

Vraag en beantwoording wel/niet op de site bestuur.gooisemeren.nl (doorhalen wat niet van toepassing is) *.

Naam en fractie:	Niels de Jager, VVD
Datum indiening:	26-11-2025
Datum antwoord:	2-12-2025
Onderwerp:	Verkeersveiligheid in De Krijgsman

Inleiding

Eind april heeft de VVD-fractie vragen gesteld omtrent verkeersveiligheid aangaande schoolgaande kinderen in Muiden, specifiek in de Krijgsman ([250424_VVD_Beantwoording_techische_vragen_-_Verkeersveiligheid_Muiden.pdf](#)). Zelf heeft onze fractie gezien, en daar ook van omwonenden en ouders signalen van gekregen, dat de verkeersveiligheid rondom het IKC verbeterd is, o.a. door het plaatsen van boomstammen en het tijdelijke verkeersverbod. Daar is onze fractie erkentelijk voor.

Toch hebben wij vernomen van omwonenden dat de verkeersveiligheid, o.a. rondom het IKC en de Cornelis Kraaijenhofstraat, nog verbeterd kan worden. Pogingen om verkeersdrempels te realiseren, verlopen moeizaam, aldus bewoners.

Vraag 1

Zijn de ingestelde maatregelen na april 2025 (boomstammen leggen, parkeerplaatsen afzetten) nog steeds actueel? Welke maatregelen zijn n.a.v. het politierapport genomen? Worden de maatregelen, zoals het parkeerverbod, permanent gemaakt?

Antwoord

De genoemde maatregelen zijn nog actueel. Er zijn nog geen maatregelen genomen naar aanleiding van het politierapport. In verband met de privacy van slachtoffers en daders zijn rapporten van de verkeersongevallendienst niet openbaar. Dossiers zijn soms ook onderdeel van strafvervolgning. Het Openbaar Ministerie heeft nog niet gereageerd op ons verzoek om het onderzoek van de verkeersongevallendienst met de gemeente te delen. Het evaluatieonderzoek dat in opdracht van de gemeente naar de schoolomgeving van het IKC (en al gepland stond) is door een gecertificeerde verkeersveiligheidsauditor uitgevoerd. Het verslag is nog niet opgeleverd. Pas op basis van het definitieve verslag kan bepaald worden welke maatregelen doelmatig zijn om te nemen of te behouden.

Het stopverbod ter hoogte van het IKC aan de Kruitmolen houdt verband met de wegwerkzaamheden in het vierde kwartaal 2025 aan de Krijgsmanlaan. Verkeer van en naar het noordoostelijk deel van de Krijgsman kan haar deel van de wijk tijdelijk niet verlaten via de Rietpolderlaan en moet daarom omrijden via de Kruitmolen en het Kroonwerk/Waterlinie. Hierdoor heeft het omleidingstraject langs de school tijdelijk veel meer verkeer te verwerken. Het stopverbod is tijdelijk en met een verkeersbesluit ingesteld. Voor een permanent verbod zou een nieuw verkeersbesluit opgesteld moeten worden. Het stopverbod vervalt na afronding van de wegwerkzaamheden aan de Krijgsmanlaan.

Boomstammen zijn geen duurzame maatregel, omdat deze na verloop van tijd vergaan. Hiervoor zal een alternatief gezocht moeten worden. Dit is nog niet gevonden. Het is nog niet bekend wat dit alternatief is. Dit wordt betrokken bij het opstellen van een besluit over de aanbevelingen uit de verkeersveiligheidsaudit. Dit besluit verwachten we in het eerste kwartaal van 2026 op te kunnen stellen.

De klacht over de Cornelis Kraaijenhoffstraat staat los van de omgeving van het IKC.

Vraag 2

Er zijn vanuit de buurt signalen dat er, hoewel er 30 km/u geldt, er in de praktijk nog vaak te hard gereden wordt. Wordt dit vanuit de gemeente gedeeld (bv door observaties en metingen)?

Antwoord

Dit beeld wordt niet door de gemeente herkend. In de maand september 2025 bedroeg de gemiddelde snelheid (V85-waarde) 18,1 km/uur. De hoogst gemeten snelheid bedroeg 35 km/uur. De Cornelis Kraaijenhoffstraat is geen verbindingsweg en verwerkt hoofdzakelijk verkeer met een bestemming of oorsprong in de Cornelis Kraaijenhoffstraat zelf. De gemeten snelheid geeft geen aanleiding voor maatregelen. We signaleren wel dat veel verkeer tegen de rijrichting inrijdt.

De gemeente ontvangt vrijwel dagelijks klachten over de verkeersveiligheid over zeer veel verschillende locaties en situaties. Meldingen over te hard rijden is daarin een bijna constante factor.

De gemeente kan, zonder dat daarvoor fysieke tellingen op straat worden uitgevoerd, de gereden snelheid op alle wegen in onze gemeente via een dashboard monitoren. Dit dashboard verzamelt via GPS continue snelheidsdata van de wegen. Op basis van dit dashboard kunnen we zien of er (gemiddeld) structureel of incidenteel te hard wordt gereden. Uitkomsten kunnen worden gedeeld door middel van een screenshot. Het dashboard toont maandelijks de gemiddelde snelheid op een traject. Via het dashboard kunnen metingen tot twee jaar terug worden geraadpleegd.

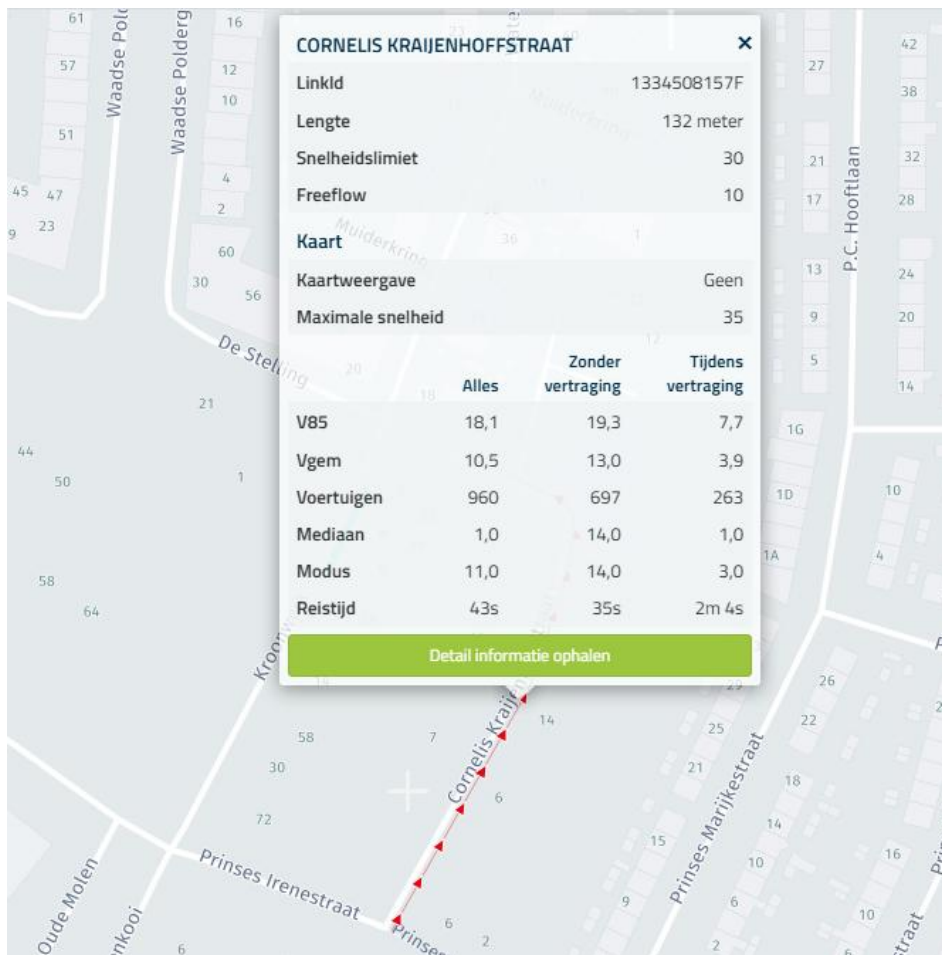
Vraag 3

Bewoners geven aan dat verzoeken om verkeersdrempels worden afgewezen, mede met het argument dat metingen binnen de normen liggen. Hoe wordt de ervaren (on)veiligheid gewogen ten opzichte van de meetgegevens?

Antwoord

De meetresultaten liggen inderdaad ruim onder de toegestane maximumsnelheid. Het V85-normgetal komt in de voorafgaande maand augustus en de inmiddels versterken maand oktober vrijwel overeen met de resultaten van september 2025. De objectieve data van het dashboard geven geen aanleiding om in de toekomst maatregelen te overwegen. Incidentele snelheidsovertredingen zijn er namelijk in vrijwel elke straat. De hoogst gemeten snelheid speelt daarom geen rol bij de beoordeling of de gereden snelheid binnen acceptabele grenzen ligt.

Onderstaand het screenshot van september 2025:



De gemeente beschikt niet over de menskracht en een budget om verzoeken om verkeersdrempels op verzoek te honoreren. Het uitgangspunt voor de gemeente is dat aanpassing van infrastructuur kan gebeuren wanneer wegen door slijtage aan vervanging toe zijn of wanneer daarvoor investeringsbudget via de begroting (eventueel aangevuld met subsidie) beschikbaar is gesteld. Op deze wijze worden de voorbereidende werkzaamheden ordentelijk gepland en kan via het reguliere proces worden nagegaan dat maatregelen onder direct belanghebbenden draagvlak bezitten.

Draagvlak is belangrijk omdat niet iedereen verkeersdrempels accepteert voor zijn deur. Verkeersdrempels kunnen namelijk trillings- en geluidsoverlast veroorzaken. Om beheerstechnische redenen is het wenselijk dat verkeersdrempels op een degelijke manier in de wegconstructie worden opgenomen. De meeste inwoners hebben begrip voor deze werkwijze.

Verkeersdrempels zijn een goede manier om de maximumsnelheid mee af te dwingen. Aanpassen van infrastructuur is echter kostbaar wanneer je dit op een degelijke manier wil doen.

Vraag 4

De bewoners hebben aangegeven dat zij zelf willen zorgdragen van de kosten van de drempels. Hoe past dit binnen de instrumenten als right to challenge, right to bid en burgerinitiatief?

Welke technische of juridische belemmeringen zijn er bij een dergelijke constructie?

antwoord

De gemeente is onbekend met het aanbod van bewoners om de kosten zelf te dragen. In de correspondentie aan de gemeente is daarover niks terug te lezen. Cofinanciering door bewoners kan leiden tot ongelijke behandeling.

Bewoners van Gooise Meren kunnen een inwonersinitiatief aanmelden

Hierbij bestaan twee mogelijkheden

- a. Initiatiefnemer vraagt de gemeenteraad over een bepaald onderwerp te vergaderen
- b. Initiatiefnemer stelt een concreet plan op en vraagt de gemeenteraad hierover een besluit te nemen

Hierbij moet wel aan bepaalde indieningsvereisten worden gedaan (zie de gemeentelijke website)

Juridisch bestaat er geen beletsels om bijdragen van derden te ontvangen ten behoeve van het realiseren van publieke infrastructuur, mits dit transparant, zonder tegenprestatie en voor het publiek controleerbaar plaatsvindt. De gemeente is als wegbeheerder juridisch aansprakelijk voor gebreken aan de weg en wil daarom de technische voorwaarden, kwaliteit, veiligheid, duurzaamheid, uitvoering en beheersbaarheid et cetera van verkeersmaatregelen kunnen controleren en beheersen.