programma 'Verder met de Vesting Muiden' (2014; 2016) en 'Landschapsplan Schootsvelden Zuid' (2015). Daarin is besloten:

- De Mariahoeveweg wordt verlegd richting de A1 ten behoeve van landschapsherstel.
- De P2 wordt verlegd en vergroot en wordt de belangrijkste parkeerplaats voor bezoekers.
- De P1 wordt niet groen (zoals in SUOK staat) maar verbeterd en ingepast in het landschap.

2016: bestemmingsplan Krijgsman vastgesteld. Over de ontsluiting is besloten, overeenkomstig de afspraken in de VOK:

- Belangrijkste ontsluiting is een nieuwe brug die aansluit op de Maxisweg.
- Tweede ontsluiting is via het Kruitpad naar de vesting.
- Geen busroute door de Krijgsmansman, maar langs Amsterdamse Straatweg.
- 350 ligplaatsen
- Geen autoroute door de Krijgsmansman naar de Westbatterij

2014, 2017 en 2019: afspraken over regionale fietsroutes. Vast ligt het routedeel langs de Amsterdamse Straatweg.

Waar (nog) geen besluiten over zijn genomen, maar wel een proces loopt om dit te besluiten (proces tussen haakjes):

- De inrichting van het Vestingplein (Verder met de Vesting Muiden)
- De ligging van de regionale fietsroute door de vesting of eromheen (doorfietspadennetwerk)
- De route van de Natuurboulevard door de westkant van de vesting heen (Muiden Noordwest)
- Aanpassingen aan de Amsterdamse Poortbrug danwel vervanging of extra brug (Muiden Noordwest).
- Ontsluiting van de overtuinen bij de dijkvilla's Krijgsmansman (voormalige volkstuinten). Wel dat Jan Kerstenpad zo autoluw mogelijk moet zijn (Muiden Noordwest).
- Groot straten onderhoud vesting (BORG)

Waar (nog) geen besluiten over zijn genomen en nog geen concreet proces voor loopt:

- Implementatie mobiliteitsvisie Gooise Meren: autoluw centrum



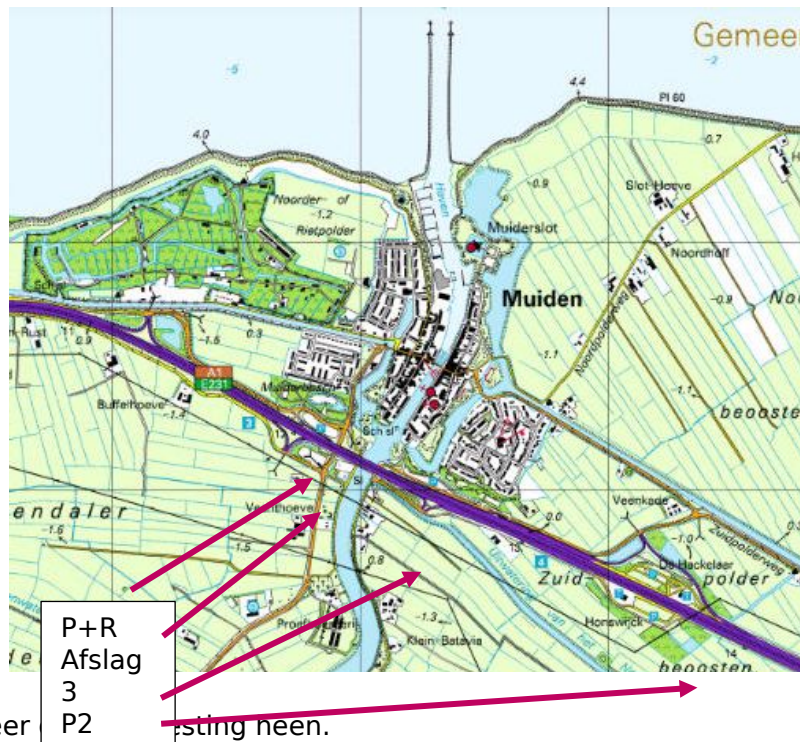
2 Situatie tot 2011

2.1 Situatie in Muiden ca 15 jaar geleden

De verkeersafwikkeling in Muiden ziet er tot ca. 10 jaar geleden als volgt uit. Er zijn 2 afslagen van de A1 vlakbij Muiden: nabij de Weesperweg en bij verzorgingsplaats de Hakkelaar. Er is geen rondweg om Muiden heen. Om de kern te vermijden, moet de A1 worden gebruikt. De A1 heeft nog een brug die open gaat. Het KNSF-terrein (nu Krijgsman) is alleen ontsloten via het Kruitpad, de oude toegangsweg van de kruitfabriek.

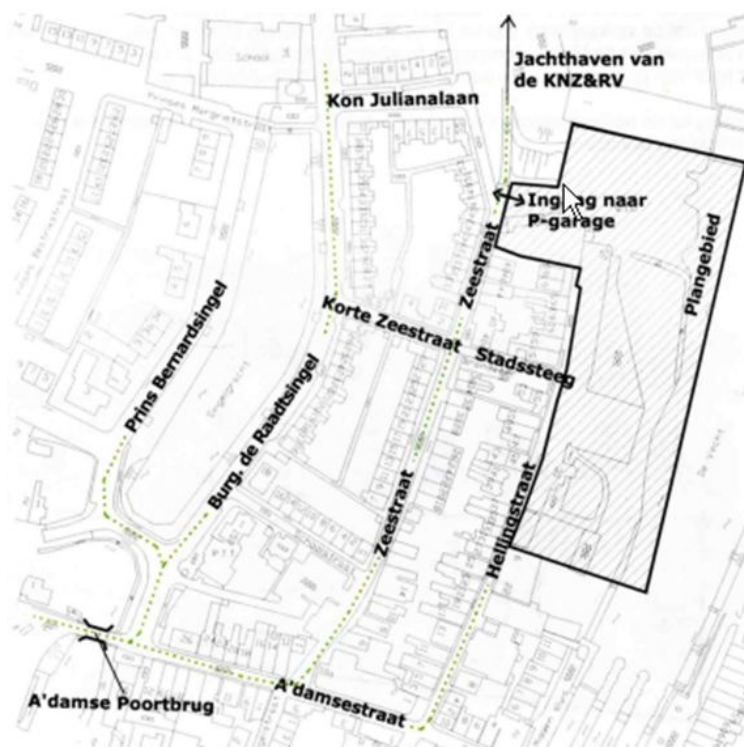
Er is een P+R langs de Weesperweg (nu P1) en aan de oostkant van Muiden (P2).

Bij file op de A1 is er sluijverkeer



2.2 Ontwikkeling Schoutenwerf en aanpassing dijkongang

De enige ontwikkeling van enige omvang tot 2010 in Muiden is de ontwikkeling van de Schoutenwerf (bestemmingsplan 2010). Dit bedrijfsterrein wordt omgezet naar maximaal 57 woningen. In het verkeersplan wordt uitgegaan van een parkeergarage onder de woningen. De ontsluiting vindt plaats via de Burg. De Raadtsingel. Een paar parkeerplaatsen langs de Zeestraat moeten verdwijnen voor de entree van de parkeerplaats. De hoeveelheid verkeersbeweging langs de Burg. De Raadtsingel zijn als aanvaardbaar beoordeeld. Al in dit onderzoek wordt geconstateerd dat voor de



westkant van Muider de Amsterdamse Poortbrug bepalend is voor de maximale hoeveelheid verkeer.
De ontwikkeling van de Schoutenwerf heeft jarenlang stilgelegen. De bouw is pas recent gestart.

Rechts: afbeelding uit 2010

De opgang over de dijk naar de andere bedrijven aan de Westzeedijk en de Koninklijke Nederlandse Zeil- en Roeivereniging (KNZ&RV) ligt oorspronkelijk in het verlengde van de Zeestraat. Dit is omstreeks 2014 aangepast zodat ook verkeer voor de Westzeedijk ook via de Burg. De Raadtsingel kan rijden en niet meer via de smalle Zeestraat (zie gele pijl voor nieuwe dijkopgang).



2.3 Het stroomlijnalternatief voor de aanpak van de A1 en A6

Al vanaf omstreeks 2000 is er discussie over het aanpakken van files op de wegen tussen Almere en Amsterdam en Schiphol. Opties die onder meer wordt onderzocht is een nieuwe snelweg tussen de A6 en A9. Deze weg 'door het Naardermeer' leidt tot veel weerstand.

Zie rechts een afbeelding van deze A6-A9.



In 2008 besluit de regering om uitvoering te geven aan het zogenaamde Stroomlijnalternatief. Dit plan gaat uit van een verbreding van de A1, de A6 en de A9. Daarbij wordt getracht zoveel mogelijk wisselingen van rijstroken door auto's te voorkomen. Bijvoorbeeld door afslagen te schrappen. Ook wordt de Vechtbrug vervangen voor een aquaduct.

Programma Groene Uitweg en Natuurboulevard

Parallel aan de keuze voor het stroomlijnalternatief wordt regionaal gewerkt aan het perspectief voor landschap, natuur, recreatie en erfgoed. Dit ter compensatie voor de grote impact op het gebied door de nieuwe infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen. Onder de noemer 'Groene Uitweg' wordt hier een programma voor ontwikkeld. Het kabinet en provincie stellen hier ca. 97 mln voor beschikbaar. Dit programma loopt nog steeds.

Een project wat als speerpunt in de Kamerbrief staat is de aanleg van de

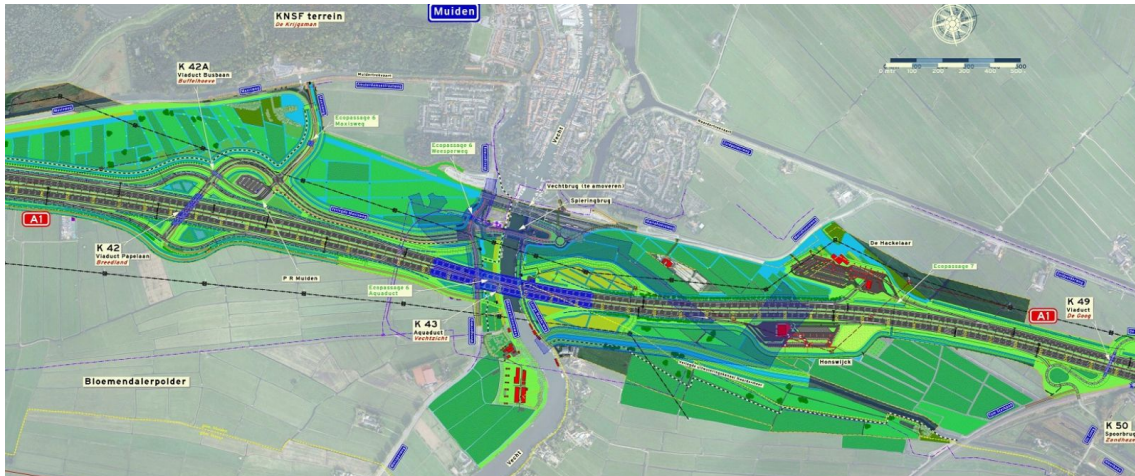


Natuurboulevard. De Natuurboulevard is een recreatief fiets- en voetpad tussen Diemerdam en Muiderberg. Ten behoeve van de Natuurboulevard wordt een verharde weg gemaakt richting de toenmalige volkstuinten langs de Diemerdijk: het Jan Kerstenpad. Dit ligt al vast: Het wandelpad en het fietspad zijn meestal gescheiden maar dit hoeft niet overal het geval te zijn. De Natuurboulevard is langs de Diemerdijk gesloten tussen 1 november en 1 maart om verstoring van vogels te voorkomen (eis natuurvergunning). De route door de vesting ligt niet precies vast.

3 Tracébesluit SAA

3.1 Tracébesluit Weguitbreiding Schiphol - Amsterdam - Almere

Het stroomlijnalternatief gaat verder als het project Weguitbreiding Schiphol - Amsterdam - Almere (SAA). In het Tracébesluit uit 2021 wordt de ligging van de nieuwe infrastructuur bepaald. Voor de huidige verkeersafwikkeling in Muiden is dit nog steeds bepalend.



Belangrijke elementen uit het Tracébesluit SAA zijn:

Verlegging van de A1 naar het zuiden bij Muiden

De A1 wordt bij Muiden naar het zuiden verlegd. Dit biedt de ruimte voor een aquaduct. Deze krijgt ook een functie als ecologische verbinding.

Schrappen afslag 4 en verplaatsen afslag 3 met P+R

Gelet op de soepele doorstroming komt er één nieuwe afslag 3 voor Muiden en Weesp. Deze afslag ligt verder ten westen van Muiden. De P+R is een voorziening van de rijksoverheid die aan de snelweg is gerelateerd, dus die wordt ook verplaatst richting afslag 3.

Schrappen Weesperbinnenweg

De Weesperbinnenweg was de weg langs de westoever langs de Vecht. Door de bouw van het aquaduct komt deze weg te vervallen. De woningen langs de weg worden gesloopt dus de weg is ook niet meer nodig. De weg in stand laten als fietspad is geen optie omdat er een belangrijke natuurverbinding komt en omdat er een nieuw fietspad langs de Weesperweg komt ook niet nodig. Er komt nog wel een wandelpad.

Bouw van de Spieringbrug

Eén van de doelen van het Tracébesluit is het verbeteren van de leefbaarheid. In het Tracébesluit SAA wordt zodoende ook besloten om een rondweg om Muiden mogelijk te maken. Voor de oversteek van de Vecht wordt een nieuwe brug gebouwd: de Spieringbrug. Met een lokale brug kan verkeer voortaan rond Muiden rijden.



In de afbeelding rechts is de nieuwe A1 en Spieringbrug al gebouwd en ligt de oude A1 er nog.

3.2 Landschapsplan Schootsvelden Zuid en Verder met de Vesting Muiden

Hoewel er geen verkeerplan wordt uitgewerkt door de gemeente Muiden, is er wel een strategisch plan opgesteld voor de ontwikkeling van de stad in reactie op de grote ontwikkelingen in de omgeving. In 2014 wordt daarvoor het Ontwikkelplan Verder met de Vesting Muiden vastgesteld. Naast herstel van vestingwerken bevat dit plan ook uitspraken over parkeerplaatsen. Onder meer dat de oude P+R wordt behouden als lokale parkeerplaats P1 en dat de belangrijkste parkeerplaats voor toeristen en bezoekers de P2 wordt. Aan deze kant van de vesting ligt namelijk het Muiderslot en worden de vestingwallen hersteld.

Het Tracébesluit SAA laat de inrichting van het gebied tussen Muiden en de A1 nog op enkele punten open. Dat betreft de ligging van de lokale wegen aan de oostkant van de Vecht en de toekomstige inrichting van de P1 en P2.

In het landschapsplan Schootsvelden Zuid, dat een uitwerking is van het ontwikkelplan, wordt de visie voor dit gebied vastgelegd. Over deze visie worden ook afspraken gemaakt met medeoverheden en er wordt geld toegekend vanuit het programma Groene Uitweg. Deze visie is nog steeds geldig.

Het landschapsplan houdt onder meer in:

- De Mariahoeveweg wordt verlegd richting de A1 ten behoeve van landschapsherstel en de ruimte voor verleggen en vergroten van de P2
- De P2 wordt verlegd, verlaagd en vergroot en wordt de belangrijkste parkeerplaats voor bezoekers.
- De P1 wordt verbeterd en ingepast in het landschap.
- Wandelpad t.p.v. voormalige Weesperbinnenweg



Afbeelding: landschapsplan Schootsvelden Zuid

3.3 Voorbereiding op grote ontwikkelingen

Bij het nemen van het Tracébesluit was al bekend dat er plannen waren voor de Krijgsman en Bloemendalerpolder. Er zijn daarom bijvoorbeeld al geluidschermen geplaatst. Vanuit het Tracébesluit hoeft echter niet met de volledige groei van het lokale verkeer te worden gefaciliteerd. De gemeente heeft daarom aanvullende afspraken gemaakt. Bij de bouw van het viaduct over de A1 bij afslag 3 is daarom al rekening gehouden met een mogelijke verbreding (breder talud voor extra rijstrook en heipalen voor een toekomstige verbreding van het viaduct).

4 Ruimtelijke ontwikkelingen

4.1 De Bloemendalerpolder (Weespersluis)

In 2007 maakt besluit de Tweede Kamer dat de Bloemendalerpolder en het Kruitfabriekterrein in Muiden uit het regime Groene Hart wordt gehaald. Dat maakt ruimtelijke ontwikkeling mogelijk.

Voor de Bloemendalerpolder worden in 2012 afspraken gemaakt in de Samenwerkings- en Uitvoeringsovereenkomst (SUOK). Er worden in totaal 2.750 woningen gebouwd. Voor de ontsluiting van de wijk is afgesproken:

- er komt een rondweg om de wijk, direct aangesloten op afslag 3. Die weg moet er liggen bij de bouw van de 1000^{ste} woning in de polder.
- de Weesperweg/Korte Muiderweg wordt na aanleg van de rondweg afgewaardeerd naar een 50 km/u weg.

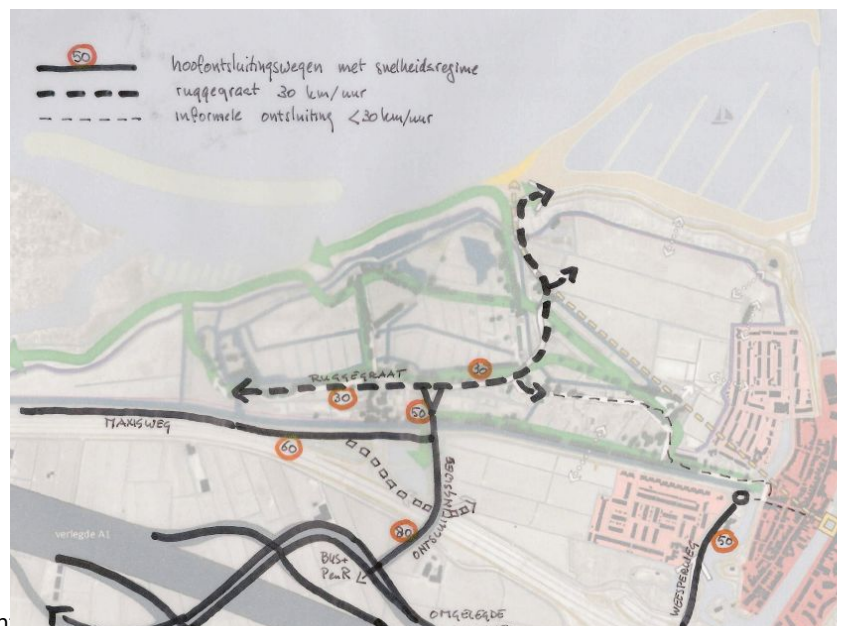


De rondweg is in april 2023 in gebruik genomen. Rechts een afbeelding uit het ruimtelijk kader bij de SUOK. De wijk heet nu Weespersluis.¹

4.2 De Krijgsman

Na jaren discussie wordt in 2016 het bestemmingsplan Krijgsman vastgesteld. Over de ontsluiting is besloten, overeenkomstig de afspraken in de VOK:

- Belangrijkste ontsluiting is een nieuwe brug die aansluit op de Maxisweg.
- Tweede ontsluiting is via het Kruitpad naar de vesting.
- Er komt geen busroute door de Krijgsman, maar langs Amsterdamse Straatweg.



¹ De gemeente Amsterdam heeft recent gebouwd kunnen worden. Dit is iets om te volgen.

- Een buitenhaven wordt ontsloten via de Krijgsman (inmiddels is besloten dat die haven er niet komt)
- Er komen maximaal 350 ligplaatsen.

Er is in 2015 verkeersonderzoek gedaan met behulp van het toenmalige verkeersmodel. Belangrijke uitkomst daarvan was dat ca. 90% van het autoverkeer zal gebruik maken van de nieuwe brug richting de Maxisweg.

Discussie over brug aan het begin van de trekvaart

Over de ontsluiting van de Krijgsman is wel discussie geweest in de gemeenteraad van Muiden. Het college komt, een paar jaar voor de VOK, met een plan om voor een brug aan het begin van de trekvaart. De raad stemt niet in met het vestigen van een voorkeursrecht in de zin van de Wet voorkeursrecht gemeente. Dat is het einde van dit initiatief.

Varianten bruggen

Voor de nieuwe brug zijn ook varianten uitgewerkt, al dan niet met de fietsbrug los. Uiteindelijk wordt gekozen voor een autobrug en twee fietsbruggen.

Openstelling Kruitpad

Het Kruitpad is tijdens de bouw nog niet opengesteld vanwege veiligheidsredenen. Besluit is nog steeds om het Kruitpad wel open te stellen.

Westbatterij

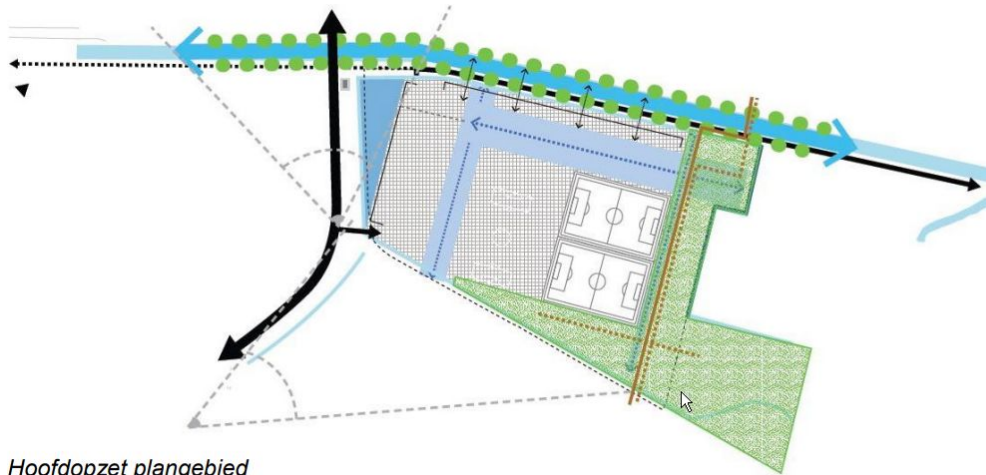
De VOK bevat afspraken over herontwikkeling van de Westbatterij. Deze ontwikkeling is nog niet meegenomen in het bestemmingsplan Krijgsman. Het verkeersonderzoek voor de Krijgsman ziet hier dus ook niet op.

4.3 Brediusgronden

De afspraken in de SUOK bieden ook ruimte voor een ontwikkeling op de Brediusgronden. Aanvankelijk is het doel om er een sportlocatie, woningen en een hotel te realiseren. In het bestemmingsplan Bredius uit zijn keuzes gemaakt over de ontsluiting. Besloten is om de woningen te ontsluiten via de Amsterdamse Straatweg en de sportclub via de Maxisweg.

Redenen daarvoor zijn:

- Voorkomen van verkeer op de Maxisweg dat vanuit Bredius richting oostkant gaat omdat de Maxisweg een druk punt is
- Woningen worden meer onderdeel van Muiden als ontsluiting ook via die kant plaatsvindt.



Hoofdopzet plangebied

Inmiddels is het hotel geschrapt en komen er in totaal 90 woningen.

5 Beleid en overige besluiten

5.1 Mobiliteits- en Parkeervisie Gooise Meren 2040 (2021)

In deze visie schetst de gemeente de gewenste ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit. In dit kader is onder meer het streven naar een autoluwe vesting van belang.

5.2 Regionale fietsnetwerk

Al in het kader van het MIRT onderzoek Oostkant Amsterdam (2014) zijn afspraken gemaakt voor de ontwikkeling van een regionaal fietsnetwerk. Via het routenetwerk kunnen regionale bestemmingen snel en rechtstreeks met de fiets worden bereikt. Het doel is om het fietsgebruik te bevorderen en de uitstoot van milieuvriendelijke stoffen te verminderen. Dit regionale fietsnetwerk is verder ontwikkeld door de gemeenten in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en de provincie Noord Holland. De gemeente Gooise Meren heeft dit routenetwerk overgenomen in haar verkeers- en vervoersbeleid.

De route tussen Muiderberg en Amsterdam (via Muiden) is aangewezen als onderdeel van een (boven)regionale doorfietsroute.

Dit ligt al vast:

- De Amsterdamsestraatweg wordt onderdeel van de route.

Dit ligt nog niet vast:

- Hoe de route precies gaat lopen. Uitgangspunt van de afspraken is door Muiden. Een andere route is mogelijk niet subsidiabel.
- Hoe de inrichting van de route eruit gaat zien. Het niet nodig dat in een historische stad met (rood) asfalt wordt gewerkt.

5.3 Herinrichting en rioolvervanging Muiden Noordwest

In 2017 is het riool in Muiden Noordwest vervangen. Daarbij zijn ook de straten opnieuw ingericht. Op sommige plekken is eenrichtingverkeer ingesteld.

6 Niet besloten, maar wel in beeld

6.1 Implementatie mobiliteitsvisie

Er zijn nog geen besluiten genomen wat een streven naar een 'autoluw' centrum voor Muiden betekent.

6.2 Verkeer over Grootte Zeesluis

De Spieringbrug is onder meer gebouwd om verkeer om de vesting heen mogelijk te maken. Dat zou de ruimte bieden om de Grootte Zeesluis af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer. Of eenrichtingsverkeer in te stellen. Hier is in Muiden wel discussie over geweest, maar is voor de fusie niet meer besloten. Zo'n maatregel zou bij kunnen dragen aan een autoluw(er) Muiden. Uit de onderzoeken voor Muiden Noordwest blijkt dat dit wel gevolgen heeft voor de Amsterdamse Poortbrug.

6.3 Parkeren op het Vestingplein

Dit wordt besloten in het kader van de planvorming voor de vestingwallen fase 2 en het vestingplein. Hiermee samen hangt hoe bussen al dan niet het Muider slot kunnen bereiken.

6.4 Route doorfietspad en fietspad langs verlegde Mariahoeveweg

Er moet een besluit genomen worden hoe de regionale fietsroute gaat lopen. Als de keuze valt voor een route om de vesting heen, moet er een fietspad langs de verlegde Mariahoeveweg komen. Het programma Verder met de Vesting Muiden voorziet niet in dit fietspad. Overigens kan ook zonder de doorfietsroute worden besloten om dit fietspad aan te leggen.

6.5 Ontsluiting Muiden Noordwest

In het kader van het Masterplan moet worden besloten over de ontsluiting van Muiden Noordwest in het licht van nieuwe ontwikkelingen in dit gebied. In de kadernota Muiden Noordwest heeft de raad uitgesproken dat de weg naar de Westbatterij (Jan Kerstenpad) zo autoluw mogelijk moet worden.

6.6 Herinrichting Weesperweg tussen vesting en P1

De inrichting van deze weg is nog niet opgepakt in een project.

6.7 Groei van verkeer en knelpunten op (opritten naar) de A1

Richting 2030 is de verwachting dat er weer files op de A1 bij Muiden zullen zijn omdat het verkeer tussen Almere en Amsterdam blijft groeien. Dat heeft ook terugslag op de opritten naar de A1 (zie boven dat hier deels al op is voorbereid). Ook de P+R voorzieningen zullen drukker worden, dat is nu al zichtbaar. Er is wel een MIRT onderzoek naar gedaan (Amsterdam Bay Area in 2021), maar er zijn nog geen besluiten over genomen. Er loopt hier een regionale lobby voor. Duidelijk is overigens wel dat verdere verbreding van de A1 het probleem hooguit tijdelijk oplost. Het is niet aannemelijk dat de A1 binnen 10 jaar weer wordt verbreed. Dat kan leiden tot sluipverkeer door kernen als Muiden. Dit was niet voorzien in onderzoeken voor de Krijgsman. Dit kan leiden tot meer oost-west verkeer door de vesting dan toen voorzien. We zien ook dat het aantal verkeersbewegingen in en uit de Krijgsman wat hoger lijkt te worden dan voorzien. De verdeling tussen Maxisweg en Kruitpad (90% vs 10%) komt ook nu nog uit het model. In het onderzoek naar Muiden Noordwest wordt met deze nieuwste prognoses rekening gehouden.

6.8 Diverse ambities haven Muiden en Westbatterij

Voor de herontwikkeling van de Westbatterij (lichte horeca) zijn afspraken gemaakt met KNSF. De planvorming over de Westbatterij hangt met name op discussie over parkeren.

De Koninklijke Nederlandse Zeil & Roeivereniging (KNZ&RV) heeft een principeverzoek ingediend voor herontwikkelingen op hun terrein. Onderdeel van het principeverzoek is de vraag of een stuk dijk meer structureel gebruikt kan worden voor parkeren.

Ter uitvoering van het project Natuurboulevard 2.0 wordt het gemeentelijk strand voor de Westbatterij uitgebreid.

6.9 Bevolkingssamenstelling Krijgsman

De nieuwbouwwijk De Krijgsman ontwikkelt zich gestaag. Dit zorgt voor een groeiende verbinding met de Vesting. Het aantal jonge gezinnen is ten gevolge van het gerealiseerde woningtype groter dan bij aanvang is geschat.