

Uitvoeringsagenda

Mobiliteitsvisie Goed en Veilig op weg



gemeente
gooisemeren

Inhoudsopgave

Inhoud

1	Uitleg	3
1.1	Beleidsdoel	3
1.2	Acties	3
1.3	Prioriteit	3
1.4	Planning	3
1.5	Financiële strategie	4
2	Verkeersveiligheid en leefbaarheid	5
3	Gooise Meren op weg naar duurzame mobiliteit	9
4	Langzaam verkeer	12
5	OV knopen en Hubs	17
6	Betere doorstroming en autoluwe gebieden	19
7	Toegankelijke openbare ruimte	22
8	Optimalisatie en vernieuwing parkeren	24
9	Uitvoeringsagenda na 2025	29

1 Uitleg

1.1 Beleidsdoel

Uit de Mobiliteitsvisie Goed en Veilig op weg zijn de beleidsdoelen overgenomen.

1.2 Acties

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

1.3 Prioriteit

De verschillende acties zijn geclassificeerd in drie verschillende opties waarmee de noodzakelijkheid en daarmee prioriteit is weergegeven:

- “Must have” is typisch iets waar we als Gooise Meren niet onderuit komen. Als we dit niet oppakken, krijgen we daar direct last van.
- “Should have” is de moeite waard om in te investeren. Kan zeker iets toevoegen maar is geen absolute noodzaak. Om klaar te zijn voor de toekomst is het raadzaam hier wel zoveel mogelijk invulling aan te geven.
- “Nice to have” is de kers op de taart. Dit betekent niet dat dit automatisch lager geprioriteerd wordt. Deze acties worden later vaak “Must haves” en zijn dus goed om op de agenda te hebben.

1.4 Planning

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

- 2021, betreft ambtelijke reguliere werkzaamheden.
- 2022 tot 2025, nieuw coalitie 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 daar te komen.

2 Verkeersveiligheid en leefbaarheid

1. We hanteren een risicogerichte aanpak en realiseren een eenduidige en veilige inrichting					
	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%).	Must	2021	<ul style="list-style-type: none"> Ambtelijke inzet: onderzoek binnen huidige formatie
				2022-2025	<ul style="list-style-type: none"> Lasten: € 500.000,- investering. Dekking: niet opgenomen in meerjarenbegroting Opvoeren: in perspectiefnota 2022
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.	Must	2021	<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.	Should	2022-2025	<ul style="list-style-type: none"> Dekking: niet opgenomen in meerjarenbegroting. Opvoeren: in perspectiefnota 2022. Lasten:
				2022	€ 25.000,- incidentele kosten
				2023	€ 25.000,- incidentele kosten
				2024	€ 25.000,- incidentele kosten
1.4	Toepassen van 'het nieuwe 30' voor de 'grijze wegen'. Meerdere wegen zijn slecht te categoriseren want kunnen niet aan de voorwaarden	In aankomende projecten kaderstellend. Heldere keuzes en vormgeving maakt duidelijk welk gedrag verlangd wordt. Landelijk onderzoek vertalen naar Gooise Meren	Should	2022-2025	<ul style="list-style-type: none"> Lasten: € PM. Dekking: niet opgenomen in meerjarenbegroting Opvoeren: in perspectiefnota 2022
				2023	Riool- en wegenproject Olmenlaan.

Uitvoeringsagenda

Mobiliteitsvisie Goed en veilig op weg

	voldoen.	voor het toepassen van het nieuwe 30. Dit kan als eerste worden toegepast in het riool- en wegenproject Olmenlaan.		2024	Riool- en wegenproject Olmenlaan. Uitgangspunt is dat het nieuwe 30 binnen deze investering gerealiseerd kan worden.
--	----------	--	--	------	--

2. Stimuleren en handhaven gewenst verkeersgedrag

	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.	Must	2021	<ul style="list-style-type: none"> Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie
2.2	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.	Should	2021	<ul style="list-style-type: none"> Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie Dekking: niet opgenomen in meerjarenbegroting Opnemen in begroting Handhaving
2.3	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.	Should	2022-2025	<ul style="list-style-type: none"> Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie Lasten: ca. € 5.000,- per paneel Dekking: niet opgenomen in meerjarenbegroting Opvoeren: in perspectiefnota 2022
				2022	€ 15.000,- 3 panelen
				2023	€ 15.000,- 3 panelen

Uitvoeringsagenda

Mobiliteitsvisie Goed en veilig op weg

				2024	€ 15.000,- 3 panelen
2.4	Instellen van schoolzones bij alle basisscholen (23) en middelbare scholen (5). Opstellen actieplan met onderbouwing nut/noodzaak per school	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. Aanleg van jaar tot jaar te bezien. Verwachte subsidie 50%.	Should	2022-2025	<ul style="list-style-type: none"> Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie Dekking: niet opgenomen in meerjarenbegroting Lasten: ca. € 1.500 incidenteel per schoolzone Opvoeren: in perspectiefnota 2022
				2022	€ 10.000,-
				2023	€ 10.000,-
				2024	€ 10.000,-
				2025	€ 10.000,-

3. Leefbaarheid gaat hand in hand met verkeer en parkeren

	Actie	Toelichting	Prioriteit	Planning	Financiële strategie
3.1	Vanuit het EU Actieplan Geluidsanering onderzoeken hoe verkeersmaatregelen kunnen bijdragen aan het verminderen van de geluidhinder op aangegeven wegen. Voor geluidhinderprojecten wordt een overzicht aangeleverd met mogelijke verkeersmaatregelen en hun effecten op de omgeving.	Op enkele wegen worden de geluidsnorm van 70 dB overschreden. Hierbij wordt de maximale geluidbelasting vastgesteld en wordt een link gelegd naar mobiliteit en verkeer. Verkeer en Milieu trekken hier samen op. Verkeersmaatregelen die kunnen bijdragen aan het verlagen van het geluidniveau zijn bijvoorbeeld het verlagen van de snelheid, geluidsarme wegverharding toepassen, het verminderen van de verkeershoeveelheid, en het stimuleren van gebruik van emissievrije stille voertuigen. Voor geluidhinderprojecten wordt een overzicht aangeleverd met mogelijke	Must	2021	<ul style="list-style-type: none"> Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie en meenemen in lopende projecten
				2022	<ul style="list-style-type: none"> Lasten: €25.000,- incidenteel Dekking: niet opgenomen in meerjarenbegroting Opvoeren: in perspectiefnota 2022

Uitvoeringsagenda

Mobiliteitsvisie Goed en veilig op weg

		verkeersmaatregelen en hun effecten op de omgeving.			
--	--	---	--	--	--

3 Gooise Meren op weg naar duurzame mobiliteit

4. Ruimte geven aan innovaties op weg naar een duurzame mobiliteit					
	Actie	Toelichting	Prioriteit	Planning	Financiële strategie
4.1	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'.	Should	2021	<ul style="list-style-type: none"> Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie
4.2	Toepassen van deelconcepten voor auto en fiets bij mobiliteit 'hubs' Dit stimuleert tevens duurzame mobiliteit.	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.	Must	2021	<ul style="list-style-type: none"> Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie
				2022-2025	Opnemen in begroting -> raakvlakken met knooppunt en hub ontwikkeling, duurzame mobiliteit, 10.1.
				2022	€ 50.000,-
				2023	€ 50.000,-
				2024	€ 50.000,-
				2025	€ 50.000,-
4.3	Stimuleren en standaardiseren deelconcepten mobiliteit.	Er wordt voor nieuwe bewoners in onze gemeente een "probeeraanbod" uitgewerkt om kennis te maken met deelauto's.	Should	2021	<ul style="list-style-type: none"> Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie

		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.		2022-2025	<ul style="list-style-type: none"> Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie en wordt onderdeel van projecten
--	--	---	--	-----------	--

5. Emissieloos is de nieuwe standaard

	Actie	Toelichting	Prioriteit	Planning	Financiële strategie
5.1	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'.	Must	2021	<ul style="list-style-type: none"> Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie
5.2	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.	Must	2021	<ul style="list-style-type: none"> Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie Lasten: € PM investering. Dekking: niet opgenomen in meerjarenbegroting. Opvoeren: in perspectiefnota 2022

6. Mobiliteit wordt integraal onderdeel van de duurzaamheidsagenda					
	Actie	Toelichting	Prioriteit	Planning	Financiële strategie
6.1	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 initiatieven op gebied van energietransitie, biodiversiteit, klimaatadaptatie etc. Op gebied van mobiliteit zijn er nog geen initiatieven van de grond gekomen.	Should	2022-2025	<ul style="list-style-type: none"> Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie
6.2	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 geambeeerde laadpalen van stroom te kunnen voorzien. Gesprekken met elektriciteitsmaatschappijen moeten op het juiste moment worden gevoerd.	Should	2021	<ul style="list-style-type: none"> Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie
				2022-2025	
6.3	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.	Should	2022-2025	<ul style="list-style-type: none"> Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie

4 Langzaam verkeer

7. Het aandeel fietsers verhogen vergeleken met andere verplaatsingsmanieren					
	Actie	Toelichting	Prioriteit	Planning	Financiële strategie
7.1	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.	Must	2021	<ul style="list-style-type: none"> Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie en integreren in lopende projecten
				2022	<ul style="list-style-type: none"> Lasten: €25.000,- incidenteel Tracé studies naar definitieve routes Dekking: niet opgenomen in meerjarenbegroting Opvoeren: in perspectiefnota 2022
				2023-2025	Realisatie fietsroutes in deelprojecten. Verspreiding over jaren.
		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).	Must	2022-2025	<p>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,-).</p> <p>Uitvoering in deelprojecten van jaar tot jaar te bezien.</p>

Uitvoeringsagenda

Mobiliteitsvisie Goed en veilig op weg

					Voor 2023 en 2024 zijn investeringen voorgenomen van € 600.000,-. De provincie zal waarschijnlijk voor 75 tot 80% subsidiëren.
				2021-2024	Voorbeeld 1 van een project waarbinnen een deel van een fietsroute wordt gerealiseerd. Voor groot onderhoud Muiden Vesting Oost is een investering voorgenomen in 2021 en 2022 (€ 950.000,-). Wij hebben in dit project geen rekening gehouden met de aanleg van een MRA fietsroute, maar wij verwachten dat binnen deze investering een deel van de fietsroute aangelegd kan worden
				2021-2022	Voorbeeld 2 van een project waarbinnen een deel van een fietsroute wordt gerealiseerd. Voor de herinrichting van het Vestingplein zijn investeringen voorgenomen in 2021, 2022 en 2024 (totaal € 1.600.000,-)

Uitvoeringsagenda

Mobiliteitsvisie Goed en veilig op weg

				2021	Voorbeeld 3 van een project waarbinnen een deel van een fietsroute wordt gerealiseerd. Voor de Spiegelstraat e.o. zijn vanuit rioolvervanging investeringen € 1.900.000,-)
				2023-2024	Voorbeeld 4 van een project waarbinnen een deel van een fietsroute wordt gerealiseerd. Amsterdamsestraatweg Muiden € 200.000,- in de begroting opgenomen voor de fietsroute
7.2	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.	Should	2021	<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 opnemen in planvorming en begroting van projecten (BORG)
7.3	Fietsstraten toepassen als onderdeel van het fietsnetwerk.	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	Should	2021	<ul style="list-style-type: none"> Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie

Uitvoeringsagenda

Mobiliteitsvisie Goed en veilig op weg

		het bevorderen van het fietsgebruik.			
		Vanuit het Kaderplan Verkeer Bussum is de Herenstraat al aangemerkt als fietsstraat.	Should	2023-2024	€ 590.000,- voorgenomen investering Herenstraat
7.4	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.	Must	2021	<ul style="list-style-type: none"> Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie
				2022-2025	<ul style="list-style-type: none"> Lasten: €70.000,- structureel Dekking: opgenomen in meerjarenbegroting voor realisatie van fietsparkeervoorzieningen.
7.5	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 bromfietsers worden verwezen naar de (hoofd)rijbaan. Hangt samen met het afwaarderen van wegen naar 30 km/uur.	Should	2022-2025	<ul style="list-style-type: none"> Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie
7.6	Het houden van een nulmeting om het procentuele gebruik van alle vervoerswijzen in Gooise Meren te achterhalen. Daarna wordt dit vierjaarlijks gemonitord.	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. Dit onderzoek vereist geen aanvullend budget.	Should	2021	<ul style="list-style-type: none"> Dekking: opgenomen in meerjarenbegroting, valt binnen regulier budget

8. Voorrang aan fietsers en voetgangers					
	Actie	Toelichting	Prioriteit	Planning	Financiële strategie
8.1	Fietsers en voetgangers een prominentere plek geven in nota's van uitgangspunten en stedenbouwkundige programma's van eisen.		Must	2021	<ul style="list-style-type: none"> Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie
				2022-2025	<ul style="list-style-type: none"> Dekking: opgenomen in meerjarenbegroting, valt binnen regulier budget

5 OV knopen en Hubs

9. OV-knooppunten als schakel naar de regio					
	Actie	Toelichting	Prioriteit	Planning	Financiële strategie
9.1	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.	Must	2021	<ul style="list-style-type: none"> Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie
				2022-2025	<ul style="list-style-type: none"> Lasten: € PM incidenteel Dekking: niet opgenomen in meerjarenbegroting Opvoeren: in perspectiefnota 2022
9.2	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%.	Must	2021	<ul style="list-style-type: none"> Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie
9.3	Stimuleren gebruik openbaar vervoer	Verder wordt voor nieuwe bewoners in onze gemeente een "probeeranbod" uitgewerkt om kennis te maken met het OV.	Should	2021 2022-2025	<ul style="list-style-type: none"> Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie Lasten: € PM incidenteel Dekking: niet opgenomen in meerjarenbegroting Opvoeren: in perspectiefnota

Uitvoeringsagenda

Mobiliteitsvisie Goed en veilig op weg

					2022
--	--	--	--	--	------

10. Mobiliteitshubs als onderdeel van fijnmazig netwerk.

	Actie	Toelichting	Prioriteit	Planning	Financiële strategie
10.1	Ontwikkelen van mobiliteit 'hubs', inzetten op verhoging van de capaciteit bij P+R voorzieningen en optimaliseren van routes.	Planontwikkeling inrichten hub's korte termijn betreft fietsparkeergelegenheid aanbrengen bij bushaltes. 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. 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.	Must	2021	<ul style="list-style-type: none"> Ambtelijke inzet: planontwikkeling binnen huidige formatie
				2022-2025	<ul style="list-style-type: none"> Lasten: € PM investering Dekking: niet opgenomen in meerjarenbegroting. Opvoeren: in perspectiefnota 2022

6 Betere doorstroming en autoluwe gebieden

11. Doorstroming op de hoofdwegen verbeteren					
	Actie	Toelichting	Prioriteit	Planning	Financiële strategie
11.1	Inventariseren van knelpunten in de doorstroming op de hoofdwegenstructuur en opstellen van een actieplan.	Indien het op onze hoofdwegen niet doorstroomt, kiest men voor de sluiproute door de woonwijk. Hierbij zetten wij ons verkeersmodel in om verkeersbelastingen door te rekenen en onderzoeken wij ook mogelijke nieuwe verbindingen. Voor knelpunten worden voorstellen ontwikkeld. Hulpdiensten hebben te maken met landelijk afgesproken maximale aanrijdtijden. Knelpunten in uitrukroutes bemoeilijken het aanrijden. Deze routes worden daarom opgenomen in nota's van uitgangspunten en stedenbouwkundige programma's van eisen bij komende projecten.	Should	2021	<ul style="list-style-type: none"> Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie
				2022-2025	<ul style="list-style-type: none"> Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie Lasten: € PM investering en inhuur adviseur a €40.000,- Dekking: niet opgenomen in meerjarenbegroting. Opvoeren: in perspectiefnota 2022
11.2	Onderzoek naar maatregelen om ongewenst doorgaand verkeer te	Aanhaken bij lopende projecten als bijvoorbeeld het groot onderhoud van de wegen in Muiden en	Should	2021	<ul style="list-style-type: none"> Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie

Uitvoeringsagenda

Mobiliteitsvisie Goed en veilig op weg

	weren, waarbij wordt aangehaakt bij lopende projecten.	Muiderberg, het verleggen van de Mariahoeveweg in Muiden en andere visies op ruimtegebruik (zoals de Kustvisie). Dit kan kostenverhogend werken.		2022-2025	Lopende projecten: <ul style="list-style-type: none"> • Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie • Lasten: € PM investering • Dekking: niet opgenomen in meerjarenbegroting. • Opvoeren: in perspectiefnota 2022
		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. • Opvoeren: in perspectiefnota 2022

12. Autoluwe centrumgebieden

	Actie	Toelichting	Prioriteit	Planning	Financiële strategie
12.1	Naarden-Vesting, Muiden en het centrum van Bussum worden	Gooise Meren wil de kernen meer autoluw inrichten, als middel om de leefbaarheid te	Must	2021	<ul style="list-style-type: none"> • Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie planontwikkeling

Uitvoeringsagenda

Mobiliteitsvisie Goed en veilig op weg

	autoluwer door het verplaatsen van bezoekers parkeren en verkeerscirculaties te wijzigen.	vergroten. Hiervoor kunnen verkeerscirculatiemaatregelen (instellen éénrichtingverkeer) en het weren van bezoekers parkeren worden toegepast. In het Coalitie Uitvoeringsprogramma is hiervoor de basis gelegd. Het kaderplan Verkeer Bussum is weliswaar vertrekpunt bij aanpassingen aan de wegenstructuur in Bussum, maar nieuwe ambities kunnen leiden tot wijzigingen. Voor Naarden Vesting is een investering voorgenomen in 2022 en 2023 .		2022-2025	<ul style="list-style-type: none"> • Dekking: uitvoering verkeerscirculatiemaatregelen opgenomen in meerjarenbegroting • Dekking aanpassing wegenstructuur: deels opgenomen in meerjarenbegroting € 250.000 (Naarden) + € PM voor Bussum en Muiden • Opvoeren: in perspectiefnota 2022
12.2	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.	Should	2022-2025	<ul style="list-style-type: none"> • Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie • Dekking: opgenomen in meerjarenbegroting

7 Toegankelijke openbare ruimte

13. Toegankelijkheid is leidend in openbare ruimte					
	Actie	Toelichting	Prioriteit	Planning	Financiële strategie
13.1	Bij de inrichting van de openbare ruimte is de Richtlijn Toegankelijkheid van het CROW het uitgangspunt.	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, overal.	Must	2021	<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

14. Verbinding leggen tussen welzijn en mobiliteit.					
	Actie	Toelichting	Prioriteit	Planning	Financiële strategie
14.1	Waar mogelijk stimuleren van alternatieve vervoersvormen voor een inclusieve maatschappij 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.	Must	2022-2025	<ul style="list-style-type: none"> Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie Lasten: € PM Structureel Dekking: niet opgenomen in meerjarenbegroting Opvoeren: in Perspectiefnota 2022
14.2	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.	Should	2025-2025	<ul style="list-style-type: none"> Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie Lasten: € PM Structureel Dekking: niet opgenomen in meerjarenbegroting Opvoeren: in Perspectiefnota 2022

Uitvoeringsagenda

Mobiliteitsvisie Goed en veilig op weg

14.3	Mensen zich bewust maken dat ze makkelijk op een duurzame manier naar hun werk of andere bestemming kunnen reizen.	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	Nice	2022-2025	<ul style="list-style-type: none">• Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie.• Lasten: € PM Structureel• Dekking: niet opgenomen in meerjarenbegroting• Opvoeren: in Perspectiefnota 2022
------	--	--	------	-----------	---

8 Optimalisatie en vernieuwing parkeren

15. Optimalisatie benutten bestaande parkeervoorzieningen					
	Actie	Toelichting	Prioriteit	Planning	Financiële strategie
15.1	Waar mogelijk en gewenst worden de parkeerplaatsen 'vergroend' (bijvoorbeeld half open verharding).	In relatie tot klimaat adaptieve maatregelen.	Should	2022-2025	<ul style="list-style-type: none"> • Lasten: €45.000,- structureel • Dekking: niet opgenomen in meerjarenbegroting • Opvoeren: in beheerplan per 2022 • Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie
15.2	De vindbaarheid van de parkeergarages, -terreinen en de beschikbare parkeerplaatsen wordt verbeterd door middel van een parkeerverwijssysteem.	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.	Should	2022-2025	<ul style="list-style-type: none"> • Lasten: € 65.000,- investering • Dekking: niet opgenomen in meerjarenbegroting • Opvoeren: in perspectiefnota 2022 • Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie
15.3	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.	Should	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

16. Parkeerregulering op maat toepassen					
	Actie	Toelichting	Prioriteit	Planning	Financiële strategie

Uitvoeringsagenda

Mobiliteitsvisie Goed en veilig op weg

16.1	Gooise Meren zet in op een andere vorm van parkeerregulering voor de vergunninghouder-gebieden waarbij diverse doelgroepen ontheffing krijgen.	Actie vanuit het CUP 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.	Must	2021 2022-2025	<ul style="list-style-type: none"> • Lasten: niet van toepassing, enkel regulier ambtelijke inzet. • Dekking: opgenomen in meerjarenbegroting • Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie
16.2	Er wordt beleid ontwikkeld voor de bezoekers, ondernemers, e.d. om te parkeren binnen de nieuwe vorm van parkeerregulering. Speciale aandacht voor zorg-verlenende 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.	Must	2021 2022-2025	<ul style="list-style-type: none"> • Lasten: niet van toepassing, enkel regulier ambtelijke inzet • Dekking: opgenomen in meerjarenbegroting • Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie
16.3	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.	Must	2021 2022-2025	<ul style="list-style-type: none"> • Lasten: niet van toepassing, enkel regulier ambtelijke inzet • Dekking: opgenomen in meerjarenbegroting • Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie
16.4	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	Should	2021 2022-2025	<ul style="list-style-type: none"> • Lasten: €7.500,- incidenteel per locatie • Dekking: niet opgenomen in meerjarenbegroting • Opvoeren: in beheerplan per 2022 • Ambtelijke inzet: binnen huidige

Uitvoeringsagenda

Mobiliteitsvisie Goed en veilig op weg

		parkeren in combinatie met kleine strips met een blauwe zone.			formatie
16.5	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.	Must	2022-2025	<ul style="list-style-type: none"> • Lasten: niet van toepassing, enkel regulier ambtelijke inzet • Dekking: opgenomen in meerjarenbegroting • Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie
16.6	Hanteren van tariefdifferentiatie. Parkeren in de garages is goedkoper dan op straat.	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.	Should	2021 2022-2025	<ul style="list-style-type: none"> • Lasten: eventuele afname in baten (pm) • Dekking: niet opgenomen in meerjarenbegroting • Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie
16.7	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.	Nice	2022-2025	<ul style="list-style-type: none"> • Lasten: afname in baten (pm) • Dekking: niet opgenomen in meerjarenbegroting • Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie
16.8	Bewoners staan op de eerste plaats bij de beschikbare parkeerruimte, met name in woongebieden met een hoge	Doelgroepbenadering: in woongebieden worden bewoners beschermd tegen parkeerdruk vanuit andere doelgroepen.	Should	2022-2025	<ul style="list-style-type: none"> • Lasten: niet van toepassing, enkel regulier ambtelijke inzet • Dekking: opgenomen in meerjarenbegroting

	parkeerdruk.				<ul style="list-style-type: none"> Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie
--	--------------	--	--	--	---

17. Parkeernormen die aansluiten bij de locatie

	Actie	Toelichting	Prioriteit	Planning	Financiële strategie
17.1	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).	Must	2021	<ul style="list-style-type: none"> Lasten: niet van toepassing Dekking: opgenomen in meerjarenbegroting, valt binnen regulier budget parkeren Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie
17.2	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.	Must	2022-2025	<ul style="list-style-type: none"> Lasten: pm Dekking: opgenomen in meerjarenbegroting, valt binnen regulier budget parkeren Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie + inhuur adviseurs

18. Moderniseren parkeerketen

	Actie	Toelichting	Prioriteit	Planning	Financiële strategie
18.1	De parkeerketen wordt gemoderniseerd en	Actie vanuit het CUP en advies vanuit parkeerevaluatie:	Must	2021	Planontwikkeling in 2021 valt binnen huidige meerjarenbegroting.

Uitvoeringsagenda

Mobiliteitsvisie Goed en veilig op weg

	gedigitaliseerd	<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.		2022-2025	<ul style="list-style-type: none">• Lasten: de investeringen zijn afhankelijk van de keuzes die de raad op een later moment maakt• Dekking: €88.000,- als lopende investering opgenomen en €450.000,- opgenomen in meerjarenbegroting• Opvoeren: wanneer huidige dekking onvoldoende blijkt n.a.v. de gemaakte keuzes dan wordt het opgevoerd in de perspectiefnota 2023• Ambtelijke inzet: binnen huidige formatie + inhuur adviseurs
--	-----------------	--	--	-----------	---

9 Uitvoeringsagenda na 2025

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

1. We hanteren een risicogerichte aanpak en realiseren een eenduidige en veilige inrichting		
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. Stimuleren en handhaven gewenst verkeersgedrag		
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.
3. Leefbaarheid gaat hand in hand met verkeer en parkeren		
3.1	Verbeteren parkeerbewegwijzering / minimaliseren van zoekverkeer naar parkeerplaatsen	Verkeersoverlast ontstaat omdat mensen parkeerterreinen slecht kunnen vinden en zo rondjes blijven rijden. Dit zorgt voor geluidsoverlast en een vermindering van de luchtkwaliteit. Een goede bewegwijzering naar parkeergelegenheid met minimaal een vrij/vol indicatie helpt dit zoekverkeer verminderen.
4. Ruimte geven aan innovaties op weg naar een duurzame mobiliteit		
4.1	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.
4.2	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.
4.3	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 (ribbelvorming) en voorkomt dat bestuurders ineens hard moeten afremmen en daarna weer op gang moeten komen (vrachtwagens).
4.4	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.

5. Emissieloos is de nieuwe standaard		
5.1	Uitbreiden van laadinfrastructuur voor elektrische auto's.	<p>Vanuit de MRA wordt elektrisch rijden fors gestimuleerd door de organisatie en aanschaf van laadpalen op zich te nemen..</p> <p>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 emissie-loos 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.</p>
6. Mobiliteit wordt integraal onderdeel van de duurzaamheidsagenda		
6.1	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.
7. Het aandeel fietsers verhogen vergeleken met andere verplaatsingsmanieren		
7.1	Vergroten herkenbaarheid van de lokale en regionale fietsroutes.	<p>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.</p> <p>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".</p>

7.2	Realiseren van een hoogwaardig 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.
------------	---	---

8. Voorrang aan fietsers en voetgangers		
8.1	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.
9. OV-knooppunten als schakel naar de regio		
9.1	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.
9.2	Optimaliseren van routes naar stations en P+R's.	Goede en veilige routes naar stations en P+R's. Relatie met maatregelen 12.1 en 12.4.
10. Mobiliteitshubs als onderdeel van fijnmazig netwerk.		
10.1	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.

11. Doorstroming op de hoofdwegen verbeteren		
11.1	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 de gebied ontsluitende verbindingswegen naar de autosnelwegen. Voor aanpassingen aan de Amersfoortsestraatweg Naarden is een investering voorgenomen voor de jaren 2022 en 2023.
11.2	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.
12. Autoluwe centrumgebieden		
12.1	Deelconcepten toepassen aan de randen van Naarden, Muiden en Muiderberg.	Verminderen van het autogebruik wordt gestimuleerd door deelauto's aan te bieden.
12.2	Hubs creëren voor pakketbezorging op een centrale plaats buiten de kern om bestelbusjes in de straten te verminderen.	Verkeersoverlast verminderen door pakketbezorgdiensten.
15. Optimalisatie benutten bestaande parkeervoorzieningen		
15.1	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.
15.2	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,.

16. Parkeerregulering op maat toepassen		
16.1	Ontwikkelen van een alternatief buiten de gereguleerde kernen en centra voor werknemers en -gevers in bijvoorbeeld de parkeergarages	Alternatieve parkeerlocaties realiseren buiten de kernen.
16.2	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.
16.3	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.
16.4	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.
18. Moderniseren parkeerketen		
18.1	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.
18.2	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.