

06 juli 2021



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 en leefbaarheid.

We hebben zorg gehad voor verkeersveiligheid en goede bereikbaarheid in onze kernen, door aandacht te hebben voor verkeersveiligheidsknelpunten en doorstroming van verkeer op onze wegen. Op gebied van verkeersveiligheid is nader invulling gegeven aan het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 door vast te stellen waar de hoogste risico's worden gelopen op verkeersongevallen. Verder zijn per regio zogenaamde verkeersveiligheidsambassadeurs aangesteld. Voor onze regio Gooi en Vechtstreek is dat wethouder Nico Schimmel. Als ambassadeur voor de verkeersveiligheid heeft onze wethouder in alle gemeenten diverse gesprekken gehad, waaronder met burgemeesters en politie, in de zogenaamde driehoeksoverleggen. Verkeersveiligheid is daarmee op de kaart gezet.

Goed en toekomst-vast 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. In regionaal verband hebben wij gereageerd op het Programma van Eisen dat de provincie heeft opgesteld voor een nieuwe vervoerder, die per juli 2021 de concessie invulling zal geven. Hierdoor zal het nieuwe vervoerplan beter aansluiten bij onze wensen. De concessie is inmiddels gegund aan Transdev (nu nog Connexxion).

Corona heeft in 2020 geleid tot een fors lager gebruik van het openbaar vervoer en tot het bijstellen van ambities. Connexxion heeft moeten besluiten om de dienstregeling aan te passen aan deze verminderde vraag. Hierdoor rijden er minder bussen. De dienstverlening zelf is niet in gevaar gekomen omdat het Rijk met een beschikbaarheidsvergoeding tot medio 2021 garandeert dat bussen kunnen blijven rijden.

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 inwoners 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 het buurtplatform van Naarden Vesting een parkeerenquête opgesteld, die in 2020 online is gekomen. Deze enquête heeft zeer bruikbare informatie opgeleverd, aanvullend op de afgeronde evaluatie van het huidige parkeerbeleid.

Leefbaarheid en duurzame mobiliteit gaan hand in hand. Gooise Meren is een groene, duurzame gemeente met een rijke cultuurhistorie. Wij streven onveranderd naar een kwalitatief hoogwaardig woon-, leef- en werkmilieu waar inwoners, bedrijven en organisaties zich kunnen ontplooien en zelf (mede) hun eigen leefomgeving kunnen vormgeven. In dit jaar hebben wij op basis van onderzoeken en gesprekken met inwoners het actieplan leefbaarheid opgesteld. Dit plan is met name gericht op een schone leefomgeving, overlast vliegverkeer, geluid van snelwegen en omvat een stappenplan om te komen tot plannen op wijkniveau.

Daarnaast is vanuit Rijk, provincie en regio in een Regionaal Mobiliteitsprogramma aangegeven hoe het Klimaatakkoord concreet kan worden gemaakt door het aanreiken van tal van suggesties op gebied van duurzame mobiliteit. Maatregelen die ook bijdragen aan een gezond leefmilieu, zoals het gebruik van zero emissie voertuigen. Deze maatregelen zijn opgenomen in de Mobiliteit- en Parkeervisie.

In deze Mobiliteit- en Parkeervisie "Goed en Veilig op Weg" zijn concept visies geformuleerd voor verkeer en parkeren op basis van in 2019 vastgestelde uitgangspunten. Veel tijd is gestoken in participatie met grotere en kleinere groepen stakeholders. De participatie heeft een bepalende rol gehad in de totstandkoming van de visie.

Bij de visievorming over het stationsgebied Naarden-Bussum en de overlast die het spoor geeft, is (en wordt nog steeds) uitgebreid nagedacht en geparticipeerd over de meest optimale inrichting van het gebied. Er is daarbij ook gekeken naar herbesteding van gebouwen. Doel is om de overlast zoveel als mogelijk te verminderen en het ruimtegebruik te optimaliseren.

3.1 Bereikbare en veilige gemeente

Doelstellingen

3.1.1 Actualiseren mobiliteitsbeleid met speciale aandacht voor de fiets

Voor Gooise Meren is op dit moment nog geen mobiliteit- en parkeerbeleid vastgesteld. Ruimtelijke en technologische ontwikkelingen vragen om een visie op mobiliteit en parkeren. Daarnaast zijn er ambities op gebied van verkeersveiligheid, fietsen en elektrisch rijden die vragen om implementatie. Of nog concreter: vragen uit onze samenleving over knelpunten en laadpalen. Deze en andere vragen worden beantwoord in een nieuwe visie op mobiliteit. In 2020 is een eerste concept van deze visie gereed gekomen. Besluitvorming wordt begin 2021 verwacht.

Maatregelen

Opstellen Mobiliteits- en Parkeervisie

Voor mobiliteit stellen wij beleid en heldere kaders op. Hiervoor is in 2020 gestart met het opstellen van een mobiliteitsplan. In de eerste concept versie van dit plan zijn knelpunten benoemd, nieuwe ontwikkelingen besproken, hoofdwegenstructuren vastgesteld en is de basis gelegd om gebieden verkeersluw te maken. Daarnaast is er speciale aandacht geschonken aan het stimuleren van het fietsgebruik. Ook duurzame mobiliteit (bijvoorbeeld deelfietsen, deelauto's, etc.) heeft een belangrijke rol in het plan gekregen.

Kwaliteit

Het opstellen was een intensief en zorgvuldig proces waarbij veelvuldig is overlegd met diverse stakeholders.

In het voorjaar hebben wij het participatieproces afgerond en de visie in eerste concept voorgelegd aan belangrijke stakeholders als bewonersverenigingen Naarden-Vesting en Muiden, ondernemers en Fietsersbond. Deze stakeholders konden zich echter onvoldoende vinden in de visie. Daarom hebben we in augustus en september een extra participatieronde ingelast om opnieuw met hen te spreken. Dit heeft geleid tot diverse aanpassingen aan de visie. Daarna kregen wij van allen positieve reacties. De besluitvormingsprocedure voor de vaststelling van de visie is eind 2020 gestart.

Opstellen uitvoeringsprogramma

De opgaven die volgen uit de Mobiliteits- en Parkeervisie zijn opgenomen in een uitvoeringsagenda. Hierin staat opgenomen welke opgaven hoe en wanneer opgelost kunnen worden. De uitvoeringsagenda wordt elke 4 jaar, per raadsperiode, geactualiseerd.

Kwaliteit

De uitvoeringsagenda maakt onderdeel uit van de Mobiliteits- en Parkeervisie. De besluitvormingsprocedure voor de vaststelling van het plan loopt en is nog niet afgerond.

Realiseren oplaadpunten strategische locaties

Het plaatsen van laadpalen op grotere parkeerterreinen (meer dan acht parkeerplekken), op strategische locaties in de wijk en bij bestemmingslocaties (locaties waar veel mensen naar toe willen, bijvoorbeeld het Muiderslot) moet mensen aanzetten tot de aanschaf van elektrische auto's. De bepaling van deze locaties gebeurt op basis van gedegen onderzoek en kengetallen. Hierbij houden wij rekening met verschillende ontwikkelingen, zoals snel-laden bij tankstations. Het plaatsen van deze laadpalen staat weliswaar los van het

plaatsen van laadpalen vanwege individuele aanvragen van inwoners, gepoogd wordt echter om zoveel mogelijk te combineren. De huidige afhandeling van individuele aanvragen blijft gehandhaafd.

Kwaliteit

Een beleidsmatig kader voor het proactief plaatsen van grotere aantallen laadpalen, is in 2020 nog niet gereed gekomen. Op dit moment is de MRA-E bezig met het opstellen van een regionale visie. Deze visie zal aanhaken bij de Nationale Agenda Laadinfrastructuur. Het is zinnig dit af te wachten. Deze visie wordt in het tweede kwartaal van 2021 verwacht en zal voor ons het vertrekpunt vormen voor het opstellen van beleid voor het plaatsen van laadpalen. Dit beleid is nodig omdat er in 2020 een flink aantal bezwaren geweest zijn tegen het plaatsen van laadpalen en dit bemoeilijkt het plaatsen van grotere aantallen laadpalen op één locatie.

3.1.2 Verbeteren en opwaarderen fietsnetwerk

Uit het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) onderzoek oostkant Amsterdam naar mobiliteit. In -onder andere- de regio Gooi en Vechtstreek bleek dat het verbeteren van fietspaden en fietsroutes op korte termijn een belangrijke bijdrage zal leveren aan de bereikbaarheid. De provincie Noord-Holland en regio Gooi en Vechtstreek hebben hun ambities reeds doorvertaald naar een fietsroutenetwerk met meerdere fietsroutes, ook in onze gemeente. Vanwege grensoverschrijdende routes heeft de provincie Utrecht aangegeven te willen participeren om gezamenlijk tot een volgende stap te komen. Daartoe is een intentieverklaring "hoogwaardig fietsnetwerk Gooi en Vechtstreek" ondertekend. Deze intentieverklaring is niet juridisch bindend en raakt niet aan de autonomie van gemeenteraden. Bij de uitwerking van de fietsroutes blijft er ruimte voor maatwerk. De kosten voor de werkzaamheden voortvloeiend uit deze intentieverklaring (niet zijnde realisatie) worden opgebracht door Regio Gooi en Vechtstreek uit de middelen voor de Regionale Samenwerkingsagenda. Voor de financiering van het fietsnetwerk zelf worden nog voorstellen uitgewerkt. De projectleiding berust bij de regio. In aanvulling op deze intentieverklaring is inmiddels ook een inspanningsverplichting aangegaan om tot aanleg van dit hoogwaardig fietsroutenetwerk te komen. Dit netwerk is als speerpunt in de concept Mobiliteits- en Parkeervisie opgenomen.

Maatregelen

Wegnemen knelpunten bestaand fietsroutenetwerk

We hebben de ambitie om de belangrijkste knelpunten in het huidige fietsnetwerk weg te nemen om zo het fietsgebruik te bevorderen. Daar waar dit kan met kleine ingrepen voeren wij dit uit. Op de punten waar een grote ingreep nodig is, kijken we wanneer dit uitgevoerd kan worden of kan worden meegenomen in een bestaand project.

Verbeteren en opwaarderen fietsnetwerk:

De verkeersontsluitingsroute van de snelweg A1 naar de kernen Muiden en Muiderberg gaan we optimaliseren. Het ontwerp en ligging van deze gebiedsontsluitingsweg (weg buiten de bebouwde kom, 80 km/uur) is in een ver gevorderd stadium, als onderdeel van het project Herstel Schootsvelden Muiden. De aansluiting in het ontwerp van de parkeerplaats P2 en Herengracht zal met een rotonde een verkeersveilige oplossing zijn. De aanleg van een fietspad langs het nieuwe tracé van de Mariahoeveweg is voorbereid.

Kwaliteit

De belangrijkste knelpunten in het huidige fietsnetwerk zijn geïnventariseerd. De participatie vanuit de mobiliteitsvisie leverde belangrijke input. Daarnaast heeft de Fietsersbond een uitgebreid overzicht van knelpunten aangeleverd.

Verbeteren en opwaarderen fietsnetwerk:

Een van de knelpunten is het ontbreken van een doorlopend fietspad langs de Mariahoeveweg in Muiden. Omdat deze weg (deels) opnieuw wordt aangelegd vanwege herstel van de schootsvelden ten zuiden van Muiden, is geprobeerd daar meteen de aanleg van een fietspad aan toe te voegen. Binnen het project bleek het op dit moment financieel niet mogelijk om een nieuw aan te leggen fietspad langs het nieuwe tracé in de plannen op te nemen. De aanleg van dit fietspad blijft een sterke wens. Hierbij hoeft doorgaand fietsverkeer niet meer door de woonwijken te fietsen, wat nu tot klachten leidt.

Vorbereiding starten voor aanleg snel/doorfietsroutes

Zowel de regio als de provincie hebben plannen voor snel-/doorfietsroutes. Wij streven er gezamenlijk naar om een hoogwaardig netwerk van fietsroutes te realiseren. De komende jaren worden de precieze tracés van deze routes gefaseerd uitgewerkt. In 2020 is de voorbereiding voor de aanleg van deze routes gestart met een aanvullend onderzoek naar kansrijke tracés. In lopende projecten is het in beperkte mate mogelijk om reeds rekening te houden met de aanleg van een hoogwaardige fietsroute.

Kwaliteit

In opdracht van de regio Gooi en Vechtstreek heeft een adviesbureau kansrijke fietsroutes onderzocht en gepresenteerd in een eindrapport. Er is een aanzet van een kostenraming bijgevoegd. Samen met andere gemeenten in onze regio heeft Gooise Meren in een intentieverklaring aangegeven vaart te willen maken met de aanleg van (snel/door)fietsroutes en is inmiddels tot een inspanningsverplichting gekomen. De MRA doorfietsroute van Hilversum naar Amsterdam is, mede vanwege de subsidiemogelijkheden, zeer kansrijk. De fietsroute tussen het busstation Huizen en NS station Naarden-Bussum is daarnaast van groot belang. Met de gemeente Huizen zijn overleggen opgestart over het precieze tracé van deze fietsroute.

3.1.3 Realiseren afname van het aantal verkeersongevallen

Landelijk staat de stijging van het aantal dodelijke ongevallen in het verkeer volop in de schijnwerpers. De minister wil met een nieuw risico-gestuurd beleid het aantal verkeersdoden fors terugbrengen. Voor onze gemeente begint dit met monitoring van het actuele verkeersveiligheidsbeeld en het formuleren van een aanpak van geconstateerde knelpunten. School- en 30 km zones vragen om heel concrete maatregelen waarmee de verkeersveiligheid wordt verbeterd. Veel onveiligheid wordt veroorzaakt door foutief gedrag. Opvoeden is hier het devies, te beginnen op basisscholen met het bijbrengen van de verkeersregels. Om verkeersveiligheid een impuls te geven zijn per regio verkeersveiligheidsambassadeurs benoemd. Voor de Regio Gooi en Vechtstreek is dat wethouder Nico Schimmel.

Maatregelen

Vertalen nieuw landelijk verkeersveiligheidsbeleid naar gemeentelijk beleid

Landelijk is het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 opgesteld. Doel is het aantal verkeersdoden drastisch te verlagen. Als gemeente is het zaak om dit landelijke beleid om te zetten naar gemeentelijk beleid om lokale oplossingen te kunnen realiseren. Met dit beleid kunnen we zo het aantal verkeersongevallen in de gemeente omlaag brengen.

Kwaliteit

Onder regie van de provincie is in regionaal verband de landelijke aanpak verbeteren verkeersveiligheid uitgewerkt en toegepast. Deze aanpak gaat uit van een risicogerichte aanpak van verkeersonveiligheid. Via ter beschikking gestelde programma's heeft elke gemeente risicogebieden bepaald. Naar aanleiding daarvan zijn alle relatief gevaarlijke wegen in de regio geïnventariseerd en stelt de provincie nu een plan van aanpak op. De landelijke subsidieregeling vereiste dat voor 1 september een gemeentebrede subsidieaanvraag bij het Rijk werd ingediend. Dit is gelukt. Inmiddels is subsidie aan diverse projecten toegekend. In 2020 heeft onze wethouder Nico Schimmel verder invulling gegeven aan het ambassadeurschap Verkeersveiligheid voor de regio Gooi en Vechtstreek. Hij heeft onder andere deelgenomen aan zogenaamde driehoeksoverleggen (burgemeester, politie, openbaar ministerie). Onderwerp van gesprek was de inzet van handhaving.

Sturen op veilig verkeersgedrag

Actuele ongevallencijfers zijn bijgehouden en gebruikt om inzicht te krijgen in verkeersveiligheidsknelpunten. Voor de grootste knelpunten is het belangrijk te bezien of en hoe we de situatie met kleine aanpassingen veiliger kunnen maken. Daarnaast werken we samen met Veilig Verkeer Nederland (VVN) om acties in de wijken te ondersteunen. Ook beschikken we over een zevental snelheidsinformatiedisplays (SID's of smiley-borden). Deze rouleren we door de gemeente om automobilisten te wijzen op hun gereden snelheid en de geldende maximumsnelheid.

Kwaliteit

De gemeente beschikt over zevental snelheidsinformatiedisplays (SID's). De SID's registreren van alle passerende voertuigen de snelheid. Als er te hard wordt gereden, gaat de display knipperen. Als de snelheid onder de toegestane snelheid ligt, gebeurt dat niet. Door het plaatsen van een SID wordt bereikt dat verkeersdeelnemers, maar ook de omgeving, zich meer bewust zijn van de gereden snelheid. Als er te hard gereden wordt, is dit van invloed op de veiligheidsbeleving. De SID's dragen daarom bij aan een veiligere verkeersomgeving en indirect ook aan het verminderen van verkeersslachtoffers. In 2020 hebben wij op 61 plekken SID's ingezet. Dat is iets minder dan in 2019, namelijk 80. De geregistreerde informatie van de SID's wordt binnen de gemeente opgeslagen om niet alleen de inwoners van informatie te voorzien, maar ook om deze gegevens toe te passen bij het streven naar het veiliger maken van het verkeer in de gemeente Gooise Meren.

Invoeren van schoolzones

In 2019 zijn de eerste twee schoolzones aangelegd. Deze zones attenderen de weggebruiker op de aanwezigheid van een school. De verwachting is dat automobilisten hiermee hun gedrag aanpassen. Allereerst willen we het effect van de zones evalueren. Als ze effectief zijn, vergroten we in 2020 het aantal schoolzones om zo de verkeersveiligheid rond de scholen te verbeteren.

Kwaliteit

Vanwege corona hebben we in 2020 nog geen verkeerstelling kunnen houden en was het dus ook niet mogelijk de huidige zones te evalueren met harde cijfers.

Verduidelijken toegangen 30 km zones

Om automobilisten te wijzen op de geldende maximumsnelheid in 30 km/h-zones, hebben wij het voornemen de toegangen verduidelijken. Dit doen we meestal door de borden op een opvallende plaats neer te zetten en de tekst "30" op of in het wegdek aan te brengen. Hierdoor wordt het voor de weggebruiker duidelijker wat er van hem of haar verwacht wordt. Zodra er wegwerkzaamheden bij de entrepunten zijn, brengen we de benodigde markering aan. Op de andere punten gaan we gefaseerd de entrepunten verbeteren.

Kwaliteit

Op diverse locaties zijn de afgelopen tijd, vooral de zijstraten van de Brediusweg in Bussum, betere 30 zone markeringen aangebracht. Op asfaltwegen is dit gedaan met wegverf en op andere wegen is elementenverharding aangebracht met een grote tegel met de tekst 30. Het in kaart brengen van andere punten, waar de zone verbeterd kan worden, gebeurt in 2021.

Organiseren verkeerseducatie

We zorgen ervoor dat alle kinderen in groep 7 van de basisscholen in Gooise Meren deel kunnen nemen aan de landelijke verkeersexamens. Hierdoor leren de kinderen de verkeersregels en hoe ze zich in het verkeer moeten gedragen. Daarnaast hebben we een faciliterende rol in andere verkeerseducatieprojecten.

Kwaliteit

In 2020 zijn de verkeersexamens met succes georganiseerd door de gemeente en Veilig Verkeer Nederland (VVN). Dit proces is na de zomer geëvalueerd, waarna besloten is de samenwerking met VVN voor de komende jaren te continueren. Hiervoor dient nog een meerjarig contract met hen te worden afgesloten. Dat gebeurt in 2021.

3.1.4 Waarborgen doorstroming op hoofdwegenstructuur

Verkeersdoorstroming op onze hoofdwegenstructuur (de 50 km/uur wegen) is belangrijk voor de bereikbaarheid van onze kernen en om ongewenst doorgaand verkeer door verblijfsgebieden (30 km zones) tegen te gaan.

Maatregelen

Optimaliseren verkeerskundige werking VRI's

Elke vijf jaar wordt een verkeersregelinstallatie (VRI) gecontroleerd op zijn verkeerskundige werking en prestatie. Onderdeel daarvan is het prioriteren van verkeersstromen (bijvoorbeeld overstekende fietser belangrijker dan automobilist).

Kwaliteit

Om verkeerslichtenregelingen te kunnen evalueren, is het noodzakelijk dat de automaten zijn aangesloten op de verkeerscentrale van de provincie. Wij hebben met de provincie afgesproken dat zij de evaluaties uitvoeren. Op dit moment is 1 verkeerslichtenautomaat gekoppeld met de centrale. De wens is om alle VRI aan de centrale te koppelen. In 2020 is onderzocht of de VRI automaten omgebouwd of vervangen moeten worden teneinde aansluiting op de centrale mogelijk te maken. Het onderzoek is eind 2020 afgerond. In 2021 worden de VRI automaten geschikt gemaakt voor communicatie met de verkeerscentrale van de provincie. Tot die tijd zullen er geen controles kunnen plaatsvinden op verkeerskundige werking en prestatie.

3.2 Openbaar vervoer

Doelstellingen

3.2.1 Verbeteren bereikbaarheid van de gemeente met het openbaar vervoer

Bereikbaarheid is nodig om de kwaliteit van de leefomgeving te waarborgen en staat of valt met een goed functionerend openbaar vervoer. Bereikbaar zijn met het openbaar vervoer betekent dat er voldoende haltes aanwezig zijn met voldoende voorzieningen. Op grotere OV knooppunten ontbreekt het soms nog aan stallingen, wachtruimtes en sanitair. Verkeersveilige routes naar bushaltes of OV knooppunten stimuleren het OV gebruik.

Maatregelen

Uitbreiden fietsparkeergelegenheid bij OV knooppunten

Om OV knooppunten aantrekkelijker te maken is het belangrijk dat voor- en natransport goed gefaciliteerd wordt. Een belangrijk onderdeel is daarvan is een goede en ruime stalling voor fietsen bij de knooppunten. Bij de belangrijkste knooppunten gaan we het aantal fietsparkeerplaatsen uitbreiden.

Kwaliteit

De voorbereiding voor de herinrichting van de westzijde van station Naarden-Bussum is afgerond. Aan deze zijde komen 600 extra fietsparkeerplaatsen (1500 straks tegen 900 nu). Uitvoering is naar verwachting in 2021. Met succesvolle participatie is gekomen tot een mooi ontwerp waar veel draagvlak voor is. In het ontwerp is een fietspad opgenomen dat onderdeel wordt van een langere hoofdfietsroute door Gooise Meren.

Bij Bussum Zuid is de realisatie van extra fietsparkeergelegenheid voorbereid. Er is uiteindelijk gekozen voor een eenvoudige uitbreiding bovenop het stationsplein. Daarvoor is het aantal autoparkeerplaatsen verminderd. De uitvoering wordt verwacht in het voorjaar van 2021. Parkeerders kunnen veelal terecht op de P+R aan de andere kant van het spoor.

Wegnemen knelpunten in loop- en fietsroutes van en naar OV knooppunten

De routes van en naar de OV knooppunten gaan we inventariseren op knelpunten. Te denken valt aan oversteken, gevaarlijke punten, etc. Daar waar dit op te lossen is met simpele ingrepen doen we dat. Anders nemen we het mee in de lopende projecten.

Kwaliteit

Door het participatietraject voor de Mobiliteits- en Parkeervisie is veel informatie verzameld over knelpunten in voetgangers- en fietsverbindingen. Aan scholieren is gevraagd welke knelpunten zij ervaren op weg naar school, Daarnaast is bij bezoeken aan ouderencentra gevraagd naar de beschikbaarheid van bushaltes. Deze ervaringen en de al bekende knelpunten vanuit de Fietzersbond, zijn onderdeel geworden van de Mobiliteits- en Parkeervisie. Zo zijn het realiseren van een hoogwaardig fietsroutenetwerk, het versterken van OV knooppunten en het aanleggen van fietsparkeervoorzieningen speerpunten in de visie.

3.2.2 Verbeteren bereikbaarheid van en binnen de regio met het openbaar vervoer

De MIRT studie oostkant Amsterdam geeft aan dat naast het bevorderen van fietsgebruik ook het bevorderen van het openbaar vervoer (OV) gebruik grote kansen biedt voor het bereikbaar houden van onze regio en gemeente. Wij onderschrijven dit en willen daarom de bereikbaarheid middels het OV verbeteren.

Maatregelen

Leveren van bijdragen aan vervolgproces MIRT

Gooise Meren is actief deelnemer geweest 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 voorop stelt en niet inzet op capaciteitsuitbreiding van de A1, behalve als wordt gekozen voor ondertunneling. Samenwerking met omliggende gemeenten is van groot belang.

Kwaliteit

Het MIRT onderzoek is eind 2017 afgerond. Op basis van de Regionale Samenwerkingsagenda zijn uitgangspunten voor de oplossingsfase van het MIRT onderzoek Oostkant Amsterdam bepaald. Gooi en Vechtstreek zet in op integrale en gebiedsgerichte oplossingen, waarbij een modern hoogfrequent OV-systeem, aangevuld met knooppunt ontwikkeling en goede fietsverbindingen.

Voor de korte termijn wordt in de regio gedacht aan maatregelen als slimme bus- en meerijd diensten, verdichting rondom knooppunten, realiseren van een (snel)fietsroutenetwerk, verbeteren van de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer en ontwikkelen van mobiliteit hubs voor (deel)auto's en (deel)fietsen. Deze maatregelen zijn in de Mobiliteits- en Parkeervisie opgenomen. De bereikbaarheid van het P+R Muiden is verbeterd door de openstelling van de Overdiemerweg/ Pampusweg tussen IJburg en Muiden. Bij de voorbereidingen van de herinrichtingen van de Slochterenlaan en de Nieuwe Spiegelstraat is rekening gehouden met een mogelijke aanleg van een hoofdfietsroute door deze straten.

De vervoersbewegingen worden beïnvloed door stimulering van de werkgelegenheid, het concentreren van nieuwe woningen bij OV-knooppunten en het verbeteren van de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer. Door corona is de invulling van deze laatste maatregel niet van de grond gekomen.

Voor de middellange termijn is een capaciteitsvergroting van de A27 – tussen knooppunt Eemnes en de A6 – voorgesteld. Voor de herontwikkeling van knooppunt Crailo, nabij het oude Ter Gooi ziekenhuis, is onderzocht of een fietstunnel onder de A1 door tot de mogelijkheden behoort. Dit zou een forse verbetering kunnen zijn voor de bereikbaarheid per fiets van het OV knooppunt. Op lange termijn (2030) is een grootschalige maatregel aan het OV of de A1 noodzakelijk. Voor Gooi en Vechtstreek is capaciteitsvergroting van de A1 alleen bespreekbaar als het gaat om een verdiepte ligging of tunnel.

3.2.3 Wegnemen barrièrewerking spoorwegen

De huidige gelijkvloerse spoorwegovergangen zullen de komende jaren blijven. Tegelijkertijd wordt dagelijks overlast ervaren door wachtend verkeer voor de gesloten overwegbomen. Wij haken slim aan bij lopende projecten om deze overlast te minimaliseren.

Maatregelen

Onderzoeken knelpunten nabij spoorwegovergangen

De drukke spoorlijn door Naarden en Bussum is een probleem voor de leefbaarheid, bereikbaarheid, doorstroming en veiligheid voor beide kernen. Mensen moesten steeds langer wachten bij de spoorwegovergangen. Gooise Meren zet in op een duurzame en betaalbare oplossing. Zo richten we ons op

het verbeteren van veiligheid rondom het spoor via het lopende project Snelheidsverbetering Naarden Bussum (ProRail).

Kwaliteit

Sinds de in augustus 2019 uitgevoerde werkzaamheden aan het spoor is er veel veranderd. Vier overwegen zijn aangepast waardoor de oversteeklengte voor passerend auto- en langzaam verkeer korter is geworden. De oversteekbaarheid is daardoor verbeterd en in 2020 bleken wachttijden daardoor te zijn afgenomen van ruim 30 minuten tot ongeveer 20 minuten. De verbouwing van station Naarden-Bussum nadert zijn afronding. De vormgeving van de kruising van de overweg aan de Vlietlaanzijde, bij de Gen. de La Reijlaan, is meegenomen binnen het project Vlietlaan.

3.3 Klantvriendelijk en eenvoudig parkeren in Gooise Meren

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 is het parkeren zo gastvrij, eenvoudig en klantvriendelijk mogelijk georganiseerd.

Doelstellingen

3.3.1 Met parkeervisie de kwaliteit van wonen, werken en leven verbeteren

Met de harmonisatie van de parkeerregeling na de fusie is ervoor gekozen om enkel het bestaande beleid van de voormalige gemeenten op elkaar af te stemmen en geen nieuw beleid vast te stellen. Hierdoor ontbrak een integrale en bestuurlijke visie op parkeren.

Maatregelen

Opstellen parkeervisie

In 2020 is de Mobiliteits- en Parkeervisie aan de raad voorgelegd. In deze visie is beschreven wat Gooise Meren nastreeft op het gebied van parkeren tot het jaar 2040.

Kwaliteit

De Mobiliteits- en Parkeervisie en het daarbij horende uitvoeringsprogramma bevinden zich in de laatste fase voor bestuurlijke besluitvorming. Zowel inwoners, ondernemers als samenwerkingspartners zijn nauw betrokken bij de totstandkoming van de visie.

3.3.2 Verbeteren kwaliteit parkeergarages

De huidige parkeergarages in Bussum leiden tot klachten en verminderd gebruik. Dit willen wij terugdringen door hier gericht onderzoek naar te doen.

Maatregelen

Onderzoek doen naar de kwaliteit van de parkeergarages

In 2020 hebben meerdere constructieve gesprekken plaatsgevonden tussen de gemeente, Ahold en de Jumbo over het verbeteren of herbouwen van parkeergarage de Olmen. Deze gesprekken stonden in het teken van het voorbereiden van een projectopdracht voor het bouwen van een nieuwe Olmen garage.

In 2020 zijn de eerste onderzoeken uitgevoerd met betrekking tot het verbeteren van de constructieve veiligheid van parkeergarage Nieuwe Brink. In goed overleg met de betrokken VVE wordt verder onderzoek uitgevoerd naar technische verbeteringen en haalbaarheid.

Kwaliteit

Verschillende stakeholders zijn gesproken en de belangen zijn afgewogen. Ook is gekeken naar de effecten van grootschalige verbouw ten opzichte van de overige plannen in Bussum centrum, wat heeft geleid tot een prioritering van projecten in het centrum. Deze prioritering is meegenomen in het gebiedsprogramma voor het centrum van Bussum.

3.3.3 Parkeerbeleid met aandacht voor lokale situaties

Op een aantal plaatsen waar veel geparkeerd wordt is de parkeerdruk hoog. Bijvoorbeeld in Muiden en bij de P en R Bussum Zuid is dit het geval. Dit leidt tot ongewenste situaties. Met het vaststellen van parkeerbeleid met oog voor de plaatselijke situatie kan de aanleg van voldoende parkeercapaciteit worden geïnitieerd.

Maatregelen

Optimaliseren van de parkeersituatie in Muiden en rondom de NS stations

Het grote aantal bezoekers aan Muiden vraagt om een goede parkeerregulering met voldoende parkeercapaciteit. Met het oog op de gewenste autoluwe kern worden bestaande parkeerplaatsen buiten de vesting verruimd en wordt in de lopende projecten geanticipeerd op een nieuwe parkeersituatie in de vesting. Omdat het huidige P en R-terrein van NS bij station Bussum Zuid afgelopen jaren vaak overvol stond, is NS (ondanks de huidige verminderde druk op het parkeren) toch voornemens om het terrein op termijn af te gaan sluiten en specifiek te laten gebruiken door alleen treinreizigers. Het P en R autoparkeren nabij Naarden-Bussum wordt met de realisatie van de westelijke entree niet uitgebreid. Daarom streven wij ernaar om samen met de NS, provincie Noord-Holland en Regio een ontwikkeling van Bussum Zuid als Buitenpoort te realiseren. Hierbij streven wij naar voldoende en goede parkeergelegenheid voor reizigers. Daarnaast moet Bussum Zuid als belangrijk start- knooppunt gaan fungeren voor toeristen en mensen uit de stad, die de natuur willen bezoeken. Hoeveel capaciteit en hoe de parkeervoorziening er uit komt te zien, is nog niet duidelijk.

Kwaliteit

Binnen het project rondom de schootvelden in Muiden wordt P2 betrokken. Zo is naar de capaciteit gekeken en zijn de inrichting, veiligheidsbeleving en aanrijdroute opnieuw beoordeeld. Samen met verschillende stakeholders is gewerkt aan een integrale visie voor het gebied rondom station Bussum Zuid

3.3.4 Moderniseren parkeerketen en reguleringswijze

De keuze voor grote gebieden met vergunninghoudersparkeren levert in de praktijk hinder op bij parkeren door bezoekers. Het instrument wordt dan ook als relatief zwaar ervaren. Daarnaast is het mogelijk om door middel van andere reguleringsvormen, bijvoorbeeld fiscaal parkeren, de kostendekkendheid van handhaving te verhogen.

Maatregelen

Onderzoek doen naar andere reguleringsvormen

Onderzoek moet uitwijzen welke reguleringsvormen passen bij de doelstellingen van Gooise Meren. Hierbij worden ook de effecten en mogelijkheden van digitalisering meegenomen. Op die wijze worden de klantvriendelijkheid en de dienstverlening verhoogd.

Kwaliteit

De eerste stappen zijn gezet door middel van het opstellen van een plan van aanpak. Na het afronden van de Mobiliteits- en Parkeervisie wordt het project 'modernisering' verder opgepakt. Een onderdeel van dit project is het mogelijk uitbreiden van reguleringsvormen. Een voorbeeld hiervan zou kunnen zijn het invoeren van fiscaal parkeren.

3.3.5 Fietsparkeersituatie verbeteren

Met concrete maatregelen wordt in 2021 de situatie met betrekking tot fietsparkeren rondom de stations Naarden-Bussum en Bussum Zuid verder verbeterd.

Maatregelen

Realiseren opvanglocatie weesfietsen

Om te kunnen handhaven op fout geparkeerde- en weesfietsen rondom de stations en in de kernen van onze gemeente, is een permanente opslaglocatie gewenst. Op deze locatie moeten de verwijderde fietsen gestald kunnen worden. De eigenaar kan de fiets daar dan ophalen. Naar een locatie voor deze permanente opslag zal onderzoek worden gedaan. De huidige locatie op station Naarden-Bussum is komen te vervallen per 1 oktober 2019.

Kwaliteit

Er is een tijdelijke locatie op de Parallelweg nabij station Naarden-Bussum. De fietsen, die verwijderd zijn van het voorplein van het station Naarden-Bussum, staan hier opgeslagen en kunnen daar weer worden opgehaald door de eigenaar. Een definitieve oplossing/locatie is nog niet gevonden/gerealiseerd. De huidige locatie blijft tot uiterlijk de start van het project "Westzijde station Naarden Bussum" beschikbaar.

Uitbreiden aantal fietsparkeerplaatsen

Het is wenselijk om fietsparkeercapaciteit rondom de stations Naarden-Bussum en Bussum Zuid uit te breiden.

Kwaliteit

Naarden-Bussum

Bij station Naarden-Bussum worden op termijn extra fietsparkeerplekken gerealiseerd aan de westzijde. Dit gebeurt ten tijde van de herinrichting van het stationsgebied aan de westzijde.

Bussum Zuid

Er is hard toegewerkt naar het realiseren van extra fietsparkeerplaatsen aan de oostzijde van station Bussum Zuid. Het gaat hier om een mogelijkheid op een aanzienlijke uitbreiding. In 2020 is besluitvorming hierover voorbereid. Binnen dit project is aandacht besteed aan aanbindmogelijkheden om diefstal te voorkomen. Met ProRail is de afstemming hierover nog niet afgerond. De te realiseren fietsparkeerplekken komen op het terrein van de NS (ProRail is beheerder). ProRail heeft een offerte in voorbereiding.

3.4 Leefbaarheid

Doelstellingen

3.4.1 Optimaliseren kwaliteit van de leefomgeving

Wij werken aan een leefbare woonomgeving die veilig voelt, beschikt over voldoende groen, naast schoon ook gezond is en die mogelijkheden biedt voor persoonlijke ontplooiing, zelfredzaamheid en ontspanning. We zorgen ervoor dat we goed zicht hebben op de opgaven van de wijk (meten is weten). We streven ernaar de inbreuken op de leefbaarheid door zaken als vliegverkeer, snelwegen, verkeer, rommel, zoveel mogelijk gezamenlijk aan te pakken. We werken aan vitale wijken waarbij we als gemeente initiatieven en actieve netwerken ondersteunen.

Maatregelen

Actieplan Leefbaarheid

In 2020 is een Actieplan Leefbaarheid opgesteld. De vaststelling en de uitvoering van het actieplan vindt plaats in 2021 - 2022. De uitvoering was eerder voorzien, maar ten gevolge van de coronacrisis zijn er andere accenten gelegd en ontbraken de condities voor een passende uitvoering.

Kwaliteit

Het Actieplan Leefbaarheid is in 2020 opgesteld. Er zijn in 2020 de nodige voorbereidende stappen gezet om tot uitvoering van het actieplan te komen. Er ligt een uitvoerig plan om met wijkplannen aan de slag te gaan.

Op basis van analyses van beschikbare gegevens hebben we inzicht in de opgaven van de wijken in Gooise Meren waarvoor we als eerste aan de slag willen gaan met wijkplannen.

Aan de thema's luchtkwaliteit, biomassa, geluidsoverlast, zwerfvuil, parkeren, mobiliteit en groen is gemeentebreed aandacht besteed. Dit heeft de vorm gekregen van nader onderzoek en overleg (bijvoorbeeld ten aanzien van geluidsoverlast van de A1 of met betrekking tot de overlast van houtrook), het uitwerken van nadere plannen (verkeer en parkeren) of het met inwoners zoeken naar en realiseren van oplossingen (geluidswal, groen in de wijk etc.).

Metten is weten

We brengen de opgave van de wijk in kaart. Daarbij benutten we open data. We kijken naar de leefbaarheidssituatie door gegevens van de wijk te koppelen aan landelijke normen en normen gebaseerd op ons beleid. Metten is weten is een spoor uit het Actieplan Leefbaarheid.

Kwaliteit

In 2020 zijn er nog geen verkeerstellingen gehouden vanwege de coronamaatregelen. De planning is om dat dit najaar weer op te pakken. In 2019 zijn er geluidsmetingen verricht langs het traject A1/A6. De resultaten hiervan en de analyse, die hierop is uitgevoerd door een expertbureau, zijn eind 2020 teruggekoppeld naar inwoners en andere geïnteresseerde partijen middels een Webinar. Mogelijke vervolgstappen worden in 2021 verder vormgegeven.

Actieplan geluid

In 2020 is het door de Europese Unie verplicht gestelde Actieplan Geluid opgesteld, zoals opgenomen in het brede Actieplan Leefbaarheid. Het plan omvat geluidsnormen voor lokale wegen en industrie en beschrijft de plannen van de gemeente om aan de normen tegemoet te komen. Hierbij is gekeken naar normen voor geluid vanuit een breder leefbaarheidsperspectief en naar koppelkansen voor verbeterplannen inclusief integratie met het mobiliteitsplan.

Kwaliteit

Het EU Actieplan Geluid is opgesteld en wordt medio 2021 aan de raad aangeboden, waarna het plan ter inzage wordt gelegd. In het plan is de plandrempel aangegeven, zijn probleemlocaties geïnventariseerd en zijn mogelijke maatregelen opgesomd. Omdat verkeersdruk vaak de reden is van het overschrijden van geluidsnormen, is het actieplan gekoppeld aan de uitvoeringsagenda van het Mobiliteits- en Parkeervisie.

3.4.2 In stand houden van een veilige en toegankelijke openbare ruimte

We zorgen voor goed beheer van onze waardevolle voorzieningen zoals wegen, straatmeubilair, verlichting, verkeersvoorzieningen en bouwwerken. Alle openbare verhardingen, waarvan de gemeente wegbeheerder is, houden we schoon, heel en veilig. We voldoen aan het onderhoudsniveau voor verharding. We stellen strooizout beschikbaar voor gladheidsbestrijding door inwoners op stoepen. Ook wordt het Handboek Inrichting Openbare Ruimte naar Gooise Meren geactualiseerd en aangevuld met technologische ontwikkelingen. We doen allemaal mee. De buitenruimte nodigt ertoe uit dat ook mensen met een beperking er gebruik van kunnen en willen maken. Daarom besteden we aandacht aan routing en bewegwijzering in de buitenruimte voor inwoners, bezoekers, recreanten en toeristen.

Maatregelen

Uitvoeren regulier onderhoud wegen

Dagelijks worden er kleinschalige werkzaamheden verricht binnen het beheerareaal van de gemeente Gooise Meren. Het gaat hierbij om het herstellen van bijvoorbeeld trottoirtegels die door wortelgroei omhoog zijn gedrukt of het herstellen van oneffenheden in het straatwerk zodat er geen water meer op straat blijft staan. Veelal worden dit soort werkzaamheden uitgevoerd op basis van klachten zoals deze worden gemeld door de eigen dienst of door inwoners. Het gaat hierbij dus om het herstellen van lokale schades tot ongeveer 10 m² waarvan de omvang niet groot genoeg is om over te gaan tot grootschalig onderhoud. Het reguliere planmatige onderhoud van het areaal wegen wordt systematisch beheerd. Dit houdt in dat wij op basis van vastgestelde kwaliteitscriteria en reguliere inspecties vaststellen welke beheermaatregelen nodig zijn. Vanuit het oogpunt van aansprakelijkheid is dit ook noodzakelijk. In 2020 is er gestart met de voorbereidingen voor de uitvoering van werkzaamheden in en rondom de kernen Muiden en Muiderberg, de realisatie van deze werkzaamheden is in de 3e kwartaal gestart en loopt de komende jaren volgens planning door.

Kwaliteit

Dagelijks worden er kleinschalige werkzaamheden verricht binnen het beheerareaal van de gemeente Gooise Meren. Het gaat hierbij om het herstellen van gebreken aan de weg, bijvoorbeeld trottoirtegels die door wortelgroei omhoog zijn gedrukt of het herstellen van oneffenheden in het straatwerk zodat er geen water meer op straat blijft staan. Veelal worden dit soort werkzaamheden uitgevoerd op basis van klachten, gemeld door de eigen dienst, weggebruikers of door inwoners. Het gaat hierbij dus om het herstellen van lokale schades, waarvan de omvang niet groot genoeg is om over te gaan tot grootschalig onderhoud. Het reguliere planmatige onderhoud van het areaal wegen wordt systematisch beheerd. Op basis van vastgestelde kwaliteitscriteria en reguliere inspecties wordt vastgesteld welke beheermaatregelen nodig zijn. Vanuit het oogpunt van aansprakelijkheid is dit ook noodzakelijk. In 2020 zijn herstelwerkzaamheden uitgevoerd aan de hand van de laatste inspectiegegevens.

Wat heeft het gekost?

Bedragen x €1.000

Exploitatie	Realisatie 2019	Prim. Begroting 2020	Begroting 2020 (na wijziging)	Realisatie 2020
Lasten				
607 Wegen en straatmeubilair	5.745	5.965	6.553	7.439
608 Verkeer	1.033	976	1.015	1.071
609 Parkeren	1.656	1.599	1.640	1.623
647 Samenkracht en burgerparticipatie	0	0	21	26
Totaal Lasten	8.435	8.540	9.229	10.159
Baten				
607 Wegen en straatmeubilair	-457	-172	-372	-369
608 Verkeer	-29	-37	-21	-83
609 Parkeren	-2.704	-2.540	-2.175	-2.169
Totaal Baten	-3.190	-2.749	-2.568	-2.622
Resultaat voor bestemming	5.244	5.791	6.661	7.537
Onttrekkingen				
607 Wegen en straatmeubilair	-219	0	0	0
Resultaat na bestemming	5.025	5.791	6.661	7.537

Toelichting financiële verschillen

Toelichting verschillen Realisatie 2020 t.o.v. Begroting inclusief wijzigingen 2020		
Onderdeel programma 3	Verschil (x € 1.000)	V/N

		(V= voordeel, N= nadeel)
<p><i>Doorbelastingen:</i></p> <p>Doorbelasting kosten ambtelijk apparaat, nadere toelichting zie verschillenanalyse programma 9.</p>	-59	N
<p><i>Wegen en straatmeubilair: wegonderhoud</i></p> <p>Het huidige in 2018 vastgestelde Beheerplan Wegen loopt door tot en met 2027. Het saldo van de voorziening Wegen is niet toereikend om alle activiteiten, met inbegrip van doorgeschoven activiteiten van voor 2020, te kunnen uitvoeren. De aanvullende dotatie bedraagt € 696k (N).</p> <p>Door achterstallig onderhoud, de warme zomer van 2020 en door boomwortel opgroei zijn er op diverse locaties meer weggebreken ontstaan dan in vorige jaren. Om de veiligheid van de weggebruiker te kunnen waarborgen zijn er op diverse locaties herstelwerkzaamheden uitgevoerd. Hierdoor is het onderhoudsbudget met circa € 106k (N) overschreden.</p>	-802	N
<p><i>Wegen en straatmeubilair: zwerfafval</i></p> <p>De lasten voor het project Aanpak zwerfvuil zijn circa € 67k lager dan begroot. De baten (subsidie Nedvang) zijn navenant lager. Dit komt doordat bepaalde groepsactiviteiten door corona geen doorgang hebben kunnen vinden. Per saldo is deze activiteit budgetneutraal.</p>	0	
<p><i>Parkeren:</i></p> <p>Door langer lopend proces rond opstellen en vaststellen van het Mobiliteitsplan zijn geen initiatieven genomen of gerealiseerd voor wat betreft fietsparkeerplaatsen € 57k (V).</p>	57	V
<p><i>Overige verschillen < € 70k</i></p>	-72	N
Totaal	-876	N