

01 juni 2023



# 3. Programma Openbare Ruimte, Verkeer en Parkeren

## Inleiding

In dit programma geven we aan wat we lokaal en in regionaal verband doen aan het verkeer, het parkeren en de openbare ruimte. Het programma ziet er anders uit dan in de afgelopen jaren. De Mobiliteits- en Parkeervisie Gooise Meren 2040 die op 18 maart 2021 is vastgesteld, is 'vertaald' naar de begroting 2022.

Met de vastgestelde visie is gekozen voor een veilige en leefbare openbare ruimte, een duurzame samenleving met ruimte voor innovaties voor duurzame mobiliteit, optimale bereikbaarheid als randvoorwaarde voor een vitale gemeente, infrastructuur waardoor iedereen zich goed en veilig kan verplaatsen en een modern en dynamisch parkeerbeleid dat past bij lokale behoeften.

Gevoelens van verkeersveiligheid hangen direct samen met de weginrichting en het gedrag en de vaardigheid van verkeersdeelnemers. Men moet dus juist opgeleid zijn om goed te kunnen deelnemen aan het verkeer.

Hier zijn de drie E's van groot belang: Education, Engineering, Enforcement. Hiernaast dienen de wegen op de juiste manier te zijn vormgegeven en is handhaving op wetten en regels noodzakelijk. Met een Strategisch Plan Verkeersveiligheid streeft de landelijke overheid naar nul doden in het verkeer. Lokaal geven wij hier invulling aan door verkeersveiligheid risico-gestuurd te benaderen; we ontwikkelen maatregelen voor locaties of gebieden waar men de meeste risico's loopt.

Op weg naar een duurzame samenleving met duurzame mobiliteit willen wij fietsgebruik en elektrisch vervoer stimuleren. Woongebieden willen wij daarbij verkeersveiliger en leefbaarder maken. Ongewenst doorgaand verkeer hoort daar niet bij. Doorgaand verkeer gebruikt de hoofdwegenstructuur. Voor winkel- en werkgebieden is het van vitaal belang dat ze goed bereikbaar zijn. Daarvoor is doorstroming op de hoofdwegen een voorwaarde, ook voor ons openbaar vervoer.

Ook op fietspaden is goede doorstroming belangrijk: hoe zijn mensen anders te verleiden zich duurzaam en gezond te verplaatsen.

Fietsen en auto's dienen in of nabij woon-, werk- en/of winkelgebieden te kunnen worden geparkeerd. Wij willen auto's naar de juiste parkeergelegenheid leiden en met een modern en dynamisch parkeerbeleid zorgen voor een gastvrij 'parkeerklimaat', op maat voor elke kern.

In de Uitvoeringsagenda van het Mobiliteitsplan is aangegeven waar wij de komende jaren op in willen zetten.

## 3.1 Verkeersveiligheid

### 3.1.1 Doelstelling - Er is in 2040 een hoge mate van verkeersveiligheid bereikt.

We streven naar een hoge mate van verkeersveiligheid in Gooise Meren in 2040, vooral rondom scholen en in verblijfsgebieden.

## Maatregelen

### Aanleren juist verkeersgedrag door verkeerseducatie

In 2022 is het praktisch verkeersexamen voor basisscholieren opnieuw succesvol uitgevoerd door Veilig Verkeer Nederland. De ondersteuning is via de periodieke nieuwsbrief onder de aandacht gebracht van scholen.

### Onveilige plekken risicogericht aanpakken

Alle gemeenten in Gooi en Vechtstreek hebben samen met de provincie een contourenschets opgesteld. Deze schets is op basis van het risicoprofiel opgesteld en is bepalend voor de speerpunten voor de gemeenten in de Gooi en Vechtstreek in 2023. Ook is samengewerkt in de ontwikkeling van een uniform monitoringsinstrument, waarvan de testversie eind 2022 is verschenen. Aan de hand hiervan zal het uitvoeringsprogramma steeds vastere vorm krijgen.

Het knelpunt in de Bollelaan (oversteekbaarheid voor fietsers) is nog niet uitgevoerd. Dit kwam voornamelijk door gebrek aan capaciteit.

De extra verkeersdrempel ten oosten van de brug over de A1 (in de Oud Blaricummerweg) is effectief. Men

rijdt nog wel eens sneller dan de maximumsnelheid, maar zelden meer zo snel dat men daarvoor een boete kan krijgen. Die 'boetegrens' wordt niet langer structureel overschreden.

### **Schoolomgevingen verkeersveiliger maken**

In 2022 hebben drie stagiaires onderzocht hoe een ideale schoolzone eruit kan zien. Hierop voortbouwend zal het college in 2023 een uniform uitgangspunt voor Gooise Meren vaststellen. Met verschillende scholen zijn gesprekken gevoerd over de verbetering van de verkeersveiligheid.

### **Verkeersgedrag beïnvloeden**

In 2022 zijn veel aanvragen voor het plaatsen van snelheidsinformatiedisplays (SID's) in behandeling genomen. Omdat dit met de bestaande apparatuur in een rouleringsschema was op te vangen, is voorlopig nog niet geïnvesteerd in nieuwe exemplaren.

Daarnaast zijn we eind 2022 aangehaakt bij landelijke verkeersveiligheidscampagnes door posters in bestaande sandwichborden te plaatsen. Zo is bij de campagne 'Helmlicht voor snorfietzers' aangehaakt.

In verschillende herinrichtingsprojecten (onder andere Vlietlaan) zijn snelheidremmende maatregelen in het ontwerp opgenomen.

## **3.2 Leefbaarheid**

### **3.2.1 Doelstelling - Er is in 2040 sprake van een optimale kwaliteit van de leefomgeving**

Leefbaarheid en verblijfskwaliteit zijn leidend in de openbare ruimte en gaan boven parkeerruimte op straat. De auto heeft niet vanzelfsprekend het eerste recht op een plek. Bij het verdelen van de openbare ruimte wordt steeds rekening gehouden met de wensen van inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden.

### **Maatregelen**

#### **In balans houden van leefbaarheid en bereikbaarheid**

Met de nieuwe parkeerverordening en de bijbehorende Nadere regels is een kapstok gemaakt voor parkeerbeperkende maatregelen. Tot deze maatregelen behoren: de mogelijkheid tot het invoeren van een uitgifteplafond voor parkeervergunningen en daaruit voortvloeiende wachtlijsten, het verminderen van het maximaal aantal uit te geven parkeervergunningen per woon- en/of bedrijfsadres en uitwisselbaarheid van parkeervergunningen met garageabbonnementen.

Het project Naarden Vesting Autoluw is eind 2022 van start gegaan en wordt vervolgd in 2023. Er zijn diverse ideeën, maar er is nog geen concreet plan.

#### **Stimuleren van burgerinitiatieven**

Er is een projectleider benoemd en het project is gestart. Er zijn nog geen concrete resultaten te melden.

#### **Terugdringen geluidshinder**

In 2022 zijn de EU-geluidsbelasting kaarten voor de gemeente Gooise Meren opgesteld. Deze worden begin 2023 vastgesteld en daarna online gepubliceerd. In 2023 beginnen we met het EU Actieplan Geluid.

## Terugdringen geuroverlast en verbeteren luchtkwaliteit

In december 2022 is het project Hollandse Luchten van de provincie Noord-Holland in de Gooi en Vechtregio van start gegaan. Het doel van Hollandse Luchten is om met behulp van burgerwetenschap een context te creëren waarin bewoners, overheden, experts en bedrijfsleven samen kennis opbouwen, overleggen en handelingsperspectieven verbeteren voor een gezonde fysieke leefomgeving. In de gemeente Gooise Meren zijn bewoners gestart met het meten van fijnstof, PM<sub>2.5</sub>, via sensoren. Deze metingen zullen een jaar duren en zijn te zien op de Samen Meten portal van het RIVM.

## 3.3 Innovatie en duurzame mobiliteit

### 3.3.1 Doelstelling - In 2040 is 50% van de voertuigen 'zero emissie'

Omwille van het klimaat, de gezondheid en leefbaarheid moet de uitstoot van voertuigen teruggedrongen worden. In Gooise Meren stimuleren we innovatieve en duurzame middelen van vervoer en haken we aan op innovatieve vervoermogelijkheden.

#### Maatregelen

##### Inrichten van 'zero emissie zones'

Emissievrije stadsdistributie is geagendeerd in de regio Gooi en Vechtstreek. Dit heeft nog niet tot integrale planvorming geleid.

Aannemers zijn wel bereid om emissievrij te werken, maar hebben hier vaak nog niet de juiste middelen voor. Ze zijn daarnaast voorzichtig met investeringen.

##### Ontwikkelen laadpalenbeleid

Door de grote toename van aanvragen voor particuliere oplaadpalen is er vooralsnog geen noodzaak gezien om het bestaande areaal aan publieke laadpalen een extra impuls te geven met grote aantallen 'data-gestuurde' laadpalen.

Samen met de MRA-e wordt nagedacht over het opstellen van beleid over de toekomst van publieke laadpalen.

### 3.3.2 Doelstelling - Vergroten gebruik deelvoertuigen

We zijn in transitie naar een ander mobiliteitssysteem dat doelen verenigt voor bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid. Deelconcepten voor mobiliteit worden een vanzelfsprekendheid in onze woon- en werkomgeving.

#### Maatregelen

##### Bevorderen gebruik deelfietsen, deelauto's en andere deelconcepten

Met het mobiliteitsconcept voor de ontwikkeling Crailo is een begin gemaakt met het vormgeven van een ruimtelijke bouwontwikkeling waarin deelvervoer op de voorgrond staat. Het opstellen van algemene plaatsingscriteria wordt hierdoor gemakkelijker, maar deze zijn nog niet beschikbaar.

Het deelfietsbedrijf GO-sharing heeft deelfietsen geplaatst. Deze zijn eind 2022 weer verwijderd. De ontwikkelaar van de Krijgsman biedt in deze nieuwbouw wijk autodeling aan.

Er is gestart met het opstellen van een beleidsnota (lichte) elektrische deelvoertuigen.

## 3.4 Bereikbaarheid

### 3.4.1 Doelstelling - Gooise Meren is goed bereikbaar per weg en per spoor

Bereikbaarheid van woon-, werk- en recreatiegebieden is essentieel voor een aantrekkelijke, gastvrije en economisch vitale gemeente. Bevoorrading is daarbij essentieel. Wij willen Gooise Meren dus goed bereikbaar houden per fiets, openbaar vervoer, te voet en per auto.

#### Maatregelen

##### **Autoluw maken van het winkelgebied Bussum-Centrum, Naarden-Vesting en Muiden-Centrum**

Het project Naarden-Vesting Autoluw is eind 2022 gestart. Er zijn nog geen concreet uitgewerkte plannen. Het project zit in de definitiefase.

Met de herinrichting van de Vlietlaan is een onderdeel gerealiseerd van het Kaderplan Verkeer Bussum om het centrum van Bussum leefbaarder en aantrekkelijker te maken.

Het project Herinrichten (en afwaarderen) Brinklaan Noord zal ook zijn invloed hebben op de hoeveelheid autoverkeer dat van noord naar zuid door Bussum rijdt.

Er zijn nog geen concrete plannen ontwikkeld voor het centrum van Bussum of van Muiden.

##### **Creëren van voldoende en passende mogelijkheden om fietsen (en fietsachtige voertuigen) te parkeren**

In 2022 zijn fietsparkeervoorzieningen uitgebreid op P+R Muiden, station Naarden-Bussum en station Bussum-Zuid.

Ook zijn op diverse plekken in de gemeente zogenaamde fietsnietjes geplaatst (een hekje waartegen fietsen kunnen worden geplaatst), onder andere rond het gemeentehuis.

##### **Ontwikkelen van mobiliteitshubs met voorzieningen voor deelvoertuigen en distributie (pakketten)**

Er is een aantal publicaties geweest over de vormgeving van OV-hubs. Er is echter nog geen standaard vormgeving. Wel is duidelijk dat een hub heel groot kan zijn (P+R Muiden), maar ook heel klein (enkele fietsnietjes bij een bushalte).

##### **Optimaliseren/ realiseren van een hoogwaardig fietsnetwerk**

Van de fietsroute van Hilversum naar Amsterdam zijn inmiddels enkele onderdelen aangelegd, bijvoorbeeld de Amsterdamsestraatweg in Muiden. Andere onderdelen zijn voorbereid op een fietsroute die er later komt, bijvoorbeeld rond Bensdorp. Bij de westelijke toegang van station Naarden-Bussum is één onderdeel gerealiseerd.

Verder zijn we met NS in gesprek over de fietsroute over de P+R Bussum-Zuid. Omdat de belangen flink uiteenlopen, is dit een lastige opgave.

Binnen de (weg- en riool-)onderhoudsprojecten voor 't Spiegel wordt een fietsstraat voorbereid in de Spiegelstraat en Lindenlaan.

### **Tegengaan van ongewenst doorgaand verkeer door verblijfsgebieden**

Er is begonnen met het in kaart brengen in welke gebieden doorgaand verkeer geweerd zou moeten worden, maar deze inventarisatie is nog niet compleet. In het Vondelkwartier zijn samen met bewoners maatregelen bedacht om ongewenst doorgaand verkeer tegen te gaan.

### **Versterken van OV-knooppunten**

Voor het project P+R Muiden zijn in het Bestuurlijk Overleg Meerjaren Programma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO MIRT) geen financiële middelen beschikbaar gesteld. In overleg met de provincie zal een nieuw stappenplan moeten worden ontwikkeld.

Station Naarden-Bussum is ingrijpend veranderd dankzij de westelijke toegang en de nieuwe P+R voorziening. Bij station Bussum-Zuid zijn extra fietsparkeervoorzieningen aangelegd.

## **3.5 Toegankelijkheid**

### **3.5.1 Doelstelling - In 2040 is de fysieke buitenruimte veilig en gemakkelijk toegankelijk**

Door de veilige, obstakelvrije en uitnodigende inrichting is de openbare ruimte voor iedereen toegankelijk en stimuleren we wandelen en fietsen. Zo bevorderen we ontmoeting en een gezonde leefstijl.

### **Maatregelen**

#### **Inzetten van alternatieve vormen van vervoer**

Er is in 2022 subsidie verleend aan stichting Rolstoelbus. Daarnaast liep de pilot Automaatje waarbij particulieren vrijwillig kwetsbare inwoners vervoeren tegen een vergoeding. Ook de Boodschappenplusbus met vrijwillige chauffeurs is ingezet (beide gecoördineerd door Versa Welzijn). Inwoners maakten hier goed gebruik van.

#### **Toegankelijkheid leidend maken bij het uitvoeren van onderhoud wegen**

Er is planmatig cyclisch onderhoud gepleegd, volgens de CROW-richtlijnen. Dit betekent bijvoorbeeld dat we bij wegonderhoud vlakheidsnormen hebben gebruikt. Diverse meldingen over 'schoon, heel en veilig' in de openbare ruimte zijn aangepakt en opgelost.

## **3.6 Parkeren**

### **3.6.1 Doelstelling - In 2040 is een gastvrij parkeerbeleid gerealiseerd dat op hoofdlijnen voor heel de gemeente geldt en tegelijkertijd maatwerk biedt per woonkern, doelgroep en soort gebied.**

Parkeermogelijkheden en -beperkingen sluiten aan bij de omgeving en behoeften. De auto heeft niet vanzelfsprekend het eerste recht op een plek. Leefbaarheid en verblijfskwaliteit gaan boven parkeerruimte.

## Maatregelen

### Modernisering van de gehele parkeerketen

Er is gestart met aanpassing van de nota Richtlijnen parkeernormen. Deze nota betreft ook beleidszaken die verankerd liggen in de nieuwe parkeerverordening. Daar moest op worden gewacht.

De nieuwe parkeerverordening (plus de Nadere regels) zijn vastgesteld.

De stand van zaken van (verouderde) parkeerapparatuur is vastgesteld. Dit heeft nog niet tot een vervangingsschema geleid omdat dit afhankelijk is van aankomende beleidskeuzes. Deze keuzes waren begin 2022 verwacht, maar zijn nog niet gemaakt.

### Optimaliseren van bestaande parkeervoorzieningen voor auto's en fietsen

Er zijn nieuwe parkeertarieven vastgesteld. Het concrete effect daarvan is nog niet vastgesteld.

Het effect van het vaststellen van deze nieuwe parkeertarieven hangt af van de parkeerduur, beschikbaarheid van parkeerplaatsen op straat en de loopafstand tot een bestemming. Bij een langer verblijf kiezen bezoekers voor lagere tarieven en langere loopafstanden, waardoor ze vaker de parkeergarages gebruiken.

Er is begonnen met ideevorming over parkeerverwijssystemen. Uitwerking van de parkeerverwijssystemen volgt na de uitkomsten van autoluwe-centra-projecten. In Muiden wordt een nieuw parkeerverwijssysteem pas toegepast nadat de aanleg van P2 is afgerond.

## 3.7 Samenwerken

### 3.7.1 Doelstelling - In 2040 werkt een betrokken samenleving samen met de gemeente aan vraagstukken op gebied van mobiliteit en parkeren

Samenwerken is geen doel op zich. Wel heeft het meerwaarde om verschillende belangen bij elkaar te brengen. Overheden, markt en samenleving kunnen gezamenlijk tot creatieve en innovatieve initiatieven komen die een bijdrage leveren aan het oplossen van bereikbaarheidsvraagstukken in samenhang met andere opgaven.

## Maatregelen

### Bieden van krachtig samenspel met medeoverheden zoals regio Gooi en Vechtstreek, Metropoolregio Amsterdam (MRA) en de provincie Noord-Holland

In diverse overleggen van de regio, MRA en de provincie hebben wij hieraan een bijdrage geleverd. Dit zijn (door)lopende processen.

### Realiseren van een gelijkwaardige samenwerking met inwoners, ondernemers, convenantpartners en maatschappelijke partijen

In 2022 hebben wij goede relaties onderhouden met onze gesprekpartners, zoals de Stadsraad Muiden (voor herinrichting P2 en Vestingplein in Muiden) en het bewonersplatform Naarden-Vesting (voor Autoluwe Naarden-Vesting). Daarnaast is participatie volledig geïntegreerd in onze werkprocessen.

## Wat heeft het gekost?

*Bedragen x €1.000*



Exploitatie	Realisatie 2021	Prim. Begroting 2022	Begroting 2022 (na wijziging)	Realisatie 2022
Lasten				
607 Wegen en straatmeubilair	7.647	7.072	8.101	8.068
608 Verkeer	883	905	941	950
609 Parkeren	1.613	1.628	1.685	1.742
647 Samenkracht en participatie	26	80	204	2
<b>Totaal Lasten</b>	<b>10.170</b>	<b>9.685</b>	<b>10.931</b>	<b>10.761</b>
Baten				
607 Wegen en straatmeubilair	-777	-185	-818	-605
608 Verkeer	-58	-21	-21	-54
609 Parkeren	-2.182	-2.748	-2.504	-2.653
<b>Totaal Baten</b>	<b>-3.017</b>	<b>-2.954</b>	<b>-3.343</b>	<b>-3.312</b>
<b>Resultaat voor bestemming</b>	<b>7.153</b>	<b>6.732</b>	<b>7.589</b>	<b>7.449</b>
<b>Resultaat na bestemming</b>	<b>7.153</b>	<b>6.732</b>	<b>7.589</b>	<b>7.449</b>

### Toelichting financiële verschillen

-

Toelichting verschillen tussen Realisatie 2022 t.o.v. Begroting inclusief wijzigingen 2022		
Onderdeel programma 3	Verschil (x € 1.000)	V/N (V= voordeel, N= nadeel)
<i>Doorbelastingen</i> Betreft doorbelastingskosten ambtelijk apparaat, nadere toelichting zie programma 9.	-7	N
<i>Wegen en straatmeubilair</i> Voor 2021 en 2022 moeten nog aanslagen Waterschapsbelasting door Waternet worden opgelegd. Op basis van de eind 2022 ontvangen aanslag over 2020 hebben we rekening gehouden met een nog te betalen bedrag van in totaal € 192k (nadeel).  De opbrengsten van degeneratievergoedingen vallen € 207k lager uit dan geraamd.  Het wegonderhoud laat per saldo een voordeel zien van € 110k. Dit wordt veroorzaakt door een combinatie van tegenvallers in de uitvoering van het asfaltonderhoud en niet uitgevoerd (niet urgent) klein onderhoud. Diverse kleine verschillen bij wegen en de overige assets binnen het product	-174	N

Wegen (openbare verlichting, gladheidsbestrijding, straatreiniging, kunstwerken, en straatmeubilair inclusief openbare kunstobjecten) tellen op tot een voordeel van € 115k.		
<i>Parkeren</i> Na afronding van de het project 'Vergroten fietsvoorziening Bussum-Zuid' is de provinciale subsidie definitief vastgesteld. Voordelig effect € 71k.	71	V
<i>Samenkracht en participatie</i> In 2022 is een pas op de plaats gemaakt met de uitvoering van de wijkplannen. Verdere uitvoering zal worden opgepakt in het nieuwe college uitvoeringsprogramma.	202	V
<i>Overige verschillen</i> Diverse posten < € 70.000	48	V
<b>Totaal</b>	<b>140</b>	<b>V</b>