

Gemeente Muiden

**Maatregelen tegen
Sluipverkeer**

Concept 19 februari 2001

Gemeente Muiden

Maatregelen tegen Sluipverkeer

Concept 19 februari 2001

INHOUD		blz
	Samenvatting	1
1	Inleiding	6
1.1	Aanleiding voor het onderzoek	6
1.2	Leeswijzer	7
2	Werkwijze	8
2.1	Kwalitatieve verkenning van knelpunten en oplossingsrichtingen	8
2.2	Kwantitatief onderzoek	8
3	Uitkomsten knelpunteninventarisatie	9
3.1	Kwalitatieve verkenning	9
3.2	Kwantitatief onderzoek	11
3.2.1	De invalswegen vanuit het noorden en oosten	11
3.2.2	De Vesting Muiden	12
3.2.3	De Maxisweg	14
4	Oplossingsrichtingen	15
4.1	Maatregel 1: totale afsluiting	15
4.2	Maatregel 2: doseersysteem	16
4.3	Maatregel 3: selectieve toegangsverlening	17
4.4	Snelheidsremmende maatregelen	18
4.5	De afweging	19
5	Beoordeling oplossingsrichtingen	20
5.1	Juridische haalbaarheid	20
5.2	Praktische haalbaarheid	20
5.3	Techniek en organisatie	21
5.4	Effectiviteit van maatregelen	22
5.4.1	Intensivering van de handhaving	22
5.4.2	Afsluiting in de Vesting (Sluisbrug)	22
5.4.3	Doseren en selectieve toegang	23
5.4.4	Maatregelen Maxisweg	28
5.5	Kosten	28
6	Conclusies	30
7	Aanbevelingen	33
 Bijlagen		
1.	Uitkomsten interviews	
2.	Juridische randvoorwaarden	
3.	Flankerende infrastructurele maatregelen	
4.	Systemen van selectieve toegang	
5.	Criteria voor het verlenen van ontheffingen	
6.	Functionele randvoorwaarden voor doseersystemen	

Samenvatting

Aanleiding voor het onderzoek

Op de A1 en de A6 is er voor het knooppunt Muiderberg vrijwel dagelijks filevorming, vooral in de ochtendspits.

Een deel van de automobilisten verkiest routes via het onderliggend wegennet, onder andere door de woonkernen van Muiden en Muiderberg om tijdwinst te kunnen boeken. De belangrijkste invalswegen voor het sluipverkeer in de ochtendspits zijn de parallelweg langs de A6 en de Naardervaart. In mindere mate wordt ook de route via de IJsselmeerweg en de Tesselschadelaan door sluipverkeer gebruikt.

De belangrijkste uitvalsweg voor sluipverkeer richting Amsterdam is de aansluiting Muiderslot op de A1. De aansluiting Muiden en de Maxisweg worden eveneens veel gebruikt als uitvalswegen in de richting van Amsterdam.

Door het sluipverkeer ontstaat in de Vesting Muiden (en in mindere mate ook in Muiderberg) geluidsoverlast, trilling en een gevoel van verkeersonveiligheid.

In het verleden zijn diverse maatregelen genomen om het sluipverkeer te weren. Op de IJsselmeerweg, de Zuidpolderweg tussen de Mariahoeveweg en de Nooit Gedacht en op de parallelweg langs de A6 zijn inrijverboden ingesteld, op de parallelweg met uitzondering van bestemmingsverkeer. Ook op de Keverdijk in Naarden (in Muiden overgaand in de Naardervaart) geldt in de ochtendspits een inrijverbod. De inrijverboden worden in de praktijk echter veelvuldig overtreden en hebben daardoor weinig effect.

Rijkswaterstaat heeft in 1999 doseerinstallaties (TDI's) geplaatst bij de toeritten Muiderslot en Muiden op de A1. Sindsdien rijdt een deel van het verkeer vanaf de Mariahoeveweg via de Vesting door naar de aansluiting Muiden en de Maxisweg.

Doel van het onderzoek

De handhaving van de inrijverboden vergt in de praktijk te veel personele inzet van politie en justitie.

Daarom wordt gezocht naar een systeem om het sluipverkeer te weren, waarbij geen of slechts minimaal een inzet wordt gevraagd van de politie voor de handhaving.

Voorwaarde is wel, dat inwoners van Muiden en Muiderberg over en weer toegang moeten houden tot de voorzieningen in de gemeente, evenals werknemers in de gemeente.

Ook de verkeersveiligheid van fietsers en bromfietzers op de secundaire brug over het Amsterdam-Rijnkanaal (Maxisweg) baart zorgen. Daarom wordt onderzocht of afsluiting van deze brug voor autoverkeer mogelijk en wenselijk is.

Uitkomsten van tellingen en waarnemingen

Uit verkeerstellingen en een kentekenonderzoek blijkt dat op de IJsselmeerweg de hoeveelheid verkeer in ochtendspits minder is dan op grond van landelijke kencijfers verwacht zou mogen (135 voertuigen tussen 07.00 en 09.00 uur ofwel 8% van de etmaalintensiteit). Op deze weg wordt dus in hoge mate verkeer geweerd door het ingestelde inrijverbod.

Op de parallelweg van de A6 en op de Naardervaart daarentegen is de spitsintensiteit fors hoger dan op grond van landelijk kencijfers verwacht mag worden:

- op de parallelweg ruim 250 voertuigen tussen 07.00 en 09.00 uur, ofwel 26% van de etmaalintensiteit;
- op de Naardervaart 570 voertuigen tussen 07.00 en 09.00 uur, ofwel 40% van de etmaalintensiteit.

Op de parallelweg van de A6 en op de Naardervaart hebben de ingestelde inrijverboden dus weinig effect.

De hoeveelheid verkeer op de Herengracht (1250 voertuigen per etmaal) is in overeenstemming met landelijke uitgangspunten voor wegen met een geringe verkeersfunctie binnen de bebouwde kom (zogenoemde erftoegangswegen met een toelaatbare intensiteit van maximaal ongeveer 2500 voertuigen per etmaal). Wel is de piek in de ochtendspits richting Sluisbrug (350 voertuigen tussen 07.00 en 09.00 uur ofwel ruim 35% van het inrijdende verkeer per etmaal) relatief hoog in vergelijking met landelijke kencijfers.

In de Vesting is de route Naarderstraat – Sluisstraat – Amsterdamsestraat – Weesperweg de verzamel- en distributieroute voor het interne verkeer (dit is het verkeer met herkomst of bestemming in de Vesting) en het sluipverkeer. Dit maakt, dat op de Weesperweg ter hoogte van het Karveel de intensiteit op etmaalbasis (ongeveer 4800 motorvoertuigen per etmaal) fors boven de landelijke norm van 2500 motorvoertuigen per etmaal voor erftoegangswegen ligt. Ook hier is de piek in de ochtendspits relatief hoog.

Uit de kentekenwaarnemingen en de verkeerstellingen op de in- en uitvalswegen en op de Zuidpolderweg blijken de intensiteiten tussen de diverse relaties door de gemeente Muiden in een gemiddelde ochtendspits zoals weergegeven in onderstaande tabel.

*Relatietabel intensiteiten tussen 07.00 uur en 09.00 uur
(indicatief aantal motorvoertuigen tussen 07.00 en 09.00 uur)*

	naar	Vesting	A1 Muiderslot	A1 Muiden	brug Maxisweg	totaal
van						
Muiderberg		19%	63%	9%	9%	100%
A6 via Muiderberg		20%	60%	10%	10%	100%
A6 via parallelweg		21%	64%	7%	7%	100%
Naardervaart		19%	64%	9%	9%	100%
A1 Muiderslot		71%	0%	29%	0%	100%

Uit de tellingen blijkt dat de intensiteit in de ochtendspits op maandag en dinsdag in het algemeen hoger is dan in de rest van de week.

Oplossingsrichtingen

Sluipverkeer kan op diverse manieren worden geweerd:

1. totale afsluiting

Bij een totale afsluiting wordt een wegvak voor alle verkeer afgesloten met bijvoorbeeld verkeersborden en/of paaltjes. Eventueel kunnen (brom)fietsers de afsluiting passeren en kunnen nood- en hulpdiensten de afsluiting verwijderen.

Een totale afsluiting met fysieke middelen is eenvoudig, goedkoop en erg effectief, ook zonder politietoezicht. De maatregel is daarentegen wel zeer star en biedt geen mogelijkheid om doelgroepen te laten passeren en daarom minder geschikt voor afsluiting van grote gebieden of woonkernen.

Wordt de afsluiting alleen met verkeersborden gerealiseerd, dan kunnen doelgroepen zoals bestemmingsverkeer en busverkeer met ontheffing wel passeren, maar is zonder politietoezicht ook misbruik niet uit te sluiten, zoals in de praktijk blijkt in Muiden.

2. selectieve toegangsverlening

Bij selectieve toegang wordt een beweegbare fysieke afsluitingen op de weg aangebracht. De afsluiting kan met een kaartlezer of een zend- en ontvangsysteem door ontheffinghouders worden opgeheven en gepasseerd.

Ook dit systemen kan worden voorzien van een tijdvenster waarin het systeem in werking is. Buiten het tijdvenster heeft het verkeer vrije doorgang.

Van groot belang is het te komen tot objectieve en juridisch sluitende criteria voor de doelgroepen die voor een ontheffing in aanmerking komen. In de praktijk blijkt het opzetten van het ontheffingenreglement een lange en ingewikkelde procedure vergt en dat de uitgifte van ontheffingen erg arbeidsintensief is.

Met een goed ontheffingenbeleid is selectieve toegangverlening zeer effectief. Het voordeel ten opzichte van een totale afsluiting is dat het herkomst- en bestemmingsverkeer nagenoeg geen last geeft van de maatregel (mits in het bezit van een ontheffing).

3. doseersysteem

Bij een doseersysteem wordt met behulp van een beweegbare afsluiting (paal) druppelsgewijs verkeer toegelaten. Hierbij loopt het verkeer een instelbare vertraging op, waardoor het verkeer waar mogelijk een andere route zal kiezen, bij voorkeur de A1 en de A6.

Desgewenst kan het doseersysteem worden voorzien van een tijdvenster waarin het in werking is. Buiten het tijdvenster heeft het verkeer vrije doorgang.

Een doseersysteem is relatief eenvoudig te realiseren en de effectiviteit is in het algemeen ongeveer even groot als van een selectief toegangssysteem, afhankelijk van de ingestelde doseertijd. Bij een doseersysteem wordt echter geen onderscheid gemaakt naar doelgroepen, dus zowel sluipverkeer als ook herkomst- en bestemmingsverkeer heeft 'last' van de maatregel.

Snelheidsremmende maatregelen

De mate waarin snelheidsremmende maatregelen van invloed kunnen zijn op het sluipverkeer is afhankelijk van de plaatselijke situatie. In de Vesting is de snelheid al laag en is het traject zodanig kort, dat aanvullende snelheidsremmende maatregelen weinig invloed zullen hebben op de hoeveelheid sluipverkeer. In Muiderberg zal het effect van snelheidsremmende maatregelen op de omvang van het sluipverkeer groter zijn, te meer daar ook een vlotte en comfortabele route via de parallelweg van de A6 beschikbaar is. De omvang van het effect is vooraf niet te kwantificeren.

Aanbevelingen

Maatregelen tegen sluipverkeer

In de specifieke Muidense situatie gaat de voorkeur uit naar de toepassing van doseersystemen op grond van de volgende overwegingen:

- de juridische haalbaarheid;
- de termijn waarop maatregelen uitvoerbaar zijn;
- de overlast voor de (meeste) eigen inwoners;
- de personele en organisatorische inspanningen voor de gemeente;
- de personele en organisatorische inspanningen voor de politie;
- de effectiviteit van de maatregelen.

Daarbij zijn er diverse opties, zoals:

- één doseerinstallatie op de Zuidpolderweg;
- doseren van het verkeer naar de Vesting met een installatie op de Zuidpolderweg tussen de Mariahoeveweg en de oostelijke aansluiting van de Nooit Gedacht; op de Herengracht wordt tegelijkertijd een inrijverbod ingesteld (wel uitrij-mogelijkheid);
- plaatsing van doseersystemen op de IJsselmeerweg, op de parallelweg van de A6 en op de Naardervaart (in overleg met de gemeente Naarden).

Voor de Vesting zijn de genoemde maatregelen ongeveer even effectief.

Bij de laatste oplossing kunnen inwoners van Muiderberg in de ochtendspits vrij naar de Vesting blijven rijden, de kosten zijn echter het hoogst.

Aanbevolen wordt:

- a) op de Zuidpolderweg een doseerinstallatie te plaatsen (bestemmingsverkeer voor de Vesting behoud toegang, zij het met vertraging);
- b) op de Herengracht een inrijverbod in te stellen vanaf de Mariahoeveweg.

Gelet op de intensiteiten van het in- en uitgaande verkeer is plaatsing van één installatie per wegdoorsnede voldoende, met een verkeerslichtenregeling voor beide rijrichtingen. De installaties dienen in beginsel in werking te zijn tussen 07.00 en 09.00 uur.

Het verlenen van (gedoseerde) doorgang is strijdig met de thans geldende inrijverboden. Tegelijkertijd met de installatie van de doseersystemen dienen daarom de bestaande inrijverboden op de betreffende wegvakken met een verkeersbesluit te worden ingetrokken.

Maatregelen Maxisweg

De verkeersintensiteit op de Maxisweg en op de secundaire brug over het Amsterdam-Rijnkanaal in het bijzonder kan door maatregelen tegen sluipverkeer ten oosten van de Vesting Muiden tussen 07.00 en 09.00 uur met ongeveer 85 à 115 motorvoertuigen (25 à 35%) worden gereduceerd. De intensiteit bedraagt dan gemiddeld in de ochtendspits minder dan 250 motorvoertuigen in twee uur. Dit is aanzienlijk lager dan landelijke intensiteitscriteria voor de laagste wegcategorie buiten de bebouwde kom.

Aanbevolen wordt daarom de verkeersveiligheid te verhogen door een snelheidsbeperking van 60 km/uur in te stellen en dienovereenkomstige snelheidsremmende maatregelen te nemen.

Op de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal wordt aanbevolen nader te onderzoeken of het fietsverkeer fysiek van het autoverkeer gescheiden kan worden door de aanleg van een fietsstrook met een verkeersregeling voor auto- en busverkeer uit beide richtingen. Busverkeer dient met hoge prioriteit afgehandeld te worden.

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding voor het onderzoek

Ter verbetering van de praktische handhaafbaarheid van reeds genomen maatregelen tegen sluipverkeer¹ in de Gemeente Muiden is AGV Adviesgroep voor Verkeer en Vervoer opdracht verleend voor een totaal nieuwe beoordeling van de bestaande situatie, uitmondend in een concreet advies over aanpassing van de bestaande maatregelen.

congestie
leidt tot sluip-
verkeer

Vrijwel dagelijks is er congestie op de A1 en de A6 ter hoogte van het knooppunt Muiderberg. Deze congestie treedt vooral op in de ochtendspits en in mindere mate tijdens de avondspits.

Door de slechte verkeersafwikkeling op het hoofdwegennet verkiest een deel van de automobilisten routes via het onderliggend wegennet, onder andere door de woonkernen van Muiden en Muiderberg. De belangrijkste routes voor het sluipverkeer zijn aangegeven in figuur 1.

Het sluipverkeer leidt er met name toe, dat de woonkwaliteit in de kernen wordt aangetast.

maatregelen
niet effectief

Reeds in 1984 heeft de Gemeente Muiden op de IJsselmeerweg een inrijverbod ingesteld op werkdagen tussen 07.00 uur en 09.00 uur om het sluipverkeer te weren. In 1991 is de periode van het inrijverbod met een uur verlengd.

In 1993 is het gedeelte van de Zuidpolderweg tussen de Mariahoeveweg en de oostelijke ingang van de Nooit Gedacht eveneens afgesloten voor autoverkeer richting Vesting gedurende de ochtendspits (zie figuur 1).

Op de parallelweg langs de A6 is gedurende de ochtendspits eveneens een inrijverbod van kracht, met uitzondering van bestemmingsverkeer naar de aangrenzende bedrijven.

De inrijverboden worden in de praktijk veelvuldig overtreden.

De adequate handhaving van de verboden zou in de praktijk te veel personele inzet vergen van de politie. De handhaving heeft om die reden een lage prioriteit.

In beginsel wordt gezocht naar een systeem waarbij geen of slechts minimaal een inzet wordt gevraagd van de politie voor de handhaving.

verkeers-
veiligheid
Maxisweg

Daarnaast is er binnen de Gemeente Muiden discussie over de verkeersveiligheid op Maxisweg ter hoogte van de secundaire brug over het Amsterdam-Rijnkanaal. Onderzocht wordt of afsluiting van deze brug mogelijk en wenselijk is ter verho-

¹ Onder sluipverkeer wordt in dit rapport verstaan: verkeer dat zijn herkomst en/of bestemming niet in de Gemeente Muiden heeft en derhalve doorgaand is ten opzichte van de Gemeente Muiden.

ging van de verkeersveiligheid van fietsers en bromfietzers, mede in relatie tot de hoeveelheid autoverkeer op de brug.

Naast de inrijverboden die de Gemeente Muiden heeft ingesteld heeft Rijkswaterstaat in 1999 toeritdoseerinstallaties (TDI's) in gebruik genomen bij de toeritten Muiderslot en Muiden op de A1.

doel van het
onderzoek:
concrete voor-
stellen

Het onderhavige onderzoek leidt tot concrete voorstellen voor de uitvoering van maatregelen.

In het kader van het onderzoek zijn functionele randvoorwaarden geformuleerd aan de hand waarvan in een vervolgstap een bestek met technische eisen kan worden opgesteld.

In dat kader zullen technische randvoorwaarden worden opgesteld en zullen contacten worden gelegd met leveranciers.

De uitwerking van de technische randvoorwaarden is pas zinvol nadat het gemeentebestuur een definitief besluit heeft genomen over de te nemen maatregelen.

1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de gevolgde onderzoeksmethode beschreven die heeft geleid tot het advies over te nemen maatregelen tegen het sluipverkeer in de gemeente Muiden.

In hoofdstuk 3 wordt de problematiek van het sluipverkeer nader uiteengezet. Enerzijds gaat het daarbij om de beleving van de verkeerssituatie en de effecten van het sluipverkeer op de leefbaarheid. Anderzijds wordt de omvang van het verkeer en worden de belangrijkste verkeersrelaties door de gemeente Muiden gekwantificeerd.

In hoofdstuk 4 worden oplossingsrichtingen beschreven om het sluipverkeer te weren. Zowel juridische als fysieke verkeersmaatregelen als ook maatregelen in de handhavingsfeer worden behandeld.

In hoofdstuk 5 worden de oplossingsrichtingen beoordeeld op hun juridische en praktische haalbaarheid, de vereiste techniek en organisatie, de effecten en de effectiviteit. Tenslotte wordt in hoofdstuk 5 een kostenindicatie gegeven voor diverse maatregelen.

In hoofdstuk 6 en 7 worden conclusies uit het onderzoek getrokken en worden aanbevelingen gedaan voor te nemen maatregelen.

2 WERKWIJZE

De knelpunten zijn langs twee sporen onderzocht:

1. op basis van de (subjectieve) beleving van de verkeerssituatie door middel van interviews met direct betrokken en verantwoordelijk bestuurders en ambtenaren;
2. op basis van (objectieve) tellingen en waarnemingen van het verkeer.

2.1 Kwalitatieve verkenning van knelpunten en oplossingsrichtingen

interviews

De knelpunten zijn kwalitatief verkend door gesprekken met direct betrokkenen. Geïnterviewd zijn:

- het college van burgemeester en wethouders en de fractievoorzitters van CDA, PvdA, D'66 en VVD ter verkenning van (subjectieve) knelpunten en het draagvlak voor oplossingsrichtingen;
- het hoofd van de afdeling Civiele Werken en Groenvoorziening van de Gemeente Naarden, vanwege de verbindingen met deze gemeente via de IJsselmeerweg, de Naarderstraatweg en de Naardervaart;
- de regiopolitie Gooi en Vechtstreek en de officier van Justitie van het Parket Amsterdam over specifieke handhavingsaspecten en de verwerking van boetes voor verkeersovertredingen.

2.2 Kwantitatief onderzoek

tellingen en
waarnemingen

Om de omvang van het probleem objectief in beeld te brengen zijn verkeerstellingen en een kentekenonderzoek uitgevoerd.

De verkeerstellingen zijn uitgevoerd in de periode van 1 tot en met 18 november 1999. De tellocaties zijn aangegeven op figuur 2.

Het aantal gepasseerde motorvoertuigen is met behulp van telsingangen geregistreerd per kwartier en digitaal verwerkt.

Daarnaast is gebruik gemaakt van verkeerstellingen door de Gemeente Naarden op de Naardervaart in de tweede helft van september 1999.

De kentekenwaarnemingen zijn uitgevoerd in de ochtendspits van 9 november 1999 tussen 07.00 en 09.00 uur. De waarnemingslocaties zijn eveneens aangegeven op figuur 2. De kentekens van de passeerde voertuigen en de passeertijden zijn ingesproken op een band en digitaal verwerkt.

3 UITKOMSTEN KNELPUNTENINVENTARISATIE

Sluipverkeer tast met name in de ochtendspits de leefbaarheid in de kernen Muiden en Muiderberg aan. De belangrijkste invalsroutes zijn de parallelweg van de A6 en de Naardervaart.

Maatregelen dienen 'zichzelf te handhaven' en mogen de relatie tussen Muiderberg en Muiden niet aantasten.

3.1 Kwalitatieve verkenning

Uit de gesprekken met bestuurders van de Gemeente Muiden kunnen de volgende conclusies worden getrokken. De verslagen van de interviews zijn opgenomen in bijlage 1.

knelpunt
Vesting

1. Sluipverkeer is vooral een knelpunt in Muiden (Herengracht, Sluisbrug). De ruimtelijke schaal van de Vesting is niet geënt op grote hoeveelheden autoverkeer. De leefbaarheid (geluidhinder, trillingsoverlast) en de verkeersveiligheid in de Vesting worden aangetast door de grote hoeveelheid autoverkeer. Er is een groot draagvlak voor maatregelen.

Muiderberg:
geen knelpunt
meer

2. Uit Muiderberg komen weinig klachten over sluipverkeer. De indruk is dat de hoeveelheden sluipverkeer hier zijn afgenomen door aanleg van de carpoolwistelstrook op de A1. Bovendien mijdt veel sluipverkeer de kern van Muiderberg en rijdt via de parallelweg van de A6.

vooral een
ochtendspits-
probleem

3. Sluipverkeer manifesteert zich voornamelijk op werkdagen tussen 07.00 en 09.00 uur. In de avondspits is de hoeveelheid sluipverkeer sterk afgenomen na de recente capaciteitsuitbreiding op de A6 tussen het knooppunt Muiderberg en de aansluiting Muiderberg op de A6 richting Almere.

meerdere
sluiproutes

4. De belangrijkste invalsroutes zijn de parallelweg van de A6 en de Naardervaart.
De belangrijkste uitvalsweg voor sluipverkeer richting Amsterdam was tot voor kort de aansluiting Muiderslot op de A1. Ook automobilisten uit Muiderberg richting Amsterdam dienen in beginsel via deze toerit te rijden.
De indruk is dat sinds de ingebruikname van de TDI bij deze toerit veel verkeer via de Vesting doorrijdt naar de aansluiting Muiden op de A1.

niet wachten
op
maatregelen
van het Rijk

5. Uit overleg met Rijkswaterstaat in het verleden is gebleken dat het rijk primair inzet op stimulering van het openbaar vervoer en carpools. Mede in het licht van de verdere uitbreiding van Almere zal dit beleid naar verwachting niet leiden tot een substantiële afname van het verkeer op het knooppunt Muider-

berg, en dus zal naar verwachting ook de hoeveelheid sluipverkeer in Muiden en Muiderberg niet merkbaar afnemen.

maatwerk
gewenst

6. Maatregelen tegen sluipverkeer moeten primair gericht zijn op handhaving van bestaande inrijverboden en beperking / voorkoming van sluipverkeer in de Vesting. Maatregelen dienen zich te beperken tot de perioden waarin sluipverkeer daadwerkelijk optreedt.

Van maatregelen waarbij alsnog een beroep wordt gedaan op handhaving door de politie (bijvoorbeeld cameracontrole) wordt weinig verwacht. Maatregelen dienen zich daarom in beginsel zelf te handhaven.

Muiderbergers
ontzien

7. Inwoners van Muiderberg moeten vrij toegang houden tot de voorzieningen in de Vesting, evenals werknemers in dat gebied. Bij het zoeken naar oplossingsrichtingen wordt niet gedacht aan een (grootschalig) ontheffingensysteem. Voor het verkrijgen van vergunningen dient geen of slechts een geringe vergoeding in rekening te worden gebracht.

waar nodig
aansluiten bij
Naarden

8. Maatregelen in Muiden / Muiderberg dienen aan te sluiten bij maatregelen die door de Gemeente Naarden worden ontwikkeld tegen sluipverkeer door die gemeente, zoals de mogelijke aanleg van een bussluis op de IJsselmeerweg.

maatregelen
Maxisweg

9. Over maatregelen tegen sluipverkeer via de secundaire brug over het Amsterdam-Rijnkanaal lopen de meningen uiteen: van 'afsluiten voor alle autoverkeer' tot 'volledig openstellen voor autoverkeer met een additionele fietsbrug'.

ook Naarden
overweegt
maatregelen

Uit een interview met het hoofd van de afdeling Civiele Werken en Groenvoorziening van de Gemeente Naarden blijkt, dat de Gemeente Naarden eveneens maatregelen overweegt tegen sluipverkeer. Prioriteit ligt daarbij op maatregelen in de Vesting Naarden. In tweede instantie wordt gedacht aan de aanleg van een bussluis op de IJsselmeerweg.

politie en
justitie willen
meewerken

Politie Gooi en Vechtstreek en het Arrondissementsparket Amsterdam staan in beginsel niet afwijzend tegenover medewerking aan handhaving.

Via het regionale driehoeksoverleg zou nader overlegd kunnen worden over een contract van het arrondissementsparket met de Gemeente Muiden voor het verwerken van bezwaar- en beroepsschriften, mits het aantal bezwaren- en beroepsschriften beperkt is.

Voorwaarde voor de politie is bovendien, dat de personele inzet uiterst gering is. Dit leidt tot het volgende dilemma.

dilemma:
inspanningen
voor
handhaving en
verwerking

- Digitale cameracontrole vergt weinig personele inzet door de politie. Het opmaken van processen verbaal en verwerken van boetes geschiedt in een 'gesloten' procedure door het Centraal Justitieel Incasso Bureau. Bij veel onthefinghouders leidt deze werkwijze echter achteraf tot een grote hoeveelheid bezwaar- en beroepsprocedures bij Justitie. Digitale handhaving wordt niet

haalbaar geacht zo lang geen (technische) oplossing is gevonden om grote groepen ontheffinghouders 'buiten beeld' te houden.

Leveranciers ontwikkelen momenteel instrumenten om aan dit bezwaar tegemoet te komen.

- Bij analoge cameracontrole verwerkt de politie de foto's handmatig, waarbij ontheffinghouders geselecteerd kunnen worden. Deze werkwijze is echter zeer arbeidsintensief.

3.2 Kwantitatief onderzoek

3.2.1 De invalswegen vanuit het noorden en oosten

Aan de noord- en de oostzijde van de gemeente zijn drie belangrijke invalswegen voor sluipverkeer in de ochtendspits:

- de IJsselmeerweg;
- de parallelweg van de A6;
- de Naardervaart.

Van ondergeschikt belang is de toegang via De Goog.

Aan de hand van verkeerstellingen is de hoeveelheid inkomend verkeer gemeten. Het resultaat is weergegeven in tabel 1 en in figuur 3.

tabel 1 Omvang van het inkomende verkeer

	gemiddeld (mvt / etmaal)	gemiddeld tussen 7 en 8 uur (mvt / uur)	gemiddeld tussen 8 en 9 uur (mvt / uur)
'IN' via IJsselmeerweg	1600	50 (3% van etmaal)	85 (5% van etmaal)
waarvan doorgaand			38%
waarvan naar Muiderberg			44%
waarvan naar Muiden			18%
'IN' via parallelweg A6	970	150 (15% van etmaal)	105 (11% van etmaal)
waarvan doorgaand			58%
waarvan naar Muiderberg			26%
waarvan naar Muiden			16%
'IN' via Naardervaart ²	1450	285 (20% van het et- maal)	285 (20% van het et- maal)
waarvan doorgaand			81%
waarvan naar Muiderberg			-
waarvan naar Muiden			19%

Gemiddeld is landelijk gezien de intensiteit tussen 07.00 en 08.00 uur circa 6% van de etmaalintensiteit. Tussen 08.00 en 09.00 uur is dit ongeveer 8%³.

² Volgens tellingen Gemeente Naarden, september 1999.

³ Aanbevelingen voor Stedelijke Verkeersvoorzieningen (ASVV) 1996.

inrijverboden
parallelweg en
Naardervaart
hebben geen
effect

De intensiteit in de ochtendspits op de IJsselmeerweg ligt duidelijk onder het gemiddelde, dus door het inrijverbod op deze weg wordt verkeer in hoge mate geweerd.

Op de parallelweg van de A6 en op de Naardervaart daarentegen is de spitsintensiteit fors hoger dan het gemiddelde en meer overeenkomstig de landelijke trend. Op deze wegen is er dus weinig effect van de inrijverboden.

Op de Zuidpolderweg tussen de Hakkelaarsbrug en de Mariahoeveweg is de intensiteit tussen 07.00 uur en 09.00 uur gemiddeld 675 mvt/uur, ruim 22% van de etmaalintensiteit op dit wegvak.

sluipverkeer
vooral op
maandag en
dinsdag

Uit de verkeerstellingen blijkt voorts, dat de intensiteit van het verkeer in de ochtendspits op de maandag en de dinsdag in het algemeen hoger is dan in de rest van de week (zie tabel 2). Waarschijnlijk is dit te verklaren uit een sterkere congestie op de hoofdwegen A1 en A6 gedurende de maandag en de dinsdag.

tabel 2 Weekpatroon verkeersintensiteiten

	maandag	dinsdag	woensdag	donderdag	vrijdag
IJsselmeerweg	27%	22%	17%	23%	14%
parallelweg A6	29%	27%	13%	22%	8%
Naardervaart	27%	25%	21%	19%	8%
gemiddeld Nederland	20%	20%	19%	20%	22%

3.2.2 De Vesting Muiden

Herengracht:
knelpunt in de
spits

De intensiteit van het verkeer op de Herengracht is op werkdagen gemiddeld ongeveer 1250 motorvoertuigen per etmaal in beide richtingen tezamen (70% daarvan rijdt de Vesting in en 30% rijdt de Vesting uit).

Tussen 07.00 uur en 08.00 uur rijden gemiddeld bijna 125 motorvoertuigen de Vesting via de Herengracht in. Tussen 08.00 uur en 09.00 uur is de intensiteit van het inrijdende verkeer gemiddeld ruim 200 motorvoertuigen. Tussen 07.00 uur en 09.00 uur is de intensiteit gemiddeld ruim 35% van de etmaalintensiteit van het inrijdende verkeer (gemiddeld 875 mvt/etmaal). Gelet op het landelijke gemiddelde van circa 14% tussen 07.00 uur en 09.00 uur ten opzichte van de etmaalintensiteit is dit hoog, hetgeen duidt op mogelijk sluipverkeer.

Op de Zuidpolderweg tussen de Mariahoeveweg en de Nooit Gedacht bedraagt de intensiteit tussen 07.00 uur en 09.00 uur ongeveer 75 mvt/uur.

Op de route Naarderstraat – Sluisstraat – Amsterdamsestraat – Weesperweg verzamelt het sluipverkeer dat via de Herengracht en de Zuidpolderweg de Vesting binnenrijdt. Ook het verkeer uit de Vesting zelf richting Amsterdam verzamelt voor een groot gedeelte op deze route.

Weesperweg:
hoge etmaal-
intensiteit

Dit maakt, dat op de Weesperweg ter hoogte van het Karveel de intensiteit gemiddeld ongeveer 4800 motorvoertuigen per etmaal in beide richtingen tezamen

bedraagt. De piek ligt ook hier tussen 08.00 uur en 09.00 uur met gemiddeld circa 475 motorvoertuigen richting Maxisweg.

Ter vergelijking: in het concept Duurzaam Veilig wordt uitgegaan van een wensintensiteit van maximaal ongeveer 2500 mvt/etmaal in beide rijrichtingen tezamen voor de laagste categorie wegen binnen de bebouwde kom, de erftoegangswegen. Op de Herengracht wordt op etmaalbasis de maximale wensintensiteit niet overschreden, op de Weesperweg is de overschrijding bijna 100%.

Opvallend (maar wel verklaarbaar op grond van het aantal inwoners in de Vesting) is, dat in de Vesting zelf veel verkeer richting Amsterdam wordt genereert.

Herkomstverkeer uit Muiderberg en sluipverkeer vanaf de A6 en vanuit Naarden verzamelt zich ter hoogte van de Hakkelaarsbrug op de Zuidpolderweg. De verdeling vanuit de herkomstgebieden is weergegeven in tabel 3.

Meer dan de helft van het verkeer op de Zuidpolderweg is afkomstig uit Naarden via de Naardervaart. Ongeveer een kwart van het verkeer is afkomstig uit Muiderberg.

tabel 3 Verdeling van het verkeer naar de Zuidpolderweg richting 'Amsterdam' op 9 november 1999 tussen 07.00 en 09.00 uur

verdeling naar Zuidpolderweg	mvt / 2 uur	
vanaf IJsselmeerweg	100	7%
vanaf parallelweg A6	150	10%
vanuit Muiderberg	350	25%
vanaf Naardervaart	800	55%
vanaf De Goog	50	3%

Vanaf de Zuidpolderweg verdeelt het verkeer in westelijke richting zoals is aangegeven in tabel 4.

Ongeveer 20% van het verkeer op de Zuidpolderweg heeft bestemming Muiden. Het grootste deel van het verkeer (circa 80%) is doorgaand ten opzichte van de Vesting.

tabel 4 Verdeling van het verkeer vanaf de Zuidpolderweg op 9 november 1999 tussen 07.00 en 09.00 uur

verdeling vanaf Zuidpolderweg:	mvt / 2 uur	
naar toerit Muiderslot (A1)	925	64%
naar toerit Muiden (A1)	125	9%
naar Maxisweg	125	9%
naar Muiden-Vesting	275	19%

Uit de tabellen 3 en 4 kan de volgende tabel worden samengesteld van de gemiddelde intensiteiten tussen de diverse relaties door de gemeente Muiden.

*tabel 5 Relatietabel intensiteiten tussen 07.00 uur en 09.00 uur
(indicatief mvt / 2 uur)*

naar	Vesting	A1 Muiderslot	A1 Muiden	brug Maxisweg	totaal
van					
Muiderberg	65	215	30	30	340
A6 via Muiderberg	20	60	10	10	100
A6 via parallelweg	30	90	10	10	140
Naardervaart	140	475	65	65	745
A1 Muiderslot	50	nihil	20	nihil	70
totaal	305	840	135	115	1395

3.2.3 De Maxisweg

In verband met mogelijke maatregelen voor de verkeersveiligheid van (brom)fietsers op de secundaire brug over het Amsterdam-Rijnkanaal is de omvang en de samenstelling van het autoverkeer op de Maxisweg onderzocht. De intensiteit op de brug is per etmaal gemiddeld 1450 motorvoertuigen. De intensiteit van het autoverkeer en de verdeling over de herkomstrichtingen in de ochtendspits zijn weergegeven in tabel 6.

*tabel 6 Herkomst van het verkeer richting Diemen op de brug over het
Amsterdam-Rijnkanaal tussen 07.00 uur en 09.00 uur (mvt / 2 uur)*

totaal 'UIT' via brug Amsterdam-Rijnkanaal	350	100%
waarvan vanaf IJsselmeerweg	20	6%
waarvan vanaf parallelweg A6	30	8%
waarvan vanuit Muiderberg	30	8%
waarvan vanaf Naardervaart	50	15%
waarvan vanuit Weesp	60	18%
rest vanuit Muiden	160	45%

Richting Muiden is de intensiteit op de brug tussen 07.00 uur en 09.00 uur in totaal 50 mvt/2 uur.

In de avondspits is zijn de intensiteiten meer gespreid en zijn de intensiteiten op de beide rijrichtingen meer met elkaar in evenwicht:

- richting Muiden rijden tussen 16.00 uur en 19.00 uur in totaal circa 350 mvt/3 uur;
- richting Diemen rijden tussen 16.00 uur en 19.00 uur in totaal circa 220 mvt/3 uur.

4 OPLOSSINGSRICHTINGEN

Sluipverkeer kan op diverse manieren worden geweerd:

1. een totale afsluiting (fysiek of met een verkeersbord);
2. een beweegbare afsluiting met gedoseerde doorlating (doseersysteem);
3. een beweegbare afsluiting met doorgang voor ontheffinghouders (selectieve toegang);
4. een roodlichtcamera (RLC).

Alle maatregelen kunnen desgewenst worden voorzien van een tijdvenster, waarbinnen de maatregel van kracht is (maatwerk).

Daarnaast wordt ook door snelheidsremmende maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid (het concept **Duurzaam Veilig**) de aantrekkelijkheid van potentiële sluiproutes beperkt.

In dit hoofdstuk worden de verschillende oplossingsrichtingen beschreven. Juridische randvoorwaarden voor de toepassing van de systemen en flankerende verkeersmaatregelen wordt verwezen naar de bijlagen 2 en 3.

4.1 Maatregel 1: totale afsluiting

Bij een totale afsluiting wordt een wegvak en eventueel achterliggend gebied in principe voor alle verkeer afgesloten. Het is mogelijk om voor bepaalde verkeersdeelnemers uitzonderingen te maken (bijvoorbeeld nood- en hulpdiensten), maar de basis van het systeem is het ontoegankelijk maken voor alle verkeer.

Voorbeelden van totale afsluitingen zijn:

- een vaste fysieke afsluiting in de vorm van vaste paaltjes, bloembakken of dergelijke;
- een fysieke afsluiting gedurende vastgestelde venstertijden, bijvoorbeeld door de Sluisbrug in de ochtendspits af te sluiten voor autoverkeer;
- een algehele geslotenverklaring (verkeersbord), eventueel binnen een vastgesteld tijdvenster, zoals van kracht op de IJsselmeerweg en de Zuidpolderweg in Muiderberg.

fysieke afsluiting: effectief, eenvoudig zonder handhaving, maar star

De effectiviteit van vaste fysieke maatregelen is in het algemeen erg groot: alle verkeersdeelnemers en daarmee ook alle sluiipverkeer wordt het fysiek onmogelijk gemaakt de afsluiting te passeren.

geen fysieke afsluiting: flexibeler, maar handhaving nodig

De fysieke maatregelen zijn relatief eenvoudig te realiseren, zowel technisch als organisatorisch. Handhaving is bij fysieke maatregelen niet nodig.

Bij de geslotenverklaring met verkeersborden kan een tijdvenster worden aangegeven waarin de maatregel van kracht is.

Door het ontbreken van een fysieke blokkade is het voor openbaar vervoer mogelijk het inrijverbod te negeren, mits de wegbeheerder ontheffing heeft verleend. Nood- en hulpdiensten kunnen de geslotenverklaring eveneens passeren.

Door het ontbreken van een fysieke blokkade is het in beginsel voor alle verkeer mogelijk een inrijverbod te negeren, hoewel dit niet is toegestaan. De praktische handhaafbaarheid van een geslotenverklaring is daarom in een verkeersbesluit een bijzonder punt van aandacht.

4.2 Maatregel 2: doseersysteem

doseren:
effectief,
kostbaar en
met vertraging
voor allen

Bij het aanbrengen van een doseersysteem wordt druppelsgewijs verkeer toegelaten. Hierbij loopt het verkeer een instelbare vertraging op.

Doel van deze maatregel is het verhogen van de reistijd waardoor het verkeer waar mogelijk voor een andere route zal kiezen.

Desgewenst kan het doseersysteem worden voorzien van een tijdvenster waarin het in werking is. Buiten het tijdvenster heeft het verkeer vrije doorgang.

Voor de uitvoering van het doseersysteem wordt gebruik gemaakt van een verkeersregelinstallatie.

Aangezien de wachttijden kunnen oplopen tot een halve minuut of langer is het noodzakelijk om bijzondere aandacht te besteden aan het mogelijk negeren van het rode licht.

Het is mogelijk de doseertijd te variëren naar tijd en hoeveelheid sluipverkeer. Desgewenst kan de doseerinstallatie buiten de spits worden uitgeschakeld. Eventueel kan onderscheid worden gemaakt per rijrichting of wordt op een bepaalde richting geheel niet gedoseerd. Voordeel hiervan is dat uitgaand verkeer (bijvoorbeeld inwoners van Muiden richting Amsterdam) minder zwaar wordt benadeeld.

De effectiviteit van dit type maatregelen is in het algemeen groot. Een en ander is wel afhankelijk van de ingestelde doseertijd.

Bij een doseersysteem wordt geen onderscheid gemaakt naar doelgroepen.

Een doseersysteem kan in het algemeen relatief eenvoudig worden gerealiseerd. Er kan gebruik gemaakt worden van bestaande technieken en eerder opgedane ervaringen (bijvoorbeeld in Vianen). Desondanks zijn de kosten relatief hoog (zie § 5.5)

Door een noodvoorziening in het systeem aan te brengen kan bij calamiteiten vanuit een centraal punt (bijvoorbeeld de regionale meldkamer van de politie) het systeem buiten werking worden gesteld.

4.3 Maatregel 3: selectieve toegangsverlening

Voorbeelden van selectieve toegang zijn:

- een geslotenverklaring (verkeersbord) met uitzonderingen voor doelgroepen (al dan niet in combinatie met een RLC); een dergelijke geslotenverklaring is van kracht op de parallelweg van de A6 in de Gemeente Muiden;
- verwijderbare objecten (zoals paaltjes met een toegangssleutel);
- bussluizen;
- beweegbare fysieke afsluitingen met een kaartlezer of een zend- en ontvangstsysteem voor ontheffinghouders.

Met uitzondering van de bussluis kunnen, evenals de doseersystemen, ook de systemen voor selectieve toegang worden voorzien van een tijdvenster waarin het systeem in werking is. Buiten het tijdvenster heeft het verkeer vrije doorgang. Voor een nadere beschrijving van de systemen van selectieve toegang wordt verwezen naar bijlage 4.

selectieve
toegang:
effectief met
weinig vertra-
ging voor
doelgroepen;
ingewikkelde
procedure

Bij het aanbrengen van een selectieve toegangsverlening wordt eerst een aantal doelgroepen benoemd. Doelgroepen zijn groepen verkeersdeelnemers die persé toegang moeten hebben omdat zij belanghebbend zijn en in redelijkheid geen alternatieve route hebben om hun doel te bereiken of hun reis niet kunnen uitstellen. Voorbeelden van mogelijke doelgroepen zijn werknemers in de Gemeente Muiden, sommige leveranciers, ouders van schoolgaande kinderen en incidentele bezoekers (sociaal, gezondheidszorg en dergelijke).

Met name de organisatorische aspecten bij de keuze voor een doelgroepen benadering vergen veel tijd en energie, dus hoge kosten voor de gemeenschap en/of de ontheffinghouders. Het opzetten van het ontheffingenbeleid is hierbij de meest intensieve activiteit. Dit beleid moet worden verwoord in een ontheffingenreglement, waarin onder andere procedures voor aanvraag en uitgifte van ontheffingen zijn geregeld. Ook moeten de voorwaarden voor het verkrijgen van een ontheffing worden benoemd.

Bij algemene maatregel van bestuur wordt het reglement vastgesteld door de gemeenteraad, door burgemeester en wethouders of door een door de raad ingestelde commissie.

Voor een beschrijving van de criteria voor het verlenen van ontheffingen wordt verwezen naar bijlage 5.

Ervan uitgaande dat een selectieve maatregel zodanig uitgewerkt wordt, dat de juiste doelgroepen toegang krijgen en de juiste doelgroepen de afsluitingen niet kunnen passeren, is de maatregel zeer effectief.

Het voordeel ten opzichte van een totale afsluiting is dat het herkomst- en bestemmingsverkeer niet hoeft te lijden onder het sluipverkeer: het sluipverkeer wordt tegen gehouden, het niet-sluipverkeer kan haar weg vervolgen.

De maatregel is eenduidig (wel of geen ontheffing) en weggebruikers wennen daardoor snel aan de maatregel.

De overlast voor het omliggende gebied is waarschijnlijk minder groot dan bij de totale afsluiting. Minder verkeersdeelnemers wordt de toegang geweigerd, dus minder verkeersdeelnemers gaan op zoek naar alternatieve routes.

Hulpdiensten worden beschouwd als aparte doelgroep. Elke vorm van selectieve toegangsverlening moet de garantie geven dat bij calamiteiten de doorgang voor hulpdiensten is gegarandeerd.

Evenals bij een doseersysteem kan door een noodvoorziening in het systeem aan te brengen bij calamiteiten vanuit een centraal punt (bijvoorbeeld de regionale meldkamer van de politie) het systeem buiten werking worden gesteld.

Een uitzondering daarop is de toepassing van een bussluis in de vorm van een zogenoemde carterammer. Bij deze maatregel kunnen voertuigen die fysiek gezien niet over dit obstakel kunnen, nooit toegang krijgen. Deze maatregel vraagt dus aparte voorzieningen voor hulpdiensten en doorgang bij calamiteiten.

De realiseerbaarheid van een afsluiting met selectieve toegangsverlening verschilt per maatregel.

Over het algemeen zijn de toe te passen technieken bestaand en binnen enkele maanden te specificeren en te leveren. In veel binnensteden is al ruime ervaring opgedaan met selectieve toegangsverlening.

4.4 Snelheidsremmende maatregelen

snelheidsrem- mende maat- regelen: weinig effectief

Door snelheidsremmende maatregelen neemt het comfort af en de reistijd neemt toe.

De mate waarin snelheidsremmende maatregelen van invloed kunnen zijn op het sluipverkeer is afhankelijk van de plaatselijke situatie. De snelheid in de Vesting is in de praktijk al laag en het traject door de Vesting is relatief kort. Door eventuele aanvullende snelheidsremmende maatregelen zal de reistijd via de Vesting daarom naar verwachting slechts weinig toenemen en is de invloed op de omvang van het sluipverkeer gering. De route door Muiderberg is langer en de snelheden zijn in het algemeen hoger dan in de Vesting. Daardoor kan met snelheidsremmende maatregelen in Muiderberg de omvang van het sluipverkeer wel enigszins worden beperkt, te meer daar ook een vlotte en comfortabele route via de parallelweg van de A6 beschikbaar is. De omvang van het effect is vooraf niet te kwantificeren.

Snelheidsremmende maatregelen zullen separaat worden uitgewerkt in het kader van de invulling van het Startprogramma Duurzaam Veilig, waartoe de gemeenteraad van Muiden op 9 december 1999 heeft besloten.

4.5 De afweging

doel en rand-
voorwaarden
zijn bepalend

Het maken van de principiële keuze voor een totale afsluiting, dosering of selectieve toegang gebeurt in de eerste plaats door te kijken naar het doel, dat de uiteindelijke maatregel gaat dienen, te weten het weren van het sluipverkeer door de Gemeente Muiden. Sluipverkeer treedt met name op in de ochtendspits.

Bovendien is er een aantal specifieke voorwaarden, waarmee rekening dient te worden gehouden:

- de bereikbaarheid van de kernen Muiden en Muiderberg voor bewoners van de Gemeente Muiden en voor bestemmingsverkeer (bedrijven, zorginstellingen en dergelijke);
- (zo mogelijk ongehinderde) doorgang voor het openbaar vervoer;
- flexibiliteit van de maatregel, zowel naar tijd (periode van de dag) als naar gebruiker (doelgroep);
- gegarandeerde bereikbaarheid bij calamiteiten voor nood- en hulpdiensten;
- realiseerbaarheid van de maatregel (technisch en organisatorisch) op korte termijn;
- geen of zo min mogelijk hinder voor het om de afsluiting heen liggende gebied (denk bijvoorbeeld aan mensen die niet bij het parkeerterrein van het winkelcentrum kunnen komen en hun auto in de woonstraten parkeren).

overige criteria

Tenslotte is er een aantal afwegingen die bij de keuze een rol spelen. Voorbeelden daarvan zijn:

- de financiële en organisatorische inspanningen voor de realisatie en het beheer en onderhoud van de maatregel in relatie tot de effecten;
- draagvlak bij bestuurders en belanghebbenden;
- juridische haalbaarheid;
- kostentechnische haalbaarheid.

5 BEOORDELING OPLOSSINGSRICHTINGEN

De oplossingsrichtingen zijn beoordeeld naar hun juridische en praktische haalbaarheid, de technische mogelijkheden, organisatorische randvoorwaarden, de gevolgen voor bewoners van Muiden en Muiderberg en hun effectiviteit tegen het sluipverkeer.

Uiteindelijk wordt de plaatsing van doseerinstallaties op de IJsselmeerweg, de parallelweg van de A6 en de Naardervaart als beste oplossing aanbevolen.

5.1 Juridische haalbaarheid

alternatieven
afwegen

Uit de jurisprudentie blijkt dat voor elke maatregel moet worden gezien of met alternatieve, minder bezwarende maatregelen de doelstelling kan worden bereikt. Indien dit het geval is zal de rechter al snel tot het oordeel komen dat de verdergaande maatregel in strijd is met beginselen van evenredigheid en belangenafweging (artikel 3:4 leden 2 en 1 van de Awb) en daarmee ontoelaatbaar is.

De rechter zal in zijn oordeel echter mee laten wegen of minder bezwarende maatregelen reeds zijn genomen en dat daarvan (zoals in de Gemeente Muiden) is gebleken dat deze niet het gewenste effect hebben.

verboden
worden
overtreden

Aangezien gebleken is dat de ingestelde inrijverboden in de Gemeente Muiden ter wering van sluipverkeer in de praktijk niet handhaafbaar zijn (zie hoofdstuk 3) zal de rechter in beginsel naar verwachting niet afwijzend oordelen over verdergaande maatregelen in de vorm van cameracontrole of fysieke afsluitingen. Deze zienswijze blijkt ook uit het interview met het Arrondissementsparket Amsterdam.

de praktijk:
selectieve
toegang

Bovendien is door de grote hoeveelheid ontheffingen op de inrijverboden reeds praktisch gezien een systeem van selectieve toegang van kracht. Daarmee lijkt de kans groot dat een systeem van selectieve toegang met fysieke handhavinginstrumenten uit juridisch oogpunt relatief eenvoudig te realiseren is. Een gedegen onderbouwing van het ontheffingenbeleid is echter noodzakelijk om het aantal ontheffingen niet te veel te laten toenemen.

5.2 Praktische haalbaarheid

dilemma:
weinig inzet
politie versus
grote inzet
justitie

Cameracontrole met digitale fotografie is in beginsel op relatief korte termijn haalbaar. Leveranciers zijn in een ver gevorderd stadium om ontheffinghouders buiten beeld te houden door de toepassing van chipkaarten. Het systeem van de uitgifte van ontheffingen moet hierop wel worden ingericht.

Handmatige verwerking door de politie van analoge foto's is te arbeidsintensief en om die reden uit praktisch oogpunt niet haalbaar.

Aan het nemen van fysieke maatregelen met selectieve toegang kleven praktische bezwaren.

stormloop op
ontheffingen
dreigt

Door de fysieke maatregelen wordt het automobilisten zonder ontheffing onmogelijk gemaakt het inrijverbod in te rijden. Dit geldt ook voor automobilisten die krachtens het huidige ontheffingenbeleid in aanmerking zouden komen voor ontheffing, maar die het inrijverbod nu wellens en wetens zonder sancties negeren. Het aantal aanvragen om alsnog een ontheffing te krijgen zal daardoor naar verwachting groot zijn. Hoe groot het aantal aanvragen zal zijn is vooraf moeilijk in te schatten, maar gerekend moet worden op enkele duizenden (alle inwoners van de Gemeente Muiden en veel automobilisten die structureel in Muiden of Muiderberg moeten zijn).

De beoordeling van de aanvragen vergt een grote personele inspanning, met name in het eerste jaar.

helder doel-
groepenbeleid
nodig

Veel aanvragen zullen afgewezen kunnen worden. Een aantal aanvragen zal echter ook toegewezen moeten worden op grond van het huidige ontheffingbeleid. De personele inspanningen voor het beheer van het groeiende ontheffingenbestand zullen toenemen. Dit is strijdig met de wens van de fracties om het ontheffingssysteem kleinschalig te houden.

5.3 Techniek en organisatie

technieken zijn
beschikbaar

De technieken voor alle beschreven maatregelen zijn gangbaar en op relatief korte termijn (3-6 maanden) operationeel. Ook de aangepaste techniek van de digitale fotografie is naar verwachting op deze termijn beschikbaar.

selectieve
toegang:
ingewikkelde
procedure

Belangrijke invloedsfactoren in de realisatietijd zijn de procedures rond de verkeersbesluiten en (indien hiervoor gekozen wordt) de aanpassing van het ontheffingenreglement. Ook is tijd nodig voor de voorbereiding, zoals het opstellen van de eisen (technisch en functioneel) van het te leveren product.

Alles bij elkaar zal de implementatie naar verwachting meer dan een jaar vergen.

Zowel busluizen als beweegbare fysieke afsluitingen en RLC's zijn tegenwoordig goed bestendig tegen vernielingen en dergelijke.

Bij beweegbare afsluitingen dient het risico van vandalisme in het bijzonder mee te wegen bij de keuze van de uitvoeringsvorm.

ontheffingen-
beleid:
lastig uitvoer-
baar

De hoeveelheid organisatorische inspanningen wordt hoofdzakelijk bepaald door het besluit wel of niet met ontheffingen te werken. Wordt gekozen om ontheffingen uit te geven dan vergt dit aanzienlijke inspanningen. Hieronder valt niet alleen de praktische administratie (beheer: het muteren, verstrekken en verlengen van ontheffingen, het innen en rappelleren van leges), maar ook de juridische onderbouwing ten aanzien van bijvoorbeeld de ontheffingscriteria.

Het beheer van een bussluis is het minst omvangrijk: dit houdt met name technisch beheer van de voorziening in (onderhoud). Bij de andere maatregelen is niet alleen technisch, maar ook verkeerskundig beheer nodig (een goede afstelling zodat het verkeerskundige doel van de maatregel gewaarborgd is).

5.4 Effectiviteit van maatregelen

5.4.1 Intensivering van de handhaving

extra handhaving niet haalbaar

Wanneer handhaving door de politie slechts incidenteel plaatsvindt neemt de effectiviteit van de handhaving snel af. Alleen als de politie frequent en duidelijk zichtbaar aanwezig is zal de handhaving enig effect kunnen hebben. De personele inspanningen daarvoor van de zijde van de politie zijn echter te hoog en niet haalbaar gebleken.

De effectiviteit van handhaving met behulp van een RLC wordt bepaald door de perioden waarin de camera is ingeschakeld c.q. de inzet die politie en OM kunnen leveren voor het verwerken van de foto's.

5.4.2 Afsluiting in de Vesting (Sluisbrug)

afsluiting Sluisbrug: sterke barrière

Een totale afsluiting voor autoverkeer gedurende de ochtendspits in de Vesting ter hoogte van de Sluisbrug – zoals genoemd in één van de interviews – heeft voor- en nadelen.

De maatregel is zeer effectief om sluipverkeer en verkeer uit het westelijke deel van de Vesting te weren. In het voorgaande is reeds aangegeven dat de intensiteiten in dit deel van de Vesting boven de wensintensiteiten volgens het concept Duurzaam Veilig liggen, met name door de eigen verkeersproductie van de Vesting. Zowel het sluipverkeer als ook het verkeer uit het oostelijke deel van Muiden (Mariahoeve en het gedeelte ten oosten van de Vecht) wordt door het afsluiten van de Sluisbrug gedwongen via een andere route te rijden.

Tussen 08.00 uur en 09.00 uur passeren ongeveer gemiddeld ongeveer 150 doorgaand motorvoertuigen de Sluisbrug van oost naar west. Naar schatting 50 motorvoertuigen op de brug hebben een bestemming in het westelijke deel van de Vesting. Naar schatting hebben ruim 200 motorvoertuigen op de Sluisbrug een herkomst in het oostelijke deel van de Vesting en in Mariahoeve. Op de Weesperweg zou afsluiting van de Sluisbrug leiden tot een reductie van ongeveer 350 motorvoertuigen (74%) in het drukste uur (08.00 – 09.00 uur).

Daarnaast is er een onbekende hoeveelheid intern verkeer met zowel herkomst als bestemming in de Vesting dat de Sluisbrug passeert en is er een onbekende hoeveelheid verkeer dat van west naar oost over de brug rijdt.

Al het bestemmingsverkeer voor het westelijke en het oostelijke deel van de Vesting dat de Sluisbrug passeert dient bij afsluiting van de brug om te rijden via de A1. Dat verkeer komt dan via andere routes de Vesting binnen (vanaf de aansluitingen Muiderslot en Muiden op de A1). Herkomstverkeer uit het oostelijke deel van de Vesting wordt gedwongen via de Mariahoeveweg naar de aansluiting Muiderslot op de A1 te rijden. Dit noodgedwongen omrijden zal door bewoners en bestemmingsverkeer als een belangrijk nadeel worden gezien. De uitwisseling tussen de beide delen van de Vesting verslechtert door afsluiting van de Sluisbrug.

Het interne verkeer heeft de mogelijkheid over te stappen op de fiets als voermiddel op korte afstanden. Per saldo zal de afsluiting van de Sluisbrug naar verwachting echter weinig draagvlak hebben onder bewoners en ondernemers.

5.4.3 Dosereren en selectieve toegang

Met een beweegbare fysieke afsluiting met selectieve toegang wordt alle sluipverkeer geweerd.

dosereren en
selectieve
toegang:
even effectief

In de praktijk (Vianen) blijkt dat met een doseersysteem met beweegbare fysieke afsluiting tot 80% van het sluipverkeer geweerd kan worden, afhankelijk van de ingebouwde vertragingstijd.

De effectiviteit van een doseerinstallatie ligt daarmee in de orde van grootte van de effectiviteit van een selectief toegangssysteem, mede doordat alle automobilisten (ook degenen die bij selectieve toegang voor een ontheffing in aanmerking zouden komen) in gelijke mate hinder ondervinden van de maatregel.

Bij doseren is echter geen uitgebreid en daardoor kostbaar en arbeidsintensief ontheffingensysteem nodig. Daarom heeft dosering in beginsel voorkeur boven selectieve toegangsverlening.

Optie 1: locatie Zuidpolderweg (figuur 4)

locatie Zuid-
polderweg:
eenvoudig en
effectief, maar
nadelig voor
Muiderberg

Een optie is om een doseerinstallatie of een selectief toegangssysteem te plaatsen op de Zuidpolderweg tussen de Hakkelaarsbrug en de Mariahoeveweg (nabij De Wegman). Op dit wegvak komen alle sluiproutes bij elkaar, zodat met relatief eenvoudige middelen en tegen relatief lage kosten het sluipverkeer effectief geweerd kan worden.

Bij een selectief toegangssysteem komen in beginsel alleen de inwoners van Muiderberg voor een ontheffing in aanmerking om zowel de Vesting als de aansluiting Muiderslot te bereiken. Voor hen is naar verwachting de omweg via de aansluiting Muiderberg op de A6 te groot om niet tot de doelgroep te worden gerekend. Het aantal ontheffinghouders is in dat geval beperkt tot 'de inwoners van Muiderberg'.

Het overige bestemmingsverkeer naar de Vesting dient via de A6 / A1 tot de aansluiting Muiderslot te rijden.

Gemiddeld zal de intensiteit op de Zuidpolderweg tussen 07.00 uur en 09.00 uur dalen tot ongeveer 340 mvt/2 uur (zie tabel 7).

Door de Vesting sluipen dan volgens de huidige relatietabel nog gemiddeld circa 60 Muiderbergers en 20 andere automobilisten.

Circa 170 doorgaande automobilisten worden uit de Vesting geweerd en ongeveer 100 uit de kern van Muiderberg.

Op de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal is de reductie in de ochtendspits door deze maatregel ongeveer 85 motorvoertuigen.

tabel 7 Relatietabel intensiteiten tussen 07.00 uur en 09.00 uur (indicatief)

naar	Vesting	A1 Muiderslot	A1 Muiden	brug Maxisweg	totaal
van					
Muiderberg	65	215	30	30	340
A6 via Muiderberg	20	60	10	10	100
	via A1 Muiderslot				
A6 via parallelweg	30	90	10	10	140
	via A1 Muiderslot				
Naardervaart	140	475	65	65	745
	via A1 Muiderslot				
A1 Muiderslot	50	nihil	20	nihil	70
Totaal	305	840	135	115	1395

NB: de overblijvende relaties met en zonder ontheffing zijn gemerkt

Tevens biedt een doseersysteem of een selectieve toegang op de Zuidpolderweg tussen de Hakkelaarsbrug en de Mariahoeveweg de mogelijkheid ook in de avondspits het verkeer te regelen, indien zich dan hernieuwd ongewenst sluipverkeer zou aandienen.

Optie 2: maatregelen op de invalswegen

Een alternatief is het plaatsen van selectieve toegangssystemen of doseerinstallaties op de invalswegen vanuit het oosten. Daarbij zijn er vier combinaties mogelijk.

1. IJsselmeerweg + Naardervaart (figuur 5)

maatregelen
IJsselmeerweg
en Naardervaart
hebben
weinig effect
in de Vesting

Doorgaand verkeer kan via de parallelweg van de A6 en door de Vesting blijven sluipen, maar niet meer via Muiderberg.

In geval van selectieve toegangsverlening behoeven ontheffingen alleen verleend te worden aan (aantoonbaar en structureel) bestemmingsverkeer naar Muiderberg, dat geen mogelijkheid heeft om in redelijkheid via een alternatieve route te rijden, bijvoorbeeld via De Googweg. Leveranciers dienen te bevoorraden buiten de venstertijden en komen in beginsel niet in aanmerking voor ontheffing.

Naar verwachting zal het verkeer dat geen bestemming heeft in Muiderberg niet meer via de IJsselmeerweg, maar via de parallelweg van de A6 naar de

Hakkelaarsbrug gaan rijden. Ook verkeer vanuit Naarden kan - via het Naarderbos – over de parallelweg van de A6 naar de Hakkelaarsbrug rijden en van daar af de huidige route volgen. Naar verwachting zal een deel van dat verkeer van die mogelijkheid gebruik maken.

De effecten zijn aangegeven af te lezen uit tabel 8:

- in de kern van Muiderberg een reductie van 100 motorvoertuigen in 2 uur;
- in de Vesting en op de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal is er nagenoeg geen reductie doordat het sluipverkeer naar verwachting een andere invalsweg kiest (parallelweg A6).

tabel 8 Relatietabel intensiteiten tussen 07.00 uur en 09.00 uur (indicatief)

naar	Vesting	A1 Muiderslot	A1 Muiden	Brug Maxisweg	Totaal
van					
Muiderberg	65	215	30	30	340
A6 via Muiderberg	20	60	10	10	100
	(via parallelweg)	(via parallelweg)	(via parallelweg)	(via parallelweg)	
A6 via parallelweg	30	90	10	10	140
Naardervaart	140	475	65	65	745
	(via A1 Muiderslot)		(via parallelweg)	(via parallelweg)	
A1 Muiderslot	50	Nihil	20	Nihil	70
totaal	305	840	135	115	1395

NB: de overblijvende relaties met en zonder ontheffing zijn gemerkt

2. IJsselmeerweg + Naardervaart + Herengracht + Zuidpolderweg (figuur 6)

geen sluipverkeer meer in de kernen van Muiden en Muiderberg

Rondom de woonkernen Muiden en Muiderberg kunnen doseerinstallaties of selectieve toegangssystemen worden geplaatst. Doorgaand verkeer kan in dat geval nog wel via de parallelweg van de A6 sluipen, maar niet meer via de kernen van Muiden en Muiderberg. De aansluiting Muiderslot op de A1 blijft vrij bereikbaar.

Inwoners van Muiderberg zouden in geval van selectieve toegang een ontheffing moeten krijgen voor zover zijn structureel en aantoonbaar binnen het tijdsvenster in de Vesting moeten zijn met hun auto. Dit geldt ook voor de doelgroepen die op dit moment al ontheffing hebben van het inrijverbod op de Zuidpolderweg. Omrijden via de aansluiting Muiden op de A1 zal naar verwachting voor hen een te grote omweg betekenen om een ontheffing te kunnen weigeren. Door het gebruik van parkeergelegenheden buiten de Vesting te bevorderen kan een terughoudend uitgiftebeleid worden gevolgd.

Het overige bestemmingsverkeer naar het westelijke deel van de Vesting kan via de aansluiting Muiden op de A1 kan rijden en behoeft naar verwachting niet voor ontheffing in aanmerking te komen.

Ook bestemmingsverkeer naar Muiderberg komt naar verwachting voor een ontheffing in aanmerking. Deze ontheffingen kunnen afwijken van de ontheffing voor de Vesting, waardoor gericht ontheffing verleend kan worden.

De effecten zijn af te lezen uit tabel 9:

- in de kern van Muiderberg een reductie van 100 motorvoertuigen in 2 uur;
- in de Vesting een reductie van 250 motorvoertuigen in de ochtendspits;
- op de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal is de reductie is de genoemde periode ongeveer 115 motorvoertuigen.

tabel 9 Relatietabel intensiteiten tussen 07.00 uur en 09.00 uur (indicatief)

naar	Vesting	A1 Muiderslot	A1 Muiden	brug Maxisweg	Totaal
van					
Muiderberg	65	215	30	30	340
A6 via Muiderberg	20	60	10	10	100
	(via parallelweg)				
A6 via parallelweg	30	90	10	10	140
Naardervaart	140	475	65	65	745
	(via A1 Muiderslot)				
A1 Muiderslot	50	Nihil	20	nihil	70
totaal	305	840	135	115	1395

NB: de overblijvende relaties met en zonder ontheffing zijn gemerkt

3. IJsselmeerweg + parallelweg A6 + Herengracht + Zuidpolderweg (figuur 7)

geen sluiptverkeer meer in de kernen Muiden en Muiderberg

De woonkernen worden aan de oostzijde afgeschermd met doseerinstallaties of selectieve toegangssystemen. Evenals bij oplossing 2 blijft de aansluiting Muiderslot op de A1 in deze oplossing vrij bereikbaar.

In geval van selectieve toegang is de groep ontheffinghouders hierbij kleiner dan bij de onder ad 2 beschreven oplossing, omdat verkeer vanaf de Naardervaart vrij naar Muiderberg kan rijden.

De effecten zijn af te lezen uit tabel 10:

- in de kern van Muiderberg een reductie van 100 motorvoertuigen in 2 uur;
- in de Vesting een reductie van 250 motorvoertuigen in de ochtendspits.

tabel 10 Relatietabel intensiteiten tussen 07.00 uur en 09.00 uur (indicatief)

naar	Vesting	A1 Muiderslot	A1 Muiden	brug Maxisweg	Totaal
van					
Muiderberg	65	215	30	30	340
A6 via Muiderberg	20	60	10	10	100
	(via A1 Muiderslot)				
A6 via parallelweg	30	90	10	10	140
	(via A1 Muiderslot)				
Naardervaart	140	475	65	65	745
	(via A1 Muiderslot)				
A1 Muiderslot	50	nihil	20	nihil	70
totaal	305	840	135	115	1395

NB: de overblijvende relaties met en zonder ontheffing zijn gemerkt

sluipverkeer
wren;
Muiderbergers
ontzien

4. IJsselmeerweg + parallelweg A6 + Naardervaart (figuur 8)

Doorgaand verkeer kan dan niet meer door Muiderberg en door de Vesting sluipen. Voor Muiderbergers verandert er niets.

Alleen bestemmingsverkeer naar Muiderberg behoeft een ontheffing te krijgen.

De omvang van deze groep is vooraf te bepalen en zal naar verwachting beperkt van omvang zijn (minder dan alle automobilisten uit Muiderberg, zoals bij andere oplossingsrichtingen het geval zou zijn).

De effecten zijn af te lezen uit tabel 11:

- in de kern van Muiderberg een reductie van 100 motorvoertuigen in 2 uur;
- in de Vesting een reductie van 170 motorvoertuigen in de ochtendspits;
- op de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal is de reductie in de genoemde periode ongeveer 85 motorvoertuigen.

tabel 11 Relatietabel intensiteiten tussen 07.00 uur en 09.00 uur (indicatief)

naar	vesting	A1 Muiderslot	A1 Muiden	brug Maxisweg	Totaal
van					
Muiderberg	65	215	30	30	340
A6 via Muiderberg	20 (via A1 Muiderslot)	60	10	10	100
A6 via parallelweg	30 (via A1 Muiderslot)	90	10	10	140
Naardervaart	140 (via A1 Muiderslot)	475	65	65	745
A1 Muiderslot	50	nihil	20	nihil	70
totaal	305	840	135	115	1395

NB: de overblijvende relaties met en zonder ontheffing zijn gemerkt

Optie 3: uitsluitend maatregelen rond de Vesting

Tenslotte kunnen doseerinstallaties of selectieve toegangssystemen worden geplaatst op één of op beide invalswegen van de Vesting vanuit het oosten en zuiden: de Zuidpolderweg en de Herengracht.

In geval van selectieve toegang komen naar verwachting alleen automobilisten uit Muiderberg die structureel hun bestemming hebben in het oostelijke deel van de Vesting voor een ontheffing in aanmerking. Bestemmingsverkeer naar het westelijk deel van de Vesting kan omrijden via de A1.

De effecten van deze maatregelen zijn aangegeven in tabel 12:

- in de kern van Muiderberg een reductie van 20 motorvoertuigen in 2 uur;
- in de Vesting een reductie van 250 motorvoertuigen in de ochtendspits;
- op de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal is de reductie in de genoemde periode ongeveer 115 motorvoertuigen.

tabel 12 Relatietabel intensiteiten tussen 07.00 uur en 09.00 uur (indicatief)

	naar	Vesting	A1 Muiderslot	A1 Muiden	brug Maxisweg	totaal
Van						
Muiderberg		65	215	30	30	340
A6 via Muiderberg		20	60	10	10	100
A6 via parallelweg		30	90	10	10	140
Naardervaart		140	475	65	65	745
A1 Muiderslot		50	nihil	20	nihil	70
Totaal		305	840	135	115	1395

NB: de overblijvende relaties met en zonder ontheffing zijn gemerkt

5.4.4 Maatregelen Maxisweg

Maxisweg:
maatregelen
voor veiligheid,
afsluiting niet
verdedigbaar

Ruim 60% van het verkeer op de Maxisweg (tussen 07.00 en 09.00 uur gemiddeld ruim 200 motorvoertuigen) komt uit de Vesting Muiden of uit Weesp. Dit verkeer wordt door eventuele maatregelen ten oosten van de Vesting Muiden niet geweerd.

Een intensiteit van gemiddeld ruim 200 motorvoertuigen in twee spitsuren (gemiddeld ruim 1,5 motorvoertuig per minuut) is niet bijzonder hoog in vergelijking met andere buitenwegen met een beperkte verkeersfunctie in den lande. Volgens het concept Duurzaam Veilig is op de laagste wegcategorie buiten de bebouwde kom (zogenoemde erftoegangswegen) een intensiteit van 2500 motorvoertuigen per etmaal acceptabel (overeenkomend met een intensiteit van ruim 200 motorvoertuigen per uur tijdens de spits). Gelet op de verkeerintensiteit wordt een verkeersbesluit tot afsluiting van de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal ter beveiliging van het fietsverkeer dan ook niet verdedigbaar geacht en zullen andere maatregelen dan het algeheel afsluiten van de brug voor autoverkeer meer gerechtvaardigd zijn, zoals snelheidsremmende maatregelen en/of de inrichting van een fietsstrook met een fysieke afscheiding van de naastliggende rijstrook, gecombineerd met een alternerende verkeersregeling voor auto- en busverkeer. Busverkeer kan op afstand worden gedetecteerd en met voorrang worden behandeld.

5.5 Kosten

De kosten van een systeem met een digitale camera of een systeem met beweegbare afsluitingen zijn het hoogst. Ook bij een geslotenverklaring met een RLC zijn de investeringskosten substantieel. Hierbij kan het kostenniveau worden beïnvloed door bijvoorbeeld één camera te laten rouleren (om en om een rijrichting).

Een camera kan – naast gebruik op de locaties met een inrijverbod - ook op andere locaties worden ingezet, in tegenstelling tot een beweegbare afsluiting die plaatsgebonden is.

Ter indicatie:

- de kosten voor één doseerinstallatie bedragen *f* 25.000,-- à *f* 50.000,-- per stuk (voor een wegdoorsnede met twee rijrichtingen het dubbele), exclusief verkeersregelininstallatie, centraal veiligheidssysteem en flankerende verkeersmaatregelen;
- de kosten voor één selectief toegangssysteem bedragen *f* 100.000,-- à *f* 125.000,-- (voor een wegdoorsnede met twee rijrichtingen het dubbele), exclusief verkeersregelininstallatie, centraal veiligheidssysteem en flankerende verkeersmaatregelen;
- de kosten voor een beweegbare afsluiting met tijdvenster (zonder doseermogelijkheid of selectieve toegang) bedragen circa *f* 25.000,-- per stuk, exclusief verkeersregelininstallatie, centraal veiligheidssysteem en flankerende verkeersmaatregelen;
- de kosten voor een eenvoudige verkeersregelininstallatie bedragen circa *f* 50.000,--;
- de kosten voor een centraal veiligheidssysteem bedragen *f* 100.000,-- à *f* 150.000,--;
- de kosten voor een RLC-post bedragen *f* 25.000,-- à *f* 50.000,-- per stuk;
- de kosten voor een analoge camera bedragen circa *f* 50.000,--;
- de kosten voor een digitale camera met kentekenherkenning bedragen *f* 200.000,-- à *f* 225.000,-- per stuk.

6 CONCLUSIES

1. De maatregelen die de Gemeente Muiden in het verleden heeft genomen tegen sluipverkeer blijken weinig effectief. Op de IJsselmeerweg wordt het inrijverbod op werkdagen tussen 07.00 en 09.00 uur door gemiddeld ongeveer 135 automobilisten overtreden. Op de parallelweg van de A6 is het aantal gemiddeld ruim 250 motorvoertuigen in twee uur. Ongeveer de helft van dat verkeer heeft geen bestemming in Muiderberg of Muiden.

Een andere belangrijke invalsroute is die via de Naardervaart (tussen 07.00 en 09.00 uur gemiddeld bijna 600 motorvoertuigen). Het aandeel doorgaand verkeer vanaf de Naardervaart is ruim 80%.

2. Sluipverkeer leidt met name in de Vesting Muiden tot een aantasting van de leefbaarheid. In vergelijking tot de uitgangspunten van het concept Duurzaam Veilig ligt de intensiteit op de Herengracht beneden de wensintensiteit op erftoegangswegen binnen de bebouwde kom. De Vesting zelf genereert echter zoveel verkeer richting Amsterdam dat op de Weesperweg ter hoogte van Het Karveel de wensintensiteit wordt overschreden. Bij het nemen van maatregelen dient ervan te worden uitgegaan dat de Vesting Muiden goed bereikbaar blijft voor alle inwoners van de Gemeente Muiden. Afsluiten van de Sluisbrug in de Vesting leidt tot een fysieke barrière tussen de oostelijke en de westelijke delen in de Vesting. Interne verplaatsingen kunnen – meer dan nu het geval is – per fiets worden gemaakt, doch inwoners van het oostelijke deel van de Vesting richting Amsterdam en inwoners van Muiderberg met een bestemming in het westelijke deel van de Vesting leidt de maatregel tot omrijden via de A1. Daarom zal afsluiting van de Sluisbrug naar verwachting op weinig draagvlak kunnen rekenen onder de bewoners van Muiden en Muiderberg.

3. Handhaving van de ingestelde inrijverboden stuit op praktische problemen. Incidentele politieacties zijn weinig effectief, structurele handhaving en analoge cameracontrole vergt te veel personele inzet van de politie. De politie Gooi- en Vechtstreek geeft om die reden een lage prioriteit aan de handhaving van de maatregelen.

Digitale cameracontrole is in beginsel weinig arbeidsintensief, mits ontheffinghouders geëlimineerd kunnen worden alvorens op foto vastgelegd te worden; kunnen ontheffinghouders niet buiten beeld gehouden worden dan leidt digitale fotografie bij veel ontheffingen tot veel administratieve inspanningen bij Justitie om bezwaar- en beroepsschriften af te handelen.

De technische mogelijkheden om bij digitale cameracontrole ontheffinghouders niet te fotograferen zijn in ontwikkeling, doch zijn nog niet operationeel.

4. Door het aanbrengen van beweegbare fysieke afsluitingen kan sluipverkeer in de ochtendspits (07.00 uur – 09.00 uur) effectief uit de kernen van Muiden en Muiderberg worden geweerd:
- een reductie van ongeveer 100 motorvoertuigen in de kern van Muiderberg en een reductie van circa 170 motorvoertuigen in de Vesting bij selectieve toegang op de Zuidpolderweg tussen de Hakkelaarsbrug en de Mariahoeveweg;
 - in de kern van Muiderberg een reductie van ongeveer 100 motorvoertuigen en in de Vesting een reductie van circa 130 motorvoertuigen bij maatregelen op de IJsselmeerweg en op de Naardervaart;
 - in de kern van Muiderberg een reductie van ongeveer 100 motorvoertuigen en in de Vesting een reductie van circa 250 motorvoertuigen bij maatregelen op de IJsselmeerweg, de Naardervaart, de Herengracht en de Zuidpolderweg;
 - een gelijke reductie bij maatregelen op de IJsselmeerweg, de parallelweg van de A6, de Herengracht en de Zuidpolderweg;
 - in de kern van Muiderberg een reductie van ongeveer 100 motorvoertuigen en in de Vesting een reductie van circa 170 motorvoertuigen bij maatregelen op de IJsselmeerweg, de parallelweg van de A6 en de Naardervaart;
 - in de kern van Muiderberg een reductie van ongeveer 20 motorvoertuigen en in de Vesting een reductie van ongeveer 250 motorvoertuigen in de ochtendspits indien alleen maatregelen worden genomen op de invalswegen van de Vesting (Zuidpolderweg, Herengracht).

De effectiviteit van een doseerinstallatie is naar verwachting ongeveer gelijk aan en de effectiviteit van een selectief toegangssysteem.

Uit een oogpunt van effectiviteit, installatiekosten en dagelijks beheer heeft het aanbrengen van een doseerinstallatie op de Zuidpolderweg tussen de Hakkelaarsbrug en de Mariahoeveweg de voorkeur. Een dergelijke maatregel op die locatie biedt tevens de mogelijkheid ook in avondspits het verkeer te doseren, indien zich in de toekomst ook op dat tijdstipongewenst sluipverkeer (hernieuwd) aandient. Door deze maatregel zou de deling van kernen Muiden en Muiderberg echter versterkt worden, hetgeen niet wenselijk wordt geacht.

5. Nadeel van een doseersysteem is, dat herkomst- en bestemmingsverkeer in gelijke mate als het doorgaande verkeer met vertraging wordt geconfronteerd. Daar tegenover staat dat geen ontheffingen behoeven te worden uitgegeven.
Een doseersysteem is relatief eenvoudig te realiseren.

6. Bij een selectief toegangssysteem ondervinden ontheffinghouders relatief weinig vertraging.
Nadeel van selectieve toegang is, dat een ontheffingenreglement moet worden ontwikkeld c.q. het bestaande ontheffingenreglement moet worden aangescherpt. Daarbij moet worden uitgegaan van gelijkheidsbeginselen. De procedure voor het vaststellen van objectieve criteria ten aanzien van de doelgroepen die wel of niet in aanmerking komen voor ontheffing is lastig en tijdrovend. De juridische haalbaarheid is vooraf moeilijk in te schatten door gebrek aan jurisprudentie.

Naar verwachting is bij selectieve toegang aan de oostzijde van de gemeente (IJsselmeerweg, parallelweg A6 en Naardervaart het aantal ontheffinghouders het kleinst.

7. De verkeersintensiteit op de Maxisweg en op de secundaire brug over het Amsterdam-Rijnkanaal in het bijzonder kan door maatregelen tegen sluipverkeer ten oosten van de Vesting Muiden met ongeveer 85 à 115 motorvoertuigen (25 à 35%) worden gereduceerd. De intensiteit bedraagt dan gemiddeld in de ochtendspits minder dan 250 motorvoertuigen in twee uur. Dit is aanzienlijk lager dan landelijke intensiteitscriteria voor de laagste wegcategorie buiten de bebouwde kom.
Afsluiting van brug voor autoverkeer is uit een oogpunt van verkeersintensiteiten niet verdedigbaar. De veiligheid van (brom)fietsers dient daarom op andere wijzen te worden verbeterd, bijvoorbeeld door snelheidsremmende maatregelen en/of een fysieke scheiding van (brom)fietsers en autoverkeer.

7 AANBEVELINGEN

1. Gelet op de gesignaleerde knelpunten in de Vesting Muiden, de effectiviteit van maatregelen en de kosten en beheersaspecten verdient het aanbeveling op enkele strategische plaatsen doseerinstallaties te plaatsen, zonder selectieve toegangsverlening. Daarbij zijn er drie opties:
 - a) één doseerinstallatie op de Zuidpolderweg;
 - b) doseren van het verkeer naar de Vesting met een installatie op de Zuidpolderweg tussen de Mariahoeveweg en de oostelijke aansluiting van de Nooit Gedacht; op de Herengracht wordt tegelijkertijd een inrijverbod ingesteld (wel uitrij-mogelijkheid);
 - c) plaatsing van doseersystemen op de IJsselmeerweg, op de parallelweg van de A6 en op de Naardervaart (in overleg met de gemeente Naarden).

Voor de Vesting zijn de genoemde maatregelen ongeveer even effectief. Bij de laatste oplossing kunnen inwoners van Muiderberg in de ochtendspits vrij naar de Vesting blijven rijden, de kosten zijn echter het hoogst.

Aanbevolen wordt:

- a) op de Zuidpolderweg een doseerinstallatie te plaatsen (bestemmingsverkeer voor de Vesting behoudt toegang, zij het met vertraging);
- b) op de Herengracht een inrijverbod in te stellen vanaf de Mariahoeveweg.

De functionele randvoorwaarden voor het systeem van doseren zijn opgenomen in bijlage 6.

Gelet op de intensiteiten van het in- en uitgaande verkeer is plaatsing van één installatie, met regeling voor beide rijrichtingen, voldoende.

De installatie dient in beginsel in werking te zijn tussen 07.00 en 09.00 uur.

Ervan uitgaande dat het meeste sluipverkeer plaatselijk bekend is, mag ervan worden uitgegaan dat de voorgestelde installatie ook in de avondspits effectief zijn, mocht in de toekomst ook behoefte ontstaan om sluipverkeer in de avondspits te weren. Bedacht moet daarbij wel worden, dat de filevorming voor het doseerpunt in tegenovergestelde richting optreedt. Gelet op de ligging van het doseerpunt (buiten directe woonbebouwing en op enige afstand van kruispunten) behoeven hiervan in principe geen problemen te worden verwacht.

Het verlenen van (gedoseerde) doorgang is strijdig met het thans geldende inrijverbod op de Zuidpolderweg. Tegelijkertijd met de installatie van het doseersysteem dient daarom het bestaande inrijverbod met een verkeersbesluit te worden ingetrokken.

2. Aanbevolen wordt de Maxisweg in de richten als 'erftoegangsweg buiten de bebouwde kom', conform het concept Duurzaam Veilig, met een snelheidsbeperking van 60 km/uur en dienovereenkomstige snelheidsremmende maatregelen.

Daarnaast wordt aanbevolen nader te onderzoeken of op de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal het fietsverkeer fysiek van het autoverkeer gescheiden kan worden door de aanleg van een fietsstrook met een alternerende verkeersregeling voor auto- en busverkeer. Busverkeer dient met hoge prioriteit afgehandeld te worden door detectie op afstand aan te brengen (afhankelijk van de ontruimingstijden).

BIJLAGEN

Uitkomsten van het interview van AGV met de heer G. Ruiter (CDA-fractie Muiden)

datum: 16 november 1999
aanwezig: de heer G. Ruiter (CDA-fractie Muiden)
de heer H. Westhoven (Gemeente Muiden)
P. Stienstra (AGV)

Verkeerssituatie gemeente Muiden

In het verleden zijn op ad hoc basis maatregelen genomen tegen het sluipverkeer. Er is geen integrale aanpak geweest.

De maatregelen hebben wel geleid tot een sluitend cordon van inrijverboden gedurende spitsperioden.

Deze verboden worden echter massaal overtreden. De politie geeft geen prioriteit aan de handhaving.

Klachten hebben voornamelijk betrekking op het verkeer in Muiden:

- de hoeveelheid verkeer in relatie tot het karakter van de Vesting;
- de snelheden van het verkeer door de Vesting;
- de oversteekbaarheid van de doorgaande route (Naarderstraat) in het algemeen en voor schoolkinderen in het bijzonder.

Vanuit Muiderberg zijn er weinig klachten over de verkeerssituatie. In die kern is de hoeveelheid verkeer afgenomen na de ingebruikname van de carpoolwisselstrook op de A1. Bovendien is de parallelweg van de A6 (hoewel ook illegaal) een goed alternatief voor de sluiproute door de kern van Muiderberg.

Tijdsperioden waarin sluipverkeer zich manifesteert

Problemen doen zich vooral voor in de ochtendspits (07.00 uur – 09.00 uur).

In de avondspits is de hoeveelheid sluipverkeer sterk afgenomen sinds de verbreding van de A6 tussen het knooppunt Muiderberg en de afrit Muiderberg op de A6. Alleen bij ongevallen op de autosnelweg ontstaat nog sluipverkeer.

Routes van het sluipverkeer

De belangrijkste invalswegen voor het sluipverkeer zijn:

- de parallelweg van de A6 (via de afrit Muiderberg op de A6);
- de Naardervaart (vanuit Naarden).

Deze stromen komen samen bij de Hakkelaarsbrug.

Vanaf de Zuidpolderweg rijdt het verkeer voornamelijk via de Mariahoeveweg naar de aansluiting Muiderslot op de A1.

Sinds de recente ingebruikname van de toeritdosering op deze toerit rijdt veel verkeer vervolgens verder via de Vesting (Herengracht – Sluisbrug – Amsterdamsestraat) door naar de aansluiting Muiden of de secundaire brug over het Amsterdam-Rijnkanaal.

Overleg met andere overheden

Met Rijkswaterstaat is in het verleden meermalen overlegd over de problematiek van het sluipverkeer.

Het Rijk zet primair in op carpoolen en verbetering van het openbaar vervoer. Deze instrumenten zijn echter onvoldoende om de verkeersdruk op het knooppunt Muiderberg voldoende op te lossen, mede in het licht van de verdere groei van Almere.

Het Rijk is tot dusver niet als probleemeigenaar aangesproken, ook niet in regi-overband.

Oplossingsrichtingen

Maatregelen nemen tegen ongewenst inrijden:

- op de Zuidpolderweg tussen de Mariahoeveweg en de Nooit Gedacht (oost) een fysieke blokkade met alleen een ontheffing voor direct aanwonenden;
- op de Herengracht ter hoogte van de Mariahoeveweg gedoseerd verkeer doorlaten. Een ontheffing is in dat geval niet nodig.

In ieder geval geen grootschalig ontheffingensysteem.

De brug over het Amsterdam-Rijnkanaal bij voorkeur open houden voor autoverkeer vanwege de belasting van de rotonde Maxisweg - Weesperweg door bezoekers van A&P vanuit Diemen e.o. bij afsluiting van de brug. Voor fietsers een aparte fietsbrug aanleggen.

Muiderberg bij voorkeur richting Amsterdam ontsluiten op de A1 via de aansluiting Muiderslot (De Hakkelaar).

Uitkomsten van het interview van AGV met de heer W. de Haan (PvdA-fractie Muiden)

datum: 16 november 1999
aanwezig: de heer W. de Haan (PvdA-fractie Muiden)
de heer H. Westhoven (Gemeente Muiden)
P. Stienstra (AGV)

Verkeerssituatie Gemeente Muiden

Er rijden te veel motorvoertuigen door de Vesting, hetgeen leidt tot filevorming en verkeersonveilige situaties voor fietsers en voetgangers en aantasting van het verblijfsklimaat.

Tijdsperioden waarin sluipverkeer zich manifesteert

Het probleem van het sluipverkeer manifesteert zich met name in de ochtendspits. Sinds de verbreding van de A6 tussen het knooppunt Muiderberg en de aansluiting Muiderberg is het probleem in de avondspits vrijwel opgelost.

Routes van het sluipverkeer

Sluipverkeer komt vooral binnen:

- vanuit de Flevopolder via de aansluiting Muiderberg en de parallelweg langs de A6;
- via de Naardervaart vanuit Naarden.

Binnen de Vesting wordt vooral de route via de Mariahoeveweg en de Herengracht – Sluisbrug – Amsterdamsestraat door sluipverkeer gebruikt.

Overleg met andere overheden

Er is in het verleden geen diepgaand overleg gevoerd met Rijkswaterstaat over oplossing van het sluipverkeersprobleem op het onderliggend wegennet of het (financieel) bijdragen aan maatregelen op het onderliggend wegennet.

Dit betekent dat bij het zoeken naar adequate maatregelen ervan wordt uitgegaan dat de Gemeente Muiden deze geheel uit eigen middelen moet financieren.

Oplossingsrichtingen

Los van de locatie van maatregelen uitgaan van harde maatregelen zonder onthefingen. Lastige vraagstukken over wie wel en niet voor een vergunning in aanmerking komt en kosten voor het vergunningensysteem worden daardoor voorkomen.

Bij voorkeur wordt de gehele Sluisbrug afgesloten voor autoverkeer, zoals thans reeds in de zomermaanden het geval is op zondagmiddagen. De splitsing van de Vesting in een westelijk deel en een oostelijk deel ter weerszijden van de Vecht wordt daarbij geaccepteerd. Het oostelijke deel wordt richting A1 ontsloten via de

Mariahoeveweg en de aansluiting Muiderslot op de A1. Voor deze oplossing is naar verwachting geen draagvlak.

Als 'next best'-oplossing dient gestreefd te worden naar een adequaat handhavingssysteem van de huidige inrijverboden.

Een eventuele fysieke scheiding van Muiden en Muiderberg is acceptabel. Muiderberg dient primair ontsloten te worden via de aansluiting Muiderberg op de A6. Indien het komt tot een vergunningensysteem voor Muiden dan worden inwoners van Muiderberg niet gezien als doelgroep voor ontheffing.

Los van het sluipverkeerprobleem:

- de secundaire brug over het Amsterdam-Rijnkanaal (hard) afsluiten voor alle verkeer in beide richtingen, behalve busverkeer en (brom)fietsers. Deze maatregel helpt naar verwachting tegen het sluipverkeer, maar is primair bedoeld ter verbetering van de verkeersveiligheid van de (brom)fietsers;
- de gehele circulatie van het verkeer in de Vesting herzien om de belasting op de doorgaande route te spreiden.

Uitkomsten van het interview van AGV met de heer J. Lahnstein (D'66-fractie Muiden)

datum: 16 november 1999
aanwezig: de heer J. Lahnstein (D'66-fractie Muiden)
de heer H. Westhoven (Gemeente Muiden)
P. Stienstra (AGV)

Verkeerssituatie Gemeente Muiden

De hoeveelheid verkeer door de Vesting is te groot voor de ruimtelijke schaal. Dit geldt zowel voor de dagelijkse spitsuren als ook voor het toeristenverkeer. Het verkeer veroorzaakt geluidhinder en trillingsoverlast.

Knelpunten zijn er met name:

- op de secundaire brug over het Amsterdam-Rijnkanaal voor wat betreft de veiligheid van (brom)fietsers;
- op de Sluisbrug voor wat betreft de afwikkeling (filevorming tot op de Zuidpolderweg en tot op de rotonde bij de Amsterdamse Poort).

Vanuit Muiderberg zijn er weinig signalen over problemen met sluipverkeer.

Wel wordt vanuit Muiderberg geklaagd over de trage afwikkeling van het verkeer bij de Hakkelaarsbrug. Hieruit kan worden afgeleid dat er naar verwachting weinig draagvlak zal zijn voor maatregelen tegen sluipverkeer tussen Muiderberg en Muiden.

Oorzaak van het probleem is de automobilititeit en de mentaliteit (handhaving van inrijverboden).

Tijdsperioden waarin sluipverkeer zich manifesteert

Sluipverkeer manifesteert zich vooral tijdens de ochtendspits. In de avondspits is het probleem sinds de verbreding van de A6 tussen knooppunt Muiderberg en de aansluiting Muiderberg verbeterd.

Oplossingsrichtingen

Indien bewoners van Muiden nadeel ondervinden van eventuele maatregelen tegen sluipverkeer aan de westzijde van de Vesting is er een goede alternatieve route via de Mariahoeveweg en de aansluiting Muiderslot (De Hakkelaar).

Er mag in de regeling geen onderscheid worden gemaakt tussen bewoners van de Vesting en bewoners van Muiderberg.

Verkeer vanuit Muiderberg richting Weesp v.v. dient primair via de Vesting te worden afgewikkeld.

Het alternatief zou zijn de route via de Mariahoeveweg, de A1 tussen de aansluitingen 3 en 4 (Muiderslot - Muiden) en de Maxisweg. De druk op de kruising Maxisweg – Korte Weesperweg wordt daardoor naar verwachting te groot.

Verkeer vanuit Muiderberg richting Amsterdam zou primair via de Mariahoeveweg en de aansluiting Muiderslot moeten rijden.

Indien de hoeveelheid Muiderbergs verkeer door de Vesting erg hoog is zullen maatregelen genomen moeten worden. Indien de hoeveelheid Muiderbergs verkeer door de Vesting daarentegen gering is kan hen ontheffing worden verleend.

Er zijn geen specifieke randvoorwaarden voor het bedrijfsleven waarmee rekening gehouden moet worden. Het eventueel aanpassen van tijdstippen voor toelevering van goederen is een verantwoordelijkheid voor de bedrijven zelf.

Naar verwachting is er weinig weerstand tegen adequate handhavings- maatregelen van reeds bestaande inrijverboden.

Selectieve toegang is bespreekbaar, mits de kosten voor vergunningen voor zowel de gemeente als de belanghebbenden binnen redelijke grenzen blijven (bijvoorbeeld een kostendekkend systeem en maximaal f 25,-- per ontheffing voor de bewoners).

Uitkomsten van het interview van AGV met het college van burgemeester en wethouders van Muiden

datum:	23 november 1999	
aanwezig:	de heer H.A. Smith	(burgemeester)
	de heer C.J. Leupen	(wethouder)
	mevrouw M. van der Vliert	(wethouder)
	de heer G. Aalten	(secretaris)
	de heer G. Martens	(AGV)
	de heer P. Stienstra	(AGV, verslag)

Problematiek

Sluipverkeer is een belangrijke oorzaak van verkeersonveiligheid en doet afbreuk aan de leefbaarheid in de kernen van Muiden en Muiderberg.

Er is een groot draagvlak voor maatregelen tegen het sluijverkeer, met name onder ouders en schoolgaande jeugd.

Naar verwachting is de omvang van het verkeer in de Vesting van en naar Muiderberg gering ten opzichte van de stroom doorgaand verkeer.

Doelgroepen

Alle bewoners van de Gemeente Muiden, de werknemers van de winkels en bedrijven en het bevoorradingsverkeer in deze kernen behoren tot de doelgroep die gebruik moet kunnen maken van het Muidense wegennet. De goede sociaal-economische bereikbaarheid van Muiden dient gewaarborgd te blijven.

Het college is echter wel van mening dat bewoners van Muiderberg in beginsel niet door de Vesting richting Amsterdam zouden moeten rijden. Bewoners van Muiderberg moeten wel gebruik kunnen maken van de voorzieningen in Muiden en omgekeerd.

Oplossingsrichtingen

Van maatregelen in de sfeer van de handhaving door de politie wordt niet veel verwacht, gelet op de personele capaciteit bij de politie. Maatregelen dienen zich daarom in beginsel zelf te handhaven.

Systemen met selectieve en dosering van het verkeer zijn bespreekbaar. De hinder voor de eigen bewoners en het herkomst- en bestemmingsverkeer dient zoveel mogelijk beperkt te blijven. De maatregelen moeten echter wel opgeschaald kunnen worden, dat wil zeggen dat de zwaarte ervan moet kunnen toenemen indien blijkt dat eenmaal genomen maatregelen niet afdoende zijn.

Relatie met omliggende wegbeheerders

Een belangrijke stroom sluipverkeer is afkomstig uit Naarden, via de Naardervaart en de IJsselmeerweg. In de Gemeente Naarden wordt eveneens onderzoek uitgevoerd naar het sluipverkeer door Naarden/Bussum. Bij het zoeken naar oplossingsrichtingen dient aandacht besteed te worden aan eventuele maatregelen die de Gemeente Naarden neemt tegen het sluipverkeer.

Bij Rijkswaterstaat is een verzoek ingediend voor een onderzoek naar de mogelijke afsluiting van de aansluiting Muiderberg op de A6 gedurende de ochtendspits.

Uitvoeringstermijn

Maatregelen dienen op de kortst mogelijke termijn te worden uitgevoerd.

Kosten

Er is geen budget vastgesteld voor het nemen van verkeersmaatregelen en eventuele flankerende maatregelen. De maatregelen zullen primair worden beoordeeld op hun effectiviteit.

Het college is van mening, dat voor een eventuele vergunning of ontheffing leges geheven kunnen worden, indien door de maatregelen de veiligheid en leefbaarheid voldoende verbeteren.

Dit in tegenstelling tot de uitgifte van parkeervergunningen (thans gratis).

Inspraak

Er wordt voorshands uitgegaan van één inspraakavond voor alle bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden in de Gemeente Muiden.

Daarbij worden meerdere oplossingsrichtingen gepresenteerd.

De uitkomsten worden mede gewogen bij de definitieve besluitvorming.

Uitkomsten van het interview van AGV met de heer K.G. Talma (Gemeente Naarden)

datum: 23 november 1999
aanwezig: de heer K. Talma (Gemeente Naarden)
de heer H. Westhoven (Gemeente Muiden)
de heer P. Stienstra (AGV, verslag)

De Gemeente Naarden heeft onlangs onderzoek laten uitvoeren naar de omvang van het doorgaande verkeer door Naarden/Bussum/Hilversumse Meent. Daaruit blijkt een substantiële stroom verkeer door Naarden-Vesting rijdt zonder daar een herkomst of bestemming te hebben. Voor een groot deel is dit verkeer afkomstig uit andere delen van de Gemeente Naarden.

De omvang van het doorgaande verkeer door de gehele Gemeente Naarden is beperkt (< 15%) ten opzichte van het herkomst- en bestemmingsverkeer en wijkt niet af van de situatie in andere gemeenten.

Op de grens met Muiden zijn er drie mogelijke sluiproutes, te weten de IJsselmeerweg, de Naardervaart (beide veel gebruikt door sluihverkeer) en de Overscheenseweg (van ondergeschikt belang).

Hoogste prioriteit wordt gegeven aan maatregelen om doorgaand verkeer uit Naarden-Vesting te weren.

Verder is de hoeveelheid oneigenlijk verkeer op de IJsselmeerweg een probleem. Dit is ten dele afkomstig van de afrit Gooimeer op de A1. In het kader van de herinrichting van het Naarderbos wordt gedacht aan de aanleg van een bussluis op de IJsselmeerweg.

Deze maatregelen hebben invloed op de omvang van het sluihverkeer dat Muiden in- en uitrijdt via de IJsselmeerweg.

Een gevolg van maatregelen op de IJsselmeerweg kan zijn, dat het sluihverkeer zich verplaatst naar de Naardervaart en de Overscheenseweg/Googweg. Zo nodig worden ook daar maatregelen genomen. Dit heeft voor de Gemeente Naarden echter op dit moment niet de hoogste prioriteit. Wel staat de Gemeente Naarden open om dit probleem samen met Muiden aan te pakken.

Indien de Gemeente Muiden maatregelen wil nemen tegen sluihverkeer is dit voor de Gemeente Naarden bespreekbaar.

De Gemeente Naarden zal de uitkomsten van haar onderzoek naar sluihverkeer beschikbaar stellen aan de Gemeente Muiden.

Uitkomsten van het interview van AGV met de heer A.E.P. Vlaanderen (VVD-fractie Muiden)

datum: 23 november 1999
aanwezig: de heer A.E.P. Vlaanderen (VVD-fractie Muiden)
de heer H. Westhoven (Gemeente Muiden)
de heer P. Stienstra (AGV, verslag)

PM

Uitkomsten van het interview van AGV met het Arrondissementsparket Amsterdam en de politie Gooi- en Vechtstreek

datum:	21 december 1999	
aanwezig:	de heer mr. S. Buist	(officier van justitie)
	de heer A van de Belt	(politie Gooi- en Vechtstreek)
	de heer H. Westhoven	(Gemeente Muiden)
	de heer P. Stienstra	(AGV, verslag)

Algemeen

Politie Gooi- en Vechtstreek en het Arrondissementsparket Amsterdam staan in beginsel niet afwijzend tegenover medewerking aan handhaving. Voorwaarde is wel, dat de afhandeling van verbalen efficiënt en met weinig personele inspanning door de politie kan worden uitgevoerd.

De personele en materiele kosten voor de behandeling van bezwaar- en beroepsschriften door het arrondissementsparket alsmede die van de opsporing zouden door de Gemeente Muiden vergoed moeten worden. Via het regionale driehoeks-overleg zou nader overlegd dienen te worden over een contract.

Meerdere gemeenten hebben te maken met problemen door sluipverkeer. De problemen zullen wellicht nog toenemen door de invoering van rekening rijden. Het zoeken naar een eventuele oplossing in de sfeer van de handhaving voor de Gemeente Muiden dient daarom getoetst te worden op de functionaliteit en werkbaarheid in breder verband.

Politieacties

Uit handhavingsacties tegen de inrijverboden in de Gemeente Muiden gedurende anderhalve maand in het voorjaar van 1999 is gebleken, dat de aanwezigheid van politiepersoneel op straat en de (handmatige) verwerking van processen verbaal relatief veel inspanning vergen.

Bovendien zijn veel bezwaar- en beroepsschriften ontvangen vanwege het bezit van een ontheffing. Dit geeft veel administratief werk en veel verbalen zijn alsnog geseponeerd.

In totaal zijn circa 600 ontheffingen in omloop. Justitie eist een helder beleid ten aanzien van de criteria op grond waarvan ontheffing wordt verleend.

Het effect van de handhavingsacties is betrekkelijk kortstondig gebleken.

De zichtbare aanwezigheid van de politie doet veel automobilisten weliswaar besluiten een alternatieve route te kiezen of op de autosnelwegen te blijven, maar zodra de politie niet meer aanwezig is neemt de omvang van het sluipverkeer weer snel toe tot het oude niveau.

Politieacties hebben vanwege de vereiste personeelsinzet en de geringe effectiviteit geen prioriteit en zullen dat in de toekomst ook niet krijgen. Deze werkwijze komt om die reden voor de politie niet in aanmerking als mogelijke oplossing voor het sluipverkeerprobleem in Muiden.

Voorkeur heeft handhaving met fysieke maatregelen, boven cameracontrole.

Cameracontrole

Onderscheid wordt gemaakt tussen analoge en digitale cameracontrole.

Bij digitale cameracontrole worden alle motorvoertuigen bij het passeren van het inrijverbod gefotografeerd. De foto's worden zonder tussenbewerking verzonden naar het Centraal Justitieel Incasso Bureau (CJIB) in Leeuwarden, waar de foto's in een 'gesloten' procedure worden verwerkt tot een 'proces verbaal' met een aanslagbiljet.

Vervolgens dient de betrokkene te betalen alvorens in beroep te kunnen gaan bij het arrondissementsparket. Op vertoon van de ontheffing kan het 'proces verbaal' alsnog worden geseponeerd. Het parket beslist vervolgens over het beroep. Indien het beroep gegrond is moet het CJIB de betaalde boete terug betalen. Indien veel ontheffingen in omloop zijn – zoals het geval is bij de inrijverboden in de Gemeente Muiden – wordt dit systeem zowel door Justitie en politie als uit het oogpunt van de ontheffinghouders niet werkbaar geacht, tenzij met technische middelen wordt voorkomen dat ontheffinghouders worden gefotografeerd. Hiervoor is thans geen vastgestelde technische oplossing beschikbaar.

Bij analoge cameracontrole worden eveneens alle motorvoertuigen bij het passeren van het inrijverbod gefotografeerd. De foto's worden door de politie uitgelezen en handmatig tot een 'proces verbaal' verwerkt.

Alvorens 'proces verbaal' op te maken bestaat (in een extra procesgang) de mogelijkheid ontheffinghouders uit te selecteren. Dit vereist echter een relatief grote inspanning van de politie. Om die reden zal handmatige verwerking van fotocontroles geen hoge prioriteit krijgen bij de politie Gooi- en Vechtstreek en wordt ook deze oplossing in de huidige setting niet haalbaar geacht.

Totale afsluiting

Zowel aan een geslotenverklaring (inrijverbod) als aan een fysieke afsluiting dient conform het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW) een verkeersbesluit ten grondslag te liggen.

In het besluit dienen overwegingen te worden opgenomen ten aanzien van het doel en de noodzaak van de maatregel, de onderzochte alternatieven, de afgewogen voor- en nadelen voor belanghebbenden, gevoerd overleg met belanghebbenden, en eventuele flankerende maatregelen.

Het verkeersbesluit is vatbaar voor bezwaar en beroep gedurende een periode van zes weken na publicatie van het besluit. Tenzij schorsing wordt gevraagd bij de rechtbank kunnen de maatregelen worden uitgevoerd na het verstrijken van de bezwaar- en beroepsperiode.

Voor de reeds ingestelde inrijverboden in de ochtendspits op de IJsselmeerweg en de Zuidpolderweg zijn in 1984, 1991 en 1993 verkeersbesluiten genomen. De inrijverboden gelden in beginsel voor eenieder, ongeacht herkomst of bestemming. Formeel kan tegen een fysieke maatregel *ter ondersteuning* van het ingestelde inrijverbod dan ook geen bezwaar worden gemaakt.

Het omgekeerde kan wel: er kan worden verzocht om intrekking van de verkeersmaatregel. Op een dergelijk verzoek zal (weloverwogen) gereageerd moeten worden. Het besluit is vatbaar voor bezwaar en beroep in zin van artikel 1:3 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb).

Op grond van het BABW heeft het gemeentebestuur ongeveer 600 ontheffingen verstrekt voor de inrijverboden op de IJsselmeerweg, de Zuidpolderweg en de parallelweg van de A6. Tenzij alle ontheffingen worden ingetrokken kunnen voor de handhaving van de bestaande inrijverboden daarom niet zonder meer fysieke maatregelen worden genomen, zoals een beweegbare fysieke afsluiting die omhoog wordt geplaatst tijdens de op de onderborden aangegeven tijdvensters. Ontheffinghouders zal immers toegang moeten worden geboden.

Enerzijds leidt het intrekken van uitgegeven ontheffingen door het aanscherpen van het ontheffingenbeleid naar verwachting tot een grote hoeveelheid bezwaren en beroepsschriften, waarvan de afhandeling veel personele inzet zal vergen. Anderzijds zal door de hardheid van fysieke maatregelen naar verwachting een groot aantal verzoeken worden ingediend tot opheffing van de inrijverboden of het alsnog verlenen van doorgang (selectieve toegang). Het verdient daarom aanbeveling op dergelijke verzoeken te anticiperen door een besluit tot het aanbrengen van fysieke handhavingsmaatregelen bij de bestaande inrijverboden af te wegen tegen alternatieve vormen voor het weren van sluipverkeer (doseren en selectieve toegang).

Doseersysteem

Doordat alle categorieën weggebruikers een doseerinstallatie kunnen passeren behoeft voor het plaatsen van een doseerinstallatie geen verkeersbesluit genomen te worden. De installatie is in juridisch opzicht vergelijkbaar met een verkeersregelinstallatie.

Ontheffingen behoeven eveneens niet te worden uitgegeven en een ontheffingenreglement is bij een doseersysteem dan ook niet nodig.

Uit juridisch oogpunt is de maatregel dan ook relatief eenvoudig te realiseren.

Een doseersysteem is strijdig met de ingestelde inrijverboden. Op dit moment mag immers niemand de inrijverboden op de IJsselmeerweg en op de Zuidpolderweg passeren; op de parallelweg van de A6 mag alleen bestemmingsverkeer het inrijverbod passeren.

De bestaande inrijverboden dienen met een verkeersbesluit te worden ingetrokken. Ook de reeds verleende ontheffingen verliezen daarmee hun rechtsgeldigheid.

Selectieve toegang

Uit bijlage 3 blijkt dat de afbakening van de doelgroepen die wel en niet voor ontheffing in aanmerking komen van groot belang is voor de juridische aanvaardbaarheid van de maatregel.

De afbakening is zeer lastig concreet aan te geven, mede doordat ongelijke behandeling van gelijkwaardige gevallen voorkomen moet worden. Het gelijkheidsbeginsel staat voorop.

Onderscheid tussen inwoners van de Gemeente Muiden en buitenstaanders die niet economisch gebonden zijn aan de Gemeente Muiden of één van de kernen Muiden of Muiderberg kan leiden tot ongelijke behandeling. Immers: bewoners van Muiderberg kunnen als 'doorgaand' worden gezien ten opzichte van de Vesting Muiden en omgekeerd. Zij hebben in beginsel de mogelijkheid tot het gebruik van de omliggende autosnelwegen A1 en A6.

Ook het begrip 'economisch gebonden' kan leiden tot ongelijkheid. In dat verband gaat het om onderscheid tussen bijvoorbeeld een werknemer van buiten de gemeente en een ouder van een schoolgaand kind van buiten de gemeente.

Beide zijn geen sluipverkeer, maar de één is economisch gebonden en de ander is sociaal gebonden.

Een dergelijke ongelijke behandeling kan worden voorkomen door in het ontheffingenreglement uit te gaan automobilisten die structureel (bijvoorbeeld meer dan twee maal per week) gedurende de venstertijden van de selectieve toegang hun bestemming in de Gemeente Muiden of één van de kernen Muiden of Muiderberg hebben en automobilisten op wie dit criterium niet van toepassing is.

Door de introductie van het begrip 'structureel' wordt incidenteel bestemmingsverkeer uitgesloten, zoals bezoek van een buitenstaander aan een arts (bijvoorbeeld een inwoner van Muiderberg die een dokter in Muiden bezoekt indien in de

Vesting selectieve toegang geldt). Incidentele bezoekers zijn echter in mindere mate gebonden aan het gebied met selectieve toegang en worden dus in mindere mate (structureel) met de maatregel geconfronteerd.

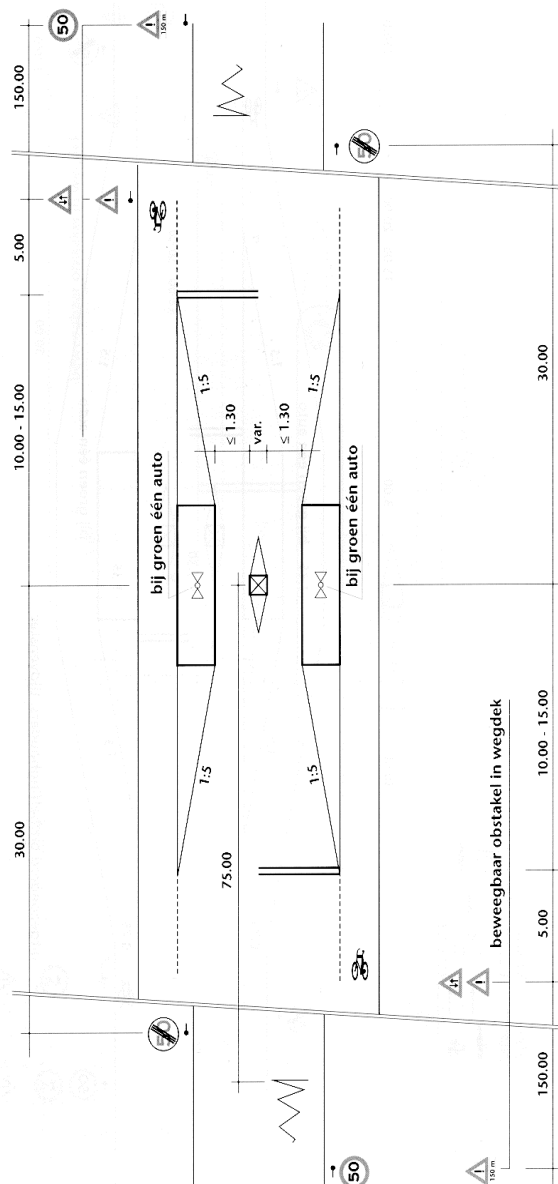
Met name dit punt is een zwaar beoordelingscriterium bij de juridische en de praktische haalbaarheid van de invoering van selectieve toegang in de Gemeente Muiden of in één van de kernen Muiden of Muiderberg.

Bij beweegbare fysieke afsluitingen dienen diverse flankerende maatregelen te worden genomen.

Bebakening en markering

Verkeer dat de afsluiting nadert moet afdoende worden gewaarschuwd voor de beweegbare afsluiting. Met name automobilisten die hun voorganger volgen moet attent gemaakt worden op de afsluiting die stijgt zodra zijn of haar voorganger deze is gepasseerd.

Een voorbeeld van een inrichting conform de landelijke richtlijnen daarvoor is opgenomen in onderstaande figuur.



Passage openbaar vervoer en hulpdiensten

Bij een fysieke beweegbare afsluiting zullen zich kortere of langere wachtrijen vormen. Om vertragingen voor deze doelgroepen te voorkomen dient een passeermogelijkheid (busbaan of –strook) te worden aangelegd. Dit is het geval als op de IJsselmeerweg een beweegbare fysieke afsluiting wordt aangebracht.

Om te voorkomen dat automobilisten ten onrechte van de busbaan gebruik maken wordt deze bij voorkeur fysiek gescheiden van de naastliggende rijstrook en voorzien van een bussluis (carterrammer).

Eenmaal voor aan de wachtrij aangekomen kan de bus of het hulpvoertuig met voorrang worden doorgelaten met een eigen verkeerslicht (9-oog).

Passage langzaam verkeer

In verband met de verkeersveiligheid van (brom)fietsers worden deze bij voorkeur buiten de beweegbare afsluiting om geleid over vrijliggende fiets/bromfietspaden.

Kerende voertuigen

Indien de fysieke ruimte het toelaat kan voor kerende voertuigen desgewenst een keergelegenheid worden ingericht op een locatie waarop de wachtrij kan worden ingeschat. Hierdoor wordt voorkomen dat conflicten met tegenliggers ontstaan.

Spookrijden

Om te voorkomen dat automobilisten via de rijstrook voor tegenliggers de afsluiting kunnen passeren wordt bij voorkeur in beide rijrichtingen een fysieke beweegbare afsluiting aangebracht. Verkeer dat tegen de spitsrichting in rijdt kan met een hoge frequentie worden doorgelaten en zal daardoor weinig vertraging ondervinden.

Als alternatief kan met één beweegbare afsluiting worden volstaan die door beide rijrichtingen 'bediend' kan worden. Verkeer dat tegen de spitsrichting in rijdt kan daarbij met voorrang worden afgehandeld.

Bij een beweegbare fysieke afsluiting voor één rijrichting kan eventueel over grotere lengte (bijvoorbeeld 200 meter) een fysieke scheiding worden aangebracht in de as van de weg. Daarbij blijft er echter een geringe kans op spookrijders waardoor deze maatregel geen aanbeveling verdient.

Geslotenverklaring met uitzondering(en), handhaving menskracht

Concreet betekent dit dat afsluiting plaatsvindt met behulp van een bord (meestal een gesloten verklaring voor alle motorvoertuigen). In het hiervoor benodigde verkeersbesluit moet worden aangegeven of ontheffingen mogelijk (met een verwijzing naar een ontheffingenreglement) zijn en of de maatregel de gehele dag geldt of alleen gedurende een tijdvenster.

Aan ontheffingen kunnen beperkingen worden opgelegd (bijvoorbeeld tijdsduur). Hoewel een ontheffingenreglement geen deel uitmaakt van het verkeersbesluit, kan het bij de beoordeling van bezwaren tegen het verkeersbesluit wel een rol spelen.

Indien de afsluiting alleen met een bord plaatsvindt, dient de handhaving door de politie plaats te vinden en vraagt dit dus menskracht.

Geslotenverklaring met uitzondering(en), handhaving met camera's

Bij deze tweede oplossing wordt geslotenverklaring voorzien van een camera. Er zijn twee typen camera's te onderscheiden: de analoge RLC en de digitale camera met kentekenherkenning.

Alle passerende voertuigen die binnen het gestelde tijdvenster zonder ontheffing het inrijverbod passeren worden geregistreerd.

De analoge camera selecteert doelgroepen aan de hand van een detectiesysteem dat ontheffinghouders herkent aan de hand van bijvoorbeeld chipkaarten. De chipkaart wordt uitgelezen met detectieapparatuur in het wegdek of met een detectiezuil. Ontheffing-/chipkaarthouders worden niet gefotografeerd. Verwerking van de foto's geschied handmatig, door de politie.

De digitale camera kijkt naar het kenteken van het voertuig en vergelijkt dit met een beschikbare lijst met kentekens van ontheffinghouders. Het beeld wordt pas opgeslagen als het kenteken niet wordt herkend in casu niet voorkomt in het ontheffinghoudersbestand. Verwerking van de foto's geschied volledig geautomatiseerd in een 'gesloten proces' door het Centraal Justitieel Incasso Bureau (CJIB). Zowel bij de RLC als bij de digitale camera is de ontheffing kenteken gebonden. Camera's houden de voertuigen niet fysiek tegen.

De detectie en het beheer van ontheffingen zijn bij de RLC vergelijkbaar met die bij beweegbare fysieke afsluitingen, die later in deze paragraaf besproken wordt.

Verkeerslichten zijn bij een geslotenverklaring niet nodig.

Er zijn ook geen specifieke maatregelen voor de verkeersveiligheid nodig, omdat bewegende objecten ontbreken. Hulpdiensten kunnen te allen tijde zonder opont-houd de afsluiting passeren.

Bij het beheer van de camera's dient rekening te worden gehouden met vandalisme.

Daarnaast zijn er inspanningen nodig om de filmrol te verwisselen en de foto's te verwerken. De verwerking van digitale foto's is aanzienlijk eenvoudiger dan de verwerking van analoge foto's, maar een digitaal camerasysteem kost een veelvoud van een RLC.

De benodigde inzet van politie en justitie, maar ook de keuze van de maatregel in het algemeen, vraagt om afstemming met politie en OM.

Het niet functioneren van het systeem leidt niet tot gevaarlijke situaties.

Met de toepassing van RLC's is inmiddels goede ervaring opgedaan, onder ander met een combinatie van ontheffingen en een tijdvenster.

Beweegbare fysieke afsluiting

Selectieve toegangsverlening met een beweegbare fysieke afsluiting wordt toegepast als een juridische maatregel (bijvoorbeeld een inrijverbod met uitzondering voor ontheffinghouders) moet worden gehandhaafd.

Het juridische instrument dat het inrijverbod markeert is een verkeersregelinstallatie.

Het gebruik van een fysieke voorziening sluit aan bij de gedachte dat een maatregel vanuit zichzelf logisch moet zijn, dat wil zeggen zichzelf moet handhaven.

De beweegbare fysieke afsluiting bestaat uit een verzinkbaar element. In opstaande toestand kan de af te sluiten locatie niet worden gepasseerd. Ontheffinghouders maken zich kenbaar met bijvoorbeeld een chipkaart. Hiervoor is veelal een zuil op een middengeleider geplaatst. Vereiste is dat binnen het profiel van de wegen ruimte aanwezig is voor een middengeleider.

Openbaar vervoer kan gebruik maken van bijvoorbeeld VETAG-detectie. Ook is het mogelijk een intercom- en/of camera voorziening in de zuil aan te brengen, zodat ook persoonlijk om toegangsverlening verzocht kan worden.

Bij een geldige ontheffing wordt het fysieke element verzonken. Pas daarna wordt met een groen verkeerslicht kenbaar gemaakt dat passage veilig kan geschieden. Als het systeem heeft geconstateerd dat het voertuig is gepasseerd, zal het element weer te voorschijn komen.

Aandachtspunt bij beweegbare fysieke afsluitingen is de verkeersveiligheid. De maatregel stelt hoge eisen aan de vormgeving en inrichting van de locatie en aan de techniek.

De regelautomaat vervult een belangrijke rol voor het bewaken van de veiligheid. Zo wordt ook een juridische log bijgehouden. Hiermee kan bij aanrijdingen worden aangetoond dat een voertuig het rode licht heeft genegeerd.

Van belang bij het beheer van een fysieke beweegbare afsluiting is een organisatie die snel op storingen kan reageren. Door bijvoorbeeld een aanrijding kan de doorgang volledig worden geblokkeerd.

Met selectieve toegangsverlening met beweegbare fysieke afsluitingen is inmiddels veel ervaring opgedaan, zowel in steden als daarbuiten. Landelijk vastgestelde ontwerprichtlijnen zijn beschikbaar.

Algemeen

Met betrekking tot het ontheffingenbeleid is weinig jurisprudentie bekend, waarin een oordeel over ontheffingscriteria wordt uitgesproken. Uit de beperkt beschikbare jurisprudentie wordt wel duidelijk dat een restrictief ontheffingen-beleid in beginsel aanvaardbaar wordt geacht.

De belangen die zijn gemoeid met het nemen van een verkeersmaatregel zijn hierbij een belangrijk criterium.

Uit de jurisprudentie kan ook worden gedestilleerd dat degene die een ontheffing aanvraagt de noodzaak daarvan moet aantonen. Dit kan bijvoorbeeld door het aantoonbaar maken van onevenredige economische schade.

Het verstrekken van een ontheffing kan nadelige gevolgen hebben voor het doel van de maatregel. Een groot aantal ontheffingen kan bijvoorbeeld alsnog tot te veel verkeer leiden. Om dit tegen te gaan, kunnen aan een ontheffing beperkingen of voorschriften worden verbonden. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan een beperking van de geldigheid tot een bepaald tijdvenster.

Een belangrijk toetsingsaspect bij een ontheffingenreglement is het gelijkheidsbeginsel. Meerdere criteria zijn denkbaar. Een veel gebruikt criterium is de omrijafstand.

De jurisprudentie biedt geen eenduidig antwoord op de vraag welke omrijafstand acceptabel is. Dit is sterk afhankelijk van de plaatselijke situatie.

De acceptabele omrijafstand kan ook worden beoordeeld in relatie tot de verplaatsingsafstand. Stel dat de omrijafstand 5 kilometer bedraagt. Bij een route van 1 kilometer kan dit anders worden beoordeeld dan bij een route van 10 kilometer.

In deze bijlage zijn criteria opgenomen ten aanzien van de beoordeling van aanvragen voor ontheffingen.

Bij het verstrekken van ontheffingen is het beheer van de ontheffingen een niet te verwaarlozen inspanning. In het algemeen worden ontheffingen verstrekt op kenteken.

Het beheer (mutaties!) van het ontheffingenbestand kan desgewenst worden uitbesteed.

Tijdelijke ontheffingen (bijvoorbeeld voor kortdurende activiteiten als schilderwerk, verhuizingen en dergelijke) dienen in principe door de gemeente verstrekt te worden. Bijzondere aandacht dient besteed te worden aan de tijden waarop tijdelijke ontheffingen uitgegeven kunnen worden. Zonodig dient voor een 'sleuteladres' gezorgd te worden waarop buiten kantoortijden tijdelijke ontheffingen verkregen kunnen worden.

Het vaststellen van het ontheffingenreglement is de uiteindelijke invulling van het ontheffingenbeleid.

Dit beleid moet worden verwoord in een ontheffingenreglement, waarin onder andere procedures voor aanvraag en uitgifte zijn geregeld en de voorwaarden voor het verkrijgen van een ontheffing zijn benoemd (zie voor een voorbeeldreglement 'Inrijden verboden – aanbevelingen voor selectieve toegangsverlening', CROW publicatie 113, 1997).

De inhoud van het ontheffingenbeleid moet consistent zijn en mag dus geen tegenstrijdigheden bevatten.

In de jurisprudentie wordt een restrictief ontheffingenbeleid in het licht van de belangen die zijn gemoeid met het nemen van een verkeersmaatregel in beginsel aanvaardbaar geacht.

Uit de jurisprudentie kan worden gedestilleerd dat degene die een ontheffing aanvraagt de noodzaak daarvan moet aantonen, bijvoorbeeld het aantoonbaar maken van onevenredige economische schade (vooral bij bedrijven).

Het verstrekken van een ontheffing kan nadelige gevolgen hebben voor het doel van de maatregel (bijvoorbeeld doordat een groot aantal ontheffingen alsnog tot te veel verkeer leiden). Om dit tegen te gaan, kunnen aan een ontheffing beperkingen of voorschriften worden verbonden (bijvoorbeeld een beperking van de geldigheid tot een bepaald tijdvenster).

De jurisprudentie biedt geen eenduidig antwoord op de vraag welke omrijafstand nog acceptabel is. Dit is namelijk sterk afhankelijk van de plaatselijke situatie. Zo kan soms, op basis van een omrijafstand in combinatie met een verhoudingsfactor, worden vastgesteld of men voor een ontheffing in aanmerking komt.

In het algemeen kan worden gesteld, dat met betrekking tot ontheffingenbeleid weinig jurisprudentie bekend is. Veelal laten gemeenten de toetsing van ontheffingscriteria achterwege in afwachting van eventuele bezwaarprocedures.

Bij de selectieve toegangsverlening zijn meerdere criteria denkbaar. Het is hierbij van belang dat op basis van de juridische en politieke haalbaarheid een ontheffingenmodel wordt opgesteld met een combinatie van een aantal criteria.

Mogelijke criteria en juridische haalbaarheid criteria

In deze paragraaf wordt in tabel 1 een overzicht gegeven van mogelijke ontheffingscriteria en de juridische haalbaarheid van deze criteria (voor zover is vast te stellen uit jurisprudentie). Een overlap tussen de genoemde criteria is mogelijk. Het is aan de gemeente om hieruit een selectie te maken.

De juridische haalbaarheid van de genoemde criteria is onderzocht. De beoordeling van de criteria wordt in de tabel puntsgewijs besproken.

Na het overzicht is een aantal definities opgenomen die verwijzen naar de begrippen die bij de criteria worden gehanteerd.

tabel 1 Overzicht mogelijke criteria en juridische haalbaarheid

criterium	Juridische haalbaarheid
A Bedrijven die in verband met de aard van de werkzaamheden kunnen aantonen dat zij noodzakelijkerwijs met een zekere regelmaat de afsluiting moeten passeren	Dit criterium is te vaag geformuleerd. De ervaring is dat dit criterium vaker wordt gehanteerd. Uit de jurisprudentie is geen negatief oordeel bekend. Opname van dit criterium is, ondanks de vaagheid zinvol, om te kunnen omgaan met motieven c.q. bezwaren van bedrijfseconomische aard.
B Bedrijven die een onevenredig economisch nadeel ondervinden (aan te tonen door deze bedrijven via een omgekeerde bewijslast)	Zie A.
C Voertuigen die niet sneller kunnen of mogen rijden dan 25 km/u en die voor agrarische doeleinden worden gebruikt	Praktisch te hanteren zonder dat de gemeente in een procedure het risico loopt in het ongelijk te worden gesteld.
D Inwoners van en bedrijven gevestigd in de gemeente met een eindbestemming in de gemeente die hiervoor meer dan 6 km moeten omrijden <u>en</u> waarbij de verhouding tussen totale verplaatsingsafstand en de omrij afstand groter is dan 3. Dit verkeer moet Met een zekere regelmaat de afsluiting te passeren; Ingeschreven staan in het bevolkingsregister van de gemeente of het vestigingsadres kunnen aantonen uit de inschrijving bij de kamer van koophandel; Het kentekenbewijs kunnen overleggen.	Uit het oogpunt van rechtszekerheid en rechtsgelijkheid is er een duidelijke voorkeur voor het hanteren van een omrij afstand in combinatie met een verhoudingsfactor. Hiermee kan worden vastgesteld of men voor een ontheffing in aanmerking komt. In beginsel zou geen onderscheid moeten worden gemaakt naar de herkomst dan wel de bestemming van het verkeer. Wordt toch onderscheid aangebracht dan moet rekening gehouden worden met toetsing van het gelijkheidsbeginsel.
E Woon-werkverkeer met een eindbestemming in de genoemde kernen en dat hiervoor meer dan 6 km moet omrijden <u>en</u> waarbij de verhouding tussen de omrij afstand (totale afstand na afsluiting verminderd met de totale verplaatsingsafstand voor afsluiting) en de verplaatsingsafstand vóór afsluiting groter is dan 3. Woon-werkverkeer wordt aangetoond door een arbeidsovereenkomst / werkgeversverklaring en inschrijving in het betreffende bevolkingsregister.	Zie D.
F Bedrijven die gevestigd zijn in de gemeente binnen een straal van 2 km vanaf de afsluiting	Zie D.
G Verkeer met een herkomst en bestemming of woon-werkverkeer met een woon- en werkbestemming binnen een straal van 2 km van de afsluiting	Zie D.
H Bewoners van specifiek aan te duiden straten of delen daarvan	Zie D.
I Bewoners woonachtig in een specifiek postcode gebied of een gebied aan te duiden door de wegen waardoor het wordt ingesloten	Zie D.
J Bedrijven gevestigd in een specifiek postcode gebied of een gebied aan te duiden door de wegen waardoor het wordt ingesloten	Zie D.

Criterion	Juridische haalbaarheid
K Alle inwoners van de bebouwde kom van kern.....	Zie D.
L Gemeentelijke onderhoudsdiensten	Praktisch te hanteren zonder dat de gemeente in een procedure het risico loopt in het ongelijk te worden gesteld, omdat de genoemde voertuigcategorie gemakkelijk van het algemene persoons- en bedrijfsverkeer kan worden onderscheiden. Het kan derhalve zinvol zijn om dergelijke gebruikersgroepen concreet te benoemen. Afgewogen moet worden of met het gebruik van de af te sluiten locatie door de gebruikersgroep het algemeen en/of maatschappelijk belang wordt gediend.
M Straatreiniging en huisvuil inzameling	Zie L.
N Georganiseerd vervoer van schoolkinderen of gehandicapten	Zie L.
O Lijnbussen	Zie L.
P Taxibedrijven gevestigd in de gemeente	Zie L. Taxi's kunnen iets moeilijker van het algemene persoons- en bedrijfsverkeer worden onderscheiden. Wel kan worden betoogd dat het vervoer van personen betreft en gelijk gesteld moet worden met lijndiensten
Q Hulpverlenende instanties	Zie L. Herkomsten en bestemmingen kunnen hier van ondergeschikt belang worden gesteld. Toetsing van de noodzaak voor het gebruik van de locatie voor de beroepsuitoefening staat voorop.
R Incidentele, veelal plotseling opkomende gebeurtenissen, alsmede gevallen van bijzondere hardheid, een en ander ter beoordeling van Burgemeester en Wet-houders	Dit criterium moet zonder meer in het onthefingenreglement worden opgenomen. Het biedt de mogelijkheid om adequaat op bijzondere omstandigheden te kunnen reageren. Bij het gebruik van dit criterium moet worden opgelet dat geen (ongewenste precedentes worden geschapen

Definities

Zekere regelmaat: hieronder wordt verstaan dat gemiddeld ten minste op twee (werk)dagen per week het afgesloten gebied wordt ingereden. Eventueel kunnen seizoensontheffingen worden verstrekt.

Hulpverlenende instantie: instanties die gebruikmaken van hulpverleningsvoertuigen, (para-)medische en maatschappelijke instanties.

Verkeer: men moet een kentekenbewijs kunnen overleggen.

Woon-werkverkeer: verkeer met een woonadres in de gemeente, blijkend uit een inschrijvingsbewijs uit het bevolkingsregister en een werkadres in de gemeente blijkend uit een arbeidsovereenkomst of een werkgeversverklaring.

Opmerking

Het aantal ontheffingen per bedrijf/persoon/huishouden en de registratie hiervan (bijvoorbeeld op kenteken, adres of op naam) moet nog worden vastgesteld, echter dit staat los van de te hanteren criteria.

Bij de functionele randvoorwaarden voor een doseersysteem of een systeem voor selectieve toegangsverlening met beweegbare fysieke afsluitingen kan een onderverdeling in een tweetal componenten worden gemaakt:

1. de lokale voorzieningen;
2. centrale voorzieningen.

ad 1. Lokale voorzieningen

Aan de lokale voorzieningen (de beweegbare afsluiting, de detectie, de regeling en de kast) wordt een groot aantal eisen gesteld. In deze paragraaf wordt een aantal puntsgewijze en globaal beschreven. Detailuitwerking moet in een bestek plaatsvinden.

- De veilige werking van het systeem moet worden gegarandeerd door functionele eisen aan werking detectie en afhandeling van de signaalgroepen (conflictbewaking). De status van de beweegbare afsluiting wordt in deze bewaking meegenomen.
- Op de locatie moet de verkeersregeling en de verkeerslichten worden afgestemd op de lokale situatie (buiten de bebouwde kom standaard VRI-lantaarns conform CROW publicatie 113).
- Ten aanzien van de veiligheid en herstelkosten na aanrijdingen moeten eisen worden gesteld aan de constructie van de beweegbare fysieke afsluiting (BFA).
- Aan de BFA moeten ook eisen worden gesteld aan aspecten als de vormgeving, milieu en geluid.
- Ten behoeve van het openbaar vervoer en hulpdiensten moet worden bepaald hoe deze door het systeem worden herkend. Bij calamiteiten zijn voorzieningen nodig om de afsluitingen met een commando op afstand te laten verzin-ken.
- Op de locatie moet het mogelijk zijn om via een paneel in de regelkast het systeem aan en uit te zetten.
- Bij een doseersysteem moet de doseertijd instelbaar zijn en moet onderscheid gemaakt kunnen worden in de al dan niet gewenste vertraging voor het in-gaande en voor het uitgaande verkeer.
- Bij selectieve toegang moet het systeem voor de herkenning van ontheffing-houders gebruikersvriendelijk zijn (gebruik van een pas/transponder), maar ook duidelijkheid of de ontheffing is herkend.
- Bij een fasering, waarbij met doseren begonnen wordt, moeten eisen worden geformuleerd zodat latere inbouw van selectieve toegang niet wordt uitgeslo-ten.

ad 2. Centrale functionaliteit

In de centrale (computer) wordt de status van het systeem gevolgd.

Op deze locatie, die met de lokale voorzieningen is verbonden, komt informatie binnen over storingen, telgegevens etc.

Vanuit de centrale moeten acties worden uitgevoerd voor het afhandelen en ondernemen van actie bij storingen en calamiteiten (een en ander moet organisatorisch worden afgestemd op de tijden waarop deze post bemand is). Van de storingen kan de beheerder op verschillende wijzen op de hoogte worden gebracht, bijvoorbeeld door een melding op een terminal, die aan de centrale is gekoppeld of door middel van een oproep per semafoon.

Bij selectieve toegang is een belangrijke functie van de centrale om gegevens van ontheffinghouders te registreren (met geldigheidsduur, locatie e.d.) in het systeem. De gegevens moeten van het centrale ontheffinghoudersbestand naar de lokale voorzieningen kunnen worden verzonden, zodat de ontheffing direct gebruikt en herkend kan worden op de locatie.

Desgewenst kan vanuit de centrale voorziening het instellen en wijzigen van parameters in het systeem worden verzorgd (verkeerskundig beheer).

Het gebruik van de centrale voorziening is gekoppeld aan gebruikers rechten (autorisatie).

Tot slot moet, afhankelijk van de wijze van gebruik van het systeem, een interface worden ontworpen die aansluit bij de gebruikerswensen. Met name voor het adequaat reageren op storingen en alarmen, kan het gebruik van kleuren en symbolen belangrijk zijn (bijvoorbeeld een groen pictogram bij een doseer locatie betekent dat alles in orde is, een rood pictogram betekent dat er een storingsmelding van de voorziening is ontvangen).

DOCUMENTATIEPAGINA

Opdrachtgever	Gemeente Muiden Postbus 3 1398 ZG MUIDEN
Contactpersoon opdrachtgever	De heer G.J. Geerlings De heer H. Westhoven
Titel	Maatregelen tegen sluipverkeer
Datum	19 februari 2001
Rapportnummer	3-758/
Contactpersoon AGV	ing. P. Eilander ing. P.M.N. Stienstra
Beknopte inhoud	PM
Trefwoorden	PM

**ERRATUM bij het rapport
MAATREGELEN TEGEN SLUIPVERKEER,
concept 19 februari 2001**

pagina 30

“ in de kern van Muiderberg een reductie van ongeveer 100 motorvoertuigen en in de Vesting een reductie van circa 130 motorvoertuigen bij maatregelen op de IJsselmeerweg en op de Naardervaart;”

wijzigen in:

in de kern van Muiderberg een reductie van ongeveer 100 motorvoertuigen en nagenoeg geen reductie in de Vesting bij maatregelen op de IJsselmeerweg en op de Naardervaart;