

Mobiliteits- en Parkeervisie Gooise Meren 2040

Goed en veilig op weg

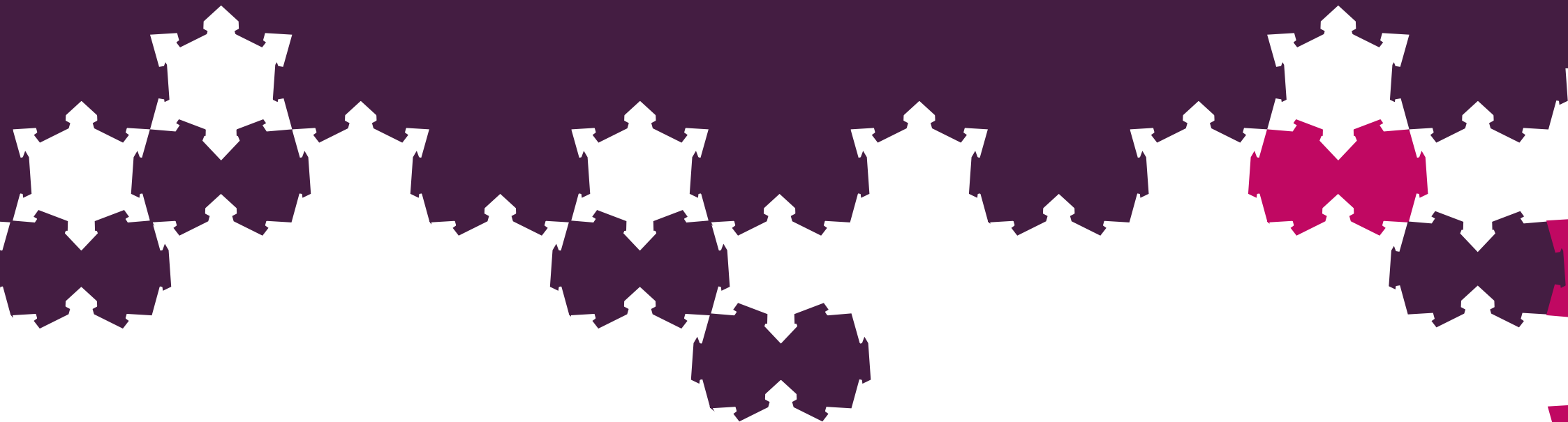
18.03.2021

Colofon

Dit is een uitgave van de Gemeente Goose Meren, waaraan inwoners, ondernemers en maatschappelijke partners hebben bijgedragen.

Begeleid door Aveco de Bondt en Verkeersatelier.

Maart 2021



Voorwoord

Voor u ligt 'Goed en veilig op weg', de visie op Mobiliteit en Parkeren voor de periode 2021-2040. Daarmee is gevolg gegeven aan een al langer gekoesterde wens van onze inwoners, ondernemers en van het gemeentebestuur. Ik presenteer deze visie dan ook met trots.

Mobiliteit gaat al lang niet meer alleen over verkeer en de aanleg van wegen. Het gaat in de eerste plaats om u, om iedereen die zich op welke manier en om welke reden dan ook verplaatst in Gooise Meren. Allemaal hebben we belang bij een verkeersveilige leefomgeving, goed bereikbare voorzieningen en een duurzame manier van verplaatsen.

De uitgangspunten die de gemeenteraad meegaf, liggen aan de basis van onze visie. Dit streefbeeld voor de komende jaren wordt onderdeel van de Omgevingsvisie Gooise Meren. Mobiliteit en de omgeving die we om ons heen zien en beleven gaan immers hand in hand. Herijking vindt plaats binnen de beleidscyclus van de Omgevingsvisie.

Ik kijk terug op een uitgebreid, dynamisch en inspirerend participatieproces, dat in tijden van corona digitaal is doorgegaan. Een zeer diverse groep belanghebbenden bracht ideeën en zienswijzen in als bouwstenen voor de visie. Door met elkaar situaties, wensen en ontwikkelingen te bespreken is het een integrale visie geworden waar de stem van velen in doorklinkt.

Bij de Mobiliteits- en Parkeervisie hoort de 'Uitvoeringsagenda Goed en veilig op weg'. Hierin zijn acties en projecten inzichtelijk gemaakt die al zijn gestart. En worden ontwikkelingen en projecten geagendeerd, die relevant zijn om de visie te realiseren in de periode tot 2040. Deze dynamische Uitvoeringsagenda volgt de raadsperiodes.

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



Nico Schimmel
Wethouder Mobiliteit en Parkeren



Leeswijzer

In hoofdstuk 1 staan we stil bij 'het waarom' van een visie op mobiliteit en parkeren.

In hoofdstuk 2 zetten we die visie als streefbeeld 2040 neer. Op basis van een analyse van trends en ontwikkelingen en gespreksresultaten en aan de hand van de zeven uitgangspunten die de gemeenteraad vaststelde.

In hoofdstuk 3 werken we de visie verder uit, waarbij we steeds de keuzes uitlichten die we als Gooise Meren maken. Die keuzes voor de toekomst vatten we visueel samen in een infographic.

Tot slot beschrijven we in hoofdstuk 4 hoe we met behulp van de Uitvoeringsagenda 'Goed en veilig op weg' van visie tot concrete uitvoering komen. Deze Uitvoeringsagenda met acties en projecten maakt onlosmakelijk deel uit van de Mobiliteits- en Parkeervisie. Het is een dynamische agenda, die elke vier jaar geactualiseerd zal worden.

Inhoudsopgave

1.	Waarom een visie op mobiliteit en parkeren?	6
2.	Visie	10
3.	Uitwerking	14
4.	Van visie naar uitvoering	24

1

**Waarom een visie op
mobiliteit en parkeren?**

1.1 Aanleiding

In 2016 zijn we één gemeente Gooise Meren geworden. Door de fusie van de kernen Bussum, Naarden, Muiden en Muiderberg ontstond de behoefte van een integrale visie op mobiliteit en parkeren. We doen recht aan de gedeelde wens om een parkeervisie op te stellen die aansluit bij de ontwikkeling van mobiliteit in Gooise Meren.¹ Zie afbeelding 1.1.

In de Omgevingsvisie schetsen we het beeld van de gemeente die we willen zijn.² Mobiliteit is een voorwaarde voor een goed functionerende samenleving en economie. En weegt dus vanzelfsprekend mee in de Omgevingsvisie, Omgevingsverordening en het Omgevingsplan. Met een integrale Mobiliteits- en Parkeervisie scheppen we de condities om ambities voor een veilige, gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit daadwerkelijk te kunnen realiseren. Daarbij borduren we voort op inzichten uit het verleden, en de plannen en visies, die zijn vastgesteld.³

Regionaal participeren we in het programma voor slimme en duurzame mobiliteit.⁴ Daarin worden mobiliteitsmaatregelen uitgewerkt uit het nationale Klimaatakkoord. Deze maatregelen zijn primair gericht op CO₂-reductie, maar ook breder op schonere, slimmere en andere mobiliteit omwille van de leefbaarheid. Met onze Mobiliteits- en Parkeervisie zijn we beter in staat om onze opgaven regionaal te agenderen.

1.2 Reikwijdte

Mobiliteit is een breed onderwerp. Het gaat over de manier waarop mensen en goederen zich verplaatsen en hoe we daarop sturen. En over de voorzieningen die nodig zijn: wegen, wandel- en fietspaden, openbaar vervoer-verbindingen en parkeervoorzieningen. Onze visie richt zich op dit brede spectrum. De onderwerpen verkeersveiligheid, leefbaarheid, innovaties en duurzaamheid, bereikbaarheid en doorstroming, toegankelijkheid en parkeren komen erin samen. Bovendien schenken we in de visie aandacht aan gedragsbeïnvloeding.

Vanuit de huidige situatie zet de Mobiliteits- en Parkeervisie een beeld neer van de gewenste toekomst in 2040. Met dit streefbeeld willen we de uitdagingen van morgen en overmorgen het hoofd bieden. Bij de visie hoort een Uitvoeringsagenda. Hier agenderen we de acties die we (verder) uit zouden moeten en willen voeren om onze visie te realiseren. Alle lopende en voorgenomen projecten komen in beeld. De agenda geeft overzicht en inzicht in de keuzes die gemaakt moeten worden. Waarbij is aangegeven welke acties prioriteit verdienen. Vanwege urgentie en (bestuurlijk) commitment: als we dit niet direct oppakken, zullen we erop aangesproken worden, hier hecht 'de samenleving' groot belang aan. Om pragmatische redenen: de beschikbaarheid van mensen en (financiële) middelen. En om de samenhang te waarborgen: de ene actie is nodig om de andere te kunnen uitvoeren.

In het Bijlagendocument is een breed palet aan achtergrondinformatie gebundeld waarmee we de visie onderbouwen: feiten, cijfers, trends, ontwikkelingen, zienswijzen van betrokkenen.

1.3 Totstandkoming

De Mobiliteits- en Parkeervisie is het resultaat van een inspirerend gezamenlijk proces met inwoners, ondernemers en samenwerkingspartners. Deelnemers spraken over dit brede thema vanuit diverse posities, sectoren en levensloopfasen. Zij brachten daardoor een rijkdom aan zienswijzen in. Vanzelfsprekend werden de inzichten benut uit de recente evaluatie van de parkeerregeling.

Het participatieproces startte eind 2019 met een online enquête om knelpunten, wensen en ontwikkelingen breed te inventariseren. Bijna 3000 respondenten deden hieraan mee. Hierna volgde een interactieve inspiratieavond en bijeenkomsten in de vier kernen. De bouwstenen werden verwerkt in een conceptvisie die voor de zomer van 2019 breed in gesprek werd gebracht. In een waarderingsenquête spraken mensen zich uit over acties waar zij zelf prioriteit aan zouden geven.

Tenslotte is na de zomer een extra gespreksronde georganiseerd met ondernemersverenigingen, bewonersorganisaties en de Fietsersbond. Alle resultaten zijn meegewogen in visie en Uitvoeringsagenda. Dit heeft geholpen bij het maken van aanscherpen van keuzes, die voor Gooise Meren belangrijk zijn. Verslagen zijn opgenomen in het bijlagendocument.

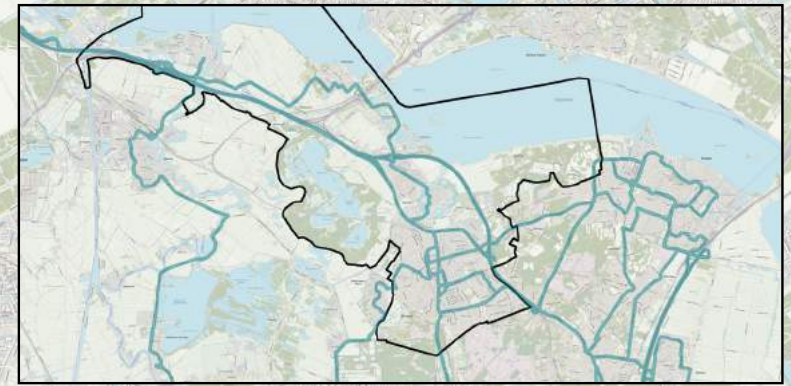
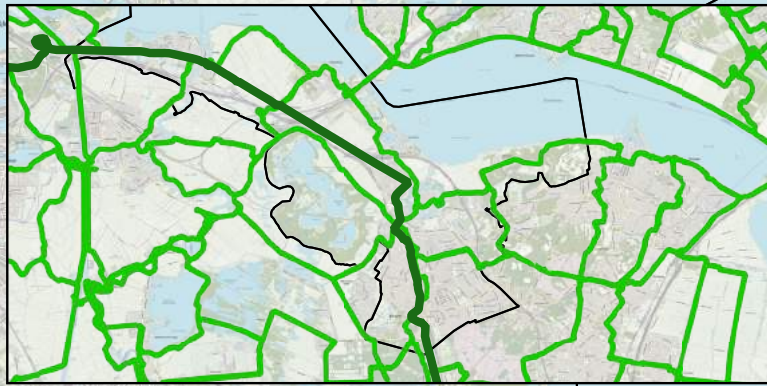
¹ In 2019 is de parkeerregeling in Gooise Meren geëvalueerd. Een van de conclusies uit dit onderzoek is dat een visie op parkeren ontbreekt, terwijl dat wenselijk is.

² De concept Omgevingsvisie Gooise Meren, Een rijk verleden, een gezonde toekomst. November 2020.

³ Ontwerp Gemeentelijk Verkeer Bussum (2005), Verkeersstructuurplan Naarden (2011), Ontwerp Verkeersvisie Muiden (2011), Economische visie Gooise Meren (2017), Kaderplan Verkeer Centrum Bussum (2018), Visie Buitenruimte (januari 2018), Gebiedsvisie en Centrumplan Bussum (2019), Evaluatie parkeerregeling (2019).

⁴ Plan van Aanpak Regionaal Mobiliteitsprogramma Noord-Holland en Flevoland, Slimme en duurzame mobiliteit. September 2019.

Afbeelding 1.1: huidige hoofdwegstructuur



Hoofdwegenstructuur

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

Fietsverkeer

- Metropolitane fietsroute
- Fietsnetwerk

Openbaar vervoer

- Buslijnnennet Connexion





2

Visie

2.1 Uitgangspunten

De gemeenteraad stelde medio 2019 zeven uitgangspunten vast voor de Mobiliteits- en Parkeervisie.

1. Veiligheid
2. Leefbaarheid
3. Innovatie en duurzaamheid
4. Bereikbaarheid en doorstroming
5. Toegankelijk, sociaal en gezond
6. Maatwerk in parkeren
7. Samenwerking

Deze uitgangspunten hangen met elkaar samen en liggen aan de basis van onze visie voor mobiliteit en parkeren: dit is het beeld waar we de komende jaren naar streven.

2.2 Streefbeeld 2040

1. De openbare ruimte is functioneel, verkeersveilig en toegankelijk voor iedereen.

Of het nu gaat om pleinen, wandelgebieden, fietspaden, of om centrum- en winkelgebieden, de openbare ruimte is zo ontworpen en ingericht dat alle doelgroepen er veilig gebruik van kunnen maken. En gestimuleerd worden om zich zo lang mogelijk zelfstandig te verplaatsen

2. Lopen en (recreatief) fietsen staan voorop en zijn aantrekkelijk.

Er is meer langzaam verkeer, wat een positieve bijdrage levert aan duurzaamheid, leefbaarheid, gezondheid en veiligheid. De meeste basisvoorzieningen, zoals winkels en bushaltes, zijn lopend of fietsend goed bereikbaar.

3. Vervoer van deur tot deur – de 'ketenreis' – is georganiseerd via een sluitend netwerk van knooppunten voor een variëteit aan vervoersmogelijkheden.

De stationsomgevingen en de routes daarnaartoe zijn opgewaardeerd. Het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV, RNet buslijnen) en de reguliere buslijnen dragen bij aan de bereikbaarheid per bus voor regionale en lokale verplaatsingen. Dankzij het (H)OV zijn de kernen goed ontsloten. Daardoor zijn de parkeernormen bij nieuwbouwlocaties omlaag gebracht. Multifunctionele hubs zijn ingericht om alle vormen van modern en innovatief individueel vervoer te ontvangen en te gebruiken. Mogelijkheden als doelgroepenvervoer en particuliere initiatieven zijn doorontwikkeld, zoals het Automaatje van de ANWB. Deze vullen het reguliere openbaar vervoer aan en vormen een sluitend netwerk voor de gebruikers.

4. De kernen, de Vesting Muiden, Naarden-Vesting en het centrum van Bussum zijn autoluw.

Delen van belangrijke winkelgebieden en historische centra zijn zero emissiezones en autoluw; er is geïnvesteerd in de leefbaarheid en de economische functies. De verkeerscirculatie in de kernen en het centrum van Bussum is zo aangepast dat zowel

ondernemers, bewoners als bezoekers hun weg kunnen vinden. Er zijn oplossingen voor het stallen van fietsen, het parkeren van auto's en voor andere duurzame vormen van vervoer. Het bevoorraden van winkels in de zero emissiezones wordt vanzelfsprekend emissieloos uitgevoerd met kleine compacte voertuigen. Particuliere Pakketservice levert aan de voordeur via pickup points of door langzaam verkeeroplossingen.

5. 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. Het betekent dat andere functies voorrang kunnen krijgen. Zoals verblijven, spelen, ontmoeten, groen en fietsparkeren.

6. Al met al voert de kwaliteit van leven in Gooise Meren de boventoon.

Met een slim en modern parkeerbeleid waar (technologische) voorzieningen bij aansluiten, doen we recht aan onze kernwaarden groen, monumentaal en duurzaam. Dat gebeurt zorgvuldig en op maat. In een gelijkwaardig samenspel met inwoners, ondernemers, maatschappelijke partners en andere overheden die zich samen verantwoordelijk voelen voor toekomstige generaties.

2.3 Onderbouwing

Ons streefbeeld is gebaseerd op een analyse van trends en ontwikkelingen op de verschillende schaalniveaus en op de oogst van het participatieproces. In het Bijlagendocument is al die achtergrondinformatie gebundeld. Deze lijn tekent zich af.

1. We zien de mobiliteit veranderen omdat doelgroepen een andere mobiliteitsvraag hebben.
 - Door de vergrijzing stijgt de groep kwetsbare verkeersdeelnemers, is er meer vervoer op maat nodig en neemt het aandeel elektrische fietsen onder ouderen toe. Deze groep loopt risico te vereenzamen, omdat men zich minder goed kan verplaatsen. Als koplopergemeente VN-verdrag Handicap willen we hier met de Mobiliteits- en Parkeervisie op inspelen. Het is een wens van inwoners en andere belanghebbenden.
 - Het autobezit bij jongeren neemt af en het deelgebruik van vervoermiddelen toe. Deelfietsen, -scooters en -auto's vullen het straatbeeld.
 - Het winkelen op internet brengt gemak en ongemak. De wens is om samen met partners binnen de Gooi en Vechtstreek regionale 'hubs' te realiseren om pakketten gebundeld te laten bezorgen.
2. We stimuleren elektrisch rijden en fietsen. Het past in ons duurzaamheidsbeleid en onze Visie op de Buitenruimte. Door elektrisch te rijden dragen automobilisten en fietsers bij aan een schonere en stillere omgeving. De verwachting is dat steeds meer autobezitters de komende jaren zullen overstappen naar een elektrische auto. Dat geldt ook voor de elektrische fiets. Ook andere innovatieve vormen van (elektrisch) vervoer, zowel zakelijk als recreatief, zullen nauwgezet gevolgd worden om de kansen die zich voordoen optimaal te benutten.

3. Regionaal hebben we afspraken gemaakt om snel- of doorfietsroutes aan te leggen en voor het openbaar vervoer is er met de nieuwe concessieverlening aan Transdev een nieuw vervoerplan voor 2021 en verder.
4. We vinden gedragsbeïnvloeding belangrijk. Veiligheid in het verkeer wordt voor een groot deel bepaald door gedrag. We beïnvloeden het verkeersgedrag o.a. door het inzetten van mobiele snelheid-displays. De displays tonen de actueel gemeten snelheid. Automobilisten houden zich daardoor aantoonbaar beter aan de maximumsnelheid. Daarnaast verzamelen we met de displays gemeten rijnsnelheden. Deze gegevens laten zien waar structureel te snel wordt gereden. Zo weten we waar we aanvullende maatregelen moeten overwegen. De displays worden in overleg met o.a. buurtplatforms roulerend ingezet in diverse plekken in de buitenruimte. Het staat in onze Visie Buitenruimte, we spraken erover met inwoners en heeft een plaats gekregen in de Uitvoeringsagenda.
5. Gooise Meren heeft aantrekkingskracht als het gaat om water, cultuur, cultuurhistorie, creativiteit, interessante kernen. Die kracht versterken we door bestemmingen aantrekkelijker te maken door ze te verbinden en te promoten bij doelgroepen, die we graag ontvangen, zoals: natuur- en cultuurliefhebbers, wandelaars, fietsers, sporters, fotografen en fijnproevers. Mobiliteit en parkeren zijn daarbij belangrijke aspecten. Het staat in onze Economische visie, we spraken erover met ondernemers.
6. In andere steden en in buurtschap Crailo wordt onderzocht hoe het aandeel auto beperkt kan worden door het creëren van wijk-hubs voorzien van deelmobiliteit in combinatie met een lagere parkeernorm. Om de veiligheid en leefbaarheid te verhogen wordt ingezet op maatregelen ten gunste van met name de fiets, het openbaar vervoer, vervoer op maat en deelconcepten. Het belang van deze ontwikkelrichting voor Gooise Meren wordt bekrachtigd in de gesprekken die we voerden.

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



3

Uitwerking

In dit hoofdstuk werken we de visie verder uit. We zoomen in op ieder uitgangspunt, in de wetenschap dat het essentieel is om ze in samenhang te bekijken. Zo staat veiligheid bijvoorbeeld niet los van doorstroming en leefbaarheid niet los van parkeren. De keuzes die we richting 2040 maken, vatten we aan het eind van dit hoofdstuk visueel samen.

3.1 Gooise Meren is verkeersveilig

We onderscheiden subjectieve verkeersveiligheid – hoe veilig voelen mensen zich in het verkeer? – en objectieve verkeersveiligheid – wat weten we uit de cijfers, het aantal geregistreerde ongevallen en gemeten snelheden? In de enquête werd gevraagd naar de beleving van verkeersveiligheid in Gooise Meren. Gemiddeld gaven respondenten een 6,3 als rapportcijfer. Er werden ook onvoldoendes gegeven. Daarbij werden locaties aangegeven die als onveilig worden beleefd. Leerlingen van het basis- en voortgezet onderwijs waardeerden hun schoolroutes op veiligheid.

Ieder ongeval is er een te veel. Het aandeel voetgangers en (brom)fietsers is relatief hoog. Een groot deel van de verkeersslachtoffers is tussen de 12 en 24 jaar. In de koers die we varen richten we ons bewust op de veiligheid van risicogroepen. Daarbij hanteren we de principes van Duurzaam Veilig: de inrichting van de weg, educatie en handhaving.

In Gooise Meren kiezen we voor een proactieve, preventieve aanpak van verkeersveiligheid door:

1. Een risicogerichte aanpak van onveilige plekken; een veilige infrastructuur maakt hier deel van uit
2. Verkeerseducatie
3. Schoolomgevingen verkeersveiliger te maken
4. Handhaving van het verkeersgedrag

3.1.1 Toelichting

In het verleden troffen we nogal eens maatregelen nadat een ongeval had plaatsgevonden. Deze reactieve benadering ruilen we in voor een proactieve risicogerichte aanpak.⁵ Het betekent dat we verkeersongevallen proberen te voorkomen op wegen en kruispunten met een verhoogd risico. Zo maken we op aanwijzing van scholieren onder meer de (school)fietsroutes veiliger. Zie in afbeelding 3.1 de resultaten van de enquête.

Op basis van analyse en gespreksresultaten stelden we een top 10 samen van risicolocaties: plekken waar relatief veel ongelukken gebeuren. Hier concentreren we ons op een duurzaam veilige inrichting van de weg en de omgeving in relatie tot het aantal en type de verkeersdeelnemers en hun verkeersgedrag. We geven de verkeersomgeving zo vorm met als doel ernstige ongevallen te voorkomen; weggebruikers weten wat er van hen wordt verwacht en maken daardoor minder verkeersfouten.

Hier zetten we op in:

1. Nieuwe landelijke voorstellen voor 30 km/uur-wegen.
2. Schoolzones bij basis- en middelbare scholen.
3. Shared Spaces – weggebruikers mengen zich in de openbare ruimte zonder duidelijke verkeersregels – onder strikte voorwaarden.⁶
4. Fietsstraten, waarbij de auto 'te gast' is.

Naast het fysiek ingrijpen zetten we in op gedragsbeïnvloeding door:

1. Verkeerseducatie om al op jonge leeftijd het juiste verkeersgedrag aan te leren. We moedigen scholen aan om ontwikkelde lespakketten te gebruiken. We faciliteren bij het afnemen van verkeersexamens.
2. Verkeersgedrag te spiegelen. In samenspraak plaatsen we op diverse locaties snelheidsmeters (Smileys). Door deze te rouleren blijft de attentiewaarde hoog.

3. Aan te haken bij landelijke campagnes. Bijvoorbeeld MONO rijden (gebruik smartphones in verkeer), goede verlichting voeren en alcoholgebruik en verkeer (BOB/Dranquilo-campagnes).
4. Verkeersveiligheid agenderen bij de veiligheidsregio.

In aanvulling op het goed inrichten van de verkeersomgeving en educatie is handhaving belangrijk om verkeersveiligheid te verbeteren. We onderzoeken de mogelijkheden om de taken van de BOA's uit te breiden in relatie tot plaatsen waar verkeersdeelnemers het meeste risico lopen.

3.2 Gooise Meren is leefbaar

In 2020 stelden we het Actieplan Leefbaarheid op. Hierin komen allerlei thema's aan de orde die het aantrekkelijk maken om in onze gemeente te leven, elkaar te ontmoeten en te verblijven. Leefbaarheid gaat hand in hand met mobiliteit en parkeren als het gaat om geluid en stankoverlast, luchtkwaliteit en hinder van trillingen, de overlast door een hoge parkeerdruk met veel zoekverkeer. Onze inzet is om al deze vormen van inbreuk op de kwaliteit van de leefomgeving te minimaliseren.

In Gooise Meren kiezen we ervoor om:

1. De leefbaarheid en bereikbaarheid in balans te houden
2. Geluidshinder terug te dringen
3. De luchtkwaliteit te verbeteren

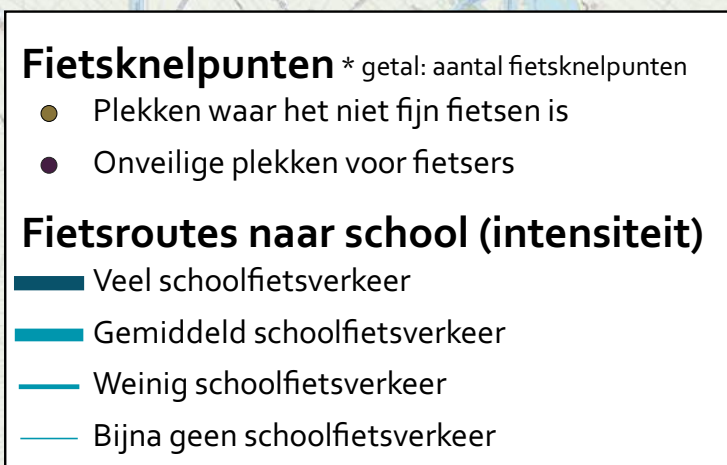
3.2.1 Toelichting

Mobiliteit zorgt ervoor dat we ons kunnen verplaatsen en op een makkelijke manier voorzieningen kunnen bereiken, maar kan ook overlast veroorzaken. Wegen zorgen ervoor dat straten en wijken verbonden zijn, maar

⁵ Deze risicogerichte aanpak van verkeersveiligheid wordt aanbevolen vanuit het landelijke Strategisch Programma Verkeersveiligheid.

⁶ Het instrument passen we toe onder voorwaarden dat de maximumsnelheid 30 km/u of lager is, de weg een belangrijke verblijfsfunctie heeft, de intensiteit (relatief) laag is, de weg geen functie heeft voor doorgaand verkeer.

Afbeelding 3.1: Schoolroutes fiets en knelpunten



kunnen tegelijkertijd zorgen voor een barrière. Auto's staan het overgrote deel van de tijd stil. Al die stilstaande auto's leggen beslag op de ruimte en verminderen zo de leefbaarheid. De uitdaging is om steeds de goede balans te vinden en te houden.

In 2021 stellen we het EU Actieplan Geluid vast. Daarmee voldoen we niet alleen aan een verplichting vanuit de Europese Unie, maar maken we ook onze eigen ambities waar. Het plan omvat geluidsnormen voor lokale wegen en industrie en beschrijft hoe we aan die normen tegemoet gaan komen, als we daar (nog) niet aan voldoen. We kijken naar normen voor geluid vanuit een breder leefbaarheidsperspectief. In een proces van co-creatie komen we tot verbeterplannen voor geluidsoverlast in het algemeen.

In 2021 werken we aan het verbeteren van de luchtkwaliteit door het gebruik van duurzame mobiliteit te stimuleren.

Hier zetten we op in:

1. Waar het aan de orde is, dringen we de dominantie van parkeren terug. We vinden het belangrijk dat bewoners en bezoekers een parkeerplek kunnen vinden, maar we geven de auto niet meer vanzelfsprekend de eerste rechten op het gebruik van de openbare ruimte.
2. We stellen een Actieplan Geluid op.

3.3 Gooise Meren is innovatief en duurzaam

In de (nabije) toekomst zullen inwoners zich anders gaan verplaatsen. De wereld van de mobiliteit verandert snel: van de eigen auto voor de deur naar zero emissie, zelfrijdende auto's en Mobility as a Service (MaaS),

gericht op het stroomlijnen van de individuele mobiliteit van deur tot deur. Steeds meer eigen auto's en meer asfalt bieden geen antwoorden voor de langere termijn. We zijn in transitie naar een ander mobiliteitssysteem dat doelen verenigt voor bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid. Onze inzet is om vanuit een gezamenlijke ambitie ruimte te geven aan innovaties op weg naar duurzame mobiliteit.

In Gooise Meren kiezen we voor een slim en duurzaam mobiliteitssysteem door:

1. Deelconcepten en andere innovaties in te zetten
2. Zero emissie zones in te richten
3. Laadpalenbeleid te ontwikkelen

3.3.1 Toelichting

Onze lokale ambitie is ingebed in een gezamenlijke ambitie van de provincies Noord-Holland en Flevoland, de Vervoerregio Amsterdam en alle gemeenten in deze provincies.⁷ De uitdaging is om met slimme mobiliteit een evenwicht te vinden tussen bereikbaarheid, economie, leefmilieu en klimaat. Waarmee we ook recht doen aan de afspraken in het Klimaatakkoord.⁸ Emissieloos is de nieuwe standaard en mobiliteit is een vanzelfsprekend onderdeel van onze duurzaamheidsagenda.

Hier zetten we op in:

1. We volgen de ontwikkeling van het mobiliteitsconcept MaaS dat kan bijdragen aan efficiënte en duurzame reismogelijkheden.
2. We volgen innovatieve vormen van (elektrisch) vervoer nauwgezet, zowel zakelijk als recreatief, om de kansen die zich voordoen optimaal te benutten.
3. In lokaal en regionaal verband nemen we initiatief om

duurzame mobiliteit te stimuleren en te realiseren bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, in combinatie met minder parkeerplaatsen.

4. We activeren werkgevers om het fietsgebruik bij hun werknemers te vergroten. We geven als gemeente zelf het goede voorbeeld door een 'fiets van de zaak' mogelijk te maken en te participeren in het project 'Kies de fiets' van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.
5. Bij de (her)inrichting van woonwijken plaatsen we steeds meer (openbare) laadpalen. Als onderdeel van MaaS komen elektrische deelauto's beschikbaar. We elektrificeren ons eigen wagenpark en stimuleren het bedrijfsleven dit ook te doen.
6. Duurzaamheid is een integraal onderdeel van wegen- en verkeersprojecten. We stellen voorwaarden in ons inkoopbeleid.

3.4 Gooise Meren is bereikbaar

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. Tegelijkertijd willen we de kernen en het centrum van Bussum autolouwer maken, de overlast van vrachtverkeer verminderen en het binnenstedelijk klimaat verbeteren door zero emissiezones in te stellen.

Onze blik is niet alleen gericht op doorstroming van verkeer op de hoofdwegenstructuur, maar ook op de hoofdwegenstructuur zelf. We kijken welke wegen daar onderdeel vanuit (moeten) maken.

Aan de bereikbaarheid van OV-knooppunten en mobiliteitshubs geven we speciale aandacht, omdat hier diverse vormen van vervoer bijeenkomen: (deel)auto, (deel)fiets en bus of trein. Deze knooppunten en hubs

⁷ Regionaal Mobiliteitsprogramma Noord-Holland en Flevoland, augustus 2020.

⁸ Vanuit het landelijk klimaatakkoord wordt ingezet op schoner vervoer. Vanaf 2025 is het de bedoeling dat de elektrische auto kan concurreren met de auto's op fossiele brandstof. In de periode 2030-2050 is de elektrische auto de norm.

zullen steeds belangrijker worden in het vervoer van deur tot deur – de ketenreis⁹ – ook voor recreatieve verplaatsingen. Een met de auto concurrerend regionaal netwerk van fietspaden is daarbij van groot belang. Zie afbeelding 3.2 met daarin fietsroutes in de regio Gooi en Vechtstreek. Daar zetten we dan ook op in.

In Gooise Meren kiezen we voor langzaam verkeer¹, openbaar vervoer en autoluwe¹ gebieden door:

1. Een hoogwaardig fietsnetwerk te optimaliseren/realiseren
2. Voor fietsparkeren voldoende en passende mogelijkheden te creëren
3. OV-knooppunten te versterken
4. Mobiliteitshubs te ontwikkelen met voorzieningen voor deelauto's, fietsen en pakketjes
5. Het winkelgebied Bussum centrum, Naarden-Vesting en Muiden centrum autoluw te maken
6. Tegengaan van ongewenst doorgaand verkeer door verblijfsgebieden

3.4.1 Toelichting

Gemotoriseerd verkeer kan gebruik maken van de infrastructuur, maar bij herinrichtingsprojecten kijken we eerst welke ruimte of maatregelen langzaam verkeer nodig heeft. Pas daarna bezien we de mogelijkheden voor het gemotoriseerd verkeer. Veel korte verplaatsingen naar bijvoorbeeld school, sport, werk en winkelcentra worden nu met de auto gemaakt. Dat patroon willen we graag doorbreken. Daarnaast hebben recreatieve fietsers andere behoeften dan de fietsers die dagelijks naar school of werk fietsen. Daar spelen we bij de aanleg van fietsroutes op in.

Openbaar vervoer is voor specifieke doelgroepen, zoals ouderen, toeristen en mindervaliden, vaak het enige beschikbare vervoermiddel om een bestemming te bereiken. Bij het maken van een ketenreis is overstappen vaak nodig, bijvoorbeeld van fiets naar bus, naar metro en lopend naar de eindbestemming. Onze inzet is om de verschillende vervoersmogelijkheden goed te verknopen, zodat het aantrekkelijker wordt om te reizen met het OV. Ook het verhogen van de kwaliteit van de stations en OV-knooppunten net buiten Gooise Meren, zoals in Weesp, draagt daaraan bij. Naast de stations willen we investeren in mobiliteitshubs: kleinere knooppunten die verschillende vervoerswijzen bij elkaar brengen, zoals transferia (P+R-locaties) en overstappunten aan de rand van de wijk. Waar deze hub's komen, hangt nauw samen met de plekken waar ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk zijn.

Kiezend voor een balans tussen bereikbaarheid en leefbaarheid, gaan we bepaalde gebieden autoluwer maken. Onze historische centra zijn kwetsbaar. Doorgaand verkeer is daar ongewenst. Verkeer dat geen bestemming heeft in de kernen of centra laten we waar mogelijk om de kernen heen rijden en gebruik maken van de gebiedsontsluitingswegen die daarvoor bedoeld zijn. Noodzakelijke bevoorrading blijft gegarandeerd, maar bijvoorbeeld binnen venstertijden en met kleine(re) en milieuvriendelijke voertuigen. Hulpverlenende instanties moeten hun bestemming kunnen bereiken. Bereikbaarheid is voor hen essentieel.

Bij het (her)inrichten van wegen stemmen we af over de geschiktheid van routes voor de brandweer en andere hulpdiensten.

Hier zetten we op in:

1. We verbeteren de doorstroming op het hoofdwegenet om ongewenst doorgaand verkeer door verblijfsgebieden tegen te gaan.
2. Voetgangers en fietsers geven we prominentere plek in herinrichtings- en nieuwbouwprojecten en geven we prioriteit daar waar het kan. Dat zien we terug in nota's van uitgangspunten en stedenbouwkundige programma's van eisen.
3. We moedigen het fietsgebruik aan om daarmee het autogebruik te verminderen.
 - We bouwen voort op de (recreatieve) fietspaden en fietsvoorzieningen die al zijn gerealiseerd. En investeren in veilige fietsroutes.
 - Met behulp van intelligente verkeerslichten geven we prioriteit aan het fietsverkeer.
 - We leggen in regionaal verband snelfietsroutes aan.
 - We onderzoeken of er voldoende stallingsmogelijkheden zijn voor de fiets bij relevante voorzieningen en breiden het fietsparkeren waar nodig uit.
 - We evalueren tweejaarlijks de effecten van de maatregelen die we nemen op het fietsgebruik
4. We stimuleren de ontwikkeling van de stations Naarden-Bussum, Bussum-Zuid en P+R Muiden tot OV-knooppunt. En we stimuleren mobiliteitshubs onder meer om zoveel mogelijk mensen gebruik te laten maken van de buslijnen, als onderdeel van hun totale ketenreis.
5. We maken de centra van Bussum, Naarden Vesting en Muiden autoluwer. Dit zal leiden tot een nieuwe gewenste hoofdwegenstructuur én snelheidsverlagingen van 50 naar 30 kilometer per uur op een aantal wegen.¹⁰

⁹ Ketenmobiliteit betekent dat reizigers tijdens hun reis op een snelle en gemakkelijke manier de fiets, het openbaar vervoer en de auto kunnen combineren, zodat ze de slimste en snelste route naar hun bestemming kunnen nemen.

Om zo'n keten te realiseren werken we nauw samen met regiopartners.

¹⁰ De mogelijke gevolgen voor het wegennet van het autoluwer maken van de routes door Naarden Vesting, Muiden en het centrum van Bussum zijn doorgerekend. Daaruit komt naar voren dat het wegennet deze maatregelen aankan.

3.5 Gooise Meren is toegankelijk, sociaal en gezond

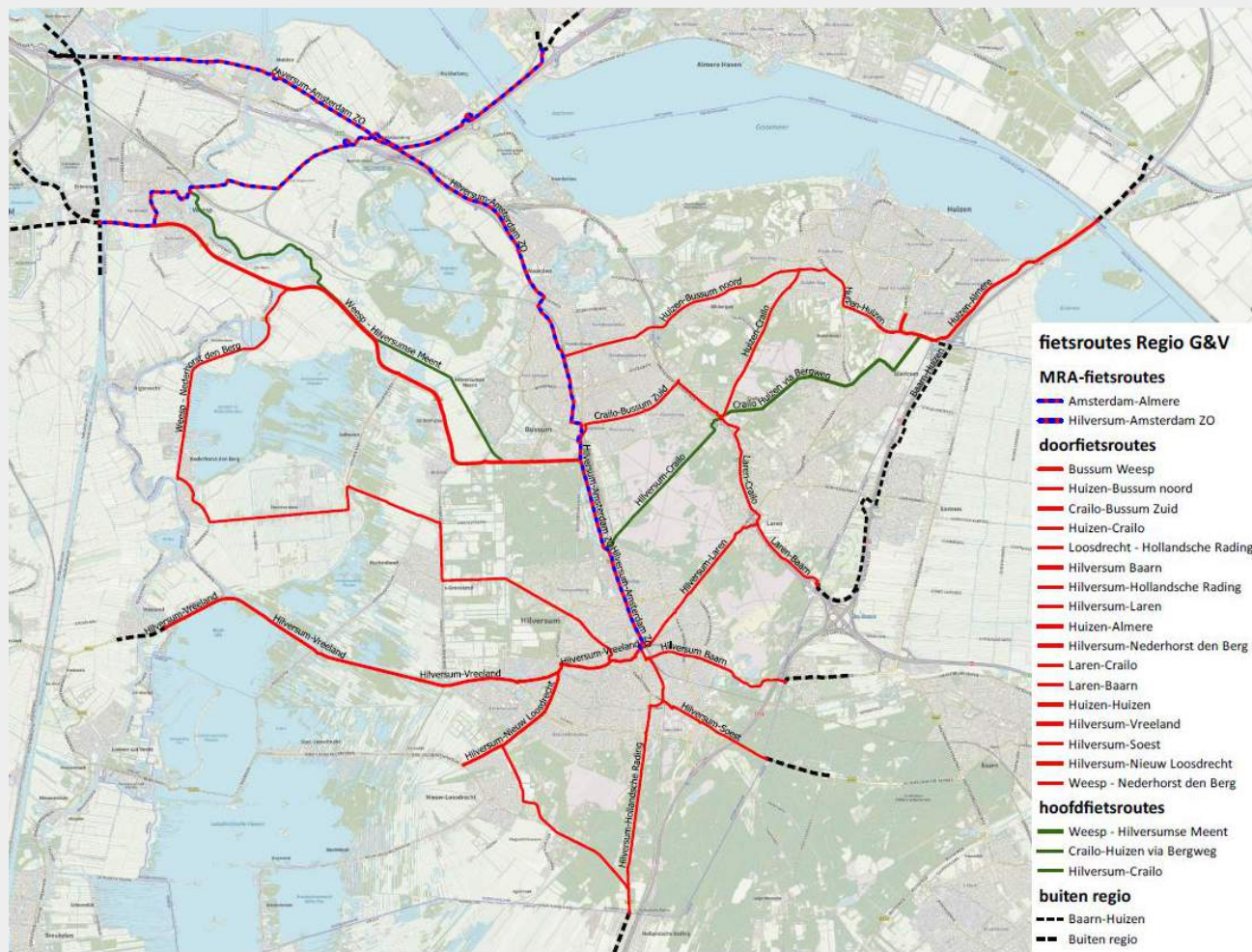
Gooise Meren wil een toegankelijke samenleving zijn, waarin iedereen mee kan doen. Een inclusieve samenleving waarin drempels die inwoners ervaren worden verminderd of overbrugbaar worden gemaakt.¹¹ Dit is niet alleen een wens, maar ook een wettelijke taak door de ondertekening in 2016 van het VN-verdrag voor mensen met beperkingen. Mobiliteit draagt bij aan die toegankelijke samenleving.

In Gooise Meren kiezen we voor een toegankelijke openbare ruimte voor iedereen door:

1. Toegankelijkheid leidend te laten zijn bij de ruimtelijke inrichting
2. Alternatieve vormen van vervoer in te zetten voor inwoners die zich slecht of niet zelfstandig kunnen verplaatsen

3.5.1 Toelichting

Alle inwoners moeten zich goed en veilig kunnen verplaatsen. Of het nu jonge ouders met kinder- en wandelwagens zijn, scholieren die naar school fietsen, senioren met rollators en scootmobielen, of mensen met een beperking. We spelen in op een groeiende groep ouderen die zo lang mogelijk thuis blijft wonen. We willen de verbinding leggen tussen mobiliteit en welzijn. De uitdaging is om de openbare ruimte niet alleen veilig, obstakelvrij in te richten, maar ook zo uitnodigend mogelijk te maken om te wandelen en te fietsen. Zo stimuleren we de ontmoeting buitenshuis en een gezonde leefstijl.



Afbeelding 3.2: Fietsroutes Regio Gooi en Vechtstreek (bron: Businesscase Doorfietsen in Gooi en Vechtstreek)

¹¹ Beleidsplan 'De toegankelijke samenleving; iedereen doet mee'. September 2018

In het kader van toegankelijkheid deden inwoners suggesties voor het aanpassen van routes en het plaatsen van extra bushaltes, onder meer in de kleinere kernen, bij zorgcentra en sportvoorzieningen. Dat de loopafstanden tot de haltes klein zijn, wordt gezien als een randvoorwaarde.¹²

Niet iedereen kan beschikken over, of gebruik maken van een eigen vervoermiddel. Voor een aantal inwoners is het reguliere openbaar vervoer geen optie.

Hier zetten we op in:

1. De fysieke omgeving is zo ontworpen en ingericht dat het uitnodigt tot ontmoeten en bewegen, sociaal en gezond gedrag stimuleert.
2. We stimuleren gezonde mobiliteit – lopen, fietsen en het gebruik van openbaar vervoer – omdat het een positief effect heeft op de gezondheid van mensen en op de milieukwaliteit.
3. We sluiten zoveel mogelijk aan bij wensen van gebruikers als het gaat om routes en veilig oversteken.
4. We stimuleren andere (particuliere) vormen van vervoer in aanvulling op het reguliere openbaar vervoer (zoals het Automaatje van de ANWB). Regionaal organiseren we doelgroepenvervoer.
5. Bij mensen die weinig mobiel zijn brengen we de huidige parkeermogelijkheden onder de aandacht, waarbij we aangeven dat parkeren met een gehandicaptenparkeerkaart gratis blijft in onze gemeente.

3.6 Gooise Meren is maatwerkgericht in parkeren

Gooise Meren kent nu verschillende vormen van parkeren. Richting 2040 werken we toe naar een parkeerbeleid dat op hoofdlijnen voor heel de gemeente geldt, waarbij

per kern maatwerk mogelijk is. Dat bepalen we in samenspraak met inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden.

De auto heeft niet vanzelfsprekend het eerste recht op een plek. Leefbaarheid en verblijfskwaliteit gaan boven parkeerruimte. Het betekent dat andere functies dan parkeren voorrang kunnen krijgen. Zoals verblijven, spelen, ontmoeten, groen en fietsparkeren. Bij het verdelen van de ruimte houden we steeds rekening met de wensen van betrokkenen en belanghebbenden.

In Gooise Meren kiezen we ervoor om:

1. Bestaande parkeervoorzieningen te optimaliseren door:
 - **Een parkeerverwijssysteem** in te richten om beschikbare parkeerplaatsen te benutten en de beste route daarnaartoe, ook voor het bedrijfsleven: de bereikbaarheid van industrieterreinen en vrachtwagenparkeren.
 - **Verschillende tarieven** te hanteren voor parkeren in parkeergarages, op straat of op P+R-terreinen.
2. De parkeerketen te moderniseren door:
 - **Nieuwe parkeernormen** vast te stellen die aansluiten bij onze gemeente.
 - **Parkeerregulering** op maat in te zetten om de parkeerdruk op bepaalde plekken te verlagen en ruimte te creëren voor bepaalde doelgroepen.
 - Technologie te benutten, onder meer voor het **digitaliseren** van betalingen.
 - Te investeren in eigentijdse **dienstverlening**, waaronder ook **handhaving** en doelgerichte **communicatie** ten behoeve van verschillende belanghebbenden.

3.6.1 Toelichting optimalisering van bestaande parkeervoorzieningen

Op straat, in garages en op parkeerterreinen is in principe voldoende parkeercapaciteit.¹³ De uitdaging is om het reis- en parkeergedrag van verschillende doelgroepen zo te sturen dat de beschikbare parkeerruimte optimaal wordt benut. Hiermee doen we onder meer recht aan de conclusie uit de evaluatie van de parkeerregeling dat vergunninghoudersparkeren, zoals dat nu geldt in de woonwijken, niet geschikt is in combinatie met bezoekers.

Parkeerverwijssysteem

Hiermee benutten we de beschikbare parkeerplaatsen en de beste route daarnaartoe. In het kader van ruimte voor ondernemerschap besteden we aandacht aan de ontsluiting van industrieterreinen. Voor het vrachtwagenparkeren wordt beleid ontwikkeld, waarmee parkeerlocaties worden aangewezen of gecreëerd.

Tariefdifferentiatie

Door verschillende tarieven te hanteren voor parkeren in parkeergarages, op straat en op P+R-terreinen kunnen we de beschikbare parkeerruimte optimaal benutten en de parkeerdruk beïnvloeden. Uit de parkeeropbrengsten kunnen we de investeringen bekostigen voor het moderniseren van de parkeerketen.

3.6.2 Toelichting modernisering parkeerketen

Bewoners, ondernemers en bezoekers hebben verschillende belangen en mogelijkheden om in onze gemeente te parkeren en de industrieterreinen te bereiken. De uitdaging is om het parkeren voor de doelgroepen slim te reguleren, met name op specifieke locaties, waar een (te) hoge parkeerdruk wordt geconstateerd.¹⁴ En hier de dienstverlening en communicatie op in te

¹² We houden de richtlijnen aan die het CROW heeft opgesteld voor aanvaardbare loopafstanden.

¹³ Uit de parkeerdrukmeting in 2018 blijkt dat in Gooise Meren gemiddeld genomen voldoende parkeercapaciteit is.

¹⁴ In de parkeerdrukmeting en tijdens het participatieproces zijn verschillende locaties benoemd waar – in bepaalde perioden – een (te) hoge parkeerdruk wordt geconstateerd. Zoals aan de randen van vergunninghoudersgebieden, historische kernen en centrumgebieden. Ook vrachtwagenparkeren is een aandachtspunt.

richten. Dit laatste sluit onder meer aan bij de conclusie uit de evaluatie van de parkeerregeling dat bezoekers moeite hebben om parkeerlocaties te vinden die voor hen bedoeld zijn.

Nieuwe parkeernormen

Met parkeernormen bepalen we het juiste aantal te realiseren parkeerplaatsen voor nieuwe ontwikkelingen. Hiervoor stellen we een parkeernormennota op. We zetten in op lagere parkeernormen voor gebieden waar hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) is. In de huidige situatie zijn dat de NS-stations. De ontwikkelrichting is dat we autobezit ontmoedigen door alternatieven te stimuleren en minder vergunningen aan bepaalde doelgroepen te verstrekken. Als gevolg daarvan kan een lagere parkeernorm worden toegepast of minder vergunningen aan bepaalde doelgroepen worden verstrekt. Het betekent dat we alternatieven voor de auto en andere mobiliteitsconcepten (zoals deelauto's) stimuleren. Daarom nemen we in de parkeernormennota ook fietsparkeernormen op en stimuleren we standaard fietsparkeervoorzieningen bij woningbouw en andere ruimtelijke projecten.

Parkeerregulering

Bij de invoering van een andere vorm van parkeerregulering houden we rekening met de parkeerdruk (hoger dan 85%) en het draagvlak onder belanghebbenden.¹⁵ Fiscaal parkeren nemen we als een vorm van regulering mee in verder onderzoek. We koersen op de volgende maatwerkoplossingen:

1. Waar het past binnen het maatwerk van de parkeerregeling, wordt gekeken om vergunninghoudersgebieden om te zetten naar een andere vorm van regulering.
2. Voor bezoekers van inwoners¹⁶ en zorgverlenende instanties wordt parkeerbeleid ontwikkeld. Hierin

krijgt het bestaande beleid rondom parkeren van mantelzorgers in gereguleerde gebieden een plek.

3. Ondernemers en werknemers gaan zo mogelijk buiten de kernen en centra parkeren, waarvoor eerst alternatieve parkeergelegenheden moet worden aangewezen of gerealiseerd. Daar waar dit in de praktijk lastig te realiseren is, parkeren ondernemers en werknemers tegen betaling op toegewezen locaties in de kern, zoals parkeergarages. Straatparkeren is alleen mogelijk tegen het normale parkeertarief (geen vergunningen). Een uitzondering wordt gemaakt voor hulpdiensten en ondernemers in de zorg, die snel op een bestemming moeten zijn.
4. Bezoekers aan bijvoorbeeld evenementen en culturele instellingen en winkelend publiek gaan parkeren aan de randen van de kernen. Ook hiervoor worden eerst alternatieve parkeerplaatsen aangewezen of gerealiseerd
5. Parkeertijd wordt begrensd door het instellen van een blauwe zone. Dat gebeurt in winkelgebieden waar de parkeerdruk hoog is en geen parkeerregulering geldt. In samenwerking met direct betrokken inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden.

Inzet technologie

Met het gebruik van moderne apparatuur en technieken moderniseren we de volledige parkeerketen: van parkeerregulering, het uitvoeren van bezoekersregelingen, het kopen van een parkeerkaartje, het aanvragen van een parkeervergunning tot en met de afhandeling ervan. We werken toe naar het digitaliseren van alle parkeerbetalingen en voeren richting 2040 het kentekensparkeren in.

Dienstverlening en Communicatie

In onze dienstverlening faciliteren we het bezoekersparkeren en vergemakkelijken we de aanschaf van een parkeervergunning, of een ander parkeerrecht. We investeren in passende, efficiënte vormen van handhaving.

Zo kan bijvoorbeeld een toekomstige scanauto – betaald uit de parkeeropbrengsten – controleren op het bezit van een geldige vergunning of betaling en foutparkeren ontmoedigen. Communicatie is om verschillende redenen essentieel. Om begrijpelijke parkeerregelingen op te stellen en verwijzing naar parkeervoorzieningen in te richten en betrokkenen daarmee bekend te maken.¹⁷ Om het keuzegedrag van weggebruikers te beïnvloeden. En om in samenspraak parkeermaatregelen te treffen die recht doen aan de parkeereigenschappen, belangen en mogelijkheden van de verschillende doelgroepen. Zoals eerder aangegeven blijft het parkeren met een gehandicaptenparkeerplaats in onze gemeente gratis.

3.7 Gooise Meren is samenwerkingsgericht

Mobiliteit en parkeren hebben een hoge maatschappelijke relevantie; het thema leeft breed in de samenleving. De grote betrokkenheid van een diverse groep mensen en partijen in het participatieproces geeft daar blijk van. Een samenspel op alle niveaus – lokaal, regionaal, provinciaal en landelijk – is noodzakelijk om de ambitie van Gooise Meren te realiseren.

In Gooise Meren kiezen we ervoor om de Mobiliteits- en Parkeervisie samenwerkingsgericht te realiseren door:

1. De gelijkwaardige samenwerking te zoeken met inwoners, ondernemers, convenantpartners en maatschappelijke partijen, die verschillende belangen vertegenwoordigen en op verschillende manieren kunnen bijdragen
2. Een krachtig samenspel met alle medeoverheden, met name in de Regio Gooi en Vechtstreek, de Metropoolregio Amsterdam en de provincie Noord-Holland.

¹⁵ Aanpassing van de parkeerregulering is in lijn met de maatregelen die nu al worden voorgesteld voor meer autoluwe kernen en het centrum van Bussum.

¹⁶ Uit de evaluatie van de parkeerregeling in 2018 is gebleken dat er veel behoefte is aan parkeerfaciliteiten voor bezoekers.

¹⁷ Uit de evaluatie van de parkeerregeling in 2018 komt naar voren dat er veel behoefte is aan het vergroten van de begrijpelijkheid van de parkeerregeling en de mogelijkheid om bezoekers te ontvangen.

3.7.1 Toelichting

Vanzelfsprekend blijven we de samenwerking zoeken met allerlei mensen en partijen die verschillende belangen vertegenwoordigen. Het betekent dat we onze Mobiliteits- en Parkeervisie 2040 realiseren in afstemming met de behoeften en verlangens van inwoners van onze gemeente en andere betrokkenen, waaronder medeoverheden. Zoals de Omgevingswet van ons vraagt, kijken we steeds met een brede, integrale blik naar de ontwikkeling en het (goede) gebruik van de fysieke leefomgeving. Waarbij we aansluiten op het 'gebieds- en kerngericht werken' en rekening houden met de identiteit van de kernen.

Mobiliteit houdt niet op bij de gemeentegrenzen. Alle regiogemeenten stellen nieuw beleid op in relatie tot hun omgevingsvisies. Samenwerken op dit gebied is nu meer dan ooit van belang. We blijven goed aangehaakt bij landelijke, provinciale en regionale ontwikkelingen. Zoals: het Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid van de MRA (Metropoolregio Amsterdam), de proactieve aanpak van verkeersveiligheid waar de provincie Noord-Holland een coördinerende rol in vervult, het Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP) en de realisatie van regionale fietsroutes, die wordt aangestuurd vanuit de Regio Gooi en Vechtstreek.

Samenwerken is geen doel op zich. Het heeft 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. Het gaat erom (beleids-)issues in een vroeg stadium gezamenlijk te benaderen. En op basis van gelijkwaardigheid tussen alle partners binnen overheid, bedrijfsleven, en maatschappelijke partijen de beste oplossingen in gezamenlijkheid te ontwikkelen. Dit biedt een betere keuze en goed draagvlak bij de besluitvorming.

Hier zetten we op in:

1. Gelijkwaardige samenwerking om, kijkend vanuit diverse invalshoeken, oplossingen te vinden waar een breed draagvlak voor is.
2. Nieuwe vormen van samenwerking om mobiliteits- en parkeeropgaven aan te gaan.



4

**Van visie
naar uitvoering**

4.1 Uitvoeringsagenda

Met de Mobiliteits- en Parkeervisie 'Goed en veilig op weg' zetten we een beeld neer van de gewenste toekomst in 2040. Bij die visie hoort de Uitvoeringsagenda 'Goed en veilig op weg'. Hier agenderen we de opgaven van de gemeente Gooise Meren op het gebied van mobiliteit en parkeren.

De agenda geeft overzicht en inzicht in de keuzes die al gemaakt zijn en nog gemaakt moeten worden. Deze dynamische agenda volgt de raadsperiodes.

Alle lopende en voorgenomen acties en projecten komen in beeld. Niet elke actie vertaalt zich in een concreet project. Soms geeft de actie bijvoorbeeld een toetsingskader mee aan nieuwe projecten in de openbare ruimte waarvoor alleen ambtelijke inzet is vereist. Met andere acties zijn forse financiële investeringen gemoeid om uiteindelijk in 2040 onze ambities waar te maken.

4.1.1 Prioritering

Vanaf de start van het opstellen van de Mobiliteits- en Parkeervisie is het uitgangspunt geweest dat we niet alles tegelijk kunnen. Daarom is er een prioritering aangegeven door een classificering van:

- Toegezegd: daar hebben we ons aan verbonden
- Noodzakelijk: dit moeten we doen
- Gewenst: levert grote/belangrijke bijdrage aan ambities

Aan een aantal opgaven hebben we ons al verbonden. Ze vloeien bijvoorbeeld voort uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 en uit het Klimaatakkoord waar de Nationale Agenda Laadinfrastructuur uit voortkomt (verplichting tot plaatsing van laadpalen). Aan de aanleg van een hoogwaardig fietsroutenetwerk hebben wij ons bestuurlijk gecommitteerd met een 'inspanningsverplichting'.

4.1.2 Planning

Op de Uitvoeringsagenda staan acties en projecten die worden uitgevoerd in één of meerdere van onderstaande periode(n):

- In 2021: veelal acties binnen de bestaande formatie, lopende projecten en toegekende budgetten.
- Van 2022 tot en met 2025: deels acties en projecten die opgenomen zijn in de meerjarenbegroting; vooral acties en projecten waar financiering voor gezocht moet worden.
- Na 2025: acties en projecten met een langere looptijd, of herijkmoment van een voorgaande actie.

4.1.3 Besluitvorming

Niet alle acties en projecten zijn financieel in de meerjarenbegroting gedekt. In de Perspectiefnota 2022-2025 zullen nieuw te starten projecten aan de gemeenteraad worden voorgelegd, waarvan het vereist of gewenst is dat deze in de periode tot 2026 worden opgepakt. Projecten die uit acties uit de agenda voortkomen, kunnen een looptijd hebben van meerdere jaren en worden separaat aan de raad aangeboden. Zo blijft het altijd aan de raad om te besluiten wanneer er welke projecten daadwerkelijk tot realisatie worden gebracht.

4.1.4 Financiële strategie

Aan elke actie en ieder project is een financiële strategie gekoppeld. De gemeenteraad is aan zet om hier jaarlijks keuzes in te maken. Wat past er in lopende werkzaamheden, welke projecten passen in de beschikbare bezetting en voor welke projecten is een investering nodig. Heel belangrijk ook. Wat is de financiële situatie van de gemeente? Mogelijk leidt dit tot herprioritering van projecten en acties.



