

Bijlagendocument Goed en Veilig op weg

Mobiliteitsvisie Gooise Meren 2040

Achtergronden en opgehaalde informatie

Bussum, 27 oktober 2020

Inhoudsopgave

Inhoud

Leeswijzer		4
<hr/>		
Bijlage 1	Wet- en regelgeving	5
1.1	Gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid	5
1.2	Verkeersbeleid en de fysieke leefomgeving	6
1.3	Beheer en onderhoud	7
1.4	Verkeersregels	7
1.5	Omgevingswet	9
1.6	Overige wet- en regelgeving	9
<hr/>		
Bijlage 2	Landelijke en regionale beleidskaders	11
2.1	Rijk	11
2.2	Klimaatakkoord	13
2.3	Provincie	15
2.4	Metropoolregio Amsterdam	23
2.5	Vervoerregio Amsterdam	24
2.6	Regio Gooi en Vechtstreek	25
<hr/>		
Bijlage 3	Gooise Meren	30
3.1	Beleidssterreinen met raakvlakken voor de Mobiliteitsvisie	30
3.2	Verkeerskundige kenmerken	35
3.3	Parkeren	39
3.4	Verkeersveiligheid	51
<hr/>		
Bijlage 4	Quickscan Verkeersmodel	64
4.1	Uitvraag voor de modelstudies	64
4.2	Toelichting Goudappel Coffeng op modelresultaten	65
4.3	Modelstudieresultaten en conclusies vanuit de gemeente	66
<hr/>		
Bijlage 5	Landelijke richtlijnen voor verkeer en vervoer	72
<hr/>		
Bijlage 6	Analyse Maptionnaire	73
<hr/>		
Bijlage 7	Inspiratieavond	100
7.1	Verslag Inspiratiebijeenkomst	100
7.2	Presentatieoverzicht	104
<hr/>		
Bijlage 8	Stakeholderoverzicht	116
<hr/>		
Bijlage 9	Gespreksverslagen	119
9.1	Gespreksverslag Muiden I	120
9.2	Gespreksverslag Muiden II	123
9.3	Gespreksverslag Brandweer	125
9.4	Gespreksverslag Politie	130

9.5	Gespreksverslag Naarden Vesting	132
9.6	Gespreksverslag Dorpsraad Muiderberg	135
9.7	Gespreksverslag Fietzersbond	137
9.8	Reactie Veilig Verkeer Nederland	139
9.9	Reactie NS	141
9.10	Reactie ProRail	142
9.11	Reactie Vervoerregio Amsterdam	143
Bijlage 10	Reactienota bouwstenennotitie	145
10.1	Naar de kernen	145
10.2	Muiden	145
10.3	Bussum	149
10.4	Muiderberg	152
10.5	Naarden	155
Bijlage 11	Tweede ronde gesprekken met stakeholders	159
Bijlage 12	Reactienota concept Mobiliteitsvisie	162
Bijlage 13	Waarderings-enquête	181

Leeswijzer

De Mobiliteitsvisie Gooise Meren bestaat uit de visie, het uitvoeringsprogramma en dit bijlagedocument. In deze bijlage zijn eerst de landelijke en regionale beleidszaken verwoord die van invloed zijn op het Mobiliteitsvisie. Daarna komen de zaken die meer direct op het gemeentelijk terrein liggen op het gebied van verkeer en vervoer en aanpalende beleidsterreinen. Daarin zitten ook de analyses zoals ten aanzien van de verkeersveiligheid en modelstudies die zijn uitgevoerd. Daarna is kort verwoord aan welke verkeerskundige richtlijnen de gemeente bij de uitvoering van de projecten rekening moet houden. Tot slot is er een overzicht van de opgehaalde informatie. Dit zijn de resultaten van de enquête die via Maptionnaire is gehouden, stakeholdergesprekken, de inspiratieavond en waarderingsenquête.

Bijlage 1 Wet- en regelgeving

1.2 Gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid

De Planwet verkeer en vervoer bepaalt dat het Rijk een nationaal verkeer- en vervoerplan nodig heeft.¹ Zo was voor 2004 tot 2012 de Nota Mobiliteit het nationaal verkeers- en vervoerplan.² In 2012 is de Nota Mobiliteit vervangen door de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR).³ Met deze structuurvisie wordt een totaalbeeld gegeven op het gebied van ruimtelijk beleid en mobiliteitsbeleid op nationaal niveau. De SVIR is de 'kapstok' voor bestaand en toekomstig Rijksbeleid inzake het ruimtelijk domein.⁴

Voor provincies en gemeenten geldt geen planverplichting. Dit betekent dat provincies en gemeenten integrale verkeer- en vervoerplannen kunnen maken, maar dat dit niet verplicht is.⁵ Voor gemeenten geldt wel de verplichting dat in ieder geval een samenhangend en uitvoeringsgericht verkeer- en vervoerbeleid wordt gevoerd. Bij dit beleid dient rekening te worden gehouden met essentiële onderdelen van het nationaal vervoersbeleid en, als dat aanwezig is, het beleid van de provincie en omliggende gemeenten.

Gemeentelijk verkeers- en vervoerbeleid dient richting te geven aan beslissingen van de raad en het college van burgemeester en wethouders (college van B&W) met betrekking tot verkeer en vervoer. Het beleid omvat dan in ieder geval:

- een uitwerking van onderdelen van het nationale en provinciale verkeers- en vervoerplan;
- afstemming met andere beleidsterreinen, zoals ruimtelijke ordening, economie en milieu;
- een fasering, een prioriteitsstelling en een indicatie van de financiering van het plan;
- de termijn waarvoor het plan geldt.⁶

In essentie kunnen gemeenten voldoen aan hun 'zorgplicht' door het maken van een of meerdere deelplannen. Onderdelen van het algemene verkeers- en vervoerbeleid kunnen ook worden uitgewerkt in fiets- of parkeerbeleid. Daarnaast kan een gemeente volstaan met het opnemen van een hoofdstuk over verkeers- en vervoer in het collegeprogramma of de jaarlijkse begroting.⁷

Op de voorbereiding van gemeentelijk verkeers- en vervoerbeleid is, op grond van artikel 10 van de Planwet verkeer en vervoer, de afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) van toepassing. Het doel hiervan is het borgen van afstemming met het bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties en inwoners.⁸

¹ Artikel 2 van de Planwet en vervoer

² Ministerie van VenW 2004

³ Ministerie van IenM 2012

⁴ Ministerie van IenM 2012, p. 39

⁵ Het Provinciaal Verkeer en Vervoerplan (PVVP) uit 2003 is verstreken. Dit plan is voor het laatst geactualiseerd in 2008, zie: Actualisatie voor de periode 2007 – 2013 (Provincie Noord-Holland 2008). Sindsdien wordt het PVVP niet meer geactualiseerd, maar bleef het beleid vooralsnog van kracht tot de komst van de provinciale Omgevingsvisie. De Omgevingsvisie NH2050 is onder meer gebaseerd op de Planwet Verkeer en Vervoer en is vastgesteld op 28 november 2018.

⁶ Artikel 9 van de Planwet verkeer en vervoer

⁷ VNG 2009, p. 9

⁸ In geval van taakverwaarlozing kan een provincie een planverplichting opleggen en zo een aanwijzing geven over de inhoud van het gemeentelijke verkeer- en vervoerbeleid met betrekking tot het nationale dan wel provinciale verkeer- en vervoerbeleid.

1.3 Verkeersbeleid en de fysieke leefomgeving

Op de vorming van verkeers- en vervoerbeleid is andere wet- en regelgeving van invloed. Dit is wetgeving inzake het milieu, natuur en de ruimtelijke ordening.

Zo worden vanuit milieuwetgeving regels gesteld over geluid, gevaarlijke stoffen en luchtkwaliteit. De meeste regels inzake het milieu vallen onder de Wet milieubeheer. De Wet milieubeheer heeft aandacht voor milieukwaliteitseisen, milieueffectrapportages, milieuvergunningen, afvalstoffen en luchtkwaliteit. Met milieueffectrapportages worden milieugevolgen inzichtelijk gemaakt voordat een besluit wordt genomen. Op het vlak van luchtkwaliteit zijn regels nader uitgewerkt in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007. Deze regeling bepaalt de wijze van meten en bevat de grens- en richtwaarden voor de luchtkwaliteit, zoals stikstofdioxide (NO₂-waarden). Wanneer normen worden overschreden kan dit consequenties hebben, zoals het niet door kunnen laten gaan van ruimtelijke ontwikkelingen. Landelijk is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) het belangrijkste luchtkwaliteitsplan.⁹ Dit plan is voorzien van een aanpassing in 2018, welke tot doel heeft de resterende overschrijdingen versneld teniet te doen.¹⁰

De Wet milieubeheer is niet van toepassing wanneer een specifieke wet zaken regelt, zoals de Wet geluidhinder. In de Wet geluidhinder zijn onder meer grenswaarden opgenomen voor verkeerslawaaai. In de wet is de EU-richtlijn '*Richtlijn 2002/49/EG*' opgenomen inzake omgevingslawaaai. Vanuit deze EU-richtlijn is het voor gemeenten verplicht om geluidsbelastingkaarten en actieplannen geluid op te stellen. Doel van de Wet geluidhinder is vooral het beschermen van de burger in haar woonomgeving. Verkeerskundig gezien is dit van belang bij de aanleg of reconstructie van wegen en het laden en lossen van goederen. Aanvullende eisen op de Wet geluidhinder zijn uitgewerkt in het Besluit geluidhinder 2006 en het Activiteitenbesluit milieubeheer.

De Wet vervoer gevaarlijke stoffen bepaalt, samen met het Besluit externe veiligheid transportroutes, dat men bij het vervoeren van gevaarlijke stoffen verplicht is de bebouwde kom te vermijden. Er zijn enkele uitzonderingen, zoals wanneer er geen andere route voorhanden is of wanneer er op locatie moet worden geladen en gelost. Voor gemeenten is het mogelijk wegen of weggedeelten aan te wijzen voor het vervoeren van gevaarlijke stoffen. Deze routes staan vaak bekend als de gevaarlijke stoffenroutes. Voor Rijkswegen en provinciale wegen geldt dat deze vrijwel allemaal zijn vrijgegeven voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Uitgezonderd zijn een aantal tunnels van Rijkswaterstaat onder belangrijke vaarwegen. Ook zijn er rondom snelwegen geen veiligheidszones ingesteld. Wel geldt voor bouwplannen binnen 200 meter langs het spoor dat hier het groepsrisico moet worden verantwoord.

Op het gebied van natuur is de Wet natuurbescherming relevant voor verkeer en vervoer. Deze wet vervangt sinds 2017 de Natuurbeschermingswet 1998, de Boswet en de Flora- en Faunawet. De wet speelt een rol bij de aanleg van wegen met betrekking tot de afweging van natuur- en verkeersbelangen en de bescherming van plant- en diersoorten.

Met de Wet ruimtelijke ordening (Wro) wordt de fysieke leefomgeving geordend. De Wro bepaalt hoe ruimtelijke plannen en daarbij behorende procedures stand komen of worden gewijzigd. Het belangrijkste gemeentelijke plan is het bestemmingsplan. Bij de inwerkingtreding van de Omgevingswet wordt dit plan gelijkgesteld aan het omgevingsplan. Verder maakt de Wro een

⁹ Ministerie van VROM 2009

¹⁰ Ministerie van IenW 2018, p.4

onderscheid tussen beleid en normen. Is er sprake van beleid dan zijn de daarin vastgelegde normen niet juridisch bindend. Dit is relevant voor parkeerbeleid en parkeernormen die mogelijk hierin zijn opgenomen. Om parkeernormen juridisch bindend vast te leggen moeten deze zijn opgenomen in een bestemmingsplan. Een alternatief is het vaststellen van een parkeernormennota waarnaar wordt verwezen in het bestemmingsplan. Het belangrijkste verschil tussen deze twee mogelijkheden is de rechtsbescherming voor de burger. Tegen een bestemmingsplan staat beroep open en biedt zo rechtsbescherming. Tegen een parkeernormennota staat geen beroep open.

In aanvulling op de Wet ruimtelijke ordening bepaalt het Besluit ruimtelijke ordening dat, wanneer een bestemmingsplan nieuwe stedelijke ontwikkelingen mogelijk maakt, het plan moet omschrijven waarin de stedelijke ontwikkeling voorziet. Duidelijk moet worden wat de regionale behoefte is en in hoeverre de nieuwe mogelijkheden hierin voorzien. Voor verkeer en vervoer is dit van belang, omdat beschreven moet worden hoe die behoefte, op een nieuw te ontwikkelen locatie, wordt ontsloten en welke noodzakelijke aanvullende verkeersmaatregelen moeten worden genomen.

1.4 Beheer en onderhoud

Op het gebied van beheer en onderhoud van wegen zijn een aantal zaken van kracht. Vanuit het privaatrecht is het Burgerlijk Wetboek (BW) Boek 6 relevant. In artikel 6:174, lid 2 BW is de plicht opgenomen dat een wegbeheerder ervoor zorgt dat de openbare weg in goede staat verkeert.¹¹ Privaatrechtelijk gezien gaat het hier om risicoaansprakelijkheid met betrekking tot de staat van onderhoud en de inrichting van de weg. Ook gaat het over het verwijderen van (tijdelijke) voorwerpen of substanties op de weg en het bestrijden van gladheid. Om aan de privaatrechtelijke verplichtingen te voldoen moet een wegbeheerder zijn wegen regelmatig controleren. Blijkt dat een gebrek aan een weg niet op tijd kan worden hersteld dan moet de wegbeheerder de weggebruiker hierover informeren (waarschuwingsverplichting).

Vanuit het publiekrecht is de Wegenwet relevant voor het beheer en onderhoud van wegen. De Wegenwet bepaalt wie de wegbeheerder is en wanneer er sprake is van een openbare weg.¹² Een openbare weg is daarbij iets anders dan een openbaar toegankelijke weg. Een privéparkeerterrein is soms openbaar toegankelijk, bijvoorbeeld als een slagboom ontbreekt, maar dat betekent nog niet dat er sprake is van een openbare weg. Een wegbeheerder kan het Rijk, een provincie, een waterschap of een gemeente zijn. De Wegenwet stelt dat openbare wegen in goede staat dienen te verkeren. Een wegbeheerder moet ervoor zorgen dat er voldoende middelen beschikbaar zijn voor het beheer en onderhoud van wegen, zowel financieel als organisatorisch (lees: uitvoerorganisatie).

1.5 Verkeersregels

Verkeersregels voor het wegverkeer in Nederland worden geregeld via de Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994). De WVW 1994 verwacht van een wegbeheerder dat deze ernaar streeft om de veiligheid van de weggebruiker en de functionaliteit van de weg te waarborgen. Centraal hierin staat artikel 2 van de WVW 1994, welke de volgende zaken bepaalt:

1. het verzekeren van de veiligheid op de weg;
2. het beschermen van weggebruikers en passagiers;
3. het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;
4. het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer.

¹¹ Artikel 6:174, tweede lid BW: 'Bij openbare wegen rust de aansprakelijkheid op het overheidslichaam dat moet zorgen dat de weg in goede staat verkeert'.

¹² Artikel 8 en 9 van de Wegenwet

De WVV 1994 is nader uitgewerkt in vijf Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB's). Dit zijn:

1. het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990);
2. de Regeling voertuigen 2009;
3. het Kenteken reglement (Kr);
4. het Reglement rijbewijzen;
5. het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW).

Bij de inrichting van wegen dient te worden voldaan aan het RVV 1990. In het RVV 1990 zijn verkeersregels en verkeerstekens vastgelegd. De WVV 1994 en het RVV 1990 samen maken het mogelijk om (gedeelten van) een weg tijdelijk af te sluiten. Denk bijvoorbeeld aan situaties als wegwerkzaamheden of evenementen waarvoor dit noodzakelijk is. Het volledig sluiten en opheffen van openbare wegen verloopt via de eerdergenoemde Wegenwet. In dat geval wordt op grond van de Wegenwet een onttrekkingsbesluit genomen.

Naast het RVV 1990 is het BABW relevant en de daarbij behorende Uitvoeringsvoorschriften BABW. Het BABW en bijbehorende uitvoeringsvoorschriften zijn leidend bij de inrichting van wegen. In het BABW worden zaken georganiseerd over de definities van verkeerstekens op of aan de weg. Ook wordt de wijze van het plaatsen of verwijderen hiervan bepaald, namelijk via een verkeersbesluit dat door de wegbeheerder wordt genomen. Centraal staat in het verkeersbesluit, welke verkeersbelangen ten grondslag liggen aan het verkeersbesluit. Het gaat hier om de zogenaamde klassieke verkeersbelangen en de milieubelangen genoemd in artikel 2 van de WVV. Artikel 18 van de WVV 1994 bepaalt dat het college van B&W bevoegd is tot het nemen van verkeersbesluiten op alle wegen, behalve op wegen onder beheer van het Rijk, provincie of waterschap. Dit betekent dat het college van B&W ook verkeersbesluiten neemt voor wegen die niet onder zijn beheer vallen, maar wel voor het feitelijke verkeer toegankelijk zijn. Denk hier aan het voorbeeld van het privéparkeerterrein dat openbaar toegankelijk is, zoals een particulier bedrijventerrein.¹³

Voor het naleven en handhaven van verkeersregels zijn zaken bepaald in het Wetboek van Strafrecht (Sr), het Wetboek van strafvordering (Sv), de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (Wet Mulder) en het Besluit wegslepen van voertuigen. Met het Wetboek van Strafrecht zijn de omschrijvingen van strafbare feiten bepaald, evenals de bijbehorende straffen. In het Wetboek van Strafvordering zijn zaken vastgelegd over bevoegdheden en verplichtingen in strafprocessen. Met het invoeren van de Wet Mulder is het mogelijk gemaakt dat buitengewoon opsporingsambtenaren (boa's) worden ingezet voor het opsporen en constateren van verkeersovertredingen. Daarnaast heeft deze wet ervoor gezorgd dat lichte verkeersovertredingen effectiever worden afgehandeld.

Handhaving is van belang voor de inrichting van wegen en andersom. Voor dat over wordt gegaan op handhaving dient in algemene zin de verkeersinrichting van een weg op orde te zijn. De gedachte hierachter is dat weggebruikers in principe moeten kunnen zien en ervaren, op grond van de inrichting van de weg, hoe zij zich als weggebruiker horen te gedragen.

Het gewenste verkeersgedrag dient daarom al vooraf, bij de keuze van inrichtingsmaatregelen van een weg duidelijk te zijn. Anders ontstaat er uiteindelijk een handhavingsprobleem. Daarbij geldt dat, zeker in het geval na de (her)inrichting van een weg, de ingestelde verboden en geboden, zoals parkeerverboden, snelheidsbeperkingen, eenrichtingsverkeer en wegafsluitingen, gecontroleerd en gehandhaafd moeten worden. Naast handhaven is er ook nog een andere manier van optreden tegen

¹³ VNG 2013, p. 6

overtredingen, namelijk door het wegslepen (auto's) of verwijderen (fietsen) van voertuigen. In dat geval is het Besluit wegslepen van voertuigen relevant voor het wegslepen van voertuigen en de Algemene plaatselijke verordening (APV) voor het verwijderen van fietsen, in samenspraak met de gemeentelijke wegsleepverordening, de Gemeentewet en de WVV 1994.

1.6 Omgevingswet

Voor 1 januari 2021 stond gepland dat de Omgevingswet in werking treedt.¹⁴ Dit was voorheen 1 januari 2019. Vanwege COVID-19 is besloten dat inwerkingtreding van de Omgevingswet op een later tijdstip dan 1 januari 2021 zal gaan plaatsvinden.¹⁵ De reden dat de Omgevingswet wordt geïntroduceerd komt door het feit dat het huidige stelstel van wet- en regelgeving inzake de fysieke leefomgeving als complex, versnipperd en onoverzichtelijk wordt beschouwd. Met het invoeren van de Omgevingswet wordt getracht een inzichtelijk, samenhangend en toekomstbestendig stelsel van omgevingsrecht te realiseren.

De belangrijkste doelen van de Omgevingswet zijn:

1. het bereiken en in stand houden van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit;
2. een doelmatig beheer, gebruik en ontwikkeling van de fysieke leefomgeving om zo maatschappelijke functies te waarborgen.

Dit resulteert straks in omgevingsplannen en uitvoeringsprogramma's op het niveau van het Rijk, provincies en gemeenten. In de plannen en programma's worden ambities geformuleerd. Na een vastgelegde periode wordt getoetst of de ambities zijn bereikt. Zijn de ambities niet bereikt, dan wordt er bijgestuurd of volgen er sancties.

Centraal in de Omgevingswet staat straks de participatie met de burger. Het doel van de Omgevingswet is dat burgers aan de voorkant worden meegenomen bij besluitvorming. Zo dient te worden vastgelegd op welke wijze en wanneer participatie heeft plaatsgevonden. De Omgevingswet biedt zo mogelijkheden voor participatie bij infrastructurele (her)ontwikkelingen van wegen.

1.7 Overige wet- en regelgeving

Naast de wetten en regels omtrent de inrichting of het gebruik van wegen (verkeersregels) is de Wet Personenvervoer 2000 van belang. Deze wet organiseert hoe het openbaar vervoer (ov) wordt aanbesteed door concessieverleners. Concessieverleners zijn in de regel provincies. Uitzondering zijn vervoerregio's, zoals het concessiegebied van de Vervoerregio Amsterdam (VRA). Gemeente Gooise Meren is geen onderdeel van deze vervoerregio. Dit betekent dat de provincie Noord-Holland de concessieverlener is voor het ov.

Concessiegebieden worden conform de wet periodiek in concurrentie aanbesteed. Dit betekent dat de houder van de concessie in principe de enige partij is die ov aanbiedt in het concessiegebied tot de volgende aanbesteding. De huidige concessiehouder voor het concessiegebied waar de gemeente Gooise Meren loopt af per 10 juli 2021.¹⁶ Voor het Programma van Eisen heeft de gemeente de volgende punten aan de provincie Noord-Holland opgenomen.

¹⁴ Ministerie van IenW 2017, p. 7

¹⁵ Ministerie van IenW 2020, p. 8

¹⁶ Provincie Noord-Holland, 2018, p. 3

In het kort zijn deze als volgt:

1. een mobiliteitsperspectief voor iedere inwoner;
2. verbinden en verbeteren ov en doelgroepenvervoer, als vangnet/oplossing bij voor- en natransport;
3. meer budget naar concessie Gooi en Vechtstreek;
4. gezamenlijk investeren in ov-knooppunten en fiets, zoals uitbreiding P+R, fietsparkeren, en een optimale aansluiting tussen streekvervoer (bus) en trein.

Referenties

Ministerie van I&M 2012

Ministerie van I&M (2012), *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig*, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Den Haag

Ministerie van I&M 2017

Ministerie van I&M (2017), *Herplanning stelselherziening omgevingsrecht en reactie op BIT-advies*, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Den Haag

Ministerie van I&W 2018

Ministerie van I&W (2018), *Aanpassing Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) 2018*, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Den Haag

Ministerie van I&W 2020

Ministerie van I&W (2020), *Inwerkingtreding Omgevingswet*, brief aan de Tweede Kamer: Kenmerk: 2020-0000174160, minister van voor Milieu en Wonen, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Den Haag

Ministerie van VenW 2004

Ministerie van VenW (2004), *Nota Ruimte*, Ministerie van Volkshuisvesting, Ministerie van Verkeer en Waterstaat (Ministerie van VenW), Den Haag

Ministerie van VROM 2009

VROM (2009), *Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit*, Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, Den Haag

Provincie Noord-Holland 2008

Provincie Noord-Holland (2008), *Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan, Actualisatie van het PVVP 2007-2013*, Provincie Noord-Holland, Haarlem

Provincie Noord-Holland 2018

Provincie Noord-Holland (2018), *Nota van Uitgangspunten OV-concessie Gooi en Vechtstreek 18 december 2018*, Provincie Noord-Holland, Haarlem

VNG 2009

VNG (2009), *Wegwijzer voor gemeenten, Mobiliteitsbeleid op lokaal niveau*, Vereniging van Nederlandse Gemeenten, Den Haag

VNG 2013

VNG (2013), *Handreiking verkeersbesluiten, Geactualiseerd op 30 augustus 2013*, Vereniging van Nederlandse Gemeenten, Den Haag

Bijlage 2 Landelijke en regionale beleidskaders

2.1 Rijk

Vanuit het Rijk zijn er twee belangrijke plannen inzake verkeer en vervoer voor de gemeente Gooise Meren. Dit zijn de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030.

In de SVIR staan de plannen voor ruimte en mobiliteit tot 2040. Met de SVIR beschrijft het Rijk in welke infrastructuurprojecten het de komende jaren wil investeren. Tot het jaar 2028 zijn in de SVIR drie doelen geformuleerd. De drie doelen zijn:

1. het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur;
2. het verbeteren en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid, waarbij de gebruiker voorop staat;
3. het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.¹⁷

De SVIR constateert dat de groei van welvaart, werkgelegenheid en het aantal eenpersoonshuishoudens ervoor zorgt dat mobiliteit en de vraag naar mobiliteit tot 2040 blijft toenemen. Ook in de regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt. De mobiliteitsbehoefte neemt het sterkst toe in de gebieden waar nu al de grootste knelpunten zijn en op de belangrijke verbindingen richting België en Duitsland. De SVIR stelt dat Nederland uniek is met zijn ruimtelijke structuur. Deze structuur bestaat uit een netwerk van compacte steden in stedelijke regio's omringd door een onderscheidend open en natuurlijk landelijk gebied. Ook in cultuurhistorisch opzicht en op het gebied van natuur heeft Nederland volgens de SVIR veel te bieden. Voor de aantrekkelijkheid van Nederland stelt de SVIR dat het nodig is die bijzondere waarden en internationaal onderscheidende kwaliteiten te koesteren en te versterken.

Het Rijk zet met de SVIR niet alleen in op meer infrastructuur (capaciteitsvergroting), maar ook op het beïnvloeden van de vraag naar mobiliteit. Deur-tot-deurbereikbaarheid staat centraal, evenals het versterken van de samenhang met ruimtelijke ontwikkelingen en de samenhang tussen verschillende modaliteiten. Het Rijk brengt ruimtelijke ordening zo dicht mogelijk bij diegene die het aangaat (burgers en bedrijven), en laat het meer over aan gemeenten en provincies. Het Rijk kiest voor een selectieve inzet van rijksbeleid op slechts dertien nationale belangen. *'Voor die belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken ('je gaat erover of niet').'*¹⁸ De dertien doelen en nationale belangen zijn gebiedsgericht vertaald naar nationale opgaven per MIRT-regio. MIRT staat voor *'Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport'*. In totaal zijn er negen MIRT-gebieden. De gemeente Gooise Meren valt onder het MIRT-gebied Noordwest-Nederland. De MIRT-regio bestaat uit de provincie Noord-Holland, de provincie Flevoland en het bijbehorende IJsselmeergebied. In deze MIRT-regio is de Metropoolregio Amsterdam (MRA) de grootste stedelijke regio. Tot deze regio behoort ook de gemeente Gooise Meren.

¹⁷ Ministerie van IenM 2012, p. 29

¹⁸ Ministerie van IenM 2012, p. 10

Het SVIR stelt dat de volgende twaalf opgaven in de MIRT-regio van nationaal belang zijn:¹⁹

- *'Verbetering van de bereikbaarheid van de Metropoolregio Amsterdam (voornamelijk aan de noordkant van Amsterdam en op termijn de achterlandverbinding naar het oosten en het uitvoeren van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer);*
- *Het versterken van de mainport Schiphol en het bijbehorende netwerk van verbindingen door het opstellen van de Rijksstructuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer (SMASH). Hierin wordt onderzocht welke ruimtelijke en infrastructurele randvoorwaarden daartoe moeten worden geborgd;*
- *Het ontwikkelen van de Zuidas als economische toplocatie en infrastructuurknooppunt (weg, spoor en openbaar vervoer) samen met andere overheden;*
- *Het mogelijk maken van de drievoudige schaa sprong in het gebied Amsterdam-Almere-Markermeer (woningbouw, infrastructuur en groen/blauw) samen met betrokken overheden (RRAAM);*
- *Het verbeteren van de bereikbaarheid van de Metropoolregio Amsterdam voornamelijk aan de noordkant van Amsterdam en op termijn de achterlandverbinding naar het oosten;*
- *Het ruimtelijk mogelijk maken van de ontwikkeling Zaan-IJoevers in de regio Amsterdam (binnenstedelijke gebiedsontwikkeling: ontwikkelen aantrekkelijk woonwerkmilieu) samen met andere overheden;*
- *Versterking van de primaire waterkeringen (hoogwaterbeschermingsprogramma50), het behouden van het kustfundament, het verbeteren van het ecologisch systeem van het Markermeer-IJmeer (Natura 2000) en het samen met decentrale overheden uitvoeren van de gebiedsgerichte deelprogramma's Kust, IJsselmeergebied en Waddengebied van het Deltaprogramma;*
- *Het samenwerken met decentrale overheden in de generieke deelprogramma's Veiligheid, Zoet water en Nieuwbouw en Herstructurering van het Deltaprogramma;*
- *Het voor de lange termijn behouden van een adequate zeetoegang van de IJmond (Zeesluis IJmuiden);*
- *Het robuust en compleet maken van het hoofdenrgienetwerk (380 kV) en buisleidingennetwerk;*
- *Het aanwijzen van voorkeursgebieden voor grootschalige windenergie in de kop van Noord-Holland, Flevoland en het IJsselmeer/Markermeer;*
- *Het tot stand brengen en beschermen van de (herijkte) EHS, inclusief de Natura 2000-gebieden'.²⁰*

Centraal staat de stedelijke opgave van de MRA en de bijbehorende ruimtedruk in combinatie met een forse woningbouwopgave. Deze opgaven gelden ook voor Gooise Meren. Het gevolg van de opgaven is dat dit resulteert in een toenemende vraag naar mobiliteit, zowel in capaciteit als kwaliteit.

In de bijlage van het SVIR is per nationaal belang de aanpak uitgewerkt op basis van lopende en voorziene projecten. Dit overzicht is voor dit moment limitatief naast de concrete investeringen in het MIRT. Elk jaar wordt het MIRT als een uitvoeringsprogramma van het Rijk vernieuwd als bijlage van de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), op Prinsjesdag aan de Tweede Kamer aangeboden. Het huidige MIRT-programma MIRT 2020 is van 12 september 2019.²¹ Het MIRT-programma omvat projecten van diverse ministeries, zoals Infrastructuur en Waterstaat, Economische Zaken en Landbouw en Innovatie. Het MIRT-programma is in 2007 gestart en had tot 2012 een looptijd tot het jaar 2020. Dit is verlengd naar 2028.

Naast deze wijze van een programmatische infrastructurele aanpak is het permanent verbeteren van de verkeersveiligheid een doel in de SVIR. Het verkeersveiligheidsvraagstuk komt hiervoor centraal terug in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV 2030).²² Het SPV 2030 vervangt het Strategisch

¹⁹ Ministerie van IenM 2012, p. 69 en 70

²⁰ Ministerie van IenM 2012, p. 69 en p. 71

²¹ Ministerie van IenW 2019

²² Ministerie van IenW 2018, p 10

Plan Verkeersveiligheid 2020 (SPV 2020) uit 2008.²³ Doel van het SPV 2030 is het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers (verkeersdoden en -gewonden) tot nul.²⁴ Daarbij constateert de Rijksoverheid een trendbreuk door de komst van (nieuwe) stille voertuigen en de elektrische fiets. Dit vereist nieuwe maatregelen. Hiervoor zet de Rijksoverheid in op samenwerking met regionale, lokale overheden en maatschappelijke organisaties. Het plan onderscheidt drie fases. Fase één loopt van 2018 tot 2020 (introductieperiode), fase twee loopt van 2020 tot 2025 (ervaren, leren en evaluatie) en fase drie loopt van 2025 tot 2030 (bijstellen en professionaliseren).²⁵

2.2 Klimaatakkoord

Het nationale 'Klimaatakkoord' is in juni 2019 gepubliceerd, op verzoek van minister Wiebes van Economische Zaken en Klimaat, en schetst dat in het internationale Klimaatakkoord van Parijs (2015) is afgesproken dat de opwarming van de aarde beperkt gehouden moet worden tot anderhalve graad.^{26 27} Het kabinet heeft met het nationale Klimaatakkoord een centraal doel: het terugdringen van de uitstoot van broeikasgassen in Nederland met 49 % ten opzichte van 1990.²⁸ In Europa pleit het kabinet voor een reductie van 55% in 2030.²⁹ Mocht deze doelstelling niet haalbaar zijn, dan streeft Nederland ernaar om met gelijkgestemde Noordwest-Europese landen te komen tot ambitieuzere afspraken dan de door de EU toegewezen landenallocatie. De uiteindelijke doelstelling voor 2030 van 49% kan afwijken doordat de uitkomst van de internationale gesprekken nog niet vaststaat.³⁰ Tabel 2.1 uit het Klimaatakkoord laat de ambities zien in tijd.

²³ Ministerie van VenW 2008

²⁴ Ministerie van IenW 2018, p. 53

²⁵ Ministerie van IenW 2018, p. 3

²⁶ Klimaatakkoord 2019

²⁷ Ministerie van EZK 2019

²⁸ Klimaatakkoord 2019, p. 4

²⁹ Klimaatakkoord 2019, p. 4

³⁰ Klimaatakkoord 2019, p. 4

Tabel 2.1: Globale ontwikkelingen in de tijd (deel 1/2). Bron: Klimaatakkoord 2019, p. 47 en 48

	2019-2030	2030-2050
Schoner (modaliteiten)	Elektrische personenauto's worden concurrerend (rond 2025). Laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen wordt verder uitgerold, incl. eventuele netaanpassingen.	Zero-emissie is de norm; zelfrijdende voertuigen breken door.
	Snelle groei van elektrische bestelbusjes, OV-bussen en lichte vrachtauto's (in 2025 zero-emissie milieuzones in veel binnensteden).	Zero-emissie is de norm; zelfrijdende voertuigen breken door.
	Ook voor zwaar wegvervoer komen er steeds meer elektrische alternatieven (batterij elektrisch en waterstof) in gebruik. Tijdelijk gebruikt zwaar wegvervoer duurzame en synthetische biofuels/biokerosine/bioLNG als overgangsbeleid naar zero-emissie energiedragers. Duurzame biobrandstoffen bij voorkeur voor modaliteiten waarvoor nog geen alternatieven voor handen zijn (scheepvaart en luchtvaart). Ook: opkomst elektrisch (incl. waterstof); aanpassing laad- en tankinfrastructuur	Zero-emissie wordt dominant (waterstof elektrisch) en norm in vrachtverkeer; zelfrijdende voertuigen breken door; elektrisch en synthetische brandstoffen vormen hybride standaarden.
Slimmer	Personenvervoer: zero-emissie-modaliteiten worden steeds aantrekkelijker en sluiten steeds beter op elkaar aan. 'Slim laden' wordt een standaard voor elektrische voertuigen en daarmee onderdeel van het elektriciteitssysteem. Informatiesystemen bepalen steeds vaker reisgedrag. In de ruimtelijke ordening worden duurzaamheids- en bereikbaarheidscriteria zwaarwegend.	Dominant: schone mobiliteit is een dienst; vervoersmiddelen zijn laagdrempelig toegankelijk, eigen bezit (vooral in stedelijke gebieden) minder noodzakelijk en aantrekkelijk. Mobiliteitscriteria mede-structurerend voor ruimtelijke inrichting. Steden zijn ingericht op optimale bereikbaarheid, met bijzondere aandacht voorlopen, fietsen en OV.
	Logistiek: stedelijke zero-emissie milieuzones nemen grote vlucht, evenals bundeling van toeleverende vervoerstromen naar en binnen stedelijke regio's door ketenregie en innovatieve logistieke systemen.	Ketenregie en innovatieve zero-emission-concepten zijn de norm
Anders	Personenvervoer: reisgedrag meer contextafhankelijk. Vaker gecombineerde vervoerssystemen met grotere rol voor OV en fiets. Meer thuiswerken en teleconfereren.	Digitale innovaties en zelfrijdende auto's leiden tot geheel nieuw en moeilijk voorspelbaar mobiliteitsgedrag.
	Logistiek: grotere rol voor multimodale hubs	Multimodale hubs hebben centrale schakelfunctie in logistieke ketens.

In de Europese Raad van 20 juni 2019 heeft een grote meerderheid van de lidstaten klimaatneutraliteit voor 2050 omarmd. Het doel van het nationale Klimaatakkoord is het terugdringen van de uitstoot van broeikasgassen en raakt iedereen.³¹ Het akkoord bevat een maatregelenpakket aan voorstellen waarmee het CO₂-reductiedoel in 2030 gerealiseerd kan worden.³² Het betreft een pakket met een zo breed mogelijk maatschappelijk draagvlak dat niet alleen actieve steun heeft van bijdragende partijen, maar ook het politieke reductiedoel om 49% minder broeikasgassenuitstoot in 2030 te realiseren.³³

Nationale agenda laadinfrastructuur

een belangrijke ontwikkeling vanuit het nationale Klimaatakkoord is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur. Diverse partijen, van gemeenten tot provincies en van het bedrijfsleven tot

³¹ Europese Raad 2019

³² Klimaatakkoord 2019, p. 4

³³ Klimaatakkoord 2019, p. 4

brancheorganisaties hebben gezamenlijk deze agenda opgesteld.³⁴ De afspraken leiden tot een landelijke dekking van (snel)laadpunten en voorzien in de laadbehoefte van het groeiende aantal elektrische voertuigen.³⁵ De uitvoering wordt met provincies en gemeenten vertaald in regionale mobiliteitsplannen die nader ingaan op de lokale behoeften voor laadinfrastructuur.³⁶

De verwachting is dat in 2030 er 1,9 miljoen (semi-)publieke en private laadpunten zijn in Nederland³⁷. Een eerste doorrekening van TNO voor stadslogistiek voorziet een maximale laadbehoefte van 18.600 laadpunten in 2030. Voor vrachtauto's zijn dit er 7.400 stuks.³⁸ Daarnaast zijn er diverse maatregelen in vastgelegd afspraken opgenomen om de beschikbaarheid van elektrische auto's te verbeteren.³⁹ dit zijn onder meer:

- lage BPM en MRB voor emissieloze voertuigen voor het beperkt houden van het prijsverschil met brandstofauto's (bv. MRB-vrijstellingen tot en met 2024);
- mogelijkheden onderzoeken om subsidies te koppelen aan exportbeperkingen waardoor de auto's langer beschikbaar blijven in Nederland;
- verkenningen uitvoeren om inzichten in de levensduur en oplaadcapaciteit van gebruikte elektrische auto's voor de consument Europees wettelijk af te dwingen;
- mogelijkheden verkennen om gebruikte batterijen tegen hun reële waarden in te kunnen zetten in de stabilisering van het elektriciteitsnetwerk (wat, naar verwachting, een positief zal hebben op de restwaarde van auto's);
- haalbaarheid onderzoeken van tweedehands elektrische auto's leasen.

In de NAL is een volledig overzicht van alle gemaakte afspraken terug te vinden. De partijen die de NAL hebben opgesteld hebben op regionaal en lokaal niveau visies en beleidsafwegingen afgesproken. De gemeente Gooise Meren behoort tot de MRA en doet mee met het programma MRA-E (zie paragraaf 2.4 voor een nadere uitwerking van dit programma).

2.3 Provincie

Omgevingsvisie

Het mobiliteitsbeleid van de provincie is opgenomen in de omgevingsvisie.⁴⁰

Hoofdambitie

Noord-Holland heeft een relatief hoog welvaarts- en welzijnsniveau. Om deze ook voor de toekomst vast te kunnen houden, richten we ons op een goede balans tussen economische groei en leefbaarheid. Zodanig dat bij veranderingen in het gebruik van de fysieke leefomgeving de doelen voor een gezonde en veilige leefomgeving overeind blijven.

Sturingsfilosofie

We gaan uit van het principe 'lokaal wat kan, regionaal wat moet', gelet op de diversiteit aan regio's, om ruimte te bieden aan maatwerk en om vorm te kunnen geven aan een wendbare samenleving. Hierbij staat de opgave centraal. Dat bepaalt de wijze van sturing en samenwerking.

³⁴ Rijksoverheid 2019

³⁵ Klimaatakkoord 2019

³⁶ Klimaatakkoord 2019, p. 58

³⁷ Rijksoverheid 2019, p. 6

³⁸ Klimaatakkoord 2019, p. 58

³⁹ Rijksoverheid 2019, p. 6-7

⁴⁰ Omgevingsvisie NH2050, Koers NH2050: ambities en doelstellingen, vastgesteld door PS op 18-12-2017

Ambities

Leefomgeving

Hoewel een gezonde en veilige basiskwaliteit van de leefomgeving centraal staat, wordt een verhoging van deze ambitie in de toekomst niet uitgesloten.

a. Klimaatverandering

De ambitie is een klimaatbestendig en waterrobuust Noord-Holland. Stad, land en infrastructuur worden klimaatbestendig en waterrobuust ontwikkeld. Op gebiedsgerichte wijze en in samenspraak met de partijen die daar medeverantwoordelijk voor zijn, wordt ernaar gestreefd de bodemdaling in veenweidegebieden af te remmen, te stoppen en, zo mogelijk, te herstellen.

b. Gezondheid en veiligheid

De ambitie is het behouden en, waar mogelijk, verbeteren van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving. Dit betreft bodem, water, lucht, omgevingsveiligheid, geluidbelasting en (ontwikkelingen in) de ondergrond. Dit in het kader van voldoen aan de wettelijke normen en, waar mogelijk, ruimte zoeken voor verbetering. Samen met alle partners wordt ernaar gestreefd te voldoen aan de KRW-normen voor water en aan de WHO-normen voor luchtkwaliteit, uiterlijk in 2027 wat betreft de KRW-normen en 2050 wat betreft de WHO-normen.

c. Biodiversiteit en natuur

De ambitie is om de biodiversiteit in Noord-Holland te vergroten, ook omdat daarmee andere ambities/doelen kunnen worden bereikt. Denk hierbij aan een gezonde leefomgeving, economisch duurzame landbouw, bodem- en waterkwaliteit, aantrekkelijke verstedelijking en klimaatadaptatie.

Gebruik van de leefomgeving

Het faciliteren van ruimtelijke ontwikkelingen staat centraal, onder voorwaarde van behoud en ontwikkeling van de ruimtelijke kwaliteit.

a. Economische transitie

De ambitie is een duurzame economie, met innovatie als belangrijke motor. Om die reden wordt ruimte geboden aan de ontwikkeling van circulaire economie, duurzame landbouw, energietransitie en experimenten.

b. Wonen en Werken

De ambitie is dat vraag en aanbod van woon- en werklocaties (kwantitatief en kwalitatief) beter met elkaar in overeenstemming zijn. De woningbouw wordt vooral in- en aansluitend op de bestaande verstedelijkte gebieden gepland, in overeenstemming met de behoeften en trends. Duurzaamheid van de totale voorraad is het uitgangspunt.

c. Mobiliteit

De ambitie is dat de inwoners en bedrijven van Noord-Holland zichzelf of producten effectief, veilig en efficiënt kunnen verplaatsen, waarbij de negatieve gevolgen van de mobiliteit op klimaat, gezondheid, natuur en landschap steeds nadrukkelijk meegewogen worden. De provincie zet zich in voor het versterken van mobiliteitsopties die hieraan bijdragen, zoals goede ov-verbindingen, uitstekende infrastructuur voor alle modaliteiten en technologische innovatie. Inwoners en bedrijven hebben zoveel mogelijk de vrijheid om hun eigen vervoerswijzen te kiezen. Zodanig dat het totale verkeers- en vervoersnetwerk optimaal wordt gebruikt en ten dienste staat van de ruimtelijk-economische ontwikkeling. Er wordt gestuurd op een optimale afstemming tussen ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur en streven naar een vorm van basisbereikbaarheid voor kleine kernen.

d. Landschap

De ambitie is het benoemen, behouden en versterken van de unieke kwaliteiten van de diverse landschappen en de cultuurhistorie.

Energietransitie

De ambitie is dat Noord-Holland, als samenleving, in 2050 volledig klimaatneutraal en gebaseerd is op (een maximale inzet op opwekking van) hernieuwbare energie. Daarom wordt er ruimte geboden aan de noodzakelijke energietransitie en daarvoor benodigde infrastructuur. Rekening houdend met de ambities voor verstedelijking en landschap. De ontwikkeling van de energie, het aandeel duurzame energie en de hoogte van de CO₂-uitstoot wordt zoveel mogelijk gemonitord.

Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP) Noord-Holland en Flevoland

Op 24 augustus 2020 is het eerste concept van het Regionale Mobiliteitsprogramma door de provincie Noord-Holland en Flevoland uitgebracht. Dit document geeft richting aan de visie van deze provincies hoe zij willen omgaan met wereldwijde doelstellingen, met betrekking de klimaat- en energiedoelen van decentrale overheden in onze regio. In het RMP laten we de provincies zien wat zij bijdragen, vanuit onze eigen specifieke situaties. De mogelijkheden tussen partijen in de regio verschillen namelijk. Maatregelen vragen daarom om afgestemd (regionaal) maatwerk

De provincies, Vervoerregio Amsterdam, en gemeenten in Noord-Holland en Flevoland hebben verschillende doelstellingen geformuleerd wanneer en in hoeverre CO₂-neutraliteit bereikt moet worden. Vanuit dit brede scala aan ambities, zijn er ook overeenkomsten:

1. We streven allemaal naar klimaat- of CO₂-neutraliteit.
2. Hoe we daar gaan komen, wisselt per partij en is vaak nog niet uitgewerkt voor mobiliteit.
3. We zijn allemaal akkoord gegaan met het Energie- en het Klimaatakkoord.

Door samenhang aan te brengen in deze verscheidenheid kan gemakkelijker gezamenlijk opgetreden worden. Daarom hanteren we in het RMP de volgende gezamenlijke ambitie voor het regionale proces.

In 2021 zal naar verwachting het definitieve programma worden opgesteld.

Openbaar vervoer

Toekomstbeeld 2040

Concessie busvervoer

De huidige concessie van het openbaar busvervoer Gooi en Vechtstreek eindigt op 10 juli 2021.⁴¹ Deze nieuwe concessie, gewonnen door Transdev Nederland in maart 2020⁴², is voornemens om met ingang van 11 juli 2021 volledig zero emissie te rijden. Deze nieuwe concessie is verdeeld over twee fasen en loopt tot in ieder geval 2030. De gemeente Gooise Meren gaat hierin mee met de keuze van de provincie Noord-Holland om bij te dragen aan een duurzaam openbaar vervoernetwerk.⁴³ Vast staat dat de nieuwe concessie veranderingen met zich gaat meebrengen. De gemeenten in Gooi en Vechtstreek, waaronder Gooise Meren, hebben geen formele bevoegdheid bij de nieuwe concessieverlening.⁴⁴ Om die reden is ook Gooise Meren in een vroeg stadium betrokken geweest door de provincie Noord-Holland om mee te denken over de nieuwe concessie.

⁴¹ Gooise Meren 2018a, p. 1

⁴² OV Pro 2020

⁴³ Gooise Meren 2018a

⁴⁴ Gooise Meren 2018a

De gemeente Gooise Meren grijpt de nieuwe concessieverlening aan om niet alleen het aanbod te verbeteren, maar ook om de regio bereikbaar te houden. Zo wordt er de komende jaren vanuit Almere een HOV-busverbinding ('Hoogwaardig Openbaar Vervoer') via Blaricum naar Utrecht Science Park geïntroduceerd en vinden er doorstromingsmaatregelen plaats op de A1 voor HOV-bussen tussen knooppunten Muiderberg en Eemnes. Dit is onderdeel van een plan waar €80 miljoen voor is opgenomen.⁴⁵ Gooise Meren zet zich op lange termijn in voor een mobiliteitsperspectief voor iedere inwoner, waarbij haar inwoners voorzien zijn van meer reiszekerheid en gebruiksgemak.⁴⁶

Regionale (bus)lijnen

Het netwerk van regionale lijnen in Gooi en Vechtstreek bestaat, na invoering van de voorgestelde wijzigingen, uit de volgende verbindingen⁴⁷:

- Lijn 100 Bussum – Huizen – Blaricum – Hilversum;
- Lijn 101 Bussum – Huizen – Blaricum;
- Lijn 105 Hilversum Station – Kortenhoef – Hilversumse Meent – Bussum;
- Lijn 106 Hilversum Station – Kortenhoef – Nederhorst den Berg – Weesp;
- Lijn 107 Hilversum Station – Bussum – Ziekenhuis Tergooi – Huizen;
- Lijn 108 Hilversum Station – Laren – Blaricum – Huizen;
- Lijn 109 Hilversum Station – Eemnes – Laren – Ziekenhuis Tergooi – Bussum;
- Lijn 110 Bussum – Naarden – Muiderberg – Muiden – Weesp;
- Lijn 202 Eemnes – Laren – Ziekenhuis Tergooi – Naarden – Muiden – Diemen – Amsterdam ZO;
- Lijn 210 Bussum – Naarden – Muiderberg – Muiden – Weesp;
- Lijn 602 Amsterdam ZO – Diemen – Muiden – Naarden.

Spoornetwerk

Tussen Amsterdam, Hilversum en Amersfoort wordt het spoor optimaal benut met een 2-treinen systeem van 6 IC's en 4 SPR's. Dit systeem garandeert een goede bereikbaarheid tussen de verschillende deelregio's. Op het deeltraject in Het Gooi zorgt de toevoeging van de IC-verbinding tussen Almere en Utrecht voor een kwaliteitsverbetering in de bereikbaarheid, doordat de IC-stop Hilversum Sportpark wordt opgenomen. Hiervoor is de eerdergenoemde spoorinvestering voor de IC Almere-Utrecht noodzakelijk, waar nog eens een extra € 110 miljoen bovenop komt dat gefinancierd wordt door een samenwerking tussen de Vervoerregio Amsterdam, de provincies Noord-Holland en Flevoland en de gemeenten Amsterdam en Almere.⁴⁸ Deze investeringen maken gezamenlijk investeren in diverse OV-knooppunten en verbeteringen rondom ketenmobiliteit (met name de aansluiting bus-trein en vice versa) in de kernen van de gemeente Gooise Meren mogelijk.⁴⁹

Naast het verbeteren van de bereikbaarheid voor het busvervoer, streeft Gooi en Vechtstreek ernaar om ook de bereikbaarheid per spoor te verbeteren. Dit komt ter uiting door treinen frequenter te laten rijden. Eén daarvan is het plan om de Sprinter tussen Utrecht en Almere in beide richtingen op Utrecht Overvecht te laten stoppen. Momenteel is dit slechts in één richting.⁵⁰

⁴⁵ Vervoerregio Amsterdam e.a. 2019, p. 40

⁴⁶ Gooise Meren 2018b

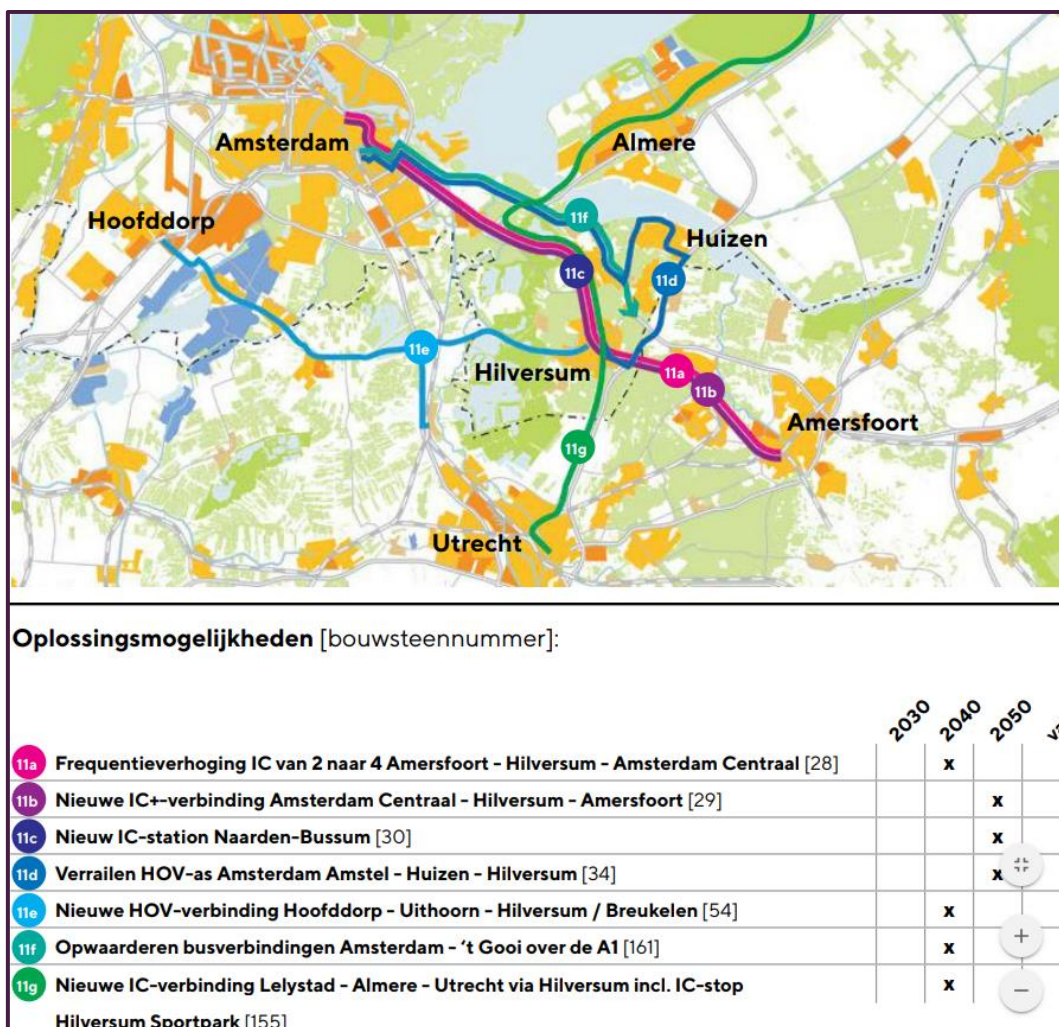
⁴⁷ Connexxion 2017, p. 4

⁴⁸ Vervoerregio Amsterdam 2019a, p. 40

⁴⁹ Gooise Meren 2018b

⁵⁰ NS 2020, p. 13

Vanuit de Vervoerregio Amsterdam is er een regionaal toekomstbeeld OV⁵¹ opgesteld dat er als volgt uitziet:



Figuur 2.1: Factsheet regionaal ov-toekomstbeeld Gooi en Vechtstreek. Bron: Vervoerregio Amsterdam 2019a, p. 72

Frequentie op het spoor en effect op spoorwegovergangen

Op station Naarden-Bussum komt een treinfrequentieverhoging van vier treinen per uur in beide richtingen, en stopt minder op tussenliggende stations. Op station Bussum-Zuid stopt alleen de sprinter, welke twee keer per uur in beide richtingen gaat. Het dagelijks gebruik is als, om en nabij, 6.000 in- en uitstappers op Naarden-Bussum en 1.500 op Bussum-Zuid.⁵²

Van oudsher loopt er een discussie over het veranderen van de functie van station Bussum-Zuid. Een verdiept spoor is een wens, maar wordt niet als realistisch geacht. Het spoor is namelijk net vervangen.

Op de Gooilijn zijn er met name in Hilversum, Bussum en Naarden veel overwegen kort op elkaar. Langsrijdende treinen zorgen voor een barrièrewerking. Er zijn zes gelijkvloerse overwegen en één ongelijkvloerse overweg. Door het verhogen van de frequentie zouden enkele overwegen zo lang dicht

⁵¹ Vervoerregio Amsterdam 2019a

⁵² Input van beleidsmedewerkers gemeente Gooise Meren 2020

staan dat ze bijna niet meer gebruikt kunnen worden⁵³. De gevolgen voor het lokale wegennet zijn nu al groot⁵⁴.

Openbaar Vervoerplan 2018 – Connexxion

Hieronder is het Vervoerplan 2018, uitgegeven door Connexxion, samengevat. Voor 2020 en verder loopt met het schrijven van dit Mobiliteitsvisie de uitvraag van de nieuwe concessie.

Diverse ontwikkelingen leiden tot aanpassingen aan de dienstregeling van het openbaar vervoer per bus in de concessie. Dit is nodig om aansluitingen te behouden en, waar mogelijk, te verbeteren zodat de optimale keten van vervoersmiddelen in stand blijft.⁵⁵ Tevens streeft Connexxion ernaar om de betrouwbaarheid en stiptheid van het vervoer jaarlijks verder te verbeteren. Belangrijk daarbij is dat het openbaar vervoer zich noodgedwongen moet beperken tot het vervoer van de grotere groepen reizigers. Het budget voor openbaar vervoerdiensten is niet toereikend om maatwerk op individueel niveau te kunnen bieden, net als dat het niet mogelijk is om extra budget te genereren.⁵⁶ Verbeteringen op de ene buslijn in het vervoergebied leiden daardoor onvermijdelijk tot een bezuiniging op het voorzieningenniveau elders in het vervoergebied.

In de kern Muiden vindt er in het kader van deze ontwikkelingen een ingrijpende wijziging plaats voor de reizigers van en naar Muiden: het nieuwe P+R terrein bij Muiden, langs de A1.

Ingrijpende wijziging voor de reizigers van en naar Muiden is de ingebruikname van het nieuwe P+R terrein bij Muiden. Deze is voorzien van alle faciliteiten, gericht op de toekomst, waarbij het centraal ligt voor nog nieuw te bouwen woonwijken. Wel hebben inwoners en bezoekers van Muiden een langere (loop)afstand naar de oude kern dan bij de oude locatie.⁵⁷ De gemeente Gooise Meren zet zich in voor een mobiliteitsperspectief voor iedere inwoner, waarbij ook de inwoners van Muiden e.o. voorzien van meer reiszekerheid en gebruiksgemak. Er zijn tot dusver nog geen besluiten genomen over een eventueel vervolg.

⁵³ Regio Gooi en Vechtstreek 2019, p. 2

⁵⁴ Regio Gooi en Vechtstreek 2019, p. 2

⁵⁵ Connexxion 2017, p. 2

⁵⁶ Connexxion 2017, p. 2

⁵⁷ Connexxion 2017, p. 2



Figuur 2.2: Lijnnetkaart Connexxion. Bron: Connexxion dienstregeling 2019, p.1

Fiets

Uit *'Perspectief Fiets: De toekomst van de fiets in de provincie Noord-Holland'* schetst de provincie Noord-Holland dat de fiets, met alle 27% van alle verplaatsingen, een onmisbaar onderdeel is van de mobiliteit.⁵⁸ Naast een grote in zowel het woon-werk- als het woon-onderwijsverkeer, wordt de fiets veel gebruikt voor recreatieve en sociaal-maatschappelijke doeleinden.

De provincie ziet tevens dat, door de groeiende populariteit van de elektrische fiets, de afgelegde afstanden per fiets toeneemt en de elektrische fiets een aantrekkelijk alternatief wordt voor meer regionale verplaatsingen.⁵⁹ Hierbij verschuift de fiets van een puur stedelijk vervoermiddel naar een regionale mobiliteitsoplossing, al dan niet in combinatie met het openbaar vervoer. Binnen de gemeente Gooise Meren zijn de meeste bestemmingen per fiets te bereiken en zet de gemeente zich actief in om de fiets te stimuleren.⁶⁰ Dit doet de gemeente naar aanleiding van een landelijke tendens dat het aantal verkeersslachtoffers onder fietsers de laatste jaren sterker toeneemt dan het gemotoriseerd verkeer.⁶¹ Deze ontwikkelingen vragen om een vernieuwde aanpak voor de fiets binnen een nieuw verkeersveiligheidskader.

Vanuit de gedachte dat er een vernieuwde aanpak voor de fiets nodig is, stelt de provincie Noord-Holland dat in 2050 – het planjaar van de Omgevingsvisie – de fiets een nog belangrijkere rol moet spelen in de regionale mobiliteit in de provincie.⁶² Eén compleet, fijnmazig, herkenbaar, veilig en comfortabel netwerk van fietsvoorzieningen is het gewenste resultaat. Om dit te realiseren zet de provincie in op de volgende acht opgaven⁶³:

1. Veilige provinciale fietsinfrastructuur voor iedereen;
2. Het oplossen van knelpunten in het huidige fietsnetwerk;
3. Een netwerk van doorfietsroutes realiseren in en samen met de regio;
4. Het versterken van de ketenreis met de fiets;
5. Het benutten van de kansen van de deelfiets;
6. Het verbeteren van de verkeersveiligheid en bereikbaarheid door gedragsverandering;
7. Het stimuleren van fietstourisme;
8. Het stimuleren van smart mobility, innovatie en onderzoek.

De gemeente Gooise Meren is van mening dat het fietsnetwerk geschikt moet zijn voor fietsers van alle leeftijden en vaardigheden. Om die reden streeft de gemeente ernaar om de fietsinfrastructuur zo vergevingsgezind mogelijk in te richten om daarmee de veiligheid van zowel kinderen, volwassenen als ouderen te waarborgen. Fietsers krijgen dan ook voorrang boven de auto bij de (her)inrichting van de openbare ruimte.⁶⁴ In samenwerking met andere gemeenten in de regio zijn er regionale afspraken gemaakt om snelfietsroutes aan te leggen en bestaande knelpunten in het regionale fietsnetwerk op te lossen, om daarmee een samenhangend, herkenbaar en aantrekkelijk (door)fietsroutenetwerk te creëren. In het kader van het stimuleren van duurzame mobiliteit, is de ketengedachte van belang. Hierbij wordt bedoeld dat een reiziger gebruikmaakt van een combinatie aan vervoermiddelen, zoals fiets-OV of auto-fiets. Net als de provincie Noord-Holland, ziet de gemeente Gooise Meren kansen om deelgebruik ten aanzien van de fiets te stimuleren.⁶⁵ Gooise Meren zet zich in om de regionale potentie van de (deel)fiets in beeld te brengen door campagnes op het gebied van fietsveiligheid en het gedrag van (snelle) fietsers. Uit onderzoek is gebleken dat het voor veel reizigers namelijk nog onbekend is hoe de fiets een rol kan spelen voor hun dagelijkse verplaatsingen.⁶⁶

⁵⁸ Provincie Noord-Holland 2018b

⁵⁹ Provincie Noord-Holland 2018b, p. 4

⁶⁰ Gemeente Gooise Meren 2020

⁶¹ SWOV 2020

Tot slot zoekt de gemeente Gooise Meren actief naar nieuwe oplossingen. Denk hierbij aan:

- Het versterken van de kwaliteit van recreatieve routes voor recreanten en toeristen;
- Pilotprojecten en -studies;
- Ontwikkelingen rondom innovatieve oplossingen voor verkeersveiligheidsoplossingen;
- Smart Mobility (zoals fietsdetectie(lussen));
- Nieuwe infrastructuurontwerpen ten aanzien van fietspaden.

2.4 Metropoolregio Amsterdam

De Metropoolregio Amsterdam (MRA) is een informeel samenwerkingsverband van drieëndertig gemeenten, de provincies Noord-Holland en Flevoland en het formele samenwerkingsverband de Vervoerregio Amsterdam.

Als gebied valt de MRA in de top vijf van economisch sterke regio's in Europa.⁶⁷ De MRA richt zich op het behoud en het versterken van de internationale concurrentiepositie. Ondersteunend aan deze doelstelling zet de MRA in op het gebied van innovatieve economische ontwikkelingen, snelle mobiliteitsverbindingen en ruimte voor aantrekkelijk wonen, werken en recreatie.

Vanuit de samenwerking is een regiegroep aangesteld van diverse gemeenten en regio's. De gemeente Gooise Meren valt onder de regio Gooi en Vechtstreek. De regiegroep is bestuurlijk opdrachtgever aan het MRA-bureau. Het MRA-bureau zet zich in voor drie platforms, namelijk ruimte, economie en mobiliteit.⁶⁸ De platforms zijn samengesteld uit wethouders en gedeputeerden. Op grond van de MRA Agenda en werkplannen bepalen de platforms welke acties de MRA oppakt, welke partij optreedt als bestuurlijk trekker en in welke vorm ambtelijke ondersteuning nodig is.

Op het gebied van verkeer en vervoer is voor de Mobiliteitsvisie van Gooise Meren het platform mobiliteit het belangrijkste. Dit platform richt zich op het bevorderen van de (internationale) bereikbaarheid van de MRA. Centraal op de agenda staan grote infrastructuurprojecten en ontwikkelingsstrategieën voor verkeer en vervoer. De taakstelling richt zich grotendeels op het coördineren van activiteiten rondom de grote(re) verkeers- en vervoersprojecten en om de besluitvorming van dit soort projecten soepeler te laten verlopen. Daarnaast dient het platform als lobby richting het Rijk.

Binnen de MRA lopen diverse projecten die zich richten op het oplossen van bestaande en toekomstige fysieke mobiliteitsknelpunten. Daarnaast gaat er specifieke aandacht uit naar de uitrol van elektrisch vervoer en naar maatregelen om vervuiling en overlast van mobiliteit te verminderen. Om elektrisch vervoer te stimuleren is het projectbureau Metropoolregio Amsterdam Elektrisch (MRA-E) opgericht. Dit projectbureau fungeert als aanjager, vraagbaak en kennismakelaar binnen de MRA op het gebied van elektrisch vervoer. De focus ligt op het delen van kennis, de uitrol van een netwerk van oplaadpunten voor elektrische voertuigen, het stimuleren van gebruik van elektrische voertuigen door bedrijven en overheden, het verbeteren van de samenwerking tussen overheden en de markt.

Daarnaast is voor de gemeente Gooise Meren het Regionaal Verkeersmodel VENOM van belang. Dit

⁶² Provincie Noord-Holland 2018, p. 5

⁶³ Provincie Noord-Holland 2018, p. 5

⁶⁴ Gemeente Gooise Meren 2020, p. 33

⁶⁵ Gemeente Gooise Meren 2020, p. 7

⁶⁶ Van Zessen 2017

⁶⁷ Metropoolregio Amsterdam 2018, p. 2

⁶⁸ Metropoolregio Amsterdam 2018, p. 10

verkeersmodel is bedoeld om te worden gebruikt bij grote en kleine studies naar ontwikkelingen van het wegverkeer en het OV. De beheerorganisatie achter het model is de Vervoerregio Amsterdam, die het model onderhoudt in opdracht van de MRA. Er kunnen drie soorten studies worden onderscheiden:

- Modelstudies, zoals bijvoorbeeld de Uithoornlijn, de verbinding A1-A6 en diverse MIRT-studies;
- Basisprognoses, welke wordt gebruikt voor bijvoorbeeld de MRA Ontwikkelagenda Spoor;
- Lokale modellen, zoals wellicht mogelijk voor aanpassingen in de verkeersstructuur voor de kernen van Gooise Meren.

2.5 Vervoerregio Amsterdam

De gemeente Gooise Meren is geen onderdeel van de Vervoerregio Amsterdam, maar heeft gezien zijn ligging wel veel te maken met de Vervoerregio Amsterdam. De Vervoerregio Amsterdam is een formeel samenwerkingsverband van vijftien gemeenten rondom Amsterdam.⁶⁹ De vijftien gemeenten zetten zich op grond van een gemeenschappelijke regeling in op het verbeteren van de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de ruimtelijke ontwikkeling in hun gebied. De Vervoerregio Amsterdam had een regionaal verkeer- en vervoerplan (RVVP) uit 2004.⁷⁰ Het RVVP was richtinggevend voor de beleidsontwikkeling, voor de uitvoering van de exploitatie van het ov en subsidieverlening van projecten op het gebied van infrastructuur en verkeersveiligheid. Eind 2017 is het RVVP vervangen door het Beleidskader Mobiliteit voor de Vervoerregio. Dit beleidskader is de uitwerking van de Strategische Visie Mobiliteit uit 2016. Het beleidskader richt zich meer op strategisch niveau aan de hand van vijf strategische opgaven. De vijf strategische opgaven zijn:

- Strategische opgave 1: van modaliteit naar mobiliteit;
- Strategische opgave 2: naar een CO₂ - neutraal mobiliteitssysteem;
- Strategische opgave 3: veilig en prettig van deur tot deur;
- Strategische opgave 4: mobiliteit en omgeving passen bij elkaar;
- Strategische opgave 5: nabijheid van dagelijkse activiteiten.

Concreet wordt het beleidskader vertaald naar de concessies, projecten, investeringsagenda's, uitvoeringsplannen en monitoringsprogramma's.⁷¹ Voor de gemeente Gooise Meren is het van belang dat de inzet van de Vervoerregio Amsterdam op het gebied van wegen, OV- en fietsverbindingen via deze concessies, projecten en investeringsagenda's wordt gevolgd. Het gaat hier met name om de stad Amsterdam voor het woon-werkverkeer en de kansen voor verbetering van verbindingen op het gebied van toerisme en recreatie.

De vertaling van deze vijf opgaven in activiteiten, projecten en maatregelen vinden plaats en krijgen vorm in de Investeringsagenda Mobiliteit.⁷² Het Beleidskader Mobiliteit wordt daarbij niet gebruikt als blauwdruk, maar als kompas: het geeft richting aan de huidige en toekomstige activiteiten en investeringen.⁷³ De Investeringsagenda Mobiliteit bevat daarmee alle initiatieven die de Vervoerregio nog wil nemen en alle lopende projecten. Een aantal daarvan heeft direct of indirect betrekking op de gemeente Gooise Meren. Het gaat daarbij om:

- De Metropolitane fietsroute over de Muiderfietsbrug, langs de Maxisweg, door Muiden en langs de Naardervaart naar Bussum. Begin 2018 is door bestuurders van alle gemeenten binnen de

⁶⁹ De Vervoerregio Amsterdam wordt gevormd door vijftien gemeenten, namelijk de gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, Amsterdam, Beemster, Diemen, Edam-Volendam, Haarlemmermeer, Landsmeer, Oostzaan, Ouder-Amstel, Purmerend, Uithoorn, Waterland, Wormerland en Zaanstad.

⁷⁰ Uitvoeringsprogramma Verkeer & Vervoer 2017 - Uitvoeringsprogramma van het Regionaal Verkeer en Vervoerplan (2017), p. 8

⁷¹ Vervoerregio Amsterdam 2017b, p. 4

⁷² Vervoerregio Amsterdam 2019b

⁷³ Vervoerregio Amsterdam 2017b

Metropoolregio Amsterdam afgesproken om deze en andere Metropolitane fietsroutes sterk te verbeteren. Het verzoek richting deze gemeenten is dan ook om op dit te nemen in hun uitvoeringsplannen.

- Een tweede Metropolitane fietsroute loopt aan de westzijde van het Amsterdam Rijnkanaal, en gaat daarbij voor een klein deel over het grondgebied van Gooise Meren (Kanaaldijk West tussen brug over de A1 en de spoorbrug). Juist op dit deel willen de gemeente Diemen en de Vervoerregio Amsterdam verlichting aanbrengen. Verzocht wordt aan aangrenzende gemeenten om hieraan mee te werken, zodat de gebruikers die hierover bij de gemeente Gooise Meren en bij andere gemeenten aanklopten, tegemoetgekomen kunnen worden.
- De Vervoerregio is betrokken bij de nieuwe busverbinding tussen IJburg en Weesp. Een goede doorstroming van het regionaal busverkeer op de Maxisweg, Mariahoeveweg en de Weesperweg en de onderlinge kruispunten is daarom van belang. Daarnaast is een functionerende knoop Muiden P+R ook belangrijk. Hierbij kan gedacht worden aan goede fietspaden en de aanwezigheid van voldoende fietsparkeervoorzieningen.

2.6 Regio Gooi en Vechtstreek

De Regio Gooi en Vechtstreek is een intergemeentelijke samenwerking van de gemeenten Blaricum, Eemnes, Gooise Meren, Hilversum, Huizen, Laren, Weesp en Wijdmeren op grond van de Wet gemeenschappelijke regelingen en de Gemeentewet. De regio heeft onder de volgende taken: belangenbehartiging, delen van kennis, capaciteit en deskundigheid, bevorderen onderlinge afstemming, visieontwikkeling, verwerving van budgetten, beleidsvoorbereiding, inkoop en contractbeheer en gezamenlijk beheer.⁷⁴ Een van de zaken die intergemeentelijk wordt opgepakt op het gebied van verkeer en vervoer is het realiseren van een functionele snelfietsverbindingen in de regio.⁷⁵ Deze wens voor de aanleg van zogenaamde 'snelfietspaden' wordt al langere tijd geuit in de regio. In de regio zijn nu nog geen functionele snelfietspaden. Wel is er een route tussen Almere en Amsterdam-Zuidoost in ontwikkeling die via de regio loopt (de 'Electric Freeway' via Muiden en Weesp, verbonden met het Spoorbaanpad in Almere).⁷⁶ De verbinding met het Gooi wordt aangeduid in het toekomstbeeld. In het toekomstbeeld wordt ook de verbinding met het Gooi aangeduid. Er is vanuit de Vervoerregio Amsterdam tot 2025 voor dit traject € 12,5 miljoen gereserveerd.⁷⁷

De interregionale ambitie sluit aan bij de ambities van de (concept)agenda van de MRA en uit de (concept) structuurvisie verkeer en vervoer van Hilversum.^{78,79} Vooral Hilversum ziet potenties in verbindingen richting Bussum, Utrecht en Baarn/Amersfoort: *"De technische ontwikkeling van de fiets gaat de laatste jaren razendsnel: met de opkomst van de elektrische fiets, high speed pedelec, is het bereik van de fiets voor een steeds grotere groep gebruikers enorm toegenomen. De gezondheidseffecten van fietsen zijn daarbij evident. Mogelijk dat ook de fietsinfrastructuur een technische ontwikkeling door gaat maken: fietspaden van zonnepanelen, led fietspaden zijn al in de praktijk gerealiseerd en verhogen de beleving en gebruiksmogelijkheden. Daarbij wordt ook steeds serieuzer nagedacht over overdekte fietspaden."*⁸⁰

⁷⁴ Gooise Meren 2018c:

http://decentrale.regelgeving.overheid.nl/cvdr/XHTMLoutput/Historie/Gooise%20Meren/CVDR608948/CVDR608948_1.html

⁷⁵ Regio GV 2015: <https://www.regiogv.nl/nieuws/aanzet-snel-fietsroutes-gooi-en-vechtstreek-gemaakt/>

⁷⁶ Regio GV 2015: <https://www.regiogv.nl/nieuws/aanzet-snel-fietsroutes-gooi-en-vechtstreek-gemaakt/>

⁷⁷ Regio GV 2015: <https://www.regiogv.nl/nieuws/aanzet-snel-fietsroutes-gooi-en-vechtstreek-gemaakt/>

⁷⁸ Metropoolregio Amsterdam 2019 (geactualiseerde versie)

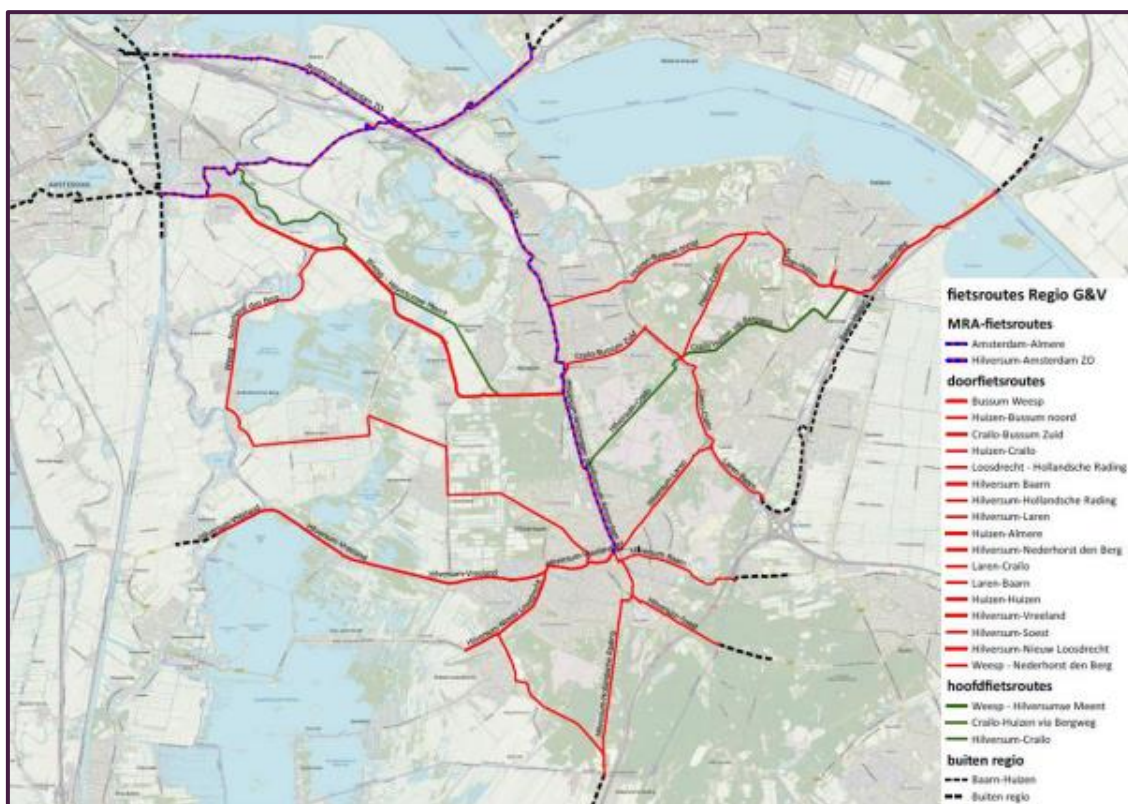
⁷⁹ Gemeente Hilversum 2016

⁸⁰ Regio GV 2015: <https://www.regiogv.nl/nieuws/aanzet-snel-fietsroutes-gooi-en-vechtstreek-gemaakt/>

In het kader van het project 'Metropolitane fietsroutes' (zie ook vorige paragraaf), heeft de regio Gooi en Vechtstreek een intentieverklaring ondertekend.⁸¹ Deze intentieverklaring betreft onder meer het ontwikkelen van een snelfietspadennetwerk in de regio. Het doel hiervan is een hoogwaardig fietspadennet voor een betere verbondenheid van de kernen en belangrijkste regionale bestemming, mede ter vermindering van het autoverkeer in de regio en het onderstrepen van de landschappelijke en ruimtelijke identiteit van de regio.⁸²

De gemeente Gooise Meren streeft hiermee de omgevingsvisie van de provincie Noord-Holland na te leven. Deze omgevingsvisie luidt dat de fiets een nog belangrijkere rol moet gaan spelen in de regionale mobiliteit in de provincie, met als gewenste resultaat één compleet, fijnmazig, herkenbaar, veilig en comfortabel fiets(route)netwerk.⁸³

Het stimuleren van fietsen wordt nu steeds meer gezien als een middel om onder meer de energietransitie, luchtkwaliteit, gezondheid, sociale inclusie en economische invulling te geven.⁸⁴ Gemeenten in de regio Gooi en Vechtstreek hebben een verkenning uitgevoerd naar kansrijke snel- en doorfietsroutes in de regio. Zie hiervoor de figuur op de volgende pagina.



Figuur 2.3: Voorstel doorfietsroutes Gooi en Vechtstreek. Bron: Regio GV 2018, p. 18

Vanuit de samenwerking tussen de provincie Noord-Holland en de Regio Gooi en Vechtstreek zijn tijdens het portefeuillehoudersoverleg de volgende zaken benoemd waarop ingezet gaat worden⁸⁵:

⁸¹ Regio GV 2018, p. 3

⁸² Regio GV 2018, p. 3

⁸³ Provincie Noord-Holland 2018, p. 5

⁸⁴ Regio GV 2018, p. 3

⁸⁵ Portefeuillehoudersoverleg 6 juli 2020, inzake 'Agenda mobiliteit provincie-regio'

Wegverkeer

- Doorstroming op de A1 behouden en verbeteren;
- Verbreden A27 met buscorridor;
- Aanpak regionale wegnelpunten door gebiedsontwikkeling;
- Logistiek en vrachtverkeer verduurzamen en overlast tegengaan.

Openbaar vervoer

- Versterken Gooicorridor Amsterdam – Hilversum – Amersfoort/ Utrecht;
- HOV buslijnen naar Hilversum, Amsterdam en Utrecht;
- Versterken openbaar streek- en stadsvervoer;
- Sterke OV knooppunten (stations, hubs en P+R).

Fiets

- Een hoogwaardig fietsnetwerk;
- Fietsparkeren bij OV;
- Regionaal deelfiets netwerk.

Duurzaamheid

- Realiseren van duurzame mobiliteit conform het klimaatakkoord.

Referenties

Connexxion 2017

Connexxion (2017), *Gooi en Vechtstreek Vervoerplan 2018*, Connexxion, Hilversum

CBS 2018

CBS (2018), *Grootste groei toerisme in ruim tien jaar*, Centraal Bureau voor de Statistiek via:

<https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2018/14/grootste-groei-toerisme-in-ruim-tien-jaar>

Europese Raad 2019

Europese Raad (2019), *Bijeenkomst van de Europese Raad (20 juni 2019) – Conclusies*, Europese Raad, Brussel

Gemeente Gooise Meren 2018a

Gemeente Gooise Meren (2018), *Raadsvoorstel – Consultatie raad Openbaar Vervoer Concessie 2021*, Gemeente Gooise Meren, Bussum

Gemeente Gooise Meren 2018b

Gemeente Gooise Meren (2018), *Zienswijze gemeenteraad Gooise Meren "inbreng OV concessie 2021"*, Gemeente Gooise Meren, Bussum

Gemeente Gooise Meren 2018c

Gemeente Gooise Meren (2018), *Gemeentelijke Regeling Regio Gooi en Vechtstreek*, Gooise Meren, via: http://decentrale.regelgeving.overheid.nl/cvdr/XHTMLoutput/Historie/Gooise%20Meren/CVDR608948/CVDR608948_1.html

Gemeente Gooise Meren 2020

Gemeente Gooise Meren (2020), *Mobiliteitsvisie – Goed en veilig op weg*, Gemeente Gooise Meren, Bussum

Gemeente Hilversum 2016

Gemeente Hilversum (2016), *Structuurvisie Verkeer en Vervoer 2030*, Gemeente Hilversum, Hilversum

Metropoolregio Amsterdam 2018

Metropoolregio Amsterdam (2018), *Samenwerken aan de toekomst Een overzicht van de samenwerking in de Metropoolregio Amsterdam in 2018*, Metropoolregio Amsterdam, Amsterdam

Metropoolregio Amsterdam 2019

Metropoolregio Amsterdam (2019), *Internationale topregio met hoge leefkwaliteit: Agenda voor een toekomstbestendige en evenwichtige metropool*, Metropoolregio Amsterdam, Amsterdam

Ministerie van EZK 2019

Ministerie van EZK (2019), *Kamerbrief voorstel voor een Klimaatakkoord*, Ministerie van Economische Zaken en Klimaat, Den Haag

Ministerie van VROM 2004

Ministerie van VROM (2004), *Nota Ruimte, Ruimte voor Ontwikkeling*, Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, Den Haag

Ministerie van IenM 2012

Ministerie van IenM (2012), *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig*, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Den Haag

Ministerie van IenW 2018

Ministerie van IenW e.a. (2018), *Veilig van deur tot deur, Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030: Een gezamenlijke visie op aanpak verkeersveiligheidsbeleid*, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Den Haag

Ministerie van IenW 2019

Ministerie van IenW (2019), *MIRT Overzicht 2020 Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport*, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Den Haag

Ministerie van VenW 2008

Ministerie van VenW (2008), *Strategisch Plan Verkeersveiligheid, 2008-2020, Van, voor en door iedereen*, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Den Haag

NS 2020

NS (2020), *Adviesaanvraag dienstregeling 2020 – Bijlage bij brief*, Nationale Spoorwegen, Utrecht

OV Pro 2020

OV Pro (2020), *Concessie Gooi en Vechtstreek definitief naar Transdev*, OV Pro, via:

<https://www.ovpro.nl/bus/2020/04/23/concessie-gooi-en-vechtstreek-definitief-naar-transdev/>

P.C. van Zessen 2017

P.C. van Zessen (2017), *De deelfiets in Nederland: Over de potentie van de deelfiets in Nederland en de ruimtelijke effecten van de deelfiets in de stad*, Hogeschool Utrecht, Utrecht

Provincie Noord-Holland 2007

Provincie Noord-Holland (2007), *Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan, Actualisatie van het PVVP 2007-2013*, Provincie Noord-Holland, Haarlem

Provincie Noord-Holland 2012

Provincie Noord-Holland (2012), Visie Openbaar Vervoer 2020, Provincie Noord-Holland, Haarlem

Provincie Noord-Holland 2018a

Provincie Noord-Holland (2018), *Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur 2019-2025*, Provincie Noord-Holland, Haarlem

Provincie Noord-Holland 2018b

Provincie Noord-Holland (2018), *Perspectief Fiets: De toekomst van de fiets in de provincie Noord-Holland (concept)*, Provincie Noord-Holland, Haarlem

Regio GV 2018

Regio GV (2018), *Doorfietsen in Gooi en Vechtstreek – Businesscase: Kosten en baten van een snel-, door- en hoofdfietspadennetwerk in regio Gooi en Vechtstreek*, Regio GV, Bussum

Rijksoverheid 2019

Rijksoverheid (2019), *Nationale Agenda Laadinfrastructuur*, NAL, Den Haag

Stadsregio Amsterdam 2004

Stadsregio Amsterdam (2004), *Regionaal Verkeer & Vervoerplan, Voor de stadsregio Amsterdam*, Regionaal Orgaan Amsterdam, Amsterdam

SWOV 2020

SWOV (2020), *Verkeersdoden in Nederland – SWOV-factsheet*, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, Den Haag

Vervoerregio Amsterdam 2017a

Vervoerregio Amsterdam (2017), *Uitvoeringsprogramma van het Regionaal Verkeer en Vervoer Plan*, Vervoerregio Amsterdam, Amsterdam

Vervoerregio Amsterdam 2017b

Vervoerregio Amsterdam (2017), *Beleidskader Mobiliteit*, Vervoerregio Amsterdam, Amsterdam

Vervoerregio Amsterdam 2019a

Vervoerregio Amsterdam e.a. (2019), *Regionaal OV Toekomstbeeld 2040 Noord-Holland & Flevoland – Kansrijke Noodzaak: Schaalsprong naar het mobiliteitssysteem van morgen*, Vervoerregio Amsterdam, Amsterdam

Vervoerregio Amsterdam 2019b

Vervoerregio Amsterdam (2019b), *Investeringsagenda Mobiliteit 2019*, Vervoerregio Amsterdam, Amsterdam

Bijlage 3 Gooise Meren

3.1 Beleidsterreinen met raakvlakken voor de Mobiliteitsvisie

Ruimte

Structuurvisie

In de 'Structuurvisie Naarden-Bussum' hebben de voormalige gemeente Naarden en gemeente Bussum een groot aantal opgaven geformuleerd.⁸⁶ Beide gemeenten gaven hierin aan niet alle opgaven op korte termijn te kunnen realiseren; hiervoor moeten keuzes gemaakt worden.⁸⁷ De hoofdlijnen staan in de structuurvisie zelf, waarbij de lopende en reeds op te stellen projecten uitgewerkt zijn in uitvoeringsmatrixen.⁸⁸ Er is een onderscheid gemaakt tussen projecten op de korte termijn (1-5 jaar) en op lange termijn (5-20 jaar).

Op korte termijn ligt de nadruk op het voortzetten van bestaand, vigerend beleid. De begroting biedt in deze periode geen ruimte om nieuwe maatregelen in gang te zetten.⁸⁹ Op basis van het bestaande beleid zijn er veel projecten in gang gezet die een bijdrage zullen gaan aan zowel de speerpunten als de opgaven, zoals gepresenteerd in de structuurvisie. Deze projecten hebben als doel om op effectieve wijze de eerste stappen te kunnen zetten tot uitvoering van de visie. Voorbeelden zijn:

- Tuindorp Keverwijk en Naarder Trekvaart;⁹⁰
- Dorpscentrum Bussum;⁹¹
- Herontwikkeling Bensdorp;⁹²
- Onderzoek opheffen spoorse doorsnijding;⁹³
- Onderzoek verkeerscirculatie Centrum Naarden-Bussum;⁹⁴
- Traverse station Bussum-Zuid.⁹⁵

Op lange termijn gelden eveneens opgaven waarvoor op dit moment geen middelen voor beschikbaar zijn.⁹⁶ Bij het bepalen van het uitvoeringsprogramma voor de lange termijn kijkt de gemeente Gooise Meren hoe zij slimmer omgaan met beschikbare budgetten, alsmede welke verdienmodellen mogelijk zijn om nieuwe geldstromen aan te trekken. In een later stadium worden de maatregelen gekoppeld aan een reeks nieuwe begrotingen, zodat deze omgezet kunnen worden naar een concreet uitvoeringsprogramma ten aanzien van optimale prioritering en uitvoeringstrategieën. Voorbeelden zijn het verknopen van fietsroutes en het vervangen van het viaduct van station Bussum-Zuid.⁹⁷

Tevens kijkt de structuurvisie terug op voorgaande jaren. Door na te gaan welke maatregelen al zijn uitgevoerd en welke daarvan een bijdrage hebben geleverd aan de uitvoering, kunnen de uitkomsten

⁸⁶ KuiperCompagnons 2013

⁸⁷ KuiperCompagnons 2013, p. 77

⁸⁸ KuiperCompagnons 2013, pp. 83-86

⁸⁹ KuiperCompagnons 2013, p. 77

⁹⁰ KuiperCompagnons 2013, p. 77

⁹¹ Gooise Meren 2019a

⁹² KuiperCompagnons 2013, p. 77

⁹³ KuiperCompagnons 2013, p. 83

⁹⁴ KuiperCompagnons 2013, p. 83

⁹⁵ KuiperCompagnons 2013, p. 83

⁹⁶ KuiperCompagnons 2013, p. 77

⁹⁷ KuiperCompagnons 2013, p. 84

van de evaluatie(s) gebruikt worden om maatregelen te concretiseren.⁹⁸ Zo wordt het mogelijk om te kijken welke maatregelen naar voren gehaald kunnen worden. Door het uitvoeringsprogramma jaarlijks te actualiseren, kunnen er ieder jaar nieuwe stappen gezet worden ten aanzien van het realiseren van de speerpunten en ambities. Hiermee kan nagegaan worden of de structuurvisie in zijn geheel nog wel actueel is. Nieuwe inzichten of veranderingen kunnen het noodzakelijk maken de structuurvisie (partieel) te herzien. Op deze wijze houdt de gemeente Gooise Meren een actuele structuurvisie.

Omgevingsvisie Gooise Meren

Zoals reeds uiteengezet in paragraaf 1.5, heeft de Omgevingswet als doel het omgevingsrecht te bundelen en de gebiedsgerichte onderdelen van huidige wetten in één wet te integreren. Het resultaat hiervan is één samenhangend stelsel van planning(en), besluitvorming(kaders) en procedures.

De gemeente Gooise Meren heeft in het kader van de Omgevingswet een 'Nota Bouwstenen' opgesteld voor het opstellen van de eigen omgevingsvisie.⁹⁹ Dit document beschouwt de kwaliteit van de fysieke leefomgeving als het leidende beginsel van de Omgevingswet, en probeert middels dit document de kwaliteit te waarborgen door ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk te maken.¹⁰⁰ De omgevingsvisie moet voor 1 januari 2024 gereed zijn.¹⁰¹

In de weg hier naartoe heeft Gooise Meren ervoor gekozen om de omgevingsvisie in samenhang met het omgevingsplan en uitvoeringsprogramma's op te pakken en deze actief te monitoren. Hiermee wordt het beleid voor de fysieke leefomgeving continue actueel gehouden.¹⁰² De omgevingsvisie zelf geeft, naast een beschrijving aan de kwaliteit van de fysieke leefomgeving, ook:

- de hoofdlijnen van voorgenomen ontwikkelingen, het gebruik, het beheer, de bescherming en het behoud van het grondgebied;
- de hoofdzaken van het voor de fysieke leefomgeving te voeren integrale beleid.

⁹⁸ KuiperCompagnons 2013, p. 78

⁹⁹ Gooise Meren 2020a

¹⁰⁰ Gooise Meren 2020a, p. 3

¹⁰¹ Gooise Meren 2020a, p. 3

¹⁰² Gooise Meren 2020a, p. 3

Zie onderstaande figuur voor de diverse aangewezen deelgebieden in de nog op te stellen omgevingsvisie.



Figuur 3.1: Deelgebieden omgevingsvisie. Bron: Gooise Meren 2020a, p. 13

RO-Projecten

De ontwikkelingen ten aanzien van de woningbouw of andere functies zijn van belang voor de Mobiliteitsvisie. Meer woningen of andere functies zorgen immers voor een verkeersproductie. Om die reden wordt er gekeken welke ontwikkelingen er zijn en wat het effect op het wegennet is. Binnen en rondom Gooise Meren vinden in de toekomst diverse ruimtelijke plaats. In de regio zijn dat bijvoorbeeld IJburg fase 2 en de ontwikkelingen in Weesp. Binnen de gemeente Gooise Meren zijn drie locaties waar nu en de komende jaren nieuwbouw wordt gerealiseerd:

- 1.300 woningen bij de Krijgsman in Muiden;
- 450 woningen tussen de A1 en Componistenkwartier in Naarden;
- 500 woningen bij ontwikkellocatie Crailo.¹⁰³

De regionale en gemeentelijke ruimtelijke ontwikkelingen hebben effect op de omvang van het verkeer. Voor de verkeersafwikkeling zijn er verkeersmodelstudies gedaan naar de effecten van deze nieuwbouw. Zie hiervoor bijlage 4 met de modelstudies.

Economie

Het beleid ten aanzien van de economie is verwoord in de notitie 'Ruimte voor Ondernemerschap: Economische visie Gooise Meren 2040'.¹⁰⁴

¹⁰³ SVP 2019: <http://svp-svp.nl/portfolio-item/bussum-crailo/>

¹⁰⁴ Gooise Meren 2017a

De gemeente Gooise Meren is een uniek, aantrekkelijk woon- en verblijfsgebied dankzij karakteristieke en vitale kernen, veelzijdige natuur, ligging in het hart van Nederland en goede voorzieningen. Hier voert de levenskwaliteit de boventoon. Die kwaliteit uit zich in een lokaal waarderende economie. Ondernemers spelen in op de voorzieningen die in Gooise Meren aanwezig zijn en benutten de kansen voor economische stabiliteit en groei. De gemeente stuurt op het geluk van inwoners nu en die van toekomstige generaties. Vanuit de ambitie om in de regio Gooi en Vechtstreek voorop te lopen met circulariteit en duurzaamheid, moedigt Gooise Meren creativiteit en innovatiekracht aan. Samen met initiatiefnemers trekt de gemeente op om de gewenste ruimte te creëren voor ondernemerschap, met als doel een zo klein mogelijke voetafdruk.

Deze visie markeert de gezamenlijke start van een economisch actieprogramma voor Gooise Meren. Het kan gezien worden als een kansrijk programma waarmee zij het verschil kan en moet maken, met in het achterhoofd dat het mkb ook in de vier kernen – Naarden, Bussum, Muiden en Muiderberg – van groot belang is.¹⁰⁵ Gegeven de eigen kenmerken van alle kernen in de context van de regio Gooi en Vechtstreek, de Metropoolregio Amsterdam én de provincie Noord-Holland, is kwaliteit de rode draad door alle acties heen.

Door de grotere schaal sinds het ontstaan van Gooise Meren, heeft de gemeente een grotere slagkracht. Bestaande netwerken worden uitgebouwd tot open platforms en successen worden gedeeld. Het uitlichten van de vele initiatieven, projecten en speerpunten zorgt ervoor dat de samenhang zichtbaar wordt op verschillende schaalniveaus. Dit levert een overzicht op wat dit naar verwachting gaat opleveren. Die samenhang en speerpunten zijn van belang om niet alleen elkaar te inspireren, maar ook om de voortgang te volgen en het verhaal van Gooise Meren uit te lichten.

Zaken uit de economische visie die direct met de Mobiliteitsvisie van doen hebben zijn de bereikbaarheid per openbaar vervoer van de kernen en de aansluiting bij de regionale partners op het gebied van verkeer en vervoer. Deze zaken zijn in de Mobiliteitsvisie meegenomen.

Voor de regio Gooi en Vechtstreek is door Bureau Stedelijke Planning de 'Regionale Detailhandelsvisie' opgesteld in 2019.¹⁰⁶ Voor Bussum komt daaruit dat zij voor de helft afhankelijk is van bezoekers die dagelijkse boodschappen doen, en voor de andere helft van bezoekers buiten de gemeente die meer luxeartikelen kopen. Een belangrijk aandachtspunt is de leegstand in Bussum, dat is opgelopen tot 21%.¹⁰⁷ Daarnaast wordt geadviseerd dat het belangrijk is te investeren in de kwaliteit van het winkelgebied door onder meer het gebied compact te houden. Hierbij dient de bereikbaarheid voor bezoekers te voet, met de fiets en met de auto op orde te zijn. Idem dito wat betreft het parkeren voor degenen die Gooise Meren met de auto bezoeken.

Gemeentelijk beleid ten aanzien van leefbaarheid

Leefbaarheid is een belangrijk onderwerp voor de gemeente Gooise Meren. Vanuit de Omgevingsdienst Flevoland & Gooi en Vechtstreek (OGFV) wordt hier richting aan gegeven. Deze omgevingsdienst is een regionale uitvoeringsorganisatie op het gebied van milieu en voert taken voor de gemeenten in de Gooi en Vechtstreek uit, en dus ook Gooise Meren. Uit het jaarverslag van de OGFV zijn een aantal speerpunten benoemd voor de gemeente Gooise Meren, waarvan de belangrijkste de volgende zijn¹⁰⁸:

- Het stimuleren van energiebesparing;
- Meer aandacht bij de beoordeling van duurzaamheidsleningen voor aanpassingen aan woningen;

¹⁰⁵ Gooise Meren 2017a, p. 1

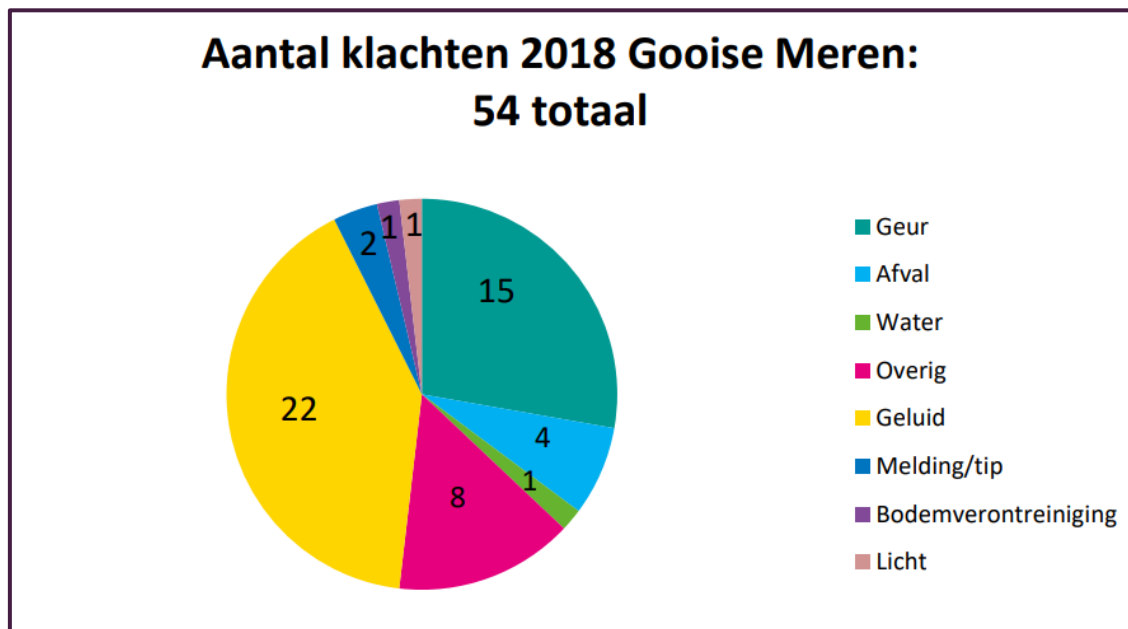
¹⁰⁶ Bureau Stedelijke Planning 2019

¹⁰⁷ Bureau Stedelijke Planning 2019, p. 30

¹⁰⁸ Gooise Meren 2018a

- Ophalen van informatie m.b.t. gasloze wijken in relatie tot regionale energiestrategieën;
- Aandacht voor het aansturen en beoordelen van energie-audits bij bedrijven.

Geluid is een belangrijk aspect van de leefbaarheid en heeft een sterk raakvlak met verkeer en vervoer. Het aandeel van geluid in Gooise Meren is hieronder af te lezen aan de hand van het aantal klachten.



Figuur 3.2: Aantal klachten over verkeersgeluid in 2018. Bron: Gemeente Gooise Meren 2018a, p. 9

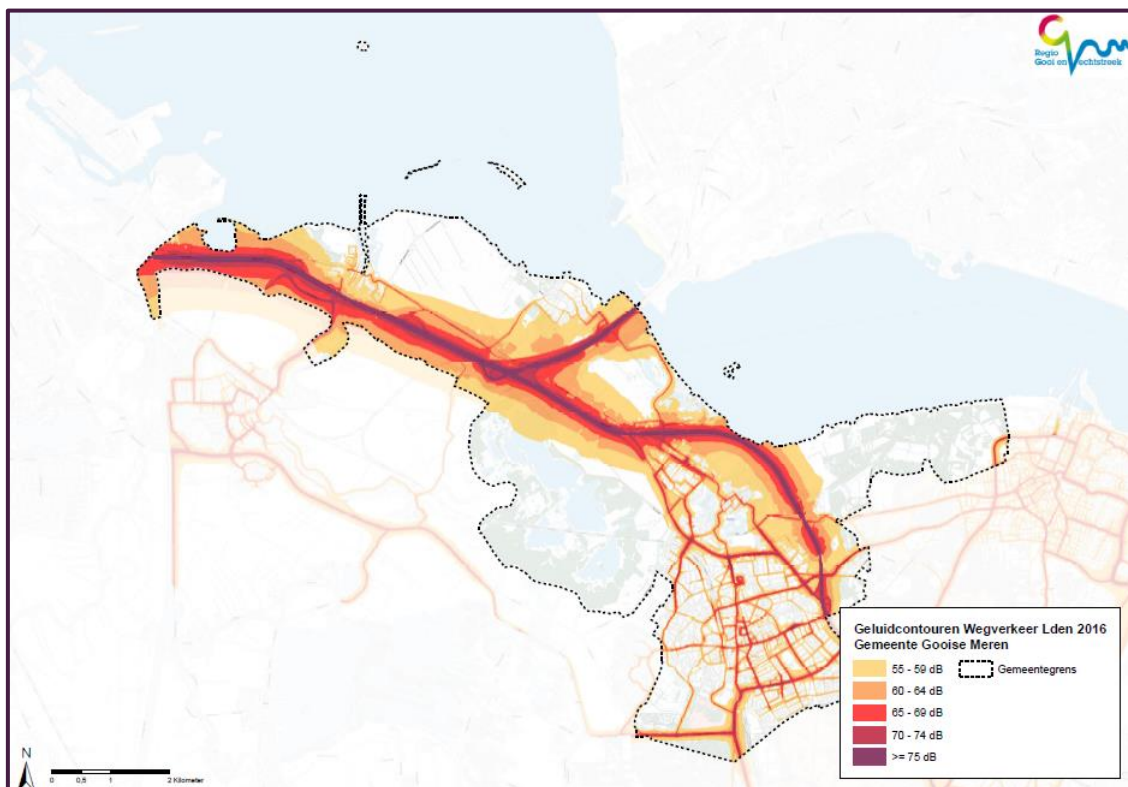
Geluid

In 2016 is de geluidssituatie in de gemeente Gooise Meren onderzocht door dBvision.¹⁰⁹ Het gaat om de geluidbelasting, geluidhinder en slaapverstoring als gevolg van verkeerswegen, spoorwegen en industrielawaai. Met dit onderzoek is invulling gegeven aan de eisen uit de Wet milieubeheer. Deze eisen vloeien voort uit de Europese Richtlijn omgevingslawaai. Naar verwachting volgt er later in 2020 een specifiek Geluidsplan waarin de laatste stand van zaken ten aanzien van geluid worden verwoord en tevens een maatregelenpakket wordt voorgesteld. Dit heeft ook raakvlakken met de Mobiliteitsvisie. In het op te stellen Geluidsplan worden namelijk criteria en normen opgesteld voor de geluidbelasting. In de Mobiliteitsvisie wordt een dwarsverband gemaakt door een beleidsmaatregel op te nemen waarin staat dat, indien de geluidbelasting te hoog is, er maatregelen genomen moeten worden.¹¹⁰ Een andere uitwerking binnen het Uitvoeringsprogramma van de Mobiliteitsvisie of het Geluidsplan volgen dan.

¹⁰⁹ dBvision 2017

¹¹⁰ Gemeente Gooise Meren 2020b, p. 23

Voor het verkeerslawaai is de situatie in onderstaande figuur opgenomen.



Figuur 3.3: Geluidscontouren wegverkeer 2016. Bron: dBvision 2017, p. 14

Stikstof

Sinds de Raad van State medio 2019 een streep heeft gezet door het soepele stikstofprogramma van de Nederlandse overheid, staan er ongeveer 18.000 landelijke projecten op de tocht.¹¹¹ De bouw en herstructurering van onder andere veel woningen en wegen lijkt stil komen te liggen. Projecten mogen namelijk niet leiden tot een toename van stikstofuitstoot.¹¹²

Om welke Gooise projecten het gaat, valt voornamelijk niet te zeggen. De gemeente Gooise Meren wacht nog op een 'rekentool' van de overheid waarmee berekend kan worden aan welke regels de verschillende bouwprojecten voldoen, en of ze hinder ondervinden van strengere stikstofregels. Grote bouwprojecten in Gooise Meren zijn onder meer het woningbouwproject 'De Krijgsman' in Muiden en het woningbouwproject van Crailo op de grens van Bussum. Naar verwachting zal De Krijgsman geen hinder ondervinden van de stikstofuitspraak.¹¹³

3.2 Verkeerskundige kenmerken

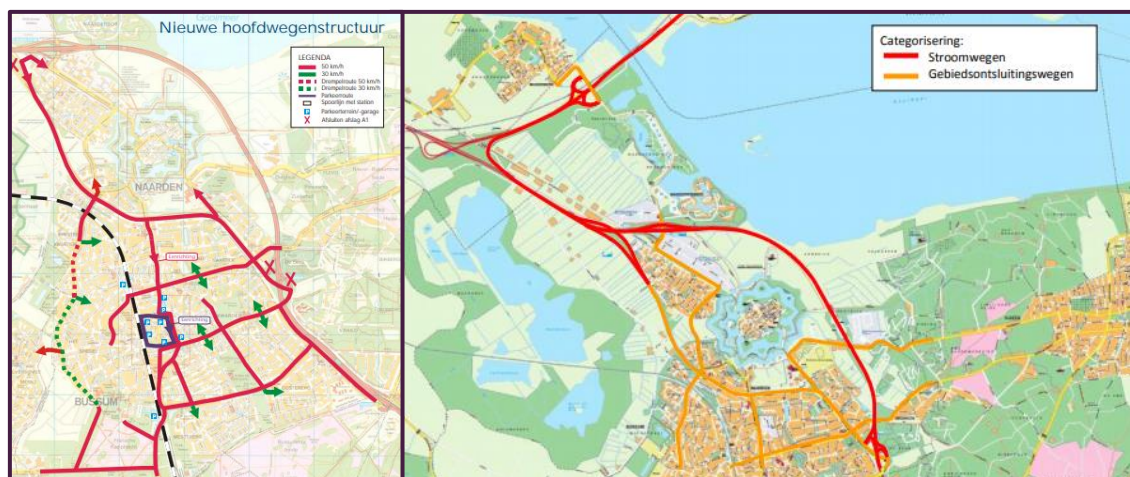
Bereikbaarheid Gooise Meren – algemeen

De gemeente Gooise Meren bestaat uit de vier kernen Naarden, Bussum, Muiden en Muiderberg. De A1 doorsnijdt de kernen. De hoofdwegenstructuur wordt gevormd door onderstaand wegennet. Zie onderstaand figuur voor het hoofdwegenstructuur in alle vier de kernen.

¹¹¹ NRC 2019: <https://www.nrc.nl/nieuws/2019/09/05/stikstofregels-raken-18000-projecten-a3972435>

¹¹² NRC 2019: <https://www.nrc.nl/nieuws/2019/09/05/stikstofregels-raken-18000-projecten-a3972435>

¹¹³ NH nieuws 2019: <https://www.nhnieuws.nl/nieuws/252973/gooise-gemeenten-weten-nog-niet-welke-projecten-lijden-onder-stikstofuitspraak>



Figuur 3.4: Hoofdwegenstructuur gemeente Gooise Meren. Bron: Gooise Meren 2020b, p. 7

De A1 doorsnijdt de gemeente Gooise Meren. De A1 was ter hoogte van Naarden en Bussum zeer filegevoelig, waardoor er veel sluipverkeer werd ervaren. Bekende sluiproutes waren:

- Huizerstraatweg - Amsterdamsestraatweg door Naarden Vesting;
- (oude) Rijksweg – Godelindelaan – Amsterdamsestraatweg;
- IJsselmeerweg.

Op basis hiervan werd de A1 ter hoogte van Eemnes en Bunschoten verbreed, waarbij de vluchtstroken bij de rijbanen werden gevoegd.¹¹⁴ Na deze verbreding is het sluipverkeer fors afgenomen. Nu rijdt er in Naarden Vesting 6.000 mvt/etmaal, waarvan twee derde een meer doorgaand karakter heeft.¹¹⁵ Tijdens een bewonersbijeenkomst eind 2018 is gebleken dat men het percentage sluipverkeer als hoger ervaarde. In een meting van september 2018 is gebleken dat 56% van het verkeer in Naarden als doorgaand verkeer aangemerkt konden worden, en daarmee 44% als bestemmingsverkeer.¹¹⁶

Vanuit de regio zijn er twee modellen beschikbaar voor de bereikbaarheid van de gemeente Gooise Meren in de toekomst en nu. Beide gaan over het jaar 2016 ten opzichte van 2030. Beide modellen hebben een minimum- en een maximumvariant en zijn opgesteld door Goudappel Coffeng. Het eerste verkeersmodel is het VENOM-model opgesteld voor de Metropoolregio Amsterdam en wordt beheerd door de Vervoerregio Amsterdam. Het tweede model is een specifieke uitwerking voor Weesp-Muiden. Dit model wordt gebruikt als regionale verkeers- en milieukaart voor Weesp en Muiden.

Uit een analyse van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, is naar voren gekomen dat tot 2030 het aantal verplaatsingen en aantal afgelegde kilometers met de auto, zowel binnen als buiten de spits, blijft toenemen.¹¹⁷ Hiermee wordt het drukker op de weg waardoor er meer files ontstaan en de parkeerdruk in woonwijken zal stijgen. Dit gaat ten koste van de bereikbaarheid, zo ook in de gemeente Gooise Meren. Gooise Meren wil de leefbaarheid verhogen door het creëren van meer fietsgebruik en minder autogebruik toe te staan.¹¹⁸ Denk hierbij aan het verkleinen van de afstand tussen woon-werkverkeer en voorzieningen en functies zoals wonen, werken en recreëren te combineren. Hiermee wordt de reisafstand die afgelegd moet worden kleiner en kan er eerder gebruikgemaakt worden van niet alleen de fiets, maar ook het OV.

¹¹⁴ Rijkswaterstaat 2018: <https://www.rijkswaterstaat.nl/nieuws/2018/09/nu-al-4-rijstroken-beschikbaar-op-traject-a1-eemnes-bunschoten.aspx>

¹¹⁵ Info aangeleverd in gesprekken door de werkeenheden Verkeer, gemeente Gooise Meren (2020)

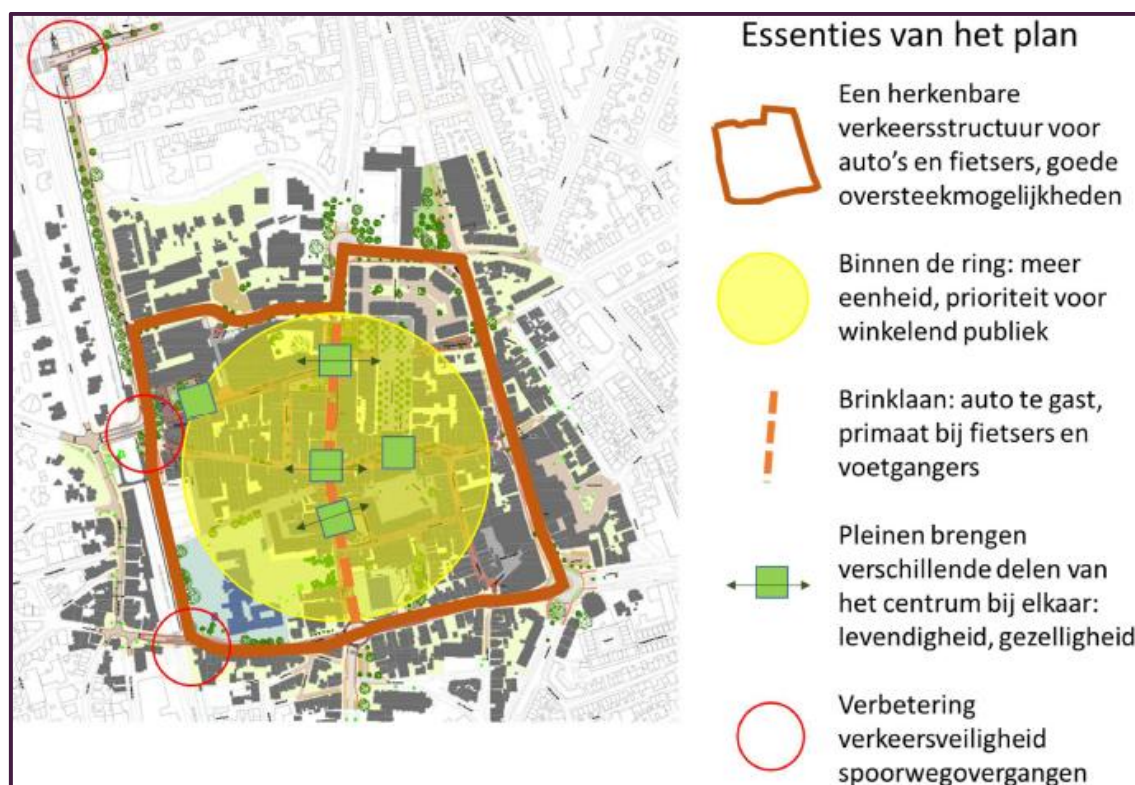
¹¹⁶ Weespernieuws 2018, editie: 26-09-2018

¹¹⁷ Ministerie van IenW 2018, p. 13

¹¹⁸ Gemeente Gooise Meren 2020b, p. 42

Bussum

Bussum ligt ruimtelijk gezien tussen Hilversum, Huizen en Naarden. Voordat Bussum onderdeel werd van de gemeente Gooise Meren, was er een 'Ontwerp Verkeer en Vervoerplan' van Bussum uit 2005.¹¹⁹ Voor de Brinklaan en omgeving in Bussum is recent nog het Kaderplan verkeer centrum Bussum opgesteld door Goudappel en Coffeng.¹²⁰ Dit plan is opgesteld om de effecten van het autoluwer maken van het centrum van Bussum in kaart te brengen. Dit is weergegeven in figuur 3.5.



Figuur 3.5: Plan autoluwer maken centrum Bussum. Bron: Goudappel Coffeng 2018, p. 6

Voor het centrum van Bussum is na het hierboven genoemde kaderplan ook de Gebiedsvisie en Centrumplan Bussum¹²¹ in 2019 opgesteld. De ambities uit deze gebiedsvisie worden ook in de Mobiliteitsvisie onderschreven. Deze ambities hebben onder andere betrekking op:

- auto's uit het centrum weren / parkeren aan de randen;
- verbetering en uitbreiding van de fietsenstalling;
- logische looproutes naar en door het centrum;
- ontmoetingsplekken creëren in de openbare ruimte.

Naarden

De kern Naarden kenmerkt zich door Naarden Vesting. Dit deel van Naarden kreeg stadsrechten in 1351 en is daarmee tot op heden de enige stad in Het Gooi.¹²² Het bewonersplatform Naarden Vesting heeft varianten ontwikkeld om het ongewenst doorgaand verkeer te weren.¹²³ Zie hiervoor figuur 3.6 op de volgende pagina. Deze zijn aan het platform gepresenteerd in november 2019. Voor het inzichtelijk

¹¹⁹ Gemeente Bussum 2005

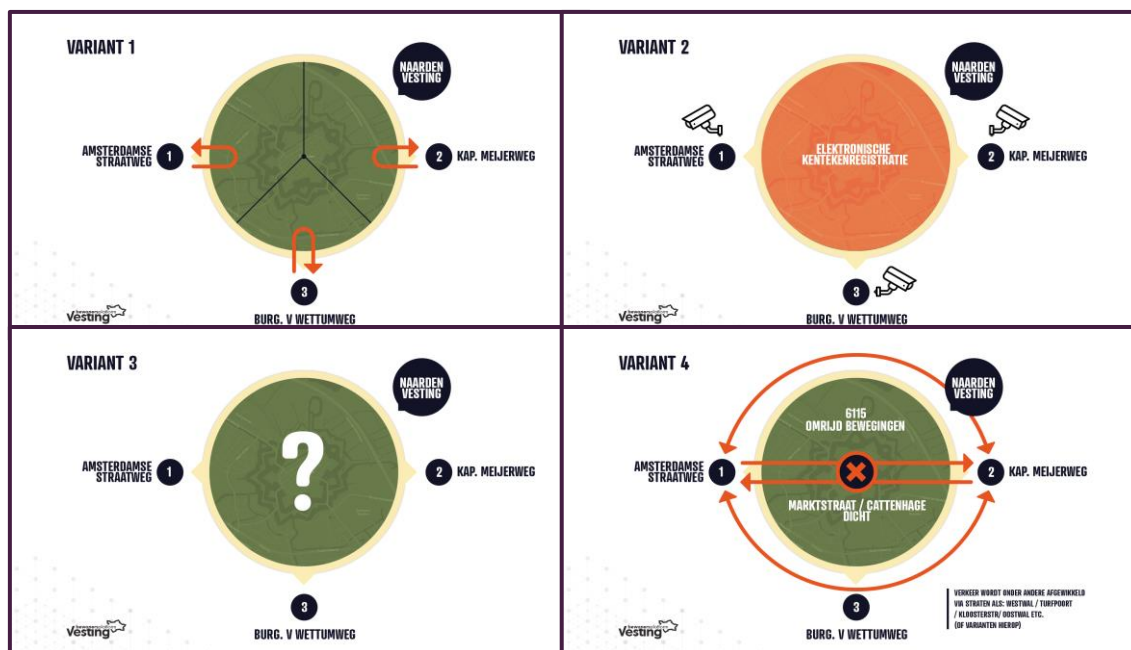
¹²⁰ Goudappel Coffeng, Kaderplan verkeer centrum Bussum 2018

¹²¹ BRO, Gebiedsvisie en Centrumplan 2019

¹²² VVV Naarden 2020

¹²³ Bewonersplatform Vesting 2019

maken van de parkeerdruk in Naarden Vesting, is in het voorjaar van 2020 een aanvullende enquête gehouden op de parkeerdrukmeting van 2019. Deze resultaten zijn nog niet bekend.



Figuur 3.6: Alternatieve opties weren ongewenst doorgaand verkeer. Bron: Bewonersplatform Vesting 2019, pp. 14-17

Muiden

Muiden had, samen met het brinkdorp Muidenberg, een eigen wegencategoriseringsplan uit 1999.¹²⁴ Dit plan is gedateerd, maar geeft wel aan wat de keuzes zijn ten aanzien van de indeling van de wegen in gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. In het document van 1999 is een volledig overzicht van de functie-indeling te vinden.

Naast het voormalige wegencategoriseringsplan heeft Muiden een stadsraad (bewonersvereniging). Deze stadsraad heeft een stadskompas vastgesteld. Hierin staan ambities verwoord ten aanzien van mobiliteit. De ambities van de stadsraad zijn rondom drie mobiliteitsthema's gegroepeerd:¹²⁵

- Openbaar vervoer, met als ambitie: Goede bereikbaarheid en toegankelijkheid van Muiden per openbaar vervoer zowel richting stations als richting P&R Muiden vanuit verschillende woongebieden vice versa en bevorderen van het gebruik van openbaar vervoer.
- Doorstroming, met als ambitie: Bevorderen van de verkeersdoorstroming door alle woonwijken in Muiden door o.a. het opheffen van blokkades die de doorstroom van verkeer (lopend, fietsend, rijdend) belemmeren en het op zoek gaan naar alternatieven die de verkeersdruk op Muiden verder doen afnemen.
- Parkeren, met als ambitie: Realiseren van een op Muiden toegesneden parkeerregime dat in overleg met alle belanghebbenden wordt ontwerpen en dat daarna actief wordt gehandhaafd.

Muiderberg

Als brinkdorp is Muiderberg bereikbaar via drie ontsluitingswegen: 1) de Googweg vanuit het zuiden, 2) de IJsselmeerweg vanuit het oosten en 3) de Dijkweg vanuit het westen. Wat betreft het verkeer is de bereikbaarheid en met name de parkeergelegenheid van het strand in de zomermaanden een item. Ook de ontsluiting per openbaar vervoer laat te wensen over. In Muiderberg is een sterke wens voor

¹²⁴ Gemeente Muiden 1999

¹²⁵ Stadsraad Muiden 2020

een busbediening bij de P&R van de A6. Daarnaast is de weginrichting, en dan met name de hoeveelheid en staat van de drempels, een veelgehoorde klacht in het dorp.

3.3 Parkeren

Algemeen

Het aantal auto's in Nederland is sinds de jaren zestig sterk gestegen. Deze stijgende lijn blijft naar verwachting doorzetten tot 2030.¹²⁶ Met de invoering van de Planwet verkeer en vervoer in 1998 kregen gemeenten steeds meer de plicht een zichtbaar verkeer- en vervoerbeleid te voeren. Hieruit volgt dat gemeenten verantwoordelijk zijn voor de uitvoering van het parkeerbeleid. De uitvoering omvat taken als beheersing van het aantal parkeerplaatsen, de regulering, het beheer en de handhaving van parkeren.¹²⁷ De kapstok is hiermee het gemeentelijk verkeer- en vervoerplan en kan nader uitgewerkt worden in specifiek parkeerbeleid met de daarbij behorende verordeningen. Parkeerbeleid is geen opzichzelfstaand doel, maar dient een bijdrage te leveren aan het beter functioneren van een bepaald gebied. Zo zijn zonder goede parkeervoorzieningen kantoren moeilijker verhuurbaar, woningen minder aantrekkelijk en kunnen klanten moeilijker de winkel van hun keuze bereiken.¹²⁸

De invulling van parkeerbeleid wordt sterk gedefinieerd door het lokale aspect. Een stedelijke omgeving ervaart andere parkeerproblemen dan het landelijke gebied. Kenmerken als de grootte van het verzorgingsgebied, het karakter van de wijk en de aanwezigheid van parkeerplaatsen definiëren de parkeerbehoefte. Winkelcentra en de nabije omgeving ervaren andere problemen dan woonkernen. Daarbij kunnen drie vormen van parkeerbeleid worden onderscheiden: vraagvolgend, sturend en geïntegreerd parkeerbeleid.

Het begrip parkeren is juridisch gedefinieerd in artikel 1 van het RVV 1990 als: *'Parkeren: het laten stilstaan van een voertuig anders dan gedurende de tijd die nodig is voor en gebruikt wordt tot het onmiddellijk in- of uitstappen van passagiers of voor het onmiddellijk laden of lossen van goederen'*.

Parkeerbeleid Gooise Meren

Per 1 januari 2018, twee jaar na de fusie van Naarden, Bussum en Muiden, is de nieuwe parkeerregeling van de gemeente Gooise Meren van kracht en verwoord in de Harmonisatie Parkeervergunningen¹²⁹ en Harmonisatie Parkeertarieven¹³⁰. Dit heeft binnen de gemeente geleid tot een gewijzigde regeling op veel locaties. Dit heeft geleid tot vragen en, hier en daar, weerstand. Om die reden heeft Gooise Meren Goudappel Coffeng gevraagd om de nieuwe parkeerregeling te evalueren. Dit is uitgewerkt in de 'Evaluatie parkeerregeling Gooise Meren'.¹³¹

Het doel van de evaluatie is het bieden van maatwerk en aanscherpingen voor een meer uniform beleid in de drie gefuseerde kernen. De vraag naar maatwerk en aanscherpingen is opgehaald bij de inwoners, ondernemers en betrokken ambtenaren van de gemeente.¹³² Dit gebeurde in combinatie met feitelijk onderzoeksmateriaal, gebaseerd op uitgevoerde parkeeronderzoeken en reeds geuite klachten. De

¹²⁶ CROW 2012a, p. 3

¹²⁷ KpVV 2002, p. 6

¹²⁸ CROW 2012a, p. 23

¹²⁹ Gooise Meren, Harmonisatie parkeervergunningen, 2017

¹³⁰ Gooise Meren, Harmonisatie parkeertarieven, 2017

¹³¹ Goudappel Coffeng 2019

¹³² Goudappel Coffeng 2019, p. 1

resultaten van deze evaluatie zijn vertaald in concrete adviezen met betrekking tot aanpassingen of aanvullingen op de huidige parkeerregeling.

Op basis van de evaluatie concludeert Goudappel Coffeng dat de parkeerregeling zorgt voor een goede verdeling van de parkeerders over de beschikbare parkeercapaciteit.¹³³ Een aantal aanvullingen en aanscherpingen is wenselijk op de huidige parkeerregeling. Op basis van de evaluatie komt Goudappel Coffeng tot vier hoofdconclusies:¹³⁴

1. een visie op parkeren ontbreekt;
2. het instrument vergunninghoudersparkeren, zoals nu geldt in de woonwijken is niet geschikt in combinatie met bezoekers;
3. bezoekers vinden onvoldoende de voor hen bestemde parkeerlocaties;
4. een aantal aanscherpingen in de parkeerregeling voor vergunninguitgifte is wenselijk.

Met de parkeerregeling is ervoor gekozen om enkel het bestaande beleid van de voormalige gemeentes op elkaar af te stemmen, zonder daarbij nieuw beleid of nieuwe keuzes te maken. Hierdoor ontbreekt een visie op parkeerbeleid.¹³⁵ Het is dan ook niet duidelijk wat met de parkeerregeling beoogd wordt en waarom de regels zijn zoals ze zijn. Met een visie op het parkeerbeleid beschrijft de gemeente Gooise Meren wat zij met het parkeerbeleid beoogt en welke keuzes daarbinnen zijn gemaakt. Over huidige problematieken – zoals hoge parkeerdruk, uitwijkgedrag, parkeren op eigen terrein of juist in de openbare ruimte – worden heldere uitspraken gedaan. Ook voor meer specifieke vraagstukken zal in de parkeervisie een keuze gemaakt moeten worden. Dit zijn vraagstukken zoals:

- Wat te doen met de vesting Muiden en aansluiting met het parkeerbeleid?
Uitwerkingsvraagstukken zoals reguleringsuren en -perioden en flankerende maatregelen in aangrenzende woonwijken horen hierbij.
- Wat te doen met de vesting Naarden en aansluiting met het parkeerbeleid?
- Wie komt in aanmerking voor een parkeervergunning, ook als zij over voldoende parkeerruimte op eigen terrein beschikken? Denk hierbij aan bewoners en werknemers van nieuwbouwprojecten of een functiewijziging op inbreidingslocaties.

Parkeeroverlast

Op grond van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) is het mogelijk om veel zaken rondom parkeren te organiseren. In de APV van de gemeente Gooise Meren zijn de volgende zaken geregeld omtrent parkeren in de artikelen 5:1 tot en met 5:12¹³⁶:

- Parkeren van voertuigen van autobedrijf e.d.;
- Te koop aanbieden van voertuigen;
- Defecte voertuigen/voertuigwrakken;
- Kampeermiddelen/aanhangwagens;
- Parkeren van reclamevoertuigen;
- Parkeren van grote voertuigen;
- Parkeren van uitzicht belemmerende voertuigen;
- Parkeren van voertuigen met stank verspreidende stoffen;
- Aantasting groenvoorzieningen door voertuigen;
- Overlast van fiets of bromfiets.

Uitwegen

Naast het aanpakken van parkeeroverlastproblemen via een APV, biedt een APV ook de mogelijkheid om zaken te organiseren rondom uitwegen, ook wel bekend als in- en uitritten. De gemeente Gooise

¹³³ Goudappel Coffeng 2019, p. 15

¹³⁴ Goudappel Coffeng 2019, pp. 15-19

¹³⁵ Goudappel Coffeng 2019, p. 15

¹³⁶ APV Gooise Meren 2016

Meren heeft deze zaken ook georganiseerd via haar APV. Voor het (laten) maken van een in- of uitrit naar de openbare weg, is een melding aan de gemeente verplicht op grond van artikel 2:12 van de APV van Gooise Meren.¹³⁷ Op grond van de APV verbiedt het college van B&W van Gooise Meren het maken of veranderen van de uitweg in de volgende gevallen:

1. indien daardoor het verkeer op de weg in gevaar wordt gebracht;
2. indien dat zonder noodzaak ten koste gaat van een openbare parkeerplaats;
3. indien het openbaar groen daardoor op onaanvaardbare wijze wordt aangetast;
4. indien er sprake is van een uitweg van een perceel dat al door een andere uitweg wordt ontsloten, en de aanleg van deze tweede uitweg ten koste gaat van een openbare parkeerplaats of het openbaar groen.

Het college van B&W raadt voor aanvragers van uitwegen binnen Gooise Meren aan om rekening te houden met (eigen) kosten en verantwoordelijkheid en een aantal regels met betrekking tot parkeren in de openbare ruimte en kabels en leidingen. Zie hiervoor tabel 3.1.

Tabel 3.1: Advies college B&W Gooise Meren jegens aanvragers uitwegen. Bron: Gooise Meren 2016, p. 7

<p><i>Kosten en uitvoering op openbaar gebied</i></p> <p>De werkzaamheden in het openbaar gebied worden door de gemeente Gooise Meren verzorgd. De gemeente bepaalt hierbij van welk materiaal de uitweg wordt gemaakt. Vanuit het oogpunt van kwaliteit en duurzaamheid wordt hierbij zoveel mogelijk aangesloten op de omgeving.</p> <p>De aanlegkosten van de wijzigingen in de openbare ruimte als gevolg van de uitweg worden bij u, als melder, in rekening gebracht. Hieronder vallen onder andere de kosten voor het aanbrengen en verwijderen van bestrating, het verplaatsen van bomen of struiken, het aanleggen van nieuwe parkeerplaatsen, het verplaatsen of verwijderen van lantaarnpalen, bushokjes, etc.</p> <p>De gemeente maakt eerst een raming van de kosten en een offerte. De uitweg wordt aangelegd nadat u met de kostenraming hebt ingestemd en de kosten door u zijn betaald.</p>
<p><i>Werkzaamheden op eigen terrein</i></p> <p>Voor de werkzaamheden op uw eigen terrein, bijvoorbeeld het aanbrengen van verharding voor een oprit of het verwijderen van groen, bent u zelf verantwoordelijk. De gemeente voert deze werkzaamheden dus niet uit.</p>
<p><i>Regels voor gebruik uitweg</i></p> <p>Ter hoogte van de uitweg mag op de openbare weg niet worden geparkeerd. Dit geldt voor anderen, maar ook voor u zelf! Hiervoor kunt u een bekeuring krijgen.</p>
<p><i>Regels voor toegang tot kabels en leidingen</i></p> <p>U zult altijd moeten toestaan dat de gemeente en opdrachtnemers van de gemeente toegang kunnen krijgen tot leidingen en kabels die in de grond onder de uitweg liggen. U wordt hierover, mocht dit aan de orde zijn, uiteraard van tevoren geïnformeerd.</p>

Gehandicaptenparkeerplaatsen

In Nederland zijn er twee soorten gehandicaptenparkeerplaatsen: algemene gehandicaptenparkeerplaatsen en (gereserveerde) individuele gehandicaptenparkeerplaatsen. Voor algemene gehandicaptenparkeerplaatsen geldt dat deze zijn bestemd voor voertuigen van alle

¹³⁷ APV Gooise Meren 2016

personen die in het bezit zijn van een gehandicaptenparkeerkaart. Voor (gereserveerde) individuele gehandicaptenparkeerplaatsen geldt dat deze zijn bestemd voor één bepaald voertuig. Gemeentelijke beleidsregels hebben betrekking op individuele gehandicaptenparkeerplaatsen. Landelijk zijn er geen regels voor het aanwijzen van individuele gehandicaptenparkeerplaatsen.

De gemeente Gooise Meren heeft regels voor individuele gehandicaptenparkeerplaatsen. Grondslag voor de beleidsregels zijn:

- het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW);
- het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV 1990);
- de Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994).

Het doel van de beleidsregels is regels te stellen met betrekking tot aanvragen om toekenning van gereserveerde individuele gehandicaptenparkeerplaatsen als bedoeld in artikel 26 van het RVV 1990. De aanwijzing en verwijdering van algemene en individuele gehandicaptenparkeerplaatsen vinden beide plaats middels een verkeersbesluit, conform artikel 12 van het BABW.

De gemeente Gooise Meren houdt de volgende voorwaarden aan voor het aanvragen van een individuele gehandicaptenparkeerplaats¹³⁸:

1. U kunt een gehandicaptenparkeerplaats met kenteken aanvragen als u een gehandicaptenparkeerkaart voor Bestuurder heeft.
2. Voorwaarden zijn dat u een auto heeft en niet kunt parkeren op eigen terrein.
3. De gemeente legt de gehandicaptenparkeerplaats alleen aan op openbaar terrein op de verharde weg.

Parkeernormen

Voor Gooise Meren zijn de 'Parkeernormen en richtlijnen voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen' vastgelegd.¹³⁹ Parkeernormen zijn bedoeld om te garanderen dat bij nieuwe (bouw)projecten voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Door parkeernormen vast te leggen weten projectontwikkelaars waar zij aan toe zijn en wordt voorkomen dat nieuwe functies leiden tot parkeertekorten of parkeeroverlast in bestaande centrum- en woongebieden. In bestemmingsplannen dient naar deze nota verwezen te worden.¹⁴⁰ Het biedt de juridische basis om bij nieuwe of gewijzigde functies te toetsen of de parkeersituatie (nog) voldoet. Parkeernormen zijn echter niet toepasbaar voor bestaande situaties: alleen in het kader van een bestemmingsplan of de aanvraag van een (bouw)vergunning kan getoetst worden aan de vigerende parkeerregeling.¹⁴¹

Het is belangrijk dat het formuleren van parkeernormen recht doen aan de plaatselijke situatie. Er kunnen dan ook, afhankelijk van de locatie van de functie, verschillende parkeernormen gelden binnen de gemeente Gooise Meren. Als basis voor de gemeentelijke parkeernormering kiest de gemeente de meest recente parkeerkencijfers van het CROW, publicatie 317.¹⁴² De betreffende kencijfers baseren zich op het drukste moment van de week ('standaard' piekbehoefte). Enkele keren per jaar kan een hogere parkeerbehoefte ontstaan en moet uitgeweken worden naar parkeercapaciteit in de (nabije) omgeving. Denk hierbij aan evenementen. Het is niet efficiënt om parkeerplaatsen te maken die slechts enkele malen per jaar worden gebruikt.¹⁴³ De hoogte van de parkeernormen is onder meer afhankelijk

¹³⁸ <https://gooisemeren.nl/parkeren-en-verkeer/parkeren-voor-gehandicapten/gehandicaptenparkeerplaats/>

¹³⁹ Gooise Meren 2017b

¹⁴⁰ Gooise Meren 2017b, p. 4

¹⁴¹ Gooise Meren 2017b, p. 4

¹⁴² CROW 2012

¹⁴³ Gooise Meren 2017b, p. 6

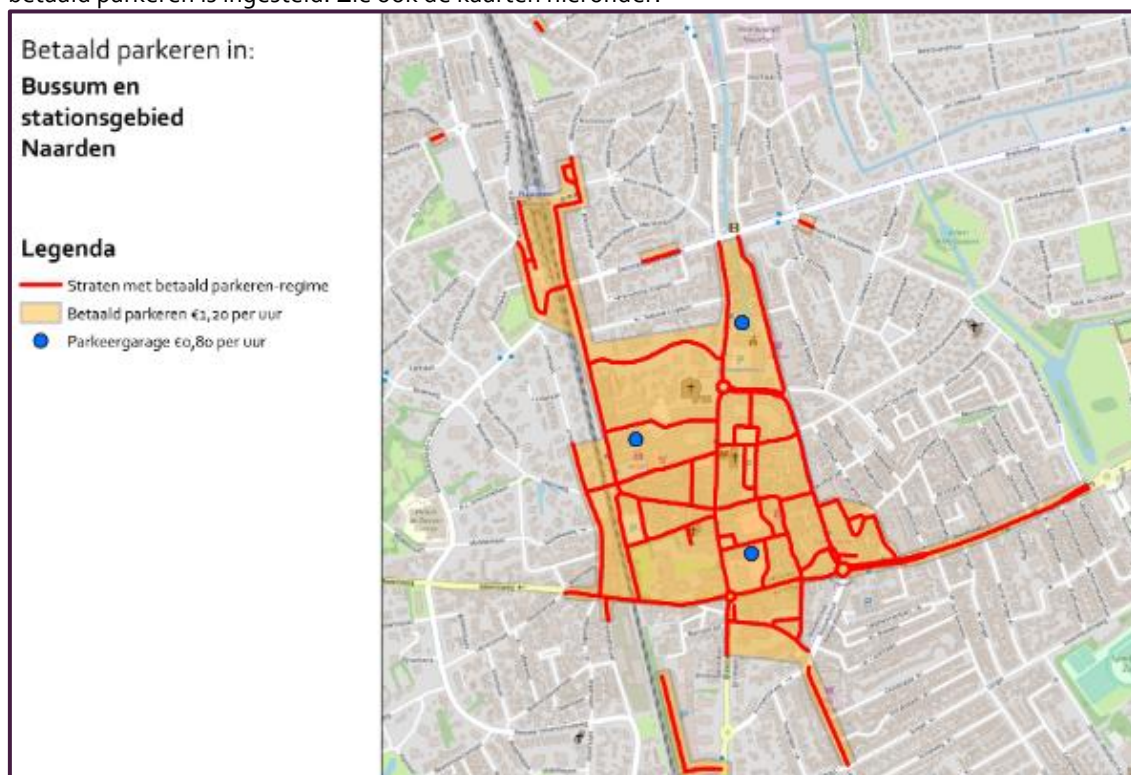
van de stedelijkheid en het autobezit.

Parkeerregulering

De gemeente Gooise Meren hanteert de Parkeerverordening 2018.¹⁴⁴ Het doel van de parkeerverordening is het reguleren van betaald parkeren. Er worden 7 soorten vergunning aangewezen:

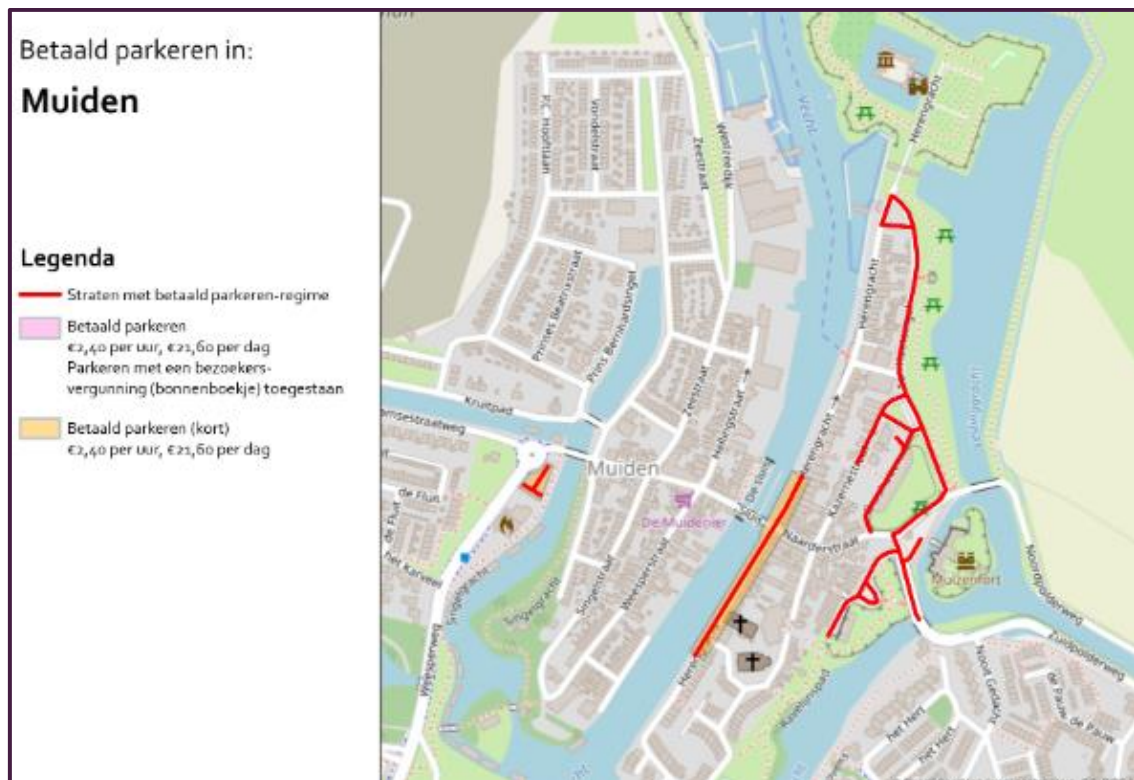
- Bewonersvergunning;
- Bezoekersvergunning;
- Bedrijvenvergunning;
- Functionele vergunning;
- Mantelzorgvergunning;
- Tijdelijke vergunning;
- Vergunning standhouders weekmarkt.

In de Parkeerbelastingverordening staan de tarieventabel en straatnamen opgenomen waar het betaald parkeren is ingesteld. Zie ook de kaarten hieronder.

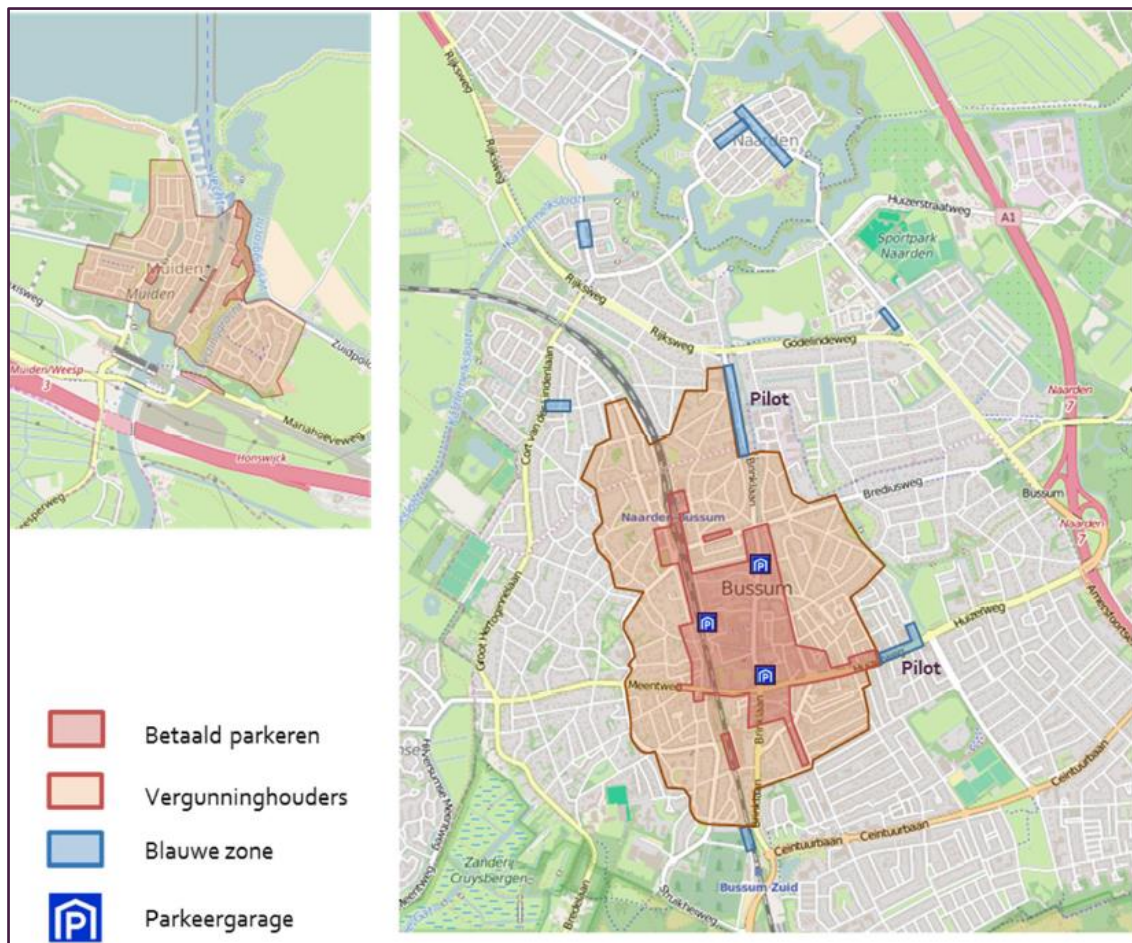


Figuur 3.7: Kaart gebied parkeerbelastingen Bussum en Naarden. *Bron: Staatscourant 2019, p. 7*

¹⁴⁴ Staatscourant 2019



Figuur 3.8: Kaart gebied parkeerbelastingen Muiden. Bron: Staatscourant 2019, p. 8



Figuur 3.9: Kaart vergunninghoudergebied Bussum, Naarden en Muiden. Bron: *Harmonisatie Parkeervergunningen Gooise Meren 2017*, p. 10

Parkeren bij evenementen

De gemeente Gooise Meren heeft in 2017 een nieuw parkeerbeleid gepubliceerd.¹⁴⁵ Hierin wordt benadrukt dat er in alle kernen van de gemeente gedurende het jaar heen diverse evenementen worden gehouden die voor extra verkeersdruk en extra behoefte aan parkeerplaatsen zorgen.¹⁴⁶ De gemeente werkt aan een duidelijke indeling van de verschillende evenementen met daarbij een standaardaanpak qua terreininrichting, inzet van materiaal en personeel, eventuele wegafsluitingen en parkeermaatregelen. De gemeente heeft hiermee als doel om voor initiatiefnemers, bewoners en bedrijven duidelijk te maken wat er speelt in de omgeving en hoe de beschikbare mensen en middelen zo effectief en efficiënt mogelijk ingezet kunnen worden.¹⁴⁷ Middels een draaiboek voorafgaand aan een evenement, kan na afloop het evenement geëvalueerd worden om daarmee op structurele wijze, mocht dit nodig zijn, verbeteringen in de organisatie van toekomstige evenementen door te voeren.¹⁴⁸

Wegsleepverordening

Op grond van artikel 170 van de WVV 1994 kan het college van B&W besluiten om voertuigen weg te slepen. Wegsleepwaardige overtredingen zijn:

- a. de veiligheid op de weg of;
- b. de vrijheid van het verkeer of;

¹⁴⁵ Gooise Meren 2017c

¹⁴⁶ Gooise Meren 2017c, p. 16

¹⁴⁷ Gooise Meren 2017c, p. 17

¹⁴⁸ Gooise Meren 2017c, p. 17

- c. het vrijhouden van aangewezen weggedeelten en wegen zonder meer worden weggesleept.

Het parkeerdrukonderzoek

In 2018 zijn parkeerdrukmetingen¹⁴⁹ gehouden in Gooise Meren. Op basis van het onderzoek naar de parkeerdruk kan geconcludeerd worden dat deze in Gooise Meren in het algemeen niet het rode gebied komt van boven de 85% á 90%. Zie hiervoor figuur 3.9 op de volgende pagina. Voor de kern Naarden Vesting is in de maanden maart en april 2020 een apart aanvullend onderzoek gehouden. Aan de hand van die nieuwe gegevens kan bekeken worden of de parkeerdruk in de gemeente is toegenomen.

PARKEERDRUK															
Sub-gebied		Capaciteit	Dinsdag				Vrijdag				Zaterdag				
			5-7u	7-9u	10-12u	14-16u	18-20u	7-9u	10-12u	14-16u	18-20u	8-10u	10-12u	14-16u	
Buzum	Centrum	1497	49%	75%	63%	-	45%	-	46%	65%	61%	-	60%	-	50%
	SchilNaard	429	52%	62%	62%	-	66%	-	65%	65%	64%	-	58%	-	60%
	SchilOort	1271	66%	51%	53%	-	52%	-	63%	60%	60%	-	65%	-	70%
	SchilZuid	2597	49%	53%	53%	-	46%	-	48%	51%	52%	-	48%	-	46%
	SchilWort	1364	66%	63%	70%	-	74%	-	71%	70%	70%	-	79%	-	81%
	Winkelgebied 10+13+14	546	69%	64%	66%	66%	74%	-	67%	61%	66%	71%	67%	-	78%
	Winkelgebied 12	180	64%	58%	64%	-	61%	-	56%	56%	62%	-	74%	-	78%
Naarden	Station (P+R)	102	10%	33%	29%	-	24%	-	7%	22%	25%	-	18%	-	7%
	Naarden	545	60%	46%	43%	-	54%	-	70%	53%	52%	-	60%	-	71%
	Centrum	306	68%	66%	74%	-	71%	69%	64%	56%	64%	78%	79%	66%	69%
	Wort	874	71%	55%	56%	-	71%	74%	70%	57%	56%	-	71%	74%	72%
Muiden	Oort	528	49%	44%	55%	-	60%	51%	61%	38%	47%	61%	63%	52%	55%
	Naarden	Totaal	1321	59%	53%	54%	-	53%	-	56%	69%	69%	-	67%	-

VRIJE PLAATSEN														
Sub-gebied		Capaciteit	Dinsdag				Vrijdag				Zaterdag			
			5-7u	7-9u	10-12u	14-16u	18-20u	20-22u	5-7u	7-9u	10-12u	14-16u	18-20u	20-22u
Buzum	Centrum	1497	712	350	557	-	838	-	818	528	591	-	615	-
	SchilNaard	429	201	165	162	-	145	-	151	152	155	-	162	-
	SchilOort	1271	430	623	603	-	607	-	464	509	504	-	450	-
	SchilZuid	2597	1333	1210	1231	-	1423	-	1361	1278	1250	-	1369	-
	SchilWort	1364	464	501	404	-	351	-	395	408	412	-	289	-
	Winkelgebied 10+13+14	546	167	199	197	116	141	-	102	215	183	99	181	-
	Winkelgebied 12	180	64	76	65	-	70	-	80	79	69	-	47	-
Naarden	Station (P+R)	102	92	68	72	-	78	-	95	80	76	-	84	-
	Naarden	545	219	293	309	-	251	-	165	258	263	-	217	-
	Centrum	306	105	111	84	-	96	102	120	146	117	-	72	69
	Wort	874	250	386	372	-	247	220	252	365	376	-	245	223
Muiden	Oort	528	267	244	235	-	212	260	207	330	280	-	204	194
	Naarden	Totaal	1321	547	619	611	-	616	-	577	414	411	-	417

Figuur 3.10: Parkeerdruk en aantal vrije parkeerplaatsen in de kerngebieden in 2018: Bron: Dufec 2018

Parkeeronderzoek Naarden Vesting

Voor Naarden Vesting is door Moventem in 2020 nader onderzoek gedaan naar het parkeren.¹⁵⁰ Zie hieronder de belangrijkste bevindingen van dit onderzoek.¹⁵¹

Algemene informatie:

- 415 bewoners, 86 ondernemers/werknemers en 16 bezoekers hebben de vragenlijst ingevuld;
- Met het aantal deelnemende inwoners kunnen er uitspraken gedaan worden over de populatie;
- Wegens het geringe aantal ondernemers/werknemers en bezoekers dat heeft deelgenomen, zijn de resultaten voor deze groepen indicatief;
- Meer dan 80% bewoners en ondernemers/werknemers parkeren op openbare parkeerplaatsen;
- Deelnemende bezoekers parkeren ook voornamelijk op straat.

Vindbaarheid parkeerplaats:

- Bewoners met een auto moeten in 22% lang zoeken naar een parkeerplaats in de buurt;
- 5% vindt helemaal geen vrije parkeerplaats in de buurt;
- Bij bezoekers zijn deze percentages respectievelijk 25% en 9%;
- 9% van de ondernemers/werknemers moeten lang zoeken voor een parkeerplaats in de buurt;
- 46% van de gasten van de ondernemers/werknemers moeten kort zoeken naar een vrije parkeerplaats, terwijl 31% vrijwel direct een plek vindt;

¹⁴⁹ Dufec, 2018

¹⁵⁰ Moventem 2020

¹⁵¹ Moventem 2020, pp. 5-8

- Zowel bewoners, ondernemers/werknemers als bezoekers zijn ermee bekend dat er geparkeerd kan worden op parkeerterrein de Abri.

Tevredenheid parkeermogelijkheden:

- De bewoners beoordelen de parkeermogelijkheden met een 6,0;
- De ondernemers/werknemers geven een 6,7;
- Bezoekers geven een 7,2.

Parkeerproblemen bewoners:

- 37% geeft aan (vaak) problemen te ondervinden;
- 58% ervaart minimaal één dag per week parkeerproblemen;
- Meer dan de helft ondervindt doordeweeks problemen;
- De grootste problemen worden in de vroege avond (38%) en in de avond/nacht (36%) ervaren.

Parkeerproblemen ondernemers/werknemers:

- 23% ervaart (zeer) vaak problemen;
- 30% geeft aan nooit problemen te ervaren;
- Meer dan de helft ervaart doordeweeks problemen, en het meest tijdens evenementen.

Parkeerproblemen bezoekers:

- Ongeveer twee derde geeft aan geen problemen te ervaren.

Hinder in woongenot:

- 45% van de bewoners geeft aan dat de parkeersituatie hun woongenot hindert;
- De meerderheid geeft aan dat het vaak lang zoeken naar een parkeerplaats vervelend vinden;
- Een kwart geeft aan dat bezoekers de bewonersplaatsen bezet houden;
- 13% van de bewoners geeft als reden foutief geparkeerde auto's op als reden voor het beïnvloeden van het woongenot.

Hinder in bedrijfsvoering:

- 64% van de ondernemers/werknemers geeft aan dat de bedrijfsvoering niet belemmerd wordt door de parkeersituatie, terwijl 13% aangeeft hier wel hinder van te ondervinden;
- De primaire belemmering is het gevolg van het niet goed kunnen laden en lossen.

Parkeergelegenheid:

- 83% van de bewoners vindt het belangrijk dat zij hun auto vlakbij hun woning kunnen parkeren;
- 62% van de bewoners is niet bereid de openbare parkeerplaatsen te delen;
- 72% van de ondernemers/werknemers vindt het belangrijk dat bewoners hun auto vlakbij hun woning kunnen parkeren;
- De meerderheid van de ondernemers/werknemers willen 'hun' parkeerplaatsen niet delen met bezoekers van evenementen;
- Van *alle* bewoners en ondernemers/werknemers geeft ongeveer een derde aan bereid te zijn om openbare parkeerplaatsen op te offeren ten behoeve van het behoud van Naarden Vesting zelf.

Verduurzaming wagenpark:

- 22% van de bewoners is van plan binnen 3 jaar een elektrische auto aan te schaffen;
- Voor de ondernemers/werknemers is dit percentage 19%.

Fietsparkeren:

- 80% van alle respondenten fietst binnen Naarden Vesting;

- 37% van alle respondenten geeft aan geen mening te hebben over fietsparkeren binnen de Vesting;
- 30% van alle respondenten geeft aan tevreden te zijn over de mogelijkheden;
- 20% van de bezoekers geeft aan ontevreden te zijn over de mogelijkheden.

Analyse parkeergegevens

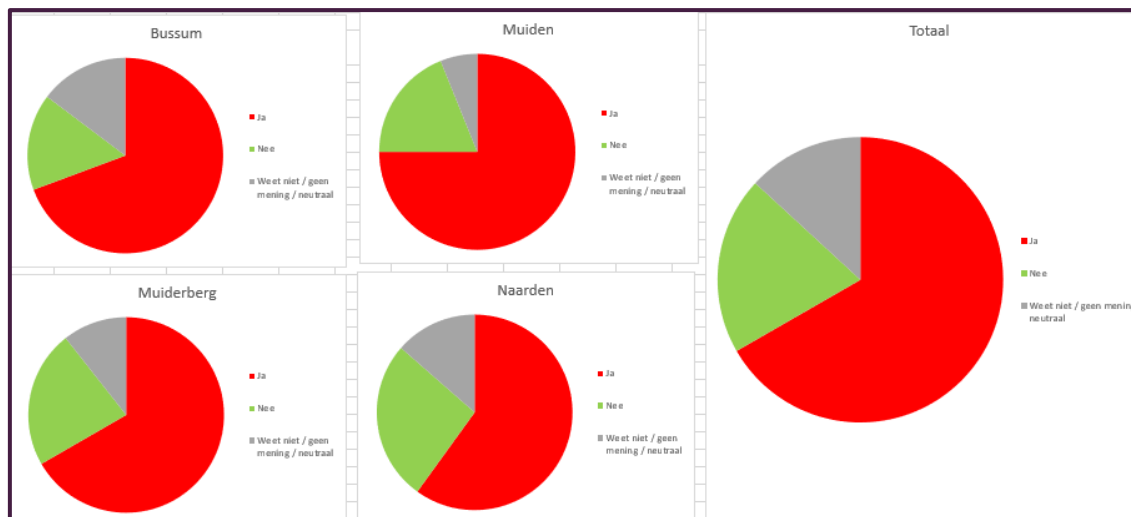
Voor de analyse naar de parkeergegevens is gekeken naar:

- de parkeerdruk zoals gemeten in 2018;
- de wens voor parkeerregulering uit de enquête van Maptionnaire;
- de bereidheid om een stukje te lopen tussen de parkeerplaats en de woning.

Enquêteresultaten over parkeren uit Maptionnaire

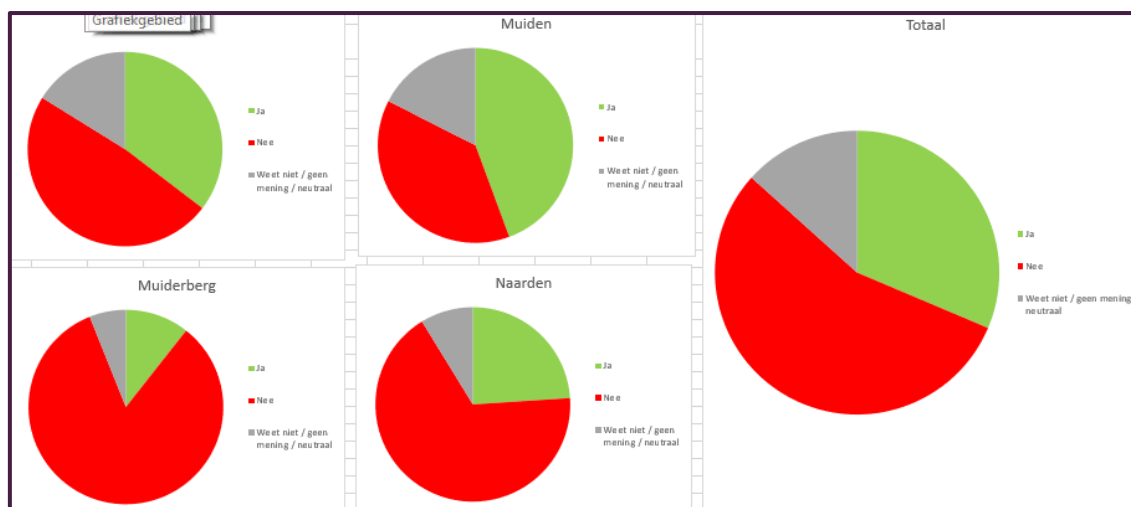
Hieronder volgen de resultaten uit de enquête met betrekking tot het parkeren.

Kunt u in bepaalde straten soms niet parkeren, omdat er geen plek is?



Figuur 3.11: Beschikbaarheid parkeren in de kerngebieden en Gooise Meren (totaal). Bron: bijlage 6 Analyse Maptionnaire

Zou u in uw buurt blij zijn met een parkeerregime, zoals betaald parkeren, waarbij bewoners een vergunning krijgen?



Figuur 3.12: Acceptatie parkeerregime in de kerngebieden en Gooise Meren (totaal). Bron: bijlage 6 Analyse Maptionnaire

Wilt u een regime vs is er een regime o.b.v. aantallen reacties:

		Wilt u een regime?		
		Ja	Nee	Weet niet / geen mening / neutraal
Is er een regime?	Ja	262	169	113
	Nee	175	620	65
	Weet niet / geen mening / neutraal	11	9	29

Figuur 3.13: Bekendheid en acceptatie parkeerregime in Gooise Meren. Bron: bijlage 6 Analyse Maptionnaire

		Wilt u een regime?		
		Ja	Nee	Weet niet / geen mening / neutraal
Is er een regime?	Ja	157	68	71
	Nee	84	269	36
	Weet niet / geen mening / neutraal	8	6	8

Figuur 3.14: Bekendheid en acceptatie parkeerregime in Bussum. Bron: bijlage 6 Analyse Maptionnaire

		Wilt u een regime?		
		Ja	Nee	Weet niet / geen mening / neutraal
Is er een regime?	Ja	62	48	26
	Nee	9	12	2
	Weet niet / geen mening / neutraal	0	1	0

Figuur 3.15: Bekendheid en acceptatie parkeerregime in Muiden. Bron: bijlage 6 Analyse Maptionnaire

		Wilt u een regime?		
		Ja	Nee	Weet niet / geen mening / neutraal
Is er een regime?	Ja	0	2	0
	Nee	7	53	3
	Weet niet / geen mening / neutraal	0	0	1

Figuur 3.16: Bekendheid en acceptatie parkeerregime in Muiderberg. Bron: bijlage 6 Analyse Maptionnaire

		Wilt u een regime?		
Naarden		Ja	Nee	Weet niet / geen mening / neutraal
Is er een regime?	Ja	40	43	13
	Nee	72	276	22
	Weet niet / geen mening / neutraal	3	1	6

Figuur 3.17: Bekendheid en acceptatie parkeerregime in Naarden. Bron: bijlage 6 Analyse Maptionnaire

De gemeente Gooise Meren concludeert het volgende ten aanzien van of inwoners van Gooise Meren wel/niet een parkeerregime willen:

1. In Gooise Meren willen de meeste respondenten (18%) een parkeerregime waar het nu is of geen parkeerregime als het er nu ook niet is (43%). Daarentegen wil 11% geen regulering waar dat nu wel geldt en 12% wel een parkeerregime waar dat nu niet geldt.
2. In Bussum is de wens tot een parkeerregime in lijn met de algemene wens in Gooise Meren.
3. In Muiden is er relatief groot deel van de respondenten (30%) dat liever geen regulering wil ondanks dat er nu wel een parkeerregime geldt.
4. In Muidenberg wil 83% van de respondenten geen parkeerregulering.
5. In Naarden heeft 57% van de respondenten aangegeven dat zij geen parkeerregime willen in het gebied waar dat nu ook niet geldt. In totaal wil 67% geen parkeerregulering. 23% is wel voor een vorm van parkeerregulering voor de gebieden waar dat nu niet geldt.

Autoluw

Een vraag die bij het onderdeel parkeren is gesteld maar een sterk raakvlak heeft met autoluw, is met betrekking de bereidheid om een stukje te lopen tussen de parkeerplaats en de woning. De gemeente Gooise Meren heeft hier eveneens een aantal vragen over gesteld aan haar inwoners.

Bent u bereid uw auto 50 tot 100 meter van uw woning te parkeren als daardoor meer autovrije straten ontstaan?

	Ja	Nee	Weet niet / geen mening / neutraal
Bussum	292	337	95
Muiden	72	72	19
Muidenberg	17	32	17
Naarden	172	222	91
Totaal	553	663	222

Figuur 3.18: Bereidheid verder weg parkeren in Gooise Meren (uitgedrukt in aantallen). Bron: eigen werk Gooise Meren 2020

In percentage:

	Ja	Nee
Bussum	0,53	0,51
Muiden	0,13	0,11
Muiderberg	0,03	0,05
Naarden	0,31	0,33
Totaal	0,38	0,46

Figuur 3.19: Bereidheid verder weg parkeren in Gooise Meren (uitgedrukt in percentages). *Bron: eigen werk Gooise Meren 2020*

Conclusie:

1. In het algemeen heeft het grootse deel van de respondenten (46%) aangegeven het niet acceptabel te vinden 50 tot 100 meter te lopen van de parkeerplaats naar de woning.
2. 38% heeft wel die bereidheid.
3. Per kern liggen deze percentages dicht bij elkaar en kan bekeken of er door middel van maatwerk dit gebruikt kan worden voor de opgave een kern meer autoluw te maken. Let wel er is geen duidelijke meerderheid die deze maatregel omarmt.

3.4 Verkeersveiligheid

Inleiding

Verkeersveiligheid wordt beïnvloed door zowel de infrastructuur als het rijgedrag van verkeersdeelnemers. Het betreft objectieve en subjectieve veiligheid (zie paragraaf 3.4.2 voor het onderscheid). Door het toenemende autoverkeer constateert de gemeente Gooise Meren een aantal knelpunten rondom de verkeersveiligheid, met name bij scholen. Daarnaast worden parkeerproblemen, agressief rijgedrag en te hard rijdende auto's als overlastgevend benoemd in het Integraal Veiligheidsplan 2019-2022 van de gemeente.¹⁵² Dit kan leiden tot gevoelens van onveiligheid. 28,6% van de inwoners geeft aan vaak te maken te hebben met verkeersoverlast (zie ook vorige paragraaf). Daarnaast heeft de gemeente opgemerkt dat gedragsbeïnvloeding een wezenlijk onderdeel is voor het scheppen van verkeersveiligheid.¹⁵³

Algemeen

In het 'Integraal Veiligheidsplan 2017/2018' gaat de gemeente Gooise Meren in op objectieve en subjectieve verkeersveiligheid.¹⁵⁴ Bij objectieve verkeersveiligheid gaat het om feitelijke verkeersongevallen en de risico's daarvan; de subjectieve component betreft de verkeersoverlast die ervaren wordt door bewoners.¹⁵⁵ In beide opzichten dient de gemeente alert te blijven. Hoewel de basis als geheel goed is, doet er zich verkeersonveiligheid voor in en rond bepaalde kernen en trajecten, en in het bijzonder specifieke doelgroepen zoals schoolgaande jeugd. De subjectieve verkeersoverlast is dan ook substantieel en een belangrijk thema voor de inwoners van Gooise Meren.

Uit de 'Veiligheidsmonitor 2017' is gebleken dat de objectieve verkeersveiligheid voor het eerst sinds de afgelopen jaren een positieve ontwikkeling heeft aangetoond.¹⁵⁶ Het aantal verkeersongevallen

¹⁵² Gooise Meren 2019b

¹⁵³ Gooise Meren 2019b, p. 16

¹⁵⁴ Gooise Meren 2018b

¹⁵⁵ Gooise Meren 2018b, p. 18

¹⁵⁶ Gooise Meren 2018c

vertoont een afname van 21,2% in 2017 ten opzichte van 2016.¹⁵⁷ Inwoners van Gooise Meren ervaren nog wel steeds veel verkeersoverlast in de buurt. Het gaat hier om te hard rijden (18,6%), parkeerproblemen (16,2%) en agressief rijgedrag (5,3%).¹⁵⁸ Ten opzichte van 2015 kan er een positieve ontwikkeling in de ervaren overlast geconstateerd worden: 28,6% van de inwoners in Gooise Meren ervaart verkeersoverlast, een percentage dat later ligt dan bij andere gemeenten in de regio.¹⁵⁹

Hoofdpijnen van de aanpak 2019-2022

De gemeente Gooise Meren formuleert 'verkeersveiligheid' als "de veiligheid van verkeer voor verkeersdeelnemers in het algemeen, voor specifieke doelgroepen en in bepaalde gebieden (woongebied, scholen, winkelgebied en dergelijke)."¹⁶⁰ Deze veiligheid wordt beïnvloed door fysieke factoren (zoals infrastructuur) en het rijgedrag van verkeersdeelnemers. Gooise Meren investeert in eenduidige vormgeving van de wegen en in veilige fietsroutes doordat het verkeer sterk aan veranderingen onderhevig is. Dit betreft niet alleen de groei van het aantal voertuigen, maar ook de wijze van vervoer. Hierbij kan gedacht worden aan de opkomst van de E-bike en de elektrische auto. Met fysieke maatregelen heeft men de middelen om het gedrag van de verkeersdeelnemer beter te sturen. Door middel van toezicht en handhaving wordt bereikt dat voertuigen voldoen aan de wettelijke eisen en dat verkeersdeelnemers zich aan de verkeersregels houden.

Doelstelling 2022

De gemeente Gooise Meren heeft als doel een integrale aanpak van objectieve en subjectieve verkeersveiligheid, die geborgd is in de verschillende relevante beleidsdomeinen¹⁶¹. Gooise Meren houdt de basis op orde en grijpt in op plekken waar dat nodig is. Naast een vermindering van het aantal verkeersslachtoffers, is de gemeente ook voornemens dat inwoners van de gemeente Gooise Meren het verkeer als veiliger ervaren. Dit resultaat moet zichtbaar zijn in de veiligheidsmonitor van 2019 en 2021.

Veiligheidsanalyse ViaStat Online

Middels ViaStat is voor de periode 2014 – oktober 2019 onderzocht waar in de gemeente Gooise Meren de meeste ongevallen hebben plaatsgevonden. Figuur 3.19 op de volgende pagina geeft een overzicht van de top 15 verkeerspunten met de meeste ongevallen.

¹⁵⁷ Gooise Meren 2018c, p. 11

¹⁵⁸ Gooise Meren 2018c, p. 11

¹⁵⁹ Gooise Meren 2019b

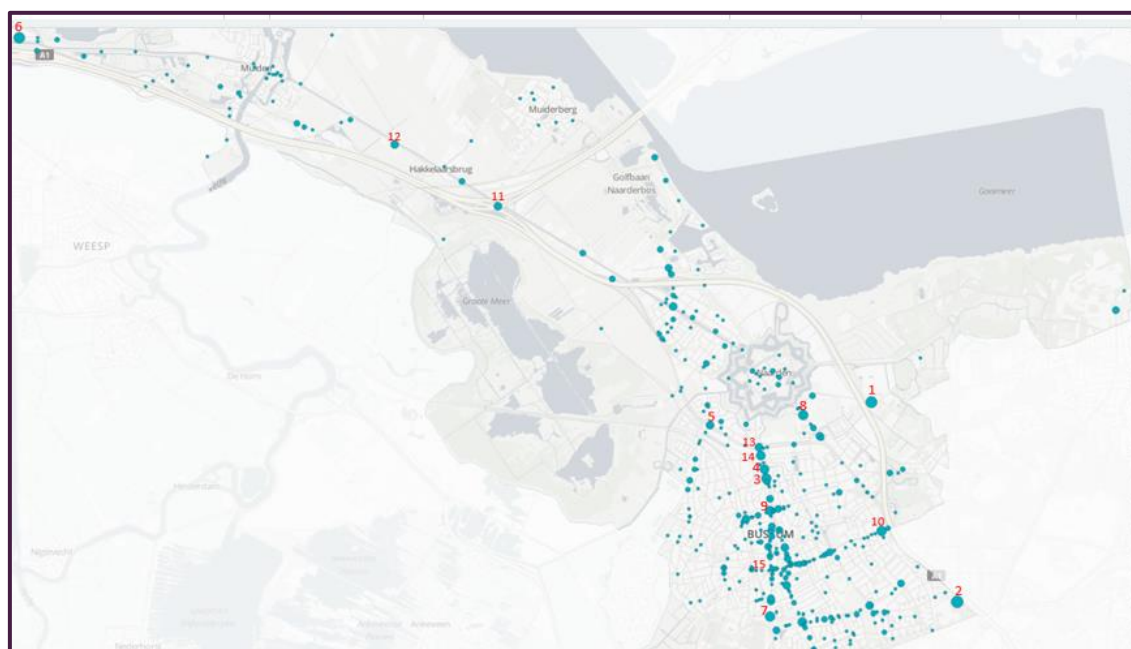
¹⁶⁰ Gooise Meren 2019b, p. 16

¹⁶¹ Gooise Meren 2019b, p. 16

Rang	Locatie	Specificatie van locatie	Kern	Ongevallen	Gewonden	Doden
1	Huizerstraatweg	Ter hoogte van de A1	Naarden	12	2	1
2	Amersfoortsestraatweg	Beneden kruispunt Koekoeklaan	Bussum	14	2	0
3	Lambertus Hortensiuslaan	Tussen w.Konglaan en Comeniuslaan	Bussum	8	5	0
4	Lambertus Hortensiuslaan	Boven w.Konglaan	Bussum	7	3	0
5	Koningin Wilhelminalaan	Kruising Rijksweg	Naarden	5	4	0
6	Pampusweg	Groot parkeerterrein	Muiden	11	1	0
7	Brinklaan	Tussen Seintuurbaan en Singel	Bussum	8	1	0
8	Amersfoortsestraatweg	Tussen Over de Tol en Diaconessenlaan	Naarden	8	1	0
9	Generaal de la Reijlaan	Kruising met Brinklaan	Bussum	7	1	0
10	Huizerweg	Tussen Willem Kalfklaan en Amersfoortsestraatweg	Bussum	8	0	0
11	Naardervaart	Rondom Naardertrekvaart en Hakkelaarsbrug	Muidenberg/Naarden	5	2	0
12	Zuidpolderweg	Rondom Naardertrekvaart en Hakkelaarsbrug	Muidenberg	5	2	0
13	Thierensweg	Kruising Rijksweg	Naarden	5	2	0
14	Lambertus Hortensiuslaan	Na overgang Thierensweg	Naarden	7	0	0
15	Herenstraat	Spoorwegovergang	Bussum	1	0	1

Figuur 3.20: Top 15 verkeerspunten met de meeste ongevallen volgens ViaStat (2014 – okt. 2019). Bron: eigen werk Gooise Meren, bewerkt via Viastat.nl 2019

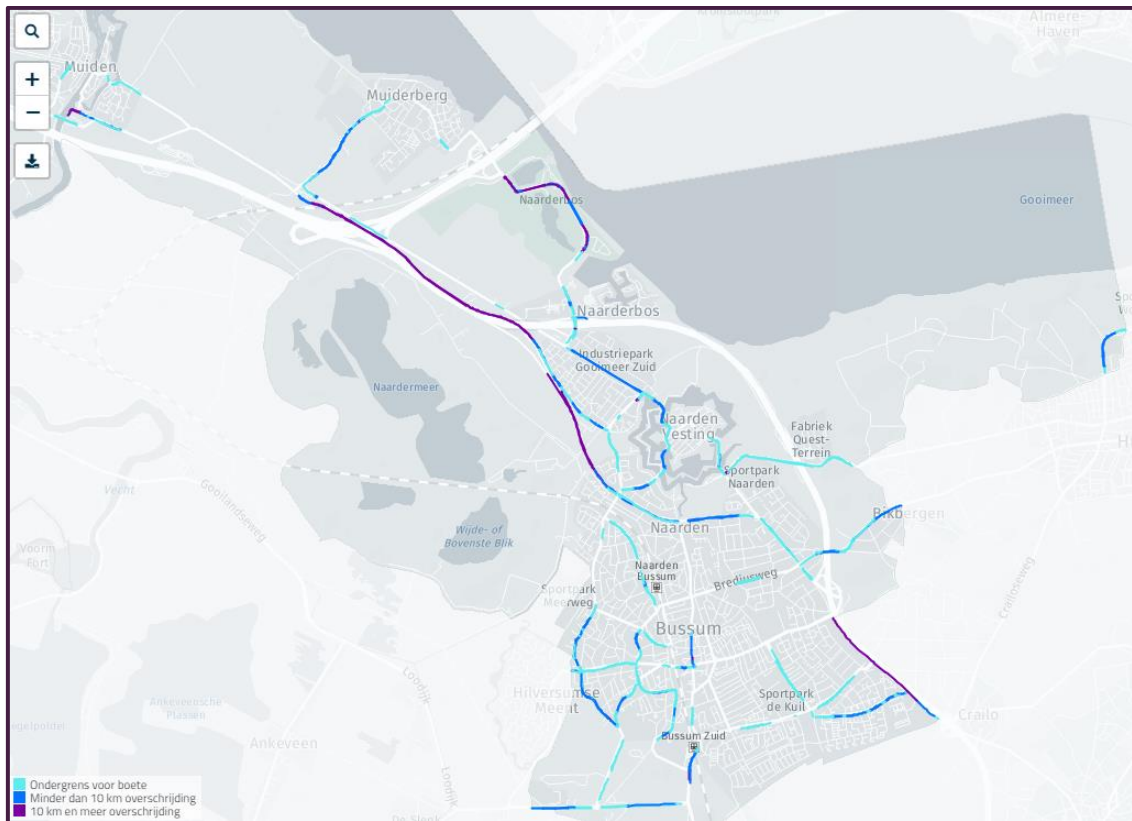
Vervolgens is, opnieuw middels ViaStat, de top 15 verkeerspunten visueel weergegeven. Zie hiervoor figuur 3.20.



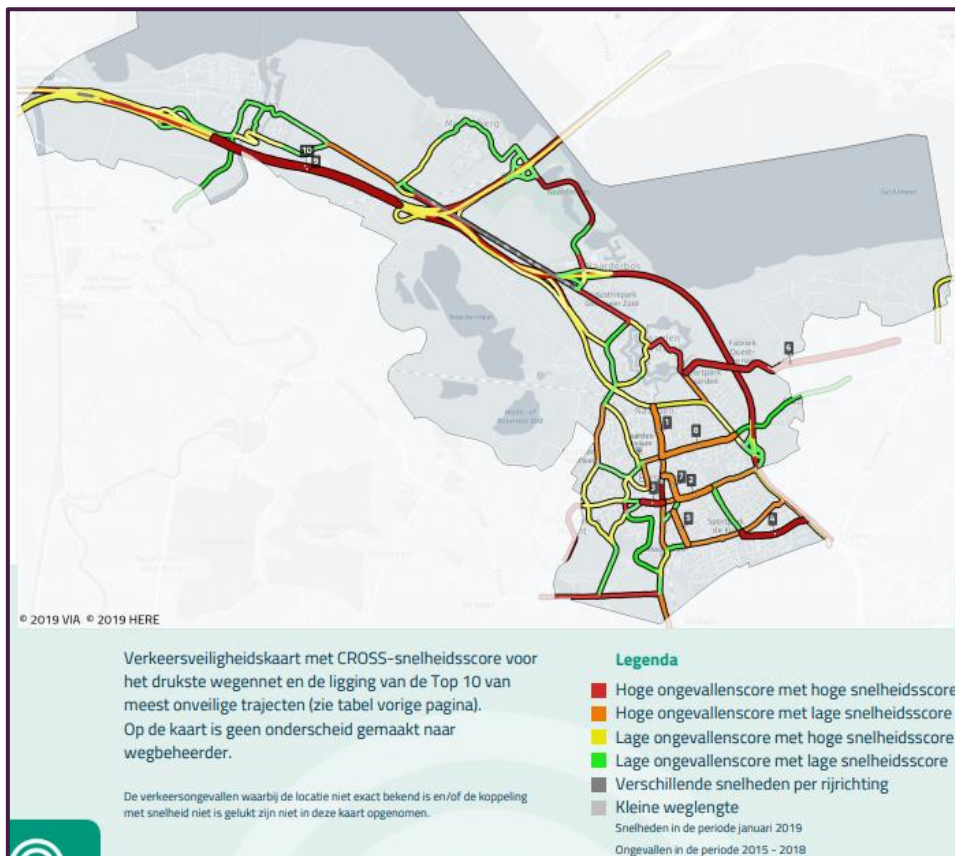
Figuur 3.21: Kaart met alle ongelukkenlocaties met daarin de top 15 belicht. Bron: ViaStat Online Dashboard 2019

Naast de ongevallenregistratie komt ook het aantal snelheidsovertredingen, gemeten door de politie, terug in een BLIQ-rapportage. Zie hiervoor ook figuur 3.21 op de volgende pagina. Uit deze rapportage blijkt dat er hoofdzakelijk te hard wordt gereden op de gebiedsontsluitingswegen.¹⁶² Op basis van deze rapportage heeft BLIQ het jaar daarop een kaart gemaakt waarin de ongevallenregistraties gecombineerd worden met snelheidsovertredingen. Zie hiervoor figuur 3.22 (idem).

¹⁶² BLIQ 2018, p. 12



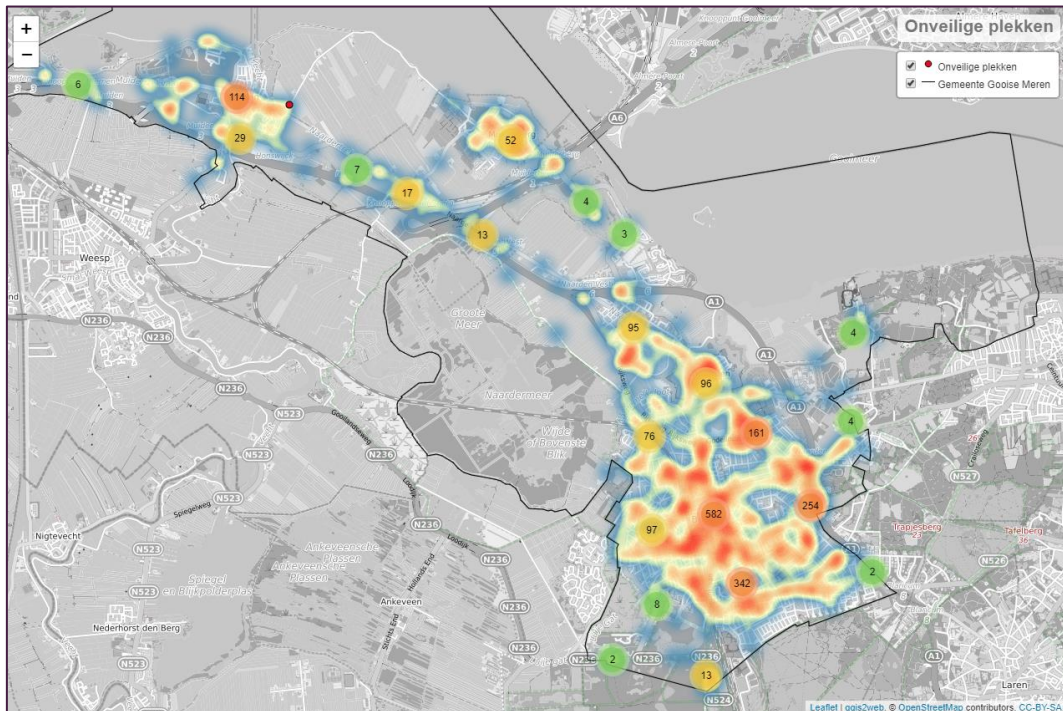
Figuur 3.22: Overzicht snelheidsovertredingen in de gemeente Gooise Meren (meting: sept 2019). Bron: ViaStat Online Dashboard 2019



Figuur 3.23: Kaart ongevallenstatistieken gecombineerd met snelheidsovertredingen in Gooise Meren (Rijk en provincies inbegrepen). Bron: BLIQ 2019

Subjectieve onveiligheid

Voor de beleving van de verkeersveiligheid is in de Maptionnaire enquête aan de respondenten gevraagd om verkeersonveilige locaties aan te geven. Dit heeft onder andere tot onderstaande figuur geleid waar 'heatmaps' in staan, ofwel puntenwolken, met onveilige locaties.

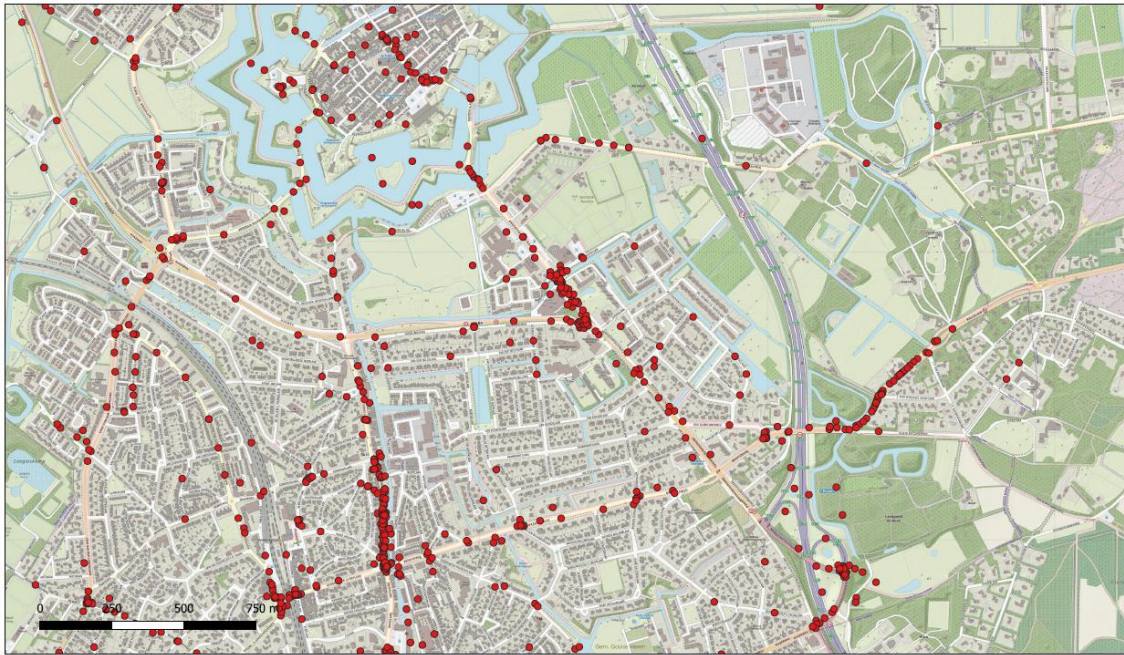


Figuur 3.24: heatmaps onveilige locaties, Bron: Maptionnaire bijlage 6.

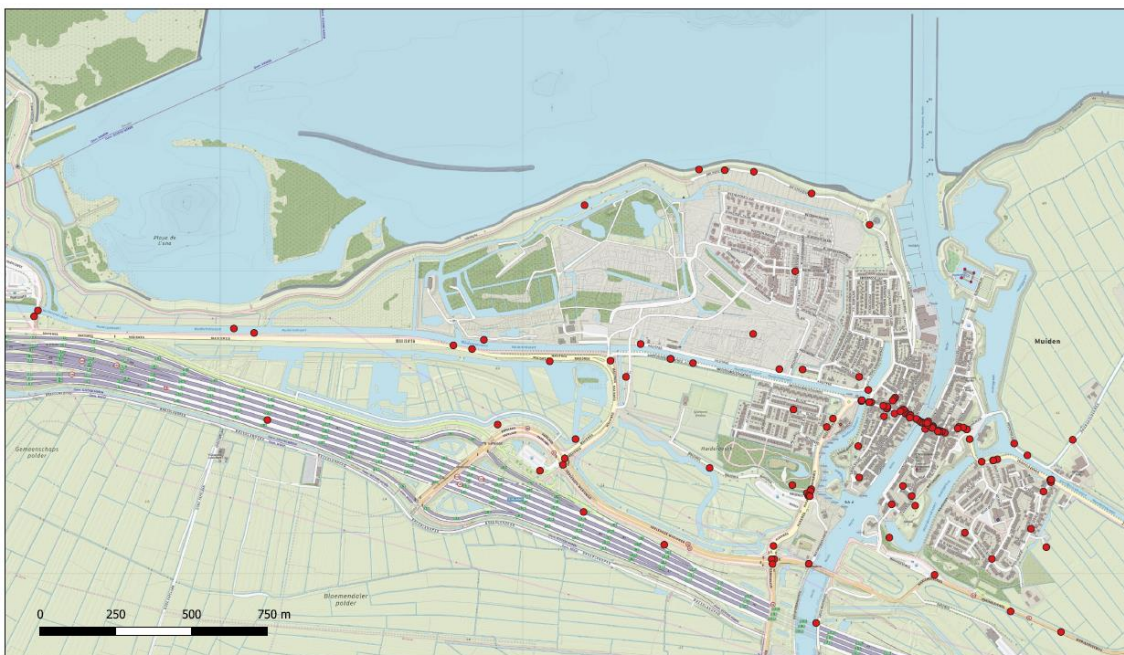
Per kern zijn de genoemde onveilige locaties ook inzichtelijk gemaakt. Dit levert de onderstaande overzichten op.



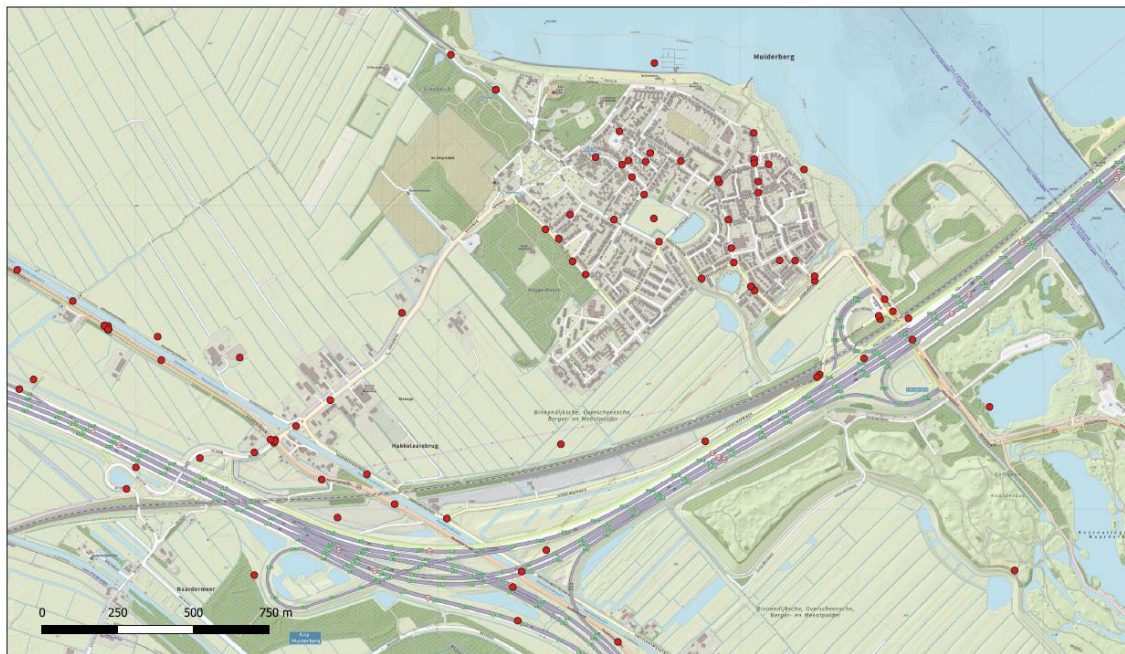
Figuur 3.25: onveilige locaties in Bussum, Bron: Maptionnaire bijlage 6.



Figuur 3.26: onveilige locaties in Naarden, Bron: Maptionnaire bijlage 6.



Figuur 3.27: onveilige locaties in Muiden, Bron: Maptionnaire bijlage 6.



Figuur 3.28: onveilige locaties in Muiderberg, Bron: Maptionnaire bijlage 6.

Op basis van de puntenwolken en uitsplitsingen per kern kan geconstateerd worden dat deze grotendeels overeenkomen met de routes die er ook uitspringen bij de objectieve veiligheid en risicogerichte aanpak.

Principes voor Veilig Wegontwerp

Hoe het wegennet is opgebouwd en de weg ontworpen is, hebben invloed op de mate van verkeersveiligheid. Dit heeft te maken met dat bepaalde conflicten hiermee onmogelijk of onwaarschijnlijk gemaakt worden. Denk hierbij aan fysieke rijrichtingsscheidingen, gescheiden fietspaden en obstakelvrije bermen. Ook geeft het richting aan het gewenste verkeersgedrag van mensen, waarbij herkenbaarheid en voorspelbaarheid van belang zijn.

Nederland kent drie soorten wegcategorieën: erftoegangswegen (ETW's), gebiedsontsluitingswegen (GOW's) en stroomwegen (SW's). Elke type weg categorie heeft eigen ontwerpprincipes, zowel voor de wegvakken als voor de kruisingen. De richtlijnen hiervoor zijn gepubliceerd door het CROW. Deze richtlijnen zijn niet bindend; het is de wegbeheerder die bepaalt hoe een openbare weg eruit komt te zien.¹⁶³ Hierbij gelden diverse instrumenten om de veiligheid van het verkeersnetwerk en de wegen te toetsen.

Van belang is dat een weg een herkenbare vormgeving dient te hebben met een voorspelbaar wegverloop. Op deze manier weten weggebruikers welk gedrag er van hen verwacht wordt en wat zij van medeweggebruikers kunnen verwachten.¹⁶⁴ Dit heeft als doel zoveel mogelijk ongevallen te voorkomen. In het kader van herkenbaarheid van wegen is het niet alleen relevant dat er onderscheid is tussen weg categorieën, maar ook uniformiteit binnen deze categorieën. Dit noemt ook wel de 'essentiële herkenbaarheidskenmerken', kortweg EHK('s).¹⁶⁵ Sommige EHK's blijken niet altijd bij te dragen aan de herkenbaarheid van de weg. Onderzoek van de SWOV heeft uitgewezen dat er weinig uniformiteit is en de EHK's die wél uniform worden toegepast, niet altijd even betekenisvol is voor de

¹⁶³ SWOV 2017

¹⁶⁴ SWOV 2012

¹⁶⁵ SWOV 2012

weggebruikers.¹⁶⁶ Tevens kan de vormgeving van kruispunten bij overgangen helpen bij het herkenbaarder maken van wegen, alsmede in te zetten op voorlichting om de betekenis hiervan te verbeteren. In de praktijk blijkt het rijgedrag echter intuïtief opgeroepen te worden door het wegontwerp.

Er gaan steeds meer stemmen op om drukkere wegen een maximumsnelheid van 30 km/h te geven. Samen met gemeenten onderzoeken DTV Consultants en Goudappel Coffeng BV hoe hieraan praktische handen en voeten kunnen worden gegeven. Hun paper 'Het nieuwe 30?' richt zich op de vraag of dit eigenlijk wel een goed idee is.¹⁶⁷ Inmiddels is het eerste deelonderzoek gereed om in te lezen.¹⁶⁸ In een flyer om dit deelonderzoek te promoten, schrijven Goudappel Coffeng en DTV Consultants het volgende¹⁶⁹: *"De categorisering en inrichting van ons wegennet volgens de principes van Duurzaam Veilig hebben ons veel gebracht. Veel woongebieden zijn veilig ingericht als verblijfsgebied met een maximumsnelheid van 30 km/h. En de meest drukke gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 50 km/h, hebben veilige, gescheiden fietsvoorzieningen. Maar discussies zijn er ook. Want moeten uiteindelijk niet alle wegen binnen de bebouwde kom 30 km/h worden uit het oogpunt van verkeersveiligheid en leefbaarheid? Of dan toch in ieder geval de wegen die (ook) een verblijfsfunctie hebben of waar onvoldoende ruimte is voor gescheiden fietsvoorzieningen?"*

De Gemeente Gooise Meren probeert hier op in te spelen middels een pilot waarmee een aantal 'grijze' wegen opnieuw ingericht worden om te bepalen of deze wegen in aanmerking komen voor een maximumsnelheid van 30 km/h.¹⁷⁰

Schoolomgevingen, educatie en handhaving

Voor de schoolomgeving kiest Gooise Meren voor een sobere en doelmatige vormgeving bij de dependance van de Minister Calsschool en het Willem de Zwijger College. Op de wegen rondom de school staat 'Schoolzone' op de weg aangegeven en worden met borden verzocht het verkeersgedrag aan te passen.

Fietsers

Uit de programmabegroting 2019-2022 blijkt dat de gemeente Gooise Meren ernaar streeft om, in samenwerking met de regio Gooi en Vechtstreek en provincie Noord-Holland, een netwerk van hoogwaardige fietspaden te realiseren. Dit netwerk moet op den duur meerdere snelfietsroutes in de regio mogelijk maken (zie ook paragraaf 2.3.3). De gemeente geeft uitvoering aan een regionale intentieovereenkomst om ook in Gooise Meren een snelfietsroute te realiseren.¹⁷¹ De gemeente haakt hierbij aan bij lopende regionale initiatieven zoals een plan voor een snelfietsroute op het traject Hilversum-Bussum-Naarden-Amsterdam. Dit naar aanleiding van het verzoek van de Fietsersbond om op dit traject een snelfietsroute te realiseren.¹⁷²

Naast plannen voor een snelfietsroute, wordt aan de oostzijde van station Naarden-Bussum verder gewerkt aan de uitwerking van extra fietsparkeerplaatsen. De planning hiervan is afhankelijk van de

¹⁶⁶ SWOV 2012, p. 1

¹⁶⁷ Goudappel Coffeng en DTV Consultants 2019a

¹⁶⁸ Goudappel Coffeng en DTV Consultants 2020

¹⁶⁹ Goudappel Coffeng en DTV Consultants 2019b

¹⁷⁰ Input van beleidsmedewerkers gemeente Gooise Meren 2020

¹⁷¹ Gooise Meren 2019c, p. 39

¹⁷² Fietsersbond 2016, p. 8

bestuurlijke besluitvorming.¹⁷³ Aan de westzijde realiseert NS in 2020 een nieuwe P+R locatie met nieuwe fietsvoorzieningen naar aanleiding van een intentieovereenkomst met NS en ProRail in juli 2019.¹⁷⁴ Het verzoek van de Fietzersbond om hier extra OV-fietsen te realiseren¹⁷⁵, wordt in deze uitvoering meegenomen.

Referenties

Bewonersplatform Vesting 2019

Bewonersplatform Vesting (2019), *Verkeer Naarden-Vesting*, Bewonersplatform Naarden-Vesting, via: <https://bewonersplatformnaardenvesting.nl/wp-content/uploads/2019/11/presentatie-verkeersonderzoek-naarden11-11-2019.pdf>

BLIQ 2018

BLIQ (2018), Focus op veilig en vlot verkeer in Gemeente Gooise Meren, Verkeersveiligheidsrapportage, Periode 2014 – 2017, BLIQ

BLIQ 2019

BLIQ (2019), *Verkeersveiligheidsrapportage Gemeente Gooise Meren, periode 2015 – Q2 2019*, BLIQ

BRO 2019

BRO (2019), Gebiedsvisie en Centrumplan Bussum, BRO 2019, te Amsterdam

Bureau Stedelijke Planning 2019

Bureau Stedelijke Planning (2019), *Gooi en Vechtstreek Regionale Detailhandelsvisie*, Bureau Stedelijke Planning, Amsterdam

CROW 2008

CROW (2008), *Publicatie 261: Handboek verkeersveiligheid*, CROW, Ede

CROW 2012a

CROW (2012), *Publicatie 317: Handboek Parkeren*, CROW, Ede

CROW 2012b

CROW (2012), *Publicatie 723: ASVV, Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom*, CROW, Ede

dBvision 2017

dBvision (2017), *Gemeente Gooise Meren Geluidsituatie 2016 – Toelichting op samenstelling datamodel en overzicht bevindingen*, dBvision, Utrecht

Fietzersbond 2016

Fietzersbond (2016), *Knelpunten in het hoofdfietsnetwerk in Noord-Holland 2016*, Fietzersbond, Utrecht

Gemeente Bussum 2005

Gemeente Bussum (2005), *Ontwerp Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan*, Gemeente Bussum, Bussum

Gemeente Gooise Meren 2016

¹⁷³ Gooise Meren 2019c, p. 50

¹⁷⁴ Gooise Meren 2019c, p. 49

¹⁷⁵ Fietzersbond 2016, p. 13

Gemeente Gooise Meren (2016), *Algemene Plaatselijke Verordening Gooise Meren 2016*, Gemeente Gooise Meren, Bussum

Gemeente Gooise Meren 2017

Gemeente Gooise Meren (2017), Harmonisatie parkeertarieven

Gemeente Gooise Meren 2017

Gemeente Gooise Meren (2017), Harmonisatie parkeervergunningen

Gemeente Gooise Meren 2017a

Gemeente Gooise Meren (2017a), *Ruimte voor Ondernemerschap: Economische visie Gooise Meren 2040*, Gemeente Gooise Meren, Bussum

Gemeente Gooise Meren 2017b

Gemeente Gooise Meren (2017b), *Parkeernormen en -richtlijnen voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen*, Gemeente Gooise Meren, Bussum

Gemeente Gooise Meren 2017c

Gemeente Gooise Meren (2017c), *Parkeerbeleid Gooise Meren – Visie op gastvrij parkeren*, Gemeente Gooise Meren, Bussum

Gemeente Gooise Meren 2018a

Gemeente Gooise Meren (2018), *Jaarrapportage OFGV*, Gemeente Gooise Meren, Bussum

Gemeente Gooise Meren 2018b

Gemeente Gooise Meren 2018b, *Integraal Veiligheidsplan 2017/2018 – Samen naar een integraal Veiligheidsbeleid*, Gemeente Gooise Meren, Bussum

Gemeente Gooise Meren 2018c

Gemeente Gooise Meren (2018c), *Integraal Veiligheidsplan 2017/2018 – Rapport t.b.v. het Integraal Veiligheidsbeleid 2019 – 2022*, Gemeente Gooise Meren, Bussum

Gemeente Gooise Meren 2019a

Gemeente Gooise Meren (2019a), *Gebiedsvisie en Centrumplan Bussum – Een vitaal centrum voor ondernemen, verblijven en wonen*, Gemeente Gooise Meren, Bussum

Gemeente Gooise Meren 2019b

Gemeente Gooise Meren (2019), *Integraal Veiligheidsplan 2019 – 2022*, Gemeente Gooise Meren, Bussum

Gemeente Gooise Meren 2019c

Gemeente Gooise Meren (2019b), *Begroting 2020*, Gemeente Gooise Meren, Bussum

Gemeente Gooise Meren 2020a

Gemeente Gooise Meren (2020a), *Omgevingsvisie Gooise Meren – Nota Bouwstenen*, Gemeente Gooise Meren, Bussum

Gemeente Gooise Meren 2020b

Gemeente Gooise Meren (2020b), *Mobiliteitsvisie – Goed en veilig op weg*, Gemeente Gooise Meren, Bussum

Gemeente Muiden 1999

Gemeente Muiden (1999), *Categoriseringsplan*, Gemeente Muiden, Muiden

Gemeente Muiden 2015

Gemeente Muiden (2015), *Havenvisie Muiden 2015 – 2025*, Gemeente Muiden, Muiden

Gemeente Muiden 2017

Gemeente Gooise Meren, Harmonisatie Parkeervergunningen Gooise Meren 2017, p. 10

Goudappel Coffeng 2018

Goudappel Coffeng (2018), *Kaderplan verkeer centrum Bussum*, Goudappel Coffeng, Deventer

Goudappel Coffeng 2019

Goudappel Coffeng (2019), *Evaluatie parkeerregeling Gooise Meren*, Goudappel Coffeng, Deventer

Goudappel Coffeng en DTV Consultants 2019a

Goudappel Coffeng en DTV Consultants (2019a), *Het nieuwe 30, een goed idee?*, Discussiepaper, Nationaal Verkeersveiligheidscongres, Den Haag

Goudappel Coffeng en DTV Consultants 2019b

Goudappel Coffeng en DTV Consultants (2019b), *Gezamenlijk onderzoek naar de beste inrichting van drukke 30 km/h-wegen*, Breda

Goudappel Coffeng en DTV Consultants 2020

Goudappel Coffeng en DTV Consultants (2020), *Het nieuwe 30 – Uitkomsten data-analyse drukke 30-wegen*, Goudappel Coffeng, Deventer

KpVV 2002

KpVV (2002), *Van parkeerbeheer naar mobiliteitsmanagement*, Kennisplatform Verkeer en Vervoer, Utrecht

Ministerie van IenM 2017

Ministerie van IenM (2017), *Eindrapport MIRT NowA, MIRT Onderzoek NowA*, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Den Haag

Ministerie van IenW 2018

Ministerie van IenW (2018), *Kerncijfers Mobiliteit 2018, Kennisinstituut voor Mobiliteit | KIM*, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Den Haag

Moventem 2020

Moventem (2020), *Rapportage parkeerbeleid Naarden-Vesting gemeente Gooise Meren*, Moventem Onderzoek- en adviesbureau, Zutphen

Muiderslot 2019

Muiderslot (2019), *Muiderslot vanaf nu het hele jaar open*, Muiderslot, via: <https://www.muiderslot.nl/nieuws/nu-ook-open-in-de-winter/>

NRC 2019

NRC (2019), *Stikstofregels raken 18.000 projecten*, NRC Handelsblad, via:
<https://www.nrc.nl/nieuws/2019/09/05/stikstofregels-raken-18000-projecten-a3972435>

NH Nieuws 2019

NH Nieuws (2019), *Gooise gemeenten weten nog niet welke projecten lijden onder stikstofuitspraak*, NH Nieuws, via: <https://www.nhnieuws.nl/nieuws/252973/gooise-gemeenten-weten-nog-niet-welke-projecten-lijden-onder-stikstofuitspraak>

Rijkswaterstaat 2018

Rijkswaterstaat (2018), *Nu al 4 rijstroken beschikbaar op traject A1 Eemnes – Bunschoten*, Rijkswaterstaat, via: <https://www.rijkswaterstaat.nl/nieuws/2018/09/nu-al-4-rijstroken-beschikbaar-op-traject-a1-eemnes-bunschoten.aspx>

Staatscourant 2019

Stcrt (2019), *Verordening op de heffing en invordering van parkeerbelastingen 2019*, Staatscourant, nr. 1860

Stadsraad Muiden 2020a

Stadsraad Muiden (2020), *Stadskompas Muiden 1.0 – Deel 2: Gezamenlijke ambities van burgers van Muiden*, Stadsraad van Muiden, Muiden

Stadsraad Muiden 2020b

Stadsraad Muiden (2020), *Stadskompas Muiden 1.0 – Deel 2: Uitwerking van de gezamenlijke ambities van burgers van Muiden*, Stadsraad Muiden, Muiden

Stichting Rijksmuseum Muiderslot 2019

Stichting Rijksmuseum Muiderslot (2019), *Jaarverslag 2018*, Stichting Rijksmuseum Muiderslot, Muiden

SWOV 2009

SWOV (2009), *De balans opgemaakt – Duurzaam Veilig 1998-2007*, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, Den Haag

SWOV 2012

SWOV (2012), *Herkenbare vormgeving van wegen, SWOV-factsheet*, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, Leidschendam

SWOV 2017

SWOV (2017), *Kosten van verkeersongevallen, SWOV-factsheet*, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, Den Haag

SWOV 2018

SWOV (2018), *DV3 – Visie Duurzaam Veilig Wegverkeer 2018-2030*, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, Den Haag

SWOV 2019

SWOV (2019), *Duurzaam veilig wegverkeer, SWOV-factsheet*, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, Den Haag

VVV 2020

VVV (2020), *Welkom in Naarden, De best bewaarde vestingstad van Nederland*, Vereniging van Vreemdelingenverkeer, via: <https://www.vvznaarden.nl/nl/over>

Bijlage 4 Quickscan Verkeersmodel

4.1 Uitvraag voor de modelstudies

In de Mobiliteitsvisie is er veel aandacht voor het autoluwer maken van de kernen en met name het centrum van Bussum. Om te bepalen of het wegennet de veranderingen van de verkeerstromen aan kan, is er een Quickscan uitgevoerd door Goudappel Coffeng.¹⁷⁶ Daarin is de toekomstige woningbouw meegenomen waarvan zeker is dat deze worden gerealiseerd.

Omschrijving werkzaamheden:

Met het recente verkeersmodel van de gemeente Gooise Meren, met 2018 als basisjaar, worden vier situaties opgesteld. De prognosesituatie is op dit moment nog in ontwikkeling en kan dus nog niet gebruikt worden.¹⁷⁷

Situatie 2018, referentie

Op basis van de referentiesituatie (2018) wordt een nieuw scenario doorgerekend met de volgende onderdelen:

- 1300 woningen bij de Krijgsman in Muiden;
- 450 woningen in Naarden tussen de A1 en de wijk Componistenkwartier, te ontsluiten op de Huizerstraatweg (35%) en op de Oud Blaricummerweg (65%);
- Het openstellen van de Pampusweg/Overdiemerweg bij Maxis Muiden voor alle verkeer van en naar IJburg;
- Aanleg enkelstrookse rotonde op het knooppunt Rijksweg/Churchillstraat;
- 500 woningen bij ontwikkellocatie Crailo.¹⁷⁸

Situatie 2018, variant 2

Voor deze situatie gelden randvoorwaarden van enerzijds een maximale intensiteit van 2.500 mvt/etmaal op de Kap. G. A. Meijerweg in Naarden (Vesting), en anderzijds een maximale intensiteit van 1.000 mvt/etmaal op de Brinklaan in Bussum t.h.v. het voetgangersgebied tussen de Olmenlaan en de Heerenstraat.

In de referentiesituatie van 2018 is de intensiteit op de Kap. G. A. Meijerweg in Naarden ruim 5.000 mvt/etmaal; en de Brinklaan ongeveer 3.000 mvt/etmaal (zie figuur 4.1). De maatregelen die nodig zijn voor de randvoorwaarde van de maximale intensiteit van 2.500 mvt/etm op de Kap. G. A. Meijerweg, worden in overleg met de gemeente vastgesteld. Dit geldt ook voor de maximale intensiteit van 1.000 mvt/etm op de Brinklaan.

¹⁷⁶ Goudappel Coffeng 2018

¹⁷⁷ Dufec 2018

¹⁷⁸ SVP 2019: <http://svp-svp.nl/portfolio-item/bussum-crailo/>



Figuur 4.1: Intensiteiten basisjaar 2018 (mvt/etmaal). Links: Kap. G. A. Meijerweg in Naarden, rechts: Brinklaan in Bussum. Bron: Dufec 2018

Situatie 2018, varianten 3 en 4

In deze plannen gelden dezelfde uitgangspunten als plan 2, met daaraan toegevoegd eenrichtingsverkeer op de Zeesluisbrug in Muiden en eenrichtingsverkeer op de Brinklaan in Bussum, tussen de Brediusweg en de Hooftlaan. Tussen de twee varianten gelden de volgende verschillen: onderdelen:

- In variant 3 geldt eenrichtingsverkeer van *west naar oost* op de Zeesluisbrug in Muiden en is het eenrichtingsverkeer op de Brinklaan in Bussum van *noord naar zuid*;
- In variant 4 is het eenrichtingsverkeer op de Zeesluisbrug van *oost naar west* en is deze op de Brinklaan van *zuid naar noord*.

4.2 Toelichting Goudappel Coffeng op modelresultaten

Op verzoek van de gemeente Gooise Meren is er door Goudappel Coffeng een aantal varianten doorgerekend voor het basisjaar 2018. Hieronder worden deze varianten doorgenomen en toegelicht door Goudappel Coffeng.¹⁷⁹ Onderstaande stukken is herschreven door de gemeente Gooise Meren.

Situatie 2018, referentie

In deze variant is een aantal nieuwbouwwijken in de regio toegevoegd aan het basisjaar 2018. Het gaat hierbij om De Krijgsman in Muiden (1300 woningen), het Componistenkwartier in Naarden (450 woningen) en een ontwikkellocatie bij Crailo (500 woningen). Op basis van deze nieuwe woningen is aanvullend verkeer gegenereerd en toegedeeld op het netwerk. Tevens zijn er twee netwerkwijzigingen doorgevoerd, te weten:

- De openstelling van de Pampusweg/Overdiemerweg bij Maxis (Muiden);
- De realisatie van een enkelstrooks rotonde bij het kruispunt bij de Rijksweg/Churchillstraat (Naarden).

¹⁷⁹ Goudappel Coffeng 2018

Zoals verwacht is er een toename zichtbaar op de locaties waar deze woningen worden gerealiseerd. Wel zorgt de realisatie van de Pampusweg ervoor dat er meer verkeer ontstaat van en naar IJburg, waarbij er meer gebruik gemaakt wordt van de op- en afrit Papelaan-A1. Realisatie van de enkelstrooks rotonde bij Naarden heeft weinig effect op het verkeer in de omgeving.

Situatie 2018, variant 2

Voor deze variant is de referentievariant aangehouden. In deze variant is het uitgangspunt het verlagen van de verkeersintensiteiten op de Kapitein Meijerweg in Naarden en de Brinklaan in Bussum. Voor de

Kapitein Meijerweg is hiertoe een snelheidsverlaging doorgevoerd. Tevens is de Marktstraat meegenomen in deze variant. De snelheid in beide straten is verlaagd van 30 km/h naar 15 km/h.

Een verlaging van de snelheid op zowel de Kapitein Meijerweg als de Marktstraat resulteert in een daling van het doorgaande verkeer binnen Naarden. Dit verkeer maakt nu gebruik van de Rijksweg ten zuiden van Naarden of blijft op de A1 rijden. Een meerderheid van het verkeer dat over de Kapitein Meijerweg rijdt, is bestemmingsverkeer in Naarden. Dit verkeer zal dan ook maar deels uitwijken naar een andere route. Het overige deel maakt in deze variant gebruik van de Burgemeester M.P. van Wettumweg.

Situatie 2018, variant 3

Voor deze variant wordt de vorige variant aangehouden. Aanvullend hierop worden twee netwerkwijzigingen doorgevoerd, te weten:

- Eenrichtingsverkeer van west naar oost op de Zeesluisbrug in Muiden;
- Eenrichtingsverkeer van noord naar zuid op de Brinklaan in Bussum.

Invoering van het eenrichtingsverkeer zorgt voor lokale verkeerseffecten. In Bussum wijkt het meeste verkeer uit naar de Albrechtlaan en, in mindere mate, naar de Groot Hertoginnelaan. In Muiden is het effect sterker, omdat er in de nabije omgeving geen alternatieve routes voorhanden zijn. Het verkeer wijkt hier uit naar de route Herengracht-Mariahoeveweg.

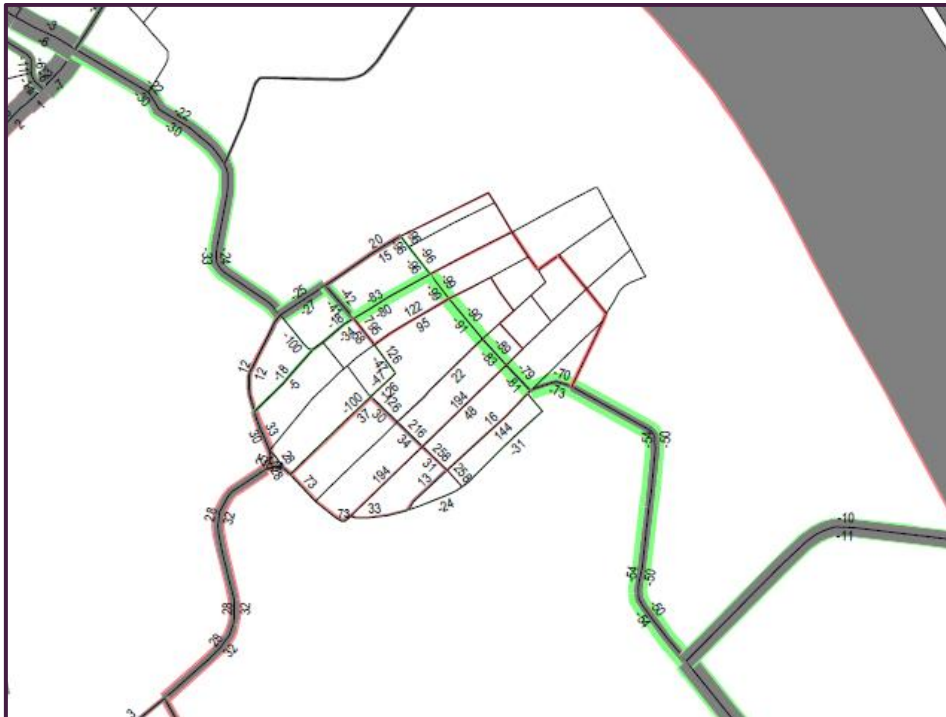
Situatie 2018, variant 4

Voor deze variant wordt opnieuw variant 2 aangehouden met een tweetal netwerkwijzigingen op de Zeesluisbrug in Muiden en de Brinklaan in Bussum. Waar het bij variant 3 ging om eenrichtingsverkeer van west naar oost op de Zeesluisbrug, is het in deze variant van oost naar west. Idem dito voor het eenrichtingsverkeer op de Brinklaan, dat nu van zuid naar noord gaat.

Het verkeerseffect is vergelijkbaar met die van variant 3, waarbij het effect gespiegeld is. Het verkeer wijkt opnieuw uit naar dezelfde routes (Albrechtlaan en Groot Hertoginnelaan in Bussum en de Herengracht/Mariahoeveweg in Muiden).

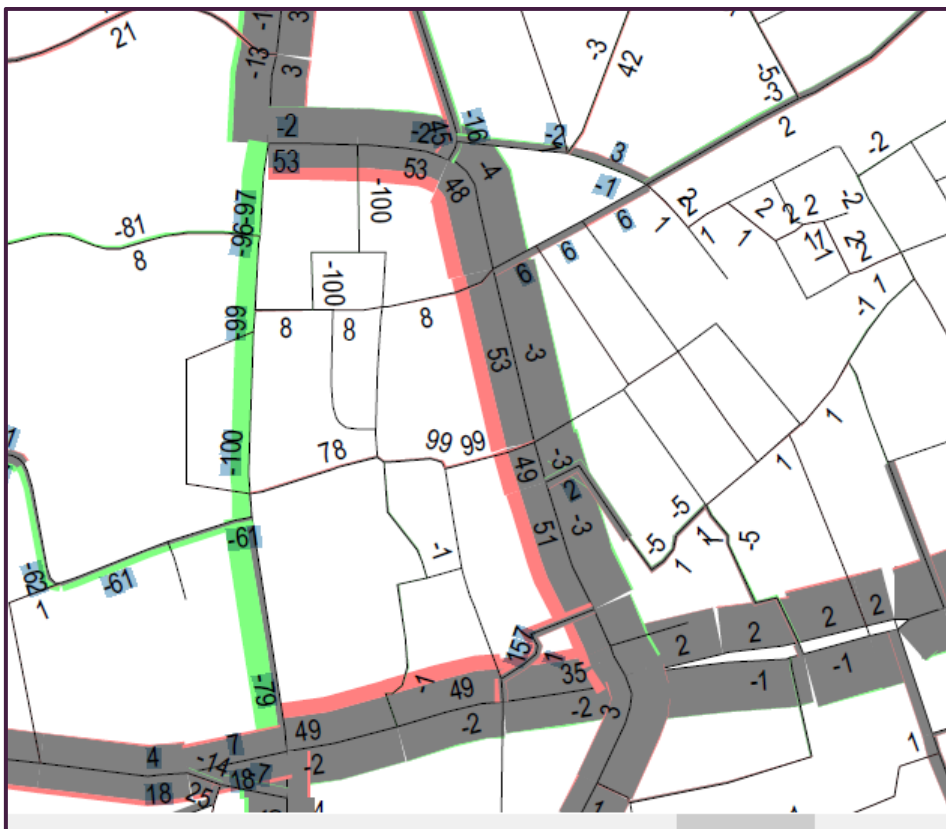
4.3 Modelstudieresultaten en conclusies vanuit de gemeente

Op basis van de modelstudie heeft de gemeente Gooise Meren een aantal conclusies geformuleerd. Deze conclusies staan onder de desbetreffende modellen, die middels een zevental figuren is geïllustreerd. Zie hiervoor figuur 4.2 t/m 4.8.



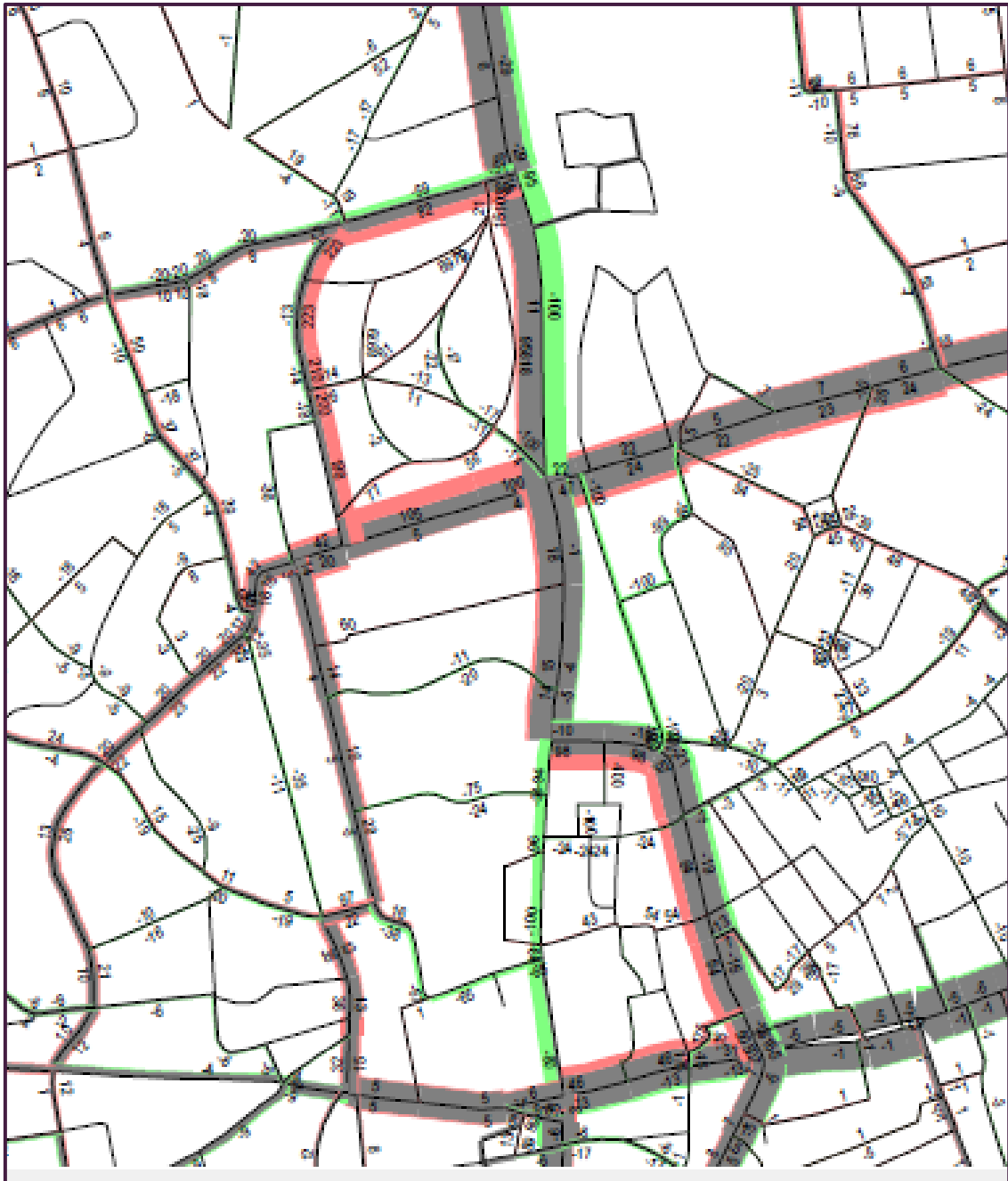
Figuur 4.2: Effect op Naarden Vesting bij autoluw centrum. Bron: intern verkeersmodel gemeente Gooise Meren 2018

In figuur 4.2 is er een duidelijke afname van het aantal verkeersintensiteiten door de kern te zien. Ook is te zien dat er een lichte toename is op de wegen rondom de kern. Dit verkeer wijkt uit naar de A1.



Figuur 4.3: Eenrichtingsverkeer centrum Bussum. Bron: intern verkeersmodel gemeente Gooise Meren 2018

Figuur 4.3 laat zien dat de Landstraat zwaarder belast wordt dan voorheen. Dit is het gevolg van de ingestelde eenrichtingsstraat op de Brinklaan ter hoogte van het centrum.

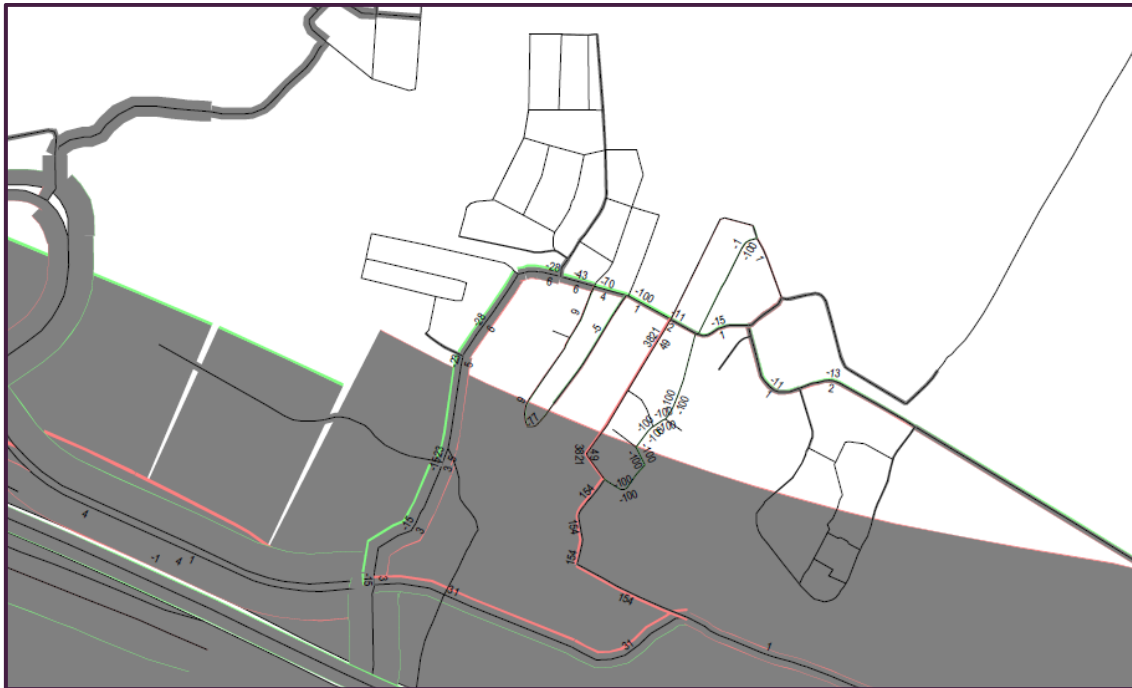


Figuur 4.4: Eenrichtingsverkeer centrum Bussum en Brinklaan richting Naarden (deel 1 van 2). Bron: intern verkeersmodel gemeente Gooise Meren 2018



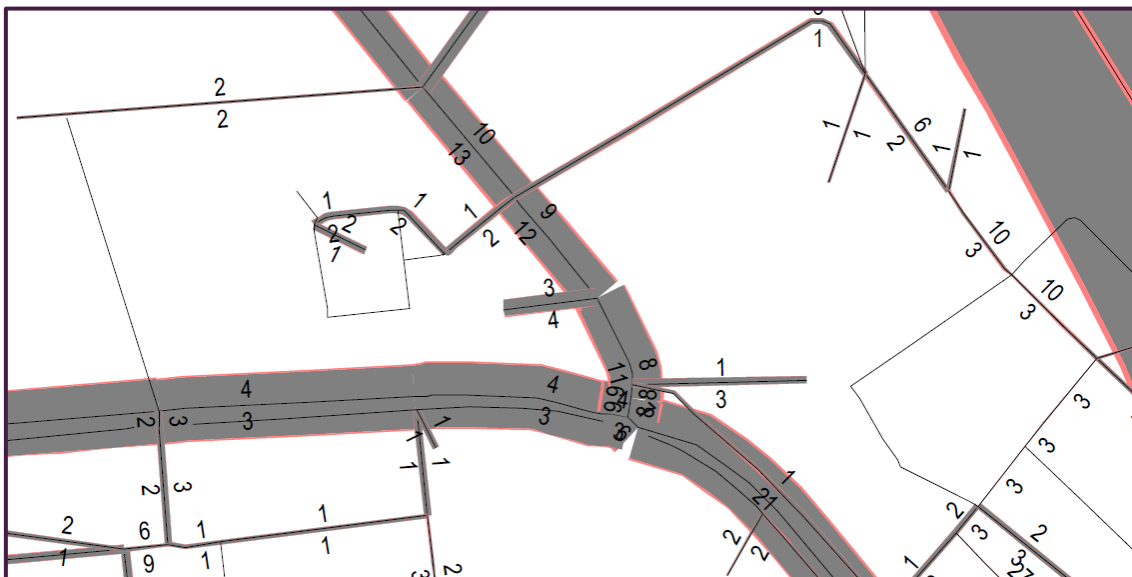
Figuur 4.5: Eenrichtingsverkeer centrum Bussum en Brinklaan richting Naarden (deel 2 van 2). *Bron: intern verkeersmodel gemeente Gooise Meren 2018*

Uit figuren 4.4 en 4.5 is af te lezen dat, als gevolg van het instellen van eenrichtingsverkeer op het noordelijke deel van de Brinklaan, dat hierdoor meer verkeer ontstaat op de Landstraat en de route Comeniuslaan-Albrechtlaan. Bij eenrichtingsverkeer op de Brinklaan Noord waarbij het verkeer naar Naarden rijdt, is te zien dat er een toename is op de route Comeniuslaan-Albrechtlaan-Vlietlaan.

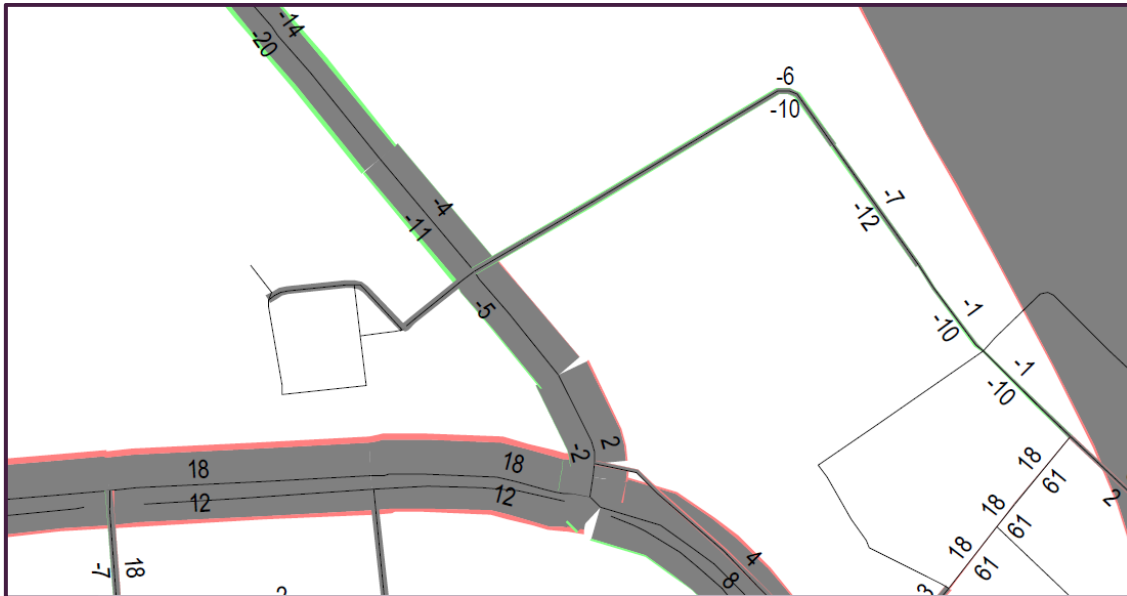


Figuur 4.6: Eenrichtingverkeer Zeesluis(brug) in Muiden. Bron: intern verkeersmodel gemeente Gooise Meren 2018

Figuur 4.6 laat zien dat de effecten van eenrichtingsverkeer voor de Zeesluisbrug in Muiden wordt opgelost zodra het verkeer om de kern heen gaat rijden. Men zal dan sneller de Herengracht en/of Mariahoeveweg nemen.



Figuur 4.7: Effect kruising Amersfoortsestraatweg – Godelindeweg in Naarden (referentie). Bron: intern verkeersmodel gemeente Gooise Meren 2018



Figuur 4.8: Effect kruising Amersfoortsestraatweg – Godelindeweg in Naarden (autoluw). *Bron: intern verkeersmodel gemeente Gooise Meren 2018*

Door figuur 4.7 met figuur 4.8 te vergelijken, valt op dat het verkeersluwer maken van Naarden Vesting ervoor zorgt dat het noordelijke deel van de Amersfoortsestraatweg rustiger wordt, terwijl de Godelindeweg drukker wordt. Dit zijn vooralsnog geen intensiteiten waarmee de doorstroming direct in gevaar komt.

Maatregelen op basis van bovenstaande verkeersmodel-figures:

1. Indien er op de Lambertus Hortensiuslaan/Brinklaan Noord eenrichtingverkeer wordt ingesteld, zijn er aanvullende maatregelen nodig bij de Comeniuslaan. Nader onderzoek of een afsluiting voor tegengesteld eenrichtingverkeer is nodig om de toename van verkeer bij die variant tegen te gaan.
2. De rotonde van de Amersfoortsestraatweg – Godelindeweg monitoren op doorstroming na de realisatie van het project BORgronden¹⁸⁰ en het autoluw maken van Naarden Vesting.

Referenties

Bureau SRO 2019

Bureau SRO (2019), *BORgronden Naarden – Stedenbouwkundig Programma van Eisen*, Bureau SRO, Utrecht

Dufec 2018

Dufec (2018), *Parkeeronderzoek Gooise Meren 2018*, Dufec, Tilburg

Goudappel Coffeng 2018

Goudappel Coffeng (2018), *Verkeersmodelstudie Gooise Meren*, Goudappel Coffeng, Deventer

SVP (2019)

SVP (2019), *Ontwerp Bussum Crailo*, SVP Architectuur en stedenbouw, via: <http://svp-svp.nl/portfolio-item/bussum-crailo/>

¹⁸⁰ Bureau SRO 2019

Bijlage 5 Landelijke richtlijnen voor verkeer en vervoer

Voor het opstellen van de Mobiliteitsvisie en de realisatie in de openbare ruimte zijn landelijke richtlijnen. Deze worden voor het grootste deel door het CROW opgesteld. Daarnaast zijn er voor het parkeren ook NEN-normen als het gaat om de inrichting van (gebouwde) parkeervoorzieningen (NEN 2443: parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en garages). De gemeente is voornemens een eigen parkeernormennota op te stellen. Tot die tijd worden de kencijfers van het CROW gevolgd.

De gemeente Gooise Meren onderschrijft deze landelijke richtlijnen en past deze in de regel een op een toe. Daar waar de gemeente afwijkt van de CROW-richtlijnen, zal dat onderbouwd plaatsvinden. Het CROW heeft inmiddels honderden vakinhoudelijke publicaties uitgegeven. Specifiek voor de richtlijnen met betrekking tot de fiets is het fietsberaad onderdeel van het CROW geworden en zijn de betreffende publicaties daar ook ondergebracht. Alle publicaties van het CROW zijn te vinden op www.CROW.nl. Voor de Mobiliteitsvisie zijn diverse bronnen gebruikt van het CROW, zoals voor:

- de loopafstanden in cijfers;
- het fietsverkeer;
- de schoolmobiliteit en gedrag;
- de algemene richtlijnen uit het ASVV;
- het openbaar vervoer;
- de toegankelijkheid;
- het parkeren.

Daarnaast zijn er tal van bronnen en naslagwerken voor de Mobiliteitsvisie en voor de toekomstige uitwerkingen gebruikt, zoals:

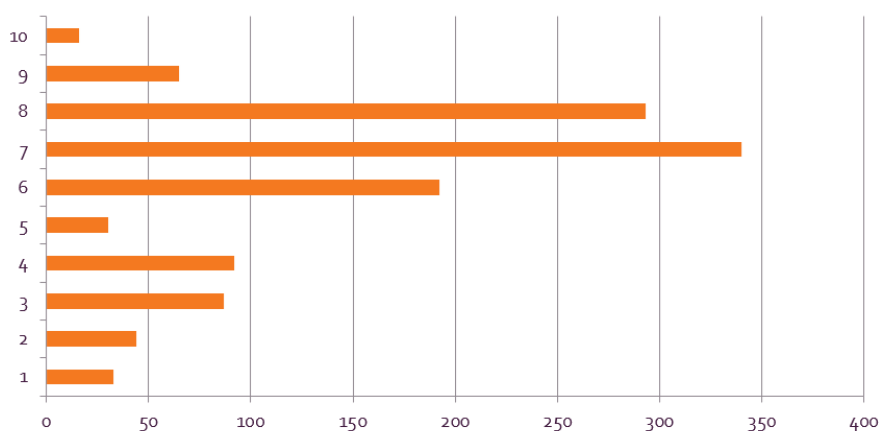
<https://www.waarstaatjegemeente.nl/>
<https://klimaatmonitor.databank.nl/dashboard/Dashboard/Mobiliteit/>
<https://www.crow.nl/dashboard-autodelen/home>
<https://noord-holland.kijkopkaart.nl/>
https://www.noord-holland.nl/Over_de_provincie/Noord_Holland_in_cijfers
<https://ritjeweg.nl/>
<https://agv.klimaatatlas.net/>
<https://pnh.haltescan.nl/>
<https://www.pdok.nl/>
<https://www.overheid.nl/>
<https://www.cbs.nl/>
<https://www.cbs.nl/nl-nl/maatschappij/verkeer-en-vervoer>
<https://www.swov.nl/feiten-cijfers>
<https://samenbouwenaanbereikbaarheid.nl/>
<https://vvn.nl/>
<https://www.kimnet.nl/>

Bijlage 6 Analyse Maptionnaire

Tussen 11 november 2019 en 9 januari 2020 heeft de gemeente Gooise Meren middels een online enquête inwoners en bezoekers van de gemeente vragen gesteld over de mobiliteit binnen de gemeente. In deze periode hebben circa 3.000 respondenten de enquête ingevuld. In dit hoofdstuk volgen de resultaten van de enquête in de vorm van kaartmateriaal. Per onderwerp volgt puntsgewijs enkele conclusies die de gemeente op basis van het kaartmateriaal heeft geformuleerd.

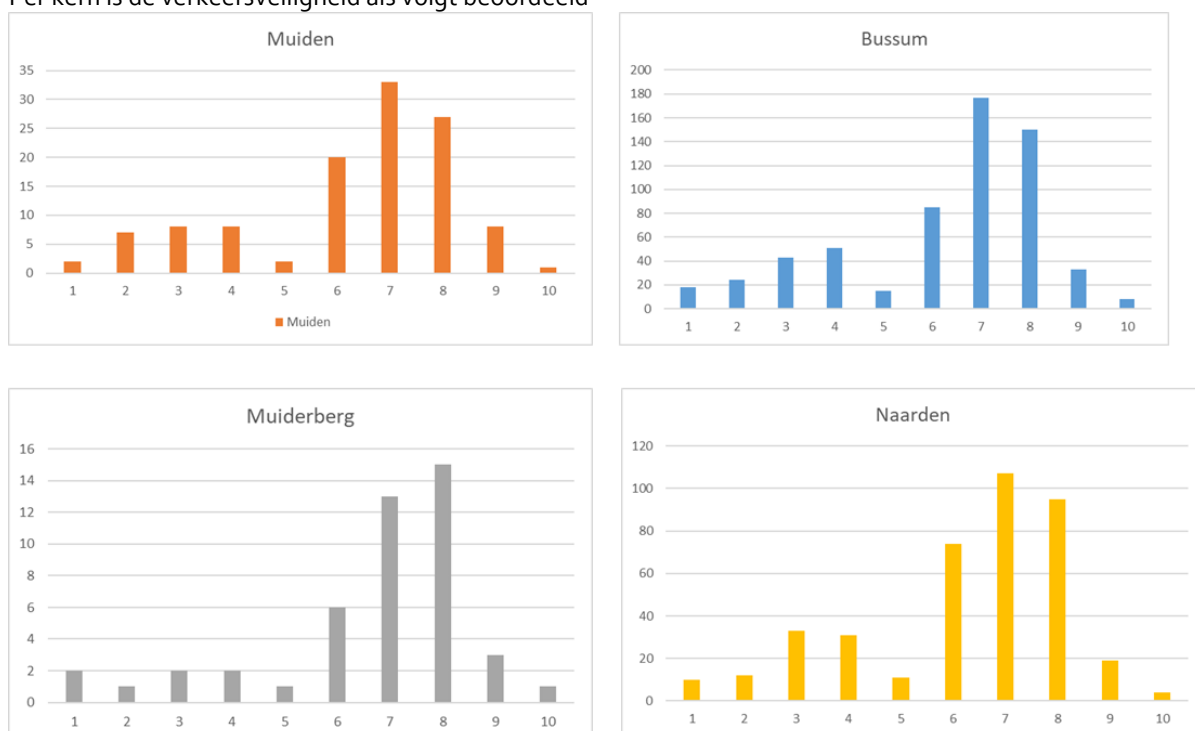
Hoe verkeersveilig is Gooise Meren

In het algemeen gaven de respondenten de gemeenten gemiddeld een 6,3.



Figuur 6.1: Beoordeling van de verkeersveiligheid in Gooise Meren. Bron: Maptionnaire 2020

Per kern is de verkeersveiligheid als volgt beoordeeld



Figuur 6.2: Beoordeling verkeersveiligheid per kern. Bron: Maptionnaire 2020

Onveiligheid per leeftijd per kern

De reacties over de verkeersveiligheid naar leeftijd per kern ziet er als volgt uit:

Gemiddelden	<25	25 - 45	46 - 65	65+
Bussum	6,32	6,10	6,24	6,84
Muiden		6,34	5,89	7,00
Muiderberg		6,77	6,68	
Naarden	6,58	5,81	6,50	6,17

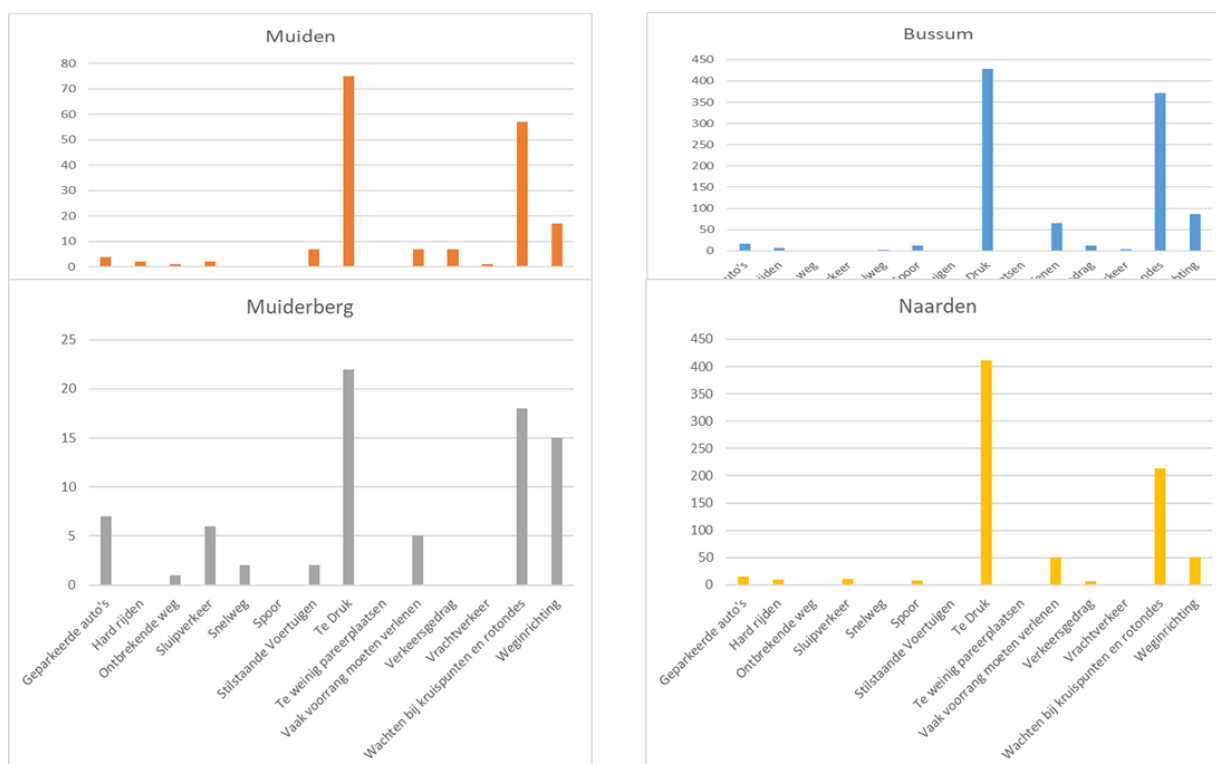
Figuur 6.3: Onveiligheid per kern naar leeftijd. Bron: Maptionnaire 2020

Conclusies:

- De meest positieve groep zijn de 65+'ers uit Muiden
- De meest negatieve groep zijn de 25 - 45 uit Naarden, net aan gevolgd door de 45 - 65 uit Muiden

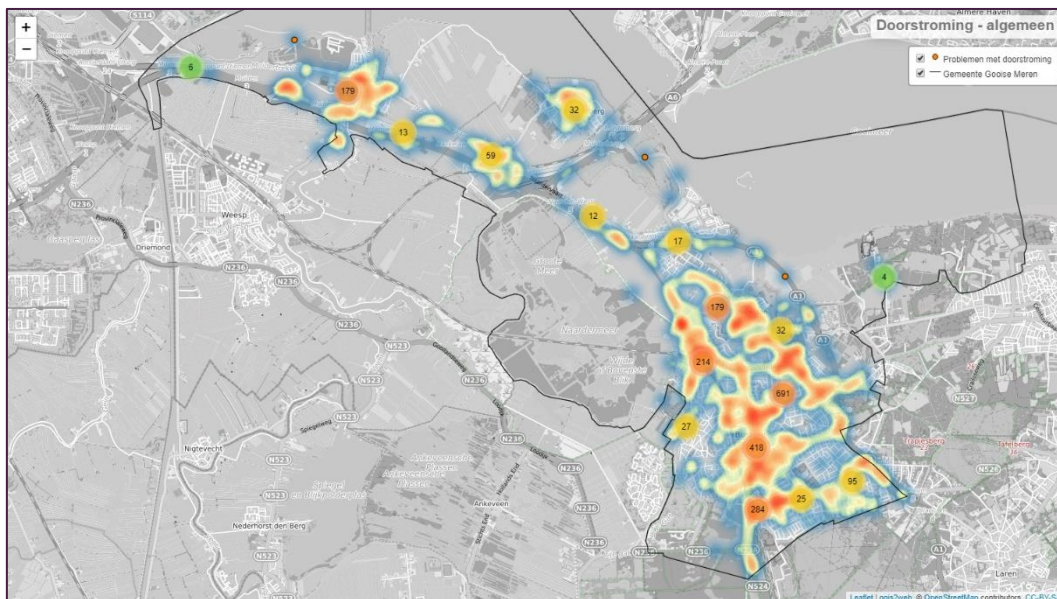
Problemen met doorstroming

Op de vraag naar de oorzaak van problemen ten aanzien van de doorstroming is als volgt per kern gereageerd:



Figuur 6.4: Oorzaken van de problemen ten aanzien van de doorstroming per kern. Bron: Maptionnaire 2020

De respondenten hebben de onderstaande locaties in de gemeente aangegeven waar zij problemen ervaren ten aanzien van de doorstroming.



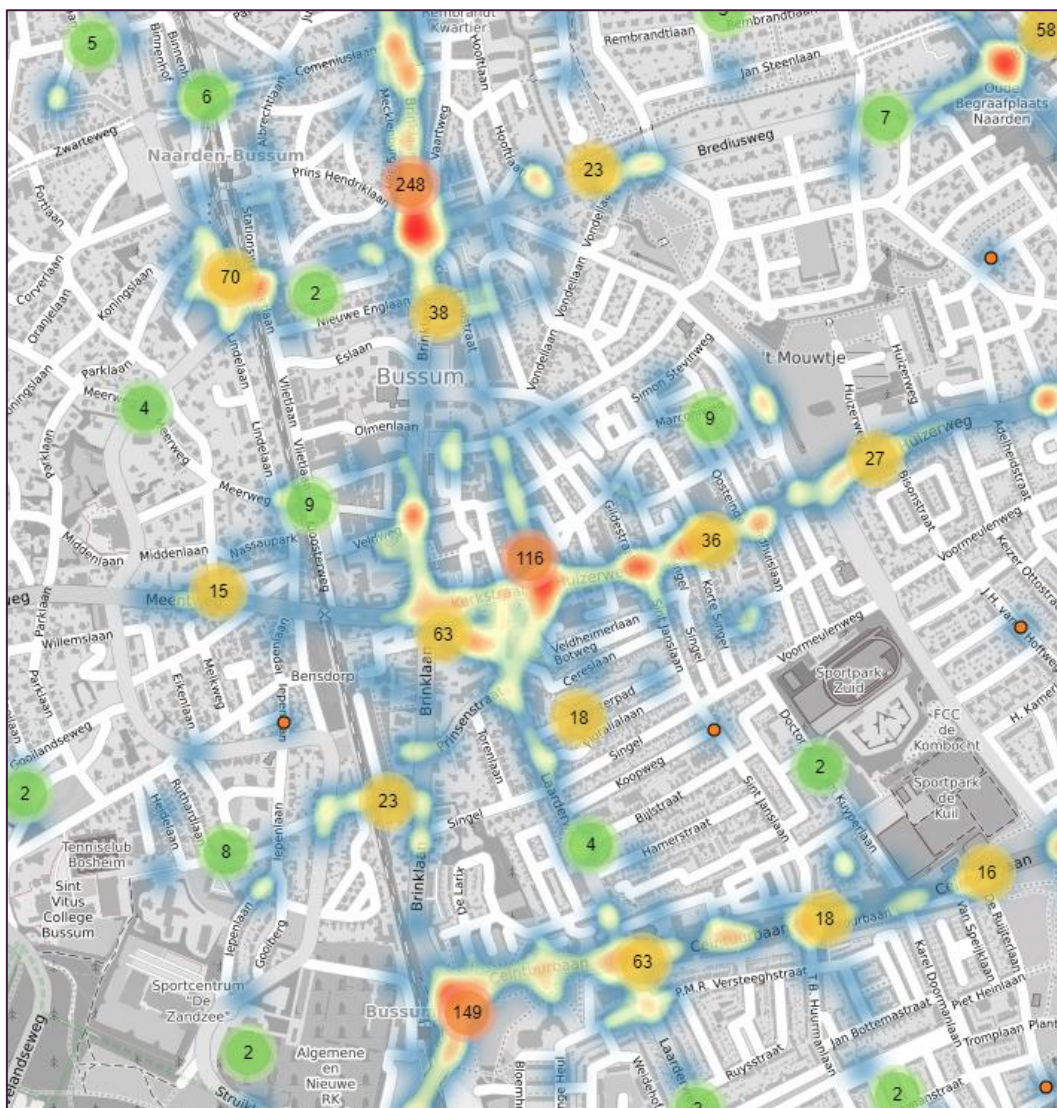
Figuur 6.5: Overzichtskaart met geclusterde punten en heatmaps, gebaseerd op problemen met doorstroming. Bron: Maptionnaire 2020

Om te komen tot de overzichtskaart zoals geïllustreerd in figuur 6.1, is in de enquête de volgende vraag gesteld: “*Waar ervaart u problemen met de doorstroming?*” Hierbij zijn circa 2.300 locaties aangegeven. Hieronder zullen de belangrijkste knelpunten in alle kernen en aan de A1 belicht worden.

Bussum

In Bussum concentreren de problemen met doorstroming zich op de belangrijke ontsluitingswegen. Hierbij springen drie punten eruit (zie figuur 6.2):

- Brinklaan / Generaal de la Reijlaan-Brediusweg;
- Kerkstraat / Landstraat / Huizerweg / Nieuwstraat;
- Ceintuurbaan / Bussumergrintweg / Brinklaan.



Figuur 6.6: Overzichtskartaal met geclusterde punten en heatmaps, gebaseerd op problemen met doorstroming in Bussum. De oranje/roodgekleurde punten (248, 116, 149) zijn de hierboven genoemde punten. Bron: Maptionnaire 2020

Brinklaan / Generaal de la Reijlaan-Brediusweg

Woonplaats: Bussum

Leeftijd: 18 en 65 jaar

Reden: Te druk en wachten bij kruispunt

Kerkstraat / Landstraat / Huizerweg / Nieuwstraat

Woonplaats: Bussum

Leeftijd: 25 en 65 jaar

Reden: Wachten bij rotonde

Ceintuurbaan / Bussumergrintweg / Brinklaan

Woonplaats: Bussum

Leeftijd: 18 en 65 jaar

Reden: Te druk en wachten bij rotonde

Naarden

De doorstromingsproblemen in Naarden vinden voornamelijk plaats in de historische kern van Naarden Vesting (zie figuur 6.3). Daar komen twee kruisingen bij die, als ontsluitingen voor Naarden dienen, problemen veroorzaken:

- Rijksweg/Koningin Wilhelminalaan;
- Godelindeweg/Amersfoortsestraatweg.



Figuur 6.7: Overzichtskartaal met geclusterde punten en heatmaps, gebaseerd op problemen met doorstroming in Naarden. De geel/oranjegekleurde punten (55, 79/51, 189) zijn de hierboven genoemde punten. Bron: Maptionnaire 2020

Historische kern Naarden Vesting

Woonplaats: Naarden

Leeftijd: 45-65 jaar

Reden: Te druk

Rijksweg / Koningin Wilhelminalaan

Woonplaats: Bussum, Naarden

Leeftijd: 18-65 jaar

Reden: Te druk, wachten bij kruispunt

Godelindeweg / Amersfoortsestraatweg

Woonplaats: Naarden

Leeftijd: Vanaf 25 jaar

Reden: Te druk

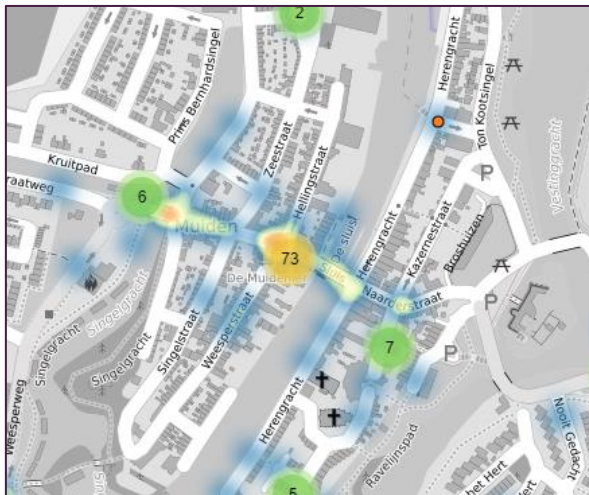
Muiden

In Muiden zijn de problemen vooral geconcentreerd aan de Sluisstraat. Zie ook figuur 6.4.

Woonplaats: Muiden

Leeftijd: Vanaf 25 jaar

Reden: Te druk



Figuur 6.8: Overzichtskaart met geclusterde punten en heatmaps, gebaseerd op problemen met doorstroming in Muiden. Het geelgekleurde punt (73) is de hierboven genoemde straat. *Bron: Maptionnaire 2020*

Muiderberg

In het dorp Muiderberg zijn nauwelijks problemen met de doorstroming. Bij de aansluiting met het dorp, bij de Hakkelaarsbrug, worden de meeste problemen gelokaliseerd (zie figuur 6.5). Ook aan de Tesselschadelaan in het dorp zelf is een aantal knelpunten geconstateerd. Deze zijn echter verspreid over de wijk.

Hakkelaarsbrug

Woonplaats: Muiden, Muiderberg

Leeftijd: 25-65 jaar

Reden: Te lang wachten bij kruispunten



Figuur 6.9: Overzichtskaart met geclusterde punten en heatmaps, gebaseerd op problemen met doorstroming in Muiderberg. De geelgekleurde punten (32, 12) zijn de hierboven genoemde straten. *Bron: Maptionnaire 2020*

A1

De problemen rondom doorstroming doen zich voornamelijk voor bij de ontsluitingen van op- en afritten van de A1 richting Amsterdam en richting Amersfoort. In totaal zijn er 7 punten bij Naarden geconstateerd en 3 bij Muiden. Alle personen die deze punten hebben geconstateerd, zijn tussen de 25 en 65 jaar. Zij constateren dat de weginrichting voor de doorstromingsproblematiek zorgt, met name bij de aansluiting richting/van de Amersfoortsestraatweg (Naarden) en de Maxisweg (Muiden). Zie hiervoor figuren 6.6 en 6.7 voor de exacte punten.

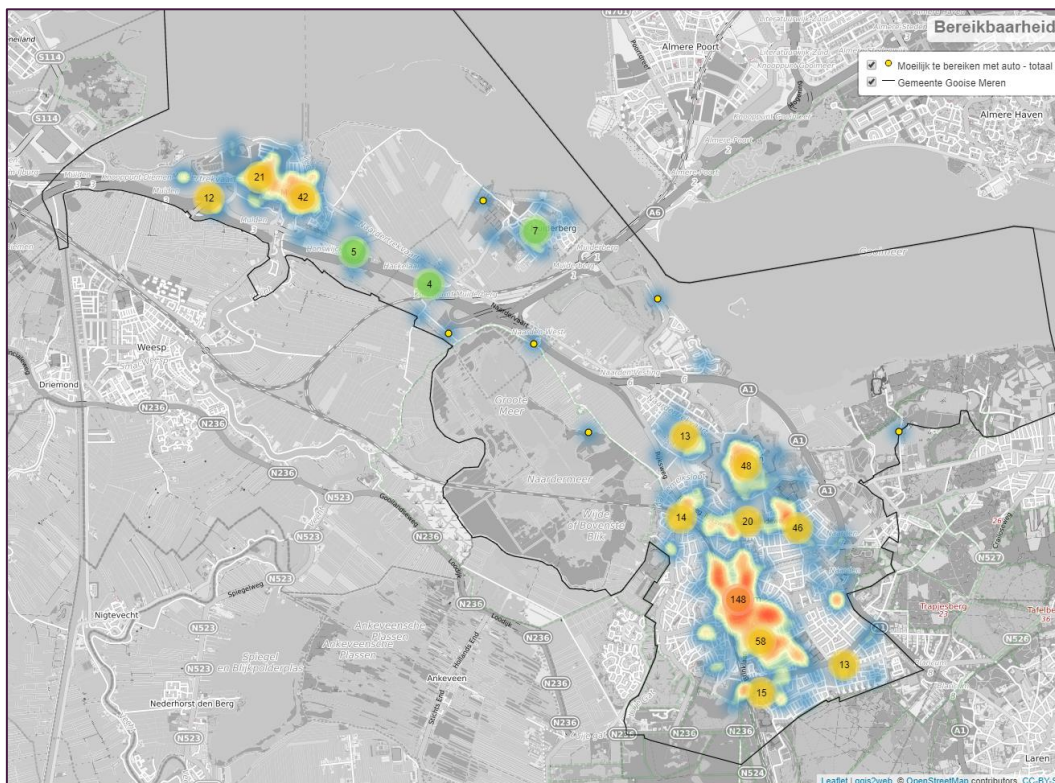


Figuur 6.10: Overzichtskaart met geclusterde punten en heatmaps, gebaseerd op problemen met doorstroming vanaf en naar de A1 t.h.v. Naarden. Bron: Maptionnaire 2020



Figuur 6.11: Overzichtskaart met geclusterde punten en heatmaps, gebaseerd op problemen met doorstroming vanaf en naar de A1 t.h.v. Muiden. Bron: Maptionnaire 2020

Bereikbaarheid met de auto



Figuur 6.12: Overzichtskartaal met geclusterde punten en heatmaps, gebaseerd op locaties moeilijk te bereiken met de auto. Bron: Maptionnaire 2020

Om te komen tot de overzichtskartaal zoals geïllustreerd in figuur 6.8, is in de enquête de volgende vraag gesteld: “Welke plekken zijn moeilijk te bereiken met de auto?” Hierbij zijn circa 500 locaties aangegeven. Hieronder zullen de belangrijkste knelpunten in alle kernen (behalve Muiderberg door een gebrek aan knelpunten) belicht worden.

Bussum

In Bussum worden met name de P+R bij de Slochterenlaan, de Julianalaan en het Wilhelminaplantsen aangeduid als plekken die moeilijk met de auto bereikbaar is. De voornaamste reden is dat het hier vaak te druk is en daardoor geen parkeerruimte beschikbaar is. Zie figuur 6.9 voor de details.



Figuur 6.13: Overzichtskaart met geclusterde punten en heatmaps, gebaseerd op locaties moeilijk te bereiken met de auto in Bussum. De geelgekleurde punten (met name 18, 2x15 en 13) zijn de hierboven genoemde straten. *Bron: Maptionnaire 2020*

Naarden

Verspreid over Naarden Vesting is er veelal te weinig parkeerruimte door een hoge parkeerdruk. Idem dito wat betreft de Amersfoortsestraatweg/Godelindeweg.

Muiden

In Muiden zijn veel bereikbaarheidsproblemen geconstateerd in de Sluisstraat, de Weesperstraat en de P+R die Muiden verbindt met het OV van en naar Het Gooi en Amsterdam. In de Sluisstraat is het vaak te druk en is er te weinig parkeerruimte in de Weesperstraat en bij de P+R.

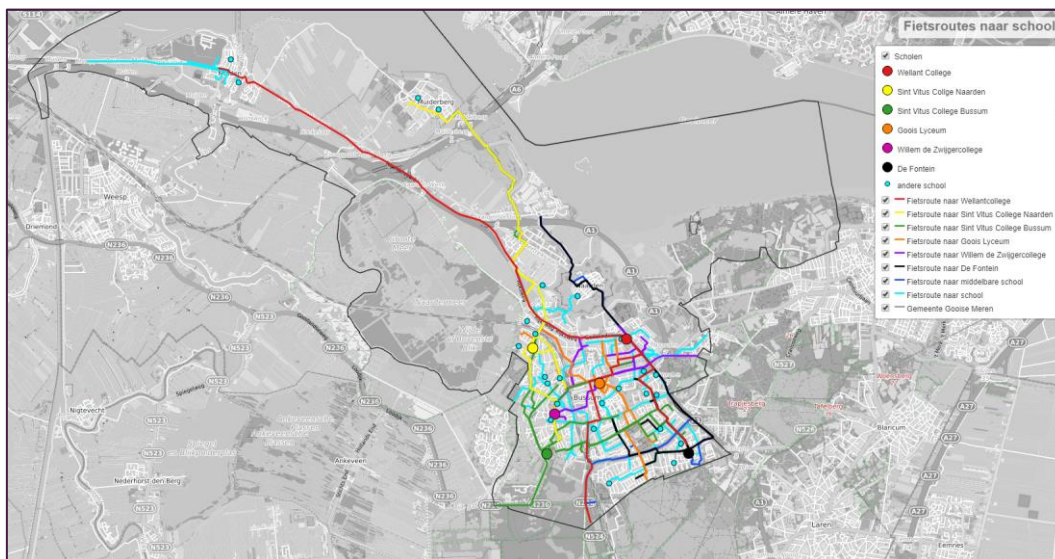
Routes naar school

Naast doorstromings- en bereikbaarheidsproblemen, is in de enquête ook aandacht besteed aan schoolgaande kinderen in de gemeente Gooise Meren. Om eventuele lastige routes van en naar school in kaart te brengen, is in de enquête de volgende vraag gesteld aan schoolgaande kinderen: “*Welke route gebruik jij om naar school te gaan?*” Hierbij zijn circa 100 routes aangegeven.

Figures 6.10 en 6.11 laten zien dat met name de route van Muiderberg naar het Sint Vituscollege in Bussum een aandachtspunt is. Ook andere toegangswegen van en naar andere scholen springen eruit, waarvan de belangrijkste zijn:

- De noord-zuidverbindingen bij de Rijksweg (Naarden-Bussum);
- De noord-zuidverbindingen bij de Amersfoortsestraatweg (Bussum);
- De west-oostverbindingen bij de Singel (Bussum);

- De west-oostverbindingen bij de Generaal de la Reijlaan (Bussum).



Figuur 6.14: Overzichtskaart met schoolroutes, gebaseerd op middelbare scholen in Gooise Meren. Bron: Maptionnaire 2020



Figuur 6.15: Overzichtskaart met schoolroutes, gebaseerd op de gemeten verkeersintensiteiten. Bron: Maptionnaire 2020

Onveilige plekken

In navolging op de gestelde vraag aan schoolgaande kinderen, is ook ingegaan welke plekken als onveilig worden beschouwd door zowel schoolgaande kinderen als inwoners van Gooise Meren. Om dit in kaart te brengen, is in de enquête de volgende vraag gesteld: “Welke plekken zijn onveilig op weg naar school en in de gemeente?” Hierbij zijn circa 2.000 locaties aangegeven. Hieronder zullen de belangrijkste knelpunten in alle kernen (behalve Muiderberg door een gebrek aan knelpunten) belicht worden. Zie ook figuur 6.14.



Figuur 6.16: Overzichtskartaal met geclusterde punten en heatmaps, gebaseerd op de door de schoolgaande kinderen en inwoners van Gooise Meren aangewezen onveilige plekken. Bron: Maptionnaire 2020

Bussum

Kerkstraat-Herenstraat-Brinklaan

Woonplaats: Bussum

Leeftijd: alle leeftijdscategorieën

Onveilig voor wie: fietsers

Veroorzaakt door: automobilisten

Redenen: inrichting rotonde / inrichting kruispunt / geen voorrang verlenen

Singel-Laarderweg

Woonplaats: Bussum

Leeftijd: primair 25-65 jaar

Onveilig voor wie: fietsers

Veroorzaakt door: automobilisten

Reden: te hard rijden

Brinklaan-Generaal de la Reijlaan

Woonplaats: Bussum, Naarden

Leeftijd: 25-65 jaar

Onveilig voor wie: fietsers

Veroorzaakt door: automobilisten

Redenen: te druk / te weinig (opstel)ruimte voor al het verkeer

Afslag 7 Naarden richting Amersfoort (A1)

Woonplaats: Bussum

Leeftijd: primair 25-65 jaar

Onveilig voor wie: automobilisten

Veroorzaakt door: automobilisten

Reden: onoverzichtelijk kruispunt

Naarden

Amersfoortsestraatweg-Godelindeweg

Woonplaats: Naarden

Leeftijd: Vanaf 25 jaar

Onveilig voor wie: fietsers, in mindere mate automobilisten

Veroorzaakt door: automobilisten, in mindere mate fietsers

Redenen: onoverzichtelijk kruispunt / te druk

Marktstraat

Woonplaats: Naarden

Leeftijd: 25-65 jaar

Onveilig voor wie: voetgangers

Veroorzaakt door: automobilisten

Redenen: te druk / te weinig ruimte voor al het verkeer

Parkeerterrein Burgemeester Wesselingplein

Woonplaats: Naarden

Leeftijd: Vanaf 45 jaar

Onveilig voor wie: automobilisten

Veroorzaakt door: overig

Reden: criminaliteit

Afslag 6 Naarden-Vesting richting Amersfoort (A1)

Woonplaats: Muiderberg, Naarden

Leeftijd: 12-65 jaar

Voor wie: fietsers

Door wie: automobilisten

Redenen: hard rijden / onbekendheid tweerichtingsfietspad scholieren

Muiden

Sluisstraat

Woonplaats: Muiden

Leeftijd: alle leeftijdscategorieën

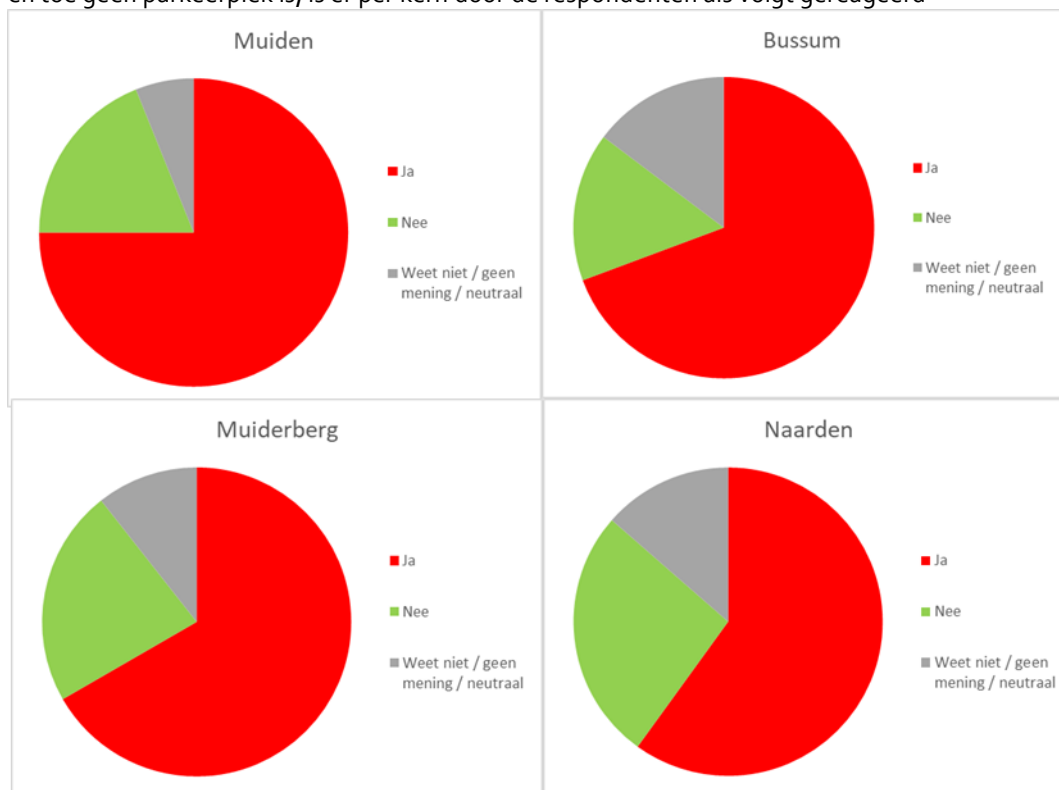
Onveilig voor wie: fietsers en automobilisten

Veroorzaakt door: Automobilisten

Redenen: te druk / te weinig ruimte voor al het verkeer

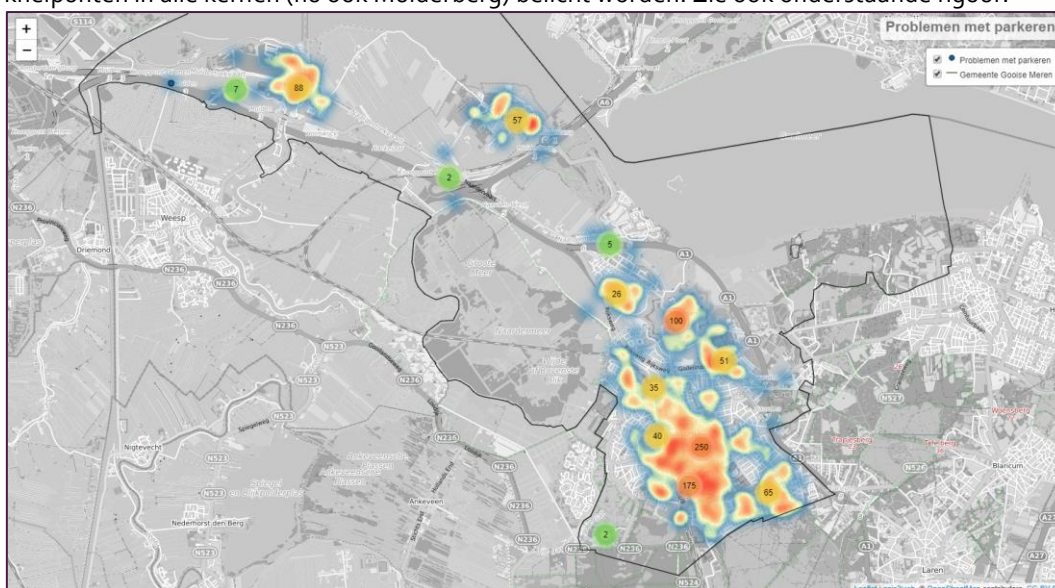
Parkeerproblemen

Gooise Meren heeft in de enquête ook stilgestaan bij het parkeren in de gemeente. Op de vraag of er af en toe geen parkeerplek is, is er per kern door de respondenten als volgt gereageerd



Figuur 6.17: reactie per kern op de vraag of men af en toe geen parkeerplek kan vinden Bron: Maptionnaire 2020

Aan de inwoners is ook de volgende vraag gesteld in de enquête: "Waar kan ik soms niet parkeren omdat er geen plek is?" Hierbij zijn circa 1.000 locaties aangegeven. Hieronder zullen de belangrijkste knelpunten in alle kernen (nu ook Muiderberg) belicht worden. Zie ook onderstaande figuur.



Figuur 6.18: Overzichtskaart met geclusterde punten en heatmaps, gebaseerd op de door de inwoners aangewezen locaties waar zij parkeerproblemen ondervinden. Bron: Maptionnaire 2020

Bussum

Centrum

Reden: overbezetting door bewoners, bezoekers en werknemers

Voorkeur ander regime: nee

Iepenlaan-Plaggeweg

Reden: overbezetting door omwonenden, bezoekers en werknemers (met name bij de grens van het parkeervergunningsvrije gebied)

Voorkeur ander regime: nee

Meentweg-spoorwegovergang e.o.

Reden: overbezetting door bewoners, bezoekers en werknemers

Voorkeur ander regime: nee

Winkelcentrum Koekoeklaan

Reden: overbezetting door bezoekers Albert Heijn

Voorkeur ander regime: nee

Bussum-Zuid

Reden: overbezetting door treinreizigers

Voorkeur ander regime: nee

Naarden

Naarden Vesting

Reden: overbezetting door bezoekers

Voorkeur ander regime: ja/nee (meningen verdeeld)

Amersfoortsestraatweg/Godelindeweg

Reden: overbezetting door bezoekers en werknemers

Voorkeur ander regime: ja, regime instellen

Kolonel Michaelstraat

Redenen: overbezetting door bewoners / geen gebruik parkeerruimte eigen terrein

Voorkeur ander regime: nee

Muiden

Weesperstraat

Redenen: Te weinig plek / overbezetting door bezoekers en bewoners

Voorkeur ander regime: nee

Muiderberg

Nienhuis Ruiskade / Meerkoet / Waterhoen

Redenen: overbezetting door bewoners / geen gebruik parkeerruimte eigen terrein

Voorkeur ander regime: nee

Paulus Potterlaan

Woonplaats: Muiderberg

Reden: overbezetting door campers

Voorkeur ander regime: nee

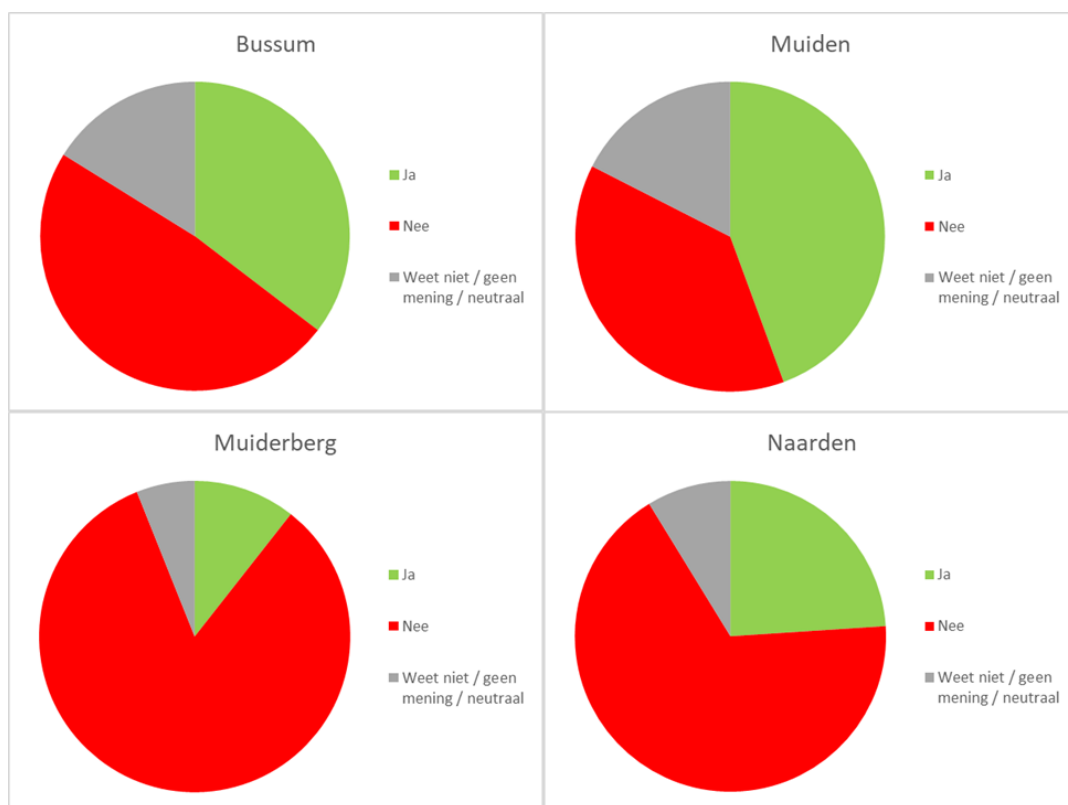
G.A. Heinzelaan e.o.

Reden: overbezetting door strandbezoekers (zomer)

Voorkeur ander regime: nee

De vraag over betaald parkeren met vergunningen

Op de vraag of betaald parkeren met vergunningen gewenst is, si door de respondenten als volgt per kern gereageerd.



Figuur 6.19: reactie per kern op de vraag of men open staan voor betaald parkeren met vergunningen Bron: Maptionnaire 2020

Niet fijn lopen

Om dieper in te gaan op de verkeersveiligheid onder voetgangers, heeft Gooise Meren eveneens aandacht besteed aan waar het volgens inwoners niet fijn lopen is in de gemeente. In de enquête is de volgende vraag gesteld: "Waar is het niet fijn lopen?" Hierbij zijn circa 600 locaties aangegeven. Zie hiervoor figuur 6.14.



Figuur 6.20: Overzichtkaart met geclusterde punten en heatmaps, gebaseerd op locaties waar het volgens inwoners niet fijn is om te lopen in Gooise Meren. *Bron: Maptionnaire 2020*

Verspreid over iedere kern zijn er meerdere locaties aangegeven waar het volgens inwoners niet fijn is om te lopen vanwege de drukte:

- Brinklaan e.o. (Bussum);
- Sluisstraat e.o. (Muiden);
- Iepenlaan en Sintjanslaan (Bussum).

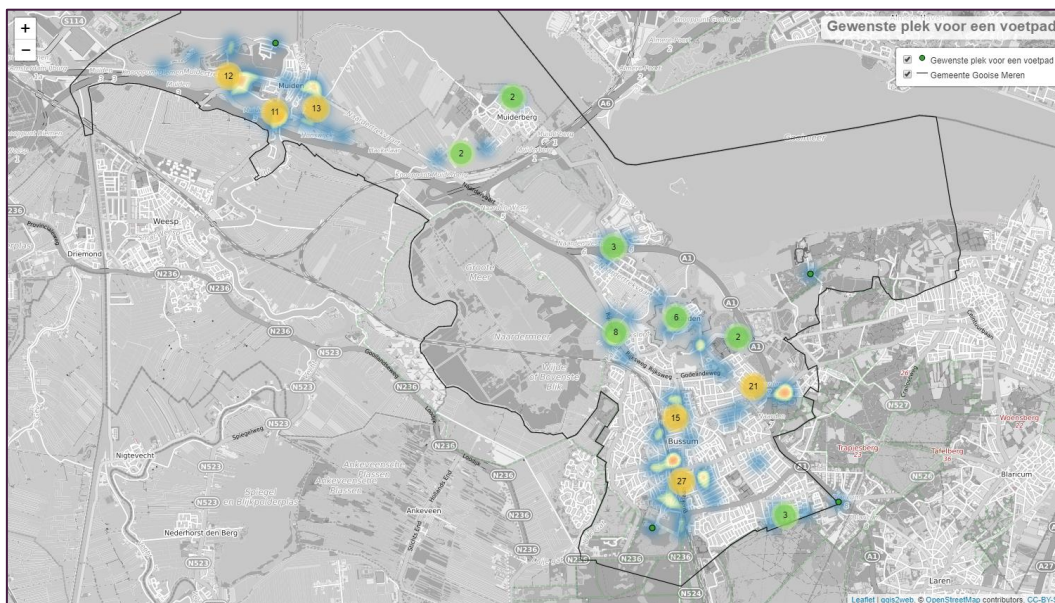
Opmerkelijk is het ontbreken van locaties waar het niet fijn lopen is in Bussum-Oost (Brediuskwartier en Eng). Zie hiervoor figuur 6.15.



Figuur 6.21: Ontbreken van locaties in Bussum-Oost waar het volgens inwoners niet fijn is om te lopen. *Bron: Maptionnaire 2020*

Gewenste locaties nieuwe voetpaden

In navolging op de gestelde vraag waar het niet fijn is om te lopen, kregen inwoners de mogelijkheid om locatievoorstellen te doen aan de gemeente. Met de vraag “Wat is de gewenste plek voor een nieuw voetpad?” zijn er ruim 100 locatievoorstellen voor een nieuw voetpad gedaan. Zie hiervoor figuur 6.16.



Figuur 6.22: Overzichtskaart met geclusterde punten en heatmaps, gebaseerd op gewenste locaties nieuwe voetpaden in Gooise Meren. Bron: *Maptionnaire 2020*

Binnen Gooise Meren is er volgens de inwoners behoefte aan nieuwe voetpaden op deze locaties:

- Weesperbinnenweg in Muiden (zie figuur 6.17);
- Brinklaan in Bussum;
- Oud Blaricumerweg in Naarden (zie figuur 6.18).



Figuur 6.23: Locatievoorstellen nieuwe voetpaden in Muiden, waarbij de Weesperbinnenweg de voorkeur heeft.

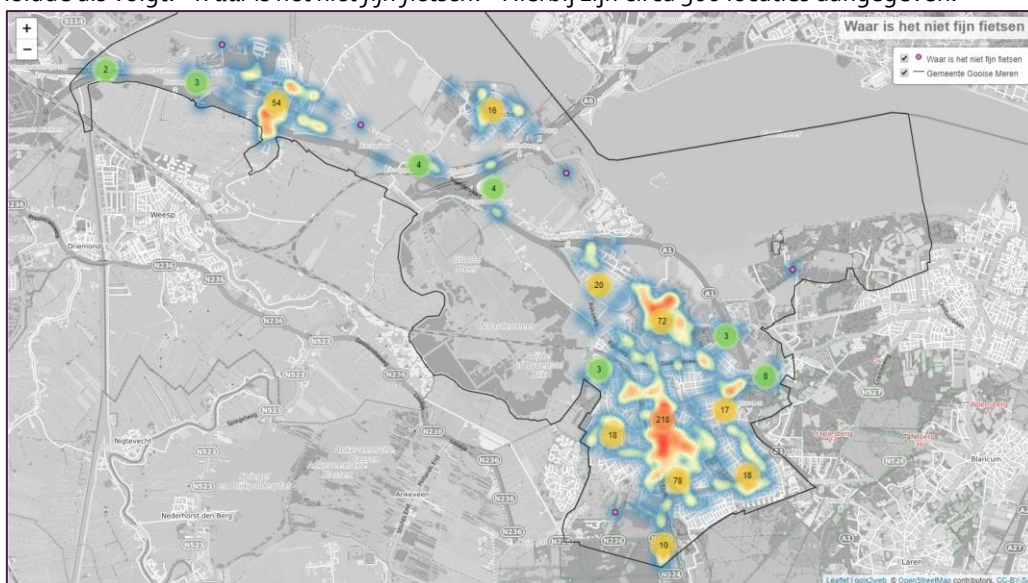
Bron: Maptionnaire 2020



Figuur 6.24: Locatievoorstellen nieuw voetpad Oud Blaricumweg in Naarden. Bron: Maptionnaire 2020

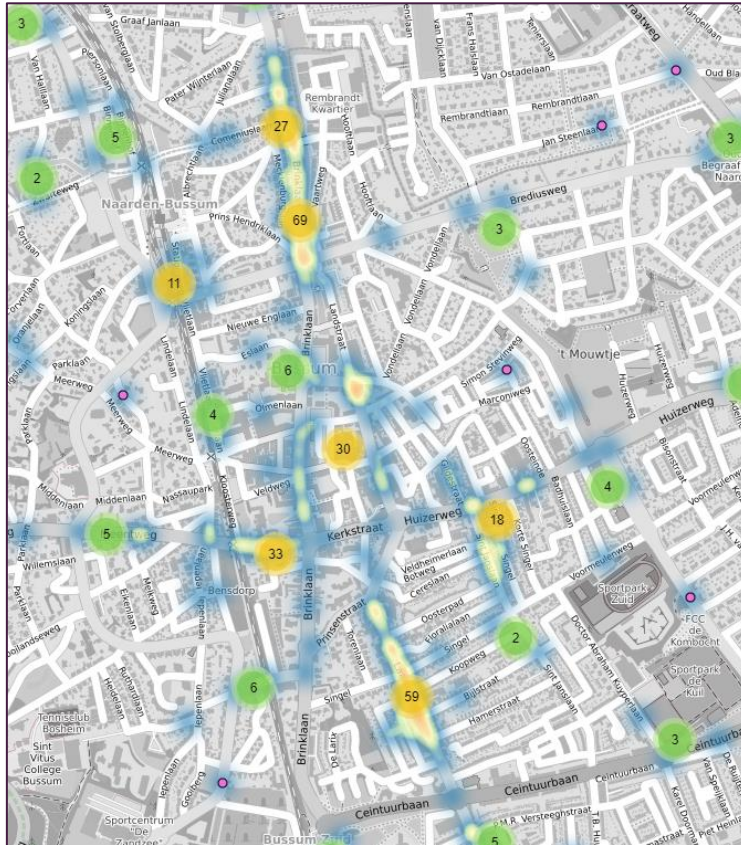
Niet fijn fietsen

Een logisch vervolg op de vraag waar het niet fijn om te lopen is, heeft Gooise Meren ook aandacht besteed aan waar het niet fijn is om te fietsen. Zie hiervoor figuur 6.25. De gestelde vraag in de enquête luidde als volgt: “Waar is het niet fijn fietsen?” Hierbij zijn circa 500 locaties aangegeven.

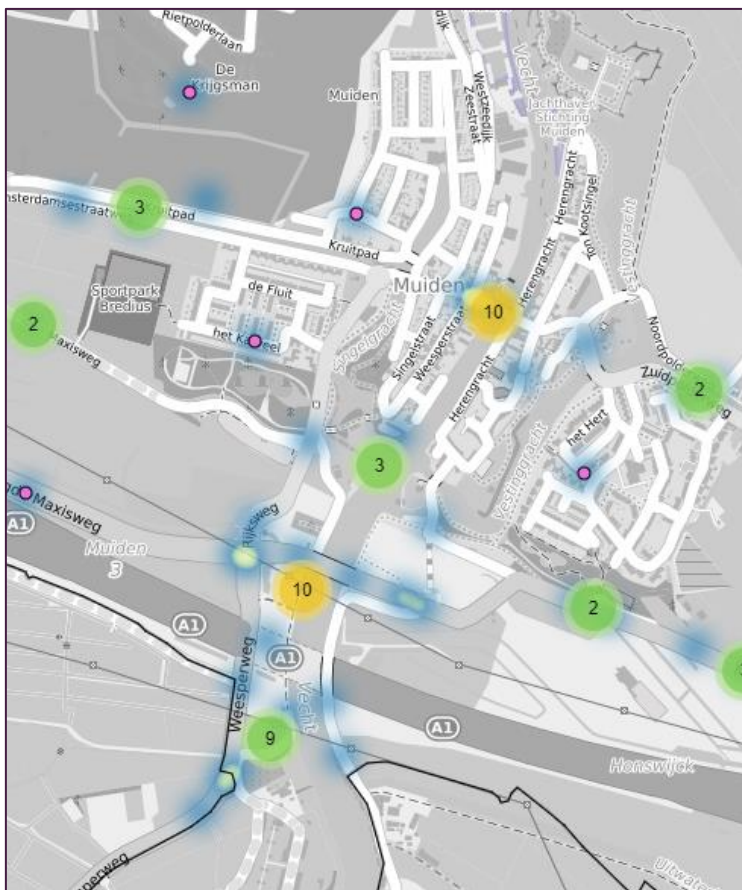


Figuur 6.25: Overzichtskaart met geclusterde punten en heatmaps, gebaseerd op locaties waar het volgens inwoners niet fijn fietsen is in Gooise Meren. Bron: Maptionnaire 2020

Concentraties van deze locaties zijn voornamelijk te vinden in het centrum van Bussum (figuur 6.26), verspreid over Naarden Vesting en de overgangen over de Vecht in Muiden (figuur 6.27 en 6.28).



Figuur 6.26: Overzicht niet fijn fietsen in Bussum, met als belangrijkste concentraties Brinklaan (69) en Laarderweg (59). Bron: Maptionnaire 2020



Figuur 6.27: Overzicht niet fijn fietsen in Muiden, met als belangrijkste concentraties Weesperstraat-Sluistraat (10) en t.h. de Spieringbrug (idem). Bron: Maptionnaire 2020

Onveilige plekken door elektrisch fietsverkeer

Figuur 6.28 laat het overzicht zien waar in de gemeente volgens haar inwoners onveilige plekken zijn door elektrisch fietsverkeer. Ruim 100 locaties zijn aangeduid als onveilig.



Figuur 6.28: Overzichtskaart met geclusterde punten en heatmaps, gebaseerd op de voor de inwoners onveilige plekken door elektrisch fietsverkeer in Gooise Meren. Bron: Maptionnaire 2020

Verspreid over het centrum zijn verscheidene punten op te merken. De grootste concentratie is aanwezig op de Sluisstraat in Muiden (zie figuur 6.29).



Figuur 6.29: Overzicht onveilige plekken door elektrische fietsverkeer in Muiden, met als belangrijkste concentraties de Sluisstraat (22). Bron: Maptionnaire 2020

Gewenste plekken voor oplaadpunt(en) elektrisch fietsverkeer

Een andere gestelde vraag in de enquête is: "Wat zou een gewenste plek zijn voor oplaadpunten voor elektrisch fietsverkeer?" Dit leverde ruim 100 locatievoorstellen op (zie figuur 6.30).



Figuur 6.30: Overzichtskaart met geclusterde punten en heatmaps, gebaseerd op de volgens inwoners gewenste oplaadpunten voor elektrisch fietsverkeer in Gooise Meren. *Bron: Maptionnaire 2020*

Concentraties aan voorstellen bevinden zich nabij OV-knooppunten en winkelcentra in Naarden (figuur 6.25) en Bussum (figuur 6.26). Ook in Naarden Vesting zijn meerdere gewenste plekken aangewezen, maar door de verspreiding in het gebied kunnen daar geen locaties toegewezen worden.



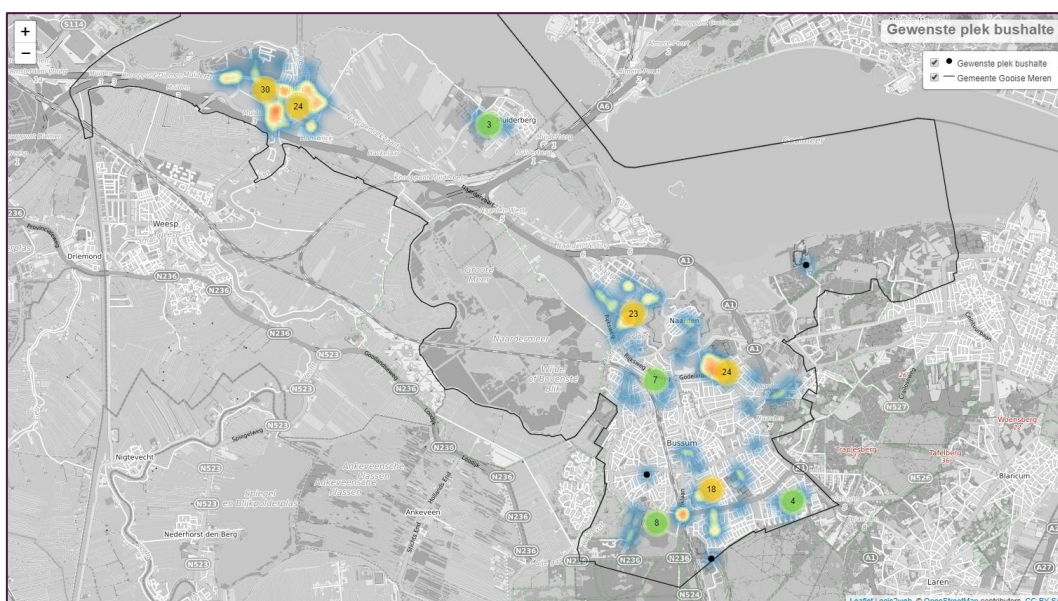
Figuur 6.31: Voorkeurslocatie gewenste plekken voor oplaadpunten voor elektrisch fietsverkeer in Naarden, met als belangrijkste concentratie de Kolonel Falbastraat (6). *Bron: Maptionnaire 2020*



Figuur 6.32: Voorkeurslocatie gewenste plekken voor oplaadpunten voor elektrisch fietsverkeer in Bussum, met als belangrijkste concentraties bij station Naarden-Bussum (3, 7) en het winkelgebied Julianaplein-Wilhelminaplanthoeve (5,7,9). Bron: Maptionnaire 2020

Gewenste plek voor bushaltes

Tot slot is aan de inwoners van Gooise Meren gevraagd waar er volgens hun een gewenste plek voor een bushalte nodig is. Circa 150 locaties zijn hiervoor ingediend (zie figuur 6.33).



Figuur 6.33: Overzichtskaart met geclusterde punten en heatmaps, gebaseerd op gewenste plekken voor bushaltes in Gooise Meren. Bron: Maptionnaire 2020

Concentraties aan voorstellen bevinden zich voornamelijk in het P+R terrein en Vestingplein in Muiden (zie figuur 6.34), Keverwijk/Meerstraat in Naarden (figuur 6.35) en de locatie Amersfoortsestraatweg/Godelindeweg in Naarden (idem). Ook in Bussum-Zuid worden aantal gewenste plekken aangewezen, maar door de verspreiding in het gebied kunnen daar geen locaties toegewezen worden. Opmerkelijk is dat vrijwel alle voorstellen afkomstig zijn van inwoners tussen 25 en 65 jaar en ouder.



Figuur 6.34: Voorkeurslocatie gewenste plekken voor bushaltes in Muiden, met als belangrijkste concentraties het P+R terrein (10) en het Vestingplein (12). *Bron: Maptionnaire 2020*



Figuur 6.35: Voorkeurslocatie gewenste plekken voor bushaltes in Naarden, met als belangrijkste concentraties de Amersfoortsestraatweg/Godelindeweg (10) en aan de Meerstraat t.b.v. de kruising met de Keverdijk (7) en de Vaartweg (4). Bron: Maptionnaire 2020

Referenties

Aveco 2020

Aveco (2020), *Analyse Maptionnaire gemeente Gooise Meren (intern document)*, Aveco de Bondt, Amersfoort

Bijlage 7 Inspiratieavond

De wereld van mobiliteit verandert snel: van de 'eigen auto voor de deur' naar zero emissie, zelfrijdende auto's, elektrisch rijden, het delen van vervoermiddelen en Mobility as a Service (MaaS). Hierbij is het gebruik van het vervoermiddel belangrijker dan het bezit. Wat kunnen, wat willen en wat moeten we met deze ontwikkelingen? Daar ging het over op de inspiratieavond 'Goed en veilig op weg, nu en in de toekomst' in de Witte Kerk in Naarden op 25 november 2019. Inspireren en met elkaar in gesprek gaan om samen duurzame stappen te zetten op het gebied van mobiliteit. Dat was het doel van de inspiratiebijeenkomst.

geïnspireerd meepraten

Uitnodiging 25 november 2019
'Goed en veilig op weg, nu en in de toekomst'

De wereld van mobiliteit verandert snel: van de 'eigen auto voor de deur' naar zero emissie, zelfrijdende auto's, elektrisch rijden, het delen van vervoermiddelen en Mobility as a Service (MaaS) waarbij het gebruik van het vervoermiddel belangrijker is dan het bezit. Wat kunnen, wat willen en wat moeten we met deze ontwikkelingen? Daar gaat het over op de inspiratieavond 'Goed en veilig op weg, nu en in de toekomst'.

Maandag 25 november 2019
Van 18:30 tot 22:00 uur
Witte Kerk Naarden
Koningin Wilhelminalaan 15

Programma

18.30 uur
Inloop

19.00 uur
Interactief programma over mobiliteit in de toekomst

21.15 uur
Afsluiting met hapje en drankje

Aanmelden
Met het oog op een goede voorbereiding en een goed verloop van de avond willen wij graag weten op hoeveel deelnemers wij kunnen rekenen. U kunt zich tot en met 21 november 2019 aanmelden. Gebruik daarvoor onderstaande aanmeldknop.

Ik meld mij aan

Facebook Event: Geïnspireerd meepraten over mobiliteit. Openbaar. Georganiseerd door Gemeente Gooise Meren. Maandag 25 november 2019 van 18:30 - 22:00 ongeveer 6 maanden geleden. Koningin Wilhelminalaan 15, 1411 EL Naarden, Nederland. Kaart tonen.

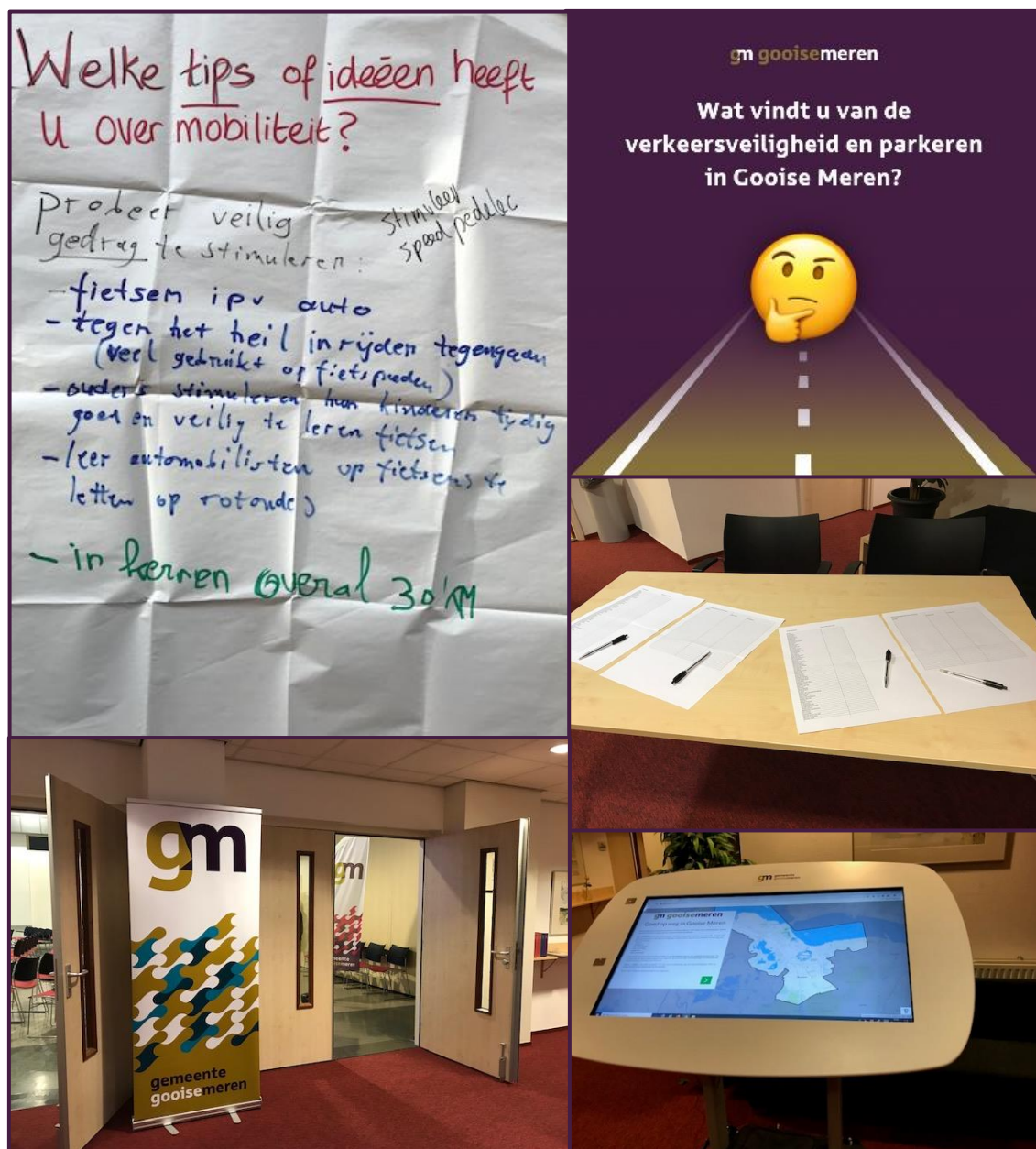
Website: geïnspireerd meepraten over mobiliteit. Maandag 25 november mee met trendstrategie Liene Lamb over de toekomst van mobiliteit. Het gemeentebestuur van Gooise Meren heeft een trendstrategie ontwikkeld voor de toekomst van mobiliteit. Deze trendstrategie is een document dat de toekomst van mobiliteit in Gooise Meren beschrijft. Het document is een document dat de toekomst van mobiliteit in Gooise Meren beschrijft. Het document is een document dat de toekomst van mobiliteit in Gooise Meren beschrijft.

Figuur 7.1: Aankondiging Inspiratiebijeenkomst via (digitale) media

7.1 Verslag Inspiratiebijeenkomst

Ontvangst

In de ontvangstruimte van De Witte Kerk werden inwoners, ondernemers en organisaties uit Gooise Meren welkom geheten. Contactgegevens werden geregistreerd en informatie werd gegeven over de resultaten van de digitale enquête tot dan toe. Ook hingen er kaarten aan de wand, waar de aanwezigen de voor hen belangrijke problemen konden adresseren. Vrij snel vonden de eerste gesprekken plaats over sluipverkeer, drukte, de A1 en het spoor. Ook konden de aanwezigen hun opmerkingen kwijt op een flip-over. Zie hieronder een deel het resultaat daarvan.



Figuur 7.2: Setting en informatie Inspiratiebijeenkomst via (digitale) formulieren

Start programma

Om circa 19.00 uur gingen 100 aanwezigen (inwoners, ondernemers, organisaties) de zaal in, waar zij muzikaal ontvangen werden. Na wat oefenen zong een groot deel van de zaal uiteindelijk mee in de stijl van Johnny Cash: "Mooooobiliteit..."

Daarna startte het programma van de avond. Lieke Lamb, dagvoorzitter en futuroloog, gaf een doorkijkje naar de toekomst. Een toekomst die soms ver weg lijkt, maar vaak ook erg dichtbij is. Het gaf ons inspiratie om verder te denken dan de traditionele oplossingen voor verkeer en vervoer. Ook bevroeg Lieke wethouder Nico Schimmel hierover.

De Mobiliteitsvisie gaat over meer dan verkeer, vervoer en parkeerplaatsen. Met name zaken als gedrag en veiligheid zijn van belang. Daarom was een panel samengesteld, die in een soort "De Wereld Draait Door"-setting met elkaar in discussie ging.

Deelnemers van dit panel waren:

1. Wethouder Nico Schimmel, met portefeuille mobiliteit en parkeren;
2. Verkeerspsycholoog Gerard Tertoolen;
3. Gedragspsycholoog Bezhat Rezaei;
4. Martin Visser van de Metropool Regio Amsterdam.

Onderwerpen als gezamenlijk gebruik van de auto, knooppunten, gedrag van bestuurders en MAAS (Mobility As A Service) passeerden de revue. De aanwezigen konden via hun mobiele telefoon reageren op hetgeen wat er gezegd werd. Ook werd er live gereageerd door het panel op deze reacties, al kon dat niet bij elke reactie. Deze reacties van de aanwezigen zijn verzameld ten behoeve van de verdere uitwerking van de Mobiliteitsvisie.

Na het gesprek met het panel, werd het vervolgproces van de Mobiliteitsvisie toegelicht. De gemeente gingen in gesprek met inwoners en ondernemers en zocht daarbij de verschillende kernwoorden op. Het doel was om hiermee bouwstenen voor de Mobiliteitsvisie op te halen. Het streven is om het conceptplan voor de zomer naar de gemeenteraad te sturen. Inwoners, ondernemers en organisaties krijgen voor die tijd nog de kans om hun reacties op het plan te geven.



Figuur 7.3: Setting en sfeer Inspiratiebijeenkomst via (digitale) formulieren

Opbrengsten avond

Mobiliteit en Leefbaarheid

Willen wij de leefbaarheid in de wijken en buurten op peil houden, dan wordt o.a. de bereikbaarheid van de voorzieningen in Gooise Meren van groot belang. Zo kunnen de inwoners bij de voor hen belangrijke plekken blijven komen, ook wanneer ze niet meer mobiel zijn. Dat vertrouwen zorgt er ook voor dat mensen langer thuis 'durven' te blijven wonen.

Mobiliteit is een belangrijke voorwaarde voor goede leefbaarheid van een gemeente. Daarentegen kan verkeer de leefbaarheid van een woonomgeving ernstig aantasten. De vraag is hoe de inwoners een onderscheid maken tussen verkeer en mobiliteit. Welke keuzes vinden de inwoners 'logisch' en welke keuzes niet als het gaat om hun directe woonomgeving? Zijn de afstand tot voorzieningen logisch ontworpen als het gaat om de (veranderende) demografie van de wijken en buurten? En hoe komen de inwoners bij deze voorzieningen, zonder overlast te veroorzaken voor anderen?

Om de leefbaarheid van de wijken en buurten te vergroten, is het noodzakelijk dat elke oplossing de verbondenheid tussen de inwoners vergroot. Het vergroten van de rol van de inwoners bij de mobiliteitsoplossingen zorgt voor betere acceptatie van zowel de toekomstige oplossingen als de noodzakelijke beperkingen (saneringen). Er zijn voldoende methoden en technieken (gedragscomponent en ook smart technologieën) om ervoor te zorgen dat elke oplossing meer inwoners verleid tot meer ontmoetingen, met het doel om een grotere groep mensen te betrekken die zich willen inzetten voor de leefbaarheid van hun woon- en werkomgeving.

Mobiliteit en Veiligheid

In verhouding wordt de potentiële beroepsbevolking kleiner. De zogenaamde 'grijze druk' neemt toe (aantal personen van 65 jaar en ouder). Dat betekent dat er minder werkenden zijn die de sociale lasten zoals gezondheidszorg, mobiliteit, welzijn, etc. kunnen dragen. Het is daarom essentieel dat de visie op toekomstige mobiliteit, naast de bekende mobiliteitsmaatregelen zoals bussen, trein, metro, etc., ook ruimte biedt aan (sociale vervoers) oplossingen. Daar kunnen de wijk- en buurtnetwerken van de inwoners aan meedenken (co-creatie) en een deel ook zelf oppakken (co-ontwikkelen).

Mensen worden ouder en door ouderdom komen er meer gebreken. Als mensen langer thuis moeten wonen, moet de bereikbaarheid van voorzieningen in de gemeente sterk worden verbeterd.

Denk aan obstakelvrije routes voor ouderen en mindervaliden naar buurvoorzieningen. Er moeten oplossingen komen voor conflicterende verkeersstromen en er moet aandacht komen voor verkeersnetwerken dan naar ogenschijnlijk op zichzelf staande lokale ingrepen. Verder is een veilig fietsnetwerk voor schoolgaande kinderen van belang.

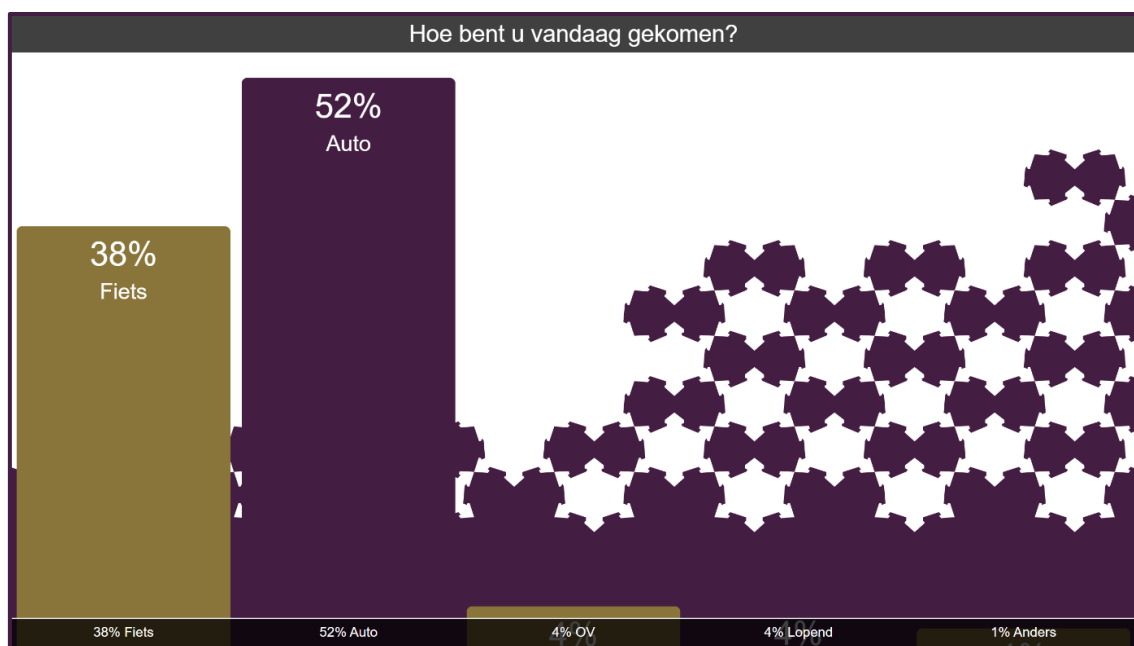
Mobiliteit en Duurzaamheid

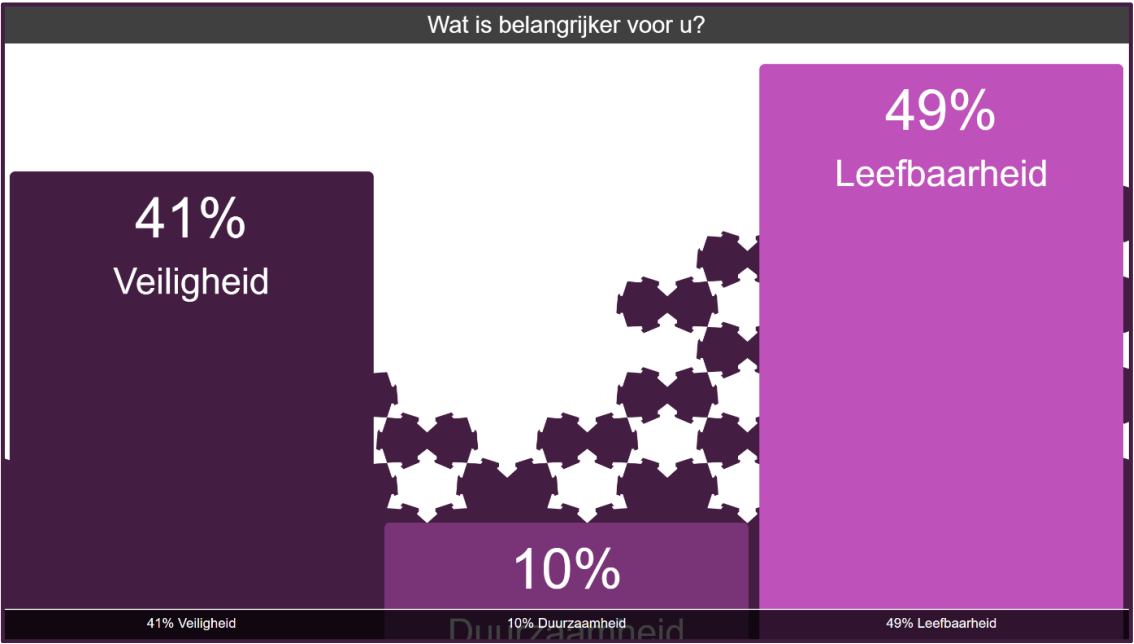
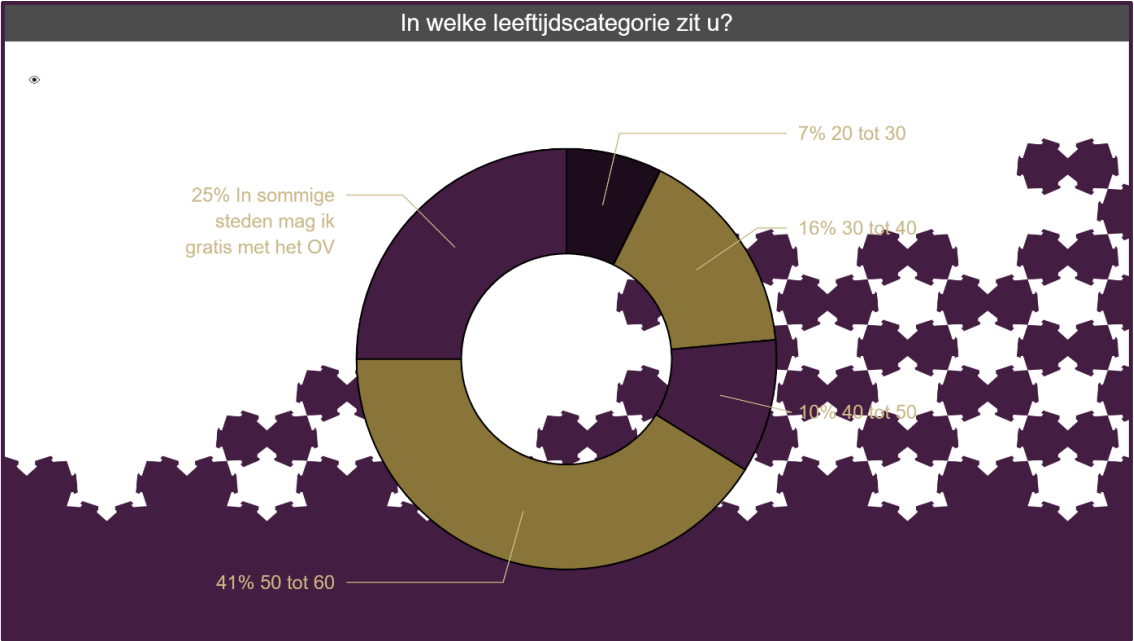
Met de toename van het aantal ouderen stijgt ook de vraag naar zorg- en welzijnsdiensten. Daardoor stijgt het zorgvolume met ongeveer 4 procent per jaar. Het langer-thuis-wonen is daarom niet een luxegedachte, maar essentieel om het welzijn van de inwoners zo lang mogelijk op peil te houden en de zorg- en welzijnskosten in Gooise Meren betaalbaar te houden. Daarom speelt o.a. de bereikbaarheid van sociale voorzieningen maar ook familie en vrienden een grote rol in de toekomst om mensen veilig en zo vitaal mogelijk te houden.

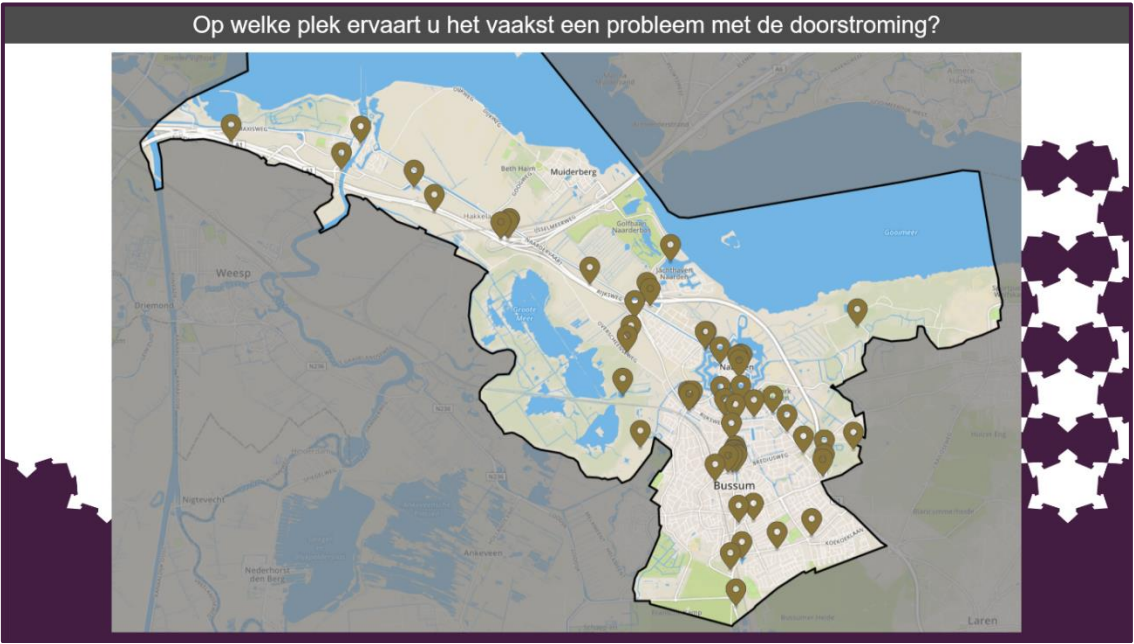
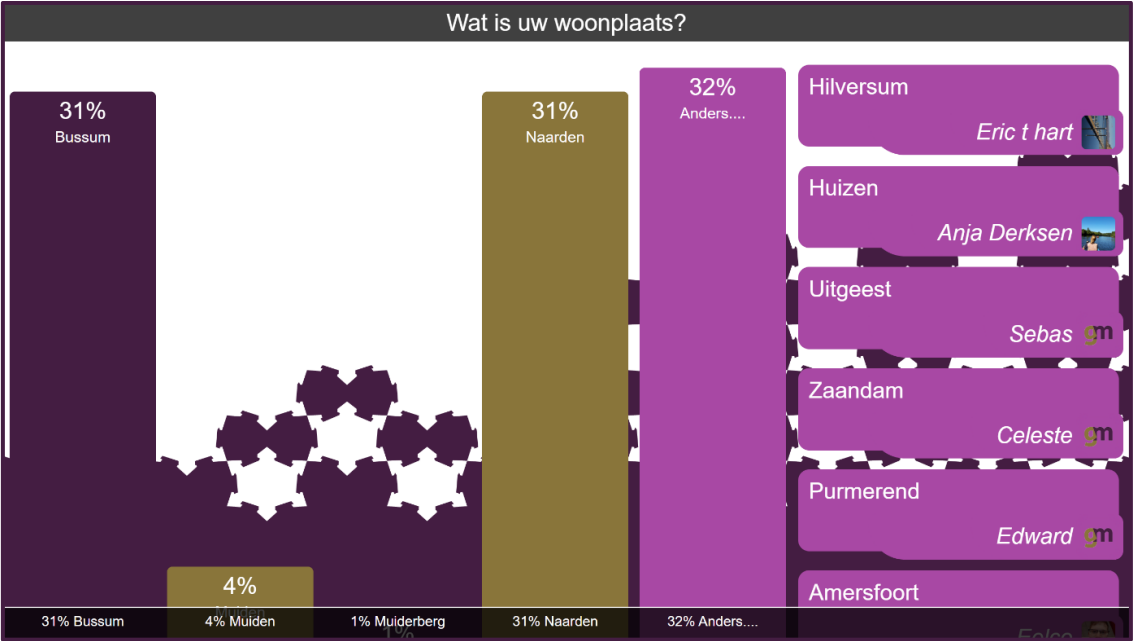
Om te zorgen dat de kosten van mobiliteit in de toekomst niet uit de hand loopt, is het noodzakelijk om in de toekomstvisie van mobiliteit ook aandacht te hebben voor verschillende vormen, die de burens en inwoners voor elkaar kunnen inzetten. Het is aan te bevelen om middels een pilot de kansen van 'vervoer voor en door de inwoners' in Gooise Meren te toetsen. Dit betreft ook het kijken naar elektrificatie van auto's, scooters, fietsen en bussen op aardgas of waterstof. Hiervoor is infrastructuur nodig. Zelfrijdende elektrische busjes door de wijk als toekomstbeeld? Locaties voor deelauto's van de wijk?

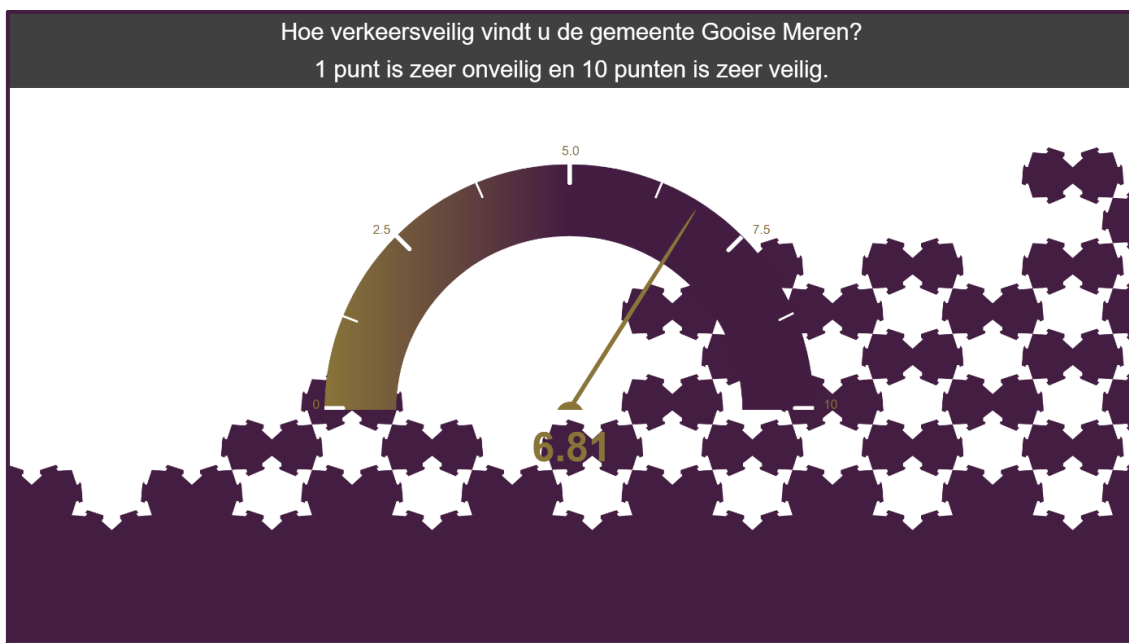
7.2 Presentatieoverzicht

Hieronder is de presentatie opgenomen van de Buzzmaster, die tijdens de inspiratieavond aanwezig was.



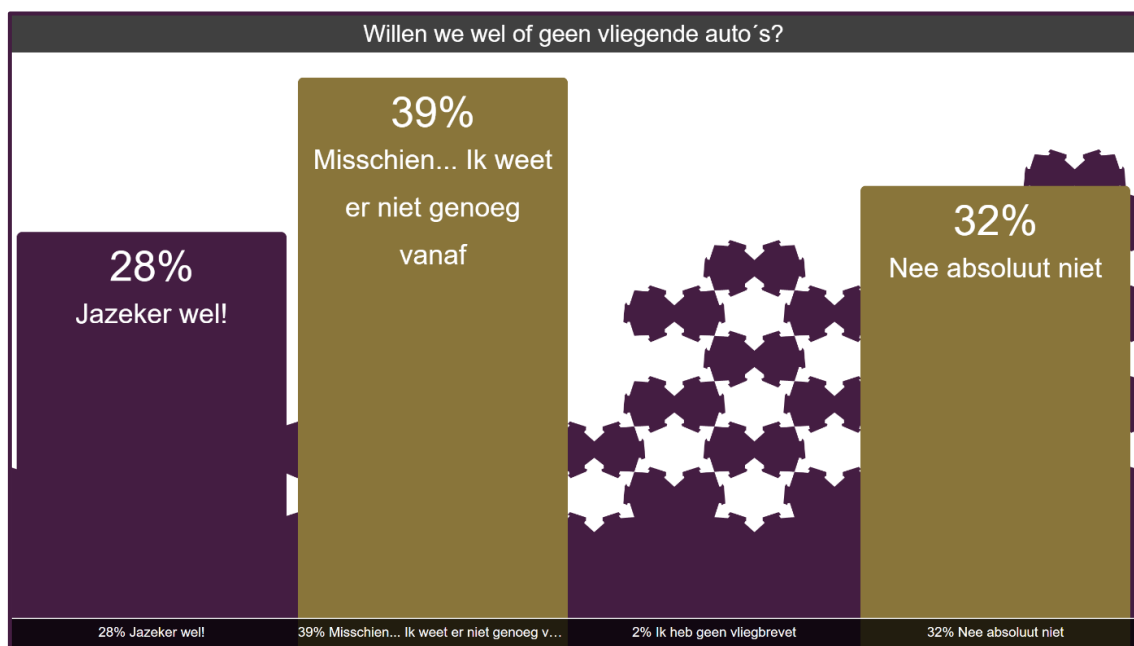
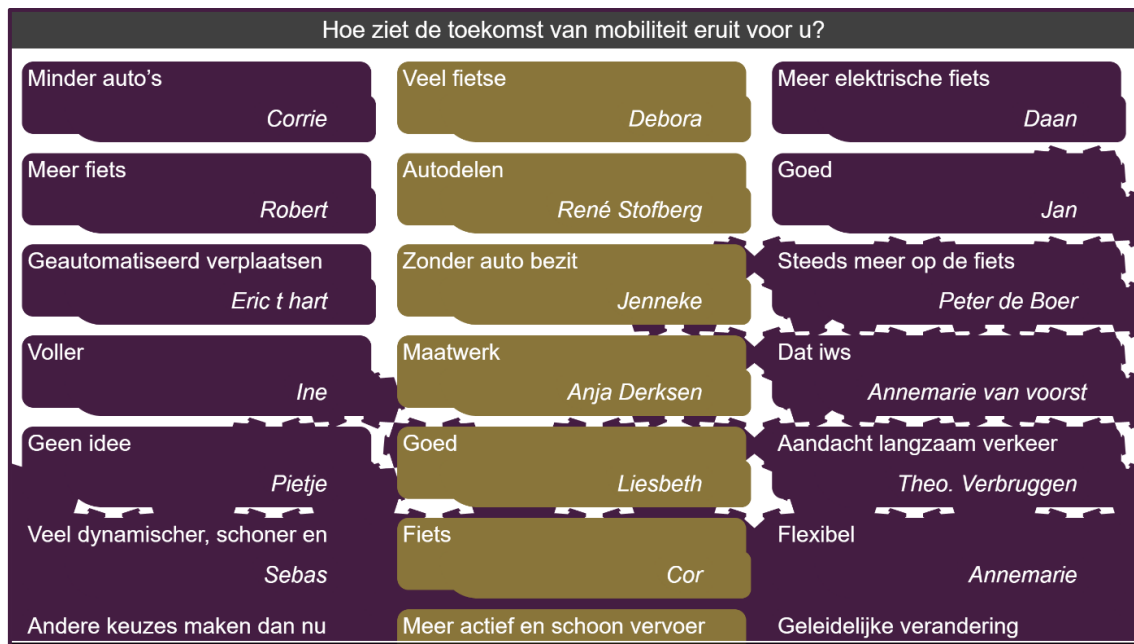


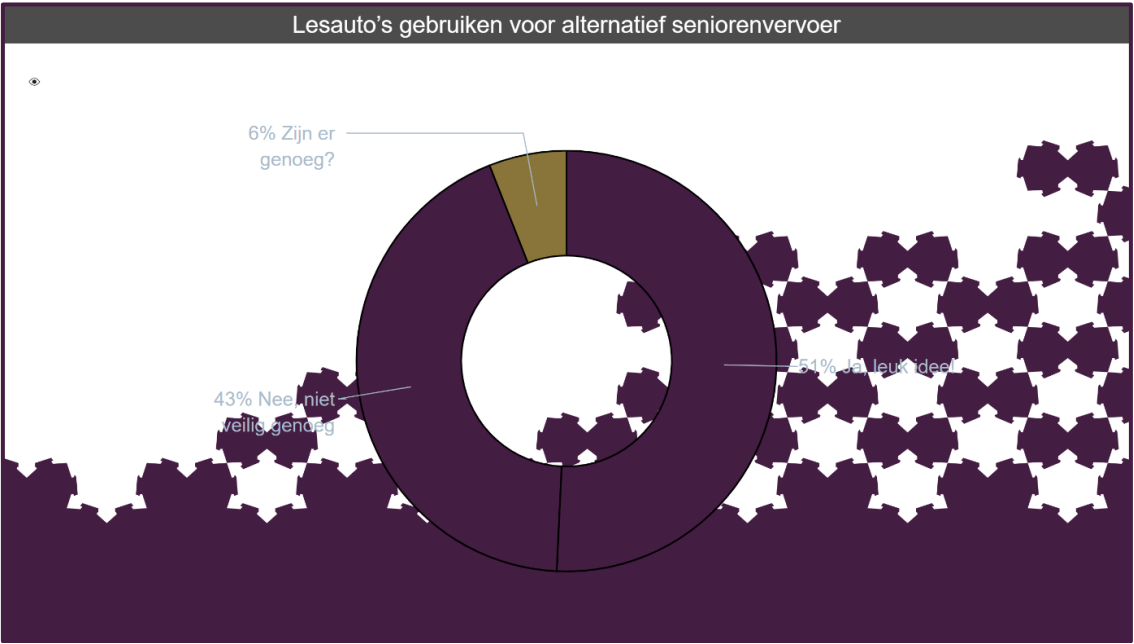
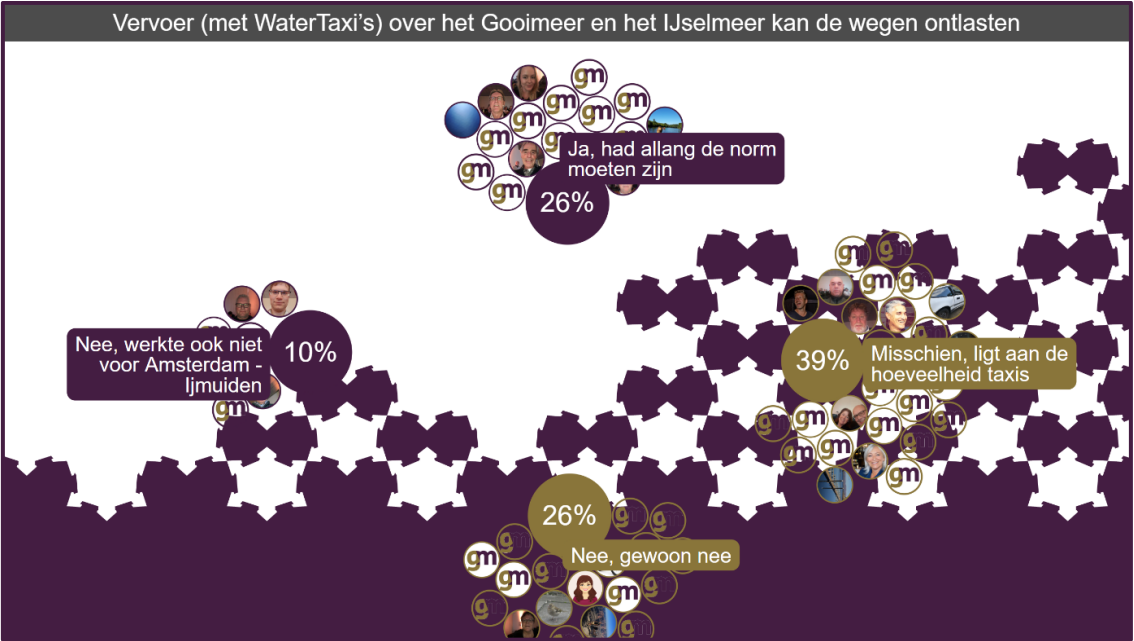


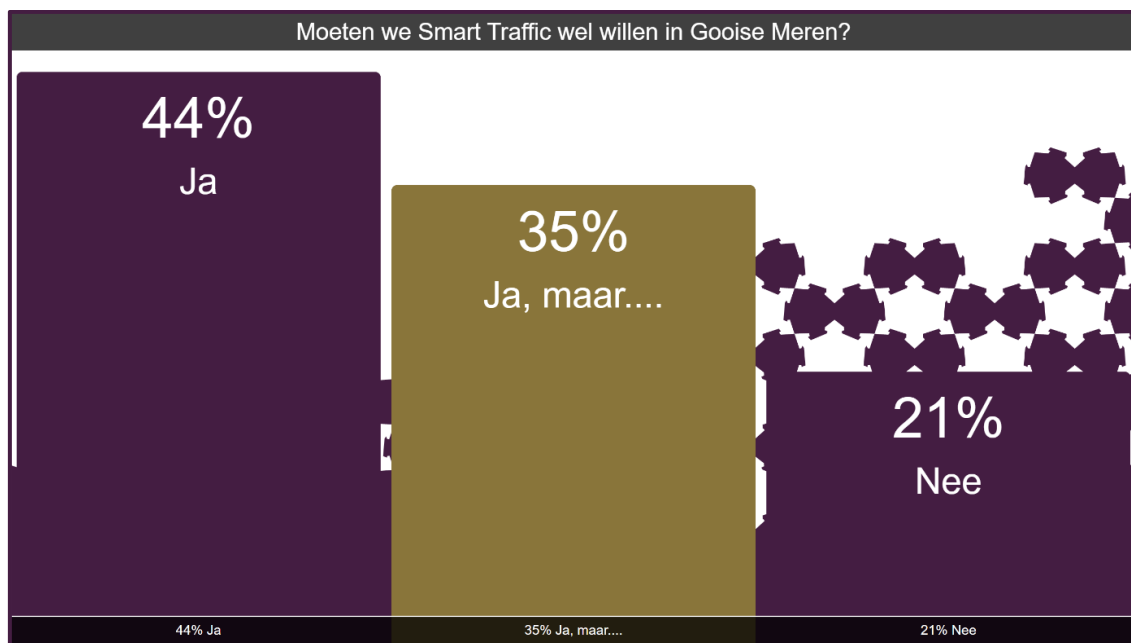


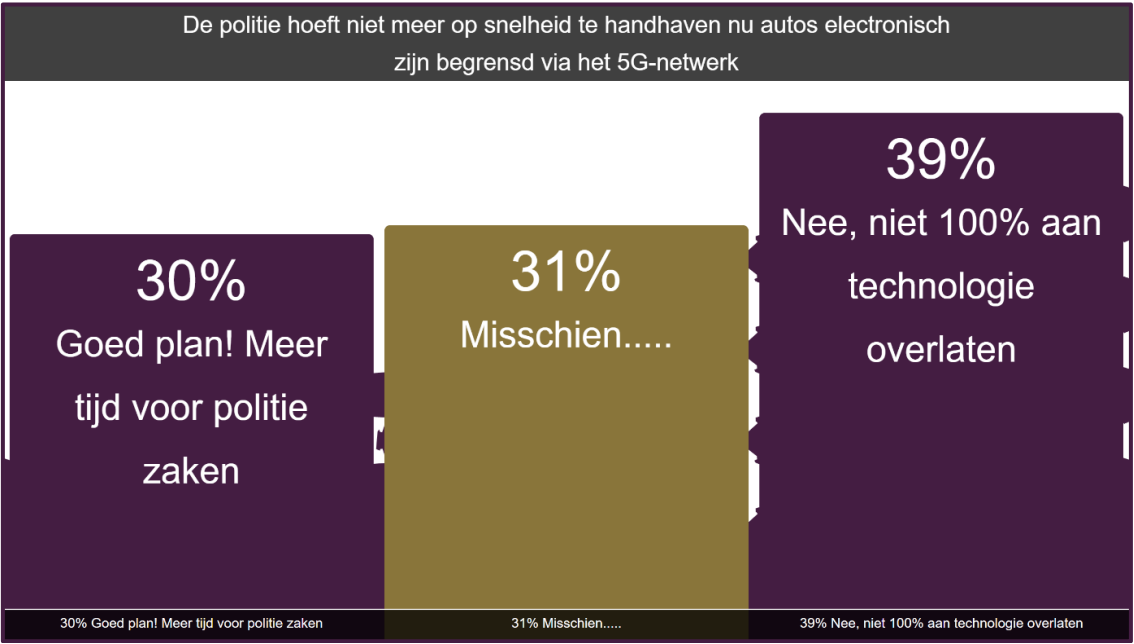
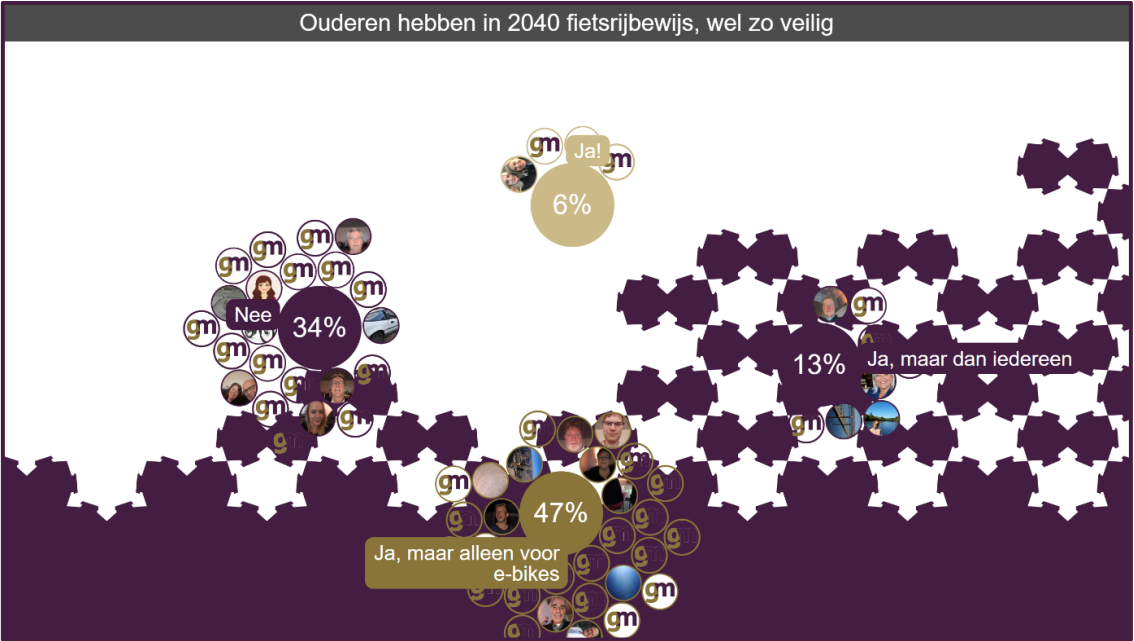
Wat verstaat u onder mobiliteit? Gebruik 1 woord!

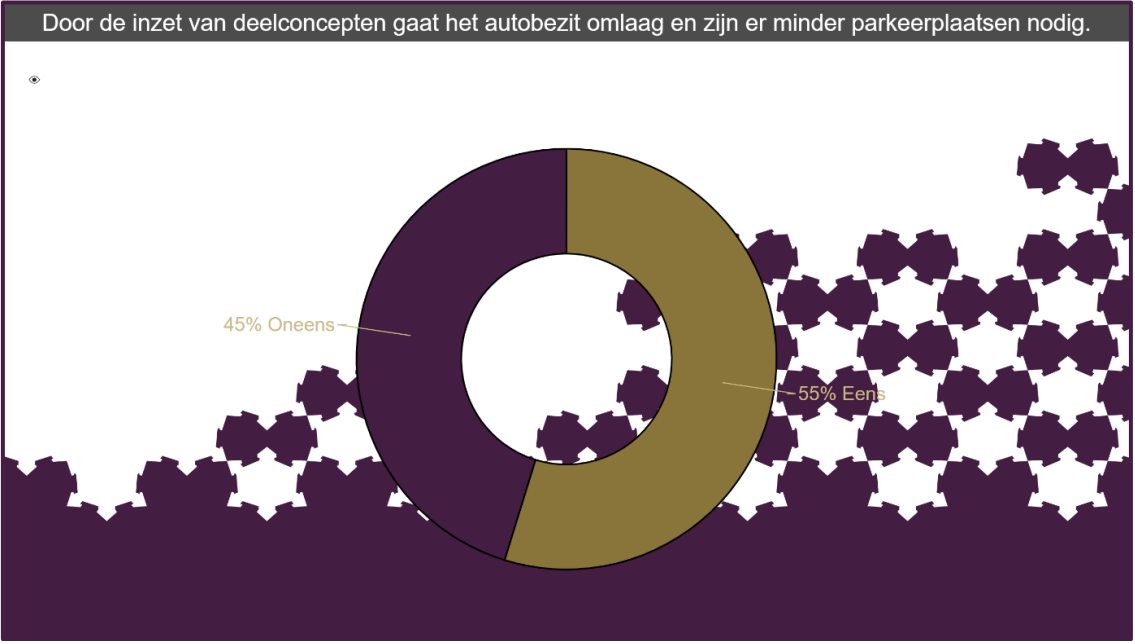
Verplaatsen Corrie	Van A naar B Daan	Verplaatsing Robert
Veilig verplaatse René Stofberg	Vrijheid Jan	Goed en veilig verplaatsen Eric t hart
Voortbewegen Jenneke	Verkeersdoorstroming Peter de Boer	Verkeersdoorstroming van A. naar B Ine
Bereikbaarheid Anja Derksen	Toegankelijk Richard Schimmel	Mogelijkheid tot verplaatsen Pietje
Beweging Liesbeth	Dynamisch Sebas	Toegankelijk Cor
Doorfietsen Theo. Verbruggen	Verplaatsingen van goederen en vervoer Celeste	Bereikbaarheid Edward
Gezond Lopen Fietsen		

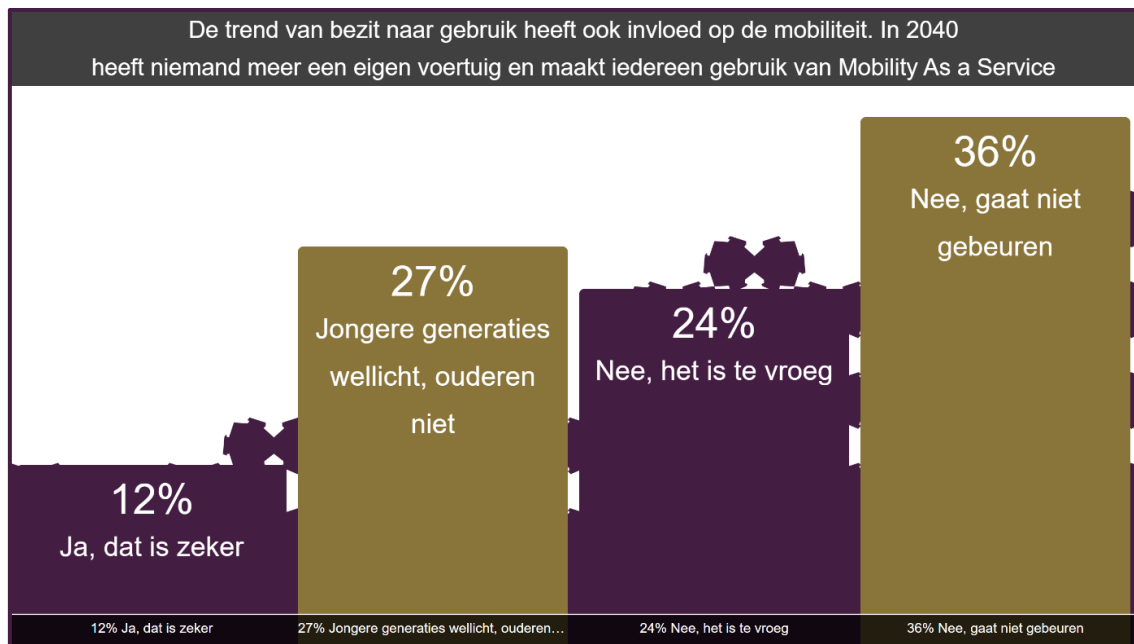


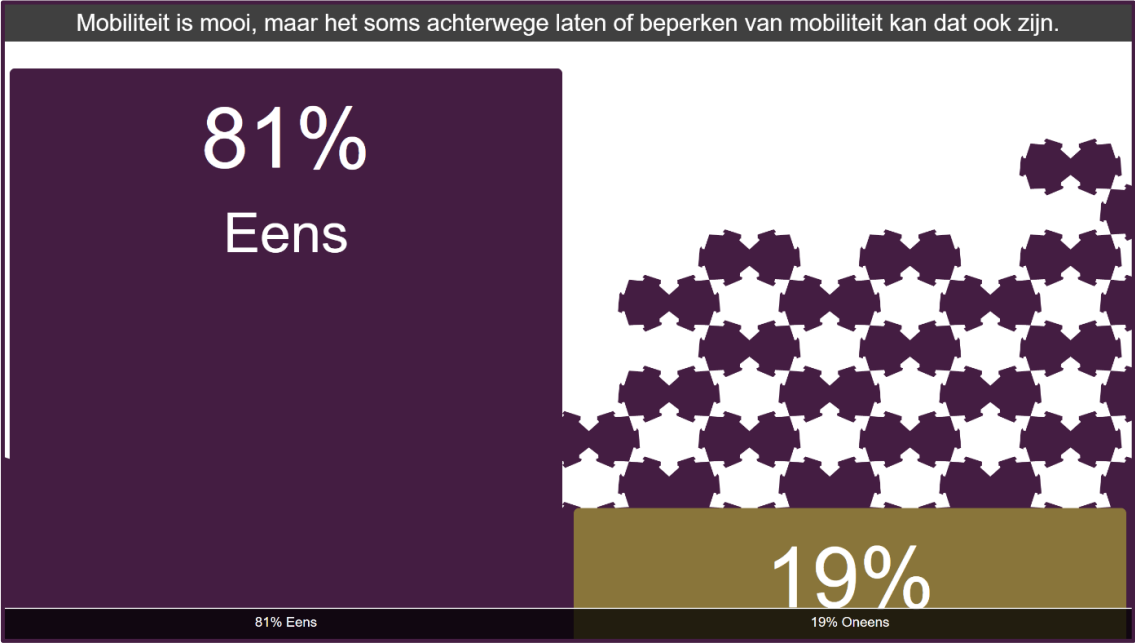
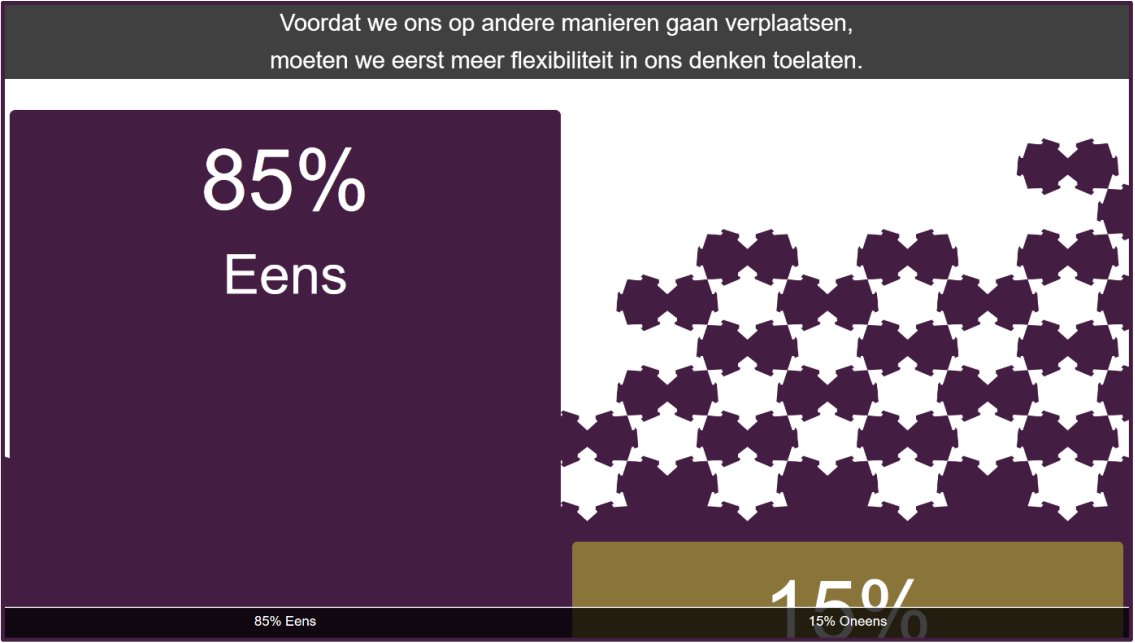






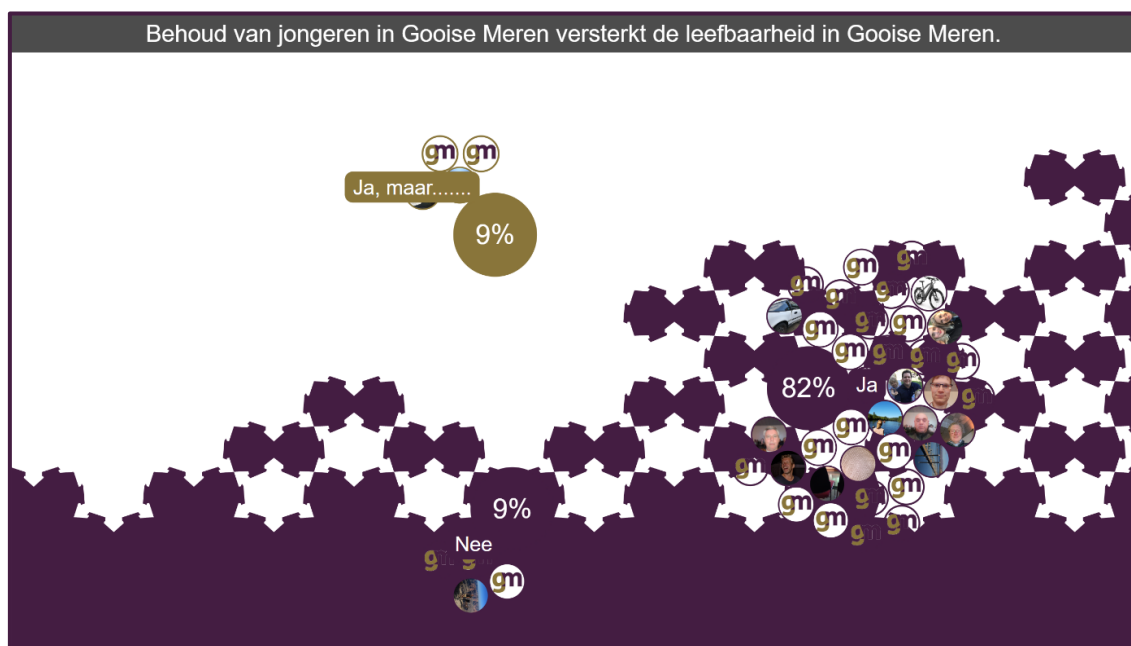






Vragen aan de sprekers

Bussen op afroep: is dat geen oplossing om tot beter OV te komen? Bijv op Texel werkt dit geweldig met 150 haltes op het eiland <i>René Stofberg</i>	Ov niet geldgestuurd maar vraaggestuurd <i>Charles Wiss</i>	Inderdaad zijn er te weinig parkeerplekken voor fiets en auto. Wat gaan we daar aan doen? <i>Liesbeth</i>	Kinderen dropen bij scholen: fietsers belonen of toegang met de auto fysiek onmogelijk maken? <i>Eelco</i>
Hoe kunnen we stimuleren dat bedrijven een beter mobiliteitsbeleid te ontwikkelen? Minder leaseauto's. <i>Geert</i>	Wil ik met de bus verder, wordt ik bekeurd omdat er te weinig parkeerplaatsen zijn. Hoe dan <i>Job</i>	Hoe denkt het panel over lokale shuttle diensten naast de huidige provinciaal opererende bussen <i>Boenk</i>	Hoe creëer je meer ruimte voor fietsers? <i>Kees Scheltes</i>
Er werd gesproken over een hub voor pakketjes	Is het wenselijk ons vervoerssysteem te dimensioneren op de piek (in de spits). <i>Rene</i>	Politiek kan alleen maar in 'groei' denken. Het is vloeken in de kerkomkrimp voor te stellen. Waarom niet	Waarom geen geografische data gebruiken voor het doelgroepen vervoer? <i>Richard Jeltema</i>
	Denkt u allen dat we genoeg gebruik maken		Groei van het fietsen en betere fietspaden. Is dat



Bijlage 8 Stakeholderoverzicht

In het proces van de Mobiliteitsvisie is er veel geparticipeerd. De stakeholders zijn op diverse manieren benaderd en gevraagd om hun input en mening te geven. Dat zijn een mailrondes geweest waarbij alle stakeholders gevraagd zijn om aan het begin van het proces hun input te leveren, uitnodigingen voor de inspiratieavond en enquête van Maptionnaire. Daarna volgde ronde van de bouwstenen waarbij de stakeholders benaderd zijn om bij de avonden hun mening te geven. Bij het eerste concept zijn de stakeholders gevraagd om te vragen op het voorliggende concept en de waarderingsenquête in te vullen. Met een aantal stakeholders zijn gesprekken gevoerd. Zie daarvoor bijlage 9: de gesprekverslagen en bijlage 11: de tweede ronde gesprekken. De reacties op de bouwstenen staan in bijlage 10: reacties Bouwstenen. In bijlage 12 en 13 staan respectievelijk de reactienota op het concept plan en de resultaten van de waarderingsbijeenkomst.

De organisaties die als stakeholder op een of andere manier in het proces gevraagd zijn te reageren zijn:

- Kamer van Koophandel (KvK)
- Ondernemersvereniging OVG
- Bedrijfsvereniging Fin
- Politie
- Hulp- en nooddiensten (brandweer/ambulance)
- Fietzersbond
- Veilig Verkeer Nederland (VVN)
- Wijk-/buurtplatforms
- Buurtpreventieverenigingen
- Ov-bedrijf (concessiehouder)
- Taxibedrijven (vertegenwoordiger)
- Transportbedrijven (vertegenwoordiger)
- NS
- Prorail
- Het beraad WMO
- Seniorenraad
- WAC Gooise Meren
- Platform WMO
- Wijk- en buurtplatform Parkwijk Naarden
- Wijk- en buurtplatform Naarderwoonbos Naarden
- Wijk- en buurtplatform KTV Naarden
- Wijk- en buurtplatform REMCOM Naarden
- Wijk- en buurtplatform Naarden Vesting Naarden
- Wijk- en buurtplatform Dorpsraad Muiderberg
- Wijk- en buurtplatform Stadsraad Muiden
- Wijk- en buurtplatform Vrienden van het Bredius Bussum
- Vrienden van het Spiegel
- Samen Sneller Duurzaam
- Actiegroep Mooi Naarden
- Onderwijs
- Sport en cultuur
- Ambulancedienst
- Wonen
- Dudok wonen

- De Alliantie
- Ymere
- Het Gooi en Omstreken
- Woningstichting Naarden
- Zorginstellingen
- Amaris
- BPV Alert
- BPV BART (Blijf Alert Reageer Tijdig)
- BPV Brave Hendrik
- BPV Bredius I
- BPV Bredius II
- BPV Bussum Oud Zuid
- BPV Centrum
- BPV Geengedonder.nu
- BPV Spiegel Hart
- BPV Spiegel Zuid
- BPV Spiegel Noord
- BPV Oostereng
- BPV Oostereng
- BPV Oostereng
- Primair onderwijs
- buurtschap Hakkelaarsbrug
- Voortgezet onderwijs
- Regio Gooi en Vechtstreek
- Vervoerregio Amsterdam
- Provincie
- Gemeente Huizen
- Gemeente Wijdmeren
- Gemeente Weesp
- Gemeente Hilversum
- BEL-gemeente
- Gemeente Diemen
- Gemeente Almere
- Gemeente Amsterdam
- Rijkswaterstaat
- Natuurmonumenten
- Stichting Rolstoelbus 't Gooi
- Verpleeghuizen
- Stichting MEE (onafhankelijke cliëntondersteuning)
- Versa Welzijn (o.a. project Automaatje)
- Zonnebloem (o.a. vervoer met vrijwilligers)
- Stichting Humanitas
- Maatjesproject
- Okihuis
- Platform Toegankelijk Gooise Meren
- Muiderslot
- Stichting PRO Bussum
- Maxis
- Omgevingsdienst
- Besturen VO

- SIVOG, Stichting Interconfessioneel (rk/pc) Voortgezet Onderwijs in het Gooi (Sint-Vituscollege, de Sint-Vitusmavo en het Willem de Zwijger College).
- GSF, Gooise Scholen Federatie, Fonteinmavo, Goois Lyceum).
- Wellant College (Wellant VMBO Naarden)
- Besturen PO
- Besturen SO/VSO
- Initiatiefnemer verkeersveiligheid Graaf Willem de Oudelaan
- Stichting blinden en slechtzienden
- Beraad Gooise Meren, Platform Wmo, Seniorenraad, LFB werkgroep, verpleeghuizen (o.a. Florisberg), MEE, Versa Welzijn (o.a project Automaatje), Zonnebloem, Jan Ligthart (o.a. mensen met NAH), Oki-huis, De Olmen, Sherpa.

Bijlage 9 Gespreksverslagen

De volgende gesprekken en reacties zijn vanuit de diverse stakeholders verzameld.

Het overzicht is als volgt:

1. Gespreksverslag Muiden I
2. Gespreksverslag Muiden II
3. Gespreksverslag Brandweer
4. Gespreksverslag Politie
5. Gespreksverslag Naarden Vesting
6. Gespreksverslag Dorpsraad Muiderberg
7. Gespreksverslag Fietzersbond
8. Reactie Veilig Verkeer Nederland
9. Reactie NS
10. Reactie ProRail
11. Reactie Vervoerregio Amsterdam

9.1 Gespreksverslag Muiden I

Betreft: Mobiliteitsvisie Gooise Meren
Aanwezig: Fred Winnubst, Peter Strikker, Ben Boogaards, Harm Hansenaar, Ilse Schreuder, Miracelle Vissee, Diane van Toor en Nico Molenaar (namens de gemeente Gooise Meren)
Datum: 9-10-2019

Toelichting op het proces.

Nico geeft een toelichting op het proces. De Mobiliteitsvisie zal bestaan uit drie onderdelen: de mobiliteitsvisie, de parkeervisie en het uitvoeringsprogramma. De visies hebben een tijdshorizon tot 2040. Het uitvoeringsprogramma zal elke vier jaar (raadsperiode) worden opgesteld of geactualiseerd.

Voorafgaand

De Krijgsman is een nieuw deel van Muiden. Dit gebied is daarom sterk in ontwikkeling. De verkeerskundige van dit gebied is Erik 't Hart.

Er wordt opgemerkt dat de Visie niet over alle kernen kan gaan, maar toegespitst wordt per kern. Dit wordt ook op veel onderwerpen gedaan, sommige onderwerpen gelden voor alle kernen.

1. Navigatie

De navigatie herkent veel nieuwe wegen niet. Nico geeft aan dat we vanuit wegverkeer informatie kunnen leveren voor navigatiesystemen.

2. Sluisbrug

De Sluisbrug zorgde voor opstoppen. Nu is de Spieringbrug in werking en scheelt het enorm. Als de brug open is vindt er om het gebied veel congestie plaats. Omdat de brug op zondag tussen 12.00 – 20.00 niet open kan, zorgt dit voor problemen.

3. Eénrichtingsverkeer

Eénrichtingsverkeer in Muiden is niet goed voor de detailhandel. Ook de meeste bewoners zijn tegen éénrichtingsverkeer.

4. Toeristen en parkeren

Het regelen van de hoeveelheid toeristen is lastig voor Muiden, vooral in de zomer uiteraard. De bebording daarbij moet beter en duidelijker, met name voor het Muiderslot. Toeristen parkeren het meest op P1 en P2.

De P&R is te klein en moet groter. Voorzieningen bij de P&R voor fietsers is niet goed geregeld. P2 wordt uitgebreid en verlegd. P1 is in de toekomst een brandweerkazerne gepland ten koste van de parkeerplaatsen daar. Daar zijn de bewoners het niet mee eens. Er gaan straks namelijk 100 parkeerplaatsen weg. Dat zorgt ook weer voor extra (parkeer)druk vanuit toeristen. Deze wilt men zoveel mogelijk buitenhouden. De begeleiding met borden kan daarbij ook beter.

5. Autoluwe binnenstad

Is een autoluwe binnenstad een wens? Muiden zal daar in ieder geval van opknappen. De Stadsraad voelt er wel wat voor. De veiligheid op parkeerterreinen kan ook beter. In de binnenstad is een woonerfachtige functie denkbaar, waar de auto te gast is. De voorrang moet in het voordeel zijn van de voetganger.

6. Sluis

Als de sluis open is, staan auto's vaak niet goed opgesteld en kunnen fietsers en wandelaars er niet door. In de zomermaanden is de doorgaande weg over de sluis een hoofdweg voor fietsers. Het is dan zo druk dat het een chaos wordt. Aan beide zijden van de brug zijn veel fietsers en wandelaars. Als de bomen open gaan, is het dringen. Veel wielrenners zorgen dan ook voor gevaarlijke situaties.

7. Fietsers

Fietsers moeten over de Zeesluisbrug omdat er geen fietspad om Muiderberg heen. Op de natuurboulevard is de fiets te gast. Het wandelgebied is daarbij niet gescheiden en voorzien van een graspad. Dit is niet wenselijk.

Er zijn weinig fietsvoorzieningen, zoals fietsrekken. Over de hoofdroute is het erg druk qua fietsverkeer. Er lopen plannen om over de Spieringbrug te kunnen fietsen en om een rondje om de kern te kunnen maken. Voordat de brug er lag, was hier een fietspad, deze is verwijderd. De wens is om onder de brug door te fietsen en daar weer het fietspad op te gaan richting Weesp. Richting Weesp is een dubbel fietspad die op een gegeven moment stopt. De wens is hier om dit door te laten lopen richting Weesp, zodat je niet hoeft over te steken.

In Muiden is er geen middelbare school. Veel kinderen moeten over fietswegen die niet verlicht zijn. Vanuit veiligheidsoogpunt moet daar iets aan gedaan worden.

Elektrische fietsen in opmars. Laadpunten zijn zeer wenselijk in Muiden. Bij het Muiderslot moeten meer fietsparkeerplaatsen komen.

Het fietspad buitenom, over de Mariahoeveweg en de verbinding van en naar Almere via de Hollandse Brug is buitengewoon slecht.

Binnen de kern Muiden wordt weinig overlast van scooters op fietspaden ervaren.

Vanuit De Krijgsman gaan veel mensen naar het kinderdagverblijf en de scholen. Voor wat betreft auto's is dit een kritisch punt.

8. Deelfietsen

Bij de P&R worden nu deelfietsen aangeboden. Het gebruik hiervan ligt hoog; er is dus zeker animo voor. Bij de VVV zou het een goed punt zijn en dat geldt ook voor Muiderslot, P1 en P2.

9. Deelauto's

De parkeernorm gaat steeds meer omlaag. Er wordt naar de mogelijkheid voor deelauto's gekeken. Zou dat werken in Muiden? Er komt een nieuwbouwplan in Mariahoeve. Daar gaat de parkeernorm omlaag. Dan zou het een optie kunnen zijn.

10. Vrachtwagens, laden en lossen

Vrachtwagens staan in Muiden overal. Ze rijden over de Herengracht omhoog, maar kunnen daar niet draaien, dus moeten ze weer naar achteren. Dat levert gevaarlijke situaties op en belemmert de doorstroming. Er wordt volgens de Stadsraad te weinig gehandhaafd. De ondernemers moeten met leveranciers afspreken om niet in de spits en tijdens naar schoolgaand verkeer te gaan laden en lossen. Dat zou moeten worden opgenomen in de visie: 'Laden en lossen'.

11. Nood- en hulpdiensten

Beide sluizen mogen niet tegelijkertijd draaien en open zijn, anders is Muiden niet bereikbaar voor nood- en hulpdiensten. Hoofdroute calamiteiten is midden door Muiden.

12. Openbaar vervoer

Met de nieuwbouw erbij krijgt Muiden er 3000 inwoners bij. Vroeger was er een halte bij P1; dat was ideaal. Nu is dat alleen bij de P&R, dat is een stuk minder. Daarnaast gaat de bus maar eenmaal per uur. Die gaat dan naar Weesp en Naarden, en niet naar Amsterdam. Vanuit de Vesting naar de P&R komen is niet te doen. Er zijn veel forenzen die met het openbaar vervoer willen, wat nu gewoon niet mogelijk is. Er liggen plannen om dit te versterken, maar dat is nog niet gebeurd. Ook is een betere busontsluiting nodig.

13. Parkeren en regulering

Welke parkeerregulering zou passen? De Stadsraad geeft aan dat er opnieuw gekeken moeten worden naar het parkeerregime en het niet vergeleken moet worden met de andere kernen. Het is betaald

d.m.v. vergunningen. Voor bezoekers en mantelzorgers is er een probleem. De oude situatie met de blauwe kaart was eigenlijk het best. Na de fusie is de harmonisatie doorgevoerd in het nadeel van Muiden.

De vakken voor invaliden in de Weesperstraat blijven bestaan, terwijl deze mensen wellicht al niet meer leven. Hier zou naar gekeken moeten worden en daarmee naar het opschonen van deze plekken.

De grootte van de parkeervakken is ook een probleem. Deze zijn te smal, waardoor mensen breder geparkeerd gaan staan.

9.2 Gespreksverslag Muiden II

Betreft:	Mobiliteitsvisie Gooise Meren
Aanwezig	Cor van de Peppel (werkgroep Havenvisie Muiden) Hans van der Steen (voorzitter stadsraad Muiden, oud wethouder), Diane van Toor en Nico Molenaar (namens de gemeente Gooise Meren)
Datum:	15 oktober 2019

Toelichting op het proces.

Nico geeft een toelichting op het proces. De Mobiliteitsvisie zal bestaan uit drie onderdelen: de mobiliteitsvisie, de parkeervisie en het uitvoeringsprogramma. De visies hebben een tijdshorizon tot 2040. Het uitvoeringsprogramma zal elke vier jaar (raadsperiode) worden opgesteld of geactualiseerd.

1. Haven en havenverkeer:

Toename van het vaarverkeer zorgt voor knelpunten en een gestokte doorstroming van het verkeer op straat. (Binnen)haven komt aan de rand en prima bereikbaar vanaf de randen van de gemeente.

2. Verkeerssituatie centrum:

Het centrum is op dit moment niet geschikt voor voetgangers en is voor fietsers ook verre van optimaal. De beleving van het centrum is weg bij de bewoners. Uit onderzoek n.a.v. Havenvisie Rapport Muiden is gebleken dat de leefbaarheid in het centrum kan toenemen als alleen bestemmingsverkeer in de kom komt. Er is de wens om de auto zo veel mogelijk buiten de bebouwde kom te houden.

Er zijn te weinig parkeerplaatsen in het centrum. Mensen met een bedrijf parkeren hun bedrijfsauto's ook in het centrum. Dit geeft vervuiling waardoor andere bewoners hun auto niet kwijt voor de deur kunnen. Winkeliers willen echter ook dat voor hun deur geparkeerd kan worden. De wens is nogmaals dat de auto te gast is in de winkelstraat. Deze autoluwe wens wordt als bouwsteen meegenomen.

3. Buiten het centrum:

De randen van Muiden zijn nodig om te parkeren. P1 moet daarom niet inkrimpen en zijn functie behouden. Sterker nog, er moet juist een betere invulling aan worden gegeven. Ook met zicht op de begraafplaats en de sportvelden. De Oude Maxisweg moet weer in gebruik worden genomen. Nu staat echter in de planning dat die wordt weggehaald.

Bij grote evenementen kunnen de P1 en P2 het niet aan. Waarom wordt het parkeren voor een evenement niet aan de randen gedaan/gestimuleerd?

4. Voetgangers:

Het is momenteel lastig qua ruimte. De auto moet te gast worden in centrumgebieden. Er is een gebrek of zelfs geen trottoir.

Van de aanwezigheid van water zou beter gebruik moeten worden gemaakt, zoals bij de Pampusboot. Er moet onderzocht worden of de aanlegsteiger van Pampus niet naar de andere zijde verplaatst kan worden. Dit is een toeristische wens.

5. Mariahoeveweg:

De Mariahoeveweg wordt verlegd. De bunker staat eigenlijk in de weg. Daar zou dan ook een fietsroute aangelegd moeten worden. Bereikbaarheid van jongeren bij La Place/McDonalds is er niet zodra de

Mariahoeveweg wordt verlegd. Bereikbaarheid en doorstroming van de Diempolderweg is ook een belangrijk punt.

6. Vrachtverkeer/laden lossen/bezorgdiensten:

Er moet een oplossing komen voor het per huishouden apart bezorgen. Hierdoor blijven de diensten in de weer op straat. Een verzamelpunt zou een betere optie zijn. Denk aan bol.com en het afhalen bij de AH.

7. Elektrische auto's:

Dit is vooral een tijdelijke oplossing. De uitstoot wordt centraal i.p.v. per auto. Elektrisch autodelen zou gestimuleerd moeten worden. Zelfrijdend busje vanuit Maxis langs de P&R.

8. Openbaar vervoer:

Muiderberg is het ondergeschoven kindje.

Bij verlegging van de Mariahoeveweg wordt de afstand naar de bushalte te ver.

In Weesp komt een grote nieuwe wijk: Weespersluis. Dat zijn 3000 woningen extra. Over de doorstroming via de Weesperweg zijn er dan wel enige zorgen. Het is nu 's morgens en 's avonds een overbelaste weg.

9.3 Gespreksverslag Brandweer

Betreft: Mobiliteitsvisie Gooise Meren
Aanwezig: Valentijn Honing en Johan Landwaart (Brandweer Gooi & Vechtstreek)
Nico Molenaar en Sebastiaan van Rossum (gemeente Gooise Meren)
Datum: 05 nov 2019

1. Inleiding door Nico (toelichting Mobiliteitsvisie en het proces)

Nico geeft een toelichting op het proces. De Mobiliteitsvisie zal bestaan uit drie onderdelen: de mobiliteitsvisie, de parkeervisie en het uitvoeringsprogramma. De visies hebben een tijdshorizon tot 2040. Het uitvoeringsprogramma zal elke vier jaar (raadsperiode) worden opgesteld of geactualiseerd. Het is belangrijk om zoveel mogelijk belanghebbenden te spreken/contacten/betrekken bij dit proces in de tijd die gegeven is om dit plan op te stellen.

Op 11 november 2019 komt er een enquête voor alle stakeholders. Valentijn geeft als aanvulling aan dat de lokale post hier ook bij betrokken dient te worden. Op 25 november is er inspiratiebijeenkomst. Hier gaat breed over de mogelijkheden en toekomst van mobiliteit gesproken worden. Denk daarbij aan onderwerpen als Smart Mobility en de ontwikkelingen van autoluwe gebieden. De input hiervoor kan per kern sterk gaan verschillen. Er zal daarbij gebruik worden gemaakt van een waarderingsmeter, zodat men niet alleen aangeeft wat veranderingen/verbeteringen kunnen zijn, maar om hier zelf een soort prioritering in te geven.

Het is uiteindelijk de planning om in de zomer van 2020 de Mobiliteitsvisie Gooise Meren te gaan afronden.

2. Brandweervoertuig is leidend in ontwerp

Valentijn geeft aan dat de brandweer eigenlijk de meest leidende vorm van de hulpdiensten is, waar in de openbare ruimte rekening mee moet worden gehouden. Dit om twee redenen: het voertuig is groter en zwaarder dan die van de politie en ambulance. Daarnaast heeft de brandweer altijd een vast vertrekpunt waar de aanrijroute naar een incident begint. Een politieauto is mobieler en rijdt vaker rond. Voor de inrichting van een gebied dient met deze criteria dus rekening te worden gehouden.

3. Welke modaliteiten zijn van belang?

Het belangrijkste is dat rekening wordt gehouden met alle vormen van vervoer (zoals lopen, fiets, auto, openbaar vervoer, andere hulpdiensten etc.) die op en bij een aanrijroute voorkomen.

4. Vaste aan- en afrijroutes

In de gemeente Gooise Meren zijn geen vaste aanrijroutes. De brandweerpost in Bussum zit op een lastige positie (Brinklaan/Gooibergstraat). De Brinklaan wordt in de toekomst volgens Nico ook afgewaardeerd. Valentijn stipt daarbij het belang aan dat de brandweer tijdig moet worden meegenomen bij herinrichtingen en projecten die met de vormgeving van de weg te maken hebben en dat dat nu eigenlijk maar heel incidenteel gebeurt.

De gemeente is zelf uiteraard verantwoordelijk voor alle veiligheid en doorstroming van hulpdiensten. De brandweer uit hun zorgen hierover. Zij geven aan in dit soort zaken nu eigenlijk te veel energie en tijd te moeten stoppen. De vele fusies van de afgelopen jaren hebben hier ongetwijfeld een negatieve invloed op gehad.

Muiden is lastig bereikbaar, met name door de hoge dichtheid en de Vecht die er doorheen loopt. Sommige plaatsen kunnen lastig te bereiken zijn.

De rijtijd is maar een klein spectrum van de opkomsttijd (ongeveer tot 8 minuten). De opkomsttijd bestaat namelijk uit een meldtijd, uitruktijd en rijtijd. Daar zit een maximum aan van 8 minuten. Er zijn daarbij uiteraard veel verschillende aanrijroutes.

Nico vraagt aan de brandweer of er vaste aan- en afrijroutes geleverd kunnen worden? Dat is in principe mogelijk, in bijvoorbeeld de vorm van een kaart. Die routes kunnen dan worden meegenomen in de nieuwe Mobiliteitsvisie. De brandweer heeft deze inmiddels aangeleverd.

Nico vraagt verder wat verbeterpunten in de huidige routes kunnen zijn en wat daarin gewenste verkeersvormen zouden kunnen zijn. Een voorbeeld hiervan is rotondes vs. VRI/DVM. De laatstgenoemden zijn in staat het verkeer te sturen. Wat betreft hulpdiensten en de doorstroming is dat een voordeel.

Verder ook:

- KAR: Hulpdiensten (of bijv. lijnbussen) kunnen gebruik maken van deze techniek om prioriteitsverlening te krijgen. Hier wordt nu mee gereden, ook door de ambulance.
- Live View: Hier wordt in Hilversum al gebruik van gemaakt, in de vorm van een pilot. Het is een actueel overzicht van een verkeerssituatie met daarin meegenomen de route naar een incident. Hierdoor ontstaat er de mogelijkheid om een keuze te maken om van de route af te wijken in verband met eventueel aanwezige drukte.
- iVRI: Intelligente verkeersregelinstanties maken gebruik van veel data, afkomstig van alle soorten verkeerstypen. Hierdoor weet een iVRI beter dan een conventionele VRI hoeveel verkeer eraan komt en wat voor soort verkeer het is. De brandweer wordt meegenomen in overleggen die te maken hebben met dit soort nieuwe ontwikkelingen.

5. Parkeren

De huidige trend is dat het parkeren, bij her- en nieuw te ontwikkelen gebieden/straten, wordt verminderd. Dit kan meer ruimte geven aan calamiteitenverkeer, maar daar moet dan wel op worden ingericht. Op dit moment merkt de brandweer vooral in Naarden en De Vesting dat de hoge parkeerdruk leidt tot onbereikbare straten voor hun voertuigen. Dit kan inhouden dat auto's ervoor zorgen dat de brandweerwagen er niet langs kan, maar kan ook betekenen dat de watertoevoer/-bron onbereikbaar is. In Bussum is de Heidelaan daar een voorbeeld van. In Muiden ontstaan vooral problemen tijdens evenementen en warme zomerse dagen.

6. Bereikbaarheidsproblemen

Nico vraagt waar (en wellicht welke straten precies) er de meeste bereikbaarheidsproblemen ontstaan. Het probleem zit 'm vooral in snelheidsremmende maatregelen. Vaak wordt uit de buurt geopperd om deze (in veelvoud) aan te brengen, om de snelheid van al het verkeer omlaag te brengen. Naast dat o.a. drempels bijvoorbeeld trillingen veroorzaken, zorgt het bij de hulpdiensten voor een langere aanrijtijd. De brandweer maakt onderscheid in zogenoemde rode en gele routes en wordt er bij de inrichting van een straat te weinig rekening gehouden met het effect van snelheidsremmende maatregelen op hulpdiensten.

Nico vult hier op aan dat snelheidsremmende maatregelen best een optie zouden moeten zijn, maar dat dan wel duidelijk moet worden gemaakt dat bij keuzes voor zo'n maatregel er een negatief effect is voor hulpdiensten en dat alle voor- en nadelen van tevoren goed moeten worden afgewogen.

Vervolgens onderstreept Valentijn nog maar eens dat het dus belangrijk is dat de brandweer al in een vroeg stadium moet worden meegenomen bij nieuwe en herinrichtingsplannen.

7. Innovatieve en adaptieve houding

De brandweer geeft aan dat zij een innovatieve instelling aanhouden om op toekomstige situaties te kunnen inspelen. Neem bijvoorbeeld kazernes: deze blijven in ontwikkeling en het is niet te voorspellen hoe het met kazernes over circa 20 jaar staat en welke ontwikkelingen die hebben doorgemaakt. Andere voorbeelden zijn de ontwikkeling van autoluwe steden/dorpscentra en het opkomen van de deeleconomie in de vorm van deelfietsen en -auto's. Zowel als brandweerorganisatie als in het mobiliteitsbeleid moet rekening met dat soort trends worden gehouden en zul je dynamisch moeten zijn.

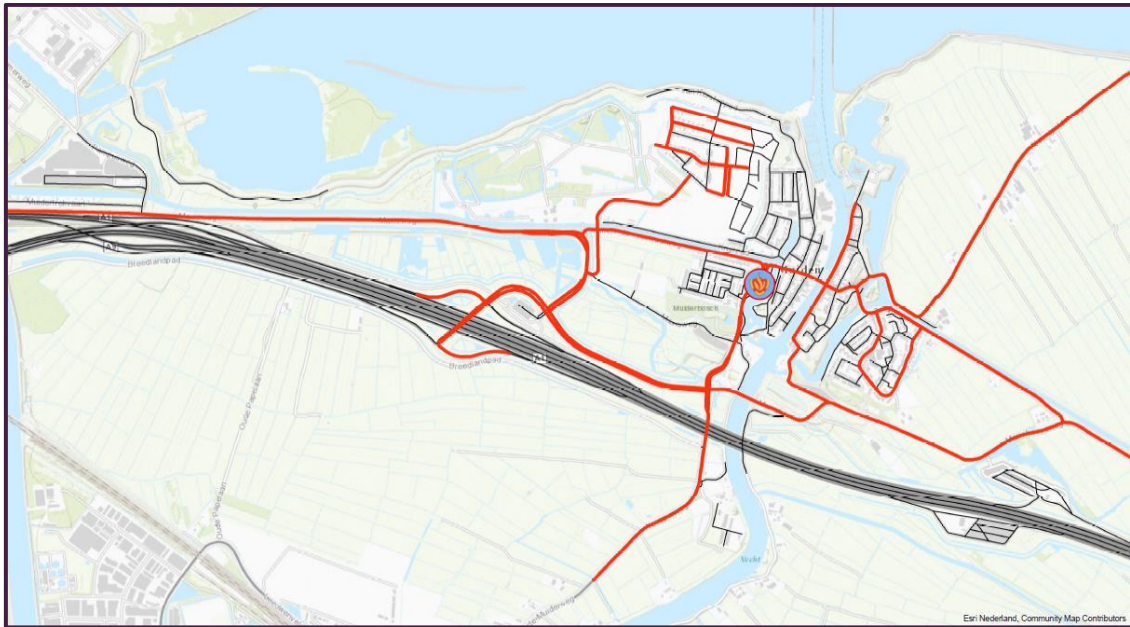
8. Evenementen

De brandweer is via de gemeente betrokken bij de vergunningadvisering en -verlening.

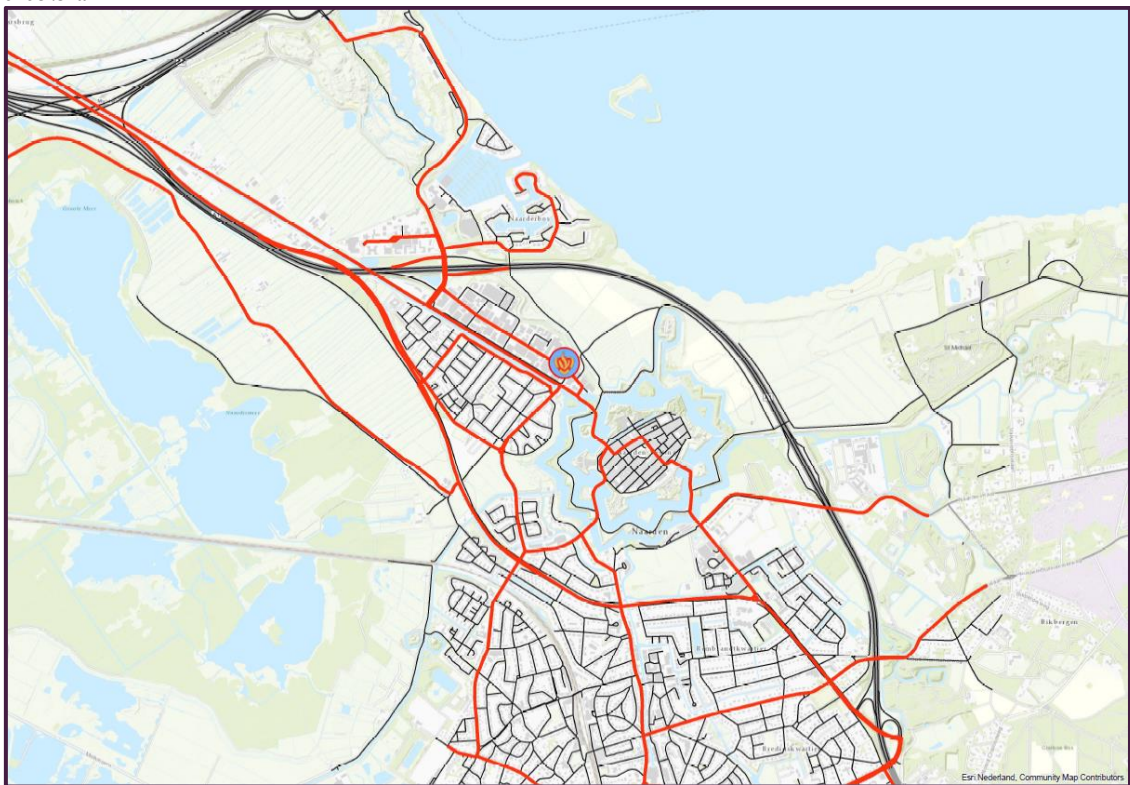
9. Aanrijroutes, inclusief kazernes



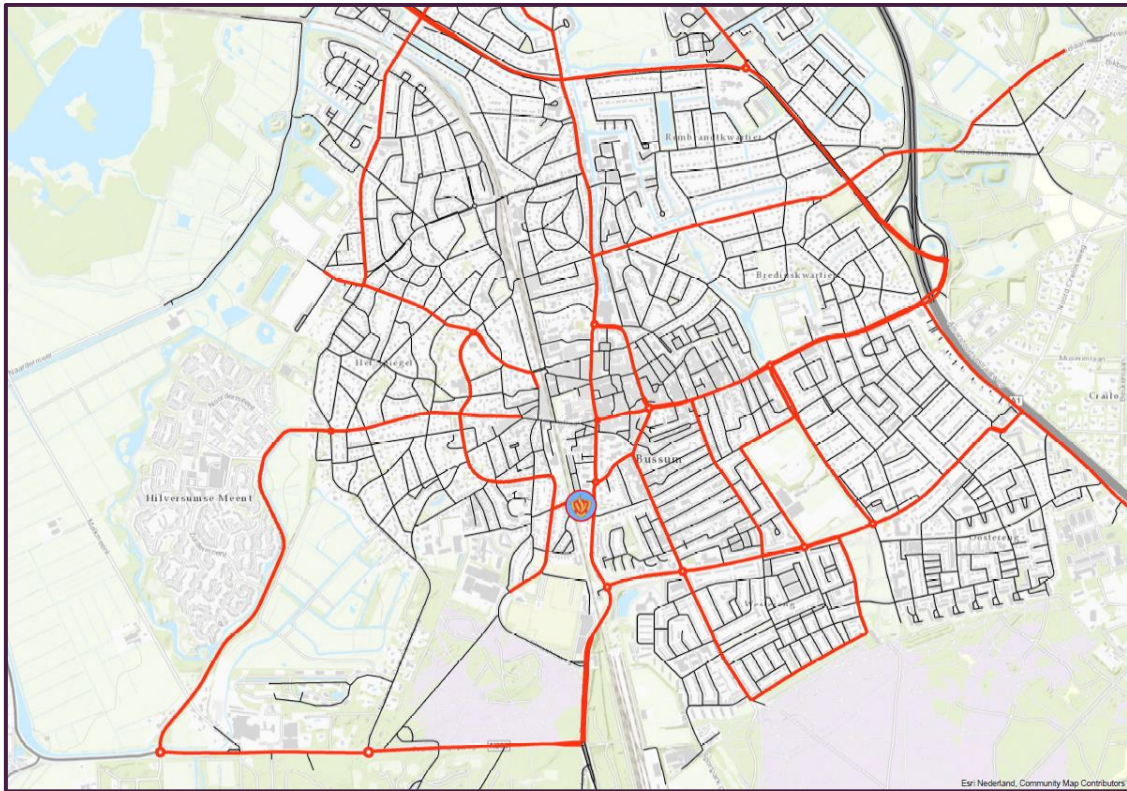
Figuur 8.1: Aanrijroutes brandweer in Muiderberg, inclusief locatie kazerne. Bron: intern document brandweer Gooise Meren, jaar onbekend



Figuur 8.2: Aanrijroutes brandweer in Muiden, inclusief locatie kazerne. *Bron: intern document brandweer Gooise Meren, jaar onbekend*



Figuur 8.3: Aanrijroutes brandweer in Naarden, inclusief locatie kazerne. *Bron: intern document brandweer Gooise Meren, jaar onbekend*



Figuur 8.4: Aanrijroutes brandweer in Bussum, inclusief locatie kazerne. *Bron: intern document brandweer Gooise Meren*

9.4 Gespreksverslag Politie

Betreft: Mobiliteitsvisie Gooise Meren
Aanwezig: Ben van der Zwaag (Politie Flevoland), Nico Molenaar en Sebastiaan van Rossum (gemeente Gooise Meren)
Datum: 17 december 2019

1. Inleiding door Nico (toelichting Mobiliteitsvisie en het proces)

Nico geeft een toelichting op het proces. De Mobiliteitsvisie zal bestaan uit drie onderdelen: de mobiliteitsvisie, de parkeervisie en het uitvoeringsprogramma. De visies hebben een tijdshorizon tot 2040. Het uitvoeringsprogramma zal elke vier jaar (raadsperiode) worden opgesteld of geactualiseerd. Het is belangrijk om zoveel mogelijk belanghebbenden te spreken/contacten/betrekken bij dit proces in de tijd die gegeven is om dit plan op te stellen.

Op 11 november 2019 is er een enquête online gegaan, die in te vullen is voor alle stakeholders binnen de grenzen van de gemeente. Daarbij wordt met het programma Maptionnaire geanalyseerd wat de mensen binnen de gemeente de meest verkeersgevaarlijke plekken vinden. Op 25 november 2019 is er inspiratiebijeenkomst geweest. Hier is men breed ingegaan op de mogelijkheden en toekomst van mobiliteit, denk daarbij aan onderwerpen als Smart Mobility en de ontwikkelingen van autoluwe gebieden. De enquête is tot 23 december 2019 in te vullen.

Het is uiteindelijk de planning om in de zomer van 2020 de Mobiliteitsvisie Gooise Meren te gaan afronden.

2. Knelpunten in de doorstroming en bij handhaven

Ben geeft aan zijn collega's, die hierover meer op de hoogte zijn, te contacten. De politie heeft uiteraard altijd een prioritering in de onderdelen waar zij op handhaven. Middelen en tijd zijn beperkt. De middelen moeten steeds 'tactischer' worden ingezet. Vroeger was er bijvoorbeeld veel meer tijd om langs te gaan op scholen ten behoeve van verkeerseducatie. Nu heeft een wijkagent slechts de tijd om even met ouders te praten. Scholen zullen daar ook hun verantwoordelijkheden in moeten nemen; ook voor hen zijn de middelen en tijd echter beperkt en zijn er niet altijd mogelijkheden. Ouders hebben het ook vaak steeds drukker om bijvoorbeeld als klaar-over bij gevaarlijke oversteken te staan.

Over het toekomstig handhaven liggen er nog niet direct duidelijke visies klaar. Er wordt altijd vastgehouden aan het vormgeven van een goede en juiste 30-zone. Bij de handhaving zijn er dan vrijwel nooit grote problemen. Moeilijker wordt het bij de zogenoemde 'grijze' wegen. Hoe langer een 30-zone is, hoe sneller men te hard gaat rijden. Als dan ook de inrichting, voornamelijk qua snelheid, voor de weggebruiker niet duidelijk is, dan ontstaan er problemen en wordt vaak naar de politie gekeken voor de handhaving. 30-zones zijn vaak een lastig punt, omdat je rekening moet houden met bus- en brandweerroutes en je een weg bijvoorbeeld niet vol met drempels kan leggen. Verder heeft de politie nog geen ervaring met automatisch handhaven. Wel kan men via de telefoon bonnen uitschrijven.

3. Nieuwe voertuigen, nieuwe regels?

Er wordt altijd vastgehouden aan de wet en richtlijnen. De plek op de weg van voertuigen moet en is altijd wettelijk vastgelegd. Dat geldt ook voor nieuwe voertuigen, zoals speed pedelecs. Wetten kunnen ook altijd veranderen en worden aangepast, zoals de plaats op de weg voor scooters in Amsterdam en de bijbehorende helmplicht. Wat betreft de landelijke richtlijnen voor Duurzaam Veilig staat zo'n

besluit hier wel tegenstrijdig op, omdat de snelheid en vooral massa in vergelijking tot auto's erg verschilt.

Wat betreft zelfrijdende voertuigen zit er uiteraard het één en ander aan te komen, ook gezien de regelgeving er omheen. Uitgangspunt voor de politie blijft dat de bestuurder zelf verantwoordelijk is. Is een chauffeur, of die nou zelf rijdt of niet, met z'n voertuig bezig? Dat is leidend. Het probleem met dit soort ontwikkelingen is dat het tegenwoordig allemaal (technisch) heel snel gaat en de regelgeving altijd achterloopt. De elektrische step is hier ook een voorbeeld van.

Door alle ontwikkelingen in mobiliteit(vormen) en de verscheidenheid die daar steeds meer in optreedt, ontstaan er in de ruimtelijke omgeving conflicten, vooral in steden. Het is namelijk te druk en te verschillend, snel en langzaam gaan steeds meer door elkaar. Denk alleen al aan een fietspad, waar fietsers, scooters, bromfietzers, racefietsers, speed pedelecs, steps etc. allemaal samenkomen en elke vorm zijn eigen snelheid heeft. Bewustwording van de weggebruiker moet hier ook meer een rol in gaan spelen.

Binnenkort vindt wellicht de invoer van een automatische snelheidsaanpassing in voertuigen plaats. Men moet dan ook rekening houden met de weginrichting/-beheer. Dat geldt ook voor het opkomen van deelconcepten (zoals deelauto's/-fietsen).

9.5 Gespreksverslag Naarden Vesting

Betreft:	Mobiliteitsvisie Gooise Meren
Aanwezig:	Lucas Wildervanck (heeft in management van TomTom gezeten) Wouter Hoek (bewonersplatform parkeerkant, voorzitter werkgroep parkeren, econoom civiel engineer), Henk Makaske (verkeer bewonersplatform Naarden en Naarden Vesting), Diane van Toor en Nico Molenaar (namens de gemeente Gooise Meren)
Datum:	30 september 2019

Toelichting op het proces.

Nico geeft een toelichting op het proces. De Mobiliteitsvisie zal bestaan uit drie onderdelen: de mobiliteitsvisie, de parkeervisie en het uitvoeringsprogramma. De visies hebben een tijdshorizon tot 2040. Het uitvoeringsprogramma zal elke vier jaar (raadsperiode) worden opgesteld of geactualiseerd.

Het bewonersplatform Naarden Vesting telt ca. 300 leden.

1. Autoluw:

Naarden-Vesting mag autoluw worden. Dhr. Makaske geeft aan dat het belangrijk is om een budget eraan te hangen. Ervaring leert dat er eerder plannen zijn bedacht, maar dat die nooit tot uitvoering zijn gekomen, omdat bleek dat er geen geld voor was. Nico zoekt uit hoe dit zit en koppelt het terug.

Er zijn diverse nieuwbouwwoningen in opkomst. Het is interessant om hier rekening mee te houden. Dufec (verkeersbureau) werkt aan de parkeermetingen en kentekenonderzoeken in de Vesting. Zij zijn er fel op tegen dat deze metingen worden meegenomen, want volgens hen kloppen deze niet.

Het sluipverkeer van de A1 is verminderd sinds de verbreding van de A1.

Autoluw -> Dit document wordt overgedragen aan Nico.

De Vesting is ook onveiliger aan het worden door middel van bijvoorbeeld het terrasbeleid. Auto's rijden vlak langs de terrassen en dat is niet wenselijk.

2. Bereikbaarheid:

De bereikbaarheid van de Vesting laat te wensen over. De Vesting is niet goed toegankelijk voor rollators en gehandicapten. De Marktstraat is erg druk met verkeer, waardoor voetgangers niet meer veilig kunnen lopen. In de Vesting is sprake van vergrijzing; dit is een punt dat steeds meer aandacht zal moeten krijgen.

De frequentie van het openbaar vervoer is erg laag. De bussen zijn wel erg leeg. Grote bussen zijn belastend voor de huizen in de Vesting. Kleinere bussen zijn daarom wenselijk en het liefst zonder uitstoot, dus bijvoorbeeld elektrisch. Ook een proef hierin is wenselijk.

Nico checkt het PvE van de aanbesteding.

De Vesting heeft een groot industrieterrein. Er is daar veel sprake van doorstroming, wat een groot gedeelte van al het verkeer is. Westvalstraat is de belangrijke schakel als je het autoluw wilt maken.

3. Fietsverkeer en toerisme:

Er zijn extreem veel fietsers die van en naar het station gaan. Woon-werkverkeer, uitgaanspubliek en schoolverkeer. Nieuwe fietsstroken zijn onlangs gerealiseerd volgens de nieuwe fietsnormen. De auto zou er te gast moeten zijn en de wens is een 30-zone. Er wordt vaak te hard gereden.

Als het toerisme groeit, komen er meer verkeersbewegingen. De beleving moet van buiten naar binnen zijn.

Er is een mooi parkeerterrein voor het woonwagenkamp. Hier wordt echter weinig van gebruik gemaakt.

4. Auto te gast:

De versmalde brug is lastig in combinatie met auto's. Oplossing: maak de auto te gast. Fietsers en voetgangers moeten daarin voorrang krijgen. De Utrechtse Poort is een soort/voorbeeld van een 'shared space'. Er wordt daar niets gestuurd of gedwongen, maar toch rijden mensen stapvoets. Dit zou eigenlijk voor de hele Vesting moeten worden ingevoerd.

5. Laden lossen/bezorgdiensten:

De bevolkingsdichtheid is groot. Er zijn veel één of tweepersoonshuishoudens. Verkeersmetingen geven aan dat het busjes zijn die iets leveren. Buiten de Vesting moeten lockers komen/moet meer op worden ingezet, om daar spullen te laten bezorgen, zodat mensen zelf spullen kunnen komen ophalen. Vaak zijn de busjes ook te lang en ontstaan daardoor problemen. Een lengteverbod van maximaal 7 meter kan een oplossing zijn.

6. Calamiteiten verkeer:

In veel straten kan de brandweer of andere hulpdiensten niet (goed) komen.

7. Rehobothschool:

Op piekmomenten zijn auto's veelal op plekken aan het parkeren waar het niet is toegestaan. Kiss & Ride is niet toegestaan.

Vrachtwagens laden en lossen op de parkeerplaatsen van de kinderdagverblijven.

Het gedrag van ouders moet anders.

8. Overige punten ter bespreking:

SMB (Stichting Monumenten Bezit) is eigenaar van de Vesting. Veel kantorenlocaties zijn in opkomst, waardoor de situatie straks zal veranderen.

De haven aan de kant van Amsterdam: Het Trekvaart-Plan is afgeschoten. Er zijn daar in principe genoeg parkeerplaatsen. Als we het gebied moeten toch herinrichten, waarom zullen we het bedrijventerrein dan niet voorzien van een mooi aanzien? (Namelijk een mooie plek om auto's af te vangen.)

De wens is om laadpalen bij de abri en de molen te plaatsen, niet in de Vesting zelf. Het parkeren moet daar gestimuleerd worden.

Veiligheid is gewaarborgd bij de molen en het parkeren. Er is nu namelijk veel criminaliteit. Verwijzing voor bezoekers/toeristen kan verbeterd worden.

Het bezit van vervoermiddelen wijzigt de laatste jaren en dat zal zich doorzetten.

Er zijn geen studenten in de Vesting. Er is in z'n algemeenheid weinig jeugd.
Deelfietsen zullen niet werken in de Vesting.

Voorgesteld wordt om pendelbussen tijdens evenementen te laten rijden vanaf de abri.

Monumentale stadjes: is ondergronds parkeren een optie?

9.6 Gespreksverslag Dorpsraad Muiderberg

Betreft:	Mobiliteitsvisie Gooise Meren
Aanwezig	Jurn Jonges: voorzitter dorpsraad (van huis uit architect), Ab Heij: (verleden: verkeerspolitie, verkeerskundig) portefeuille verkeer, John Haug: (secretaris en communicatie), Diane van Toor en Nico Molenaar (namens de gemeente Gooise Meren)
Datum:	8 oktober 2019

Toelichting op het proces.

Nico geeft een toelichting op het proces. De Mobiliteitsvisie zal bestaan uit drie onderdelen: de mobiliteitsvisie, de parkeervisie en het uitvoeringsprogramma. De visies hebben een tijdshorizon tot 2040. Het uitvoeringsprogramma zal elke vier jaar (raadsperiode) worden opgesteld of geactualiseerd.

Er zitten zeven raadsleden in de dorpsraad. Dat is soms lastig. De rollen moeten daarom duidelijk zijn. De rol van de dorpsraad is informierend. Alles wat hier besproken wordt is openbaar. Hier zal rekening mee worden gehouden.

1. Wat vindt u nu goed gaan of niet goed gaan? Op hoofdlijnen.

Er zijn veel jonge gezinnen, zij zijn werkend en rijden veel auto. Daardoor komen de wegen erg vol te staan. Wat betreft parkeren, we willen wel graag een dorp zijn die mensen van buitenaf verwelkomen. Vooral in de zomer is het erg vol. Er is een strand, er zijn bootjes, het kitesurfen is in trek, dus de verkeersdruk is dan erg groot. Er wordt niets gevoeld voor betaald parkeren of een blauwe zone. Normaal gesproken is parkeren geen probleem, voor inwoners is er genoeg parkeerplek. Bij betaald parkeren zijn bewoners de dupe, terwijl buitenstaanders de druk veroorzaken. Er zou sprake moeten zijn van mogelijke uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen, waardoor er meer parkeergelegenheid ontstaat. Dit zou kunnen tijdens een Groot Onderhoudsplan, waaronder riool en een herprofilering.

Er moet een betere busverbinding komen. Deze rijdt nu maar één verbinding. Er is wel een P&R met goede busverbinding met Amsterdam. Bij de nieuwe brug Spoorbrug is er de wens voor een opstapplaats (hakkelaar). Alle bussen rijden hier langs, maar stoppen niet. Er is een vertegenwoordiger in ROCOV.

Het autogebruik in Muiderberg is relatief hoog, mede omdat er een slechte OV-verbinding is.

2. Kunt u dat specificeren aan de hand van:

Doorstroming/bereikbaarheid (waar, wat, voor wie en door wie)?

Bord bestemmingsverkeer met: 'uitgezonderd maximale lengte 10 meter' t.h.v. Tesselschadelaan. De bussen komen namelijk binnen via de A6 en vrachtwagens rijden zich klem. De lengte van het vrachtverkeer is een probleem. Dat kan ook gevaarlijke situaties opleveren met kinderen. De situatie is niet geheel duidelijk, want navigatiesystemen sturen mensen door Muiderberg i.p.v. via de snelweg. Het sluiptverkeer is wel sterk afgenomen. Bij files is er wel een grote kans dat Muiderberg volloopt. Er moet dan een geslotenverklaring worden overwogen.

Bereikbaarheid: de trekvaart is afgeblazen van het traject.

Bereikbaarheid van het dorp in totaal: Er zijn 38 drempels, welke nooit zijn en worden onderhouden. Ze voldoen niet aan de CROW-norm. Hierover is al rapportage gemaakt. Ook zijn de drempels erg hoog. Wanneer groot onderhoud plaatsvindt, zullen er een aantal weg kunnen. Op

zomerse dagen is het wenselijk dat er een weiland beschikbaar wordt gesteld om auto's voor het strand bijvoorbeeld op te parkeren, zodat je die druk kwijt bent.

Verkeersveiligheid:

- Voetgangers: Natuurboulevardpad van Muiderberg tot IJburg is 1,80 m breed voor voetgangers en als wandelroute, maar ál het verkeer gaat er overheen, ook de fiets. Dit conflicteert. De route moet óf breder óf fietsers moeten er van af. De bereikbaarheid voor ouderen is slecht. De stoepen zijn dramatisch, scheef en te smal. Dit behoeft veel aandacht.
- Fietsers: Fietsers niet over de drempel heen, vrije doorgang ernaast. Voorzieningen zijn gewenst voor de fietsenstalling rondom De Zeemeeuw. Het plaatsen van deelfietsen zou een optie zijn. Parkeren zou dan buiten het dorp moeten en dan zou je een fiets kunnen huren om naar je plaats van bestemming te gaan. De snelfietsbanen lopen door en langs het dorp. Daar worden wel voordelen van ondervonden. Naar de schoolzones moet goed gekeken worden. Gedrag en handhaving zijn daar belangrijk. Scholen worden over een paar jaar samengevoegd en komen op de gemeentewerf te staan, waardoor dit probleem wellicht al wordt opgelost.
- Openbaar Vervoer: Haltes verdienen (meer) aandacht. De verbinding met Almere ontbreekt. Er is steeds meer aanbod voor hoger onderwijs in Almere. Daarom is een verbinding erg gewenst.
- Auto: Vrachtverkeer lost zich vanzelf op. Met Spar zijn aparte aanrijdroutes afgesproken.

Laden lossen

-

Bezorgdiensten

Dit werkt nu goed (Lokaal postkantoor Spar) (Bakker is ook punt voor DHL).

Calamiteiten verkeer

De brug heeft maar één rijbaan. Erg belangrijk dat deze beschikbaar is voor hulpdiensten. Officieel is het een 30-zone.

Bewegwijzering: De gemeente heeft beloofd dat er een beleidsplan komt voor bewegwijzering. De Dorpsraad heeft zelf al een plan opgesteld. Er moet consequent worden omgegaan met borden. Er zijn nu erg veel borden, wellicht te veel en overbodig.

Geluid en hinder: Postcode via RIVM geluidsoverlast van het verkeer staat als slecht genoteerd op dit moment. Verkeersdrempels zijn te hoog en maken daardoor lawaai. Ook is het wegdek slecht.

Ruiterpaden: Deze moeten beter onderhouden worden, waardoor paarden niet op de stoep lopen. Ruiters horen op de openbare weg zodra er geen ruiterpad beschikbaar is.

Elektrische auto's: Wil Muiderberg hier een voorloper in zijn? Niet achterop in ieder geval. Is uiteraard afhankelijk aan het inkomen van mensen. Nadeel is dat bij elektrisch rijden er parkeerplaatsen voor overige automobilisten ten koste gaan van elektrische laadpunten. Er moet daarbij goed worden gekeken naar de parkeerdruk.

9.7 Gespreksverslag Fietzersbond

Betreft: Mobiliteitsvisie Gooise Meren
Aanwezig: Ben Bakker en Theo Verbruggen (Fietserbond), Diane van Toor en Nico Molenaar namens de gemeente Gooise Meren
Datum: 7 oktober 2019

Toelichting op het proces.

Nico geeft een toelichting op het proces. De Mobiliteitsvisie zal bestaan uit drie onderdelen: de mobiliteitsvisie, de parkeervisie en het uitvoeringsprogramma. De visies hebben een tijdshorizon tot 2040. Het uitvoeringsprogramma zal elke vier jaar (raadsperiode) worden opgesteld of geactualiseerd.

Nico: vraag om andere onderzoeken en knelpunten toe te sturen. (PNH document)

Veiligheid:

De fiets is een zwakke verkeersdeelnemer. Is dit iets wat speelt in Gooise Meren? Moeten we hier rekening mee houden in de visie?

De Fietzersbond is wat kritisch ten aanzien van de Provincie. Zij hebben hier geen goede ervaring mee. Er moet meer gewerkt worden met dubbelzijdige fietspaden. Als je twee drukke wegen over moet steken, dan zijn dubbele fietspaden beter, want dan hoeft je niet over te steken. Ook moet er gezocht worden naar slimme fietspaden/oplossingen.

Gedragsproblemen zijn er met name van scooters op een fietspad. De wens is om scooters op de rijbaan te laten rijden. Hier zou onderzoek naar moeten worden gedaan. Gedragsproblemen moeten over het algemeen beter gehandhaafd worden.

Men moet op een creatieve manier omgaan met de maximale snelheid op diverse wegen. Algemeen verzoek: ontwerpen worden vaak vanuit auto-perspectief geredeneerd. Er zou juist meer vanuit het perspectief van de fietser gekeken moeten worden.

Hoe vindt u dat de gemeente omgaat met de fietsstraat?

De Fietzersbond is niet enthousiast, want er rijden veel auto's. Het is mede daarom niet veilig. Simpele/voor de hand liggende oplossing is dat er autoverkeer van af moet.

Zijn er wegvakken waar volgens u een fietsstraat zou kunnen komen?

Ja, die zijn er zeker. Ten noorden van de Ceintuurbaan, de Iepenlaan. Inzichtelijk maken voor het Uitvoeringsprogramma waar de leerlingen vandaag komen en fietsen. Inrichting van de overwegen (spoor) is een belangrijk punt om te noemen met name voor de fiets. Voetgangers zijn kwetsbaar in het centrum van Bussum.

De provincie wil dat gemeente meedenkt over doorrijdroutes.

Bent u voorstander van om deze aan te leggen?

Het zal moeilijk worden om een comfortabele route aan te leggen door Bussum en Naarden. Er zijn te veel knelpunten. Beide fietsroutes zijn belangrijk, die van Hilversum, Amsterdam en Utrecht. Elektrische fietsen komen ook aan bod in de visie. Vooral voor de doorstroming/veiligheid van met name op de rotondes.

Zijn er locaties binnen de gemeente Gooise Meren waar volgens u echt verbetering moet komen?

- a. Tussen Naarden en Bussum;
- b. Station Bussum-Zuid;
- c. Zie verder de knelpuntenanalyse van de Fietzersbond.

Deelfietsen:

- Heeft u ervaring met deelfietsen?
- Niet zozeer, meer met OV-fietsen en dat werkt. De tendens is dat het eigen bezit afneemt.

Fietstoerisme:

Dit moet goed gefaciliteerd worden. Onder andere recreatieve routes.

Smart mobility:

De app van de fietsersbond werkt goed.

Shared space:

Daarvoor is de Brinklaan een mogelijkheid, maar deze is niet zo ingericht. Zij geven aan dat het best onderzocht mag worden of dit kan op bepaalde locaties in de regio.

EXTRA PUNTEN VANUIT DE FIETZERSBOND:

Fietsenstalling bij voorzieningen mogen beter en meer. Men moet meer rekening houden met de reddenatie vanuit de fietser. Om het centrum heen zouden daarnaast meer en betere voorzieningen kunnen komen. Beleid op stallingen is nodig, want meer verblijf houdt in dat er meer goede stallingsvoorzieningen nodig zijn.

De oversteekbaarheid bij 50 km-zones. De exacte plekken staan in de knelpuntenlijst genoemd.

Doorstroomproblemen. Als de scholen starten, dan zijn de fietsstromen bij de spoorwegovergang erg gevaarlijk.

9.8 Reactie Veilig Verkeer Nederland

Datum: 17 december 2019

Beste meneer Molenaar,

Hartelijk dank voor uw bericht. Ik was bij de door jullie georganiseerde avond hiervoor een op 25 november in de witte kerk. Erg interessant! Naar aanleiding daarvan heb ik ook uw collega Jan Jobse een e-mail gestuurd met informatie over het traject Veilige Schoolomgeving.

Ik stuur u hierbij ook de betreffende informatie op. Het project past goed bij de ambitie om schoolroutes en schoolomgevingen veiliger te maken en mensen te stimuleren minder met de auto te komen. Veel van de aspecten die een rol spelen in het traject, kwamen terug in het panelgesprek.

Veilige schoolomgeving (VSO)

Dit is een traject waarbij we door middel van bewustwording onder de ouders gedragsafspraken maken om verkeersveiligheid terug te bevorderen. Dit kan over één onderwerp gaan, bijvoorbeeld haal- en brengdrukte doordat kinderen veel met de auto gebracht worden, maar kan ook meerdere onderwerpen combineren. Te hard rijden komt bijvoorbeeld veel voor, fout (lees: midden op de weg) parkeren, et cetera. Het traject bestaat uit een aantal gesprekken met een VVN-projectleider, een interview met leerlingen, een speciaal met dit doel gemaakte enquête voor de ouders, en acties om de nieuwe afspraken momentum mee te geven. Overigens kunnen scholen met een Verkeersouderlidmaatschap ook nog na afloop van een dergelijk project bv. halfjaarlijks een passende actie uitvoeren, om alles weer even in herinnering te brengen. Eén van de acties is een stimuleringsactie om ouders meer op de fiets of te voet naar school te laten komen, dit is bijna zonder uitzondering altijd één van de uitkomsten van een traject.

In sommige gemeenten doen we dit op vraag – dus als een school bij de gemeente aangeeft dat er problemen zijn, voeren we zo'n traject uit. Andere gemeenten willen graag in kaart brengen hoe het is gesteld met de verkeersveiligheid op hun scholen en vragen ons overal in ieder geval het startgesprek en de enquête te doen. Als daaruit komt dat er problemen zijn, voeren we een heel traject uit, als niet, dan houdt het op bij de analyse van de enquête. In weer een andere gemeente heeft de gemeente met de scholen afgesproken dat ze infrastructurele aanpassingen willen doen in de schoolomgevingen, maar dat zij dan wel van de scholen in kwestie verwachten ook iets aan het gedrag van hun ouders te doen. Daartoe krijgen ze dan een Veilige Schoolomgevingstraject aangeboden (de scholen hebben een intentieverklaring getekend om aan te geven aan de gemeente dat ze deze samenwerking aan willen gaan). Er zijn dus meerdere smaken.

Een compleet traject neemt ongeveer een half jaar in beslag, maar we kunnen wel meerdere scholen tegelijkertijd bedienen. Meer informatie staat in de bijlage (projectkaart VSO).

Als u er prijs op stelt, zou ik het graag meer in detail komen toelichten. In de bijlage vindt u ook een factsheet met de belangrijkste ontwikkelingen, inzichten en verwachtingen rondom de rol van ouders in het verkeer. Met deze kennis kunnen we ouders beter ondersteunen. Het doel is dat ouders hun voorbeeldfunctie op de juiste manier invullen en dat zij – samen met hun kinderen - veilig over straat gaan. Nu en in de toekomst. De bevindingen hieruit verwerken we ook in onze projecten, zoals het VSO-traject.

Verder voeg ik nog – in het kader van 'kwetsbare doelgroepen' informatie toe over projecten die we uitvoeren voor senioren: Het nieuwe fietsen (fietscursus, past ook in Doortrappen), scootmobielcursussen en opfriscursussen voor automobilisten.

Mocht u meer informatie willen, dan hoor ik het graag.

Met vriendelijke groet,

Veilig Verkeer Nederland

Rivkah Zeeman
Contactpersoon Regio West

9.9 Reactie NS

Datum: 6 februari 20120

Hoi Nico,

Dank voor je mail, hierbij mijn reactie.

Als eerste over het eventueel opwaarderen van station Naarden-Bussum naar IC status, de discussie daarover loopt via de Provincie Noord-Holland in het regionaal OV toekomstbeeld. NS heeft op dit moment nog geen afweging gemaakt over of Naarden Bussum een IC station zou kunnen worden of niet.

Binnen de overleggen van de Provincie Noord-Holland over de Gooicorridor lopen gesprekken over barrière werking en de buitenpoorten, dat lijkt ons het juiste gremium om dit met elkaar te bespreken. Volgende week is er een bestuurlijk overleg over Buitenpoorten. NS heeft een positieve grondhouding met betrekking tot Bussum Zuid als buitenpoort. Over het ondergronds brengen van het spoor is NS haar houding neutraal. Ik adviseer je deze issues in de Gooicorridor te agenderen.

Tatjana Stenfert Kroese

Tijdelijk manager public affairs



NS | Regiodirectie Randstad Noord

Cuyperskamer spoor 2a | Stationsplein 19

Postbus 1283, 1000 BG Amsterdam

[Internet](#) [Twitter](#) [Facebook](#) [LinkedIn](#) [YouTube](#)

Hoi Tatjana,

Leuk je weer even gesproken te hebben!

Hierbij de mail m.b.t. de Mobiliteitsvisie voor de gemeente Gooise Meren...

In het OV-toekomstbeeld 2040 (regionale versie) staat Naarden Bussum opgenomen om op te waarderen tot IC-station. Gooise Meren is daar naar verwachting content mee. NS ook? Bussum-Zuid krijgt de functie van 'buitenpoort'. Ook dit valt goed bij Gooise Meren. Bij NS ook? Het spoor is een grote barrière voor Gooise Meren. Graag zou Gooise Meren samen met Rijk, provincie, regio, NS en Pro-Rail willen werken aan een plan om het spoor ondergronds te krijgen met behoud van de huidige stations. Hoe staat NS hierin?

Graag hoor / lees ik van je. Wat betreft de planning, is het mogelijk volgende week je reactie te ontvangen?

Met vriendelijke groet,

Nico Molenaar

9.10 Reactie ProRail

Datum: 18 februari 2020

Beste Nico,

In antwoord op jouw vragen het volgende:

Verdiepte ligging: uiteraard staat het de gemeente vrij dit te onderzoeken. Tegelijkertijd willen wij wel meegeven dat gezien de onwaarschijnlijkheid van een verdiepte liggen dit er niet toe moet leiden dat andere verbeteringen geen doorgang kunnen vinden. Een verdiepte ligging komt niet voor in de plannen van ProRail

Buitenpoort: is een initiatief vanuit met name NS dat wij ondersteunen

OVTB 2040:

Generiek voor 2040 kan gesteld worden dat de bediening een zoekrichting is; bediening van stations is een afweging tussen maakbaarheid (infra, dienstregeling), vervoerwaarde en exploitatie.

Vanuit die afweging zijn er verschillende opties voor de Gooilijn.

Er wordt gekeken naar een verbinding vanuit Amersfoort - Amsterdam Centraal of Schiphol.

Voor de verbinding Utrecht – Almere worden opties onderzocht voor versnelling.

We werken nu de verschillende bouwstenen uit en verwachten begin Q2 daarvoor de eerste uitkomsten. De regio's zijn hierbij vertegenwoordigd stemmen zelf af met de achterban. Of we er 'voor-of-tegen' zijn hangt dus af van de uitwerking van de gevolgen op het landelijke netwerk.

Met vriendelijke groet,
Theo Stoop

ProRail

Geachte heer Stoop, beste Theo,

Ik heb je voicemail net even ingesproken en aangekondigd dat ik zou mailen, bij dezen...

Gemeente Gooise Meren stelt nu een Mobiliteitsvisie op. Daar is al even contact over geweest om een afspraak te maken.

Ik denk dat we een aantal concrete zaken aan ProRail willen voorleggen die ook telefonisch of per mail kunnen.

Hierbij de zaken m.b.t. de Mobiliteitsvisie voor de gemeente Gooise Meren die ik aan ProRail wil voorleggen...

1. In het OV-toekomstbeeld 2040 (regionale versie) staat station Naarden-Bussum opgenomen om op te waarden tot IC-station. Gooise Meren is daar naar verwachting content mee. ProRail ook?
2. Bussum-Zuid krijgt de functie van 'buitenpoort'. Ook dit valt goed bij Gooise Meren. Bij ProRail ook?

3. Het spoor is een grote barrière voor Gooise Meren. Graag zou Gooise Meren samen met Rijk, provincie, regio, NS en Pro-Rail willen werken aan een plan om het spoor ondergronds te krijgen met behoud van de huidige stations. Hoe staat ProRail hierin?

Graag hoor / lees ik van je. Morgen ben ik telefonisch redelijk goed bereikbaar.

Met vriendelijke groet,
Nico Molenaar

9.11 Reactie Vervoerregio Amsterdam

Datum: 7 januari 2020

Geachte heer Molenaar, Beste Nico,

De Vervoerregio is door u op de hoogte gesteld van de start van het traject Mobiliteitsplan Gooise Meren en van de mogelijkheid om als belanghebbende partij onze mening hierover te geven. Dat stellen we erg op prijs. Graag lezen we mee als een eerste versie gereed is, maar we geven u ook nu alvast een aantal zaken mee die volgens ons belangrijk zijn op het gebied van de mobiliteit in en om uw gemeente. Zo wil de Vervoerregio de gemeente Gooise Meren graag attenderen op het Beleidskader Mobiliteit (zie bijlage 1) en de Investeringsagenda Mobiliteit (zie bijlage 2) van de Vervoerregio Amsterdam. Dit in verband met het feit dat de gemeente Gooise Meren grenst aan twee gemeenten van de Vervoerregio (Amsterdam en Diemen) en vanwege de regionale samenhang op het gebied van bereikbaarheid en mobiliteit. Die samenhang wordt alleen maar sterker wanneer straks ook sprake zal zijn van een bestuurlijke fusie tussen de gemeente Amsterdam en de gemeente Weesp.

Beleidskader Mobiliteit

Op 12 december 2017 is het Beleidskader Mobiliteit van de Vervoerregio vastgesteld door de Regioraad. Het Beleidskader Mobiliteit geeft richting aan de activiteiten en investeringen van de Vervoerregio aan hand van vijf strategische opgaven: 1. Van modaliteit naar mobiliteit: een betere integratie van de verschillende vervoerwijzen. 2. Naar een CO₂-neutraal mobiliteitssysteem: meer aandacht voor duurzaamheid en leefbaarheid. 3. Een prettige en veilige reis: meer aandacht voor comfort, beleving, veiligheid en informatie. 4. Mobiliteit en omgeving passen bij elkaar: meer aandacht voor inpassing en ruimtelijke kwaliteit. 5. Nabijheid van dagelijkse activiteiten versterken: ondersteuning van verdichtingsopgaven.

Investeringsagenda Mobiliteit

De vertaling van deze vijf opgaven in activiteiten, projecten en maatregelen vindt plaats en die krijgen in de Investeringsagenda Mobiliteit. We gebruiken het Beleidskader Mobiliteit daarbij niet als blauwdruk,

wel als kompas: het geeft richting aan onze huidige en toekomstige activiteiten en investeringen. De Investeringsagenda Mobiliteit bevat daarmee alle initiatieven die de Vervoerregio nog wil nemen en alle al lopende projecten. Een aantal ervan heeft direct of indirect betrekking op de gemeente Gooise Meren. Het gaat daarbij om:

- De Metropolitane fietsroute over de Muiderfietsbrug, langs de Maxisweg, door Muiden en langs de Naardervaart naar Bussum. Begin 2018 is door bestuurders van alle overheden de Metropoolregio Amsterdam afgesproken om deze en andere Metropolitane fietsroutes sterk te verbeteren. We vragen dus ook uw gemeente om dit op te nemen in uw uitvoeringsplannen.

- Een tweede Metropolitane fietsroute loopt aan de westzijde van het Amsterdam Rijnkanaal, en gaat daarbij voor een klein deel over het grondgebied van Gooise Meren (Kanaaldijk West tussen brug over de A1 en de spoorbrug). Juist op dit deel willen de gemeente Diemen en de Vervoerregio Amsterdam verlichting aanbrengen. We roepen uw gemeente op hier aan mee te werken, zodat we de gebruikers die hierover bij ons en bij andere overheden aan de bel hebben getrokken, tegemoet kunnen komen.
- De Vervoerregio is betrokken bij de nieuwe busverbinding tussen IJburg en Weesp. Een goede doorstroming van het regionaal busverkeer op de Maxisweg, Mariahoeveweg en de Weesperweg en de onderlinge kruispunten is daarom van belang. Daarnaast is een functionerende knoop Muiden P+R ook belangrijk. Hierbij kan gedacht worden aan goede fietspaden en de aanwezigheid van voldoende fietsparkeervoorzieningen.

We wensen de gemeente Gooise Meren succes met het opstellen van de Mobiliteitsvisie en blijven graag op de hoogte van de voortgang.

Hoogachtend,

L.T. Goossens Teammanager Beleid

Bijlage 10 Reactienota bouwstenennotitie

10.1 Naar de kernen

In het voorjaar van 2020 heeft het college van Gooise Meren inwoners, ondernemers en organisaties uitgenodigd om mee te praten over Mobiliteit. Wat vinden zij van de bereikbaarheid en doorstroming in de kernen? Vinden zij duurzame mobiliteit een goede ontwikkeling? Hebben zij zorgen rondom verkeersveiligheid en leefbaarheid? En wat is hun mening ten aanzien van de toegankelijke samenleving?

In vier bijeenkomsten is gepraat over thema's die voor het college belangrijk zijn:

1. Veiligheid en leefbaarheid;
2. Innovatie en duurzame mobiliteit;
3. Bereikbaarheid en doorstroming ;
4. Toegankelijkheid, sociaal en gezond;
5. Maatwerk in parkeren.

In deze rapportage schetsen we de grote lijnen van wat inwoners, ondernemers en organisatie het college heeft meegegeven.

10.2 Muiden

Veiligheid en leefbaarheid

1. Knooppunt Mariahoeveweg / Weesperweg onveilig voor fietsers. Men steekt scheef over.
2. Voetgangersgebiedje Weesperweg boven Hogerlust, voorheen geschikt voor fietsers, weer geschikt maken voor fietsers.
3. Centrum Muiden: spitsafsluiting invoeren? Of eenrichtingverkeer instellen? Dan in ieder geval een bredere stoep!! Huidige stoepen zijn te smal op hoofdroute door Muiden of faciliteren? De meningen zijn verdeeld. Wat nu?
4. Weesperweg downgraden naar 30 en een breed fietspad organiseren
5. In Muiden: de brug is te smal
6. Snelle fietsers in peloton rijden over voetpaden, Zeestraat of –dijk.
7. Amsterdamsestraatweg: of eenrichtingsverkeer of afsluiten of faciliteren. Nu in ieder geval denderd men de Amsterdamsestraatweg af en geeft vaak geen voorrang aan bestuurders van rechts. Er is ook heel weinig uitzicht, zouden verkeersspiegels een oplossing zijn?
8. Gebrek aan stoepen die voldoende breed zijn en even hoog.
9. Verkeersoverlast langs straten naar Muiderslot verminderen. Oplossing: haal bewegwijzering naar Muiderslot weg en hou alleen de bewegwijzering naar Parkeren Muiderslot over (P2).
10. Omrijafstand van Muiden west naar Muiden oost via P2 en Zuidpolderweg is groot. Dus automobilist kiest voor weg over de Zeesluisbrug.
11. Verkeerslicht bij Ome Ko verplaatsen: nu is draai niet te maken
12. Burg. De Raadtsingel: begin bij brug bij brievenbus, niet parkeren invoeren.
13. Vanuit de Burg de Raadtsingel is rechtsaf over de brug naar buiten heel moeilijk. De voorrang op de brug is namelijk geregeld staduitwaarts. Er ontstaat een probleem met voorrang.

Rechtsafslaand verkeer de brug op rijdt met voorrang op de brug mee, heeft dus voorrang op verkeer dat vanaf de Weesperweg komt. Maar dat verkeer vanaf de Weesperweg komt t.o.v. het verkeer van de Burg. De Raadsingel wel van rechts. Kruipunt is een gelijkwaardig kruispunt: wie gaat nu voor?

14. Heb oog voor de belangen van ondernemers: eenrichtingverkeer heeft gevolgen voor de middenstand.
15. Afsluiten voor verkeer betekent dat het parkeren beter moet worden georganiseerd.
16. Wegprofiel veranderen zodanig dat voetgangers en fietsers voorrang krijgen boven automobilisten.
17. Keuze: verkeersveiligheid vergroten voor voetgangers/fietsers of voor automobilisten?
18. Fietspad langs de Weesperweg bij Hogerlust: aan een zijde van de weg leggen, twee richtingen bereden.
19. VRI bij Hogerlust blijft storen, spontaan op groen komen van fietsers, spontaan naar rood gaan van de hoofdstroom.
20. Probleem Jan Kerstenpad: nog steeds voetgangers op fietspad. Hou dit gescheiden, verantwoordelijkheid gemeente.

Innovatie en duurzame mobiliteit

Deelauto of deelfietsen

Volgens groep 1 nog niet direct nodig voor de kern Muiden. Hier is waarschijnlijk nog geen behoefte aan. Misschien wel voor een deel van de toeristen. Wellicht dat het Muizenfort een locatie is voor deelfietsen. Groepen 2 en 3 geven aan dat de deelconcepten zeker een kans is voor Muiden. Zij zeggen doen! Groep 3 gaf aan dat een deelauto af en toe een goede aanvulling is voor de mobiliteit. Met name als tweede auto...

Laadpalen

Over de laadpalen waren de groepen 1,2 en 3 het met elkaar eens. Niet in kern. Ook zagen de drie groepen meer in een toekomstig concept dat er buiten de kern wordt geladen bij voorzieningen zoals winkelcentra e.d.

Pakketbezorging

Groep 1 vond dit niet zo problematisch in Muiden. Groepen 2 en daarentegen vinden dit wel een groeiend probleem en zouden graag zien dat Gooise Meren samen met de regio plannen ontwikkeld om te voorkomen dat voor elk pakje afzonderlijk een busje door Muiden rijdt. Gedacht wordt aan hubs aan de randen van de kern of dat alle pakjes verzameld worden en er één voertuig ze komt afleveren.

Intelligente voertuigen

Voor de groep 1 is dit nog verre toekomstmuziek. De andere groep zien wel een mogelijkheid op (langere?) termijn dat er automatisch wordt ingegrepen als een auto de bebouwde kom in rijdt en niet harder kan rijden dan de maximaal toegestane snelheid. Groep 3 zag een kans in zelfrijdende voertuigen tussen de P&R en Muiden en Muiderslot. Dit was volgens hen mogelijk kansrijker dan deel concepten.

Intelligente verkeerslichten (VRI's)

Kan een oplossing zijn, maar er zijn niet zoveel VRI's in Muiden. En voor de sluis heeft dat ook niet zo veel zin.

Bereikbaarheid en doorstroming

Langzaam verkeer

1. Niet op alle wegen de fietser boven de auto stellen in het ontwerpproces. Gebiedsontsluitingswegen dienen voor de auto te blijven. In Muiden zou er bij de Herengracht en de Sluis wel een dergelijke ontwerpkeuze gemaakt kunnen worden
2. Naast dat de Herengracht ontworpen kan worden voor fietsers moeten hier ook extra fietsparkeerplaatsen bijkomen
3. Er moet op de korte termijn een fietspad komen langs de Mariahoeveweg naar de Spieringbrug
4. De Natuurboulevard/ Jan Kerstenpad moet verbeterd worden voor fietsers. Deze route moet ook altijd toegankelijk zijn

Gemotoriseerd verkeer

1. De bouw van de Krijgsman zal voor veel extra verkeer zorgen door de vesting en daarom zijn er maatregelen nodig
2. Volledig afsluiten van de vesting Muiden is niet te doen. Hier was ook maar 1 persoon voor
3. Eenrichtingsverkeer wordt wel gedragen door de aanwezigen als maatregel tegen doorgaand verkeer.
 - a. Voorkeur voor het eenrichtingsverkeer is om alleen verkeer toe te staan vanuit de richting Amsterdam naar Naarden/Muiderberg. Dit omdat er dan bij de Herengracht nog gekeerd of teruggedreden kan worden. Die optie is er niet in het westelijke deel van de vesting.
 - b. Met eenrichtingsverkeer kunnen mogelijk de trottoirs verbreed worden.
4. Doorgaand verkeer van de Krijgsman niet door de vesting heen
5. In deze groep is geen groot draagvlak voor maatregelen om doorgaand verkeer door de vesting te verminderen.
6. Voorstel is om de hulpdiensten doorgang bij de parkeerplaats De Hakkelaar open te stellen voor bewoners van Muiden en Muiderberg
7. De Spieringbrug moet gestimuleerd worden om over te Vecht te komen zodat de sluis minder gebruikt wordt.
8. Er moet eerst goed onderzoek gedaan worden of het verkeer over de sluis echt een probleem is voordat er maatregelen genomen moeten worden.
9. Aanwezigen zijn voorstander van een hub voor pakketbezorging buiten Muiden en dan met bakfiets de pakketten bezorgen in de vesting
10. Profiel van de Sluis is op dit moment niet veilig, zeker voor ouderen

Algemeen

1. De winkeliers moeten goed bereikbaar zijn zowel voor klanten als leveranciers
2. Met de leveranciers van de cafés afspraken maken over tijdslots van leveringen
3. Doorstroming op de sluis is geen probleem omdat het geen doorgaande route moet zijn.
4. De verkeerslichten bij de sluit moeten anders afgesteld worden zodat eerst de Naarderstraat groen krijgt en daarna pas de Herengracht.
5. Fietsers negeren vaak het rode licht bij de sluis
6. Bij de P&R Muiden moeten er meer fietsparkeerplekken komen
7. Vanaf de P&R Muiden moet het mogelijk worden om de natuur in te gaan. Dit is nu verboden.
8. De rechtsafer vanaf de Mariahoeveweg richting de Weesperweg richting Weesp moet verlengd worden voor de tijd dat de aansluiting van de weg naar Bloemendalerpolder in Weesp bij de afrit op de A1 niet is aangelegd.

Openbaar vervoer

1. Locatie P&R Muiden is 20 tot 25 minuten lopen

2. Bus frequentie is te laag
3. Looproute niet goed naar P&R
4. Bus 110 2x per uur
5. Te weinig parkeerruimte voor auto en fietsers op P&R
6. Pendelbus van centrum naar P&R
7. Bushalte spieringbrug (is wens)
8. Bus moet anders rijden; P&R, lus Amsterdamsestraatweg, brandweerkazerne
9. Bushalte Weesperweg verplaatsen na stoplichten
10. Bushalte Mariahoeveweg, waar komt deze na verlegging weg?
11. P1 en P2 niet kleiner, eerder groter maken
12. Bus van IJburg naar Wesp (met gewenste stop P&R).
13. P&R naar brandweerkazerne (voor toerisme) i.s.m. Muiderslot
14. OV via water
15. Fietsen en varen (waterboot)

Toegankelijkheid, sociaal en gezond

1. Veel onveilige plekken voor voetgangers
2. Vesting is niet goed toegankelijk. Denk aan bestrating, ruimte, stoepen slechtetc.
3. Welke ruimte is voor wie bestemd
4. Eenrichtingsverkeer in de stad
5. Auto te gast, maximaal 30 km (is het al!)
6. Overlast groepen wielrenners (rijden erg hard door centrum)
7. Mensen houden zich niet aan verkeersregels
8. Wat zijn ervaringen van gemeenten ten aanzien van auto te gast?
9. Weesperstraat en Weesperweg zijn stoepen niet toegankelijk (bloembakken). Buurt wil geen eenrichtingsverkeer.
10. Snelfietsroute Almere, Amsterdam door kern Muiden = gevaarlijk.
11. Buiten de spits laden en lossen
12. 30 km is het al, naar woonerf?
13. Eenrichtingsverkeer betekent meer gastvrijheid voor voetgangers. Inwoner laat schets zien hoe dat eruitziet. Doorsnede profiel Amsterdamsestraatweg is nu: stoep 2x 1050, weg 1x 4550. In nieuwe situatie stoep 2x 1825 en weg 1x 3000. Dus eenrichtingsverkeer met meer ruimte voor voetganger, auto en fiets.
14. Openbare toiletten P1 en P2
15. Zwaar gemotoriseerd verkeer uit Amsterdamsestraatweg (mag al niet, handhaven).
16. Vesting afsluiten voor auto's niet wenselijk.

Maatwerk in parkeren

1. Bezoekers parkeren buiten de vesting
2. Afschaffen vergunningen parkeren (of harmoniseren) of juist niet afschaffen
3. Moderne manier voor bonnenboekjes
4. Terugkeer van de blauwe zone
5. Meer kort parkeren t.b.v. winkelbezoek en bezoek aan bewoners
6. P1 te klein -> bewoners en bezoekers hockeyclub
7. Meer parkeerplaatsen, eventueel ondergronds, buiten de vesting (Kadesloot)
8. Wijkgerichte aanpak (Noordwest heeft geen plek waar je gratis kan parkeren)
9. Handhaven op misbruik GPK, bijvoorbeeld na overlijden
10. Toegang hulpdiensten
11. Bewaakt parkeren buiten de vesting
12. Parkeertijden gelijktrekken (dus van 21.00 naar 18.00)

13. Betere en meer handhaving
14. Deelauto's, een hub
15. Krijgsman, garages worden bij woning getrokken en daarom meer parkeerdruk
16. Onderscheid maken tussen toeristische bezoekers en bezoek van bewoners
17. Procedure aanvragen mantelzorgpas eenvoudiger maken
18. Betere bebording
19. Hele vesting vergunningen
20. Parkeervergunning Muiden ook in Bussum geldig
21. Resultaten van de avonden in de kernen online delen
22. Overal dezelfde parkeertarieven
23. Een winter en een zomer regime

10.3 Bussum

Veiligheid en leefbaarheid

Over te hoge snelheid

1. Brinklaan Noord, vormgeving aanpassen, Huizerweg bij kinderopvang, Lambertus Hortensiuslaan, Laarderweg, Vlietlaan, Toeritten A1 Bussum, Landstraat naar 30 verlagen?
2. Is soms ook relatief want gedrag.
3. Let ook op rijgedrag van GAD auto's. Wordt dit terrein verplaatst?
4. Eenrichtingverkeer invoeren?

Scooters naar de rijbaan?

5. Zou kunnen bij Huizerweg bij winkels.
6. Langs Brediusweg en Gen. De la Reylaan
7. Verder: kunnen fietspaden verlicht worden?

Leefbaarheid

1. Verkeersoverlast op Ceintuurbaan, geluid
2. Ook op Brinklaan en Kerkstraat.

Vormgeving 30 km zones en overgangen

1. Huizerweg en Laarderweg aanpakken.
2. Heel Oostereng aanpakken.

Verkeersveilige schoolomgeving

1. Meer halen en brengen met de fiets stimuleren
2. Aansluiten bij acties VVN (verlichting)
3. Schoolroutes verbeteren
4. Zet groepsvervoer in naar scholen
5. Oversteken Ceintuurbaan niet veilig
6. Brinklaan noord is beroerd als fietsroute voor scholieren
7. Maakt de schoolzone wel groot genoeg.
8. Zet ook de database van de Fietzersbond in. Zij hebben een SPI.

Overlast door vrachtverkeer

1. Straten zijn smal door parkeren. Vrachtwagens maken het onveilig.
2. Sta toe dat men met één zijde van de auto op de stoep parkeert.
3. Geef prioriteit aan voetgangers en fietsers.... Ten koste van parkeren of stoepparkeren.
4. Er is meer verkeer gekomen door maatregelen tegen verkeer in Amsterdam

5. Men parkeert dus hier, en er zijn geen echte parkeerplekken voor vrachtwagens
6. Kunnen er geen overslagstation komen zodat men met kleinere voertuigen de stad in kan? Liefst elektrisch dan ook.
7. Of regel/ beperk de toegang met venstertijden.

Innovatie en duurzame mobiliteit

1. Meer deelauto's, beschikbaarheid is belangrijk
2. Eisen t.a.v. nieuwbouw m.b.t. het veilig kunnen stallen en opladen van fietsen
3. Pakketten centraal afhalen binnen wijken om tig busjes per dag te voorkomen
4. Tegen gaan ongewenst sluipverkeer door woonwijken door aanpassen navigatiesystemen
5. Tegen gaan paalklevers
6. Meer oplaadpalen
7. Meer laad- en losplekken t.b.v. pakketbezorgers
8. Zorgen over capaciteit stroomnetwerk
9. Betere verlichting zebrapaden
10. Stallingen voor bakfietsen
11. Laden en lossen centrum met kleinere voertuigen

Bereikbaarheid en doorstroming

Langzaam verkeer

1. Maak heldere keuze voor routes en alle wegvakken: ontwerp in principe vanuit vertrekpunt: de fiets en slechts voor een zeer beperkt aantal routes voor de auto.
2. Zorg overal (o.a. stations en centrum) voor goede fietsenstalling-voorzieningen.
Maak heldere keuze voor routes en alle wegvakken: ontwerp in principe vanuit vertrekpunt :de fiets en slechts voor een zeer beperkt aantal routes voor de auto.
3. Zorg overal (o.a. stations en centrum) voor goede fietsenstalling-voorzieningen.

Gemotoriseerd verkeer

1. Met name Brinklaan noord wordt als zeer onveilig ervaren, kies hier echt voor de fietser/ voetganger.
2. Oversteekbaarheid van de Ceintuurbaan is nu al zeer slecht/ onveilig daar mag het niet nog drukker worden.
3. Meer Zebra's (Voetgangers oversteek plaatsen)
4. Met name Brinklaan noord wordt als zeer onveilig ervaren, kies hier echt voor de fietser/ voetganger.
5. Zoek naar goede balans van : verminderen sluipverkeer versus goede bereikbaarheid (winkelcentrum) o.a. voor bezoekers.
6. Leg een goede fietsstraat aan parallel aan de Brinklaan Noord
7. Brinklaan-noord 30km/h straat

Openbaar Vervoer

1. Treinverbindingen overdag prima. In de avond slecht: te weinig treinen.
2. Graag een trein over de Stichtse brug. Barrièrewerking van spoor helpt veiligheid te verbeteren
3. P&R, geldt ook voor Bussum-Zuid. Dit is een belasting voor deze P&R:
 - a. Zie ook opmerking voor werknemers in de MRA
 - b. Nieuwe locaties voor P&R langs de A1 → geen druk op de bestaande. Dit kan in combinatie met deelfietsen richting spoor of bus.

4. Aanhaken bij busvervoer van de zorginstanties, bijvoorbeeld in de avonduren of daluren. Dan zijn de busjes die de zorginstanties gebruiken leeg en zouden door vrijwilligers kunnen worden ingezet.
5. Extra voorzieningen op stations:
 - a. Toilet
 - b. Fietsenstallingen op Naarden-Bussum en Bussum-Zuid
 - c. Station Naarden-Bussum 'buitenpoort' voor Naardermere + polders. Goed om bezoekers te ontvangen maar dan wel faciliteren.
 - d. Knooppunt OV ook station Naarden-Bussum + Bussum-Zuid
 - e. Wayfinding OV
6. Fijnmazigheid busnetwerk kan beter. Ga in gesprek met de PNH.
7. Wat is de maximale loopafstand naar de dichtstbijzijnde bushalte?
8. Vrijkomende ruimte door spoorversmalling/ -verdieping inzetten als parkeerplaatsen voor ondernemers (zelf) van het centrum van Bussum.

Algemeen

1. Aanwezig zijn voorstander van een hub voor pakketbezorging.
2. Waar is het postkantoor gebleven?
3. Stel normen vast voor fiets-voorzieningen bij nieuwbouwprojecten en winkelcentra.

Toegankelijkheid, sociaal en gezond

1. Visie: alle inwoners van GM kunnen zich goed, veilig, gezond **én zelfstandig** verplaatsen....
2. Toegankelijkheid → levensloopbestendig → geen obstakels en hoogteverschillen. Hiervoor:
 - a. Uitstallingsbeleid
 - b. En let op voertuigen (fietsen en alle soorten andere voertuigen die in winkelcentra en voetpaden worden gestald...
 - c. Toegankelijkheid voor de mantelzorgers en zorgverleiders. Zij kunnen in sommige buurten niet of nauwelijks parkeren om bij de cliënten te komen.
3. Regulier OV moet ook toegankelijk zijn. Vervoer op maat mag geen alternatief zijn voor het reguliere OV. Het moet aanvullend zijn.
Vervoer op maat moet ook snel en doeltreffend zijn → geen lange wachttijden.
4. Wanneer het fietsen gestimuleerd wordt moeten de voorzieningen ook op orde zijn. Handhaving op foutief geparkeerde fietsen en scooters is randvoorwaardelijk.
5. Ambitie over samenrijden is hoog → gaat dat überhaupt lukken?
6. Faciliteren van veilige schoolomgevingen en -routes
7. Werknemers stimuleren om OV of fiets te gebruiken voor woon-werkverkeer. Hoe om te gaan met werknemers uit de regio A'dam die parkeervoorzieningen in GM gebruiken → midden in de MRA om extra parkeervoorzieningen te realiseren

Opmerkingen

1. Zorg voelt zich onveilig → parkeren zorgverleners dicht bij de cliënt, speciale parkeerplaatsen snel en veilig naar de cliënt.
2. Bestaande structuur wordt overbelast door nieuwe uitbreidingen Crailo, Krijgsman, etc. Goed doorrekenen wat de effecten zijn en zo nodig extra infra realiseren.

1.7.2 Maatwerk in parkeren

1. Functionele vergunning goedkoper
2. Uitbreiding vergunninghouders gebieden (voorn. Schil)

3. Parkeren werknemers --> uit de wijk, bovenop garages (uit zicht en 1^e rangspaarkeerplekken voor klanten).
4. De ondernemersvereniging in Bussum voelt zich totaal niet gehoord m.b.t. mobiliteitsvisie, en wil met gestrekt been er tegenin gaan.
5. Betere prioritering in handhaving (vooral in centrum wel [nu], niet schilgebieden of randen van gebieden). Veel foutparkeerders in vergunning gebieden volgens bewoners.
6. Het meer bedienen van doelgroepen, zoals zorg, bewoners, enz. Doelgroepen op basis van sociaal-demografische kenmerken
7. Bebording/aanduiding vergunningsgebied kan beter. 4.11
8. Werd uitgesproken dat er wel animo is voor deelauto --> doelgroep <-- parkeerdruk/parkeerbehoefte
9. Meer aandacht voor grensgebieden waar het druk is (Huizerweg en aanpalende straten bijv.). Daar bijv. vergunning of blauwe zone.
10. Meer aandacht voor parkeerproblemen rondom scholen (ook het parkeren van personeel)
11. Terugkoppeling gewenst.

10.4 Muiderberg

Veiligheid en leefbaarheid

Verkeersveiligheid

1. Knooppunt Zuidpolderweg – Googweg onveilig
2. Traject-controle instellen?
3. Gerard Doulaan onveilig
4. Dorpsstraat is smal met eenrichting verkeer, maar fietsers in twee richtingen. Bij vrachtverkeer rijdt fietser over de stoep.
5. De bewegwijzering naar toerit Amsterdam staat op een verkeerde plek
6. Groot punt: Meerdere malen aangevoerd in alle rondes: het uitzicht vanaf de parallelweg A6 linksaf naar de IJsselmeerweg wordt zeer gevaarlijk beperkt door een abri met de reclame in de zichtlijn.
7. Instellen bevoorradingsroute voor vrachtverkeer via busroute om route via Tesselschadelaan te ontmoedigen. Men moet via de Erfgooierslaan, Pieter de Hooghlaan, Gerard Doulaan, Brink en Flevolaan.
8. Hoofdroute door Muiderberg volgens Google maps is ook nog steeds door de Tesselschadelaan.
9. Maak een overslagpunt bij de P+R Muiderberg langs de A6. Kleinere voertuigen gaan dan verder het dorp in, of leveren hun spullen dan af bij een PickupPoint aldaar.
10. Ontbrekend fietspad langs parallelweg A6 IJsselmeerweg
11. Geen verlichting langs Naardervaart onveilig voor fietsers
12. Uitzicht hoek Gerard Doulaan/ Googweg door ongelukkig geplaatst bord van de regio.
13. Trottoirs slecht voor mensen met een beperking
14. P+R Muiden: juist voor lijn 110 (waar je lang op moet wachten) is er maar een halve abri en kun je niet beschut staan.
15. Grote reclame borden ontnemen het zicht: *verkeersonveiligheid*
16. Grote voertuigen in dorpskern Muiderberg weren, die zijn ongewenst. Een oplossing is ook één richtingsverkeer.

Leefbaarheid

1. Geen afvalbakken meer nabij Echobos. Veel overlast door zwerfvuil
2. Geluidoverlast door Schiphol en A6
3. Overlast door bedrijf groenrecycling parallelweg A6.

Innovatie en duurzame mobiliteit

1. Deelfietsen is een onderdeel van de verplaatsing. Het is een mogelijk aanvulling op het OV.
2. OV fiets is een goed vervoermiddel. Graag waar mogelijk ook toepassen bij bus\haltes.
3. De deelauto kan ook een goede aanvulling zijn op het OV
4. Pakketdiensten zijn vooralsnog geen groot probleem in Muiderberg
5. Maar op termijn daar wel over nadenken en een plan maken.
6. Laadpalen, op zich ja, maar het gaat ten koste van reguliere parkeerplaatsen en dat is geen goede ontwikkeling.
7. Graag een plan maken om te laden buiten de kernen bij functies als winkelcentra e.d.
8. Liever elektrische deelauto's in de wijk dan laadpalen.
9. Elektrisch fietsen is gezonder dan de auto. Maak snelfietsroutes in de regio → tussen gemeenten. En oplaadpunten voor bezoekers die met de elektrische fiets komen is ook goed.
10. Maak ook goede fietsparkeerplekken in he algemeen als de fiets wordt gestimuleerd. Ook voor elektrische fietsen
11. De buurtbus kan ook een prima aanvulling zijn op het OV.
12. Nieuw ontwikkeling: het via GPS ingrijpen op de maximumsnelheid van de auto.
13. Deelfietsen, ja prima bijvoorbeeld bij de P&R-terreinen langs de A1 en A6...
14. Elektrische fietsen opladen, ja voor bezoek. Belangrijk is om dit goed te communiceren. Bijvoorbeeld als onderdeel van de knooppunten fietsroutes.
15. Bij het Rechthuis worden elektrische fietsen verhuurd.
16. Deelauto kan een goed alternatief zijn voor de 2^e auto. Gezinnen die nu twifelen een tweede auto aan te schaffen of deze weg te doen zouden met een deelauto geholpen kunnen zijn.
17. Laadpalen: let op met de locaties. Stem dat goed af met de buurt. Zij hebben de lokale kennis.
18. Buiten de kern laden, ja graag!!
19. Pakketbezorging: is nu al een probleem. Graag een plan maken om dat aan te pakken. Verzamelen van de pakketten aan de randen en of zelf ophalen. Wellicht is het beter om 1 elektrisch voertuig alle pakketjes in één ronde te laten afleveren...

Bereikbaarheid en doorstroming

1. Vanuit Muiderberg naar Almere fietsen, net vóór het viaduct onder de A6, eindigt het fietspad. Vice versa. Je moet dan 2 rijbanen oversteken. Dat is soms best wel gevaarlijk, met name als het zicht niet goed is, bij mist of bij als het al een beetje donker is. Deze oversteekplaats betreft ook de Zuiderzeeroute, als mensen vanaf dat punt naar Almere willen fietsen. Is een drukbezochte route. Een heel mooi voorbeeld hoe dat wél goed geregeld is, is aan de overkant van de Hollandse Brug, als je aan het einde daarvan moet oversteken naar het fietspad naar Almere, langs het spoor. Heel veilig met stoplichten.
2. Verkeer voor Muiderberg wordt door Google Maps geleid door wegen die daar eigenlijk te smal voor zijn. De huidige busroute is daar veel beter voor geschikt. Voorstellen om verkeer over de busroute zijn:
 - a. Duidt de busroute beter aan met óf bewegwijzering met "doorgaand verkeer" óf met ander materiaal t.o.v. de overige wegen waardoor het veel meer uitnodigt.
 - b. Ga met Google in overleg om de route anders te krijgen
3. Er zijn 53 drempels in Muiderberg. Dit zijn er veel te veel en zeker een deel ervan kan weg, misschien wel allemaal.
 - a. In de 2^e groep kwam meer de opmerking dat de drempels wel degelijk nodig zijn, maar wel lager kunnen
4. De gemeente Gooise Meren moet zich sterk maken bij de gemeente Weesp om de poller op de Keverdijk ook toegankelijk te maken voor bewoners in Muiderberg

5. De bereikbaarheid vanaf de snelwegen is goed
6. De drempels in het Naarderbos zijn te hoog en overbodig
7. In het project van de Naardertrek de poot stijf houden dat dit niet doorgaat
8. Er komt bijna nooit een opstopping in het dorp voor.
9. Met regio/provincie werken aan hubs voor pakketbezorging. Muiderberg kan als pilot dienen
10. Fietspad is gevaarlijk
11. Het wordt steeds drukker bij de Spieringbrug. Zeker als de ontwikkeling bij de Krijgsman klaar is
12. Muiderberg naar Muiden, overstapmogelijkheid naar busverbinding tussen Amsterdam en Almere vice versa.
13. Huidige verbinding niet frequent genoeg en duurt te lang
14. Wens om lijn 136+138 terug te krijgen
15. Frequentie omhoog, minimaal 2 x per uur.
16. Behoeft aan kleine knooppunten / hubs, inclusief fietsoplossingen en fietsparkeren.
17. Beter verbinding naar P=R Muiden gewenst
18. Comfort toevoegen op wachtplekken buslijn

Toegankelijkheid, sociaal en gezond

Levensloopbestendigheid

1. Natuurboulevard, fiets en wandelpad langs heuvel is gevaarlijk, maar ook niet goed toegankelijk voor minder validen en door onveiligheid voor wandelaars in het algemeen.
2. In de openbare ruimte, kuilen, tegels los, boomwortels, met andere woorden, onveiligheid. Vooral ook voetpaden (oude dorpsdeel, Eikenlaan)
3. Overhangend groen beperkt de toegankelijkheid (handhaving en beheer gemeente)
4. Afwatering trottoirs, schijn oplopend levert gevaarlijke situaties op (valpartijen).
5. Verlichting rondom trap talud naar strand (Aalscholver) Maar breder dan dat, slimme verlichting toepassen
6. Mondriaanlaan / v. Goghlaan / Israellaan → Compliment, de inrichting is hier goed qua wandelpad, pas dit op andere plekken ook zo toe.
7. Geparkeerde auto's op trottoirs, lastig voor rolstoelen en rollators. Het is dan onveilig om over de weg te lopen i.v.m. verkeer. Verkeersinrichting aanpassen zodat die onveiligheid afneemt.
8. Hulpdiensten kunnen moeilijk passeren door smalle doorgang door parkeren
9. Klinkers is karakteristiek voor dorpskern, dus accepteren
10. Platform toegankelijkheid, actief vragen aan deze groep met rolstoelgebruikers en blinden naar oplossingsmogelijkheden
11. Bewustwordingscampagne rondom bewustwording richting de kwetsbare medemens

Vervoer op maat

1. Wisselende bekendheid met concept van automaatje, herkenbaarheid kan en moet beter en ook de bekendheid
2. Stichting rolstoelbus ook naar Muiderberg
3. Vrijwillig vervoer, zorgen voor elkaar (zou gewoon moeten zijn)!
4. Buurtbus of belbus om gaten in OV-programmering op te vangen. Nu is t gevoel dat dit alleen voor ouderen of minder validen is, maar kan ook richting PR-Muiden rijden. Imago veranderen.
5. Meer gebruik maken van apps. Nu nog veel onbekend. Zorg voor verbinding tussen mensen.

Maatwerk in parkeren

1. Te weinig parkeerplaatsen
2. Er wordt op stoepen geparkeerd
3. Gebrek aan handhaving (wordt eigenlijk nooit gezien)

4. Veiligheid in gevaar door foutparkeren, beperkte of geen toegang voor hulpdiensten
5. Parkeren op eigen terrein: juridisch mogelijk?
6. Surfers alleen laten laden en lossen en dan buiten de kern parkeren (ook niet langs het strand)
7. Handhaving nu tot 18.00 uur, wens is om ook in de avonduren te handhaven
8. Controle op laden vs parkeren (vooral na 18.00 uur)
9. Kort parkeren in de Dorpsstraat, t.b.v. winkeliers
10. Voorkeur voor blauwe zone in Dorpsstraat en dan ook aandacht besteden aan het handhaven
11. Gele strepen wel en niet verwijderen. Hierover is geen consensus. Denk hierbij ook aan de hulpdiensten (bereikbaarheid) en handhaving
12. Geparkeerde campers op plekken waar niet geparkeerd mag worden, geen handhaving
13. OV invoeren zodat er minder behoefte is aan autobezit omdat er een alternatief is
14. Maatregel: werknemers voor kernen parkeren buiten de kernen. Deze maatregel is niet van toepassing voor Muiderberg
15. Zomerregime niet nodig
16. Keuze: enkele drukke dagen en geen regulering of wel regulering --> geen regulering
17. Bij herinrichting niet minder parkeerplaatsen realiseren
18. De belijning aan de Pieter van de Hooghlaan goed analyseren/weghalen (belijning tussen langspaarkeerplaatsen). Efficiënter gebruik van de ruimte. Voorkeur om dit op meer plaatsen te doen
19. P+R verbeteren/vergroten/naar verwijzen
20. Bezoekers buiten de kern parkeren
21. Geen bestrating aan de Ruysdaellaan bij de garageboxen. Hier kunnen meerdere parkeerplaatsen worden gerealiseerd
22. Meer gehandicaptenparkeerplaatsen, met name bij de Zeemeeuw en in het centrum
23. Behoeft aan een parkeergarage bij G.A. Heinzeplein
24. Stoepparkeren Waterhoen / Meerkoet
25. Organiseer het fietsparkeren nu eens. En zorg dat de toegankelijkheid van de trottoirs goed blijft.
26. Het parkeerverbod handhaven op de Nien Ruiskade bij nummers 2,4 en 6.
27. Overlast door hoekparkeren Tesselschadelaan en Paulinelaan.

10.5 Naarden

Veiligheid en leefbaarheid

Verkeersveiligheid

1. Verkeersdruk verminderen op drukke punten draagt ook veel bij aan de verkeersveiligheid
2. Uit CBS-gegevens blijkt: letsel toename in leeftijdsgroep 4 – 10 jaar
3. Elektrische fietsen zorgen voor onveiligheid, hoe vertaalt zich dat terug naar de maatregelen? Ongevallen met langzaam verkeer nemen toe.
4. Denk aan fietsers én voetgangers bij ontwerp en ontwikkelingen
5. Amersfoortsestraatweg downgraden naar 30 tussen Huizerstraatweg en rotonde of zelfs tot aan Jan Tabak
6. Bij maken fietsroutes belangrijk om te richten op woon/werkverkeer en niet te focussen op recreatief verkeer. Wijs ook hoofdroutes aan en verbindt de aansluitpunten met elkaar (OV knooppunten)
7. Pas als fietsroutes op orde kan gedacht worden aan actief ontmoedigen autogebruik. Er moet een goed concurrerend alternatief zijn, faciliteiten op orde.
8. Voetgangers tegelijkertijd beschermen tegen de E-bikers: ze fietsen snel en over het trottoir.
9. Voetgangers en fietsers hinderen verkeer en andersom in Naarden Vesting
10. Doseerlichten moeten weer gaan werken of beter

11. Bepaal ondergrens voor sluipverkeer: alle verkeer korter dan 15 minuten in de Vesting is sluipverkeer/ ongewenst doorgaand verkeer
12. Verkeerdruk in de Vesting moet omlaag
13. Verkeermodel resultaten?
14. Maak plan voor laadpalen in historisch Naarden Vesting: niet overal maar honoreren dus, maar centreren op parkeerplaatsen als Nieuw Molen.
15. Marktstraat en Cattenhagestraat: veel te hard rijden
16. Bollelaan veel te hard rijden (tot 80), scheiding met fietspad is onvoldoende
17. Godelindeweg: te hard rijden,
18. Heel Tuindorp Keverdijk: op lange rechtstanden te hard rijden
19. Er wordt niet gehandhaafd
20. Snelheidremmers in de Vesting??
21. Fietzers op voetpaden Thierensweg.
22. Fietzers fietsen tegen rijrichting in op rotonde Zandbergen
23. Uitrit AH Koningshoek onduidelijk; iedereen zet elkaar klem. Groot afwikkelingsprobleem, ook voor bewoners
24. Vesting: eenrichtingverkeer instellen? Auto te gast?? Meninge zijn zwaar verdeeld.
25. Fietspad langs Brinklaan noord maken ten koste van auto's.
26. Fietzers snijden (nog steeds) de bocht af vanuit Churchillstraat linksaf naar Keverdijk/ fietspad naar torenflat over het trottoir.

Leefbaarheid

1. Door alle elektrisch vervoer zal de geluidsoverlast en uitlaatgassen afnemen. Alleen al daardoor zal de leefbaarheid toenemen, als neveneffect.

Innovatie en duurzame mobiliteit

De volgende onderwerpen zijn genoemd over innovatie en duurzame mobiliteit:

1. Centrale parkeerplekken voor toeristen of studenten
2. Meer carpoolen
3. Station Naarden – Bussum: parkeerplaatsen voor deelauto's
4. Hub voor pakketten op korte afstand van de woning en niet in het centrum
5. Meer oplaadpalen
6. Elektrische bussen
7. Fietsen thuis opladen
8. Weren dieselauto's en scooters
9. Meer deelfietsen
10. Deelauto: voldoende aantal en op korte afstand
11. File A1: doseren op onderliggend wegennet
12. Limiet 30 = auto kan maximaal 30 km/u
13. Geen parkeerverbod bij oplaadpalen
14. Laadpleinen moet niet ten koste gaan van parkeerplaatsen
15. Niet rijden op elektrische fietsen zonder rijopleiding
16. Meer stallingsruimte voor deelfietsen
17. Gemak bij aanmelden deelfietsen
18. Promotie deelauto's
19. Geen oplaadkabels over trottoir
20. Oplaadpalen op centrale locaties
21. Straks waterstof = zonde van de oplaadpalen
22. Elektrisch rijden = gratis parkeren

23. Oplaadpunten fietsen in openbare ruimte

Bereikbaarheid en doorstroming

De volgende onderwerpen zijn genoemd over bereikbaarheid en doorstroming:

- a. Overleg met de gemeente Huizen over te kiezen van route van Huizen naar locaties buiten Naarden. Begeleid dit verkeer niet door Naarden. Alleen verkeer met een bestemming moet Naarden inrijden
2. Groot verkeer mijden in de kernen
3. Zorg voor goede bewegwijzering zodat toeristen geleid worden naar de parkeerplaatsen waar ze moeten parkeren (bijv. Abri & Nieuw Molen)
4. Maak een definitie wat bestemmingsverkeer is en bepaal daar de maatregelen op.
5. Alleen bestemmingsverkeer toelaten
6. Maatregelen voor Naarden Vesting zijn niet dezelfde als de rest van de kern Naarden
7. Langzaam verkeer bemoedigen door VRI's voor fietsen in nachtelijke uren standaard op groen te zetten i.p.v. die van de auto's. Werkt ook ontmoedigend voor autoverkeer.
8. Zorg voor goede automatische detectie van fietsen bij VRI's
9. Bij Koningin Wilhelminalaan tussen Rijksweg en spoor maakt de beide fietspaden 2 richtingen. Dit wordt nu al zo gebruikt en zorg dat het ook kan en mag
10. Kansen nieuwbouwplannen Vivium en Naarderheem benutten voor verbeteren doorstroming op de Amersfoortsestraatweg
11. Doseerlichten rond de vesting werken niet
12. Verkeer vanuit Huizen naar Gooimeer Zuid geleiden via een andere route dan door de vesting
13. Lange termijn doel bepalen en daarop anticiperen en dan pas besluiten nemen
14. Onderzoek de voorrangssituaties en gevolgen bij dichtslippen van wegen
15. Moderne toeritdoserings met bijv. kentekenherkenning
16. Regionaal lobbyen voor capaciteitsuitbreiding van de A1 tussen knooppunt Eemnes en Muiderberg en evt. ondertunneling.
17. Fietsers die linksaf willen moeten vaak 2 keer op een knop drukken (1 x per oversteek). Koppel dit zodat de doorstroming voor fietsers beter wordt. Zo zijn er nog wel meer quick wins voor fietsers
18. Voetgangers op de eerste plaats in de vesting. Fiets en auto te gast
19. Ga op onderzoek welke andere gemeente fiets voorop gesteld hebben in ontwerp en ga na wat de ervaringen zijn.
20. Meer fietsparkeervoorzieningen bij centrumgebieden en stations
21. Maak ook fietsparkeernormen bij nieuw- en verbouw
22. Verkeer over de Bollelaan is toegenomen door aanpassing van de Crailoseweg
23. Bollelaan zodanig inrichten dat er daadwerkelijk 50 km/h gereden wordt en handhaaf op snelheidsovertredingen
24. Verkeer uit Huizen niet door vesting maar over de A1
25. Denk aan de integraliteit van de maatregelen. Wat het gevolg van een maatregel voor een andere route.

Toegankelijkheid, sociaal en gezond

Naarden-Vesting

1. Slechte begaanbaarheid
2. Stoepen moeten weer stoepen worden
 - a. Kern is monument, dus behoud karakter
 - b. Meer handhaving obstakels, zoals auto's reclame, etc.
3. Veel doorgaans verkeer zorgt voor negatief effect op gevoel van veiligheid en toegankelijkheid

4. Er dient een goede ruimtelijke afweging gemaakt te worden tussen parkeren, verblijven, verkeer etc.

Automaatje

1. Naamsbekendheid vergroten

Gedrag

1. Onbehoorlijk gedrag automobilisten bij scholen

Toegankelijkheid

1. Bushalte weggehaald bij Rolronde AH / Amersfoortseweg
2. Het fietsnetwerk is niet helder en meer onderdeel van de Mobiliteitsvisie
3. Toegankelijkheid bruggen naar de vesting voor langzaam verkeer is niet optimaal
4. Minder ruimte creëren voor auto's
5. Pakketbezorging beperken, smart hub waar parkeren, pakketverzameling etc. plaats vindt buiten de vesting. Gecombineerd met elektrisch vervoeren naar Vesting
6. Inzet van kleinere busjes om openbaar vervoer (op maat) uit te breiden
7. Bewegwijzering is niet helder, wellicht dynamisch maken, afhankelijk van keuzes rondom autoluw. Geldt ook voor parkeerplaatsen
8. Inzetten op meer draagvlak door imago / publiciteit / naamsbekendheid van slimme concepten
9. Inzetten op handhaving om toegankelijkheid te borgen

Maatwerk in parkeren

1. Graag aandacht voor parkeren (parkeerdruk) rondom sportvelden
2. Op bepaalde plekken langparkeerders in woongebieden (AH Koningshoek bijv.)
3. Handhaving gebeurt niet voldoende en consequent (bij gele strepen), laadpaalkleven wordt als probleem ervaren (zeer lastig op de handhaven, vooralsnog).
4. Ruimte voor zorgverleners (bij P) of andere vergelijkbare groepen (Ah Koningshoek) in de vorm van gereserveerde plekken.
5. Parkeren rondom scholen (ook werknemers)
6. Aandacht voor bewoners in schilgebieden (de gebruikelijke problemen)
7. (een vorm van) Regulering gewenst op koopzondagen
8. Veiligheid bij parkeren

Naarden-Vesting

9. (Bij evenementen) bezoekers parkeren buiten vesting en/of pendelen
10. Wens --> meer openbare ruimte i.c.m. langzaam verkeer / autoluw dus.
11. Culturele waarden hoger prioriteren dan parkeren
12. Ondergronds parkeren
13. Betere handhaving, draagt ook bij aan draagvlak bij bewoners.
14. Regulering --> niet gastvrij zijn voor auto --> auto te gast
15. Veiligheid is in het geding door het uitwaaien (vooral Marktstraat en Cattenhagestraat)
16. Betere handhaving op foutparkeren.

Bijlage 11 Tweede ronde gesprekken met stakeholders

Het eerste concept van de Mobiliteitsvisie is op 18 juni 2020 vrijgegeven om op te reageren. Dit ging samen met een reactienota (zie bijlage 11) en een waarderingsenquête (zie bijlage 12). Naar aanleiding van de reacties zijn met vier stakeholders aanvullende gesprekken gevoerd: de Fietserbond, ondernemersverenigingen, afgevaardigden van bewonersplatforms van Naarden Vesting en Stadsraad Muiden. De eerste ronde gesprekken vonden plaats van 18 tot en met 20 augustus 2020. Daarna is het conceptplan aangepast naar aanleiding van deze gesprekken en is onderstaande memo opgesteld om aan te geven welke zaken ten aanzien van de economie en bereikbaarheid in het tweede concept Mobiliteitsvisie zijn opgenomen. Dit tweede conceptplan is met de ondernemersverenigingen en de afgevaardigden van bewoners uit Muiden en Naarden Vesting besproken tussen 1 en 3 september 2020.

Memo

Aan: Ondernemersverenigingen Gooise Meren
Betreft: Toevoegingen voor de Mobiliteitsvisie
Van: Nico Molenaar en Jan Jobse (in afstemming met Gulay van Bijleveld)
Datum: 27-8-2020

Aanleiding

Op 20 augustus hebben de ondernemersverenigingen overleg gevoerd met (een deel van) de projectgroep van de Mobiliteitsvisie voor Gooise Meren. Dit naar aanleiding van de reactie van de ondernemersverenigingen op het conceptplan van 18 juni 2020.

Aanvullingen voor de Mobiliteitsvisie

In het begin zal duidelijk worden aangegeven dat:

De gemeente Gooise Meren wil uitstralen dat de bereikbaarheid belangrijk is en dat er geïnvesteerd blijft worden in een goed ondernemersklimaat. Mobiliteit is dienend voor andere functies en een randvoorwaarde om het economische klimaat van de gemeente te versterken. Goede parkeervoorzieningen zijn een belangrijk onderdeel voor de bereikbaarheid en het economisch goed functioneren van bedrijven. Daar waar inwoners in het stuk worden genoemd, wordt dit vervangen door inwoners én ondernemers.

Voor autoluw wordt in hoofdstuk 5 het volgende verwoord:

Gooise Meren wil dat het centrum van Bussum en de historische centra van Naarden Vesting en Vesting Muiden autoluw worden ingericht, als middel om de leefbaarheid te vergroten. De kern Bussum kent diverse soorten bezoekers. Dat wordt bepaald door de typering van het winkelgebied. Uit de Regionale Detailhandelsvisie van november 2019 blijkt dat Bussum voor 50% wordt bezocht door bezoekers, die daar hun dagelijkse boodschappen doen. De andere 50% zijn bezoekers, die daar komen om te winkelen naar de meer luxere producten zoals kleding en vrijetijdsproducten. Naar verwachting komt deze laatste groep bezoekers ook van buiten de gemeente. Voor de dagelijkse boodschappen willen de bezoekers dicht bij 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 motief van deze doelgroep waarvoor zij komen winkelen.

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. Met name het verkeer dat geen bestemming heeft in de kernen of centra, wordt geweerd. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in de doelgroepen bewoners, zorgverleners, ondernemers en diverse soorten bezoekers:

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

Om een kern autoluw te maken, wordt gedacht om met name bezoekers aan musea, culturele instellingen, Muiderslot en die komen winkelen voor de meer luxe artikelen aan de rand van de kernen of centrum te laten parkeren. Hierbij zal het alternatief om te parkeren wel eerst op orde moeten zijn voor zowel de capaciteit als de afstand tot de bestemming. Voor dat laatste wordt ook gekeken naar aanvullend vervoer in de vorm van deelconcepten en een shuttledienst als de loopafstand te lang wordt. Dit speelt bijvoorbeeld concreet bij de verplaatsing van P1 / P2 in Muiden richting de kern en het Muiderslot. Ook het parkeerverwijssysteem, dat aangeeft waar en hoeveel parkeerplaatsen beschikbaar zijn, zal op orde moeten zijn. Het goed verwijzen van de automobilist naar de parkeerterreinen en hoeveel parkeergelegenheid beschikbaar is, vormt onderdeel van het autoluw maken van de historische kernen en het centrum van Bussum.

Met het parkeerregime kan het autoluw verder worden vormgegeven. Door het aantal vergunningen per huishouden af te stemmen op beschikbaar aantal parkeerplaatsen in de kern of centra, kan meer ruimte in de kern worden gecreëerd. Dit kan betekenen dat per huishouden het aantal vergunningen wordt beperkt.

Door de verkeerscirculatie te wijzigen, wordt de hoeveelheid doorgaand verkeer verminderd. Dit kan door het beperkt toelaten van verkeer zijn 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, bijvoorbeeld binnen de venstertijden.

Voor de aanpassingen van de verkeerscirculatie zijn modelberekeningen gedaan, waarbij doorgetrokken is wat de gevolgen zijn op het wegennet van het autoluw maken van de routes door Naarden Vesting, Muiden en het centrum van Bussum. Uit de berekening kwam naar voren dat het wegennet deze maatregelen aan kan. Voor de modelberekening is uitgegaan van het handhaven van de huidige weginfrastructuur, niet van een uitbreiding. Voor Naarden Vesting wordt voorgesteld te onderzoeken wat de effecten zijn van een rondweg aan de noordzijde van de kern langs de A1.

Een nadere uitwerking van de autoluwe maatregelen per kern of centrum is hiervoor nodig. Deze uitwerking zal een samenwerking zijn met de betrokken inwoners en ondernemers. In hoofdstuk 8 van de Mobiliteitsvisie wordt daar nader op ingegaan bij de participatieladder.

Ook zal worden vermeld dat:

1. de Mobiliteitsvisie in lijn is met het landelijke en regionale beleid en, waar mogelijk, regionaal afgestemd is;
2. bereikbaarheid belangrijk is. Met het autoluwer inrichten van de kernen en centra gaat de gemeente 'niet op slot';
3. we de centra en industrie goed bereikbaar willen.

Bij parkeren wordt het volgende opgenomen:

Gooise Meren zet in op het omzetten van de huidige vergunningshoudergebieden in fiscale gebieden waarbij bepaalde doelgroepen een ontheffing krijgen. Fiscaal parkeren houdt in dat in de huidige vergunninghoudersgebieden betaald parkeren wordt ingevoerd. Bewoners krijgen hiervoor een ontheffing en er komt een regeling voor bezoekers aan de bewoners. Het fiscaliseren van het parkeerregime is een middel, geen doel op zich. Het doel is het flexibeler om te gaan met de beschikbare ruimte en het gebruik voor de diverse doelgroepen simpeler te maken. Het moet zorgvuldig worden ingevoerd, rekening houdende met de belangen die spelen in de kernen en het centrum van Bussum. Het aantal ontheffingen wordt afgestemd op de beschikbare parkeerruimte. Voor de bezoekers aan bewoners en zorgverlenende instanties wordt beleid ontwikkeld hoe zij in deze gebieden kunnen parkeren. Ook het bestaande beleid rondom parkeren van mantelzorgers in reguleerde gebieden wordt hierin samengevoegd. Het sturen op het bezoek aan de kernen waar fiscaal parkeren van kracht is, gebeurt door middel van het parkeerverwijssysteem en de tarieven om bepaalde doelgroepen aan de randen van de kernen en centra te laten parkeren.

De uitwerking van het fiscaal parkeren en het mogelijk toepassen van parkeerregulering in gebieden waar dat nu nog niet geldt, gaat in samenwerking met de direct betrokken inwoners, ondernemers en andere belangenorganisaties in de betreffende kern of het centrum van Bussum. Zie hiervoor ook het onderdeel 'participatie' in hoofdstuk 8 van de Mobiliteitsvisie.

De industrieterreinen hebben een belangrijke economische functie voor Gooise Meren. De Nieuwe Vaart, het industrieterrein aan de Frans Kampweg, het Givaudan terrein en Gooimeer Noord en Zuid moeten goed ontsloten zijn. Het parkeren met name op Gooimeer Zuid is een punt van aandacht. Voor het vrachtwagen parkeren moet beleid ontwikkeld worden, waarmee locaties aangewezen kunnen worden waar deze vrachtwagens wel en niet mogen parkeren.

Bijlage 2: Reactienota concept Mobiliteitsvisie

Van 18 juni tot en met 4 juli 2020 heeft het conceptplan ter inzage gelegen. Inwoners, belanghebbenden en ondernemers hebben gelegenheid gekregen om aan te geven welke maatregelen zij belangrijk vinden om als eerste aandacht aan te besteden. Deze resultaten zijn in Bijlage 11 opgenomen. Ook konden respondenten in algemene zin reageren op de concept Mobiliteitsvisie. De reacties op het plan samen met de beantwoording staan hieronder verwoord.

Nr.	Datum	Kern	Reactie	Wat hebben we met de vraag/opmerking gedaan in de nieuw versie van de visie?
1	18-6-2020	Bussum	Is het mogelijk tot een algemene verbreding van de fietspaden te komen, zodat het fietsverkeer langzaam en sneller meer ruimte krijgt om de fietspaden te gebruiken? Er wordt een grote toename van elektrische fietsen verwacht, anders ontstaat er een capaciteitsprobleem.	Het verzoek wordt overgenomen en in de Mobiliteitsvisie verwerkt onder beleidsdoel 9: verbeteren van het fietsnetwerk.
2	18-6-2020	Naarden	In het plan kom ik niks tegen over de Comeniuslaan. Hier heeft dit jaar een tragisch en dodelijk ongeluk plaatsgevonden. De Comeniuslaan staat al lang bekend als gevaarlijk en wordt om deze reden door sommige mensen zelfs gemeden. Ik vind dat de gemeente het aan het overleden verkeersslachtoffer en haar nabestaanden verplicht is om te onderzoeken hoe de Comeniuslaan veiliger kan worden, zodat dergelijke vreselijke ongelukken in de toekomst kunnen worden voorkomen. Twee relatief eenvoudige ideeën zijn bijvoorbeeld: het doortrekken van de voorgenomen fietsweg over de gehele Comeniuslaan of de Comeniuslaan eenrichtingsverkeer maken. Het ongeluk	Het veiliger inrichten van de wegen is onderdeel van de Mobiliteitsvisie. Bij beleidsdoel 3 is opgenomen: 'Doorgaan met (verder) verbeteren van de duurzame veilige en duidelijke inrichting van de openbare ruimte'. Dit is uitgewerkt in de maatregel: 'doorgaan met volwaardige vormgeving van 30 km/uur zones en de overgangen tussen 30 en 50 gebieden. Vaststellen waar goede overgangen ontbreken en een actieplan opstellen.' Niet alle straten uit Gooise Meren zijn hierbij genoemd. De Comeniusstraat valt daar wel onder.

			heeft veel teweeggebracht in de buurt, maar vanuit de gemeente bleef het stil. Ik hoop dat u er wat mee doet.	
3	18-6-2020	Bussum	<p>Het plan lijkt me een groot risico te geven op bureaucratische rompslomp. Ik vind het jargon vaak erg onduidelijk. Wat mij betreft zou de boodschap zijn: de auto moet zoveel mogelijk geweerd worden, "groen moet je vooral ZELF doen "(ga op de fiets, dan vervuil je niets), van kinderen en jongeren en ouderen moet het verkeersgedrag verbeterd worden door educatie en waar nodig sancties. Op lokaal niveau zoveel mogelijk aansluiten bij regionale en nationale plannen en uitwerking. (Bussum kan niet de waterstofauto zelf ontwikkelen.) Fietsen in Bussum is gevaarlijk: vooral op rotondes word ik vrijwel dagelijks bijna aangereden als ik normaal rustig kom aanfietsen.</p>	<p>De Mobiliteitsvisie zal voor veel jaren de koers bepalen als het gaat om verkeer en vervoer. Hiervoor zijn bewust veel maatregelen verwoord. Het taalgebruik is, waar mogelijk, eenvoudig gehouden.</p> <p>Het verbeteren van de veiligheid voor fietsverkeer komt aan de orde bij beleidsdoelen 1, 8 en 9:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Een risicogerichte aanpak om de verkeersveiligheid (verder) te verbeteren; - Fietzers en voetgangers hebben voorrang boven de auto bij de inrichting van de openbare ruimte; - Het verbeteren van het fietsnetwerk.
	19-6-2020	Bussum	<p>Op de Meerweg in Bussum wordt door auto's veel te hard gereden en geen voorrang aan (fiets)verkeer van rechts gegeven. Regelmatig vinden er (bijna) ongelukken plaats. Uit uw analyse en beleidsplan blijkt:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Dat de Meerweg een hoofdader voor fietsers is (vele jonge sporters van en naar de sportclubs) 2. Dat vele voetgangers aangeven dat ze niet zonder obstakels kunnen lopen (geparkeerde auto's op de rabatstroken) 3. Dat u echter geen concrete maatregelen neemt voor deze straat. <p>Graag verzoek ik u om dat alsnog te doen: maak van de Meerweg een officiële fietsstraat waar auto's te gast zijn. Dit is een concept dat in meerdere buurgemeentes</p>	<p>Het verzoek wordt overgenomen in de Mobiliteitsvisie onder paragraaf 5.3 (Gemotoriseerd verkeer).</p>

			goed werkt (Hoge Naarderweg in Hilversum, Weteringschans in Amsterdam, etc.). Dan kan er ook wat extra ruimte komen voor voetgangers, verbetert de veiligheid en is iedere groep bediend. Ik schrijf dit nu voor de derde keer en vraag mij af wat inspraak inhoudt als er geen reactie is gegeven op de eerdere twee keer.... Wilt u dit laten weten? Bij voorbaat dank en succes met de plannen!	
	20-6-2020	Bussum	Met name het fietsparkeren in het centrum van Bussum verbeteren. Ik ben eigenaar van een winkel aan de Brinklaan 81 in Bussum. Het fietsparkeren is hier echt een groot probleem waar niet op gehandhaafd wordt.	Het verbeteren van het fietsparkeren is opgenomen onder beleidsdoel 9.6 'Inventariseren en eventueel aanleggen/uitbreiden van fietsparkeerplaatsen bij overige functies zoals winkels, scholen, sportvelden etc.'
	22-6-2020	Bussum	Automobilisten rijdend op de Huizerweg negeren soms de verkeerslichten bij de zebra op de Huizerweg Bussum ter hoogte van bakkerij Kwakman. Ik ben nu in twee weken tweemaal ternauwernood aangereden terwijl ik overstak en groen licht had, terwijl de automobilisten rood licht hadden. Kunt u gaan handhaven? Ik wil ook graag naar de bakker kunnen lopen.	Handhaving op verkeersgedrag is in de Mobiliteitsvisie opgenomen onder het beleidsdoel 4.3: 'Het gemeentelijk beleid voor BOA's aanpassen aan de invulling van handhaving op verkeersgedrag'.
	24-6-2020	Bussum	Prettig dat zo ruim en gedetailleerd aandacht besteed kon worden aan het aangeven van plaatsen in de gemeente waar met regelmaat onveilige situaties ontstaan. Graag nogmaals aandacht voor het rijgedrag van vrachtwagenchauffeurs op de Laarderweg, Landstraat, Brinklaan én Ceintuurbaan in Bussum. Ook door bestuurders van vuilniswagens wordt nog met regelmaat te hard gereden. Misschien aanleiding om daarvan de werkplanning nog eens goed onder de loep te nemen om ongelukken te voorkomen? Punt van	Verkeersgedrag is onderdeel van de Mobiliteitsvisie, met name in hoofdstuk 3 ten aanzien van de verkeersveiligheid. Rijgedrag van bestuurders van de vuilniswagens zal buiten de Mobiliteitsvisie om in een meer directere vorm door de gemeente worden opgepakt.

			kritiek betreft dit reactieformulier zelf: waarom vragen naar NAW-gegevens van respondenten? AVG-proof?	De NAW-gegevens zijn na analyse zijn verwijderd.
	25-6-2020	Bussum	Wat niet veel in de enquête naar voren komt, is de slechte staat van stoepen. Dit moet echt worden aangepakt. Voorbeeld is stoepen hoek Olmenlaan/Vlietlaan. Daar kun je niet lopen met een wandelwagen of rollator. En neem ajb ook het riool mee als er wegen open moeten. Dit is zo slecht en heeft ook invloed op verkeer met de hevige regenbuien van tegenwoordig.	In de Mobiliteitsvisie is het goed inrichten van de trottoirs onderdeel van beleidsdoel 17: 'Iedereen moet de openbare ruimte kunnen gebruiken'.
	25-6-2020	Muiderberg	Enquête werkt niet?! Of ik snap het niet!	De enquête is door veel respondenten ingevuld. Vervelend dat het bij u niet lukte.
	25-6-2020	Muiderberg	Er is een aantal agrarische bedrijven actief in de gemeente. Deze hebben allen te maken met aanvoer en afvoer door middel van vrachtverkeer. Dit vrachtverkeer heeft voldoende ruimte nodig om de bedrijven op een ordelijke en veilige manier te bereiken. Daarnaast wordt er met tractoren met machines het land bewerkt, bemest en gras geoogst. Ook van niet bij het bedrijf gelegen percelen. Dit brengt vervoersbewegingen met zich mee. O.a. de Hakkelaarsbrug bij Muiderberg is een punt waar veel tractorvervoer rondom plaatsvindt. In de notitie wordt er geen enkele aandacht besteed aan dit vervoer. Het lijkt mij goed dit in ieder geval te benoemen. Ook zou men zich rekenschap moeten geven van de afmetingen en de iets lagere snelheid, en langzamer optrekken die de tractoren met agrarisch vervoer met zich meebrengt.	Het verzoek wordt overgenomen in de Mobiliteitsvisie onder paragraaf 5.3 (Gemotoriseerd verkeer).

	25-6-2020	Naarden	Slechts 1 punt is actief in de nieuwsbrief van de gemeente: "u kunt reageren voor 2 juli.....???? Waarop? Waar staat dat plan? Gezocht bij gemeentesite: Grootste moeite met vinden...Veel mensen 'haken ' hier af! Is dat de bedoeling?	De 'linkjes' in de nieuwsbrief verwezen naar de enquête en het reactieformulier. Dit is uitvoerig gecheckt op het functioneren. Er zijn verder geen meldingen binnengekomen dat hier een hapering in zat.
	26-6-2020	Bussum	Wanneer wordt er eindelijk een snelheidsbeperking in gevoerd voor de Ceintuurbaan, of mijd de toegang van zware motoren [motorclubs]. Het is niet normaal meer aan herrie. De irritatie is zeer hoog bij de bewoners. Doe er wat aan, AUB.	<p>Het veiliger inrichten van de wegen is onderdeel van de Mobiliteitsvisie. Bij beleidsdoel 3 is opgenomen: 'Doorgaan met (verder) verbeteren van de duurzame veilige en duidelijke inrichting van de openbare ruimte'. Dit is uitgewerkt in de maatregel: 'doorgaan met volwaardige vormgeving van 30 km/uur zones en de overgangen tussen 30 en 50 gebieden. Vaststellen waar goede overgangen ontbreken en een actieplan opstellen.'</p> <p>Niet alle straten uit Gooise Meren zijn hierbij genoemd. De Ceintuurbaan valt daar wel onder.</p> <p>Voor geluidsoverlast en handhaving worden ook maatregelen in de Mobiliteitsvisie genoemd. Met name 2.1 (vanuit het actieplan geluidsanering) onderzoekt hoe verkeersmaatregelen kunnen bijdragen aan het verminderen van de geluidhinder op aangegeven wegen.</p>
	26-6-2020	Bussum	Prachtige woorden en constatering. Ik mis echter de tastbare en praktische oplossingen op korte termijn voor het verkeersveiliger maken van Brinklaan Noord. De weg is veel te smal voor twee rijstroken en twee fietspaden. En het verkeer rijdt veel te hard. En een opmerking over de parkeervergunningen: de handhaving hierop schiet te kort; regelmatig (lees: elke dag) staan er auto's zonder vergunning op de bewonersplekken (die toch al schaars zijn).	De Brinklaan Noord is binnen het uitvoeringsprogramma als project benoemd.

	27-6-2020	Bussum	Onbegrijpelijk dat de Laarderweg in Bussum niet wordt aangepakt. Ontzettend veel schoolkinderen fietsen hier in de spits naar school, zonder dat er een (suggestieve) fietsstrook is aangebracht, wat zorgt voor levensgevaarlijke situaties. Dan is er nog een kruispunt waar schoolgaande fietsers moeten oversteken richting de Vitusschool. Daar oversteken is zo onveilig dat het niet voor te stellen is dat de gemeente daar niets aan doet. In uw plan wordt beschreven dat wanneer er fietspaden worden aangelegd, auto's harder gaan rijden. Wat een vreemde redenatie. Vind u het dan een fatsoenlijke oplossing om dan maar fietsende kinderen (van soms 5 jaar) tussen auto's te laten rijden die 50km/h gaan? Er is op de Laarderweg helemaal geen plek voor fietsers. De verkeersslachtoffers zijn juist fietsers en voetgangers. Er zijn al vele klachten over de Laarderweg geweest vanuit de hele buurt en u voert geen verbeteringen uit. Het gaat met de snelheid van een slak.	De Laarderweg is concreet benoemd in de Mobiliteitsvisie in hoofdstuk 5 'Bereikbaarheid en doorstroming', onder de uitwerking van de visie 'verbeteren van de leefbaarheid en bereikbaarheid van Gooise Meren'.
	28-6-2020	Muiderberg	Fijn dat er voor duurzame oplossingen wordt gekozen en er prioriteit aan de fiets en OV wordt gegeven.	Waarvan akte.
	28-6-2020	Bussum	Op de Koekoeklaan ter hoogte van 138 is een openbare parkeerplaats langs de weg. Deze wordt vaak langdurig gebruikt door grote voertuigen en campers. Kan er wellicht iets gedaan worden zoals bijvoorbeeld aan de Lorentzweg door het plaatsen van enkele obstakels?	Deze inrichtingsvraag / klacht is direct aan de betreffende collega's van de gemeente doorgegeven om te beoordelen..
	28-6-2020	Muiderberg	Het P&R terrein bij de Hollandse Brug wordt als OV knooppunt genoemd. Dat is het niet, want er stopt nog maar één bus, de 110. Alle bussen vanuit Almere rijden	De gemeente heeft de wens om samen met de provincie Noord-Holland en Connexxion hier een OV-knooppunt van te maken.

			over de snelweg. Ik zie geen verschil in de kaarten tussen de huidige en gewenste bushaltes, terwijl in de tekst wordt aangegeven dat er wel degelijk wensen zijn voor nieuwe bushaltes (bv. Naarderheem).	
	28-6-2020	Hoorn	In de tekst komen veel namen van straten voor. Het zou enorm verduidelijken als er een plattegrond aanwezig is waar deze aanduidingen uit de tekst op staan aangegeven. In het document komen verschillende overzichten betreffende de fiets voor. Het zou verduidelijken hier meer overeenstemming in aan te brengen. In het document wordt (terloops) gesproken over SPV (Strategisch PLAN Verkeerveiligheid. Hieraan dient meer aandacht te worden besteed, zoals het goed inrichten van 30km/h-wegen, veilige fietsinfrastructuur, veilige inrichting van 60- en 80km/h-wegen en handhaving. Afbeelding 4.1 (ruimtegebruik per vervoerwijze) gaat wel erg negatief over het gebruik van de auto. Uitgaan van de gemiddelde bezetting. Zo is bij de tram zeker geen gem. bezetting van 50 (geldt niet voor Gooise Meren) en mis ik de trein in het overzicht. Zijn fig. 5.8 en 5.9 gelijk? Verder gaat het document te veel over algemene maatregelen. Het zou aanbeveling verdienen om meer inhoudelijk de gedachte maatregelen te benoemen.	<p>Een goed leesbare kaart met straatnamen is lastig in een Mobiliteitsvisie als dit op te nemen. Dat vergt heel veel ruimte en daar is niet voor gekozen. Het Strategisch Plan Verkeerveiligheid komt in de het bijlagedocument uitgebreider aan de orde. In de Mobiliteitsvisie komt dit op hoofdlijnen aan de orde met de bijbehorende maatregelen.</p> <p>Het veiliger inrichten van de wegen is onderdeel van de Mobiliteitsvisie. Bij beleidsdoel 3 is opgenomen: 'Doorgaan met (verder) verbeteren van de duurzame veilige en duidelijke inrichting van de openbare ruimte'. Dit is uitgewerkt in de maatregel: 'doorgaan met volwaardige vormgeving van 30 km/uur zones en de overgangen tussen 30 en 50 gebieden. Vaststellen waar goede overgangen ontbreken en een actieplan opstellen.'</p> <p>Per wegcategorie is dat nu niet nader gespecificeerd, maar wordt verwezen naar de geldende inrichtingsvereisten.</p>
	28-6-2020	Naarden	Ik lees in het stuk onder meer dan verkeer dat niet in Naarden-Vesting moet wezen, zal moeten omrijden. Geldt dat ook voor verkeer dat door de wijk Vierhoven rijdt, en daar eigenlijk niet hoeft te zijn, of krijgt Vierhoven deze omrijders er feestelijk bij? Zijn er a- en b-wijken in onze gemeente? Is de lobby vanuit de	In de Mobiliteitsvisie wordt voorgesteld verkeer wat niet in de kernen hoeft te zijn, zoveel als mogelijk over de gebiedsontsluitingswegen te laten rijden. Voor Vierhoven wordt het verkeer wat er niet hoeft te zijn zo veel als mogelijk via de Rijksweg en Godelindeweg geleid.

			Vesting sterker? Citaat uit de nota: "Verkeer wat geen bestemming heeft in de kernen of centra laten we daarom waar mogelijk er omheen rijden. Dit geldt voor Muiden, Naarden Vesting en Bussum. Dit leidt tot de nieuwe gewenste hoofdwegenstructuur én tot verlagen van de functie van delen van 50 km/uur wegen naar erftoegangsweg 30 km/uur.'	
	29-6-2020	Muiderberg	Ik ben aanwezig geweest bij de avond in de Rijver in Muiderberg namens het Platform GM toegankelijk. Alsook bij de algemene avond over de Mobiliteitsvisie op 25 november in de Witte KERK. Opvallend is dat er in het hele plan maar in een heel klein hoofdstukje aandacht besteed wordt aan de weggebruiker met een beperking. Een blinde of slechthziende, een rolstoeler of slecht ter been zijnde die zich in een scootmobiel voortbeweegt. Uit de schouwen die wij doen bij (nieuwe) verkeerssituaties blijkt telkens weer dat er fouten gemaakt zijn, omdat er niet bij aanvang en uitvoering van nieuw in te richten verkeerssituaties gevraagd wordt aan het Platform mee te denken bij het maken van een ontwerp. De Mobiliteitsvisie zoals die er nu is laat dit ook zien. Bijvoorbeeld: er wordt veel gesproken over de toename van fietsen in het verkeer, wat uiteraard toegejuicht wordt. De consequentie is dat er veel fietsen geparkeerd staan waar de mens met een beperking veel hinder van ondervindt. Of gevaar, bijvoorbeeld de blinde die op de stoep tegen fietsen aanloopt. In de Mobiliteitsvisie wordt nergens gesproken over parkeergelegenheid voor de fiets. Een suggestie die wij tijdens de voorlichtingsavonden wel	In hoofdstuk 6 ('Toegankelijkheid, Sociaal en Gezond') wordt expliciet ingegaan op het toegankelijk maken van de openbare ruimte voor mensen met een beperking. Dit komt in de daar genoemde maatregelen tot uiting.

			gedaan hebben. Wilt u alstublieft van het begin tot het eind de mens met een beperking, deze weggebruiker, in uw plannen meenemen, is daarom ook ons dringende verzoek!	
	29-6-2020	Bussum	Het is voor ouderen niet veilig om o.a. Van de Nwe 's-Gravelandseweg over de trottoirs in de Herenstraat naar het centrum te lopen, daar deze zeer ongelijk en slecht onderhouden zijn. Zie zaak: 1620719 waarin ik (op 31 aug. 2019) schreef dat het als 87-jarige, ondanks rollator, alleen met valgevaar mogelijk is om in het dorp te komen. 5 jaar wachten op renovatie duurt véél te lang. Het gevolg is dat ik mijn boodschappen zoveel mogelijk online bestel. Van mobiliteit te voet is in dit deel van Bussum absoluut geen sprake. Slechte plekken zijn: bij no 36, 38a, oprit bij 40 44. No 48, 50, 52, 60, 62 en 64. PS ik ken het plan niet.	In hoofdstuk 6 ('Toegankelijkheid, Sociaal en Gezond') wordt expliciet ingegaan op het toegankelijk maken van de openbare ruimte voor mensen met een beperking. Dit komt in de daar genoemde maatregelen tot uiting.
	29-6-2020	Muiderberg	Er wordt m.i. te weinig aandacht gegeven aan de toenemende drukte op fietspaden en de ongelijksoortigheid van de diverse typen (bromfiets, gewone fiets, elektrische fiets, racefiets en super-elektrische fiets (zgn. Speed Pedelec). De drukte zou kunnen worden opgelost door aparte fietspaden voor snel fietsen en/of snelle fietsen toelaten op 60 km wegen.	Verzoek wordt overgenomen en in de Mobiliteitsvisie toegevoegd bij het hoofdstuk over de fiets.
	29-6-2020	Muiderberg	Er wordt m.i. geen aandacht besteed aan het aanbrengen van verlichting op duistere fietspaden en wegen (bijv. fietspad Naardervaart en 60 km weg IJsselmeerweg).	Verlichting is een onderdeel van het wegmeubilair wat inderdaad niet of nauwelijks wordt benoemd in de Mobiliteitsvisie. Onderschreven wordt dat verlichting een belangrijk aspect is als het gaat om bijvoorbeeld sociale veiligheid. In het bijlagedocument van de Mobiliteitsvisie zal worden toegevoegd dat het wegmeubilair aan de geldende richtlijnen moet voldoen.

	29-6-2020	Muiderberg	In de hele gemeente Gooise Meren zijn maar drie 80 km wegen met substantiële lengte. Deze liggen allen in de voormalige gemeente Muiden, t.w. Zuidpolderweg, Mariahoeveweg (deels ook 50 en 60 km) en Maxisweg. Maak deze wegen allen 60 km wegen. Dit schept duidelijkheid.	Voor het instellen van een maximumsnelheid is het van belang dat deze geloofwaardig is. Anders, is de ervaring, houdt niemand zich daaraan. De Zuidpolderweg tussen de Mariahoeveweg en het Vestingplein kan prima naar 60 worden gebracht. De Mariahoeveweg rond P2 is al 60. De Maxisweg tussen de P+R en de brug naar De Krijgsman kan ook prima een maximumsnelheid van 60 krijgen. De overige wegsegmenten blijven 80: het zijn lange rechte wegen zonder kruispunten.
	29-6-2020	Muiderberg	Aanleggen van verkeersdrempels op de Googweg (bebouwde kom Muiderberg) tussen de manege en de Hakkelaarsbrug. Op de Mariahoeveweg ter hoogte van de Muidense wijk Mariahoeve liggen er ook twee op het 60 km gedeelte.	Het verder inrichten van de wegen conform een duurzaam veilige inrichting is in hoofdstuk 3 ('Verkeersveiligheid en leefbaarheid') onderdeel van de Mobiliteitsvisie. Daar kan dit verzoek verder in worden beoordeeld.
	30-6-2020	Naarden	Twee opmerkingen: 1. Verkeersveiligheid en Leefbaarheid: beste gemeente, kinderen zijn in Gooise Meren aangeschoten wild. Er mag 30 km per uur worden gereden in diverse woonwijken. Dit is levensgevaarlijk en dodelijk voor kinderen bij een aanrijding. Een MEGA gemiste kans voor de gemeente dat hier niets over in het plan staat. De snelheid zou in woonwijken, moeten worden teruggebracht naar maximaal 15 km per uur. Dit staat ook in diverse veiligheidsrapporten voor kinderen. Echt gênant dat de gemeente daar niets mee en aan doet. Dit item speelt in vele woonwijken. ER WORDT MET GEEN WOORD GEREPT OVER 15KM PER UUR IN WOONWIJKEN. 2. Verkeerscirculatie Bussum centrum: Bussum centrum is het meest onaantrekkelijk stadscentrum van Noord-Holland en heeft % de hoogste winkelleegstand van heel Noord Holland. Gemeente, maak dit centrum eens leuk, onteigen vastgoedboeven en maak een	Binnen de huidige landelijke richtlijnen worden woongebieden ingericht als erftoegangswegen met een snelheidsregime van 30 km/u. Gooise Meren conformeert zich aan de landelijke richtlijnen. Het verkeersluwer en daarmee aantrekkelijker maken van het centrum van Bussum is onderdeel van de Mobiliteitsvisie.

			horecaplein. Eenrichtingsverkeer maakt het centrum nog onaantrekkelijker. Er komt nauwelijks een hond en dan gaat de gemeente de bereikbaarheid nog verder verminderen. Dat is toch apart? Los van de extra files die dit zal veroorzaken en het vergroten van de stikstof uitstoot die dit veroorzaakt door handelen van de gemeente. De files richting de A1 bij Naarden West door de nieuwe rotonde waren volgens de gemeente ook niet te voorzien. Nou, dat was het wel: de gemeente heeft oogkleppen en luistert niet naar de bevolking, ook nu met eenrichtingsverkeer in het centrum.	
	30-6-2020	Muiderberg	Is het mogelijk het vrachtverkeer te weren uit Muiderberg? Bv. overladen op grote parkeerplaatsen buiten het centrum. Regelmatig zetten ze het verkeer vast. Verder is mijn vraag of er bij de algemene begraafplaats op de Badlaan in Muiderberg een invalideparkeerplaats kan komen en 1 extra op de Zeeweg. Het parkeren bij mooi weer is een last door de dagjesmensen. Verder is de informatie zo omvangrijk en lijkt mij moeilijk uitvoerbare onderwerpen. Succes aan degenen die zich met de uitvoering bezig houden.	Voor de kernen, dus ook Muiderberg, staat in de Mobiliteitsvisie verwoord de kernen meer te ontlasten van gemotoriseerd verkeer, dus ook van vrachtverkeer. Specifiek daarbij wordt voorgesteld maatregelen uit te voeren om het laden en lossen binnen bepaalde tijdsvenster te laten plaatsvinden en worden openingen geboden om in de verder toekomst te werken met regionale 'hubs', zodat de pakketbezorging meer centraal wordt geregeld en er minder voertuigbewegingen zijn.
	30-6-2020	Bussum	De enquête stuurt en is niet ingericht op de automobilist en het zorgen dat het centrum met de auto makkelijk bereikbaar is. Deze enquête lijkt de mening te beïnvloeden. Deze is zeker niet onafhankelijk. En je wordt richting een autovrije gemeente geduwd!	De enquête is een weerslag van de Mobiliteitsvisie. In de Mobiliteitsvisie wordt bewust gekozen voor een prominentere rol voor het langzaam verkeer en het OV. De auto is en blijft welkom, maar tot op zekere hoogte..
	30-6-2020	Bussum	Ik zou de gevaarlijke drukke wegen zoals bijvoorbeeld Huizerweg en de Brinklaan graag met een lagere	Voor de Brinklaan Noord wordt voorstellen gedaan om de verkeerscirculatie te wijzigen. De Huizerweg blijft onderdeel van de gebiedsontsluitingswegen.

			<p>snelheid zien. Drempels plaatsen lijkt mij niet wenselijk omdat het ambulancepersoneel of de brandweer daar grote hinder van ondervindt.</p> <p>Fietsers en voetgangers moeten meer ruimte krijgen, vooral op het eerste gedeelte van de Brinklaan en op de rommelige Laarderweg is de ruimte te beperkt. De stoepen zijn op de Brinklaan 1e gedeelte te smal. Van de week kwam er daardoor ook een moeder met kinderwagen in de problemen toen de rechterwiel van de stoep af schoot en ze half de drukke weg op kwam. Had er nog een fietser op de te smalle suggestie strook gereden, was er een ongeluk gebeurd. Oudere dames en heren met rollator die naar het zorgcentrum moeten kunnen niet veilig over de smalle gedeeltes lopen.</p>	<p>Het verder Duurzaam Veilig van de wegen is een maatregel die is opgenomen in de Mobiliteitsvisie.</p> <p>Voor de Brinklaan, zie het antwoord hierboven. Voor de Laarderweg is ook in de Mobiliteitsvisie aangeven om te bekijken daar de verkeersfunctie om laag kan zodat er ook meer ruimte ontstaat voor het langzame verkeer.</p>
	1-7-2020	Naarden	<p>Ik mis het besef en de prioriteit in de aanpak om de leefomstandigheden van de inwoners van met name Naarden vesting te verbeteren. Zij moeten bijvoorbeeld vrij kunnen rondlopen en wandelen in de straten. Nu kan dat niet op de stoepen omdat daar allerlei plantenbakken en hekjes of andere obstakels staan. Het kan ook niet op straat omdat op aan beide zijden auto's geparkeerd zijn, en zullen ze steeds opzij moeten gaan wanneer er een auto aankomt. Ook kinderen worden al meteen opgevoed om uit te kijken voor auto's waarbij hen wordt geleerd om over te steken et cetera. De auto heeft dus een veel te dominante positie gekregen die steeds verder onhoudbaar wordt. Daar is de Vesting niet op gebouwd. Laat dus de aanpak voor de komende 20 jaar er op gericht zijn om de auto uit de</p>	<p>In de Mobiliteitsvisie worden voorstellen gedaan de historische kernen, dus ook Naarden Vesting, meer autoluw te maken. Dit ten gunste van de leefbaarheid en veiligheid en als impuls voor de lokale economie.</p>

			<p>Vesting te weren en elders te laten parkeren of via andere vormen van vervoer overbodig te maken. Verbreed ook de paden rond de Vesting, zodat voetgangers daar gemakkelijker kunnen lopen zonder steeds toeren te moeten uithalen om anderen te laten passeren of daarmee rekening te houden.</p>	
	1-7-2020	Keverdijk-Thijssepark-Vierhoven	<p>Reactie van het Buurtplatform KTV Opmerkingen t.a.v. de concept Mobiliteitsvisie en concept Uitvoeringsprogramma: Als bestuur van het Buurtplatform KTV (Keverdijk-Thijssepark-Vierhoven) hebben we ons met name gericht op de vraag "wat betekent dit voor onze wijken". Daarover het volgende:</p> <p>1. Een punt van grote zorg is het autoluw maken van de Vesting. De suggestie wordt gewekt dat dit op te lossen is door bezoekers buiten de Vesting te laten parkeren. Maar de extra belasting die verkeer, dat nu door de Vesting rijdt, in de omliggende wijken gaat geven, wordt niet of nauwelijks genoemd, anders dan dat de wegen in onze wijken het verkeer wel aankunnen. Dat de wegen het technisch misschien wel aankunnen is iets anders dan dat dat ook wenselijk is. Wij vinden van niet! De bewoners van de Meerstraat en Burgemeester Visserlaan (maar ook de Amersfoortsestraatweg, Thierensweg en Kon. Wilhelminalaan) worden nu al geconfronteerd met erg veel doorgaand verkeer, dat aantoonbaar vaak (veel) te snel rijdt. De Vesting autoluw maken mag en kan niet het gevolg hebben dat deze straten nog zwaarder belast worden. Dus er moeten flankerende maatregelen worden genomen om</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Voor het autoluw maken van de kernen en het centrum van Bussum worden nadere plannen gemaakt zoals verwoord staat in het uitvoeringsprogramma. Het betrekken van direct belanghebbenden zal daar naar verwachting onderdeel van zijn. Bij die planuitwerkingen wordt ook gekeken naar de neveneffecten van op de omliggende wegen van de kernen en het centrum van Bussum. 2. Uw verzoek om betrokken te worden bij de toekomstige herinrichtingen wordt hierbij overgenomen en bij planvorming van de toekomstige werken en reconstructies verder opgepakt. Het toepassen van 'een erf' past minder goed binnen de geldende richtlijnen voor het inrichten van woonwijken. Gooise Meren volgt deze landelijke richtlijnen. Voor het toepassen van 'shared space' gaat de gemeente wel nadere regels opstellen en mogelijk toepassen. 3. Voor de wijk Tuindorp Keverdijk geldt dat deze (nog) niet voldoet aan de huidige richtlijnen voor verkeersveilige straten. Uw analyse dat de vormgeving van straten op veel plekken te wensen overlaat is dus grotendeels juist. Daarom hebben wij ook als doelstelling opgenomen verder te gaan met Duurzaam Veilig, zodat straten kunnen worden aangepast. Volgens Duurzaam Veilig zijn 30 km zones het uitgangspunt. In nauwe straten met een erg smal profiel is dat echter niet haalbaar. Daar zullen de erven waarschijnlijk gehandhaafd blijven (zie maatregel 3.1).

			<p>de druk op andere straten en wijken niet te laten toenemen en beter nog, te verminderen. Daar valt een <i>actief ontmoedigingsbeleid voor autogebruik</i> onder. Het parkeren buiten de Vesting zal daarnaast ook leiden tot een grotere parkeerdruk in de omliggende wijken. Ook dat is ongewenst. Er zal dus voldoende extra parkeergelegenheid buiten die wijken gevonden moeten worden om de overloop uit de Vesting op te vangen.</p> <p>2. "Gooise Meren zet in op veilige en leefbare openbare ruimten" en "Alle inwoners van Gooise Meren kunnen zich goed, veilig en gezond verplaatsen" zijn twee van de punten van de Visie die in de Mobiliteitsvisie wordt genoemd. Het Buurtplatform KTV onderschrijft deze van harte. Zelf zijn we ook al jaren bezig met de leefbaarheid en veiligheid in onze wijken. Echter tot op heden met verrassend weinig resultaat. Juist bij de (her-)inrichting van wijken wordt niet of te weinig naar bewoners geluisterd en te veel vastgehouden aan dogmatische uitgangspunten. Voorbeeld hiervan is de inrichting van de Vierhoven. Ooit ingericht als woonerf, een aantal jaren geleden heringericht (tegen de wil van de bewoners) in een 30 km zone. (Dogma: woonerven niet meer van deze tijd.) Resultaat: veel klachten over te hoge snelheden, parkeerproblemen, parkeren op trottoirs waardoor voetgangers alsnog moeten uitwijken naar de straat etc. Ander voorbeeld is de hele</p>	
--	--	--	--	--

			<p>wijk Keverdijk die vlees noch vis is wat betreft de inrichting. Volstrekte willekeur, wel/geen trottoirs, wel/geen uitritconstructies, wel/geen aangegeven parkeerplekken, wel/geen erf/30km zone, wel/geen effectieve snelheidsremmers. Wij pleiten ervoor om het "erf" in ere te herstellen en toe te passen. Eventueel op geschikte plaatsen in de nieuwe vorm "shared space" waarbij echter 30 km veel te snel is. De maximumsnelheid zou 15 km moeten zijn, zoals in de woonerven. We hopen dat er nu een nieuwe wind gaat waaien en er daadwerkelijk (samen met de bewoners) gewerkt gaat worden aan een duurzaam veilig inrichting. Maar ook dat daar voldoende geld en tijd wordt vrijgemaakt om op korte termijn aan de slag te gaan.</p> <p>Dan nog een aantal opmerkingen t.a.v. het proces en met name de "inspiratieavond" over Mobiliteit in de Witte Kerk in Naarden op 25 november: Een groot deel van de eerste helft werd besteed aan het een presentatie door een ingehuurd dame die kwam vertellen hoe goed ze was en wat ze allemaal al gedaan had, tenenkrommend. Uitgangspunt bij de vraagstelling was per definitie de auto: zo was er een vraag in de trant van "Op welke plaatsen ervaart u opstopping". Op een vraag uit de zaal wat daarmee bedoeld werd (bijvoorbeeld in het riool) werd dom lacherig gereageerd, vanzelfsprekend de auto natuurlijk. Velen hebben het eind van de avond niet afgewacht en zijn vroegtijdig vertrokken met het</p>	
--	--	--	--	--

			<p>katerige gevoel dat ze hun tijd echt veel beter hadden kunnen besteden. Samengevat één grote flop, zonde van het geld, maar hopelijk een leermoment voor de gemeente om dit voortaan beter aan te pakken. Verrassend dat er na deze slechte start toch nog dit plan uitgekomen is.</p>	
	1-7-2020	Bussum	<p>Als Gooise Meren zich écht wilt profileren als duurzame, sociale, toegankelijke en leefbare gemeente, dan raad ik iedere beleidsmedewerker aan het boek "Het recht van de Snelste" van Thalia Verkade + Marco te Brömmelstroet te lezen. Onze wegen en steden zijn namelijk aangelegd vanuit een economische gedachte waarbij alles sneller moet.</p> <p>Waarom moet een auto zo snel mogelijk van A naar B kunnen? Waarom bieden we een voetganger niet meer ruimte? Waarom mag je alleen oversteken daar waar een zebrapad is? Waarom moet je een knopje indrukken om toestemming te krijgen om over te steken? Als wij de voetganger, fietser en andere vormen van slow mobility vooraan zetten, dan moeten we niet alleen anders denken over hoe we van A naar B komen. Dan moet de inrichting van wijken ook anders. Hoe is het mogelijk dat 75% van de straat voor auto's (weg + parkeren) is! Dat voetgangers op 1.5 meter stoep moeten lopen en dat we onze kinderen op die 1.5 meter stoep moeten laten spelen. En moet de straat rond een basisschool niet gewoon worden afgesloten voor autoverkeer? Zodat kinderen veilig rond de school kunnen spelen en bewegen. Waarom zitten kinderen</p>	<p>Waarvan akte. Dank voor uw mening ten gunste van de ruimte voor het langzaam verkeer. Binnen de Mobiliteitsvisie is aangegeven dat de gemeente meer prioriteit aan met name het fietsverkeer wil geven.</p>

			niet aan tafel als de straat rond hun school wordt ingericht? Wat voor toekomst willen wij bouwen? Laten we niet alles 'systematisch' bekijken en in een model gooien en kijken wat eruit komt. Het CROW is maar een richtlijn - fietsers en voetgangers mogen méér ruimte krijgen! Kijk naar de mensen, de kinderen, de natuur, kijk naar onze toekomst - en niet die van de auto.	
	1-7-2020	Muiden	Parkeren bij P+R zal veiliger moeten: fietsen worden gestolen en gesloopt, verder veel auto-inbraken. Het is ver lopen vanaf de P+R en openbaar vervoer rijdt zeer beperkt. Gezien de Covid-19 vraag ik me af of mensen wel met openbaar vervoer willen reizen. De huidige methode met bonnen voor bezoek vind ik belachelijk: wij moeten voor bezoek betalen. Hierdoor is het voor mensen die wat minder modaal zijn dus een beperking van hun sociale leven.	<p>Uw verzoek om het P+R veiliger te maken past binnen de maatregel 11.6: <i>'In samenspraak met NS en andere vervoerders een plan opstellen ter verbetering van de OV-knooppunten. Dit kan bijvoorbeeld door het opwaarderen van een OV-knooppunt tot een 'Mobiliteitshub', waar meerdere vervoersmiddelen samenkomen (bijvoorbeeld de P+R Muiden)'</i>. Bij het verbeteren van de OV-knooppunten hoort ook het veiliger maken van de P+R-terreinen.</p> <p>Voor het bezoekersparkeren wordt aandacht besteed in maatregel 21.2: <i>'De vergunninghoudergebieden worden gewijzigd in fiscale gebieden (betaald parkeren) waarbij diverse doelgroepen ontheffing krijgen. En in maatregel 21.3: Er wordt beleid ontwikkeld voor de bezoekers, ondernemers, e.d. om te parkeren in fiscale gebieden. Daarin is speciale aandacht voor de medewerkers van zorg verlenende instanties. Het bestaande beleid rondom parkeren van mantelzorgers in reguleerde gebieden wordt hierin samengevoegd.'</i></p>
	1-7-2020	Naarden	Wij missen meer concrete maatregelen om kinderen op en om de straat te beschermen. Zoals fysieke snelheidsbeperkingen (drempels e.d.) en 15 km/uur zones. Sowieso missen we 15 km/u zones en dat zou ook buiten typische woonerf gebieden de norm moeten zijn. Neem een typische afgesloten wijk als die van ons (Oranje-Nassapark Zuid Naarden). Die heeft maar drie	<p>De concrete maatregel gaat komen bij de realisatie van de projecten. In maatregel 3.1 staat het volgende opgenomen: <i>'doorgaan met volwaardige vormgeving van 30 km/uur zones en de overgangen tussen 30 en 50 gebieden. Vaststellen waar goede overgangen ontbreken en een actieplan opstellen.'</i></p> <p>Hieruit komen toekomstige projecten waarbij concreet gekeken gaat worden naar inrichting, of er snelheidsremmende maatregelen nodig zijn, etc.</p>

			toegangswegen, dus dat leent zich voor een grote, kindvriendelijke, veilige, 15 km/uur zone. Te meer omdat automobilisten (allemaal bestemmingsverkeer) daar hooguit een minuut reistijd extra van krijgen.	
	1-7-2020	Bussum	<p>Beste, Het is fijn dat er aandacht is voor mensen met een beperking in het concept. Er wordt gerefereerd aan het VN-verdrag handicap. Particuliere initiatieven worden gestimuleerd waaronder bijvoorbeeld het 'Automaatjes project'. Heel mooi deze initiatieven, ik wil er wel met nadruk op wijzen dat dit niet ten koste zou mogen gaan van het reguliere OV.</p> <p>Er is veel aandacht voor het fietsverkeer. Het fietsparkeren heeft minstens zoveel aandacht nodig, de toegankelijkheid voor rolstoelers en visueel gehandicapten is vaak in het geding door foutgeparkeerde fietsen. Wij werken aan een verbetering van de toegankelijkheid in onze gemeente, zodat iedereen mét en zonder beperking zelfstandig overal kan komen en zelfstandig gebruik kan maken van de aangeboden diensten. Platform Gooise Meren Toegankelijk!?</p>	<p>Verzoek wordt overgenomen en in de Mobiliteitsvisie verwoord bij beleidsdoel 18: 'Verbinding leggen tussen welzijn en mobiliteit.'</p> <p>Het platform Gooise Meren Toegankelijk is één van de stakeholders die bij het proces voor het opstellen van de Mobiliteitsvisie is betrokken.</p>
	1-7-2020	Naarden	Ik vind dat uw plannen teveel ambities dienen. Daardoor zal er te weinig merkbaar resultaat zijn. Verder heb ik de indruk dat dit vooral over de centra gaat. In de wijk Bosch van Bredius is de geluidshinder ondragelijk geworden, maar niets daarover. Voorts leidt de intensivering van het verkeer (in aantallen en tonnage) over de Bollelaan tot levensgevaarlijke situaties. De wijk is eigenlijk niet bereikbaar voor	<p>Mobiliteit staat ten dienste van veel functies binnen de gemeenten. Er zijn daarom ook veel ambities om rekening mee te houden. De leefbaarheid en veiligheid hebben binnen de Mobiliteitsvisie veel aandacht. Zo worden er concrete maatregelen ten aanzien van geluidsoverlast voorgesteld (maatregel 2.1, <i>Vanuit het actieplan geluidsanering onderzoeken hoe verkeersmaatregelen kunnen bijdragen aan het verminderen van de geluidhinder op aangegeven wegen.</i>).</p>

			kinderen op de fiets. Je bent gek als je hier gaat wonen met kinderen want op weg naar school, vriendjes, voetbalclubs etc. moeten die eerst een paar levensgevaarlijke oversteken maken.	Het veiliger maken van de wegen is opgenomen in bijvoorbeeld in maatregel 3.1, <i>Doorgaan met volwaardige vormgeving van 30 km/uur zones en de overgangen tussen 30 en 50 gebieden. Vaststellen waar goede overgangen ontbreken en een actieplan opstellen.'</i>
	2-7-2020	Bussum	Het lezen van de visie was voor mij als slechtziende niet goed te doen. Raadpleeg de mensen van het Platform Gooise Meren Toegankelijk!? steeds bij de planvorming en uitvoeringsplannen om de toegankelijkheid van de gemeente voor mensen met een beperking te optimaliseren.	Het platform Gooise Meren Toegankelijk is een van de stakeholders die bij het proces voor het opstellen van de Mobiliteitsvisie is betrokken.
	4-7-2020	Muiden	Ik vond dit een zeer slechte vraagstelling. De vragen waren zo gesteld dat je er niets mee kon als je niets wilde veranderen kon het niet. Het lijkt wel of jullie als gemeente willen doen wat jullie willen en zogenaamd willen weten hoe wij erover denken, maar dit toch niet gaan toepassen. Dit zien wij vooral in Muiden. Rest van de gemeente een ander parkeerbeleid maar wij worden gestraft. Betalen van 9.00-22.00 en overal moeten wij als bewoners een parkeervergunning hebben. Dit is niet in de andere plaatsen. Muiderberg helemaal niet en Naarden en Bussum op sommige plekken. Trek de vergunningen terug in Muiden, want ondernemingen gaan hier failliet aan.	Wat betreft het parkeren wordt in de Mobiliteitsvisie richting gegeven om nieuwe beleid uit te werken. In maatregel 21.3 is dat als volgt verwoord: <i>'Er wordt beleid ontwikkeld voor de bezoekers, ondernemers, e.d. om te parkeren in fiscale gebieden. Daarin is speciale aandacht voor de medewerkers van zorgverlenende instanties. Het bestaande beleid rondom parkeren van mantelzorgers in reguleerde gebieden wordt hierin samengevoegd.'</i>

Bijlage 12 Waarderings-enquête

In de juni 2020 hebben we een online enquête gehouden om de beleidsdoelen uit de concept Mobiliteitsvisie te “waarderen”. Deze waardering helpt ons om een prioriteit te stellen.

De enquête is actief verspreid naar de betrokken personen en organisaties in het participatieproces van de totstandkoming van de Mobiliteitsvisie. Daarnaast was de enquête bereikbaar via de projectwebsite de gemeente.

Totaal hebben 296 personen de enquête succesvol ingevuld en hieronder is in percentages uitgedrukt waar de respondenten de hoogste waardering aan gegeven hebben. Dit kon door in de enquête de volgorde te veranderen. Dit liep niet altijd goed. We hebben daarom een aantal foutieve reacties verwijderd. Bijvoorbeeld helemaal of grotendeels overeen kwamen met de oorspronkelijke volgorde.

Per thema zijn de beleidsdoelen genoemd met daarachter het percentage van de score. Voor het gemak zijn de hoogst gewaardeerde beleidsdoelen bovenaan gezet.

In het eerste tabel staat bijvoorbeeld dat van alle punten die te verdelen waren bijna de helft van de punten toekomst aan verkeersveiligheid vergroten op risicovolle plekken. Verkeersonderwijs vindt men ook niet onbelangrijk maar staat wel duidelijk onderaan.

Verkeersveiligheid en leefbaarheid	
antwoord	Score
De verkeersveiligheid verbeteren op die plekken waar het risico op een verkeersongeval het grootst is (we werken preventief om zo ongevallen te voorkomen)	44%
In de leefomgeving ervaart men geen overlast door verkeer of parkeren (bijvoorbeeld door gebieden of wegen autoluw te maken)	25%
We passen de inrichting (vormgeving) van wegen, voet- en fietspaden in Gooise Meren aan, zodat dit aansluit bij het gebruik van de weg (aantal auto's) en gedrag van weggebruikers	20%
Kinderen en ouderen meer centraal stellen door meer verkeersonderwijs en aanvullende maatregelen op de weg	11%

Innovatie en duurzame mobiliteit	
antwoord	Score
Inspelen op innovatieve ontwikkelingen (smart mobility) en het aantrekkelijker maken van alternatieve (duurzame) vormen van vervoer (denk aan: deelauto's, deelfietsen, fiets van de zaak en elektrisch bezorgen)	46%
Toepassen van (mobiele) data-uitwisseling tussen verkeersdeelnemers en verkeersvoorzieningen (zoals verkeerslichten) om zo doorstroming en verkeersveiligheid te verbeteren	32%
Het gebruik van vervoer zonder uitlaatgassen stimuleren	22%

Bereikbaarheid en doorstroming - langzaam verkeer	
antwoord	Score
bij de inrichting van wegen is het belang van fietsers en voetgangers is groter dan het belang van de automobilist	45%
Zorgen voor betere en logische aaneengesloten fietsroutes in Gooise Meren en in de regio (voor bijvoorbeeld recreanten, bezoekers, scholieren en werknemers)	27%
Zorgen dat er genoeg en veilige stallingsmogelijkheden zijn voor fietsen op drukke plekken (zoals bij winkels, evenementen, sport en ov)	20%
Met aanvullende voorzieningen het gebruik van natuurgebieden stimuleren (denk daarbij aan het plaatsen van informatiezuilen, deelfietsen, uitzetten van wandel-/fietsroutes van het station of P+R)	7%

Bereikbaarheid en doorstroming - gemotoriseerd- en openbaar vervoer	
antwoord	Score
De toegangswegen en de omgeving bij NS stations en OV-knooppunten aangenamer maken om zo het gebruik te stimuleren	31%
Zorgen dat OV voorzieningen direct onderdeel uitmaken van de ontwikkeling van (grote) ontwikkellocaties	25%
Doorstroming op hoofdwegen optimaliseren om zo ongewenst doorgaand verkeer door woonwijken tegen te gaan	19%
Aantrekkelijker maken van centrumgebieden (door bijvoorbeeld: autoluw maken, fietsgebruik stimuleren en bezoekersparkeren aan de rand van het centrum)	15%
Snelheidsremmers, zoals drempels, aanpassen zodat hulpdiensten de wettelijke aanrijtijden halen	10%

Toegankelijkheid, sociaal en gezond	
antwoord	Score
Wegen, voet- en fietspaden moeten goed toegankelijk zijn voor iedereen (denk aan obstakelvrij, vlak en breed genoeg)	51%
Het gebruik van OV en alternatieve vormen van vervoer stimuleren, zodat zoveel mogelijk mensen volwaardig kunnen meedoen aan de maatschappij (denk aan initiatieven als AutoMaatje, stichting rolstoelbus, en carpoolapps)	28%
Bewegen, gezond en fit blijven door wandelen en fietsen te stimuleren	21%

Parkeren	
antwoord	Score
Parkeerruimte op straat en woonwijken anders organiseren zodat er meer ruimte ontstaat voor groen, spelen en recreëren	38%
Bewoners staan op de 1e plaats bij de beschikbare parkeerruimte, met name in woongebieden met een hoge parkeerdruk. Hierbij definiëren wat een woon-, winkel- of historisch gebied is	26%

Vergunningen, betaald parkeren en bonnenboekjes digitaliseren en moderniseren (fysieke papieren vergunningen vervangen door een digitaal systeem)	14%
De vindbaarheid van de parkeergarages, -terreinen en de beschikbare parkeerplaatsen verbeteren via een parkeerverwijssysteem	10%
Stimuleren van autodeelconcepten in bestaande en nieuwe wijken in combinatie met minder parkeerplaatsen	8%
Zorgen voor voldoende capaciteit en prioriteit in handhaving van het parkeerbeleid (dit kan in de vorm van mensen en middelen denk aan scanauto's inzetten bij handhaving)	4%

De laatste tabel, hieronder afgebeeld stelt de vraag welke thema's het meest belangrijk gevonden worden. Hier scoort veiligheid en leefbaarheid het hoogst. Wat hier verder opvalt is dat de verschillen niet enorm zijn. Dat betekent dat dat alle thema's van belang gevonden worden. Dat past goed bij het integrale karakter van deze Mobiliteitsvisie.

Belangrijkste thema's	
antwoord	Score
Verkeerveiligheid en leefbaarheid	39%
Innovaties en duurzaamheid	23%
Bereikbaarheid en doorstroming	20%
Toegankelijkheid, sociaal en gezond	11%
Maatwerk in parkeren	7%