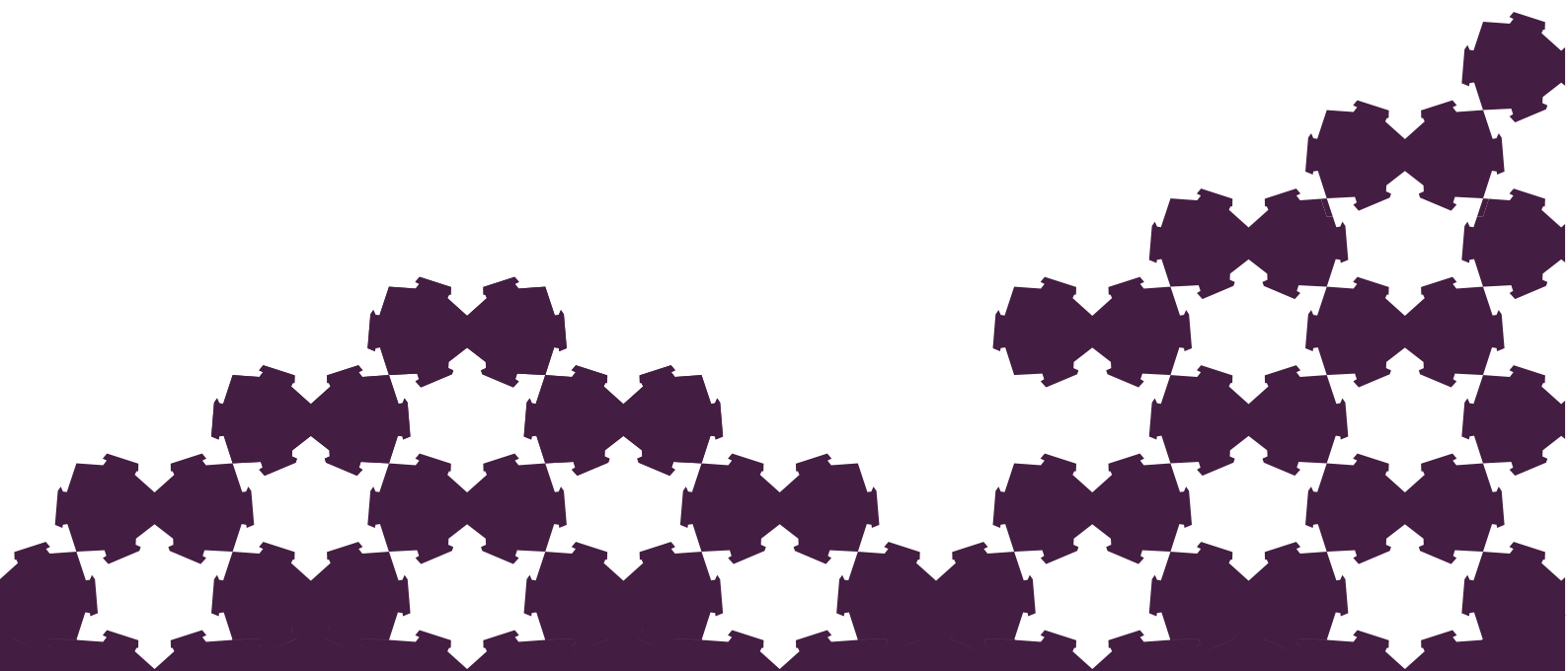


15 oktober 2020



3. Programma Openbare Ruimte, Verkeer en Parkeren

Wat hebben we bereikt?

In dit programma geven we aan wat we lokaal en in regionaal verband doen aan het verkeer, het parkeren en de openbare ruimte.

We hebben zorg gehad voor een goede bereikbaarheid van onze kernen door aandacht te hebben voor doorstroming van verkeer op onze hoofdwegen en voor veiligheid en leefbaarheid in de kernen. Diverse opmerkingen vanuit de samenleving hebben geleid tot kleine aanpassingen aan de openbare ruimte. Goed en toekomstvast openbaar vervoer is een randvoorwaarde om de gemeente duurzaam in te richten en bovenal om zowel de binnenstad als belangrijke werk- en bezoekerslocaties bereikbaar en leefbaar te houden. Opmerkingen over het openbaar vervoer waren dit jaar zeer relevant nu de provincie het Programma van Eisen heeft opgesteld voor een nieuwe vervoerder, die per juli 2021 de concessie invulling zal geven. Deze opmerkingen hebben wij in regionaal verband aangegeven in een reactie aan de provincie. Hierdoor zal het nieuwe vervoerplan beter aansluiten bij onze wensen.

Parkeren draagt bij aan een gemeente waar het aangenaam wonen en verblijven is en waar het goed ondernemen is, en dat op een structureel duurzame manier. Voor zowel bezoekers als bewoners van Gooise Meren willen we dat het parkeren zo eenvoudig en klantvriendelijk mogelijk wordt georganiseerd. Dit jaar hebben wij het huidige parkeerbeleid geëvalueerd en samen met de bewonersgroep van Naarden Vesting een parkeerenquête opgesteld, die in 2020 online komt. Deze enquête levert zeer bruikbare informatie op, aanvullend op de afgeronde evaluatie van het huidige parkeerbeleid.

Gooise Meren is een groene, duurzame gemeente met een rijke cultuurhistorie, ingeklemd in de drukte van de steden Utrecht, Amsterdam, Almere en Amersfoort. De kwaliteit van de leefomgeving is hoog, maar staat wel onder druk door overlast van wegen, verkeer, spoor en vliegtuigen. Het streven blijft om een kwalitatief hoogwaardig woon-, leef- en werkmilieu te realiseren waar inwoners, bedrijven en organisaties zich kunnen ontplooiën en zelf (mede) vormgeven aan hun eigen leefomgeving. In dit jaar hebben wij in samenspraak met de samenleving diverse onderzoeken gedaan naar beleving van leefbaarheid, verkeer - inclusief luchtverkeer - en parkeren. We zijn in gesprek gegaan met inwoners over wat voor inwoners de meest last geeft. Dit is de basis voor het opstellen van een actieplan leefbaarheid. Dit plan is met name gericht op een schone leefomgeving, overlast vliegverkeer, geluid van snelwegen en omvat een stappenplan om te komen tot een plannen op wijkniveau. Bij de visievorming over het stationsplein en de overlast die het spoor geeft is (en wordt nog steeds) uitgebreid nagedacht en geparticipeerd over de meest optimale inrichting waarbij de overlast zoveel als mogelijk wordt verminderd.

3.1 Bereikbare en veilige gemeente

Wat hebben we daarvoor gedaan?

3.1.1 Mobiliteitsplan met Actieprogramma Fiets

Voor verkeer en vervoer stellen wij beleid en heldere kaders op. In 2019 hebben we daar op de volgende manieren aan gewerkt.

Voor het plaatsen van laadpalen komt separaat aanvullend beleid. Er is in 2019 een eerste aanzet gedaan. Daarnaast is een start gemaakt met het opstellen van uitvoeringsregels over het plaatsen van laadpalen die gebonden zijn aan een aanvrager.

In 2019 zijn de eerste stappen gezet voor het opstellen van het Mobiliteitsplan. De raad heeft hiertoe kaders meegegeven door een zevental uitgangspunten vast te stellen. De online digitale enquête over verkeer en parkeren heeft vervolgens ongeveer 3000 reacties opgeleverd. In een "inspiratieavond" met een paneldiscussie zijn enkele reacties uit de enquête besproken. De respondenten zijn evenredig verdeeld op basis van leeftijd. Scholieren en ouderen waren hierin goed vertegenwoordigd. De resultaten van de enquête leveren een helder inzicht op over waar onveilige fietsroutes zich bevinden, waar te weinig parkeerplekken zijn en waar nieuwe bushaltes moeten komen.

Er is niet gewerkt aan een "Actieplan fiets". Dit wordt onderdeel van integraal fietsbeleid en lopende ontwikkelingen in (regionale) fietsroutes.

3.1.2 Snelfietspaden/doorfietspaden

Zowel de regio als de provincie hebben plannen voor "snelfietsroutes". Wij streven er gezamenlijk naar om vanaf 2021 een netwerk van fietspaden van hoge kwaliteit te realiseren, waarvan te realiseren snelfietsroutes de ruggengraat vormen. Wij geven uitvoering aan de regionale intentieovereenkomst om ook in onze gemeente een snel- of doorfietsroute te realiseren. Wij haken hierbij aan bij lopende regionale initiatieven. Dat heeft dit jaar nog niet geleid tot concrete planvorming, maar dat wordt wel verwacht voor 2020 met de aanstelling van een projectmanager bij de regio.

3.1.3 Verkeersveiligheid

Het abonnement op verkeersongevallencijfers is gecontinueerd. Maandelijks ontvangen we cijfers over verkeersongevallen in de gemeente. In 2019 heeft de provincie echter een andere leverancier van ongevallencijfers in de arm genomen. Dit in het kader van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV2030). Dit plan is in het voorjaar geïnitieerd door de minister en is medeondertekend door het IPO en de VNG en heeft als ambitie om het aantal dodelijke verkeersslachtoffers te reduceren tot nul. Deze andere leverancier sluit beter aan bij de gewenste risico-gestuurde aanpak van ongevallen. Met behulp van de nieuwe gegevens is een begin gemaakt met het vaststellen van de grootste risicogebieden op gebied van verkeersveiligheid in onze gemeente.

Verder zijn vanuit het SPV2030 in heel Nederland regionale verkeersveiligheidsambassadeurs benoemd. Zij zullen met acties het verkeersgedrag van (jeugdige) weggebruikers proberen te verbeteren. Onze gemeente heeft de ambassadeur geleverd voor de regio Gooi en Vechtstreek.

We stimuleren veilig verkeersgedrag van fietsers door zogenoemde 'wachtijdvoorspellers' toe te passen bij verkeerslichten. Zo zullen ze worden toegepast bij de nieuwe oversteek Meerstraat naar Stadzicht. Wij hebben een helder beeld van de verkeers(on)veiligheid rond scholen en op schoolroutes. Daarom hebben wij bij een paar scholen voor het eerst schoolzones ingevoerd. Wij stimuleren veilig fietsgebruik bij kinderen door verkeerseducatiemiddelen aan te dragen bij basisscholen. Zo hebben we onder andere het verkeersexamen georganiseerd voor vrijwel alle leerlingen van de groepen 7 van de basisscholen.

Dit jaar waren onze vijf snelheidsdisplays (smiley-borden) vrijwel continu, m.u.v. de schoolvakanties, in bedrijf op diverse locaties in de verschillende kernen. Hiermee hebben we een goed beeld gekregen van de gereden snelheden en de weggebruikers gewezen op de geldende maximumsnelheid. Omdat er veel behoefte is aan de displays zijn dit jaar 2 nieuwe displays aangeschaft, om zo nog meer locaties te bedienen. Deze nieuwe displays zijn door nieuwere techniek gemakkelijker uit te lezen.

Op diverse locaties zijn de entreepunten van de 30 zones verbeterd door het aanbrengen van de tekst "30" op de weg. Hiermee wordt de geldende maximumsnelheid beter aangeduid. Verder is de bebording op deze punten waar nodig verbeterd door extra verkeersborden en/of een beter locatie voor de verkeersborden. Dit is onder andere gebeurd op de zijwegen van de Brediusweg.

3.1.4 Veilige wegen

In 2019 hebben we zorggedragen voor het beheer en onderhoud van onze waardevolle voorzieningen, zoals wegen, straatmeubilair, verlichting, verkeersvoorzieningen en bouwwerken. In de gemeente Gooise Meren, waarvan de gemeente op grond van de Gemeentewet beheerder is, zijn op diverse locaties aan de verhardingen klein tot grote onderhoudswerkzaamheden uitgevoerd. Hierdoor is voldaan aan het onderhoudsniveau schoon, heel en veilig.

Tijdens de gladheidsbestrijding is het hoofdnet voor auto en fiets begaanbaar gehouden. Daarbij waren de richtlijnen van het CROW (Kenniscentrum voor het beheer van de openbare ruimte) uitgangspunt. Tevens is voor gladheidsbestrijding op de stoepen aan inwoners strooizout ter beschikking gesteld.

In 2019 zijn we gestart in en rondom de kernen Muiden en Muiderberg met uitvoering van werkzaamheden, die voortkomen uit het Wegenbeheerplan Muiden. Er is op meerdere plekken groot onderhoud uitgevoerd. Dit betrof onderhoud aan voetpaden, trappen of verlichting. Afgelopen jaar is ook gewerkt aan de voorbereiding van grootschalige onderhoudsprojecten. Denk daarbij aan de Mariahoeve in Muiden, de Eikenlaan Muiderberg en Energiestraat in Naarden. Deze projecten worden in het eerste kwartaal van 2020 aan de raad aangeboden.

In Naarden is een rotonde aangelegd ter hoogte van de Churchillstraat en bij de Meerstraat is een veilige geregelde voet/fiets oversteek aangelegd. De rijweg van de Rijksweg vanaf de nieuwe rotonde, de Godelindeweg, de rotonde Amersfoortsestraatweg tot de Brediusweg is voorzien van een nieuwe asfalt deklaag. Tijdens de uitvoering van deze asfaltwerkzaamheden zijn de bestaande lichtarmaturen vervangen voor Led armaturen en de bomen gesnoeid.

In Bussum zijn als proef enkele schoolzones aangebracht en zijn grenzen van 30 km zones beter gemarkeerd.

3.1.5 Toegankelijkheid in de buitenruimte

Wij vinden dat iedereen mee moet kunnen doen. De buitenruimte nodigt ertoe uit dat ook mensen met een beperking er gebruik van kunnen en willen maken. Daarom is aandacht besteed aan routing en bewegwijzering in de buitenruimte voor inwoners, bezoekers, recreanten en toeristen bij lopende projecten. In 2019 hebben wij een actie gedaan "houd de lijn vrij". Dit was een publieksactie om de geleidelijnen voor slechtzienden vrij te houden van fietsen, reclameborden etc.

3.2 Openbaar vervoer

Wat hebben we daarvoor gedaan?

3.2.1 Goed en toekomst-vast openbaar vervoer

Goed openbaar vervoer is een essentiële voorwaarde om de gemeente bereikbaar en leefbaar te houden en de economie verder te laten groeien. Het houdt Gooise Meren en de regio 't Gooi aantrekkelijk om te wonen, te werken, te leren, te ondernemen en te bezoeken.

In de nieuwe concessie openbaar vervoer 2021 zet de provincie Noord-Holland in op het slimmer inzetten van financiële middelen, waarbij onrendabele lijnen worden afgebouwd. Op- en uitstappunten dienen wel goed en gemakkelijk bereikbaar te zijn. Daarom bevorderen wij het fietsgebruik door bijvoorbeeld fietsparkeergelegenheid (o.a. bij stations Naarden-Bussum en Bussum-Zuid) te vergroten. Overleg met NS heeft ertoe geleid dat het fietsparkeren in de loop van 2020 wordt uitgebreid bij Bussum-Zuid. In de plannen van ProRail voor aanpassingen aan Naarden-Bussum wordt ook de fietsparkeergelegenheid uitgebreid. Wij hebben daarnaast actief deelgenomen aan overleggen over de nieuwe concessie openbaar vervoer 2021 en daarmee samenhangende strategische keuzes. Mede door onze inbreng zal het aanbod van openbaar vervoer beter aansluiten bij onze wensen. Onze inbreng heeft zich vooral gericht op het per bus bereikbaar houden van delen van onze gemeente, als bijvoorbeeld Muiderberg en Naarden, die verder weg zijn gelegen van openbaar vervoer knooppunten als de NS stations en P+R Muiden.

De bereikbaarheid van de P+R Muiden stond onder druk door de overbezetting van de parkeerplaats. Er is bestuurlijk overleg opgestart met rijk en provincie om te komen tot (een aanzet van) een oplossing. Dit zal in 2020 worden vervolgd.

3.2.2 Knelpunt snelwegen A1/A6

Gooise Meren is actief deelnemer in het MIRT-onderzoek (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) naar de gewenste mobiliteitsstructuur aan de oostkant van Amsterdam. We maken ons hard voor het toekomstscenario dat verbetering van het openbaar vervoer vooropstelt en niet inzet op capaciteitsuitbreiding van de A1, behalve als wordt gekozen voor ondertunneling. Samenwerking met omliggende gemeenten is van groot belang.

In 2019 hebben wij in regioverband bij provincie en MRA voortdurend aangegeven dat het MIRT-onderzoek goede basiselementen aanreikt voor toekomstvisies. De kansen voor lightrail zijn voor het komend decennium echter niet realistisch. Wij zetten in op hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) middels busvervoer over de weg. Het MIRT-onderzoek zelf is voor 2019 al afgerond. Daarover vinden geen overleggen meer plaats.

3.2.3 Belemmeringen verminderen "spoorse doorsnijding"

Naast dat de spoorlijn van groot belang is voor de bereikbaarheid en ontwikkelmogelijkheden voor Gooise Meren, is de drukke spoorlijn door Naarden en Bussum tegelijkertijd een probleem voor de leefbaarheid, bereikbaarheid, doorstroming en veiligheid binnen de beide kernen. In de zomer van 2019 zijn sporen verwijderd en vijf overwegen aangepast. De wachttijden bij deze overwegen zijn hierdoor verminderd. Op station Naarden-Bussum is gestart met het verbouwen van het station, waarbij de onbewaakte fietsenstalling is komen te vervallen.

Gedurende de verbouwing is het noodzakelijk om fietsen deels te stallen op het voorplein van het station, ondanks de overlast die dit geeft. De participatie voor de realisatie van een westelijke entree, inclusief de vergroting van de fietsparkeercapaciteit, verplaatsing van het P en R terrein en ook de herinrichting van een deel van de Slochterenlaan is positief verlopen. Inmiddels is er van de entree een breed gedragen ontwerp. In

2020 start de realisatie van dit project. De ontbrekende schakel in de fietsroute rondom het Naardermeer, de fietstunnel "Voormeerpassage", onder het spoor door, is geopend.

In 2019 is de visievorming gestart over heel het stationsgebied, in samenspraak met de samenleving. Dit proces loopt door tot in 2020.

3.3 Klantvriendelijk en eenvoudig parkeren in Gooise Meren

Inleiding

Parkeren draagt bij aan een gemeente waar het aangenaam wonen en verblijven is en waar het goed ondernemen is, en dat op een structureel duurzame manier. Voor zowel bezoekers als bewoners van Gooise Meren willen we dat het parkeren zo gastvrij, eenvoudig en klantvriendelijk mogelijk wordt georganiseerd.

Wat hebben we daarvoor gedaan?

3.3.1 Parkeerregulering die bijdraagt aan de kwaliteit van wonen, werken en leven in Gooise Meren

De evaluatie van de parkeerregeling is in 2019 afgerond. De resultaten zijn verwerkt en gepresenteerd in een evaluatierapport. Aan dit rapport zijn adviezen toegevoegd voor eventuele vervolgstappen en aanpassingen aan de huidige regeling om de kwaliteit van wonen, werken en leven in Gooise Meren te verbeteren. De adviezen zijn opgesplitst in aanscherpingsregels en adviezen voor lange termijn. Voorbeelden van adviezen zijn: professionalisering van de parkeerketen op het gebied van apparatuur en proces en het opstellen van een parkeervisie. Het opstellen van een parkeervisie is onderdeel van het Mobiliteitsplan. Medio 2020 wordt dat plan aan de raad aangeboden.

3.3.2 Kwaliteit parkeergarages

In 2019 zijn gesprekken gevoerd met belanghebbenden van parkeergarage De Olmen. Hieruit bleek dat de parkeergarage niet voldoet aan de huidige eisen (draaicirkels, afmetingen, toegang), dat daardoor de bezetting matig is en dat er veel overlast is voor omwonenden omdat de parkeergarage niet afsluitbaar is. In 2020 onderzoeken we de mogelijkheden voor de bouw van een nieuwe parkeergarage waardoor de gastvrijheid van het centrum van Bussum voor bezoekers wordt vergroot.

3.3.3 Parkeerbeleid met aandacht voor lokale situaties

Samen met NS en ProRail is de herinrichting van het hoge parkeerterrein nabij de rotonde bij station Bussum-Zuid voorbereid. Er komen meer plekken om fietsen te stallen (of meer fietsrekken). Besluitvorming over dit ontwerp inclusief de noodzakelijke investering vindt in het eerste kwartaal 2020 plaats.

3.3.4 Inclusieve samenleving: parkeren voor doelgroepen

Tijdens de evaluatie van de parkeerregeling (zie 3.3.1) is gebleken dat de parkeervergunningen voor bepaalde doelgroepen onvoldoende bekend zijn. Zo kan bijvoorbeeld de Mantelzorgvergunning meer onder de aandacht worden gebracht. Uit de evaluatie is niet gebleken dat het aanbod van verschillende type vergunningen moet worden aangepast. Wel wordt de bezoekersvergunning als onhandig ervaren. In de Parkeervisie (Mobiliteitsplan 2020) wordt onder andere aandacht besteed aan de bezoekersvergunning.

3.3.5 Modernisering parkeerketen

In het evaluatierapport over de parkeerregeling in Gooise Meren (zie 3.3.1) zijn adviezen gegeven op gebied van professionalisering van de parkeerketen (apparatuur en proces), voor de lange termijn. Hieraan is in 2019 meteen invulling gegeven door een start te maken met de voorbereiding van de modernisering van de parkeerketen. Het college heeft zich laten informeren over de verschillende inventieve en technische mogelijkheden. Interessante mogelijkheden liggen onder andere op het gebied van kentekenparkeren, handhaving en bezoekersparkeren. Verdere uitwerking en onderzoek volgt in 2020, na het afronden van het Mobiliteitsplan.

3.4 Leefbaarheid

Wat hebben we daarvoor gedaan?

3.4.1 Kwaliteit van de leefomgeving

In 2019 is gewerkt aan een Actieprogramma Leefbaarheid met drie sporen: meten is weten, vitale wijken en leefbare gemeente. Voor het eerste spoor is onder meer de pilot Leefbaarheid Effecten Rapportage (LER) uitgevoerd voor de BOR gronden en voor de voorzieningen in Muiden. Met het instrument LER is het mogelijk om de kwaliteit van de leefomgeving te beoordelen of om te kijken wat de effecten van grootschalige veranderingen in diezelfde leefomgeving op de leefbaarheid zijn. De pilot moet uitwijzen of het instrument bruikbaar is om te komen tot gedeelde normen over de kwaliteit van de leefomgeving.

Er is gewerkt aan het tweede spoor door uitvoering van de pilot vitale wijken / eenzaamheid. Met deze pilot willen we komen tot een aanpak om met inwoners te werken aan vitale wijken. In deze aanpak zoeken we op wijk- en buurtniveau op systematische wijze duurzame oplossingen voor de opgaven van dezelfde wijk. Het eigenaarschap blijft daarbij zoveel mogelijk bij de inwoners. Deze methodiek wordt de komende jaren ingezet om per wijk tot wijkontwikkelplannen te komen. Het wijkontwikkelplan is een plan met een visie op de ontwikkeling van de wijk (wijkvisie), de te bereiken doelen (wijkplan) en een uitwerking van deze doelen in projecten (wijkagenda).

Spoor drie is uitgevoerd door een nulmeting te doen naar de ervaren leefbaarheid in Gooise Meren. Op basis hiervan is het Leefbaarheidsfestival georganiseerd, waar de uitkomsten van de nulmeting zijn gedeeld. Ook zijn met inwoners de meest prangende opgaven verkend: schone leefomgeving, vergroening, verkeer en parkeren, geluid van vliegtuigen, rijkswegen en lokale wegen. In het Actieplan Leefbaarheid zijn rond deze thema's acties vanuit de gemeente opgesteld, initiatieven van inwoners benoemd en gedeelde activiteiten aangedragen. Deze samenbundeling van acties moet leiden tot meer grip op de kwaliteit van de leefomgeving.

In het Actieplan Leefbaarheid zijn de stappen opgenomen om te komen tot een Actieplan Geluid. Dit geeft de mogelijkheid om de uitkomsten van de metingen in het kader van leefbaarheid (LER) en de vastgestelde metingen geluid (geluidskaarten) te verwerken in het Actieplan Geluid, waar in 2020 aan gewerkt wordt.

In 2019 zijn op 6 punten geluidsmetingen langs de A1 uitgevoerd om te bezien in hoeverre deze afwijken van metingen en de vigerende normen. De resultaten zijn besproken met de bewonersgroep Minder Hinder. Uiteindelijk gaat het om het in gemeenschappelijkheid te streven naar minder geluidsoverlast van deze snelweg. In dat kader is met inwoners de mogelijkheid verkend van een 'zonnegeluidswal' langs een deel van de A1.

Beleidsindicatoren

Niet van toepassing.

Wat heeft het gekost?

Bedragen x €1.000

Exploitatie	Realisatie 2018	Begroting 2019	Begroting 2019 (na wijziging)	Realisatie 2019
Lasten				
607 Wegen en straatmeubilair	9.101	5.477	5.457	5.745
608 Verkeer	932	976	943	1.033
609 Parkeren	1.652	1.624	1.706	1.656
Totaal Lasten	11.685	8.076	8.106	8.435
Baten				
607 Wegen en straatmeubilair	-2.383	-172	-305	-457
608 Verkeer	-122	-37	-37	-29
609 Parkeren	-2.573	-2.478	-2.561	-2.704
Totaal Baten	-5.078	-2.687	-2.902	-3.190
Gerealiseerd saldo van baten en lasten	6.607	5.389	5.204	5.244
Stortingen				
607 Wegen en straatmeubilair	380	0	0	0
Onttrekkingen				
607 Wegen en straatmeubilair	-3.701	0	-219	-219
Mutaties reserves	-3.321	0	-219	-219
Gerealiseerd resultaat	3.286	5.389	4.985	5.025

Toelichting financiële verschillen

Toelichting verschillen Realisatie 2019 t.o.v. Begroting inclusief wijzigingen 2019		
Onderdeel programma 3	Verschil (x € 1.000)	V/N (V= voordeel, N= nadeel)
<i>Doorbelastingen</i> Doorbelasting kosten ambtelijk apparaat, nadere toelichting zie verschillenanalyse programma 9.	-250	N
<i>Wegen</i> Omdat in 2019 het opstellen van een handboek inrichting openbare ruimte niet is opgestart valt het incidentele budget vrij (€ 30kV). Deze activiteit zal in 2020 opgepakt worden. De geplande onderzoeken naar de toegankelijkheid van de openbare ruimte zijn uitgevoerd en de werkelijke	-13	N

kosten zijn lager dan begroot (€ 37k V). Op de overige onderdelen binnen het product Wegen zijn diverse kleine over- en onderschrijdingen (per saldo € 80k N). De lasten voor het project Aanpak zwerfvuil zijn circa € 80k hoger dan begroot. Tegenover deze lasten staan hogere baten (Nedvang). Hierdoor is deze activiteit budgettair neutraal.		
<i>Parkeren</i> Op parkeren hebben we een voordelig resultaat door lagere uitgaven voor straatparkeren (€ 77k V). Dit komt met name door een temporisering van het project Modernisering. De lasten van fietsparkeren zijn ook lager dan geraamd (€ 39k V). De baten parkeren zijn per saldo € 128 hoger dan begroot (straatparkeren € 230k V en garages € 102k N).	244	V
<i>Overige verschillen</i>	-22	N
Totaal voor reserves	-41	N
	0	N
Totaal	-41	N