

Uitvoeringsagenda

Mobiliteits- en Parkeervisie Goed en Veilig op weg

Laatst geactualiseerd op 24-01-2024

Inhoudsopgave

Inhoud

1	Uitleg	3
1.1	Keuzes	3
1.2	Acties	3
1.3	Prioriteit	3
1.4	Planning	3
1.5	Financiële strategie	3
2	Gooise Meren is Verkeersveilig	4
3	Gooise Meren is Leefbaar	8
4	Gooise Meren is Innovatief en Duurzaam	10
5	Gooise Meren is Bereikbaar	13
6	Gooise Meren is Toegankelijk, Sociaal en Gezond	21
7	Gooise Meren is Maatwerkgericht in Parkeren	24
8	Gooise Meren is Samenwerkingsgericht	31
9	Uitvoeringsagenda na 2025	33

1 Uitleg

1.1 Keuzes

In hoofdstuk 3 van de visie worden steeds de keuzes uitgelicht, die we als Gooise Meren maken. Die keuzes zijn in dit uitvoeringsprogramma opgenomen.

1.2 Acties

Per keuze is een aantal concrete acties opgenomen. Deze zijn voorzien van een toelichting, een prioriteit, een planning en een financiële strategie.

1.3 Prioriteit

Vanaf de start van het opstellen van de Mobiliteits- en Parkeervisie is het uitgangspunt geweest dat we niet alles tegelijk kunnen. Daarom is er een prioritering aangegeven door een classificering van:

- Toegezegd: daar hebben we ons aan verbonden
- Noodzakelijk: dit moeten we doen
- Gewenst: levert grote/belangrijke bijdrage aan ambities

1.4 Planning

Naast prioriteit is een tijdsindicatie ook van groot belang. De prioriteit, financiële strategie en volgordelijkheid bepalen de planning van de actie. We onderscheiden een aantal mogelijkheden:

- Doorlopend/jaarlijks, betreft ambtelijke reguliere werkzaamheden.
- 2022 tot en met 2025, huidig college uitvoeringsprogramma.
- Na 2025, opgenomen in kansenoverzicht (Dit is een los onderdeel achteraan in dit document).

1.5 Financiële strategie

Beschrijft de financieringsmogelijkheden en de strategie om daar te komen.

2 Gooise Meren is Verkeersveilig

1. Een risicogerichte aanpak van onveilige plekken; een veilige infrastructuur maakt hier deel vanuit					
	Actie	Toelichting	Prioriteit	Planning	Financiële strategie
1.1	Met regionale partners de risico-gestuurde aanpak van verkeersongevallen uitwerken tot een concreet verbeterprogramma.	Voor Gooise Meren bepalen waar de risicogebieden liggen. De volgende stap is om dit te concretiseren, verbetervoorstellen op te stellen en prioriteiten te bepalen. Als onderdeel van het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030. Rijkssubsidieregeling beschikbaar (50%).	Noodzakelijk	2021-2023	<ul style="list-style-type: none"> Ambtelijke inzet: onderzoek binnen huidige formatie
				2023-2025	<ul style="list-style-type: none"> Lasten: investering afhankelijk van het project Dekking: begroting 2023 C.v.d. Lindenlaan (€278.000) Brinklaan-Noord (€83.000 voorbereiding), oversteken Brediusweg (€178.000) en Hoofdgracht (€56.000). Dekking: begroting 2024: Verkeersmaatregelen Brinklaan-Noord (€150.000) Subsidie: €65.000 uitvoeren Brinklaan-Noord
1.2	Beleid opstellen met randvoorwaarden voor 'Shared Space'	Met omgeving, specifiek per locatie, kijken naar veiligheid. Met Duurzaam Veilig Wegverkeer heeft de voetganger de eigen infrastructuur teruggekregen.	Noodzakelijk	>2025	<ul style="list-style-type: none"> Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie
1.3	Doorgaan met volwaardige vormgeving van 30 km/uur zones en de overgangen tussen 30 en 50 gebieden.	In aankomende projecten kaderstellend. Duidelijk aangeven van de overgang naar 30 km zones vergroot de bereidheid om zich aan de maximumsnelheid te houden. Aanleg van jaar tot jaar te bezien.	Gewenst	2022-2025	<ul style="list-style-type: none"> Ambtelijke inzet: kaderstellend bij projecten en incidenteel binnen huidige formatie Dekking: opnemen bij nieuwe projecten

Uitvoeringsagenda

Mobiliteitsvisie Goed en veilig op weg

1.4	Toepassen van 'het nieuwe 30' voor de 'grijze wegen'. Meerdere wegen zijn slecht te categoriseren want kunnen niet aan de voorwaarden voldoen.	In aankomende projecten kaderstellend. Heldere keuzes en vormgeving maakt duidelijk welk gedrag verlangd wordt. Nieuwe landelijke voorstellen vertalen naar Gooise Meren voor het toepassen van het nieuwe 30. Dit kan als eerste worden toegepast in het riool- en wegenproject Olmenlaan.	Gewenst	2021-2025	<ul style="list-style-type: none"> Ambtelijke inzet: kaderstellend bij projecten Dekking: opnemen bij nieuwe projecten
				2024-2025	Herinrichting Weesperweg
				>2025	Riool- en wegenproject Olmenlaan
				>2025	Herinrichting Laarderweg <ul style="list-style-type: none"> Lasten: incidenteel €300.000 Subsidie: €120.000 (eind 2026)
				>2025	Herinrichting Landstraat <ul style="list-style-type: none"> Lasten: incidenteel €1,25milj. Subsidie: €500.000 (eind 2026)
1.5	Fietsstraten, waarbij de auto 'te gast' is.(zie ook hoofdstuk 5 bereikbaarheid)	Planontwikkeling. Kaderstellend bij aankomende projecten. Fietsstraten zijn in onze gemeente nog niet vaak toegepast. Dit komt ook door strenge richtlijnen. Vooral in komende projecten zullen wij beoordelen of een fietsstraat kansen biedt voor het bevorderen van het fietsgebruik.	Gewenst	2021-2025	<ul style="list-style-type: none"> Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie Dekking: opnemen bij nieuwe projecten
		Vanuit het Kaderplan Verkeer Bussum is de Herenstraat al aangemerkt als fietsstraat.	Gewenst	>2025	<ul style="list-style-type: none"> € 590.000,- voorgenomen investering Herenstraat

2. Verkeerseducatie

Uitvoeringsagenda

Mobiliteitsvisie Goed en veilig op weg

	Actie	Toelichting	Prioriteit	Planning	Financiële strategie
2.1	In samenspraak met scholen en betreffende organisaties verkeerseducatieprogramma's benutten voor doelgroepen als scholieren en ouderen.	Er zijn diverse lespakketten voor scholen ontwikkeld om verkeerslessen te geven, onder andere door Veilig Verkeer Nederland. Wij moedigen scholen aan deze te gebruiken. VVN organiseert projecten als "Doortrappen". Dit houdt ouderen mobiel, bevordert de zelfstandigheid en draagt bij aan de vermindering van eenzaamheid.	Noodzakelijk	doorlopend	<ul style="list-style-type: none"> Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie
2.2	We faciliteren onder meer bij het afnemen van verkeersexamens.	Veilig Verkeer Nederland doet voor Gooise Meren de praktische zaken van verkeersexamens op basisscholen. Routes en aanbrengen bebording regelen wij.	Noodzakelijk	jaarlijks	<ul style="list-style-type: none"> Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie
2.3	Aanhaken bij landelijke campagnes. Bijvoorbeeld over MONO rijden (gebruik smartphones in verkeer), goede verlichting voeren en alcoholgebruik en verkeer (BOB/Dranquilo-campagnes).	Dit doen wij door de landelijke actieposters ook in Gooise Meren te plaatsen. Hieraan zijn geringe kosten verbonden voor de aanschaf en plaatsing van (herbruikbare) raamwerken voor posters en aankoop van de posters.	Gewenst	2021-2025	<ul style="list-style-type: none"> Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie

3. Schoolomgevingen verkeersveiliger maken

	Actie	Toelichting	Prioriteit	Planning	Financiële strategie
3.1	Instellen van schoolzones bij alle basisscholen (23) en middelbare scholen (5). Opstellen actieplan met	Rond de aanvangstijden van scholen is er vaak sprake van enige verkeerschaos. Een verdere snelheidsverlaging naar 15 km/uur is dan gewenst, in een duidelijk herkenbare schoolzone.	Noodzakelijk	2022-2025 >2025	<ul style="list-style-type: none"> Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie Dekking: begroting 2024-2027 Lasten: ca. € 20.000 incidenteel per schoolzone

Uitvoeringsagenda

Mobiliteitsvisie Goed en veilig op weg

	onderbouwing nut/noodzaak per school	Aanleg van jaar tot jaar te bezien. Verwachte subsidie 50%.		2024	€ 150.000,-
				2025	€ 150.000,-
				2026	€ 150.000,-
				2027	€ 150.000,-

4. Handhaving van het verkeersgedrag					
	Actie	Toelichting	Prioriteit	Planning	Financiële strategie
4.1	In overleg met de afdeling Handhaving specifieke taken benoemen voor de BOA's op het gebied van het bevorderen van de verkeersveiligheid.	De taken van de BOA's zijn beperkt en worden vastgelegd in het beleidsregels voor de BOA's. In samenspraak met de afdeling handhaving wordt bekeken welke specifieke en/of aanvullende taken gewenst en mogelijk zijn.	Gewenst	2021-2025	<ul style="list-style-type: none">Ambtelijke inzet: binnen huidige formatieDekking: niet opgenomen in meerjarenbegrotingOpnemen in begroting Handhaving
4.2	Bewustmaking van het eigen verkeersgedrag	"Opvoeden" is ook spiegelen van het eigen verkeersgedrag. De inzet van 'Smileys' blijkt effectief. Daarom wordt het aantal 'snelheid indicatie panelen' in 3 jaar uitgebreid met 9 stuks. Nut en noodzaak van jaar tot jaar bezien.	Gewenst	2022-2025	<ul style="list-style-type: none">Ambtelijke inzet: binnen huidige formatieDekking: niet opgenomen in meerjarenbegroting

3 Gooise Meren is Leefbaar

1. Leefbaarheid en bereikbaarheid in balans houden

	Actie	Toelichting	Prioriteit	Planning	Financiële strategie
1.1	Dominantie van parkeren terugdringen	Waar het aan de orde is, dringen we de dominantie van parkeren terug. We vinden het belangrijk dat bewoners en bezoekers een parkeerplek kunnen vinden, maar we geven de auto niet meer vanzelfsprekend de eerste rechten op het gebruik van de openbare ruimte	Gewenst	Doorlopend	<ul style="list-style-type: none"> Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie Dekking: opnemen bij nieuwe projecten. (De lasten voor het realiseren van alternatieve parkeerlocaties vallen hier niet onder)

2. Geluidshinder terugdringen

	Actie	Toelichting	Prioriteit	Planning	Financiële strategie
2.1.	We stellen een EU Actieplan Geluid vast.	We stellen het EU Actieplan Geluid vast, zoals opgenomen in het brede Actieplan Leefbaarheid. Een EU Actieplan Geluid is een verplichting vanuit de Europese Unie. Het plan omvat geluidsnormen voor lokale wegen en industrie en beschrijft de plannen van de lokale overheid om aan de normen tegemoet te komen, als er niet aan voldaan zou worden. We kijken naar normen voor geluid vanuit een breder leefbaarheidsperspectief en betrekken hierbij ook andere bronnen van (geluids)overlast. We	Noodzakelijk	2024	<ul style="list-style-type: none"> Ambtelijke capaciteit voor verkeerskundige inbreng

Uitvoeringsagenda

Mobiliteitsvisie Goed en veilig op weg

		willen in een proces van co-creatie komen we tot verbeterplannen.			
--	--	---	--	--	--

3. Luchtkwaliteit verbeteren

	Actie	Toelichting	Prioriteit	Planning	Financiële strategie
3.1	Stimuleren gebruik van duurzame mobiliteit	Met het proactief plaatsen van laadpalen en (op termijn) instellen van zero emissiezones werken wij aan een verbetering van de luchtkwaliteit.	Gewenst	>2025	<ul style="list-style-type: none">• Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie• Lasten: Bij aanbod gestuurd bijplaatsen: €1000 per paal• Dekking: niet opgenomen in meerjarenbegroting.

4 Gooise Meren is Innovatief en Duurzaam

1. Deelconcepten en andere innovaties inzetten					
	Actie	Toelichting	Prioriteit	Planning	Financiële strategie
1.1	Het stimuleren van het fietsgebruik onder medewerkers bij bedrijven.	Als gemeente hebben wij een voorbeeldfunctie om mensen te stimuleren zich "duurzaam" te verplaatsen. Eigen fietsgebruik stimuleren. Participeren in het project 'Kies de fiets' en het mogelijk maken van een 'fiets van de zaak'.	Gewenst	2024	<ul style="list-style-type: none"> Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie
1.2	We stimuleren het gebruik van deelauto's en deelfietsen.	Om ongewenste autoverplaatsingen te verminderen, wordt in regionaal verband de mogelijkheden van hubs nader uitgewerkt. Hierbij worden kansen voor deelconcepten voor auto en fiets onderzocht. Gooise Meren participeert actief in dit proces. Ook worden plaatsingscriteria opgesteld en locaties aangewezen voor (parkeermogelijkheden van) deelfietsen en deelauto's.	Noodzakelijk	2021-2025	<ul style="list-style-type: none"> Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie Dekking: niet opgenomen in meerjarenbegroting Opvoeren: perspectiefnota 2025
				2025	€ 50.000,-
1.3	Stimuleren en standaardiseren duurzame mobiliteit bij nieuwe	Er wordt voor nieuwe bewoners in onze gemeente een "probeeranbod" uitgewerkt om kennis te maken met deelauto's.	Gewenst	2023-2025	<ul style="list-style-type: none"> Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie en wordt onderdeel van projecten

Uitvoeringsagenda

Mobiliteitsvisie Goed en veilig op weg

	ontwikkelingen in lokaal of regionaal verband	Daarnaast wordt het autodelen ook meegenomen in gebiedsontwikkelingsprojecten als randvoorwaarde in nota's van uitgangspunten en stedenbouwkundige programma's van eisen. In de op te stellen parkeernormennota wordt een onderdeel auto delen opgenomen. In de huidige parkeerregeling is reeds opgenomen dat het in Gooise Meren mogelijk is om een auto te delen en twee parkeervergunningen aan te vragen. Dit wordt verder gestimuleerd.			
--	---	---	--	--	--

2. Zero emissie zones inrichten

	Actie	Toelichting	Prioriteit	Planning	Financiële strategie
2.1	Emissie-loos rijden als voorwaarde opnemen bij aanbestedingen van projecten in de openbare ruimte.	Bij inkoop van aannemers die wegenwerken voor ons doen, emissie-loos rijden in besteksvoorwaarden opnemen. Niet overal zal dit te realiseren zijn, maar wij willen aannemers sterk stimuleren tot soms zelfs verplichten emissie-loos te rijden.	Gewenst	Doorlopend	<ul style="list-style-type: none">Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie

3. Laadpalenbeleid

	Actie	Toelichting	Prioriteit	Planning	Financiële strategie
3.1	Strategie ontwikkelen voor een snelle plaatsing van laadpalen	Een nieuwe strategie voor plaatsing van laadpalen moet worden uitgedacht nu blijkt dat de vele bezwaarschriften veel tijdverlies en onnodige conflicten met bewoners veroorzaakt. Een laadpaal voor huis moet een 'beloning' worden in plaats van een 'straf'.	Noodzakelijk	2023-2024	<ul style="list-style-type: none">Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie

Uitvoeringsagenda

Mobiliteitsvisie Goed en veilig op weg

3.2	Uitbreiden van laadinfrastructuur voor elektrische auto's	Vanuit het Klimaatakkoord wordt de plaatsing van laadpalen gezien als 'het' middel om elektrisch rijden op korte termijn te stimuleren. De Nationale Agenda Laadinfrastructuur komt voort uit dit Klimaatakkoord. Hierin staat dat in 2030 alle nieuwe auto's emissie-loos moeten zijn. Er zijn in Nederland naar schatting 1,7 miljoen laadpunten nodig. Dit vereist voor Gooise Meren het opstellen van een uitvoeringsplan.	Noodzakelijk	2021-2025	<ul style="list-style-type: none"> Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie Lasten: € PM investering. Dekking: niet opgenomen in meerjarenbegroting.
3.3	Bij de (her)inrichting van woonwijken plaatsen we steeds meer (openbare) laadpalen.	Na 2025, zie hfst 9 van deze agenda			
3.4	We elektrificeren ons eigen wagenpark en stimuleren het bedrijfsleven dit ook te doen.	Na 2025, zie hfst 9 van deze agenda			
3.5	Afstemmen aanleg laadinfrastructuur op energietransitie.	Indien vanuit de planvorming voor een energietransitie een nieuw ondergronds netwerk wordt gerealiseerd, is dat een kans om het vermogen van het elektriciteitsnet fors uit te breiden. Dat kan wel eens voorwaarde zijn om de vele geambieerde laadpalen van stroom te kunnen voorzien. Gesprekken met elektriciteitsmaatschappijen moeten op het juiste moment worden gevoerd.	Gewenst	>2025	<ul style="list-style-type: none"> Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie

5 Gooise Meren is Bereikbaar

1. Een hoogwaardig fietsnetwerk te optimaliseren/realiseren					
	Actie	Toelichting	Prioriteit	Planning	Financiële strategie
1.1	Realiseren van een hoogwaardig fietsroutenetwerk	Met MRA en regio GV zijn intenties en inspanningsverplichtingen afgesproken om het fietsgebruik te bevorderen en om OV knooppunten beter bereikbaar te maken door aanleg van een hoogwaardig fietsroutenetwerk. Dit was het gevolg van een rijks studie naar de effectiviteit van de verbreding van de A1 en de A6 op langere termijn. Dit bleek onvoldoende om filevorming in de toekomst tegen te gaan en dus is ingezet op fiets en openbaar vervoer.	Toegezegd	2021-2025	<ul style="list-style-type: none"> Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie en integreren in lopende projecten
		Uit voorbereidend onderzoek blijkt dat voor Gooise Meren twee routes zeer kansrijk zijn en als eerste dienen te worden opgepakt. Dit zijn de routes van Hilversum naar Amsterdam (18 km) en van Huizen naar Bussum (station Naarden-Bussum, 7 km).		2023-2025 >2025	Realisatie fietsroutes in deelprojecten. Verspreiding over jaren.
			Toegezegd	2022-2025	Afhankelijk van de definitieve tracés van de twee zeer kansrijke routes, bedragen de totale kosten € 4.000.000,- tot € 18.000.000,- resp. € 2.000.000,- tot € 4.000.000,-. Daarnaast kan gekozen worden voor de aanleg van een tunnel of een brug, € 9.000.000,-. Uitvoering in deelprojecten van jaar tot jaar te bezien.

Uitvoeringsagenda

Mobiliteitsvisie Goed en veilig op weg

					Voor zowel 2023 als 2024 is een investering voorgenomen van €761.000 De provincie zal waarschijnlijk voor 55 tot 90% subsidiëren.
				2021-2025 >2025	Voorbeelden van combineren met onderhoudswerk zijn: <ul style="list-style-type: none"> - Nieuwe Spiegelstraat - Amsterdamsestraatweg - Muiden Vesting Oost - Vestingplein - Lindelaan
1.2	Fietsstraten toepassen als onderdeel van het fietsnetwerk (zie ook Gooise Meren is veilig).	Planontwikkeling. Kaderstellend bij aankomende projecten. Fietsstraten zijn in onze gemeente nog niet vaak toegepast. Dit komt ook door strenge richtlijnen. Vooral in komende projecten zullen wij beoordelen of een fietsstraat kansen biedt voor het bevorderen van het fietsgebruik.	Gewenst	Doorlopend	<ul style="list-style-type: none"> • Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie • Dekking: opnemen bij nieuwe projecten
		Vanuit het Kaderplan Verkeer Bussum is de Herenstraat al aangemerkt als fietsstraat.	Gewenst	>2025	€ 590.000,- voorgenomen investering Herenstraat
1.3	De (snelle) fietser voldoende eigen infrastructuur bieden.	Ook de snelle fietser op een 'speedbike' willen wij graag de ruimte geven. Dit kan betekenen dat snelle fietsers net als bromfietzers worden verwezen naar de (hoofd)rijbaan. Hangt samen met het afwaarderen van wegen naar 30 km/uur.	Gewenst	>2025	<ul style="list-style-type: none"> • Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie

Uitvoeringsagenda

Mobiliteitsvisie Goed en veilig op weg

1.4	Prioriteit aan fietsverkeer	Dat doen we ook met behulp van intelligente verkeerslichten. Na 2025, zie hfst 9 van deze agenda		>2025	
1.5	We evalueren tweejaarlijks de effecten van de maatregelen die we nemen op het fietsgebruik.	Om de effectiviteit van maatregelen om het fietsgebruik te bevorderen te kunnen vaststellen, in het nodig om eerst te bepalen wat het percentage fietsgebruik op dit moment is. Daarna wordt de evaluatie elke twee jaar herhaalt.	Gewenst	>2025	<ul style="list-style-type: none"> Dekking: opgenomen in meerjarenbegroting, valt binnen regulier budget

2. Voor fietsparkeren voldoende mogelijkheden creëren

	Actie	Toelichting	Prioriteit	Planning	Financiële strategie
1.1	Garanderen van de plaats van de fietser en van de voetganger in ruimtelijke plannen. Bij herinrichtingsprojecten wordt de ruimte voor fietsers en voetgangers als vertrekpunt genomen bij het opstellen van nota's van inlichtingen en (stedenbouwkundige) programma's van eisen.	Visie is kaderstellend in aankomende projecten. Te vaak is de auto uitgangspunt geweest waardoor er met name op infrastructuur van de voetganger is bezuinigd. Deze maatregel heeft ook een relatie met thema Toegankelijkheid. Nu is het trottoir vaak restruimte (want de rijbaan is 4.50 m, parkeren is 2.00 m, fiets is 2 x 2.50 m). En dan is er geen ruimte meer voor de voetganger. De benodigde wensbreedte van trottoir en fietspad wordt leidend.	Noodzakelijk	Doorlopend	<ul style="list-style-type: none"> Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie

Uitvoeringsagenda

Mobiliteitsvisie Goed en veilig op weg

1.2	Inventariseren en aanleggen/uitbreiden van fietsparkeerplaatsen bij diverse voorzieningen als stations, winkels, scholen, sportvelden etc.	Opstellen investering- en uitvoeringsplan met gewenste locaties en prioritering. Het fietsgebruik hangt samen met een veilige plek om de fiets te kunnen stallen. Randvoorwaarde is voldoende fietsparkeer-gelegenheid, inclusief oplaadvoorzieningen bij diverse voorzieningen en bij evenementen.	Noodzakelijk	Doorlopend	<ul style="list-style-type: none"> Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie en binnen nieuwe projecten Lasten: €76.000,- structureel Dekking: opgenomen in meerjarenbegroting voor realisatie van fietsparkeervoorzieningen.
1.3	Fietsers en voetgangers een prominentere plek geven in nota's van uitgangspunten en stedenbouwkundige programma's van eisen.		Noodzakelijk	2022-2025	<ul style="list-style-type: none"> Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie

3. OV-knooppunten versterken

	Actie	Toelichting	Prioriteit	Planning	Financiële strategie
3.1	Inzetten op betere treinverbindingen als onderdeel van de ambities van rijk, MRA en regio.	Vanuit meerdere verschillende disciplines wordt gekeken naar de 'Gooicorridor', waar de treinverbinding mee wordt bedoeld van Utrecht en Amersfoort naar Amsterdam. Een betere benutting van deze spoorlijn wordt daarom door NS onderzocht. Het optimaliseren van het voorzieningenniveau van de stations is daar ook onderdeel van. Gooise Meren participeert in dit onderzoek.	Noodzakelijk	2021-2025	<ul style="list-style-type: none"> Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie Lasten: € PM incidenteel Dekking: niet opgenomen in meerjarenbegroting

Uitvoeringsagenda

Mobiliteitsvisie Goed en veilig op weg

3.2	Aanpassen van bushaltes aan de nieuwe vervoerconcessie. Sommige bushaltes dienen te worden verwijderd, andere dienen te worden aangelegd. Een en ander in overleg met Transdev en provincie Noord-Holland. Wettelijke plicht.	Met het inwerking treden van de nieuwe vervoerconcessie per juli 2021 zullen busroutes en bushaltes wijzigen. Wij zijn als gemeente verantwoordelijk voor de aanleg en verwijdering van bushaltes. Overigens worden de kosten door de provincie gesubsidieerd, in het verleden voor 100%.	Noodzakelijk	Jaarlijks	<ul style="list-style-type: none">Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie
3.3	Stimuleren gebruik openbaar vervoer	Verder wordt voor nieuwe bewoners in onze gemeente een "probeeranbod" uitgewerkt om kennis te maken met het OV.	Gewenst	>2025	<ul style="list-style-type: none">Ambtelijke inzet: binnen huidige formatieLasten: € PM incidenteelDekking: niet opgenomen in meerjarenbegroting

4. Mobiliteitshubs ontwikkelen met voorzieningen voor deelauto's, fietsen en pakketjes

	Actie	Toelichting	Prioriteit	Planning	Financiële strategie
4.1	Ontwikkelen van mobiliteit 'hubs', inzetten op verhoging van de capaciteit bij P+R	Planontwikkeling inrichten hub's korte termijn betreft fietsparkeergelegenheid aanbrengen bij bushaltes.	Noodzakelijk	2021-2025	<ul style="list-style-type: none">Ambtelijke inzet: planontwikkeling binnen huidige formatie

	voorzieningen en optimaliseren van routes.	<p>Voor de middellange termijn gaat het over de aanleg van parkeergelegenheid voor fiets en auto bij OV-knooppunten en P+R locaties. Dit is voor meerdere stations en P+R's onvoldoende.</p> <p>Knelpunten in de routes naar OV knooppunten moeten worden vastgesteld en in wegenprogramma's worden opgenomen. De veiligheid van fietsers bij spoorwegovergangen is daarbij een aandachtspunt.</p>			<ul style="list-style-type: none"> • Lasten: € PM investering • Dekking: niet opgenomen in meerjarenbegroting.
--	--	--	--	--	--

5. Het winkelgebied Bussum centrum, Naarden-Vesting en Muiden Centrum autoluw maken

	Actie	Toelichting	Prioriteit	Planning	Financiële strategie
5.1	We maken de kernen en het centrum van Bussum autoluw.	Kiezend voor een balans tussen bereikbaarheid en leefbaarheid, gaan we het centrum van Bussum autoluw maken. Doorgaand verkeer is daar ongewenst. Verkeer dat geen bestemming heeft in het centrum laten we waar mogelijk om de kern heen rijden en maken we gebruik van de gebiedsontsluitingswegen die daarvoor bedoeld zijn. Hiervoor kunnen verkeerscirculatiemaatregelen (instellen éénrichtingverkeer) en het weren van bezoekers parkeren worden toegepast.	Noodzakelijk	2021-2025	<ul style="list-style-type: none"> • Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie planontwikkeling
				2022-2025	<ul style="list-style-type: none"> • Dekking: plan en uitvoering maatregelen autoluw Naarden (€278.000) en voorbereidingskrediet Muiden (€83.000) opgenomen in meerjarenbegroting. • Na 2025 voorbereidingskrediet autoluw Bussum en uitvoering maatregelen autoluw Muiden (€150.000)

Uitvoeringsagenda

Mobiliteitsvisie Goed en veilig op weg

5.2	Waar nodig en gewenst in de centra lengtebeperking instellen voor vrachtauto's en/of instellen van venstertijden voor laden en lossen.	Verkeersoverlast verminderen door vrachtverkeer.	Gewenst	2022-2025	<ul style="list-style-type: none"> Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie Dekking: niet opgenomen in meerjarenbegroting
-----	--	--	----------------	-----------	--

6. Tegengaan van ongewenst doorgaand verkeer door verblijfsgebieden

	Actie	Toelichting	Prioriteit	Planning	Financiële strategie
6.1	We verbeteren de doorstroming op het hoofdwegennet om ongewenst doorgaand verkeer door verblijfsgebieden tegen te gaan.	<p>Knelpunten in de verkeersafwikkeling op onze hoofdwegen dienen te worden aangepakt. Dit houdt "sluipverkeer" uit de woonwijk en garandeert bruikbare routes voor hulpdiensten.</p> <p>Deze hulpdienstroutes worden opgenomen in nota's van uitgangspunten en stedenbouwkundige programma's van eisen bij komende projecten.</p>	Noodzakelijk	2022-2025	<ul style="list-style-type: none"> Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie
					<ul style="list-style-type: none"> Lasten: € PM investering en inhuur adviseur a €40.000,- Dekking: opgenomen in meerjarenbegroting. Opgevoerd: VV1 2023
6.2	Onderzoek naar maatregelen om ongewenst doorgaand verkeer te weren, waarbij wordt aangehaakt bij lopende projecten.	Aanhaken bij lopende projecten als bijvoorbeeld het groot onderhoud van de wegen in Muiden en Muiderberg, het verleggen van de Mariahoeveweg in Muiden en andere visies op ruimtegebruik (zoals de Kustvisie). Dit kan kostenverhogend werken.	Gewenst	2021-2025	<ul style="list-style-type: none"> Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie
				2022-2025	<p>Lopende projecten:</p> <ul style="list-style-type: none"> Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie Lasten: € PM investering Dekking: niet opgenomen in meerjarenbegroting. Opvoeren: >2025

Uitvoeringsagenda

Mobiliteitsvisie Goed en veilig op weg

		De Weesperweg vraagt om een herinrichting nu P1 wordt aangepast en de brandweer daar wordt gesitueerd (uitvoering in 2024 past in planningen van die andere projecten).		2024-2025	Weesperweg <ul style="list-style-type: none">• Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie• Lasten: voorlopig €PM investering• Dekking: niet opgenomen in meerjarenbegroting. Valt binnen budget onderhoudsproject
--	--	---	--	-----------	--

6 Gooise Meren is Toegankelijk, Sociaal en Gezond

1. Toegankelijkheid leidend laten zijn bij de ruimtelijke inrichting

	Actie	Toelichting	Prioriteit	Planning	Financiële strategie
1.1	De fysieke omgeving is zo ontworpen en ingericht dat het uitnodigt tot ontmoeten en bewegen, sociaal en gezond gedrag stimuleert.	In planvorming bij projecten en onderhoud van wegen wordt getoetst of wegen en trottoirs vlak, stroef, aaneengesloten en voldoende breed zijn. Hoogteverschillen tot maximaal 5 mm worden nog geaccepteerd. Een obstakelvrije openbare ruimte is een vereiste, overall.	Noodzakelijk	Doorlopend	<ul style="list-style-type: none"> Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie
				2022-2025	<ul style="list-style-type: none"> Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie en voornamelijk binnen projecten BORG

2. Alternatieve vormen van vervoer inzetten voor inwoners die zich slecht of niet zelfstandig kunnen verplaatsen

	Actie	Toelichting	Prioriteit	Planning	Financiële strategie
2.1	We stimuleren andere (particuliere) vormen van vervoer in aanvulling op het reguliere openbaar vervoer (zoals het Automaatje van de ANWB, vervoersinitiatieven zoals St. Zonnebloem en St. Rolstoelbus of de carpoolachtige app 'Slinger').	Winkel, museum of familie moet zo lang mogelijk bereikbaar blijven. Een laagdrempelig netwerk van mensen die anderen willen vervoeren helpt daarbij en helpt daarbij als neveneffect eenzaamheid te verminderen. Een structurele bijdrage (onkostenvergoeding) voor deze vrijwillige inzet van mensen helpt dit te realiseren.	Noodzakelijk	2022-2025	<ul style="list-style-type: none"> Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie Dekking: opgenomen in meerjarenbegroting vanuit sociaal domein

Uitvoeringsagenda

Mobiliteitsvisie Goed en veilig op weg

2.2	Regionaal organiseren we doelgroepenvervoer.	De regio Gooi en Vechtstreek heeft het doelgroepen vervoer in eigen hand genomen. Eventuele acties lopen via het sociaal domein.		Doorlopend	
2.3	Inzet van OV-coaches om zelfstandig reizen te bevorderen.	Mensen die niet meer gebruik kunnen maken van de auto en vroeger nooit van het OV gebruik maakten, moeten soms "geleerd" worden hoe het OV werkt. Met name ouderen kunnen een drempel ervaren. Inzet van zogenaamde OV-coaches kunnen daarbij helpen.	Gewenst	>2025	<ul style="list-style-type: none"> • Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie • Lasten: € PM Structureel • Dekking: niet opgenomen in meerjarenbegroting • Opvoeren: in perspectiefnota >2025
2.4	Mensen bewust maken dat ze makkelijk op een duurzame manier naar hun werk of andere bestemming kunnen reizen. We stimuleren dus gezonde mobiliteit - lopen, fietsen en het gebruik van openbaar vervoer - omdat het een positief effect heeft op de gezondheid van mensen en op de milieukwaliteit.	Hier wordt vooral bedoeld op gezond leven door gezond reizen. Gezonder reizen door te fietsen en van het openbaar vervoer gebruik te maken (waarbij moet worden gelopen), draagt bij aan de algehele gezondheid. Aanvullend op landelijke campagnes willen wij daarom aanvullende bewustwording campagnes opzetten	Gewenst	2022-2025	<ul style="list-style-type: none"> • Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie. • Lasten: € PM Structureel • Dekking: niet opgenomen in meerjarenbegroting • Opvoeren: in perspectiefnota >2025
2.5	Bij mensen die weinig mobiel zijn brengen we de huidige parkeermogelijkheden onder de aandacht, waarbij we aangeven dat parkeren met een gehandicaptenparkeerkaart gratis blijft in onze gemeente.	Gooise Meren ontvangt iedere bezoeker, bewoner of werkgever en –nemer gastvrij. Hierbij is het van belang dat voor alle doelgroepen parkeerfaciliteiten zijn gerealiseerd. Door middel van het kosteloos verstrekken van de gehandicaptenparkeerkaart wordt de toegankelijkheid voor deze doelgroep vergroot.	Gewenst	2021-2025	<ul style="list-style-type: none"> • Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie

Uitvoeringsagenda

Mobiliteitsvisie Goed en veilig op weg

2.6	We sluiten zoveel mogelijk aan bij wensen van gebruikers als het gaat om routes en Veilige oversteken	Loop en fietsroutes naar voorzieningen, bushaltes of OV knooppunten zijn liefst zo kort mogelijk. Dit stemmen wij af met de provincie, zij gaat over het openbaar vervoer met de bus.	Gewenst	2021-2025	<ul style="list-style-type: none">• Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie
-----	---	---	----------------	-----------	---

7 Gooise Meren is Maatwerkgericht in Parkeren

1. Bestaande parkeervoorzieningen optimaliseren					
	Actie	Toelichting	Prioriteit	Planning	Financiële strategie
1.1	Waar mogelijk en gewenst worden de parkeerplaatsen 'vergroend' (bijvoorbeeld half open verharding).	In relatie tot klimaat adaptieve maatregelen.	Gewenst	>2025	<ul style="list-style-type: none"> • Lasten: €45.000,- structureel • Dekking: niet opgenomen in meerjarenbegroting • Opvoeren: >2025 • Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie
1.2	De vindbaarheid van de parkeergarages, -terreinen en de beschikbare parkeerplaatsen wordt verbeterd door middel van een parkeerverwijssysteem (minimaliseren van zoekverkeer naar parkeerplaatsen).	Advies vanuit parkeerevaluatie: betere verdeling van de parkeercapaciteit. De kosten zijn afhankelijk van de routing en het type parkeerverwijssysteem; dynamisch of statisch en het aantal borden en aanpassingen op parkeerlocaties. Daarnaast zorgt een parkeerverwijssysteem voor een verbetering van het verblijfsklimaat door efficiëntere verkeersafwikkeling (betere luchtkwaliteit en minder geluid).	Gewenst	>2025	<ul style="list-style-type: none"> • Lasten: € 65.000,- investering • Dekking: niet opgenomen in meerjarenbegroting • Opvoeren: >2025 • Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie
1.3	Voor het vrachtwagenparkeren wordt beleid ontwikkeld, waarmee parkeerlocaties worden aangewezen of gecreëerd.	Voor het parkeren van vrachtwagens is in de huidige situatie geen locatie aangewezen. Dit zorgt voor ongemak en overlast. Ter verbetering van de bereikbaarheid en leefbaarheid wordt hier aandacht aan besteed middels het aanwijzen van een geschikte (bestaande)	Gewenst	>2025	<ul style="list-style-type: none"> • Lasten: niet van toepassing • Dekking: niet opgenomen in meerjarenbegroting, valt binnen regulier budget parkeren • Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie

		parkeerlocatie. Wanneer een locatie gecreëerd moet worden volgt dit op dit project waarbij eventuele bijkomende lasten inzichtelijk aan de raad worden voorgelegd.			
1.4	Hanteren van tariefdifferentiatie. Parkeren in de garages is goedkoper dan op straat.P	Om de parkeercapaciteit optimaal te benutten en parkeerders te sturen kan tariefdifferentiatie worden toegepast. In de huidige situatie gebeurt dit al, dit verschil kan worden vergroot of verkleind. Eventuele kosten zijn het goedkoper of gratis maken van bepaalde locaties en het effect op de inkomsten.	Gewenst	Doorlopend	<ul style="list-style-type: none"> • Lasten: eventuele afname in baten (pm) • Dekking: niet opgenomen in meerjarenbegroting • Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie

2. De parkeerketen moderniseren

	Actie	Toelichting	Prioriteit	Planning	Financiële strategie
2.1	De parkeerketen wordt gemoderniseerd en gedigitaliseerd. Uit de parkeeropbrengsten kunnen we de investeringen bekostigen voor het moderniseren van de parkeerketen. Als dit nodig is dan wordt dit apart voorgesteld aan de raad samen met een voorstel voor investeringen en kosten	Actie vanuit het CUP en advies vanuit parkeerevaluatie: <ul style="list-style-type: none"> - modernisering/automatisering van de parkeerketen en ontwikkeling van de parkeerverkeerorganisatie. - Toepassen passende bezoekersregeling - Digitaliseren uitgifte van parkeervergunningen - Toepassen kentekenparkeren - Alle betaalafhandelingen worden digitaal, contante betalingen voor straat- en garageparkeren worden vervangen door betalingen met pin of mobielparkeren. 	Noodzakelijk	2023-2024	Planontwikkeling in 2023 en 2024 valt binnen huidige meerjarenbegroting.

Uitvoeringsagenda

Mobiliteitsvisie Goed en veilig op weg

				2023-2025	<ul style="list-style-type: none"> • Lasten: de investeringen zijn afhankelijk van de keuzes die de raad op een later moment maakt • Dekking: €98.000,- als lopende investering opgenomen en €572.000,- opgenomen in meerjarenbegroting • Opvoeren: PM • Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie + inhuur adviseurs
2.2	Nieuwe parkeernormen: Het opstellen van een (fiets-) parkeernormennota met aandacht voor gebieden met hoogwaardig OV en nieuwe gebiedsontwikkelingen.	Vervanging voor de beleidsarmen (CROW) richtlijnen. Onder andere advies vanuit de parkeerevaluatie. Maatwerk kan hier geboden worden. Loopafstanden naar alternatieve parkeerlocaties vallen ook binnen deze nota.	Noodzakelijk	2023	<ul style="list-style-type: none"> • Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie • Dekking: opgenomen in meerjarenbegroting, valt binnen regulier budget parkeren

Uitvoeringsagenda

Mobiliteitsvisie Goed en veilig op weg

2.3	Er wordt beleid ontwikkeld voor nieuwbouw en functiewijziging in gereguleerde gebieden.	Toepassen lage parkeernormering bij gebiedsontwikkeling. Voorstel uit Klimaatakkoord om te komen tot een reductie van in totaal 49% CO ₂ in 2030. Dit wordt in verwerkt in de parkeerverordening en biedt ruimte om woningbouw toe te staan en geen of minder parkeervergunningen te verstrekken. Dit is enkel mogelijk wanneer de ontwikkeling zich op nabije afstand bevindt van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV).	Noodzakelijk	2022-2023	<ul style="list-style-type: none"> Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie Lasten: niet van toepassing Dekking: opgenomen in meerjarenbegroting, valt binnen regulier budget parkeren
2.4	Waar mogelijk of gewenst verdwijnt het parkeren, ook grote voertuigen, uit het straatbeeld door het zoeken naar alternatieve parkeerlocaties aan de randen van de kernen of in nieuwe parkeergarages.	Extra ruimte t.b.v. leefbaarheid. Bijvoorbeeld meer ruimte voor groen of spelen. Het realiseren van eventuele nieuwe locaties is een vervolgproject.	Noodzakelijk	>2025	<ul style="list-style-type: none"> Lasten: niet van toepassing Dekking: opgenomen in meerjarenbegroting, valt binnen regulier budget parkeren Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie
2.5	Het parkeren wordt gereguleerd indien er sprake is van een hoge parkeerdruk (> 85%) en er draagvlak voor is in de kern / wijk (>50%)...	Uitbreiding gebieden waarin parkeerregulering geldt en vermindering van overlast in woonwijken aan de rand van het huidige vergunninghoudersgebied.	Noodzakelijk	Doorlopend	<ul style="list-style-type: none"> Lasten: niet van toepassing, enkel regulier ambtelijke inzet Dekking: opgenomen in meerjarenbegroting Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie

Uitvoeringsagenda

Mobiliteitsvisie Goed en veilig op weg

2.6	Gooise Meren zet in op een andere vorm van parkeerregulering voor de vergunninghouder-gebieden waarbij diverse doelgroepen ontheffing krijgen.	Actie vanuit het College-uitvoeringsprogramma en advies vanuit parkeerevaluatie: t.b.v. parkeren van onder andere bezoekers. Het project valt samen met het project 'Modernisering' en wordt opgestart na het afronden en vaststellen van de Mobiliteitsvisie. Het streven is om deze actie budget neutraal uit te voeren.	Noodzakelijk	2024-2025 >2025	<ul style="list-style-type: none"> • Lasten: niet van toepassing, enkel regulier ambtelijke inzet. • Dekking: opgenomen in meerjarenbegroting • Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie
2.7	Er wordt meer duidelijk gemaakt welk type parkeerregulering van kracht is op straat.	Advies vanuit parkeerevaluatie: door middel van bebording wordt aangegeven welk type regulering van toepassing is. Uit het project zal blijken om hoeveel verbeterlocaties het gaat.	Gewenst	2022-2025	<ul style="list-style-type: none"> • Lasten: € 150,- incidenteel per locatie • Dekking: opgenomen in meerjarenbegroting, valt binnen regulier budget parkeren • Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie
2.8	Er wordt beleid ontwikkeld voor de bezoekers, ondernemers, e.d. om te parkeren binnen de nieuwe vorm van parkeerregulering. Speciale aandacht voor zorgverlenende instanties. Het bestaande beleid rondom parkeren van mantelzorgers in gereguleerde gebieden wordt hierin samengevoegd.	Advies vanuit parkeerevaluatie. Dit gaat samen met het moderniseren van de parkeerketen en het bijbehorende project. De huidige bezoekersvergunningen worden slecht beoordeeld door bewoners. Mogelijkheid om een regeling te treffen voor bewoners en hun bezoek.	Noodzakelijk	2024-2025 >2025	<ul style="list-style-type: none"> • Lasten: niet van toepassing, enkel regulier ambtelijke inzet • Dekking: opgenomen in meerjarenbegroting • Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie

Uitvoeringsagenda

Mobiliteitsvisie Goed en veilig op weg

2.9	Blauwe zones worden alleen toegepast in winkelgebieden waar geen overige parkeerregulering geldt.	Blauwe zone wordt gecombineerd met vrij parkeren en ingezet voor kort-parkeren. Dit sluit aan op de huidige parkeerregeling waarin staat opgenomen dat bij parkeren in Gooise Meren is gekozen voor twee smaken parkeerregulering. De opties zijn: 1. betaald parkeren in combinatie met vergunninghoudersparkeren en 2. vrij parkeren in combinatie met kleine strips met een blauwe zone.	Gewenst	>2025	<ul style="list-style-type: none"> • Lasten: €7.500,- incidenteel per locatie • Dekking: niet opgenomen in meerjarenbegroting • Opvoeren: >2025 • Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie
2.10	In samenwerking met Economie en Ruimtelijke Ordening een integraal plan opstellen waarin woon- en winkelgebieden worden aangewezen ten behoeve van de parkeerregulering.	Door middel van sturen met het aantal vergunningen per doelgroep per type gebied kan de parkeercapaciteit beter worden verdeeld, oftewel doelgroep benadering. Dit wordt afgestemd met beleid rondom autoluwe gebieden.	Noodzakelijk	2024-2025 >2025	<ul style="list-style-type: none"> • Lasten: niet van toepassing, enkel regulier ambtelijke inzet • Dekking: opgenomen in meerjarenbegroting • Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie
2.11	Er wordt daar waar mogelijk en gewenst een zomer- en winterregime voor parkeerregulering toegepast.	Verschillende seizoenen vragen om een andere aanpak. Deze maatregel komt voort vanuit de evaluatie parkeerregeling. Met name in Muiden is hier vraag naar. De verschillende effecten hiervan, onder andere financieel, moeten in kaart worden gebracht en worden afgewogen. Het effect van een autoluwe kern op de parkeerinkomsten wordt ook betrokken in deze maatregel.	Gewenst	>2025	<ul style="list-style-type: none"> • Lasten: afname in baten (pm) • Dekking: niet opgenomen in meerjarenbegroting • Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie

Uitvoeringsagenda

Mobiliteitsvisie Goed en veilig op weg

2.12	Bewoners staan op de eerste plaats bij de beschikbare parkeerruimte, met name in woongebieden met een hoge parkeerdruk.	Doelgroepbenadering: in woongebieden worden bewoners beschermd tegen parkeerdruk vanuit andere doelgroepen.	Gewenst	Doorlopend	<ul style="list-style-type: none">• Lasten: niet van toepassing, enkel regulier ambtelijke inzet• Dekking: opgenomen in meerjarenbegroting• Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie
------	---	---	----------------	------------	---

8 Gooise Meren is Samenwerkingsgericht

1. De gelijkwaardige samenwerking te zoeken met inwoners, ondernemers, convenantpartners en maatschappelijke partijen, die verschillende belangen vertegenwoordigen en op verschillende manieren kunnen bijdragen

	Actie	Toelichting	Prioriteit	Planning	Financiële strategie
1.1	Gelijkwaardige samenwerking om, kijkend vanuit diverse invalshoeken, oplossingen te vinden waar een breed draagvlak voor is.	Samenwerking met inwoners, ondernemers, convenantpartners en maatschappelijke partijen, die verschillende belangen vertegenwoordigen	Noodzakelijk	Doorlopend	<ul style="list-style-type: none"> Ambtelijke capaciteit

2. Een krachtig samenspel met alle medeoverheden, met name in de Regio Gooi en Vechtstreek, de Metropoolregio Amsterdam en de provincie

	Actie	Toelichting	Prioriteit	Planning	Financiële strategie
2.1	Nieuwe vormen van samenwerking om mobiliteits- en parkeeropgaven aan te gaan.	Een krachtig samenspel met alle medeoverheden, met name in de Regio Gooi en Vechtstreek, de Metropoolregio Amsterdam en de provincie.	Noodzakelijk	Doorlopend	<ul style="list-style-type: none"> Ambtelijke capaciteit
2.2	Aanhaken bij het Spoorboek Duurzame Initiatieven Gooise Meren vanuit 'Samen Sneller Duurzaam'.	In het Spoorboek Duurzame Initiatieven Gooise Meren staan diverse initiatieven vanuit de samenleving. Zo zijn er	Gewenst	Doorlopend	<ul style="list-style-type: none"> Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie

Uitvoeringsagenda

Mobiliteitsvisie Goed en veilig op weg

		initiatieven op gebied van energietransitie, biodiversiteit, klimaatadaptatie etc. Op gebied van mobiliteit zijn er nog geen initiatieven van de grond gekomen.			
--	--	---	--	--	--

9 Uitvoeringsagenda na 2025

De kansen voor de Mobiliteits- en Parkeervisie na 2025 zijn ook in beeld gebracht en hier verder uitgewerkt. Voor deze kansen is geen prioriteit en geen financiële strategie uitgewerkt.

Gooise Meren is verkeersveilig

1. Een risicogerichte aanpak van onveilige plekken; een veilige infrastructuur maakt hier deel van uit		
1.1	Bij een te hoge geconstateerde snelheid (auto en/of fiets) waar mogelijk en gewenst maatregelen treffen om deze snelheid te verlagen.	Een te hoge snelheid leidt tot ongevallen. Bovendien verlaagt dat het gevoel van veiligheid en leidt het tot geluidsoverlast en verminderde leefbaarheid. Inventariseren waar er structureel te hard wordt gereden en verbetervoorstellen opstellen. Dit zal naar verwachting tot meerdere projecten leiden, welke separaat worden voorgesteld. Voor het totaal verwachten wij flinke kosten, maar dit kan gefaseerd over een groot aantal jaren worden opgepakt.
1.2	Onderzoeken of het verplaatsen van de scooters (25 km/u) naar de rijbaan (zoals in Amsterdam is toegepast) noodzakelijk of gewenst is voor het verhogen van de verkeersveiligheid op fietspaden.	Snelheidsverschillen worden te groot op (smalle) fietspaden. Vrijwel alle snorscooters zijn opgevoerd tot bromfiets. Inventariseren welke fietspaden te smal zijn en waar veilig "gemengd" kan worden met autoverkeer. Dan verkeersmaatregelen voorbereiden. Combinatie met downgraden van 50 wegen naar 30 km/uur.
1.3	Fietsroutes eenduidig vormgeven en veiligheid ook vergroten door knelpunten weg te nemen.	Vergroten herkenbaarheid van deze fietsroutes en wegnemen (ervaren) knelpunten. Gooise Meren participeert in een landelijk project van de Fietzersbond waarin routes en knelpunten naar scholen worden onderzocht en waarbij de Fietzersbond met concrete verbetervoorstellen komt. Dit onderzoek zal met ongeveer een jaar zijn afgerond. Relatie met realisatie "Hoogwaardig fietsroutenetwerk".

2. Verkeerssituatie

2.1	In overleg met de politie een planmatige aanpak opstellen voor het handhaven van verkeersgedrag door politie en BOA's	Voor de aanpak van verkeersonveilig gedrag wordt een planmatige werkwijze gemaakt waarbij handhaving een essentiële schakel is. Met de politie wordt het onderdeel handhaving opgesteld en bekeken welke taken zij en welke de BOA's zouden kunnen oppakken.
-----	---	--

Gooise Meren is leefbaar

1. De Leefbaarheid en bereikbaarheid in balans te houden

1.1	Verbeteren parkeerbewegwijzering / minimaliseren van zoekverkeer naar parkeerplaatsen	Voortzetten / afronden wat in 2022 - 2025 is opgestart.
-----	---	---

Gooise Meren is innovatief en duurzaam

1. Deelconcepten en andere innovaties inzetten

1.1	De ontwikkelingen op het gebied van MaaS en Smart Mobility volgen en waar gewenst en mogelijk toepassen.	"Mobiliteit als dienst" vereist een grote sprong in techniek. Er zijn al vele apps ontwikkeld die bijdragen aan het reizigersgemak. Denk aan het al bekende OV9292. Wij verwachten een grote vlucht van dergelijke apps.
1.2	Aanhaken op duurzame initiatieven op het gebied van pakketbezorging en stadslogistiek zoals Green Deal Zes (zero emissie stadsdistributie).	Het Klimaatakkoord maant tot het komen van een reductie van in totaal 49% CO ₂ in 2030. Het autogebruik van auto's op fossiele brandstof zal fors teruggebracht moeten worden.
1.3	De ontwikkeling van het verbinden van verkeersvoorzieningen (verkeerslichten e.d.) met smartphones en 'slimme' voertuigen volgen en waar mogelijk en gewenst toepassen.	Voorkomen dat verkeerslichten onnodig naar rood schakelen is beter voor de infrastructuur (ribbelforming) en voorkomt dat bestuurders ineens hard moeten afremmen en daarna weer op gang moeten komen (vrachtwagens).
1.4	Onze weginfrastructuur en/of verkeersvoorzieningen aanpassen zodat slimme voertuigtechnologie kan functioneren.	Voorzieningen moeten geschikt worden gemaakt om signalen op te vangen, door te geven of uit te zenden.

2. Zero emissie zones in te richten

2.1	Uitbreiden van laadinfrastructuur voor elektrische auto's.	Vanuit de MRA wordt elektrisch rijden fors gestimuleerd door de organisatie en aanschaf van laadpalen op zich te nemen. Vanuit het Klimaatakkoord wordt de plaatsing van laadpalen gezien als 'het' middel om elektrisch rijden op korte termijn te stimuleren. Het Klimaatakkoord heeft de VNG namens alle gemeentes ondertekend en is niet vrijblijvend. De Nationale Agenda Laadinfrastructuur komt voort uit dit Klimaatakkoord. Hierin staat dat in 2030 alle nieuwe auto's emissieloos moeten zijn. Dat betekent dat er 1,9 miljoen elektrische personenvoertuigen op de weg komen. Om die te kunnen laden, zijn naar schatting 1,7 miljoen laadpunten nodig. Daarnaast wordt een sterke groei verwacht in elektrisch transportvervoer. De afspraken die zijn vastgelegd in de NAL, moeten ervoor zorgen dat aan de laadbehoefte van al die voertuigen kan worden voldaan. Iedere regio stelt een Regionale Aanpak Laadinfrastructuur op. In dit plan van aanpak komt onder meer te staan hoeveel extra laadpunten er volgens prognose in de regio nodig zijn en hoe het plaatsingsbeleid eruit gaat zien. Ook wordt visie en beleid uitgewerkt. Tevens is er laadinfrastructuur nodig voor elektrisch vervoer van goederen in het kader van stadslogistiek.
2.2	Elektrificeren eigen wagenpark	Gooise Meren heeft een voorbeeldfunctie bij het aanjagen van elektrisch rijden, zeker als ons eigen wagenpark nog niet volledig elektrisch is. Binnen Gooise Meren zullen wij bestaande regels daartoe verder aanscherpen.

Gooise Meren is bereikbaar

1. Een hoogwaardig fietsnetwerk te optimaliseren/realiseren

1.1	Vergroten herkenbaarheid van de lokale en regionale fietsroutes.	Veel verplaatsingen worden uit gemak met de auto gemaakt, omdat de fietsroute niet aantrekkelijk is en juist voor ongemakken zorgt. Dit verleidt mensen niet tot het nemen van de fiets voor kleinere verplaatsingen.
-----	--	---

		Kansen liggen daarom bij het vergroten van de herkenbaarheid van deze fietsroutes en het wegnemen van (ervaren) knelpunten. Voor een deel vallen deze routes samen met het te realiseren "Hoogwaardig fietsroutenetwerk".
1.2	Fietsroutenetwerk	Het totale netwerk wordt in de komende jaren gerealiseerd, afhankelijk van actuele mogelijkheden op gebied van inpasbaarheid, draagvlak en financiële middelen. De provincie zal voor 75 tot 80% subsidiëren.

3. OV-knooppunten te versterken

3.1	Het realiseren van 'buitenpoorten' zodat NS-stations of P+R voorzieningen startpunten kunnen zijn voor een bezoek aan de natuur, te beginnen bij station Bussum-Zuid.	Stations hebben ook een functie als startpunt voor recreatieve verplaatsingen. Vanuit provincie en regio zijn daarom sommige stations aangemerkt als een zogenaamde 'buitenpoort'. De overgang van stad naar natuur. Een goed voorbeeld daarvan is station Bussum Zuid, gelegen aan de rand van Bussum én aan de Bussumse heide. De provincie ontwikkelt voorstellen welke voorzieningen dan op zo'n station gewenst zijn. Er zal een gemeentelijke bijdrage worden gevraagd.
3.2	Mogelijkheden voor ongelijkvloerse kruisingen van spoorwegovergangen blijven bezien.	Het spoor heeft in het verleden een cruciale rol gespeeld in de ontwikkeling van Bussum. Tegelijkertijd verdeelt het spoor Naarden en Bussum in tweeën. Het is daarom zowel vloek als zegen. De barrièrewerking van het spoor zal in de naaste toekomst niet afnemen. Het wegnemen daarvan kan Bussum en Naarden kansen bieden. Alleen een spoortunnel bij de Cort van der Lindenlaan lijkt echter kansrijk. De mogelijke uitvoering zal plaatsvinden in het kader van de aanleg van de hoogwaardige fietsroute tussen Hilversum en Amsterdam en zal niet eerder gerealiseerd kunnen worden dan op middellange tot lange termijn.
3.3	Optimaliseren van routes naar stations en P+R's.	Goede en veilige routes naar stations en P+R's.

4. Mobiliteitshubs te ontwikkelen met voorzieningen voor deelauto's, fietsen en pakketjes

4.1	In samenspraak met andere overheden en vervoerders een plan opstellen ter verbetering van de OV-knooppunten (stations en P+R's)	Dit kan bijvoorbeeld door het opwaarderen van een OV-knooppunt tot een 'Mobiliteitshub', waar meerdere vervoersmiddelen samenkomen (bijvoorbeeld de P+R Muiden) en waar het
-----	---	---

		prettig verblijven is. De provincie beziet de gehele reis (ketenmobiliteit) daarbij en ziet een OV-knooppunt als een onderdeel daarvan. De provincie reserveert € 2 miljoen voor de komende paar jaren. De ontwikkeling van P+R Muiden en Bussum zuid zit in meerdere bovenlokale programma's, als Versterken Gooicorridor, Verstedelijkingsstrategie MRA en Samen Bouwen aan Bereikbaarheid.
--	--	---

5. Het winkelgebied Bussum centrum, Naarden-Vesting en Muiden Centrum autoluw te maken

5.1	Deelconcepten toepassen aan de randen van Naarden, Muiden en Muiderberg.	Verminderen van het autogebruik wordt gestimuleerd door deelauto's aan te bieden.
	Hubs creëren voor pakketbezorging op een centrale plaats buiten de kern om bestelbusjes in de straten te verminderen.	Verkeersoverlast verminderen door pakketbezorgdiensten.

6. Doorstroming op hoofdwegen

6.1	Aanpassen van onze wegenstructuur vanwege ruimtelijke ontwikkelingen.	Gebiedsontwikkelingen als De Krijgsman, BORgronden en Crailo maken dat verkeersbelastingen op onze (hoofd)wegenstructuur wijzigen. Verdere woningbouwopgaven, bijvoorbeeld in Hilversum en nabij station Bussum zuid, vereisen goede regionale afspraken over het gebied ontsluitende verbindingswegen naar de autosnelwegen. Voor aanpassingen aan de Amersfoortsestraatweg Naarden is een investering voorgenomen voor de jaren 2022 en 2023.
	In overleg met Rijk, provincie en regio streven naar een optimale verkeersafwikkeling op de A1.	Filevorming op de A1 heeft meteen gevolgen in Naarden en Bussum. Lokale wegen lopen direct vol. Verder is de A1 een barrière in het landschap. Een verdiepte ligging zou hier prima uitkomst bieden indien een capaciteitsuitbreiding aan de orde is.

Gooise Meren is maatwerkgericht in parkeren

1. Bestaande parkeervoorzieningen te optimaliseren

1.1	In gereguleerde gebieden met een hoge parkeerdruk wordt achterhaald waar die parkeerdruk vandaan komt en worden maatregelen getroffen om die druk te verlagen.	Het aantal vergunningen per bedrijf of huishouden kunnen hierdoor omlaag bijgesteld worden. Hierbij is het van belang dat er alternatieve parkeerlocaties beschikbaar zijn.
-----	--	---

2. De parkeerketen te moderniseren

2.1	Ontwikkelen van een alternatief buiten de gereguleerde kernen en centra voor werknemers en -gevers in bijvoorbeeld de parkeergarages	Alternatieve parkeerlocaties realiseren buiten de kernen.
2.2	Werknemers en -gevers binnen de kernen / centra met parkeerregulering parkeren buiten de kernen en centra.	Extra ruimte voor bezoekers (van winkels). Werknemers -en gevers zijn langparkeerders. Hierbij gelden maximale loopafstanden welke zijn gedefinieerd in de parkeernormen nota. Hierbij is het van belang dat er alternatieve parkeerlocaties zijn.
2.3	Bezoekers van evenementen parkeren aan de rand van de kernen.	De parkeerdruk in (woon)wijken wordt door middel van deze maatregel tijdens evenementen verkleind. Hierbij is het van belang dat er alternatieve parkeerlocaties zijn. In samenwerking met de organisatoren van evenementen moet een manier worden gevonden om dit te realiseren.
2.4	In Naarden Vesting en Muiden Vesting parkeert het bezoek/toerisme aan de rand van de kern.	Autoluwe vesting vanuit de doelgroepbenadering: meer ruimte voor leefbaarheid en bewonersparkeren. Hierbij is het van belang dat er alternatieve parkeerlocaties beschikbaar zijn.
2.5	Er wordt voldoende capaciteit en prioriteit gecreëerd om het parkeerbeleid uit te voeren.	Advies vanuit parkeerevaluatie. Samen met de afdeling handhaving wordt gezocht naar een manier om de handhaving effectiever te maken.

Uitvoeringsagenda

Mobiliteitsvisie Goed en veilig op weg

2.6	Het handhaven automatiseren door o.a. de inzet van scanauto's.	De effectiviteit van handhaving vergroten. Het inzetten van een scanauto kan voor verschillende doeleinden en op verschillende manieren. Zo kan er enkel op vergunningen worden gecontroleerd, maar er kan ook controle op foutparkeren en zelf op het onjuist aanbieden van vuilnis worden meegenomen. Het doel en de methode worden later vastgesteld. Hier zijn de te maken kosten zeer van afhankelijk.
-----	--	---