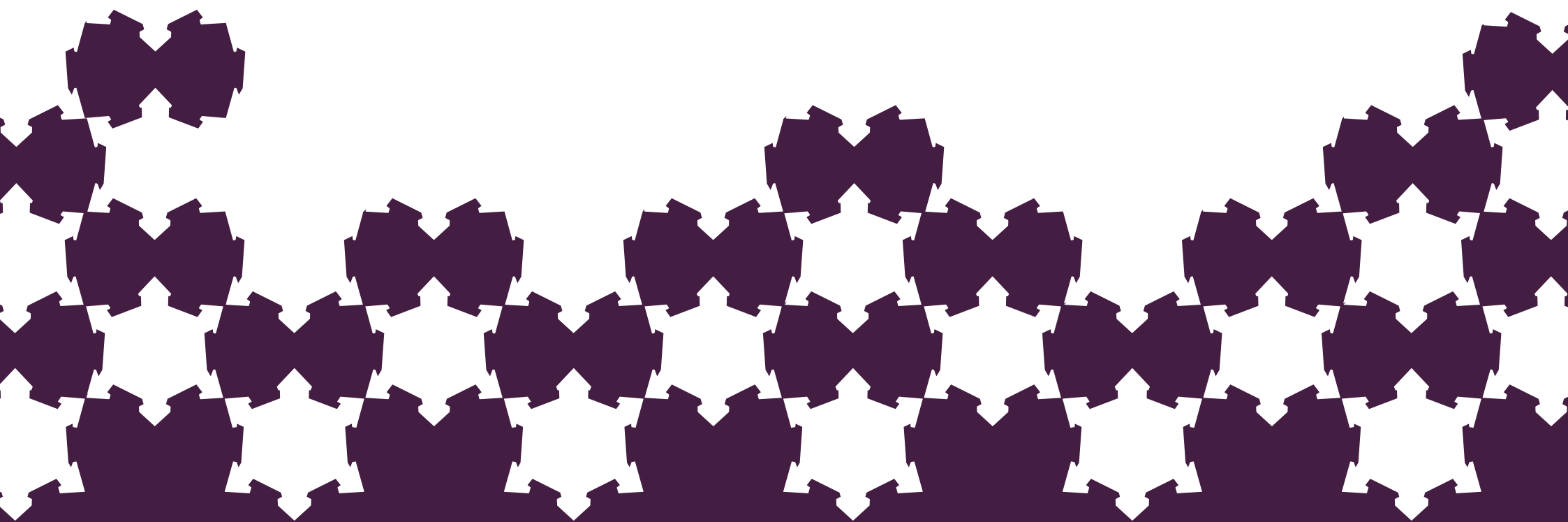


Goed en veilig op weg

Mobiliteitsvisie Gooise Meren 2040



Colofon

Opdrachtgever

Gemeente Gooise Meren
Postbus 6000
1400 HA Bussum

Bestuurlijk opdrachtgever

Nico Schimmel

Gemeentelijk projectleider

Jan Jobse

Bussum, 27 oktober 2020

Samenstellers

Alex van Doorn (procesmanager, Aveco de Bondt)
Nico Molenaar (Verkeersatelier)
Anouk Mulder
Gwendolyn de Boer
Geertje Boerma

Beeldmateriaal

Gemeente Gooise Meren
Aveco de Bondt

Vormgeving en DTP

Nicoline Opbroek (Aveco de Bondt)

Voorwoord

Voor u ligt de Mobiliteitsvisie 'Goed en veilig op weg'. Een visie op Mobiliteit en Parkeren voor de periode 2021–2040. Een visie is al langer een wens van onze inwoners, ondernemers en van het gemeentebestuur. Ik presenteer dit dan ook met trots.

De Mobiliteitsvisie heeft uitgangspunten van de raad meegekregen. Deze vindt u in dit document terug. De visie bestaat uit een aantal beleidsdoelen voor de langere termijn. De mobiliteitsvisie wordt onderdeel van de Omgevingsvisie Gooise Meren, herijking vindt plaats binnen de beleidscyclus van de Omgevingsvisie. Mobiliteit gaat al lang niet meer alleen over verkeer en de aanleg van wegen. Het gaat in de eerste plaats om u, om iedereen in Gooise Meren die zich op welke manier dan ook verplaatst. In Gooise Meren willen we een verkeersveilige leefomgeving, goed bereikbare voorzieningen en een duurzame manier van verplaatsen. Daar hebben we allemaal belang bij.

De totstandkoming van deze visie kent een uitgebreid participatieproces dat ook in tijden van corona digitaal is doorgegaan. Daarnaast is het een integrale visie, waarin steeds de relatie is gezocht met andere beleidsterreinen, zoals duurzaamheid en leefbaarheid. Daarmee kent deze visie een diversiteit aan belanghebbenden. Door met elkaar situaties, wensen en ontwikkelingen te bespreken is het een visie geworden van ons allemaal. Daarbij kijken we naar 2040 en trekken we een parallel met de ontwikkeling van de Omgevingsvisie. Mobiliteit en de omgeving die we om ons heen zien en beleven gaan immers hand in hand.

Bij deze Mobiliteitsvisie hoort de "Uitvoeringsagenda Goed en veilig op weg". In de Uitvoeringsagenda zijn alle acties en projecten inzichtelijk gemaakt: projecten die nu gestart zijn, maar ook projecten en ontwikkelingen die de komende jaren volgen, tot 2040. Deze dynamische agenda volgt de raadsperiodes.

Via deze weg wil ik onze gezamenlijke sociale verantwoordelijkheid nog eens noemen. Samen maken wij onze omgeving veiliger, toegankelijker en daarmee prettiger. De Mobiliteitsvisie levert daarvoor de kaders aan.



Nico Schimmel
Wethouder Mobiliteit en Parkeren



Inhoudsopgave

1	Waarom een visie op mobiliteit?	6
2	Op weg naar een visie	12
3	Gooise Meren is verkeersveilig en leefbaar	18
4	Gooise Meren op weg naar duurzame mobiliteit	26
5	Gooise Meren kiest voor langzaam verkeer, openbaar vervoer en autoluwe gebieden	30
6	Een toegankelijke openbare ruimte voor iedereen	46
7	Modernisering parkeren en benutting bestaande voorzieningen	50
8	Van visie naar uitvoering	56

1

Waarom een visie
op mobiliteit?

1.1 Aanleiding

Gooise Meren is een jonge gemeente, die ontstaan is door de fusie van een aantal kernen en een buitengebied. De kernen Bussum en Naarden, met ook Naarden-Vesting, zijn meer aan elkaar gegroeid, terwijl Muiden en Muiderberg echt los liggen. Met de komst van deze nieuwe gemeente ontstond de noodzaak van een integrale visie op mobiliteit. De nieuwe Mobiliteitsvisie beoogt heldere lijnen uit te zetten voor het op te stellen beleid en de uitvoering daarvan. Hierin worden keuzes gemaakt voor de toekomst.

De Mobiliteitsvisie borduurt verder op het Verkeers-structuurplan Naarden (2011), de Ontwerp Verkeersvisie Muiden (2011) en het Ontwerp Gemeentelijk Verkeer Bussum (2005), alsook recent vastgestelde plannen zoals het Kaderplan Verkeer Centrum Bussum (2018) en de Gebiedsvisie en Centrumplan Bussum (2019).

Bij het vormen van nieuw beleid nemen we de huidige situatie als uitgangspunt. [Afbeelding 1.1](#) maakt de bestaande wegenstructuur en categorisering van alle kernen zichtbaar. Hierin is het netwerk van autowegen, fietspaden en het openbaar vervoer (OV) te zien. Vanuit deze positie kijken we verder naar 2040.

1.2 Uitgangspunten Mobiliteitsvisie

De gemeenteraad heeft medio 2019 de uitgangspunten voor de Mobiliteitsvisie vastgesteld. Deze vormen het vertrekpunt voor de Mobiliteitsvisie.

1. Veiligheid
2. Leefbaarheid (ook geluid, geur en luchtkwaliteit)
3. Innovatie en duurzaamheid
4. Bereikbaarheid en doorstroming
5. Toegankelijkheid, sociaal en gezond
6. Maatwerk in parkeren
7. Samenwerking

1.3 Een gezamenlijke aanpak

Om met het laatste uitgangspunt 'samenwerking' te beginnen, immers zonder samenwerking komt er niets tot stand. De opgave was een Mobiliteitsvisie te maken, waarin de bovengenoemde uitgangspunten samenkomen. Een visie waarmee we de knelpunten van vandaag oplossen én de komende jaren vooruit kunnen. Een visie die samen met inwoners, ondernemers en onze samenwerkingspartners wordt gemaakt.

Daarbij zijn de volgende vragen gesteld, waar in deze visie een antwoord op gegeven wordt:

- wat zijn de huidige problemen of toekomstige issues die in de Mobiliteitsvisie een plaats verdienen?
- wat verstaan we in Gooise Meren onder mobiliteit?
- wat vinden inwoners en ondernemers belangrijk voor hun mobiliteit?
- wat is een aantrekkelijke woon- en verblijfsomgeving nu en in de toekomst?
- op welke manier kunnen inwoners gedrag veranderen dat impact heeft op mobiliteit?
- welke mondiale of technologische veranderingen hebben een effect op mobiliteit?

De belanghebbenden bij dit plan hebben we bereikt door middel van een participatiestrategie. Vanuit deze strategie zijn enerzijds de huidige knelpunten en issues opgehaald. Anderzijds is gepeild hoe betrokkenen staan tegenover ontwikkelingen van mobiliteit in de toekomst. Alle uitgangspunten zijn vanuit diverse belangen per levenslooffase beschouwd, omdat iedere levenslooffase een andere kijk op de uitgangspunten kan geven. Op deze manier is bij het opstellen van deze Mobiliteitsvisie een brede doorsnede van inwoners, ondernemers en belangenorganisaties betrokken.

Doelgroepen

In de aanpak was veel aandacht voor verschillende doelgroepen. Zo zijn vertegenwoordigers van inwoners, ondernemers en belangenorganisaties betrokken bij onderwerpen die voor hen van belang zijn. Ook is naar verschillende sectoren gekeken om helder te krijgen welke mobiliteitsaspecten bij hun maatschappelijke of economische rol van belang zijn.

Er zijn categorieën gemaakt van de levensloop van verkeersdeelnemers en hun mobiliteitsdeelname:

- jonge zelfstandige verkeersdeelnemers (13 – 18 jr.)
- gezinnen met jonge en schoolgaande kinderen (< 13 jr.)
- zelfstandige verkeersdeelnemers (18 – 67 jr.)
- ouderen (> 67 jr.)
- mensen met een beperking

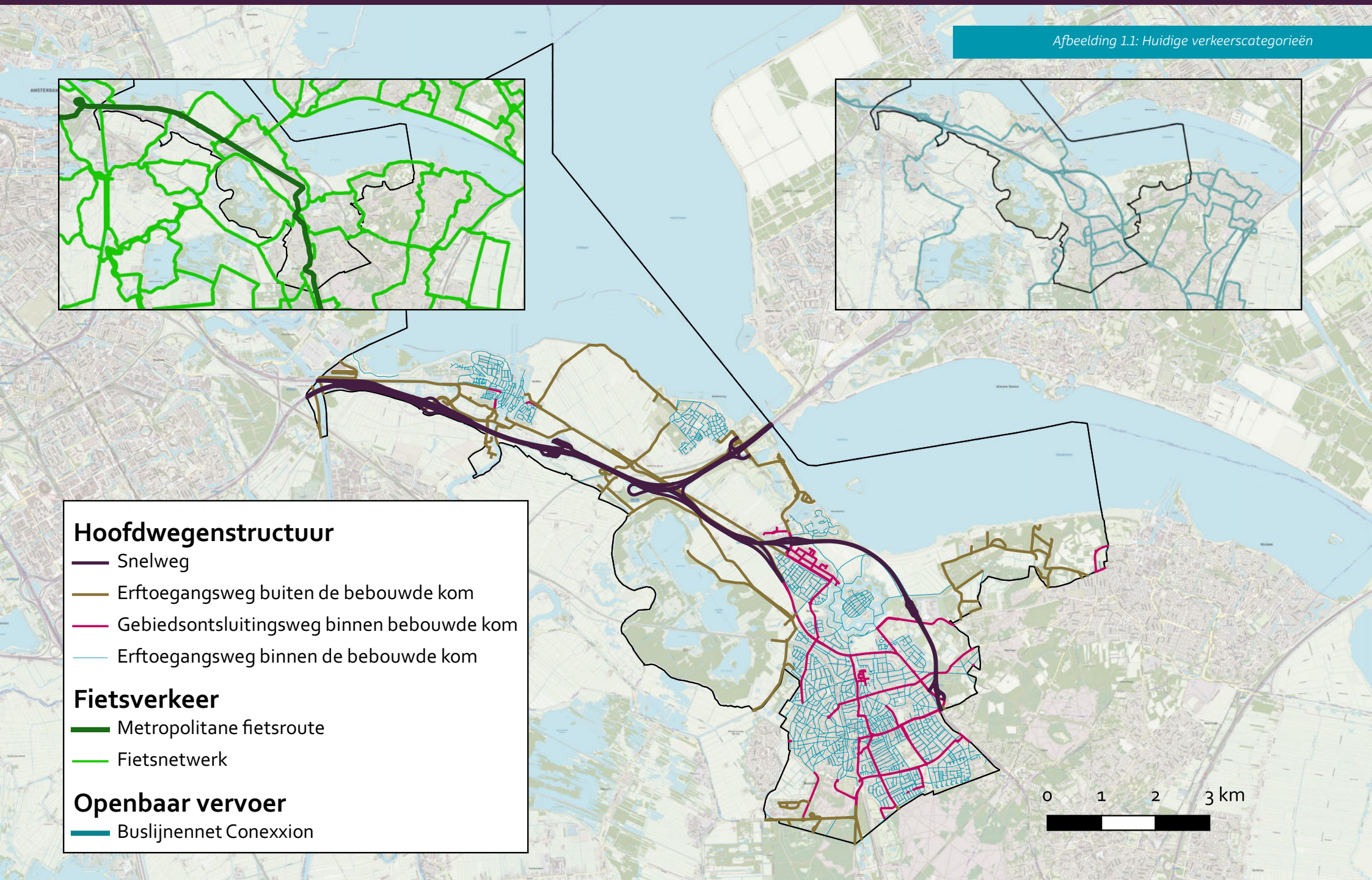
Belangenorganisaties en convenantpartners

Naast deze doelgroepen zijn diverse belangenorganisaties en convenantpartners betrokken. Dit zijn onder andere:

- Ondernemers(verenigingen)
- Hulpdiensten (brandweer en politie)
- Openbaar vervoerbedrijven (NS, ProRail)
- Wijkraden van Naarden, Muiden en Muiderberg, wijk- en buurtplatforms
- Platform Toegankelijkheid
- Veilig Verkeer Nederland
- Vervoerregio Amsterdam
- Fietsersbond

In het bijlagendocument staat een volledige lijst van belangenorganisatie en convenantpartners.

Afbeelding 1.1: Huidige verkeerscategorieën



1.4 De participatie

Het participatieproces is belangrijk om tot een Mobiliteitsvisie te komen. Dit wordt gevisualiseerd in [afbeelding 1.2](#).

Fase 1:

Na het vaststellen van de uitgangspunten en het participatieplan is gestart met de analysefase. Hierbij zijn lokale, regionale, landelijke en relevante internationale ontwikkelingen in beeld gebracht en is bestaand beleid geanalyseerd. De uitwerking hiervan is te vinden in hoofdstuk 2. Van belang was om te starten met een brede inventarisatie van huidige knelpunten, wensen en houding ten aanzien van toekomstige ontwikkelingen. Hiervoor is in het najaar van 2019 een online enquête ingezet met de tool Maptionnaire. Maptionnaire biedt een platform waarbij online enquêtes kunnen worden

afgenomen, met interactieve kaarten waar respondenten op locaties informatie kunnen toevoegen. Met een uitgebreide communicatiecampagne via de krant, sociale media, de website van Gooise Meren en samenwerkingspartners is een breed publiek bereikt. De online enquête bereikte 2992 respondenten, met een goede vertegenwoordiging van alle kernen en verschillende doelgroepen.

Fase 2:

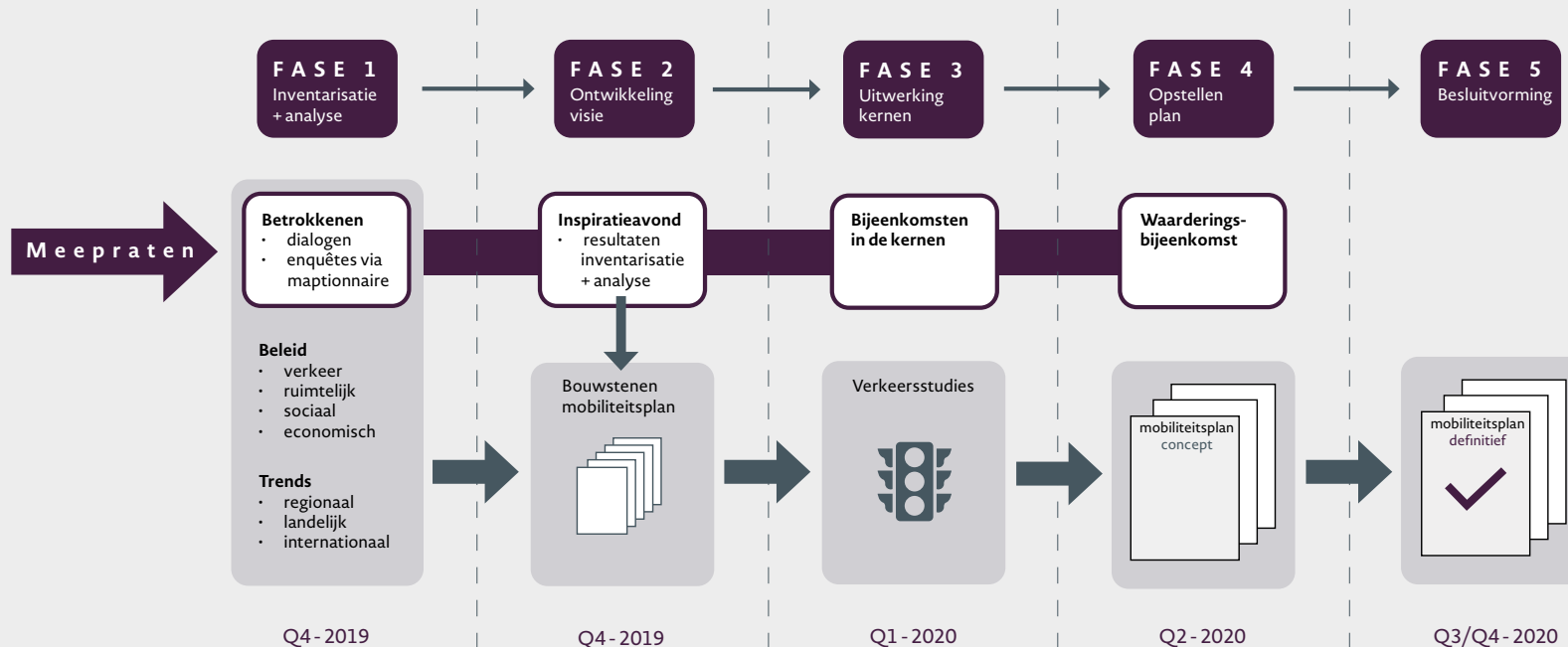
Op 25 november 2019 is een inspiratieavond georganiseerd waar belanghebbenden en inwoners aanwezig waren. Deze avond stond vooral in het teken van inspireren: wat komt er in de toekomst op ons af op het gebied van mobiliteit? De complexiteit van het onderwerp werd hier snel duidelijk en ook was zichtbaar hoe groot de betrokkenheid is van de verschillende belanghebbenden.

Fase 3:

In februari en maart 2020 zijn de resultaten van de online enquête en de bouwstenen voor de Mobiliteitsvisie in Muiden, Muiderberg, Bussum en Naarden aan inwoners, ondernemers en belanghebbenden gepresenteerd. Aansluitend zijn gesprekken gevoerd over de verschillende bouwstenen van de visie. De opbrengst van deze gesprekken is meegenomen in de verdere uitwerking van deze Mobiliteitsvisie.

Fase 4:

In juni en juli 2020 is de concept Mobiliteitsvisie via de website openbaar gemaakt. Hierin zijn onze samenwerkingspartners en belanghebbenden actief betrokken. Dit leidde tot een grote respons waarbij nogmaals zichtbaar werd hoe belangrijk mobiliteit is voor de verschillende belanghebbenden. De reacties op de concept Mobiliteitsvisie zijn opgenomen in de reactienota in het bijlage-



Afbeelding 1.2: schematische weergave van het proces

document. Alle opmerkingen zijn beoordeeld en waar mogelijk verwerkt in deze visie. Naast het publiceren van de conceptvisie is een waarderingsenquête uitgezet. Met als doel inzicht te krijgen welke beleidsdoelen uit de Mobiliteitsvisie hoger gewaardeerd worden dan anderen. Dit inzicht helpt bij het prioriteren van acties in de Uitvoeringsagenda. Niet alles is nu eenmaal tegelijk uitvoerbaar; daar moeten keuzes in worden gemaakt. Die keuzes leggen we voor in de Uitvoeringsagenda.

In augustus en september 2020 is nog een gespreksronde met belangrijke stakeholders als ondernemersverenigingen, bewonersplatformen en Fietzersbond geweest. Deze gespreksronde heeft de visie verrijkt.

Fase 5:

De Mobiliteitsvisie wordt ter besluitvorming aan de gemeenteraad voorgelegd.

1.5 Leeswijzer

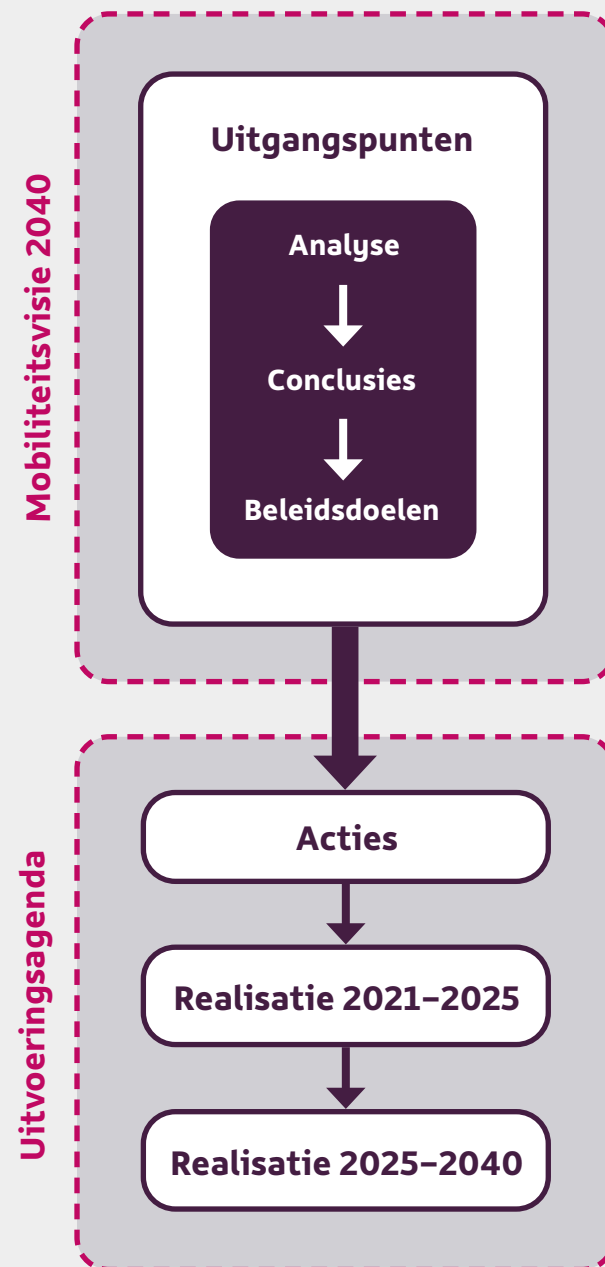
De visie is uitgewerkt op basis van de door de raad vastgestelde uitgangspunten. Deze uitgangspunten zijn samen met de resultaten uit de analyse het vertrekpunt voor de Mobiliteitsvisie.

Hoofdstuk 2 laat de raakvlakken met beleid, ontwikkelingen en trends zien. Dit is het resultaat van de analyse en zorgt samen met de reacties uit de participatie voor de onderbouwing van de visie. In de hoofdstukken 3 tot en met 7 zijn de uitgangspunten voor de visie verder uitgewerkt in beleidsdoelen voor mobiliteit.

Deze beleidsdoelen geven een invulling aan de visie en komen concreet terug in de Uitvoeringsagenda. Beleidsdoelen staan niet op zichzelf. Er zijn veel parallellen te vinden tussen beleidsdoelen. Dit is voor de uitvoering van de acties en projecten uit de Uitvoeringsagenda juist goed. Dit geeft enerzijds de complexiteit aan, maar tegelijk ook de integraliteit. Er zijn dus acties en projecten die meerdere beleidsdoelen dienen en daarbij sterker bijdragen aan de realisatie van de visie op mobiliteit en parkeren. De genoemde nummers per beleidsdoel komen overeen met de opbouw van de Uitvoeringsagenda. Zo zijn de onderliggende acties en projecten makkelijk te vinden. Hoofdstuk 8 beschrijft hoe Gooise Meren van deze visie tot een concrete uitvoering komt.

Zie [afbeelding 1.3](#) met daarin de relatie tussen uitgangspunten, doelen en acties.

Onderdeel van de Mobiliteitsvisie is 'het Bijlagedocument Goed en veilig op weg'. Hierin zijn alle bijlagen opgenomen, die als basis dienen voor deze visie.



Afbeelding 1.3: opbouw van het document



2

Op weg naar
een visie

2.1 Ontwikkelingen in mobiliteitsbeleid

De Mobiliteitsvisie is een integrale visie en raakt veel andere beleidsvelden. Daarnaast gaat de visie over woon- of winkelstraten, maar ook over regio's en landelijk beleid. Een belangrijke pijler om tot een visie te komen, is integraal aansluiten bij beleidsontwikkelingen op verschillende schaalniveaus en andere beleidsvelden. De Mobiliteitsvisie is in lijn met het landelijke en regionale verkeer- en vervoerbeleid. Daarnaast zijn de gemeentelijke beleidsplannen van ruimtelijke ontwikkeling, wonen, economie, sociale vooruitgang en verduurzaming geanalyseerd en opgenomen in de Mobiliteitsvisie, waaronder de ambities over mobiliteit uit de Gebiedsvisie Bussum en het Kaderplan Verkeer Centrum Bussum. Voor de langere termijn reiken onze ambities om het autoverkeer te verminderen in het centrum van Bussum verder dan die uit het Kaderplan Verkeer Centrum Bussum. De Mobiliteitsvisie is een belangrijke pijler voor de Omgevingsvisie Gooise meren.

Daarnaast zijn de regionale beleidsstukken van de provincie Noord-Holland, Metropoolregio Amsterdam, Vervoerregio Amsterdam en het samenwerkingsverband van gemeenten in de regio Gooi en Vechtstreek van groot belang. Met name onderwerpen voor het fietsverkeer en openbaar vervoer komen aan de orde bij de afstemming op het regionale beleid. Voor de fiets zijn er bijvoorbeeld regionaal afspraken gemaakt om snel- of doorfietsroutes aan te leggen en voor het openbaar vervoer is er met de nieuwe concessieverlening aan Transdev een nieuw vervoerplan voor 2021 en verder. In het Bijlagedocument staan de betreffende plannen met de daaraan gerelateerde zaken nader toegelicht.

Voor het parkeren is in 2019 de parkeerregeling geëvalueerd, wat richting geeft aan de visie op parkeren. Zie hiervoor hoofdstuk 7 van deze visie.

In Gooise Meren is de bereikbaarheid belangrijk en wordt er blijvend geïnvesteerd in een goed ondernemersklimaat.

Mobiliteit is dienend voor andere functies en een randvoorwaarde om het economische klimaat van Gooise Meren te versterken. Goede parkeervoorzieningen zijn een belangrijk onderdeel van de bereikbaarheid en het economisch goed functioneren van bedrijven. Dit benadrukt het karakter van de Mobiliteitsvisie: integraal en verbindend met andere beleidsvelden.

2.2 Ruimtelijke ontwikkelingen

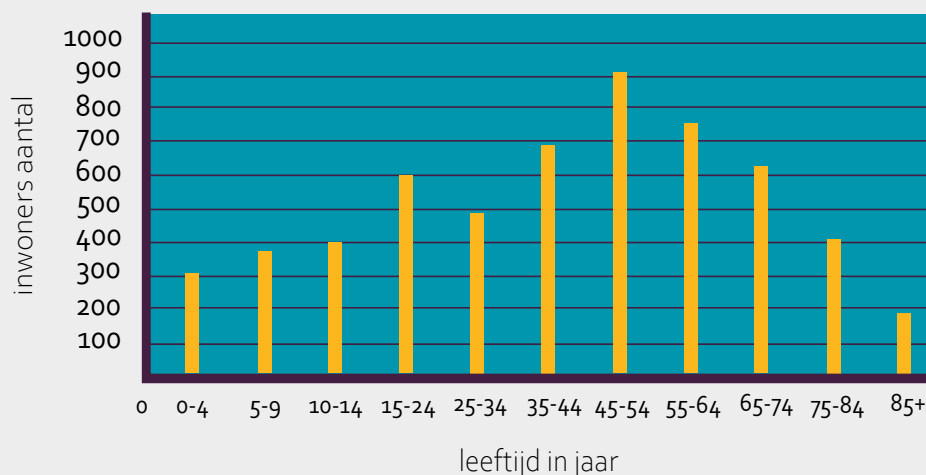
Zonder aanvullende maatregelen zal het aandeel auto naar verwachting stijgen. In Gooise Meren spelen verschillende grote gebiedsontwikkelingen, zoals de Krijgsman, Crailo, de BOR-gronden, Bredius en ontwikkelingen rondom stations Naarden-Bussum en Bussum Zuid. Ook buiten Gooise Meren zijn grote nieuwbouwlocaties, zoals nabij het Hilversumse Mediapark, de Bloemendalerpolder in Weesp en IJburg 2e fase. In [afbeelding 2.2](#) zijn deze gebieden weergegeven. Het toevoegen van woningen zorgt altijd voor meer verplaatsingen.

Bij de ontwikkelingen Crailo en IJburg fase 2 wordt al onderzocht of het aandeel auto beperkt kan worden door het toepassen van een lagere parkeernorm en deelauto's. Om de veiligheid en leefbaarheid te verhogen wordt ingezet op maatregelen ten gunste van met name de fiets, het openbaar vervoer, vervoer op maat en deelconcepten. Deze onderwerpen komen verder in deze visie aan de orde.

2.3 Een veranderende samenleving

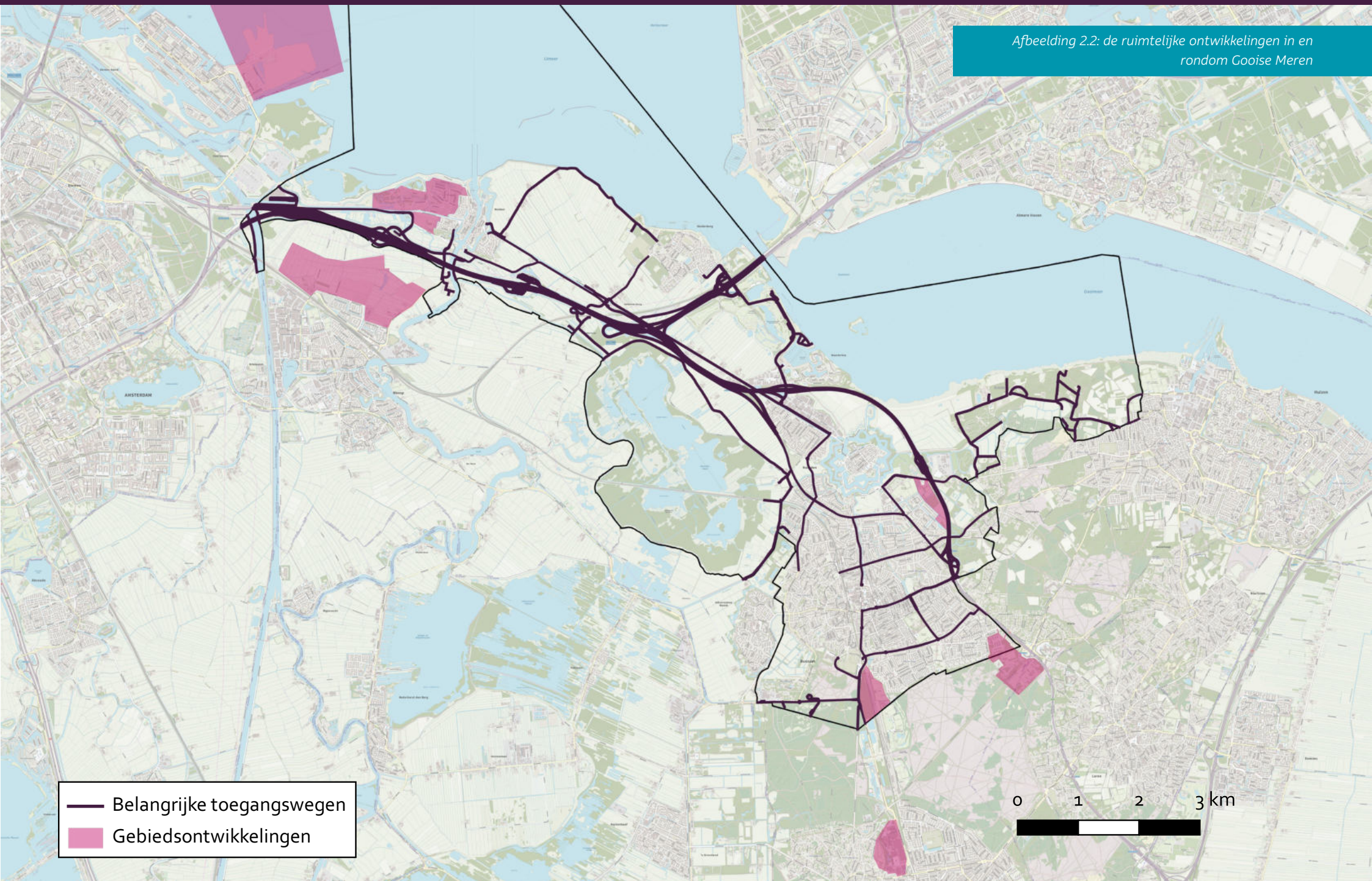
De demografische gegevens van Gooise Meren zijn in lijn met de landelijke cijfers. Voor Gooise Meren staan de gegevens in [afbeelding 2.1](#).

Een belangrijke landelijke trend, die ook in Gooise Meren speelt, is de vergrijzing. Vergrijzing houdt in dat het aandeel ouderen in de totale bevolking van Nederland toeneemt. Daarbij is sprake van 'dubbele vergrijzing'. Dit houdt in dat binnen de groep 65-plussers het deel 80-plussers toeneemt. Op 1 januari 2018 waren er ruim



Afbeelding 2.1: de demografische gegevens van Gooise Meren (2020)
Bron: waarstaatjegemeente.nl

Afbeelding 2.2: de ruimtelijke ontwikkelingen in en rondom Cooise Meren



779.000 mensen van 80 jaar en ouder, wat neerkomt op 4,5% van de bevolking. Van de 65-plussers was 24% ouder dan 80 jaar. Deze groep ouderen is extra kwetsbaar en kent op het vlak van mobiliteit ook sociale uitdagingen. Deze vergrijzing heeft ook in Gooise Meren consequenties voor de mobiliteit en samenleving. De groep kwetsbare deelnemers in het verkeer stijgt namelijk en tegelijkertijd is dit ook de groep die risico loopt te vereenzamen, omdat men zich minder goed kan verplaatsen. Sinds 2016 is het VN-verdrag Handicap van kracht in Nederland. Gooise Meren is koplopergemeente VN-verdrag Handicap en wil met de Mobiliteitsvisie deze positie verder vormgeven.

We zien de mobiliteit veranderen omdat doelgroepen een andere mobiliteitsvraag hebben. Door de vergrijzing is er bijvoorbeeld meer vervoer op maat nodig en neemt het aandeel elektrische fietsen onder ouderen toe.

In steden neemt het autobezit bij jongeren af en het gebruik van deel- of huurfietsen toe. Het direct betalen voor gebruik van vervoermiddelen neemt daarmee ook toe. Aanbieders als Uber, Spotify en Netflix maken al langer gebruik van deze werkwijze waarbij de consument betaalt voor de diensten, in plaats van deze zelf te bezitten.

We noemen deze ontwikkeling Mobility as a Service (MaaS), mobiliteit als een dienst. De consument koopt mobiliteit in, in plaats van een vervoermiddel. Deze trends breiden zich in de Metropool Regio Amsterdam (MRA) uit, ook richting Gooise Meren.

We gaan meer gebruik maken van (open)data. Hierdoor kunnen weggebruikers beschikken over betere informatie zoals files, parkeren of wegwerkzaamheden. Dit noemen we Smart Mobility. Smart Mobility helpt ook bij het verduurzamen: met slimme informatiesystemen moedigen we reizigers aan om voor schonere manieren van vervoer te kiezen. Voorbetaald parkeren bestaat inmiddels al toegepaste nieuwe technieken als betalen via een app.

Met de elektrische fiets worden grotere afstanden afgelegd, waardoor duurzaam woon-werkverkeer makkelijker gemaakt wordt. Elektrische vervoermiddelen (fiets, auto, vrachtauto, bus) dragen ook bij aan een schonere lucht. Gooise Meren wil het goede voorbeeld geven door werknemers te motiveren vaker de fiets te pakken en het eigen wagenpark te elektrificeren.

Er zijn ook minder duurzame ontwikkelingen. Het winkelen op internet brengt ons gemak maar ook ongemak. Er rijden daardoor veel busjes door de wijken om pakketjes af te leveren. Dit is geen duurzame wijze van transport en leidt soms ook tot ongewenst of onveilig verkeersgedrag. Gooise Meren wil samen met de partners binnen de Gooi en Vechtstreek regionale 'hubs' realiseren om pakketten gebundeld te laten bezorgen.

Het effect van de Coronacrisis op de mobiliteit voor de langere termijn is nog moeilijk in te schatten. In 2020 is er een grote stap gezet in het thuiswerken, is het fietsgebruik toegenomen en is het OV-gebruik sterk afgenomen. Ook zijn er signalen dat er een verschuiving is van het OV naar het gebruik van de auto. Naar verwachting zal het OV-gebruik zich op termijn herstellen. In welke mate het thuiswerken en het (mogelijk) toegenomen fiets- en autogebruik de mobiliteit blijvend veranderen, zal de komende jaren duidelijk worden.

2.4 Op weg naar een visie op mobiliteit en parkeren richting 2040

De analyse van de verschillende beleidssectoren, de trends en ontwikkelingen op landelijk, regionaal en gemeentelijk niveau laten een duidelijke richting zien. Deze richting wordt versterkt door de samenleving van Gooise Meren. Het stelt ons in staat een visie op te stellen die in de volgende hoofdstukken nader wordt uitgewerkt, waarbij sprake is van een integrale benadering. Veiligheid staat niet los van doorstroming en leefbaarheid staat niet los van parkeren.

De visie van Gooise Meren op mobiliteit en parkeren is vertaald in een aantal onderdelen. Deze komen terug in de volgende hoofdstukken. Dit is gebaseerd op de bevindingen zoals in dit hoofdstuk beschreven. Daarbij trekken we de volgende conclusies:

- **In Gooise Meren zijn de meeste basisvoorzieningen goed te voet of per fiets bereikbaar.**

Voor verder weg gelegen locaties komen het openbaar vervoer of de auto van pas. Of je nu kiest voor lopen, fietsen of de bus, de auto of de trein, elke type verplaatsing (modaliteit) heeft zijn eigen voor- en nadelen. Zo is de afstand bepalend in welke modaliteit men kiest. In [afbeelding 2.3](#) is dit schematisch weergegeven.



Kortere verplaatsingen zijn te voet goed te doen, bijvoorbeeld naar de winkel of bushalte in de buurt. Uit de landelijke richtlijnen voor verkeer en vervoer (zie het bijlage document) blijkt dat zeker 30% van de mensen in Nederland op 500 meter van dagelijkse voorzieningen woont en 75% op 1000 meter. Dat is voor de meeste mensen een ideale afstand om lopend af te leggen.

Gooise Meren houdt, in het kader van de Wet maatschappelijke ondersteuning en gelet op een beperktere mobiliteit, een maximale loopafstand van 800 meter aan. Langere verplaatsingen te voet bestaan vooral uit recreatieve (rond)wandelingen. Per bestemming, zoals naar een bushalte of parkeerplaats geldt een 'eigen' maximale loopafstand. In hoofdstuk 5 over van het langzaam verkeer, wordt dit nader toegelicht. Op de fiets zijn bestemmingen tot 7,5 kilometer goed te bereiken. Met de opkomst van de elektrische fiets wordt volgens het Kennisinstituut Mobiliteit deze afstand vergroot tot zo'n 10 à 15 kilometer, afhankelijk van het verplaatsingsmotief.

- **Lopen, fietsen en het gebruik van het OV zijn het meest duurzaam en dragen bij aan de leefbaarheid en veiligheid.**

Daarom kiest Gooise Meren er nu voor om langzaam verkeer en openbaar vervoer te stimuleren, bijvoorbeeld door een goede en veilige infrastructuur door langzaam verkeer voorrang te geven bij keuzes voor het inrichten van de openbare ruimte. Goede bereikbaarheid en veiligheid staan daarbij voorop, voor alle doelgroepen.

- **Bij de inrichting van de openbare ruimte hebben wij oog voor iedereen.**

De inrichting van de openbare ruimte zoals pleinen, wandelgebieden, fietspaden, maar ook centrum- en winkelgebieden wordt zo ingericht dat dit voor alle doelgroepen goed toegankelijk is. Ook indien er door leeftijd of andere redenen, vervoer op maat nodig is, mag dit de bereikbaarheid van voorzieningen

en plekken in onze gemeente niet in de weg staan. Daarbij stimuleren we dat iedereen zich zo lang mogelijk zelfstandig kan verplaatsen.

- **Het autoluw maken van de kernen, de Vesting Muiden en Naarden-Vesting en het centrum van Bussum.**

Het autoluw maken van belangrijke winkelgebieden en historische centra is een belangrijke stap om de leefbaarheid en de economische functies te verbeteren en versterken. Hierbij is aandacht voor een goede bereikbaarheid per fiets en auto. Zowel de routes naar de kernen en centra als het stallen van fiets en auto zijn daar onderdeel van. Voor het autoluw maken van de kernen en het centrum van Bussum is een aanpassing van de verkeerscirculatie nodig en wordt gekeken naar oplossingen voor het parkeren van bezoekers en ondernemers.

- **Daarnaast draagt goed openbaar vervoer bij aan het optimaliseren van de bereikbaarheid van Gooise Meren.**

Opwaarderen van de stationsomgevingen, en routes daarnaartoe, helpen daarbij. Het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV, RNet buslijnen) en de reguliere buslijnen spelen ook een belangrijke rol in de bereikbaarheid per bus voor de regionale en lokale verplaatsingen. Het HOV draagt ook bij aan een betere ontsluiting van de kernen en kan een goede rol spelen in het omlaag brengen van de parkeernormen bij nieuwbouwlocaties zoals Crailo. Aanvullend vervoer is daarnaast van belang, vooral voor de doelgroepen die minder goed van het reguliere openbaar vervoer gebruik kunnen maken. Openbaar vervoer organiseren we via knooppunten en een fijnmazig netwerk.

- **Een betere en eerlijkere verdeling van de beschikbare ruimte ten behoeve van parkeren, waarbij de leefbaarheid en verblijfskwaliteit boven parkeer-ruimte gaat.**

Het vinden van een parkeerplek voor inwoners en bezoekers is belangrijk. Zeker als het gaat om de

winkelgebieden en andere voorzieningen. De auto heeft echter niet vanzelfsprekend het eerste recht op een plek. Andere functies zoals verblijven, spelen, ontmoeten, groen en fietsparkeren zijn minstens zo belangrijk. Door hier bewust aandacht aan te besteden, sluiten we aan op de wensen van inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden, zoals deze bijvoorbeeld zijn uitgesproken in de online enquête bij deze Mobiliteitsvisie. Zo maken we Gooise Meren aantrekkelijker, wat ook positief is voor de economische ontwikkelingen.

De volgende stap is verder inzoomen op deze onderwerpen zodat we vanuit een visie naar een uitvoering kunnen komen. Dat doen we door beleidsdoelen te benoemen. Deze zijn uitgewerkt in de volgende hoofdstukken. In de uitvoeringsagenda is per beleidsdoel een aantal acties weergegeven. Deze zijn concreet en geven inzicht in op welke manier, wanneer en tegen welke investeringen de acties en daarmee dus de doelen van dit plan gerealiseerd kunnen worden.



3

Gooise Meren is
verkeersveilig en leefbaar

3.1 Vertrekpunt

In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op de uitgangspunten Veiligheid (1) en Leefbaarheid (2).

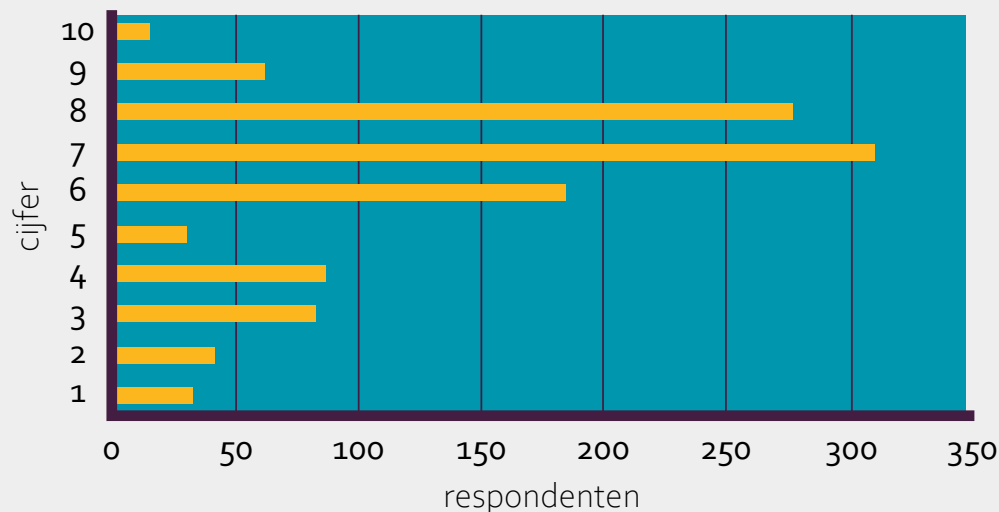
Verkeersveiligheid is belangrijk voor een prettige en gezonde leefomgeving. Verkeersongevallen hebben een grote maatschappelijke impact. De laatste jaren is er landelijk een stagnatie in de afname van het aantal verkeersslachtoffers. Deze stagnatie heeft diverse oorzaken. Mensen zijn bijvoorbeeld sneller afgeleid in het verkeer door smartphonegebruik en het aantal ouderen op een elektrische fiets neemt toe.

Verkeersveiligheid bestaat uit twee delen:

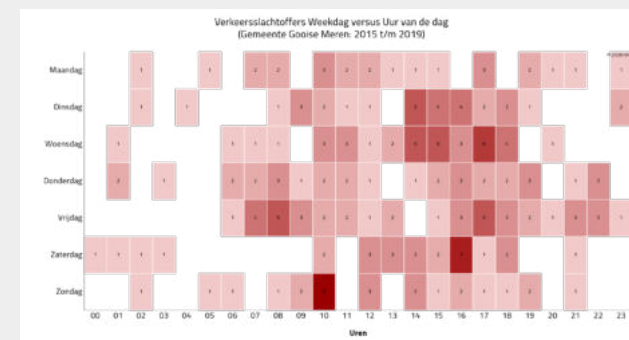
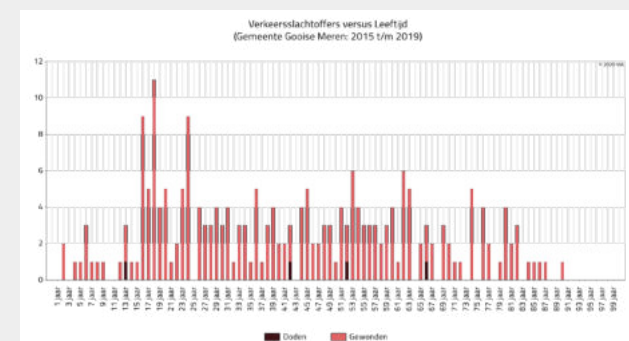
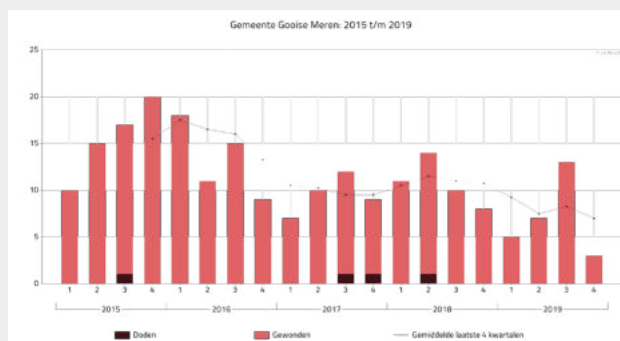
- de subjectieve verkeersveiligheid: hoe veilig mensen zich voelen in het verkeer
- de objectieve verkeersveiligheid: de cijfers, het aantal geregistreerde ongevallen en gemeten snelheden

In de online enquête die in het najaar 2019 is gehouden, is gevraagd naar de beleving van de verkeersveiligheid in Gooise Meren. Over het algemeen hebben de respondenten de verkeersveiligheid een 6,3 gegeven, zie [afbeelding 3.1](#). Niet alle respondenten hebben een voldoende gegeven voor de verkeersveiligheid. Behalve in Muiderberg werd ook weleens een 3 of 4 gegeven.

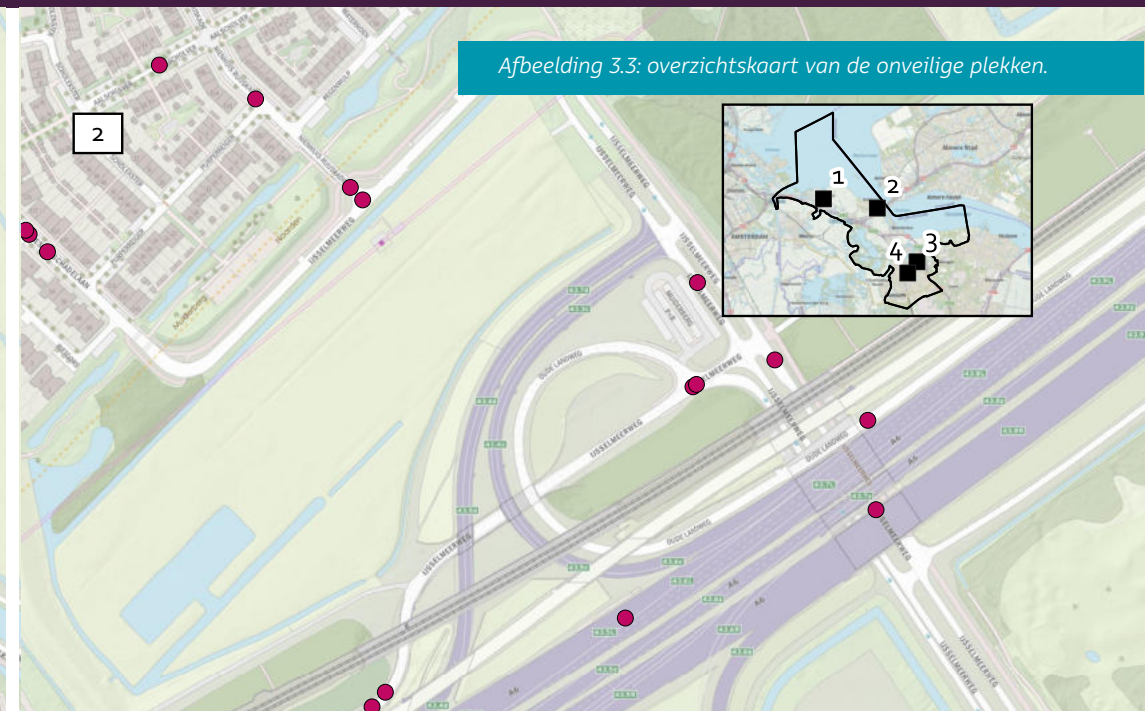
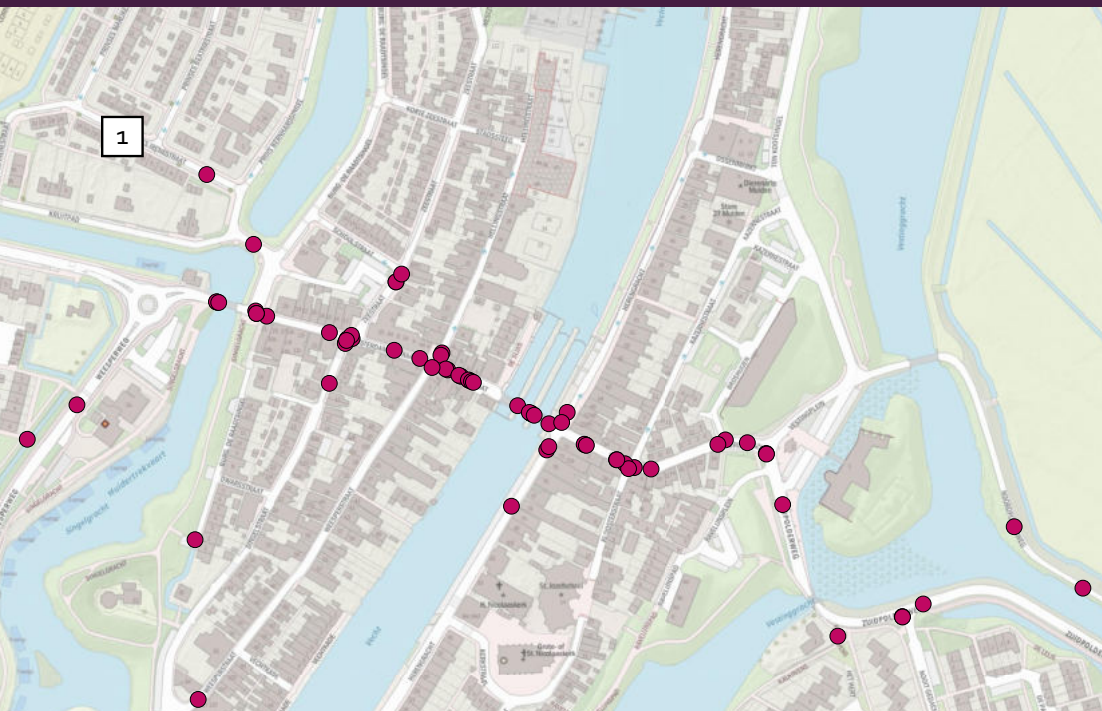
In vergelijking met het landelijke beeld werden in Gooise Meren tussen 2015 en 2018 minder verkeersongevallen geregistreerd: 377 in 2015 en 295 in 2018. In 2019 is een lichte stijging te zien naar 311 ongevallen. Uit de ongevalsregistraties van 2015 tot en met 2019 blijkt dat het aantal ernstige letselongevallen afneemt van 62 naar 28 per jaar. Het aandeel van fietsers en bromfietzers is daarin relatief hoog, zie [afbeelding 3.2](#).



Afbeelding 3.1: de beoordeling van de verkeersveiligheid in het algemeen (2020)



Afbeelding 3.2: ongevalscijfers 2015 –2019 (uit de BLIQ-rapportage STAR)



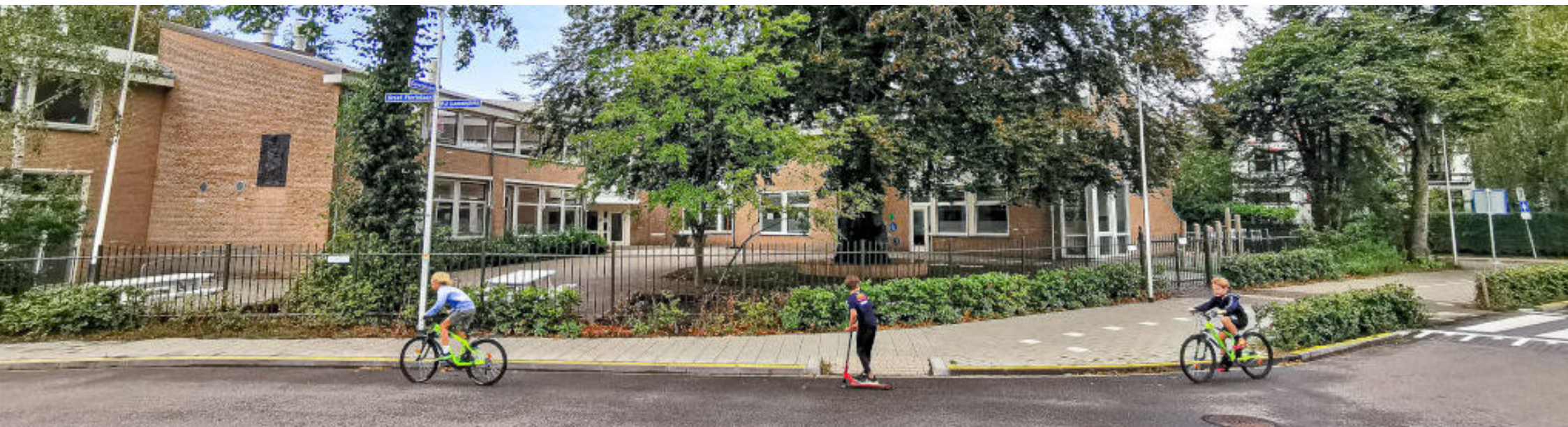
Rang	Locatie	Specificatie van locatie	Kern	Ongevallen	Gewonden	Doden
1	Huizerstraatweg	Ter hoogte van de A1	Naarden	5	2	1
2	Koningin Wilhelminalaan	Kruising Rijksweg	Naarden	2	3	0
3	Amersfoortsestraatweg	Beneden kruispunt Koekoeklaan	Bussum	9	2	0
4	Pampusweg	Groot parkeerterrein	Muiden	8	2	0
5	Lambertus Hortensiuslaan	Tussen w.Konglaan en Comeniuslaan	Naarden	4	2	0
6	Thierensweg	Kruising Rijksweg	Naarden	3	2	0
7	Herenstraat, Iepenlaan, Nieuwe Spiegelstraat, Spiegelstraat			3	2	0
8	Landstraat		Bussum	3	2	0
9	Zuidpolderweg	Rondom Naardertrekvaart en Hakkela	Muiderberg	3	2	0
10	Brinklaan		Bussum	8	1	0
11	Brinklaan / Pr. Hendriklaan		Bussum	6	1	0
12	Amersfoortsestraatweg		Naarden	6	1	0
13	Brinklaan, Bussumergrindweg, Ceintuurbaan		Bussum	5	1	0
14	Lambertus Hortensiuslaan	Na overgang Thierensweg	Bussum	5	1	0
15	Ceintuurbaan / Laarderweg		Bussum	8	0	0

Tabel 3.4: top 15 locaties uit ongevalsanalyse

Een groot deel van de verkeersslachtoffers valt in de leeftijdscategorie tussen de 12 en 24 jaar en de groep zwakke verkeersdeelnemers. Dit zijn vooral voetgangers en fietsers. Met deze Mobiliteitsvisie zetten we daarom in op een veiligere omgeving voor deze doelgroepen.

Voor de verkeersveiligheid is gekeken naar de locaties waar objectief gezien veel ongevallen gebeuren. Zie hiervoor [tabel 3.4](#), de top 15 uit de ongevalslocaties.

In de online enquête is ook aan de respondenten gevraagd om locaties aan te geven waar het volgens hen onveilig is. Dat heeft geresulteerd in het beeld zoals in [afbeelding 3.3](#) is weergegeven.



3.2 Beleidsdoelen

- 1 Het hanteren van een risicogerichte aanpak en het realiseren van een eenduidige en veilige inrichting.
- 2 Stimuleren en handhaven gewenst verkeersgedrag.
- 3 Leefbaarheid gaat hand in hand met verkeer en parkeren.

Via deze doelen werken wij aan de realisatie van onze visie. In de Uitvoeringsagenda is elk doel voorzien van acties en projecten.

1. Een risicogerichte aanpak om de verkeersveiligheid (verder) te verbeteren

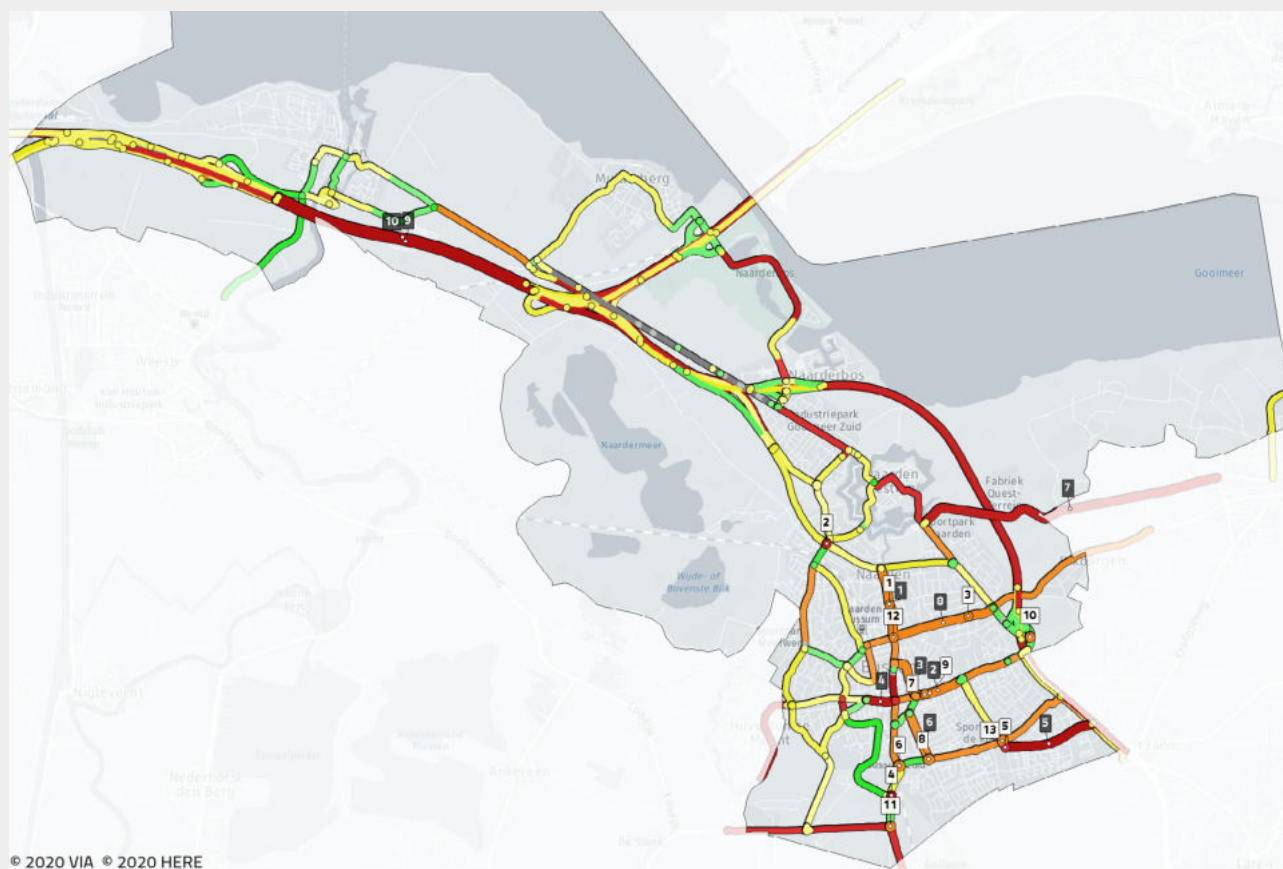
In het verleden werd de aanpak van de verkeersonveiligheid onder andere gebaseerd op ongevalslocaties op kruispunten of routes. Daar waar ongevallen gebeurden, werden maatregelen genomen. Deze aanpak is reactief: actie ondernemen als er al ongevallen hebben plaatsgevonden.

Vanuit het landelijke Strategisch Programma Verkeersveiligheid wordt nu een risicogerichte aanpak van de verkeersveiligheid aanbevolen. Hierbij ligt de focus meer op het voorkomen van ongevallen. Er wordt bijvoorbeeld gekeken waar hard gereden wordt in combinatie met langzaam verkeer. In [afbeelding 3.5](#) zijn de wegen met een verhoogd risico in Gooise Meren opgenomen.

Door gebruik te maken van de beschikbare informatie over de weginrichting, soorten en hoeveelheden verkeer en snelheden, kan tegenwoordig goed inzicht verkregen worden in de risico's ten aanzien van de verkeersveiligheid. Belangrijk blijft om naast deze informatie ook de ongevalslocaties te onderzoeken. Achterhaal wat er is gebeurd om er van te leren en zo te kiezen voor passende maatregelen. Bij het onderzoek naar potentiële of reeds aanwezige onveilige locaties



Gooise Meren is verkeersveilig en leefbaar



Afbeelding 3.5: wegen met verhoogd risico uit de BLIQ rapportage 2015–2019 van STAR

wordt ook gekeken naar vergelijkbare situaties in Gooise Meren. Zo kunnen bijvoorbeeld routes in zijn geheel worden aangepakt. Met deze meer integrale aanpak op het gebied van verkeersveiligheid voor Gooise meren zijn de maatregelen effectiever en makkelijker in te zetten. Op die manier draagt deze aanpak bij aan veilige en leefbare openbare ruimten en leefomgevingen. Voor ons heel belangrijk.

2. Stimuleren en handhaven gewenst verkeersgedrag

De inrichting van de openbare ruimte zoals van wegen en fietspaden, beïnvloedt het gedrag van de gebruiker van die ruimte. Hiervoor hanteert Gooise Meren de principes van Duurzaam Veilig. Duurzaam Veilig richt zich op de inrichting van de weg, educatie en handhaving.

De gedachte achter een Duurzaam Veilige inrichting is dat een verkeersomgeving zo is ingericht dat het duidelijk is wat er van de weggebruiker wordt verwacht om verkeersfouten te voorkomen. Het creëren van voorspelbaar gedrag door een eenduidige wegindeling is daar de basis voor.

De wegen worden ingedeeld op basis van de balans tussen de functie, de vorm en het gebruik ervan. Ook het verschil in massa van de voertuigen en het verschil in snelheid speelt hierbij een belangrijke rol. Duurzaam Veilig maakt onderscheid in drie wegcategorieën, zie [tabel 3.6](#).

	Binnen de bebouwde kom	Buiten de bebouwde kom
Stroomwegen		100 tot 130 km/u
Gebieds-ontsluitingswegen	50 en 70 km/u	80 km/u
Erftoegangswegen	30 km/u	60 km/u

Tabel 3.6: Wegcategorieën Duurzaam Veilig

Niet alle wegen zijn in deze categorieën in te delen. Zo zijn er wegen met voornamelijk een verkeersfunctie, maar zonder de ruimte om bijvoorbeeld fietspaden of fietsstroken aan te leggen. Andere wegen zijn in het verleden 'sober' ingericht en voldoen nog niet helemaal aan de richtlijnen. Voor de wegen die moeilijk in te delen zijn, worden nieuwe landelijke voorstellen opgesteld. Gooise Meren zet in op het toepassen van deze nieuwe landelijke voorstellen voor '30 km/uur-wegen'.

Speciale erftoegangswegen zijn de wegen waar Shared Space wordt toegepast. Een 'Shared Space'-inrichting betekent dat weggebruikers zich in de openbare ruimte mengen zonder duidelijke verkeersregels. Weggebruikers moeten hier extra rekening met elkaar houden. 'Shared Space' kan de verblijfskwaliteit vergroten, maar kan ook negatief zijn voor de verkeersveiligheid. Het is daarom een nuttig instrument, maar wij passen het alleen onder de volgende voorwaarden toe:

- de maximumsnelheid is 30 km/u of lager
- de weg heeft een belangrijke verblijfsfunctie
- de intensiteit is (relatief) laag
- de weg heeft geen functie voor doorgaand verkeer

De fietsstraat is binnen de erftoegangswegen een wegcategorie die steeds vaker wordt toegepast. Uit de vormgeving blijkt dat fietsers belangrijker zijn dan automobilisten, de auto is 'te gast'. Op een fietsstraat zouden verhoudingsgewijs meer fietsers dan auto's moeten rijden. Het CROW heeft specifieke criteria voor de fietsstraat, onder andere dat het aantal fietsers minimaal 2000 per etmaal moet zijn en dat het aantal auto's een factor twee tot vier minder moet zijn voor de juiste verhouding tussen de aantallen auto's en fietsers. Met het toepassen van fietsstraten kan Gooise Meren meer ruimte voor de fietsers creëren en Gooise Meren wil dit toepassen waar dit gewenst en mogelijk is. In de praktijk blijken deze criteria lastige voorwaarden. Ondanks dat soms niet aan deze criteria wordt voldaan, willen wij toch per situatie beoordelen of de inzet van



een fietsstraat het juiste middel kan zijn. Mogelijke locaties zijn:

- de Herenstraat in Bussum tussen rotonde en spoor als onderdeel van de binnenring en de Nieuwe Spiegelstraat en Spiegelstraat in Bussum als onderdeel van de MRA hoofd fietsroute
- de Thorbeckelaan en de Comeniuslaan in Naarden, bijvoorbeeld het laatste stuk naar het spoor
- Naarderstraat, Sluisstraat en Herengracht in Muiden

Naast het fysiek ingrijpen zet Gooise Meren in op preventie door verkeerseducatie. Het doel van verkeerseducatie is het op jonge leeftijd aanleren van het juiste verkeersgedrag en het spiegelen van verkeersgedrag bij volwassenen. Door bewustmaking van het eigen verkeersgedrag, willen wij ongevallen voorkomen. Voor scholen zijn diverse soorten lespakketten ontwikkeld. Gooise Meren moedigt scholen aan deze te gebruiken en stelt praktische hulpmiddelen ter beschikking. Zo helpen wij bij het afnemen van verkeersexamens. Het spiegelen van verkeersgedrag is een vorm van gedragsbeïnvloeding. Gooise Meren zet daarom op diverse locaties snelheidsmeters (Smileys) in. Door na verloop van tijd de Smileys te rouleren blijft de attentiewaarde van een snelheidsmeter hoog. Waar deze Smileys worden geplaatst bepalen inwoners vooral zelf via onze wijkadviseurs. Daarnaast beïnvloeden wij verkeersgedrag door aan te haken bij landelijke campagnes over bijvoorbeeld Mono rijden (gebruik smartphones in verkeer), goede verlichting te voeren en BOB-campagnes (alcohol gebruik en verkeer).

In aanvulling op het goed inrichten van de verkeersomgeving en educatie is handhaving belangrijk om verkeersveiligheid te verbeteren. De politie krijgt niet altijd tijd hiervoor. In overleg met de afdeling Handhaving van Gooise Meren wordt bekeken wat de mogelijkheden zijn om de taken van de BOA's uit te breiden en kunnen er, aanvullend aan politietaken, zaken worden opgepakt zoals het controleren en informeren

met betrekking tot het verkeersgedrag. Plaatsen waar zwakkere verkeersdeelnemers het meeste risico lopen krijgen hierin prioriteit. Het gaat dan om de doelgroepen kinderen, jongeren op de (brom)fiets, wandelaars en ouderen op de (elektrische) fiets.

3. Leefbaarheid gaat hand in hand met verkeer en parkeren

Het verbeteren van de leefbaarheid loopt als een rode draad door de Mobiliteitsvisie heen. Het verbeteren van de doorstroming op het hoofdwegennet leidt tot een vermindering van de belasting van het onderliggende wegennet, wat mede tot doel heeft een verbetering van de leefbaarheid in de wijken en centrumgebieden. Het verkeersluwer maken van de kernen en het centrum van Bussum gaat een stapje verder. Dit wordt, naast het verstevigen van de economische functie, met name gedaan om de leefomgeving in deze gebieden te verbeteren.

Naast de zaken die direct met vervoer en parkeren te maken hebben, wordt voor een leefbare samenleving ook gedacht aan het minimaliseren van geluid, stankoverlast/luchtkwaliteit en hinder van trillingen. Voor wat betreft geluidhinder is medio 2018 een Actieplan 2018 – 2023 opgesteld. Dit is een actieplan in het kader van de Regeling Geluid Milieubeheer. Hierin wordt ingegaan op de huidige situatie in Gooise Meren, het gemeentelijk beleid, ambities om de geluidbelasting te verminderen en knelpunten waar de plandirempel van 70 dB wordt overschreden. Wordt de lat hoger gelegd en wordt de plandirempel verlaagd tot 68 dB, dan ontstaan er liefst 466 knelpunten.

De onderwerpen ten aanzien van de doorstroming op hoofdwegen en verkeersluwheid staan in paragraaf 5.3.

Gooise Meren kiest voor verkeersveiligheid en leefbaarheid door:

- Risicogerichte aanpak onveilige plekken en schoolomgeving
- Educatie en handhaving verkeersgedrag
- Terugdringen geluidshinder



4

Gooise Meren op weg
naar duurzame mobiliteit

4.1 Vertrekpunt

In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op het uitgangspunt Innovatie en duurzaamheid (3).

Hoe gaan inwoners, ondernemers en bezoekers van een stad zich in de toekomst verplaatsen? Welke innovaties komen eraan? De wereld van de mobiliteit verandert snel: van de eigen auto voor de deur naar emissieloos, zelfrijdende auto's en 'Mobility as a Service' (MaaS). Steeds meer eigen auto's en meer asfalt zijn geen antwoorden op vraagstukken als klimaatverandering en de grotere dichtheid van woningbouw in de Randstad. Tegelijkertijd is de wens dat de mobiliteit, de flexibiliteit en het comfort hetzelfde blijft. Slimme en duurzame mobiliteit kan een oplossing bieden: intelligente transportsystemen, CO₂-neutrale oplossingen en MaaS. MaaS is gericht op het stroomlijnen van de individuele mobiliteit van deur tot deur. Hierbij maakt de reiziger gebruik van verschillende vervoersopties: lopen, (deel)fietsen en (deel)auto's. Via een app kun je een reis plannen, boeken en betalen. Daarnaast word je gedurende de reis ondersteund. Data-uitwisseling is daarbij cruciaal. Het gebruik van een vervoermiddel staat hierbij voorop; bezit is van minder belang. MaaS maakt het mogelijk om meer te sturen op doelen als duurzaamheid, filereductie, bereikbaarheid en sociale inclusie.

Duurzaamheid in relatie tot mobiliteit gaat vooral over de mogelijkheid om een bepaalde kwaliteit van leven te ontwikkelen en in de toekomst voort te zetten. Maar duurzaamheid gaat verder dan mobiliteit. Het gaat ook om de energie (transitie), duurzaam bouwen, circulaire economie, biodiversiteit en een duurzame levensstijl.

De huidige mobiliteit is nog niet duurzaam:

- een groot deel van het huidige wagenpark in Nederland rijdt op fossiele brandstof. Dit geldt ook voor Gooise Meren
- winkelen via internet, en daarmee de pakketbezorging,

is gewoon geworden. Bezorgdiensten werken echter niet samen, wat leidt tot veel voertuigbewegingen in verblijfsgebieden van grotere voertuigen (busjes en kleine vrachtauto's)

- veel autoverplaatsingen worden door één persoon per auto gemaakt
- auto's staan het grootste deel van de dag stil en gebruiken daarmee meer ruimte dan andere vervoermiddelen, zie [afbeelding 4.1](#).

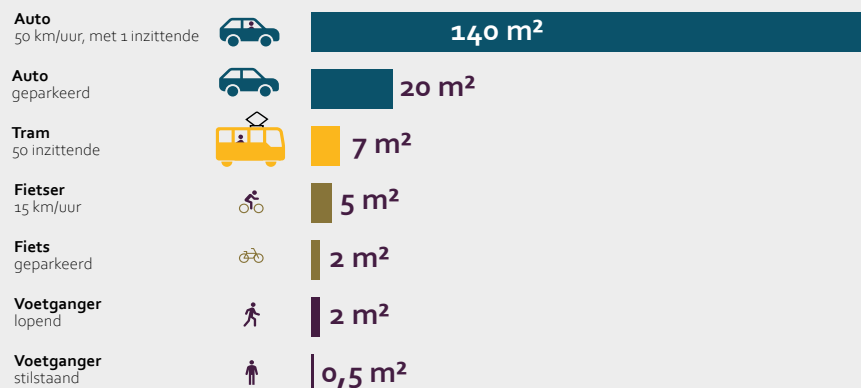
Voor de provincies Noord-Holland en Flevoland, de Vervoerregio Amsterdam en alle gemeenten in deze provincies is daarom gekomen tot een gezamenlijke ambitie: De transitie naar een slim en duurzaam mobiliteitssysteem dat doelen voor bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid verenigt, waarbij de focus ligt op CO₂-reductie in Noord-Holland en Flevoland, met regionale samenhang en gezamenlijke uitvoeringskracht. (bron: Regionl Mobi-liteitsprogramma Noord-Holland en Flevoland, augustus 2020)

Op Europees niveau heeft de EU doelstellingen voor vermindering van de CO₂-uitstoot geformuleerd. In Nederland is de afgelopen jaren de verplichting de CO₂-uitstoot te reduceren beleidsmatig en juridisch

vastgelegd en bekrachtigd. Het Energieakkoord uit 2013 vormt de minimale basis voor de CO₂-reductie in de mobiliteit. In het Energieakkoord is voor mobiliteit een verplicht reductiedoel afgesproken: maximaal 25 megaton CO₂-uitstoot in 2030 in Nederland (circa 20% reductie t.o.v. het niveau van 1990 (31 megaton) en minimaal 60% reductie in 2050 (t.o.v. 1990). De Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) en het Interprovinciaal Overleg (IPO) hebben dit akkoord ondertekend namens gemeenten en provincies.

In de Klimaatwet van 2019 staat een reductiedoelstelling van 49% in 2030, met een 95% reductieverplichting in 2050, allemaal t.o.v. 1990. Deze doelstelling geldt voor alle sectoren samen. Voor mobiliteit is geen specifieke reductiedoelstelling opgenomen.

In het Klimaatakkoord van 2019 is vervolgens afgesproken hoe de sectoren deze reductie gaan realiseren. Afgesproken is om dit regionaal te vatten in een Regionaal Mobiliteitsplan (RMP). VNG en IPO hebben dit akkoord ondertekend namens gemeenten en provincies. Maatregelen voor duurzame mobiliteit volgen onder andere uit het RMP.



Afbeelding 4.1: ruimtegebruik per vervoerwijze. Bron: Gemeente Amsterdam

4.2 Beleidsdoelen

- 4 Ruimte geven aan innovaties op weg naar een duurzame mobiliteit.
- 5 Emissieloos is de nieuwe standaard.
- 6 Mobiliteit wordt integraal onderdeel van de duurzaamheidsagenda.

Via deze doelen werken wij aan de realisatie van onze visie. In de Uitvoeringsagenda is elk doel voorzien van acties.

4. Ruimte geven aan innovaties op weg naar duurzame mobiliteit

In het kader van MaaS komen veel nieuwe ontwikkelingen op ons af. Een van de doelen is om het gedrag van de reiziger positief te beïnvloeden, zodat er voor de verplaatsing eerder voor de fiets of het OV wordt gekozen. Deze ontwikkeling van MaaS gaat naar verwachting snel en zal op maat invulling moeten krijgen.

Het gebruik van deelauto's en deelfietsen is in opmars in Nederland. De trend, die we al zien onder jongeren, waarbij het bezit van goederen afneemt en direct betaald wordt voor het gebruik daarvan, helpt daarbij. Denk hierbij aan Uber of de Swapfiets. Vertaald naar parkeren betekent dit dat er in de toekomst minder auto's op straat zullen staan en meer mensen gebruikmaken van deelauto's en andere deelconcepten. Deze ontwikkeling zal naar verwachting niet vanzelf gaan en zonder stimulans lang duren. Initiatieven vanuit Gooise Meren om dit regionaal verder vorm te geven, helpen dit te versnellen. Bijvoorbeeld het stimuleren van deelconcepten bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in combinatie met minder parkeerplaatsen.

Er zijn op dit moment diverse partijen die deelauto's aanbieden, zoals Greenwheels of MyWheels. Via apps op smartphones kunnen gebruikers een voertuig reserveren



Gooise Meren op weg naar **duurzame mobiliteit**

en betalen. Het delen van auto's en fietsen leidt tot een verhoogde leefbaarheid met minder stilstaande voertuigen.

In paragraaf 2.3 'Een veranderende samenleving (trends)' staat toegelicht dat het bezit van voertuigen gaat wijzigen naar het meer direct gebruiken en betalen voor verplaatsingen. Apps die data verzamelen om verschillende vervoerwijzen aan elkaar te koppelen worden in de landen om ons heen al toegepast. Een goed voorbeeld daarvan is de Finse app 'Whim' waarin alle vervoersoorten (deelfiets, deelauto, taxi, bus, trein en vliegtuig) zijn gekoppeld om een reis te organiseren. Gooise Meren wil werkgevers activeren om het fietsgebruik bij de werknemers te vergroten. Gooise Meren kan hierbij het goede voorbeeld geven door het fietsgebruik onder de medewerkers te stimuleren door een 'fiets van de zaak' mogelijk te maken en te participeren in het project 'Kies de fiets' van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. In dit project worden werkgevers opgeroepen zich in te zetten om 10% meer medewerkers op de fiets te krijgen.

De ontwikkeling in de voertuigtechniek gaat snel. Rijondersteuning, zoals 'keep your lane' en cruise control, die zich aanpast aan de snelheid van je voorganger, is al standaard in nieuwe auto's, evenals herkenning van verkeersborden. Dit biedt een kans om de maximumsnelheid van auto's van buitenaf te regelen.

Vanuit de Rijksoverheid is het initiatief genomen om alle verkeersborden te digitaliseren en op te nemen in de Nationale Databank Wegverkeersgegevens. Deze data worden openbaar en kunnen gebruikt worden door de diverse navigatiesystemen en apps. Gooise Meren heeft er belang bij dat alle verkeersborden binnen haar grenzen erin staan en door middel van verkeersbesluiten zijn vastgelegd.

De techniek van verkeerslichten ontwikkelt zich verder. Door internetkoppelingen kunnen zij met smarttelefoons communiceren. Hiermee kan prioriteit gegeven worden in de verkeersregeling aan bepaalde doelgroepen, zoals vrachtverkeer of fietsers. Gooise Meren gaat met haar verkeerslichten mee in deze ontwikkeling. Zie ook de toepassing bij beleidsdoel 8: Fietsers en voetgangers hebben voorrang boven de auto bij de inrichting van de openbare ruimte.

5. Emissieloos vervoer is de nieuwe standaard

Vanuit het landelijk klimaatakkoord wordt ingezet op schoner vervoer. Vanaf 2025 is het de bedoeling dat de elektrische auto kan concurreren met de auto's op fossiele brandstof. In de periode 2030-2050 is de elektrische auto de norm. Gooise Meren wil graag bijdragen aan deze ambitie. Voor nu betekent dit dat bij de (her)inrichting van woonwijken steeds meer (openbare) laadpalen worden geplaatst. Als onderdeel van MaaS zullen elektrische deelauto's beschikbaar komen.

Vanuit de gezamenlijke landelijke ambitie wordt ingezet op schoner vervoer. De Nationale Agenda Laadinfrastructuur, voortkomend uit het Klimaatakkoord, geeft daarnaast aan dat er een versnelling moet plaatsvinden in het plaatsen van laadpalen.

6. Duurzaamheid is integraal onderdeel van onze wegen- en verkeersprojecten

Bij de voorbereiding en de uitvoering van wegen- en verkeersprojecten is duurzaamheid een vast onderdeel. Daarvoor zijn handvatten beschikbaar zoals duurzaam GWW (staat voor: Grond Weg en Waterbouw), maar ook op het vlak van inkoop. Gooise Meren kan hierin de weg wijzen door in haar inkoopbeleid voorwaarden op te stellen en door het eigen wagenpark te elektrificeren en het bedrijfsleven te stimuleren dit ook te doen.

Gooise Meren kiest voor duurzame mobiliteit door:

- Deelconcepten voor fiets en auto
- Zero emissie zones
- Laadpalenbeleid



5

Gooise Meren kiest voor
langzaam verkeer, openbaar vervoer
en autoluwe gebieden

In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op het uitgangspunt Bereikbaarheid en doorstroming (4). Dit is in drie onderdelen opgesplitst:

- Langzaam verkeer
- Openbaar vervoer
- Gemotoriseerd verkeer

5.1 Langzaam verkeer

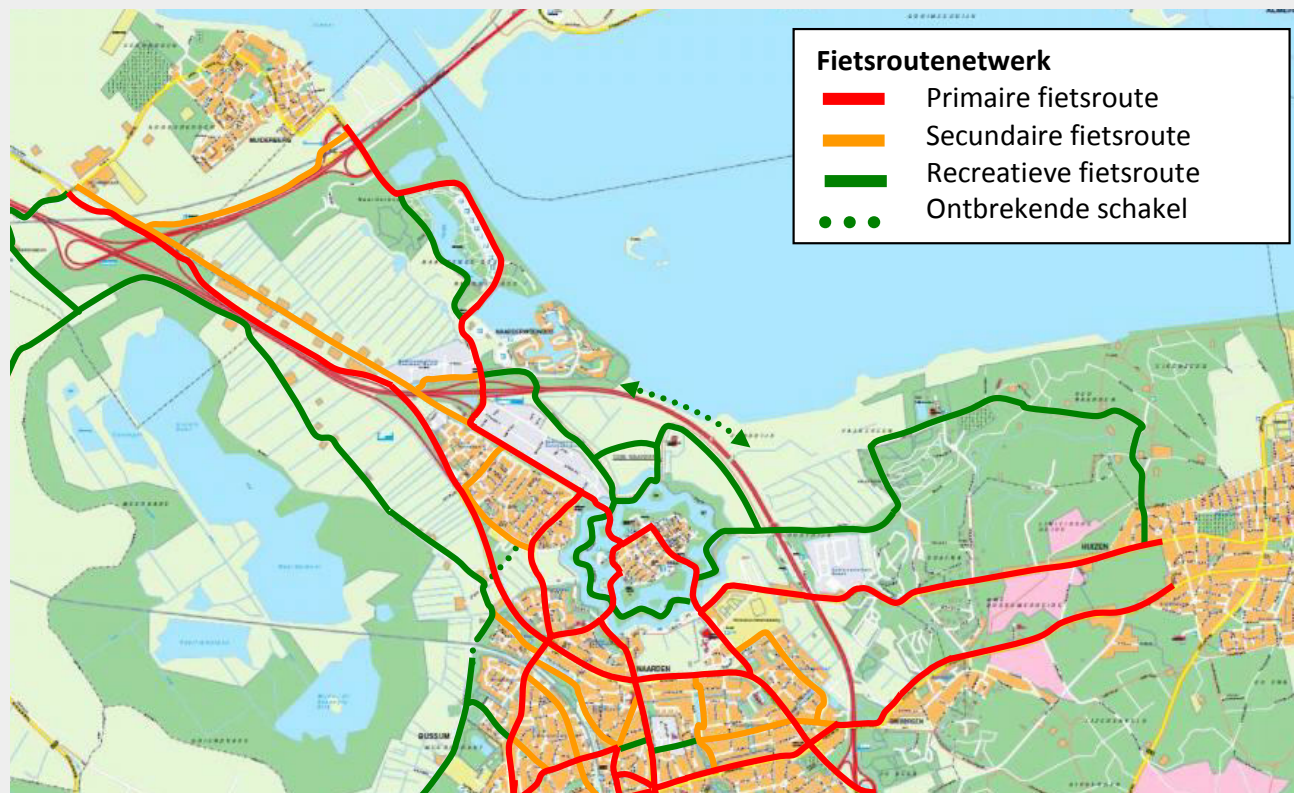
5.1.1 Vertrekpunt

Onder langzaam verkeer worden voetgangers, (snor) fietsers en bromfietzers verstaan. Zij spelen een belangrijke rol bij het verduurzamen van de mobiliteit. In deze Mobiliteitsvisie wordt 'de bromfiets' ingedeeld in het hoofdstuk van de fiets, omdat deze voertuigcategorie veel voorzieningen gebruikt die de fiets ook nodig heeft, ook al rijdt de bromfietser in de bebouwde kom op de rijbaan. Daarnaast deelt de bromfiets de kwetsbaarheden van de fiets. Onder de categorie bromfiets valt ook een aantal varianten zoals de brommobiel en de snelle elektrische fiets. Daarnaast zijn er nog andere bijzondere voertuigen die van fietsvoorzieningen gebruik maken, zoals bijvoorbeeld de stint.

In Naarden, Bussum en Muiden is in het verleden al veel geïnvesteerd in de fietspaden en fietsvoorzieningen. Dat heeft geleid tot het huidige netwerk van fietspaden. Dit is weergegeven in [afbeelding 5.1](#).

De leerlingen van het basisonderwijs en voortgezet onderwijs hebben in de online enquête hun schoolroutes aangegeven met daarin de onveilige locaties. Zie [afbeelding 5.2](#).

In de online enquête hebben de respondenten aangegeven waar zij minder fijn kunnen lopen. In [afbeelding 5.3](#) staan deze locaties weergegeven.



Afbeelding 5.1: huidige hoofd fietsroutes (Naarden)

5.1.2 Beleidsdoelen

- 7 Het aandeel fietsers verhogen vergeleken met andere verplaatsingsmanieren.
- 8 Voorrang aan fietsers en voetgangers.

Via deze doelen werken wij aan de realisatie van onze visie. In de Uitvoeringsagenda is elk doel voorzien van acties.

7. Het aandeel fietser verplaatsingen verhogen vergeleken met andere vervoerswijzen

Gooise Meren wil het aandeel fietsers in het verkeer verhogen. Veel korte verplaatsingen naar bijvoorbeeld school, sport, werken winkelcentra worden nu met de auto gemaakt. Gooise Meren wil het fietsgebruik aanmoedigen om daarmee het autogebruik te verminderen. Dit doet Gooise Meren onder andere door het veiliger maken van de (school)fietsroutes. Hiervoor worden de onveilige punten aangepakt uit de enquête onder scholieren (de online enquête, zie het bijlagedocument).

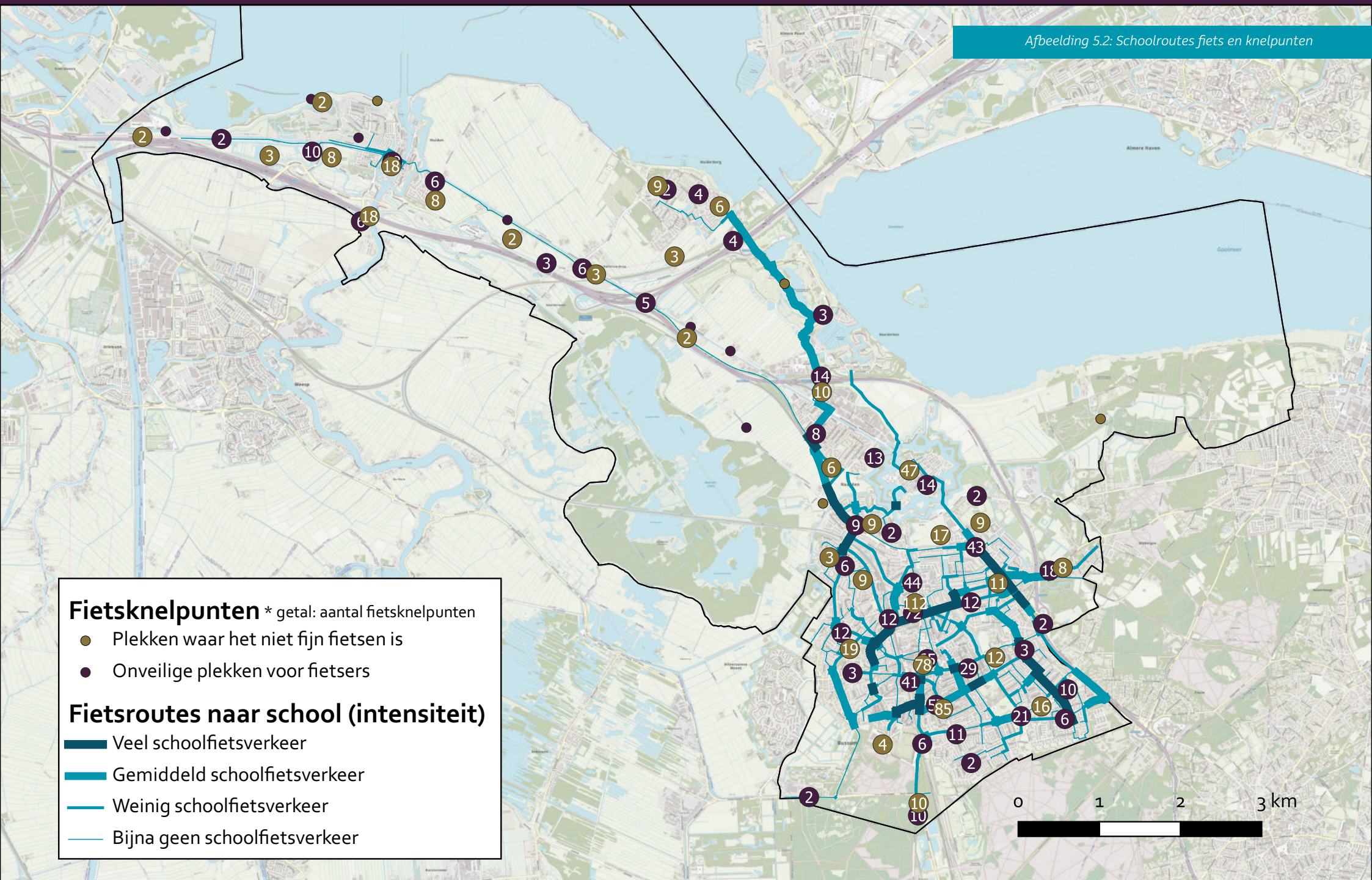
Afbeelding 5.2: Schoolroutes fiets en knelpunten

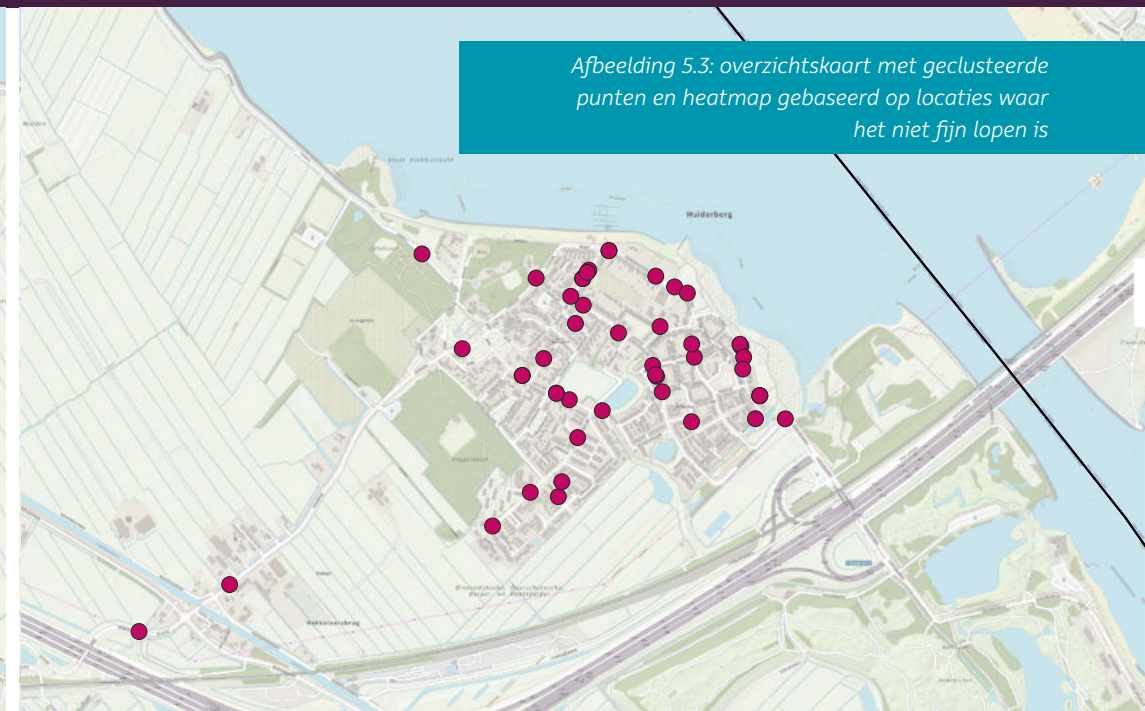
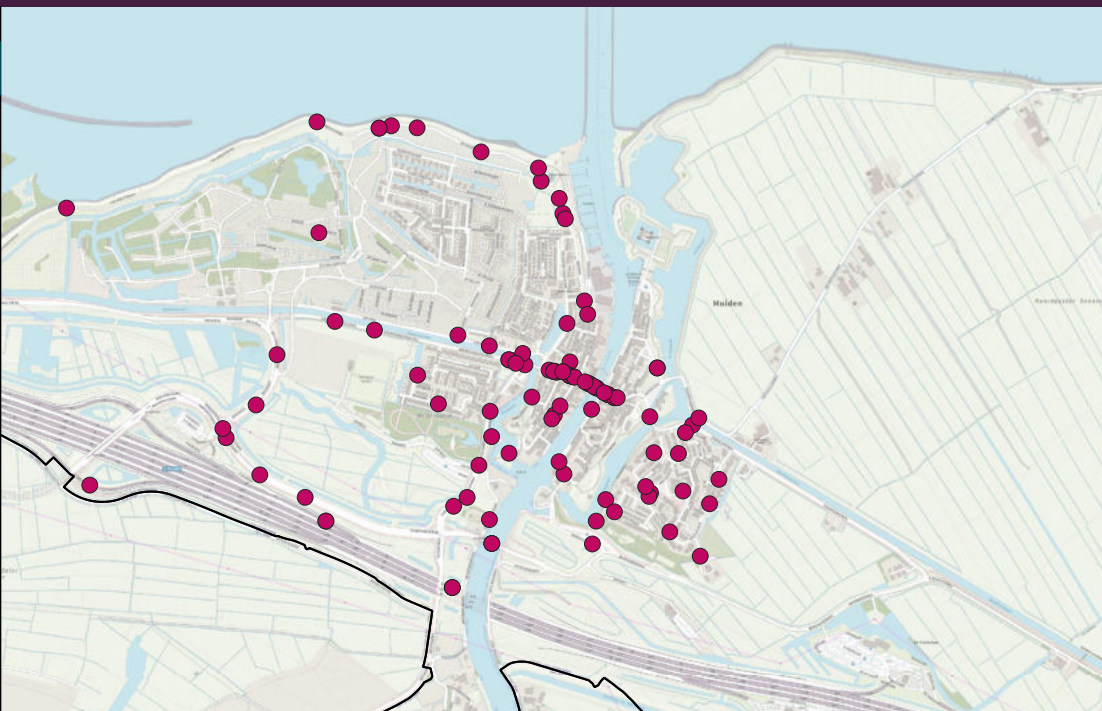
Fietsknelpunten * getal: aantal fietsknelpunten

- Plekken waar het niet fijn fietsen is
- Onveilige plekken voor fietsers

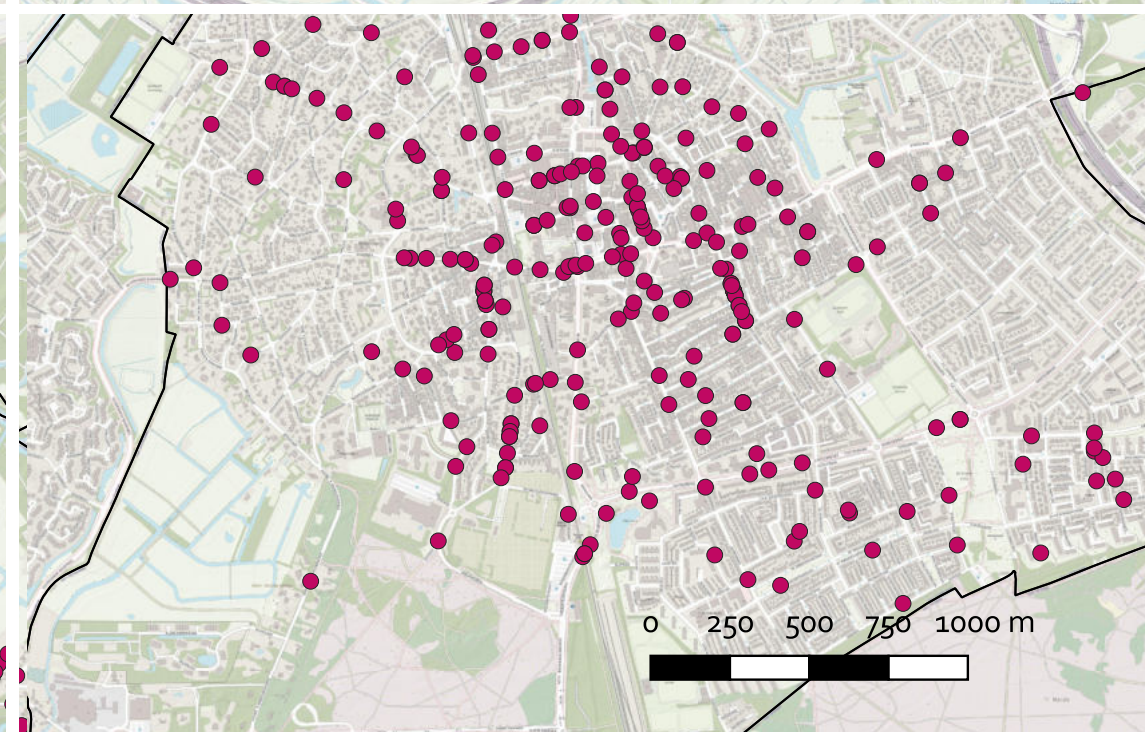
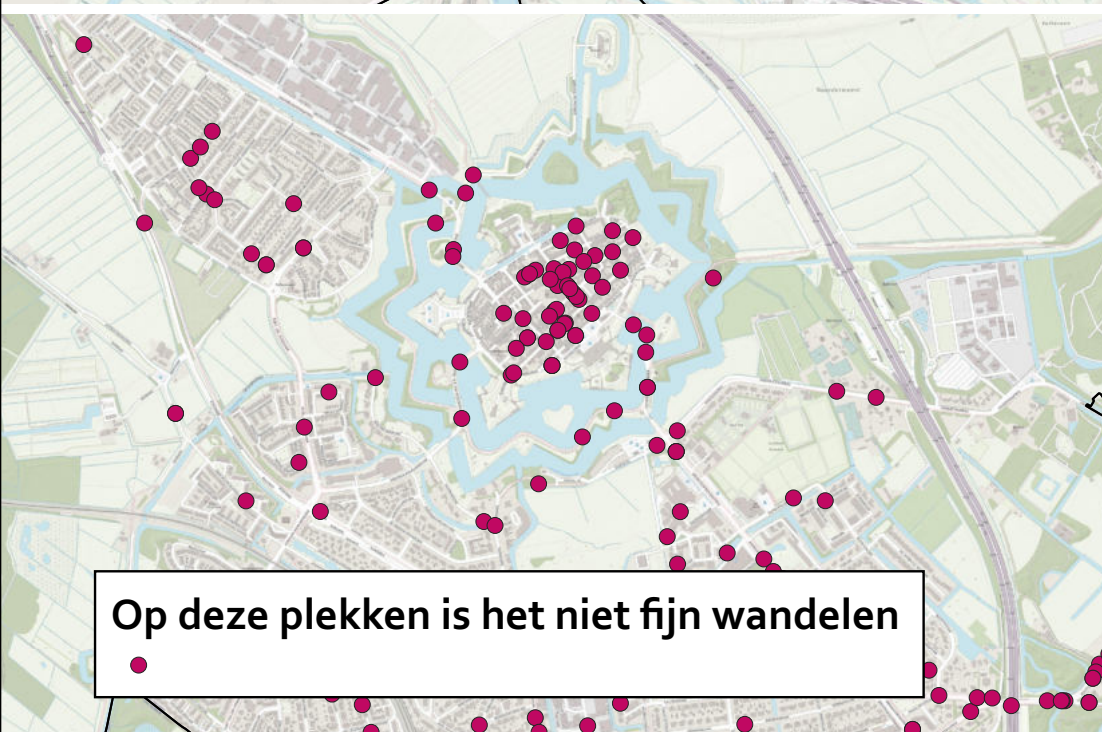
Fietsroutes naar school (intensiteit)

- Veel schoolfietsverkeer
- Gemiddeld schoolfietsverkeer
- Weinig schoolfietsverkeer
- Bijna geen schoolfietsverkeer





Afbeelding 5.3: overzichtskaart met geclusterde punten en heatmap gebaseerd op locaties waar het niet fijn lopen is



Op deze plekken is het niet fijn wandelen

0 250 500 750 1000 m

Gooise Meren evalueert het effect van deze maatregelen op het fietsgebruik. Tweejaarlijks wordt gericht onderzoek gedaan naar het fietsgebruik in Gooise Meren. Ofwel het aandeel van de fiets ten opzichte van andere modaliteiten. Zie [afbeelding 5.4](#) voor het overzicht van de provincie.

Regionaal gezien wordt ook gewerkt aan het ombuigen van het autogebruik, maar dan naar het openbaar vervoer en de fiets. Voor de oostkant van Amsterdam zijn onderzoeken gedaan naar de autobereikbaarheid en filevorming in de nabije toekomst vanwege de wegbreidingen van de A1 en de A6. Deze onderzoeken zijn uitgevoerd in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT). De conclusie is dat nieuwe filevorming voor de middellange termijn alleen kan worden afgewend door het openbaar vervoer te verbeteren. Vooruitlopend daarop zouden snelfietspaden aangelegd moeten worden naar OV-knooppunten. De Metropoolregio Amsterdam en de regio Gooi en Vechtstreek vinden het daarom belangrijk een hoogwaardig fietsroutenetwerk aan te leggen. Voor Gooise Meren betekent dit de aanleg van meerdere fietsroutes, vooral omdat wij een centrale ligging hebben in de regio. In opdracht van de regio zijn de fietsroutes geïnventariseerd en is van elke route bepaald hoe kansrijk die is.

Een andere categorie fietsers waar Gooise Meren speciale aandacht aan wil schenken is die van de scholieren. Uit de online enquête kwam een aantal fietsroutes voor deze doelgroep die specifieke aandacht nodig hebben.

Voor een fietsnetwerk zijn stallingsmogelijkheden bij voorzieningen zoals winkels, culturele instellingen, stations en bushaltes belangrijk. Gooise Meren gaat onderzoeken of daar voldoende fietsstallingen zijn. Waar nodig moeten deze uitgebreid worden. Dit kunnen permanente stallingen zijn of tijdelijke bij een evenement. De kwaliteit van fietsparkeervoorzieningen kan worden verhoogd door overdekte stallingen te realiseren en rekening te houden met afwijkende maten voor verschillende soorten fietsen.

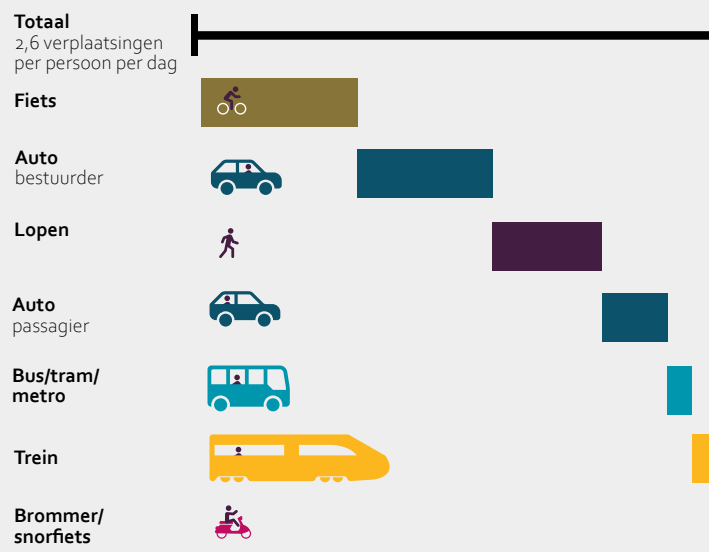


Gooise Meren kiest voor langzaam verkeer, openbaar vervoer en autoluwe gebieden

Acties voor Gooise Meren vanuit mobiliteit:

- opstellen plan van aanpak om te komen tot de aanleg van fietsparkeerplaatsen bij OV-knooppunten, winkels, sportvoorzieningen
- opstellen van een plan van aanpak met investeringsvoorstellen voor het realiseren van de vijf hoogwaardige fietsroutes

Recreatieve fietsers hebben andere behoeften dan fietsers die dagelijks naar hun werk of school fietsen. Zij vinden de beleving en uitstraling van de route belangrijker dan de snelheid en efficiëntie. Gooise Meren heeft veel fietsroutes met recreatieve waarde. Dit zijn bijvoorbeeld de routes langs het Gooimeer, IJ-meer en Naardermeer, de bossen en de heidegebieden in het Gooi en de toeristische kernen zoals Muiden, Muiderberg



Afbeelding 5.4: aantal verplaatsing per persoon per dag per vervoerswijze in Noord-Holland
Bron: CBS 2016

en Naarden Vesting. Het investeren in de recreatieve fietsroutes, met respect voor de natuur en bijbehorende voorzieningen, blijft daarmee belangrijk. Station Bussum-Zuid is geclassificeerd als 'buitenpoort': een station waar een directe verbinding is met de natuur en die aansluit op recreatieve fietsroutes. Zie [afbeelding 5.5](#).

8. Voorrang aan fietsers en voetgangers

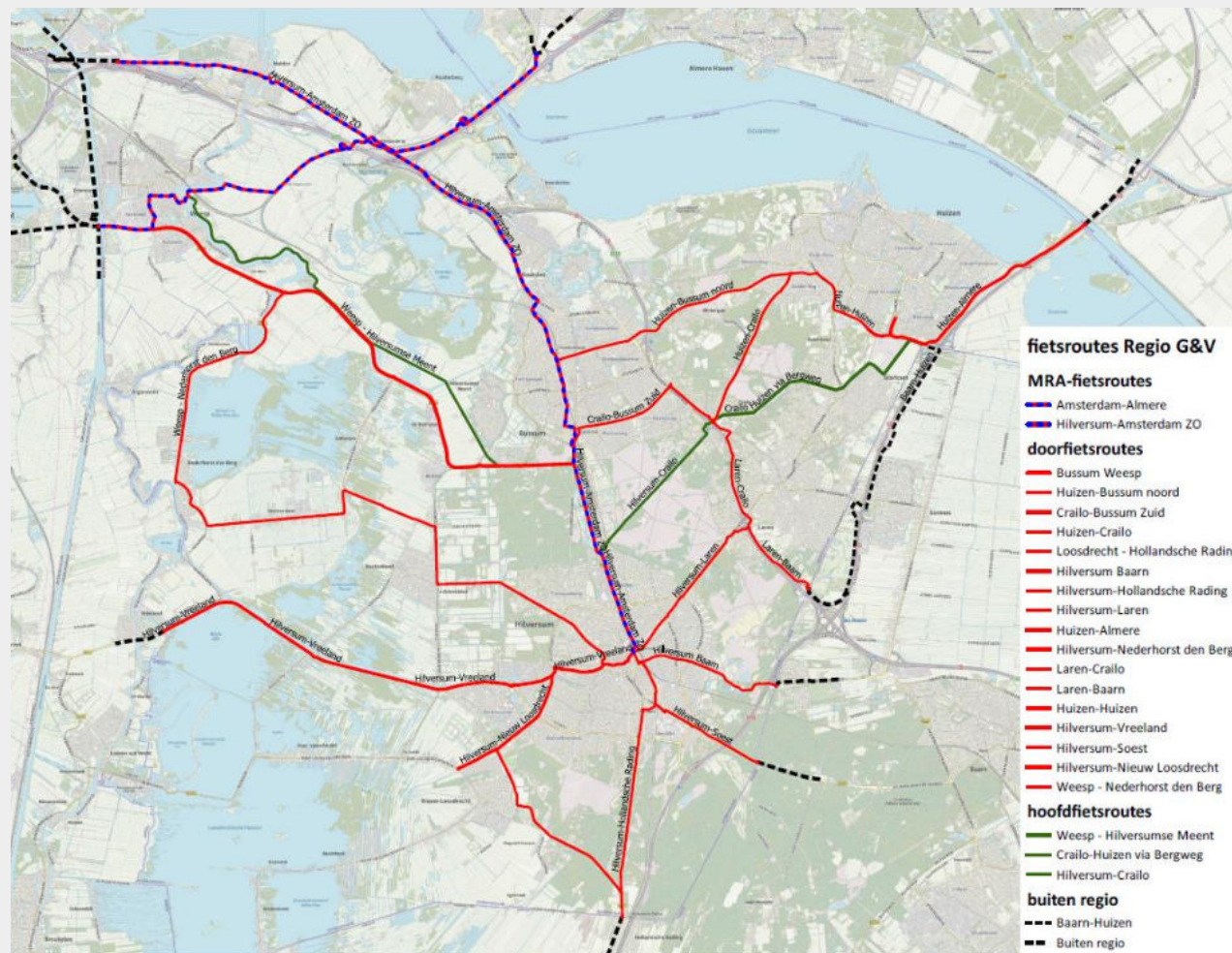
Het bieden van goede fietsvoorzieningen zorgt ervoor dat mensen de auto eerder laten staan en voor de fiets kiezen. In diverse gemeenten in Nederland zijn goede voorbeelden hiervan. Fietsers zijn kwetsbaar, daarom speelt verkeersveiligheid een belangrijke rol. Dit geldt ook voor de voetgangers. Gooise Meren zet daarom de fietser en voetganger op de eerste plaats, waar nu de auto of vrachtwagen staat. Auto's en vrachtwagen kunnen wel gebruik maken van de infrastructuur, maar bij herinrichtingsprojecten wordt eerst gekeken welke ruimte of maatregelen het langzaam verkeer nodig heeft, daarna wordt de mogelijkheden voor het gemotoriseerd verkeer gezien.

Voor fietsers is het (lang) wachten voor een rood licht erg vervelend, zeker als het slecht weer is. Verkeerslichten kunnen prioriteit geven aan het fietsverkeer. Dit komt de reistijd en het comfort van het fietsen ten goede. De nieuwere intelligente verkeerslichten (zie ook beleidsdoel 7) kunnen groepen scholieren op de fiets detecteren en eerder of meer groen licht geven.

Gooise Meren geeft prioriteit aan het langzaam verkeer. Dit wordt opgenomen in toekomstige nota's van uitgangspunten bij herinrichtingsprojecten en in stedenbouwkundige programma's van eisen bij nieuwbouwprojecten.

Acties voor Gooise Meren vanuit mobiliteit:

- fietsers en voetgangers een prominentere plek geven in nota's van uitgangspunten en stedenbouwkundige programma's van eisen



Afbeelding 5.5: Fietsroutes Regio Gooi en Vechtstreek (bron: Businesscase Doorfietsen in Gooi en Vechtstreek)

5.2 Openbaar vervoer

5.2.1 Vertrekpunt

Het openbaar vervoer is belangrijk voor naar werk of school gaan of gaan winkelen. Daarnaast is het openbaar vervoer belangrijk voor toeristische doeleinden, familiebezoek of verre reizen via Schiphol. Voor de verplaatsingsbehoefte van werkenden en scholieren zijn snelle en betrouwbare verbindingen nodig met omliggende gemeenten. De voorzieningen bij de stations en bushaltes spelen een grote rol in de kwaliteit van het OV en de beleving hiervan van de reiziger. Reisafstand, veilige stallingsvoorzieningen, adequate reisinformatie en droog en comfortabel kunnen wachten zijn daar belangrijke elementen in.

OV-knooppunten verbinden verschillende netwerken met elkaar: langzaam verkeer, snel verkeer en OV. In [afbeelding 5.6](#) is het bestaande OV-netwerk weergegeven.

Door inwoners zijn suggesties gegeven voor het plaatsen van nieuwe bushaltes en het aanpassen van routes, zodat deze beter aansluiten bij de wensen van de gebruikers. Uit de online enquête bleek dat er behoefte is aan extra bushaltes in de kleinere kernen, bij zorgcentra zoals Naarderheem en bij sportvoorzieningen, bijvoorbeeld in Naarden, zie [afbeelding 5.7](#). De toegankelijkheid van deze voorzieningen is belangrijk. Juist bij een meer inclusieve maatschappij is de afstand tot de OV-halte en de bereikbaarheid daarvan (first en last mile) van groot belang. Fijnmazig openbaar vervoer, waarbij de loopafstanden tot de haltes klein zijn, vinden inwoners een randvoorwaarde.

5.2.2 Beleidsdoelen

9 OV-knooppunten als schakel naar de regio.

10 Mobiliteitshubs in een fijnmazig netwerk.

Via deze doelen werken wij aan de realisatie van onze visie. In de Uitvoeringsagenda is elk doel voorzien van acties.

9. OV-knooppunten als schakel naar de regio

Aantrekkelijk, toegankelijk en goed functionerend openbaar vervoer is belangrijk voor de bereikbaarheid van Gooise Meren en de regio. OV biedt de mogelijkheid om het gebruik van de auto te verminderen en de leefbaarheid te vergroten. Ook is het OV voor specifieke doelgroepen, denk aan ouderen, toeristen en mindervaliden, vaak het enige beschikbare vervoermiddel om een bestemming te bereiken.

Voor de meeste verplaatsingen per OV is overstappen nodig. Dit zien mensen vaak als een minpunt. Door het vervoer met de trein goed te 'verknopen' met andere vormen van vervoer (bus, taxi) vergroot dit de aantrekkelijkheid van het reizen met het OV. Een treinstation kan uitgroeien tot een heus OV-knooppunt door de overstap op de bus te verbeteren en functies aan een treinstation toe te voegen. Ook het verhogen van de kwaliteit van de stations en OV-knooppunten net buiten Gooise Meren, zoals in Weesp, is van belang voor Gooise Meren. Binnen Gooise Meren hebben de stations Naarden-Bussum, Bussum-Zuid en P+R Muiden de potentie om een OV-knooppunt te worden.

Omdat afstanden tot de haltes op sommige plekken groter zullen zijn, zullen alternatieven voor het voor- en natransport van en naar de OV-halte nader moeten worden bekeken. De fiets is daar in de regel een goede optie voor. Zoals in [afbeelding 5.5](#) is te zien, liggen alle herkomsten en bestemmingen in Gooise Meren binnen 10 minuten fietsen van een OV-knooppunt.



Afbeelding 5.6: buslijnen en OV-knooppunten in de gemeente Gooise Meren



Afbeelding 5.7: Gewenste locaties voor extra bushaltes
(uit Maptionnaire)

Gewenste plek voor nieuwe bushalte



OV-knooppunt



Buslijnnet gem. Gooise Meren

Conexxion

0 1 2 3 km

Het fietsroutenetwerk en de stallingsvoorzieningen moeten daarbij wel op orde zijn. Voor het bereiken van een bestemming kan ook gebruikt gemaakt worden van de deelfiets en de deelauto. Gooise Meren zet daarom in op goede bereikbaarheid van de OV-knooppunten door waar nodig en gewenst te investeren in het fietsroutenetwerk en stallingsvoorzieningen en initiatieven van deelconcepten te faciliteren.

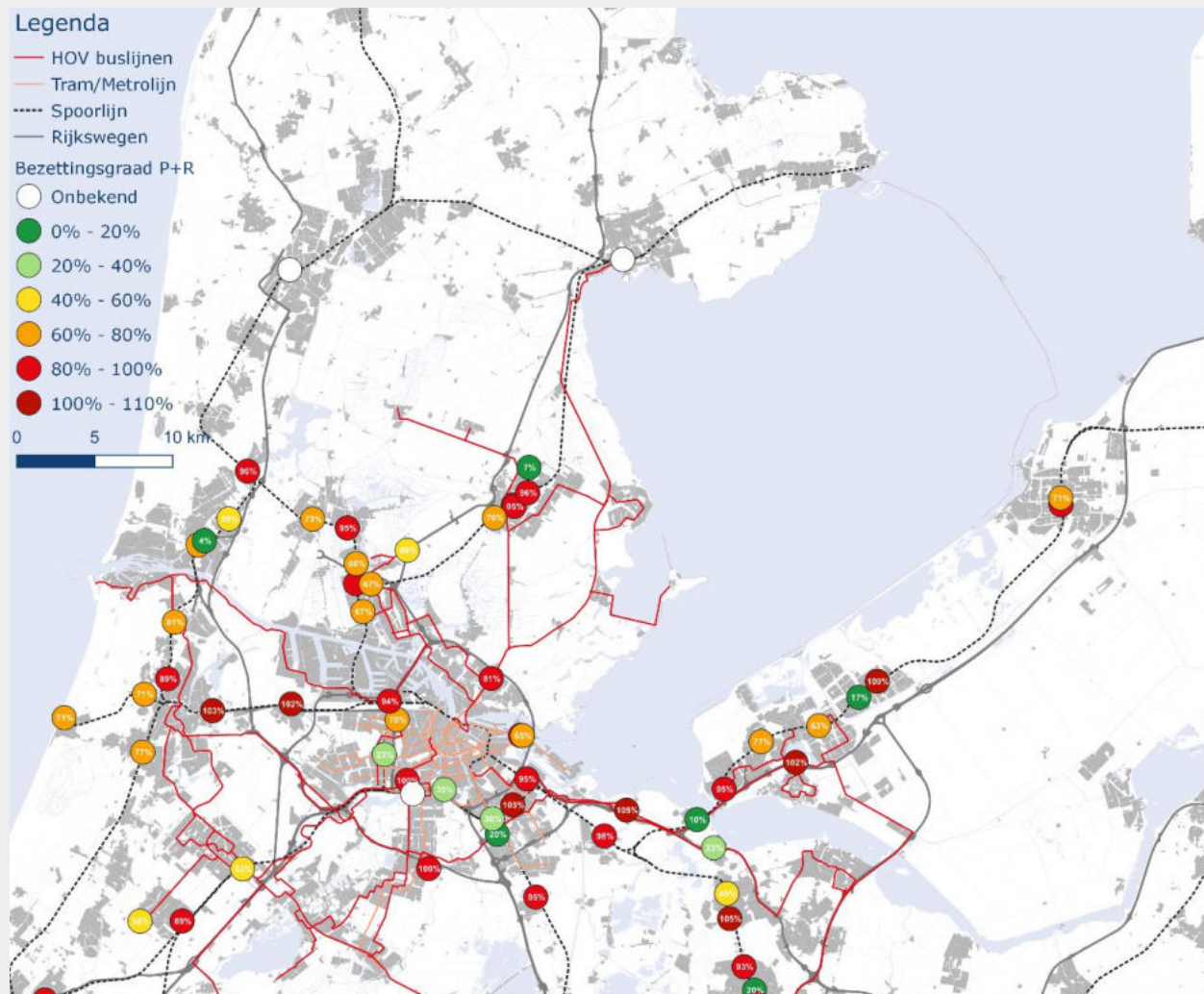
Naast deze stations zijn er ook kleinere knooppunten die verschillende vervoerswijzen bij elkaar brengen. Dit noemen we mobiliteitshubs. Dit zijn bijvoorbeeld transferia en overstappunten aan de rand van de wijk.

10. Mobiliteitshubs in een fijnmazig netwerk

Om congestie in de toekomst op het hoofdwegenet De provincie Noord-Holland zet onder andere in op het verbeteren van de 'sterke lijnen' zoals de regionale R-netlijnen. Vanuit Gooise Meren is de wens om door een fijnmazig OV zoveel mogelijk mensen van het OV gebruik te kunnen laten maken en de R-netlijnen te kunnen bereiken met het OV. Gooise Meren zet daarom in op het ontwikkelen van mobiliteitshubs.

Daartoe moeten wegen en fietspaden naar die hub's aangelegd worden. Zo ook stallingen en verdere voorzieningen als een kiosk of toilet. Al naar gelang de belangrijkheid van de hub. Waar die hub's komen, hangt nauw samen met de plekken waar ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk zijn.

De P+R-locaties (dit zijn mobiliteitshubs) hebben een belangrijke functie voor de overstap van de auto op het OV. Afbeelding 5.8 laat de P+R-locaties in de regio zien met hun bezettingsgraad. Uit diverse signalen van bewonersplatforms en de interne organisatie van Gooise Meren blijkt de capaciteit van de P+R-locaties tekort te schieten. Met Rijkswaterstaat, alseigenaar van de zaterreinen, wordt nader afgestemd om de capaciteit uit te breiden. Voor de reiziger is het belangrijk dat het OV-netwerk



Afbeelding 5.8: P+R -locaties in de MRA met de bijbehorende bezettingsgraad (bron: Empaction studie)

dekkend en betrouwbaar is. Daarbij staan snelheid, frequentie en betrouwbaarheid centraal. Ook het transport van en naar de halte is voor de reiziger van groot belang. Een te grote loopafstand naar OV-haltes is vaak de reden dat mensen niet voor het OV kiezen.

Een fijnmazig OV-netwerk met korte loopafstanden is daarvoor nodig, met een OV-netwerk bestaande uit de trein, verbindende regionale buslijnen en meer ontsluitende buslijnen voor de kernen zelf.

5.3 Gemotoriseerd verkeer

5.3.1 Vertrekpunt

Binnen het vakgebied van de mobiliteit is er vaak een spanningsveld tussen het goed kunnen bereiken van bestemmingen en de leefbaarheid in verblijfsgebieden. Een groep autobezitters wil de auto voor de winkel parkeren, terwijl de meeste voetgangers er juist rustig willen kunnen lopen. Deze wensen gaan zonder beleid en parkeerregulering vaak niet samen. Het verkeersluwer maken van de centra en delen van de kernen behoort bij de opgaven van de Mobiliteitsvisie. De historische kernen zijn kwetsbaar. Doorgaand verkeer is daar zeer ongewenst. Verkeer dat geen bestemming heeft in de kernen of centra laten we daarom waar mogelijk om de kernen heen rijden. Dit leidt tot de nieuwe gewenste hoofdwegenstructuur én tot het verlagen van de functie van 50 km/uur wegen naar 30 km/uur in de kernen zelf.

Voorbeelden hiervan in Bussum zijn de Landstraat, Nieuwe's Gravelandsweg, Doctor Frederik Van Eedenweg, Prinsenstraat, Laarderweg en bij de winkels zoals op een deel van de Huizerweg en de Brinklaan. Voor Muiden zijn dit bijvoorbeeld de Naarderstraat, Sluisstraat, Herengracht, Amsterdamse poortbrug en Amsterdamsestraat(weg).

Voor de bereikbaarheid van de kernen onderling zijn de aanwezige gebiedsontsluitingswegen het belangrijkste. Het netwerk van gebiedsontsluitingswegen heeft een aantal knelpunten, namelijk de routes in noord-zuidrichting door Bussum (de Brinklaan) maar ook in oost-westelijke richting zoals de Ceintuurbaan, de Huizerweg en de Brediusweg. De routes door Naarden (Rijksweg – Godelindeweg en Amersfoortsestraatweg) en door Naarden Vesting zijn door de verbreding van de A1 minder vaak overbelast, maar krijgen bij een incident op de A1 nog steeds veel ongewenst doorgaand verkeer te verwerken. In [afbeelding 5.9](#) staat het gewenste wegennet van Gooise Meren.

Een belangrijk onderwerp in de Mobiliteitsvisie is het aantrekkelijker en leefbaarder maken van de kernen en centra. Specifiek het autoluwer maken van de centra van Bussum, Naarden Vesting en Muiden. Hiervoor moet worden gekeken naar het verbeteren van de hoofdwegenstructuur, het parkeren en de effecten van het aanpassen van de verkeerscirculatie.

5.3.2 Beleidsdoelen

- 11** De doorstroming op de hoofdwegen verbeteren
- 12** Autoluwe centrumgebieden

Via deze doelen werken wij aan de realisatie van onze visie. In de Uitvoeringsagenda is elk doel voorzien van acties.

11: De doorstroming op de hoofdwegen verbeteren

De auto is voor veel mensen het favoriete vervoermiddel. Ondanks files en het gebrek aan beschikbare parkeerruimte is de verwachting landelijk gezien dat tot 2030 het aantal verplaatsingen en aantal afgelegde kilometers met de auto blijft toenemen. Voor Gooise Meren wordt dat ook verwacht, gezien de uitbreidingslocaties binnen en rondom Gooise Meren. Voor de toekomstige verkeersbelasting en de effecten van autoluwe kernen en het centrum van Bussum, is in 2019 een quickscan uitgevoerd via het verkeersmodel van Gooise Meren. Uit de quickscan bleek dat het iets drukker wordt op de meeste gebiedsontsluitingswegen door de autonome groei en uitbreidingslocaties maar dat het wegennet deze toename aan verkeer goed kan verwerken. De mogelijke groei van het verkeer moet wel gemonitord worden. Voor de modelstudie is rekening gehouden met de (regionale) ontwikkelingen die op dat moment bekend waren. Bij de uitwerkingen van een autoluwe inrichting of wijzigingen in de verkeerscirculatie van het hoofdwegennet is het raadzaam de laatste informatie van de ontwikkelingen te

toetsen en zodigopnieuw te toetsen in het verkeersmodel. Het autogebruik leidt echter wel tot diverse problemen. De verkeersdruk zorgt voor problemen ten aanzien van de verkeersveiligheid en leefbaarheid in het algemeen en voor de parkeerdruk in woonwijken en rondom voorzieningen in het bijzonder. Daarentegen wil Gooise Meren juist de leefbaarheid verhogen door een verschuiving te creëren naar meer fietsgebruik ten opzichte van het gebruik van de auto.

De A1 is een belangrijke barrière voor de verplaatsingen binnen het Gooi. Gooise Meren wil af van deze barrièrewerking en het ongewenste (doorgaande) verkeer door Gooise Meren.

Voor de hulpdiensten is de doorstroming ook belangrijk. De brandweer is meestal bepalend voor de bereikbaarheid. Zij hebben van de nood- en hulpdiensten de grootste voertuigen en zijn afhankelijk van de aanrijtijden om een brand te bereiken. Met het inrichten van wegen is het daarom belangrijk goed af te stemmen met de hulpdiensten. Routes die geschikt zijn voor de brandweer, voldoen meestal ook voor de andere hulpdiensten. Zie [afbeelding 5.10](#) voor gewenste routes van de hulpdiensten. Gooise Meren neemt deze routes op in toekomstige nota's van uitgangspunten bij herinrichtingsprojecten en in Stedenbouwkundige Programma's van Eisen bij nieuwbouwprojecten.

12. Autoluwe centrumgebieden

Gooise Meren wil dat het centrum van Bussum en de historische centra van Naarden Vesting en Vesting Muiden autoluw worden ingericht. Dit vergroot de leefbaarheid en maakt het centrum van de kern aantrekkelijker om in te verblijven. Het verbetert het woon- en winkelklimaat en stimuleert daarmee de lokale economie. Dit past bij een vitale gemeente. De kern Bussum kent diverse soorten bezoekers. Dat wordt bepaald door de aard van het winkelgebied. Uit de Regionale Detailhandelsvisie van november 2019 blijkt dat Bussum voor 50%

Afbeelding 5.9: gewenste / nieuwe hoofdwegenstructuur

Hoofdwegenstructuur - toekomst

- Snelweg
- Gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom
- Erftoegangsweg buiten de bebouwde kom
- Gebiedsontsluitingsweg binnen bebouwde kom
- Erftoegangsweg binnen de bebouwde kom

0 1 2 3 km

wordt bezocht door bezoekers die daar hun dagelijkse boodschappen doen. De andere 50% zijn bezoekers die daar komen om te winkelen voor de meer luxe producten zoals kleding en vrijetijdsproducten. Deze laatste groep bezoekers komt deels van buiten Gooise Meren. Voor de dagelijkse boodschappen willen de bezoekers dichtbij de voorzieningen kunnen parkeren. De bezoekers die voor de meer luxere goederen komen verblijven wat langer in het centrum. Parkeren aan de rand van het centrum of de kern en een stukje lopen naar een parkeerplaats past volgens Gooise Meren bij het reden van deze doelgroep om te komen winkelen.

Voor de doelgroepen wordt onderscheid gemaakt naar de inwoners, zorgverleners, ondernemers en diverse soorten bezoekers:

- die bewoners bezoeken;
- die bijvoorbeeld evenementen, musea, culturele instellingen of Muiderslot bezoeken;
- die hun dagelijkse boodschappen doen;
- die winkelen voor meer luxe artikelen als kleding en vrijetijdsartikelen.

De historische kernen van Naarden Vesting en Muiden hebben niet een bezoekersprofiel zoals hierboven verwoord voor het centrum van Bussum. Daar ligt de nadruk meer op bezoek aan historische en culturele zaken in plaats van winkelen. Muiderberg daarentegen kent weer een duidelijk seizoensgebonden bezoek gericht op recreatie bij het water.

De term autoluw kan mogelijk op meerdere manieren worden uitgelegd. Voor de Mobiliteitsvisie wordt met autoluw niet bedoeld: autovrij. Er mogen nog steeds auto's in het gebied komen of vrachtwagens om te laden en te lossen, maar deze hebben een duidelijk ondergeschikte rol. Met name het verkeer dat geen bestemming heeft in de kernen of centra, of het bezoek dat voor een aantal uur gaat verblijven, wordt in het echte centrum geweerd.

Om een kern autoluw te maken, moeten met name bezoekers aan musea, culturele instellingen, Muiderslot en winkelend publiek buiten de kernen parkeren. Er moet dan wel eerst voldoende parkeergelegenheid buiten de kernen gerealiseerd worden, op een loopafstand die ook nog aantrekkelijk is. Als de loopafstand toch te groot is, wordt ook gekeken naar vormen van aanvullend vervoer zoals deelfietsen, deelauto's en een shuttledienst (voor Muiden). Een parkeerverwijssysteem dat aangeeft waar en hoeveel parkeerplaatsen beschikbaar zijn en dat goed verwijst naar de verschillende parkeerterreinen, is onderdeel van het autoluw maken van de historische kernen en het centrum van Bussum. Het parkeerregime zelf draagt hier ook aan bij. Door het aantal vergunningen per huishouden af te stemmen op het beschikbaar aantal parkeerplaatsen in de kern of centra kan meer ruimte in de kern worden gecreëerd.

Door de verkeerscirculatie te wijzigen, wordt de hoeveelheid doorgaand verkeer verminderd. Dit kan door het beperkt toelaten van verkeer of het instellen van eenrichtingsverkeer. Hierdoor zal in combinatie met de maatregelen voor het parkeren de verkeersdruk in de kern afnemen. Het centrum van de kern wordt daardoor aantrekkelijker om in te verblijven en het woon- en winkelklimaat wordt verbeterd, wat een belangrijke impuls is voor de lokale economie. Noodzakelijke bevoorrading blijft gegarandeerd, maar bijvoorbeeld binnen venstertijden. Voor het verkeersluwer maken van de kernen en het centrum van Bussum zal het verkeer meer gebruik maken van de gebiedsontsluitingswegen (50 km/u wegen) die daar voor zijn bedoeld.

Voor de aanpassingen van de verkeerscirculatie is een quickscan gedaan met het verkeersmodel. Er is doorgerekend wat de gevolgen zijn voor het wegennet van het autoluwer maken van de routes door Naarden Vesting, Muiden en het centrum van Bussum. Uit de berekening kwam naar voren dat het wegennet deze maatregelen aankan. Voor de modelberekening is uitgegaan van het handhaven van de huidige weginfrastructuur, niet van

een uitbreiding. Voor Naarden-Vesting wordt voorgesteld te onderzoeken of een nieuwe weg aan de noordzijde van de Vesting mogelijk is en bijdraagt aan het verbeteren van de leefbaarheid in de Vesting.

Gooise Meren gaat de mogelijkheden van een autoluwe inrichting van de kernen en het centrum van Bussum nader uitwerken. Deze uitwerking zal in samenwerking met de betrokken inwoners en ondernemers worden gedaan.

De aantrekkelijkheid van een centrum wordt niet alleen bepaald door de bereikbaarheid en leefbaarheid op gewone dagen maar in ook tijdens evenementen. In Gooise Meren worden met regelmaat evenementen georganiseerd. Een goede voorbereiding en uitvoering van het verkeersplan tijdens deze evenementen is een randvoorwaarde om ook dan de centra aantrekkelijk te houden voor de inwoners, ondernemers en bezoekers. Ook bij evenementen wil Gooise Meren dat zoveel mogelijk bezoekers met de fiets komen. Goede en voldoende fietsparkeerplaatsen op loopafstand van het evenement zijn daarbij een belangrijke voorwaarde om dit fietsgebruik te stimuleren. De evenementen die hiervoor in aanmerking komen zijn bijvoorbeeld de Carnavalsoptocht en Sinterklaasintocht in Naarden, Vlaggetjesdag in Muiden, Bussum Cultureel en Koningsdag voor alle kernen. Deze fietsparkeergelegenheid kan ook van tijdelijke aard zijn. Naast de fietsvoorzieningen is een goed plan voor de bereikbaarheid en een goede uitvoering van het plan noodzakelijk om de bereikbaarheid van evenementen goed op orde te krijgen en houden.

Gooise Meren zet in op het adequaat informeren van de organisatoren van evenementen over de wijze waarop de verkeersmaatregelen voor evenement gerealiseerd moeten worden. Toetsing en handhaving van deze maatregelen zijn daar onderdeel van.

Gooise Meren kiest voor voorrang aan langzaam verkeer door:

- Hoogwaardig fietsnetwerk
- Fietsparkeren

Gooise Meren kiest voor openbaar vervoer met OV-knooppunten en mobiliteitshubs door:

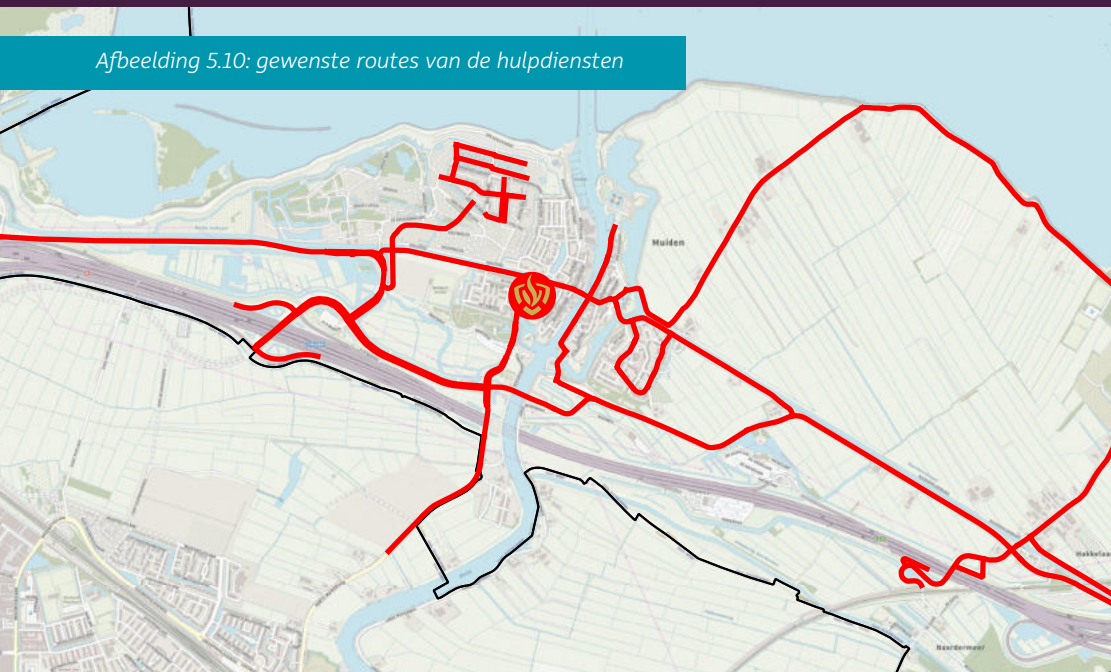
- Versterken OV-knooppunten rondom stations
- Hubs met deelauto's , fietsen en pakketjes

Gooise Meren kiest voor autoluwe centrumgebieden door:

- Autoluw winkelgebied Bussum centrum
- Autoluw Naarden-Vesting
- Autoluw Muiden Centrum



Afbeelding 5.10: gewenste routes van de hulpdiensten



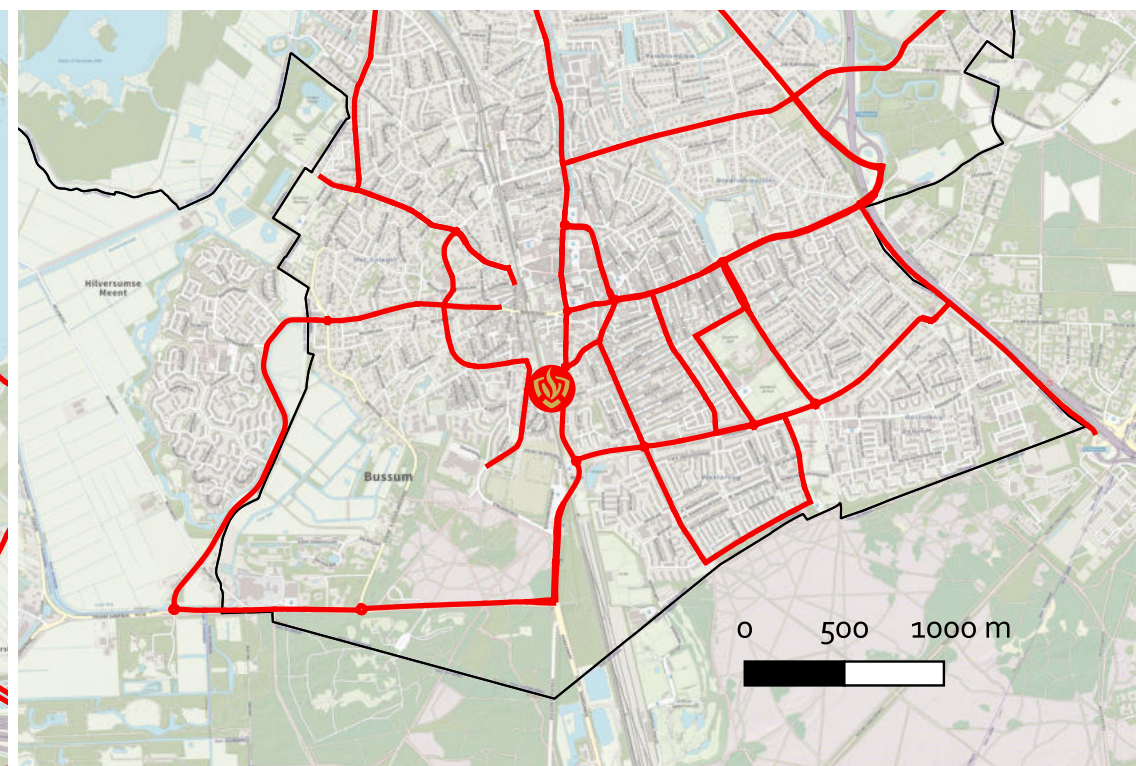
Hulpdienstroutes



Brandweerkazernes



Brandweer



0 500 1000 m





6

Een toegankelijke
openbare ruimte
voor iedereen

6.1 Vertrekpunt

In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op het uitgangspunt Toegankelijkheid, sociaal en gezond (5).

Sinds juli 2016 geldt in Nederland het VN-Verdrag Handicap. Dit verdrag legt de rechten van mensen met een beperking vast. Het Verdrag gaat over vele thema's en terreinen, zoals arbeid, onderwijs, maar ook wonen en verkeer en vervoer. Hierbij is het belangrijkste punt dat mensen met een beperking net als andere mensen kunnen meedoen aan de samenleving. Volgens de wet moeten gemeenten bepalen hoe ze dit uitvoeren.

In het Plan van aanpak "De toegankelijke samenleving; iedereen doet mee" van Gooise Meren (september 2018) is het volgende verwoord: Gooise Meren wil een toegankelijke samenleving zijn, waarin iedereen mee kan doen. Een samenleving waarin drempels die inwoners ervaren worden verminderd of overbrugbaar worden gemaakt. In ons beleidsplan is op basis van een uitgebreid participatietraject een aantal prioriteiten geformuleerd; iedereen moet mee kunnen doen als het gaat om wonen, arbeid, zich kunnen verplaatsen, recreëren en andere vormen van participatie. Specifieke groepen moeten zoveel mogelijk mee kunnen doen aan de reguliere arbeidsmarkt en het reguliere onderwijs.

Om een toegankelijke samenleving te kunnen zijn, zoals hierboven staat, is mobiliteit voor alle 'specifieke groepen' een voorwaarde. Niet iedereen kan beschikken over een auto of kan autorijden. Ook kan niet iedereen gebruikmaken van de fiets of het reguliere openbaar vervoer. De Mobiliteitsvisie moet dus ook oplossingen bieden voor deze doelgroep(en).

Iedereen moet zich goed en veilig kunnen verplaatsen. Dit heeft twee aspecten: de fysieke omgeving moet daarvoor ingericht zijn en er wordt een beroep gedaan op sociale netwerken. Hier ligt een grote uitdaging want fysieke ruimte kunnen we herinrichten, maar het gedrag,



Een **toegankelijke openbare ruimte** voor iedereen

de bereidheid, onze sociale kant is wat lastiger. Gelukkig kunnen we voortbouwen op een aantal hele mooie en geslaagde initiatieven.

6.2 Beleidsdoelen

13 Toegankelijkheid is leidend in openbare ruimte.

14 Verbinding leggen tussen welzijn en mobiliteit.

Via deze doelen werken wij aan de realisatie van onze visie. In de Uitvoeringsagenda is elk doel voorzien van acties.

13. Toegankelijkheid is leidend in openbare ruimte

Gooise Meren krijgt de komende jaren een steeds groter wordende groep ouderen die vitaal in het leven staat en langer mobiel blijft. Dit heeft direct een gevolg voor de inrichting van de openbare ruimte. De openbare ruimte moet bijvoorbeeld obstakelvrij zijn. Onnodige obstakels worden verwijderd en onveilige inrichtingen worden aangepast.

De openbare ruimte moet dus zo zijn ingericht dat deze voor mensen met kindervagens, rollators, rolstoelen en scootmobielen goed te gebruiken is. Mensen met een beperking hebben vaak al moeite met kleine hoogte-



verschillen. Voetgangersvoorzieningen moeten vlak, stroef, aaneengesloten en breed genoeg zijn. Bij het ontwerp van de openbare ruimte moet ook aandacht zijn voor de oversteekbaarheid, routegeleiding, loopruimte, rustpunten, verwijzingen en bewegwijzering. Dit zijn uitgangspunten voor een ontwerp.

Voor mindervaliden is toegankelijkheid van het OV belangrijk om mee te kunnen blijven doen in de samenleving. Daarom moet er aandacht blijven voor toegankelijke OV-haltes bij bus- en treinstations en de looproutes ernaartoe. Zo kunnen reizigers met een beperking mobiel blijven en veilig hun bestemming bereiken. Gooise Meren zet zich in voor de toegankelijkheid door dit vanaf de planvorming bij (her) inrichtingsprojecten mee te nemen.

14. Verbinding leggen tussen welzijn en mobiliteit

Gooise Meren streeft naar een samenleving waarin de zorg voor anderen normaal is. Met de ontwikkeling rondom de vergrijzing is dit niet vanzelfsprekend. Het verbinden van mobiliteit en welzijn is belangrijk om hier belangrijk in. Het reguliere openbaar vervoer is hiervoor niet altijd toereikend. Met het reguliere openbaar vervoer is het moeilijk een dokter te bezoeken of naar de kerk te gaan. Voor deze verplaatsingen zijn aanvullende vormen van vervoer op maat gewenst. Dit vervoer op maat mag niet in de plaats komen van het reguliere openbaar vervoer maar is ter aanvulling. Inzet van alternatieve vormen van vervoer (doelgroepenvervoer) speelt daarbij een grote rol, naast het reguliere openbaar vervoer. Gooise Meren stimuleert particuliere initiatieven waarbij vervoer op maat wordt aangeboden. Bijvoorbeeld vervoer door

vrijwilligers met de inzet van de eigen auto of mensen die anderen helpen om van het OV gebruik te maken. Bij de uitwerkingen van de maatregelen wordt het Platform Toegankelijk Gooise Meren betrokken.

Overgewicht en obesitas worden een steeds groter probleem in de samenleving. Daarom moedigen wij het gebruik van de fiets aan. Naast gezondheid is de gewone fiets op afstanden tot 7,5 kilometer een goed alternatief voor de auto en een zeer duurzame vorm van transport. Veel verplaatsingen binnen Gooise Meren vallen binnen deze afstand.

Lopen is de meest duurzame manier van verplaatsen. Maar de actieradius van een voetganger is beperkt. Een stukje lopen naar je bestemming is niet erg, zolang dit niet te lang is, zie de tabel hieronder. Gooise Meren wil



graag inzetten op bewustwording van de mogelijkheden om je zelf meer duurzaam te verplaatsen. In hoofdstuk 2 is aangegeven dat de maximale loopafstand vanuit de WMO voor mensen met een beperking maximaal 800 meter is. Het CROW heeft daarnaast voor alle doelgroepen per bestemming richtlijnen voor de loopafstanden opgesteld. De grens van 800 meter is de regel binnen deze richtlijnen. Zie [tabel 6.1](#).

Wonen	150 m
Winkelen	300 – 500 m
Werken	500 – 1000 m
Ontspannen	300 m
Gezondheidszorg	150 m
Onderwijs	300 – 1000 m
Eten en drinken	250 m
Supermarkt	450 m
Halte lokale bus	350 – 400 m
Halte interlokale bus	450 m
Treinstation	1000 – 2200 m

Tabel 6.1: aanvaardbare loopafstanden per voorziening.

Bron: CROW

Gooise Meren kiest voor een toegankelijke openbare ruimte voor iedereen door:

- Toegankelijkheid leidend bij ruimtelijke inrichting
- Inzetten alternatieve vormen van vervoer



7

Modernisering parkeren
en benutting
bestaande voorzieningen

7.1 Vertrekpunt

In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op het uitgangspunt Maatwerk in parkeren (6).

Parkeren is een belangrijk onderdeel van mobiliteit. De meeste mensen gebruiken nu, maar naar verwachting ook in de toekomst, de auto om te reizen. Voor deze verplaatsingen zijn twee parkeerplaatsen nodig: een bij het vertrekpunt en een bij de bestemming. Deze parkeerplaatsen leggen een zware druk op de openbare ruimte. Volgens de ANWB staat een auto gemiddeld negentig procent van de tijd stil (ANWB.nl, 2020). Al deze stilstaande auto's verminderen de leefbaarheid in de openbare ruimte.

De aanleiding voor het opstellen van de visie op parkeren komt voort vanuit het evaluatierapport (2019) over de parkeerregeling in Gooise Meren (2018). In dat rapport worden de volgende vier conclusies getrokken:

- een visie op parkeren ontbreekt
- vergunninghoudersparkeren, zoals nu geldt in de woonwijken, is niet geschikt in combinatie met bezoekers
- bezoekers hebben moeite om de parkeerlocaties te vinden die voor hen bedoeld zijn
- een aantal aanscherpingen in de parkeerregeling voor vergunningsuitgifte is wenselijk

Door het opstellen van deze visie wordt het eerste advies opgevolgd. Daarnaast wordt in deze visie ook aandacht besteed aan advies twee en drie. Het vierde advies wordt verwerkt in de parkeerverordening.

Gooise Meren kent in de huidige situatie verschillende vormen van parkeren. Zo is in woonbuurten vrij of vergunninghoudersparkeren, in de centra van Bussum en Muiden geldt voor een deel betaald parkeren en in Naarden-Vesting is voor een deel (in de winkelstraten) een blauwe zone ingesteld. Aan de randen van Naarden,



Modernisering parkeren en benutting bestaande voorzieningen

Muiden en Muiderberg zijn P+R-terreinen aangelegd. Deze parkeerterreinen zijn onder andere bestemd voor bezoek aan deze kernen. Voor het bezoek aan Bussum zijn diverse parkeergarages en in Naarden Vesting zijn parkeerterreinen aan de randen aangelegd. In [afbeelding 7.1](#) zijn de grotere parkeerlocaties in Gooise Meren weergegeven.

In de online enquête is de volgende vraag gesteld: "waar in Gooise Meren kunt u af en toe geen parkeerplek vinden?" In [afbeelding 7.2](#) is het totaalbeeld van de reacties weergegeven. In het bijlagedocument zijn gedetailleerde afbeeldingen van alle kernen opgenomen. Hoewel uit de parkeerdrukmeting van 2018 blijkt dat gemiddeld genomen in Gooise Meren voldoende parkeercapaciteit is, zijn er verschillende locaties te benoemen waar een (te) hoge parkeerdruk wordt geconstateerd. Deze constatering komt niet alleen voort uit de parkeerdrukmeting, maar ook tijdens verschillende participatiemomenten is dit veelvuldig aangegeven. Deze locaties zijn voornamelijk randen van vergunninghoudersgebieden, historische kernen en centrumgebieden. Deze gebieden vragen om extra aandacht en maatwerk. Zo zijn er per kern verschillende knelpunten, situaties en wensen te benoemen. In de zomermaanden is er bijvoorbeeld meer behoefte aan toeristische regulering dan in de winter. Gooise Meren wil een parkeerbeleid dat op hoofdlijnen voor heel Gooise Meren geldt, per kern is maatwerk mogelijk.

7.2 Beleidsdoelen

Parkeren is van belang voor een diversiteit aan belanghebbenden. Beleid rondom parkeren vraagt dan ook afstemming om die belangen goed met elkaar af te wegen. Parkeren claimt ook ruimte die soms schaars of kostbaar is. De beleidsdoelen helpen Gooise Meren een toekomstbestendig parkeerbeleid vorm te geven.





- 15** Optimalisatie benutten bestaande parkeervoorzieningen
- 16** Parkeerregulering op maat toepassen
- 17** Parkeernormen die aansluiten bij de locatie
- 18** Moderniseren parkeerketen

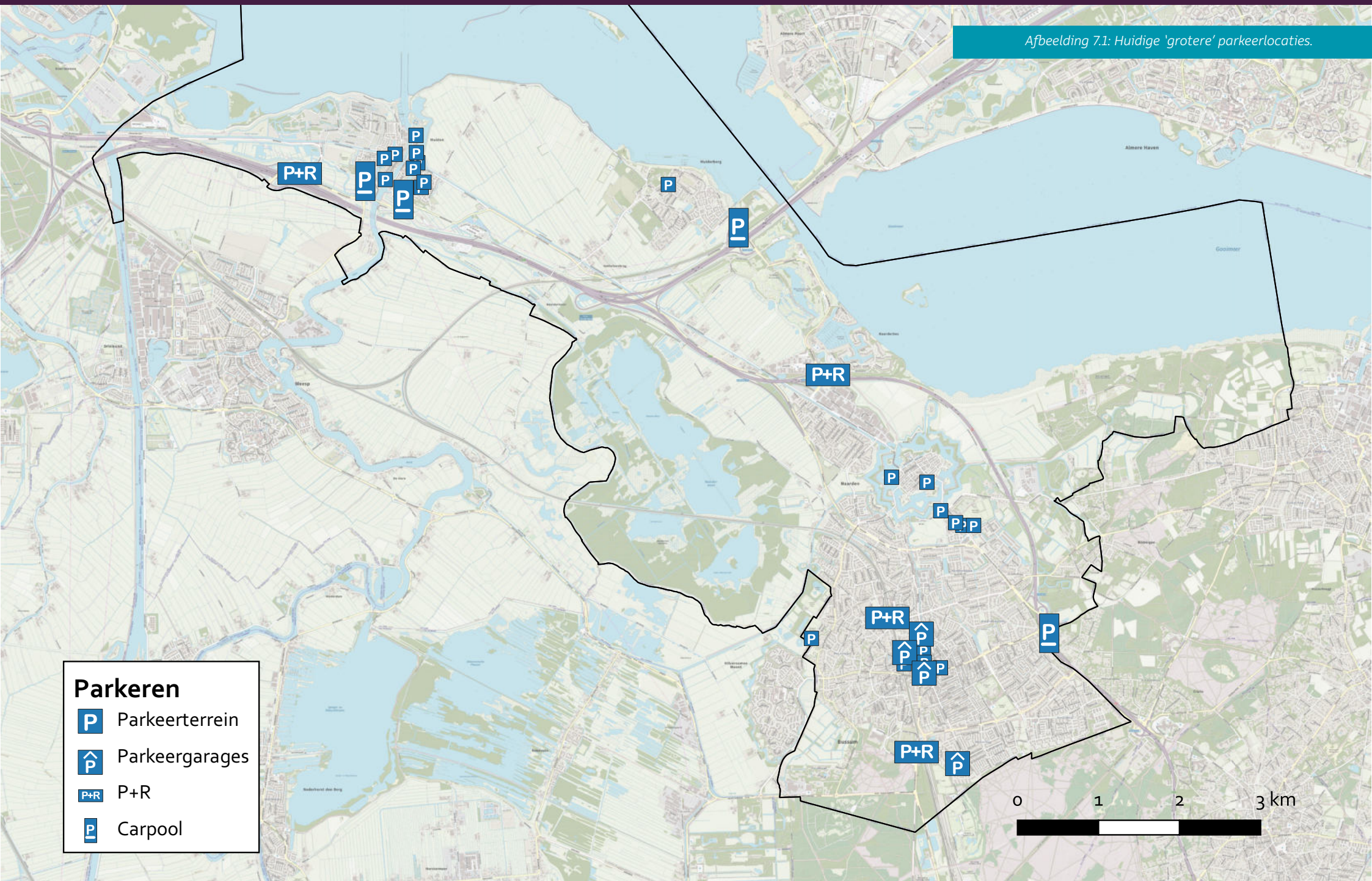
15. Optimalisatie benutten bestaande parkeervoorzieningen

In hoofdstuk 2 'Op weg naar een Visie' is verwoord dat het vinden van een parkeerplek voor inwoners en bezoekers belangrijk is. Zeker als het gaat om de winkelgebieden en andere voorzieningen. In het toekomstig straatbeeld heeft de auto niet vanzelfsprekend het eerste recht op een plek. Andere functies zijn minstens zo belangrijk en

Afbeelding 7.1: Huidige 'grotere' parkeerlocaties.

Parkeren

-  Parkeerterrein
-  Parkeergarages
-  P+R
-  Carpool



krijgen een groter aandeel in de openbare ruimte. Denk hierbij aan de functies: verblijven, spelen (kindvriendelijke speelplaatsen), ontmoeten, groen en fietsparkeren. Door hier bewust aandacht aan te besteden, sluiten we aan op de wensen van inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden. Op deze manier wordt de leefbaarheid verhoogd en zo maken we Gooise Meren aantrekkelijker, wat een positief effect heeft op de economische ontwikkelingen. Voor het parkeren wordt dus gekeken naar een betere en eerlijkere verdeling van de beschikbare ruimte, waarbij de leefbaarheid en de verblijfskwaliteit boven parkeerruimte gaan.

Gooise Meren wil het parkeer- en reisgedrag van verschillende doelgroepen sturen voor een betere benutting van de aanwezige parkeercapaciteit.

Er wordt gestuurd door:

- het aanleggen van een verkeersverwijssysteem voor een betere benutting van beschikbare parkeerplaatsen en de beste route daarnaartoe
- door middel van parkeerregulering door parkeerplaatsen, -terreinen en of -gebieden toe te wijzen aan een of meerdere specifieke doelgroepen
- het hanteren van verschillende tarieven voor parkeren in parkeergarages, op straat of op P+R terreinen

Een van de doelgroepen waar aandacht aan moet worden besteed is de gebruikers van de parkeervoorzieningen op de industrieterreinen. Voor vrachtwagens is in de huidige situatie geen parkeerlocatie aangewezen en dit zorgt voor overlast. Gooise Meren telt meerdere industrieterreinen en deze hebben een belangrijke economische functie. Een goede ontsluiting is van belang voor de bedrijfsvoering van de verschillende ondernemers op deze terreinen. Voor het vrachtwagenparkeren wordt beleid ontwikkeld, waarmee locaties aangewezen kunnen worden waar vrachtwagens wel en niet mogen parkeren.

16: Parkeerregulering op maat toepassen

De huidige vorm van vergunninghoudersgebieden is een zwaar middel en leidt tot hoge parkeerdruk aan de randen van die gebieden. Daarnaast gaat het slecht samen met het parkeren van bezoekers en medewerkers van zorgverlenende instanties. Uit de evaluatie van de parkeerregeling in 2018 is gebleken dat er veel behoefte is aan het vergroten van de begrijpelijkheid van de parkeerregeling en de mogelijkheid om bezoekers te ontvangen.

Gooise Meren zet in op een andere vorm van parkeerregulering die voldoet aan onderstaande uitgangspunten:

- de parkeerregeling is begrijpelijk en overzichtelijk
- de bereikbaarheid voor bezoekers (van inwoners) wordt vergemakkelijkt
- Gooise Meren maakt gebruik van technologische vooruitgang
- handhaving wordt verbeterd
- verbetering van de dienstverlening (o.a. bij uitgifte vergunningen)
- een betere verdeling van de openbare ruimte voor de verschillende parkeerders (doelgroepen)

Een andere vorm van parkeerregulering moet zorgvuldig worden ingevoerd, daarbij rekening houdend met de belangen die spelen in de kernen en het centrum van Bussum. Gooise Meren koerst op de volgende maatwerkoplossingen:

1. Omzetten van huidige vergunninghoudersgebieden naar een andere vorm van regulering. Deze aanpassing heeft een aantal voordelen:

- de beschikbare parkeerruimte wordt beter verdeeld
- eenvoudig en begrijpelijk voor bezoekers
- past bij modernisering van de parkeerketen en handhaving
- het aantal ontheffingen of vergunningen wordt afgestemd op de beschikbare parkeerruimte

Het aanpassen van de parkeerregulering is in lijn met de maatregelen die worden voorgesteld voor meer autoluwe kernen en het centrum van Bussum. Uit nader onderzoek moet blijken welke nieuwe vorm van regulering de juiste is voor Gooise Meren. Fiscaal parkeren is een vorm van regulering die aansluit bij bovenstaande voordelen en wordt meegenomen in verder onderzoek.

2. Voor de bezoekers van inwoners en zorgverlenende instanties wordt beleid ontwikkeld hoe zij in deze gebieden kunnen parkeren. Ook het bestaande beleid rondom parkeren van mantelzorgers in gereguleerde gebieden wordt hierin samengevoegd. Er volgt een nadere uitwerking voor het centrum van Bussum en Muiden om de mogelijkheden van een ander parkeerregime op maat toe te passen.

3. Ondernemers en werknemers parkeren buiten de kernen en centra. Een uitzondering hierop zijn de ondernemers met een zorgfunctie die voor spoedeisende werkzaamheden snel hun bestemming moeten bereiken. Voordat werkgevers en -nemers verwezen kunnen worden naar parkeergelegenheid buiten de kernen en centra, moet eerst een alternatieve parkeergelegenheid worden aangewezen of gerealiseerd. Dit kunnen parkeergarages of terreinen zijn die voldoen aan gebruiks-, capaciteits- en veiligheidsvoorwaarden.

4. Voor bezoekers aan evenementen, culturele instellingen e.d. en winkelend publiek is niet overal ruimte bij de eindbestemming. Zij worden naar parkeerplaatsen aan de randen van de kernen verwezen. Ook hierbij geldt dat voordat de parkeerregulering kan worden aangepast en voordat de bovengenoemde parkeerders worden verwezen naar parkeerlocaties buiten de kernen en centra, moeten eerst alternatieve parkeeroplossingen gerealiseerd of reeds aanwezig zijn.

5. Een andere vorm van parkeerregulering is het beperken van de parkeertijd door het instellen van een blauwe zone. Gooise Meren past deze blauwe zones alleen toe

Afbeelding 7.2: Locaties door respondenten aangegeven waar in af en toe geen parkeerplek gevonden kan worden.

Waar ik niet kan parkeren

● * getal: aantal knelpunten

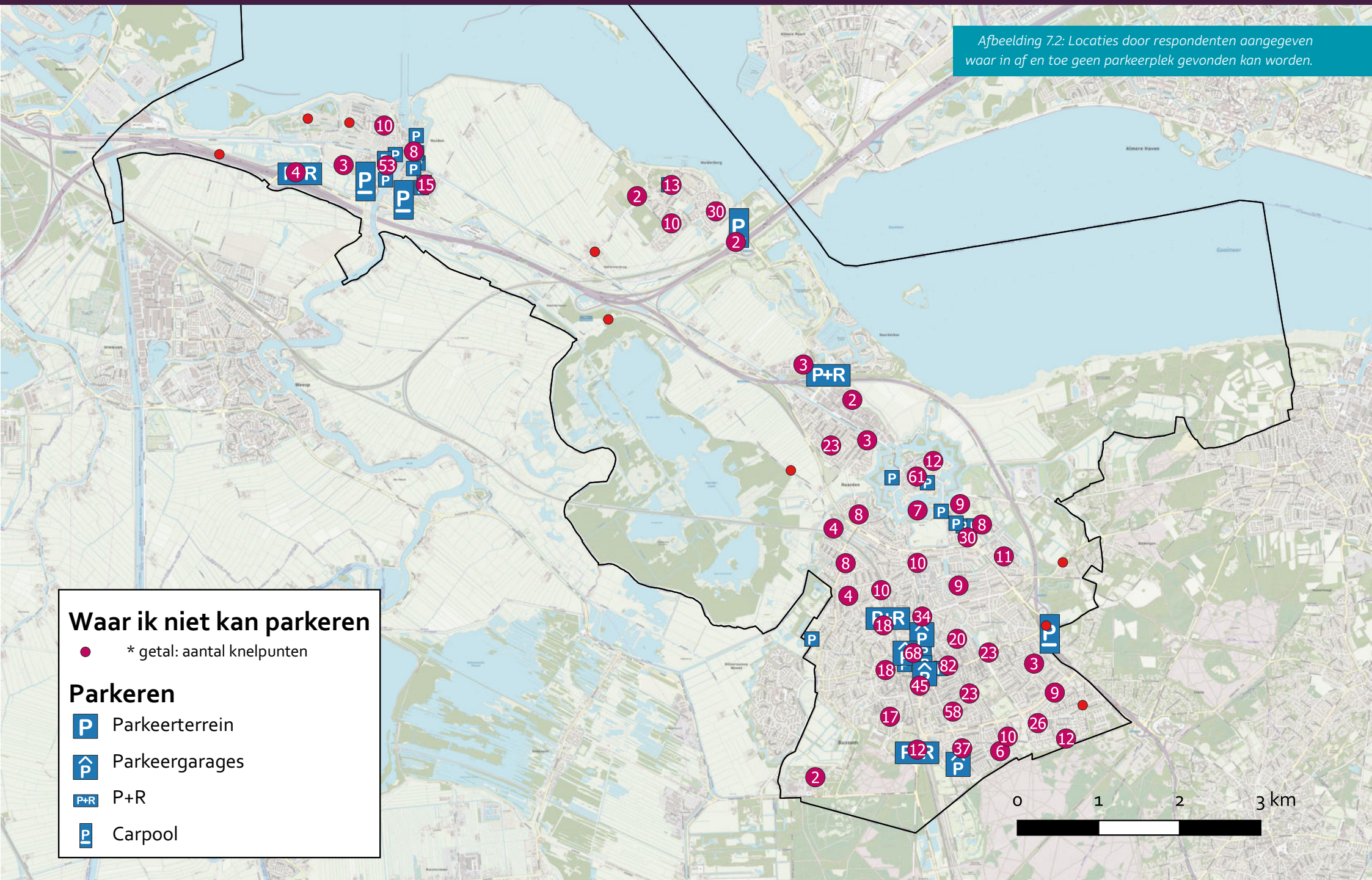
Parkeren

P Parkeerterrein

P Parkeergarages

P+R P+R

P Carpool



in winkelgebieden waar een hoge parkeerdruk is en geen overige parkeerregulering geldt. De uitwerking van het aanpassen van de vorm van parkeerregulering gaat in samenwerking met de direct betrokken inwoners, ondernemers en andere belangenorganisaties.

Binnen Gooise Meren zijn nu gebieden waar geen parkeerregulering van kracht is, maar waar de parkeerdruk aan de hoge kant is. Nader onderzoek in samenspraak met de direct belanghebbenden is nodig om de parkeerdruk en –problematiek goed in beeld te krijgen. Parkeerregulering kan in deze gebieden worden toegepast. Hierop zijn de volgende voorwaarden van toepassing:

- de parkeerdruk is hoger dan 85%
- er is voldoende draagvlak onder inwoners en eventueel andere belanghebbenden
- draagvlak wordt gemeten door middel van een enquête. Bij een meerderheid aan voorstanders kan worden overgegaan op regulering

17: Parkeernormen die aansluiten bij de locatie

De parkeernormen helpen Gooise Meren bij het bepalen van het juiste aantal te realiseren parkeerplaatsen voor nieuwe ontwikkelingen. Gooise Meren volgt nu de CROW-parkeerkencijfers en heeft een gebiedsindeling op basis van de verstedelijkingsgradaties. Gooise Meren gaat de kencijfers verder vertalen in een eigen parkeernormennota. Hierbij wordt gekeken naar lagere parkeernormen voor gebieden waar hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) is. In de huidige situatie zijn dat de NS-stations. Voor toekomstige ontwikkeling kunnen de normen ook omlaag als er nieuw HOV aangelegd wordt. Tevens kunnen parkeernormen worden ingezet om alternatieven voor de auto of andere mobiliteitsconcepten (zoals deelauto's) te stimuleren. In de parkeernormennota worden ook fietsparkeernormen opgenomen.

18: Moderniseren parkeerketen

De modernisering geldt voor de volledige parkeerketen: het kopen van een parkeerkaartje, aanvragen van een vergunning en de afhandeling daarvan. Gooise Meren werkt toe naar het gebruik van moderne apparatuur waarmee ook bezoekersregelingen kunnen worden uitgevoerd.

Bij het moderniseren wil Gooise Meren ook alle betalingen digitaliseren. In vergelijking met contante betalingen is dit een veiligere en goedkopere afhandeling van betalingen.

Naast het moderniseren van de parkeerketen wordt ook de handhaving geoptimaliseerd. Handhaving is een essentieel onderdeel van de parkeerregulering, maar geen doel op zich. Het doel is om de leefbaarheid in de wijken te vergroten door foutparkeren te voorkomen. Om dit bereiken moeten de gebruikers van de parkeerruimte weten dat zij echt gecontroleerd worden. Wanneer de parkeerketen is gemoderniseerd en gedigitaliseerd, wordt kenteken-parkeren ingevoerd. Kentekens kunnen vervolgens worden gecontroleerd door een scanauto.

Het inzetten van een scanauto kan voor verschillende doeleinden. De scanauto kan bijvoorbeeld enkel controleren op het bezit van een geldige vergunning of betaling, maar de controle kan ook verder worden uitgebreid. De scanauto biedt daarnaast de mogelijkheid de handhaving efficiënter te laten plaatsvinden. Gooise Meren doet een uitvoerig onderzoek naar de verschillende vormen van regulering en de best passende vorm en doeleinden van handhaving.

De investeringen voor de volledige modernisering van de parkeerketen, inclusief eventuele scanauto worden uit de parkeeropbrengsten betaald, indien nodig door de parkeertarieven hierop aan te passen.

Gooise Meren kiest voor modernisering van parkeren door:

- Zonering
- Parkeerregulering
- Nieuwe parkeernormen

Gooise Meren kiest voor benutting bestaande parkeervoorzieningen door:

- Slimme parkeerverwijssystemen
- Vergroening parkeerterreinen

8

Van visie
naar uitvoering

Van visie naar uitvoering

Gooise Meren zet in op een meer leefbare, veilige en vitale gemeente. In de Mobiliteitsvisie zijn daarvoor beleidsdoelen ontwikkeld om meer te gaan fietsen en van het openbaar vervoer gebruik te maken in plaats van met de auto te gaan. Ook het verkeersluwer maken van het centrum van Bussum en de historische kernen van Naarden Vesting en Muiden, staan daarbij hoog op de agenda.

Het parkeren aan de randen van de centra en kernen en het fietsparkeren moet eerst geregeld zijn om aan de verkeerscirculatie te kunnen werken. Naast de infrastructurele maatregelen moet ook gekeken worden naar de maatregelen voor gedragsverandering. Verkeersdeelnemers, die extra aandacht nodig hebben, zijn mensen met een beperking, ouderen of kinderen.

De Uitvoeringsagenda goed en veilig op weg agendeert de opgaven van de gemeente Gooise Meren op het gebied van mobiliteit en parkeren. De agenda is onderdeel van de Mobiliteitsvisie Goed en veilig op weg. De door de gemeenteraad vooraf meegegeven uitgangspunten zijn in de visie uitgewerkt tot beleidsdoelen voor mobiliteit. In deze uitvoeringsagenda staan de acties genoemd die nodig zijn om deze doelen te realiseren.

Acties uitvoeringsagenda goed en veilig op weg

Niet elke actie vertaalt zich in een concreet project. Soms geeft de actie 'slechts' een toetsingskader mee aan nieuwe projecten in de openbare ruimte en vereist eigenlijk alleen ambtelijke inzet. Andere acties vereisen forse investeringen om uiteindelijk in 2040 de gewenste doelen te bereiken.

Meerdere van deze acties komen nog niet voor in de begroting of staan op de meerjareninvesteringslijst. Dat kan en hoeft ook niet bij een visiedocument met een looptijd van 20 jaar, waar een begroting slechts 4 jaar vooruit kijkt.

Van een aantal acties is het urgent dat die hoe dan ook starten, vanuit politiek commitment bijvoorbeeld. Dit laatste geldt voor acties die voortvloeien uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 of uit het Klimaatakkoord waar de Nationale Agenda Laadinfrastructuur uit voortkomt (verplichting tot plaatsing van laadpalen). Ook voor wat betreft de aanleg van een Hoogwaardig Fietsroutenetwerk hebben wij ons bestuurlijk gecommitteerd aan een 'inspanningsverplichting'. Deze laatst genoemde acties zijn nog niet financieel gedekt in de meerjarenbegroting. Dat betekent dat er in de Perspectiefnota 2022–2024 nieuwe projecten worden voorgelegd waarvan het gewenst is dat deze in de periode tot 2026 opgepakt worden.

Projecten die uit acties voortkomen, kunnen een looptijd hebben van meerdere jaren en worden separaat aan de raad aangeboden. Zo blijft het altijd aan de raad om te besluiten wanneer er welke projecten daadwerkelijk tot realisatie worden gebracht.

De uitvoeringsagenda is opgebouwd per beleidsdoel. De doelen zijn onderverdeeld in acties. Een actie is voorzien van een toelichting en een aantal kolommen met daarin respectievelijk prioriteit, planning en financiële strategie.

Prioritering

Zowel uit de analyse als uit de participatie zijn een aantal belangrijke onderwerpen naar voren gekomen. De mate waarin deze onderwerpen urgent, uitvoerbaar en haalbaar zijn verschilt. Vanaf de start van het opstellen van de Mobiliteitsvisie is het uitgangspunt geweest dat we niet alles tegelijk kunnen. Daarom is er een prioritering aangegeven door een classificering van:

- Must have
- Should have
- Nice to have

Dit wordt verder uitgewerkt in de uitvoeringsagenda.

Planning

De beleidsdoelen willen we allemaal voor 2040 behaald hebben. Echter ligt de focus vooral op de eerste periode van ca. 5 jaar. In de uitvoeringsagenda worden acties uitgevoerd in één of meerdere van onderstaande periode(n):

- In 2021 (veelal acties binnen bestaande formatie, lopende projecten en bestaande budgetten)
- Van 2022 tot en met 2025 (deels acties opgenomen in begroting, maar vooral ook acties waar financiering voor gezocht moet worden)
- Na 2025 (de meeste acties zijn niet zomaar afgerond, maar kennen een veel langere looptijd of herijkingsmoment. Dit is opgenomen in een aparte tabel in de uitvoeringsagenda.

Financiële strategie

In aansluiting op de planning is bij elke actie per periode een financiële strategie toegevoegd. Hierbij is het van belang dat er elk jaar een keus is in welke acties er gefinancierd worden. De gemeenteraad is daarbij dus aan zet. De Mobiliteitsvisie heeft de kaders uitgezet en de acties kunnen per jaar bekeken worden. Wat past er in lopende werkzaamheden, welke projecten passen in de beschikbare bezetting en voor welke projecten is een investering nodig.

Projectenlijst meerjarenbegroting

Naast de acties die voortkomen uit deze Mobiliteitsvisie is er een projectenlijst van projecten die al op investeringslijsten voorkomen. Deze lopende- of voor- genomen projecten zijn van groot belang om op korte termijn doelen uit de Mobiliteitsvisie te bereiken en op die manier aan de realisatie van de visie een bijdrage te leveren. Daar waar bij de start van zo'n project niet is voorzien in aanvullende eisen vanuit de Mobiliteitsvisie, zullen geraamde kosten mogelijk toenemen. Indien nodig zal dit separaat aan de raad worden voorgelegd.

