

Parkeerbeleid Gooise Meren 2025

Maatwerkgericht in parkeren

Versie 1.0

Datum 3 april 2025

Parkeerbeleid Gooise Meren 2025

Maatwerkgericht in parkeren

Inhoudsopgave

| | | |
|------------|--|-----------|
| 1 | Inleiding | 4 |
| 1.1 | Aanleiding | 4 |
| 1.2 | Onze visie op parkeren op hoofdlijnen | 4 |
| 1.3 | Scope | 5 |
| 1.4 | Leeswijzer | 5 |
| 2 | Context | 6 |
| 2.1 | Trends en ontwikkelingen | 6 |
| 2.2 | Terugblik en evaluatie | 7 |
| 2.3 | Totstandkoming | 7 |
| 3 | Visie op parkeren | 9 |
| 3.1 | Wat is de visie van Gooise Meren op parkeren? | 9 |
| 3.2 | Wat willen we bereiken met parkeren? | 9 |
| 3.3 | Hoe willen we dat bereiken? | 10 |
| 4 | Van visie naar maatregelen op hoofdlijnen | 14 |
| 4.1 | Uitgangspunten voor parkeermaatregelen | 14 |
| 4.2 | Fasering: stap voor stap | 18 |
| 5 | Parkeren in centrumgebieden | 19 |
| 5.1. | Parkeren in en rondom Bussum centrum | 19 |
| 5.2. | Parkeren in Muiden | 23 |
| 5.3. | Parkeren in Naarden | 26 |
| 5.4. | Parkeren in Muiderberg | 29 |
| 6. | Parkeren in woongebieden | 30 |
| 7. | Parkeren op bedrijventerreinen | 35 |
| 8. | Parkeren in recreatiegebieden | 36 |
| 9. | Bijzondere parkeersituaties | 37 |
| 9.1. | Parkeren voor mensen met een beperking | 37 |
| 9.2. | Parkeren van gehandicaptenvoertuigen | 39 |
| 9.3. | Parkeren van elektrische voertuigen | 39 |
| 9.4. | Parkeren voor brandweer | 40 |
| 9.5. | Parkeren van deelauto's | 40 |
| 9.6. | Parkeren van aanhangers en grote voertuigen | 41 |
| 9.7. | Parkeren van brommobielen | 42 |
| 9.8. | Parkeren van motoren | 42 |
| 9.9. | Aandacht voor handhaving | 42 |
| 10. | Monitoring en evaluatie | 43 |
| 10.1. | Monitoring en evaluatie van effecten | 43 |

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Gooise Meren is een aantrekkelijke woon- en leefomgeving met een hoge kwaliteit. Onze gemeente heeft een unieke combinatie van wonen, werken en welzijn. Het is niet vanzelfsprekend dat onze kernkwaliteiten (groen, monumentaal en duurzaam) behouden blijven voor de toekomst. Daar moeten we ons uiterste best voor doen.

Gooise Meren in beweging

Bereikbaarheid is een belangrijke voorwaarde voor prettig wonen, werken, ondernemen en recreëren. Wij willen dat iedereen zich goed en veilig door de Gooise Meren kan verplaatsen. Soms zijn stevige keuzes nodig om dat waar te maken. Om leefbaarheid en bereikbaarheid in evenwicht te houden zetten we in op schonere, slimmere en andere mobiliteit. Dat betekent dat we lopen en fietsen vooropzetten en werken aan beter openbaar vervoer. Toch is én blijft ook de auto belangrijk voor het reizen van A naar B.

Parkeren als belangrijk sturingsinstrument

Onze mobiliteit gaat de komende jaren anders worden. Hoe we parkeren in Gooise Meren organiseren heeft daar veel invloed op. Een reis met de auto begint en eindigt immers met parkeren. Waar, wanneer en tegen welke kosten geparkeerd kan worden is dus een belangrijk instrument om de manier waarop we ons verplaatsen te veranderen. In de 'Mobiliteits- en Parkeervisie Gooise Meren 2040' is al duidelijk richting gegeven aan hoe de komende jaren met parkeren wordt omgegaan in de gemeente Gooise Meren. De volgende stap is om de visie te vertalen naar concreet parkeerbeleid.

1.2 Onze visie op parkeren op hoofdlijnen

Gooise Meren is van ons allemaal

Dat betekent dat de openbare ruimte in eerste instantie ook écht van iedereen is. Mensen willen er verblijven, kinderen willen er spelen en bewoners willen er elkaar ontmoeten. Tegelijkertijd willen we ook graag een groene omgeving en meer ruimte voor fietsers en voetgangers. Dat moet allemaal een plek krijgen in dezelfde openbare ruimte. Daarom krijgt de auto niet meer vanzelfsprekend het eerste recht op een plek. Andere functies kunnen voorrang krijgen als dat nodig is.

Leefbaarheid staat voorop

Al met al kiezen we in Gooise Meren voor leefbaarheid boven parkeerruimte op straat. Het algemene maatschappelijk effect stellen we voorop. Tegelijkertijd weten we dat de ene kern de andere niet is. Met ons parkeerbeleid willen we recht doen aan de verschillen in onze gemeente. We creëren daarom ruimte voor maatwerk en flexibiliteit.

In de hoofdstukken hierna leggen we uit wat we hiermee bedoelen. En hoe we ons parkeerbeleid in de praktijk willen brengen.

1.3 Scope

Dit parkeerbeleid gaat over het parkeren van auto's en andere motorvoertuigen zoals vrachtwagens, busjes en motoren. Hoewel andere vormen van mobiliteit, zoals de fiets, scooters en deeltweewielers, ook worden geparkeerd in de openbare ruimte, vallen deze buiten de scope van dit parkeerbeleid. Ze vragen om een eigen beleidsmatige aanpak en uitwerking.

Verder richten we ons met dit parkeerbeleid op de bestaande kernen en gebieden in Gooise Meren. Hoe wordt omgegaan met autoparkeren bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen valt buiten onze scope. De parkeernormen en eisen voor het aantal aan te leggen of beschikbaar te stellen parkeerplaatsen bij ruimtelijke ontwikkelingen zijn vastgelegd in de "Uitgangspunten en werkwijze parkeereis Gooise Meren 2023".

1.4 Leeswijzer

De opbouw van dit parkeerbeleid is als volgt. In hoofdstuk 2 wordt de context geschetst – waarin het nieuwe parkeerbeleid wordt opgesteld. Vervolgens worden in hoofdstuk 3 de visiepunten geformuleerd voor het parkeren in Gooise Meren die de basis vormen voor het uitwerken van concrete maatregelen. De kaders uit de visie zijn uitgewerkt in maatregelen op hoofdlijnen in hoofdstuk 4. Vervolgens zijn de maatregelen beschreven per gebied: voor de levendige centra van onze kernen (hoofdstuk 5), woongebieden (hoofdstuk 6), bedrijventerreinen (hoofdstuk 7) en recreatiegebieden (hoofdstuk 8). In hoofdstuk 9 gaan we op een aantal 'bijzondere' parkeersituaties gericht op specifieke doelgroepen. Tot slot wordt in hoofdstuk 10 aandacht gegeven aan de monitoring en evaluatie van het nieuwe parkeerbeleid.

2 Context

Het parkeerbeleid begint niet bij nul. Sinds 2016 vormen de kernen Naarden, Muiden, Bussum en Muiderberg samen de gemeente Gooise Meren. Elk van de voormalige gemeenten had hun eigen parkeerbeleid, met verschillende regelingen en tarieven. Bij de fusie is het parkeerbeleid geharmoniseerd. In dit hoofdstuk schetsen we de context voor het zetten van een volgende stap naar een modern parkeerbeleid voor Gooise Meren.

2.1 Trends en ontwikkelingen

Om de juiste richting voor het parkeerbeleid te bepalen, kijken we niet alleen naar de situatie van vandaag, maar ook naar wat de toekomst brengt. Innovaties zoals zelfrijdende auto's kunnen de manier waarop parkeerplaatsen worden gebruikt en beheerd drastisch veranderen voor de lange termijn. Voor nu houden we rekening met de volgende trends en ontwikkelingen:

Parkeerdruk

Parkeerdruk geeft aan hoeveel van de beschikbare parkeerplaatsen op een bepaald moment bezet zijn. Een (te) hoge parkeerdruk betekent dat er weinig tot geen vrije parkeerplekken zijn, wat kan zorgen voor zoekverkeer, grotere kans op foutparkeren en toenemende loopafstanden naar een parkeerplaats. De parkeerdruk is belangrijk omdat het inzicht geeft in wanneer en waar de vraag aan parkeerplaatsen het grootst is.

Voor Bussum centrum, Muiden-Vesting en Naarden-Vesting zijn recente parkeeronderzoeken beschikbaar. In Bussum centrum (mei 2023) loopt de parkeerbezetting tijdens piekmomenten rond het middaguur op tot ongeveer 80 %. Op donderdagen met markt zijn tijdelijk een groot aantal parkeerplekken niet beschikbaar, wat de parkeerdruk verder verhoogt. In Muiden (juli 2024) wordt op drukke momenten ongeveer 75% van de parkeercapaciteit gebruikt. In het weekend en in de avonden kan de bezettingsgraad oplopen tot circa 80 %. In Naarden-Vesting (mei 2024) ligt de bezetting op gewone dagen vaak boven de 80 %, terwijl dit tijdens evenementen kan stijgen tot 100 %. Ook op zaterdagochtenden tijdens de weekmarkt is de parkeerdruk zeer hoog, rond 90 % op het piekmoment.

Deze cijfers laten zien dat de parkeerdruk tijdens piekmomenten in de centra van deze kernen hoog is. Er zijn geen recente gegevens over de parkeerdruk in andere delen van Gooise Meren. Wel weten we uit een online vragenlijst dat de meeste bewoners vrijwel altijd een parkeerplek kunnen vinden dicht bij hun huis. Dit betekent echter niet dat de parkeerdruk op sommige plekken niet hoog kan zijn.

Autobezit stijgt

Het gemiddelde autobezit in Gooise Meren ligt op 1,1 auto's per huishouden. Dit gemiddelde is niet gelijk verdeeld over onze kernen, wijken en buurten. Sommige huishoudens hebben géén auto, andere huishoudens bezitten juist meerdere auto's. We zien dat rondom Bussum centrum het autobezit wat lager is dan gemiddeld. In het buitengebied is dit juist wat hoger. De verwachting is dat het aantal auto's per inwoner de komende jaren zal blijven toenemen, maar minder snel dan in de afgelopen decennia. De beschikbare (openbare) ruimte in Gooise Meren is echter beperkt. En dus moeten we keuzes maken over het ruimtegebruik en de inrichting van de fysieke leefomgeving voor geparkeerde auto's.

Elektrificatie van auto's

Het aantal hybride en elektrische auto's neemt toe. De behoefte aan passende laadinfrastructuur groeit evenredig hard mee. Bij de inrichting van parkeerplaatsen en gebouwde parkeervoorzieningen moeten we rekening houden met voldoende mogelijkheden voor het opladen van hybride en elektrische auto's.

Nieuwe digitale technieken & organisatie

De digitalisering ontwikkelt zich razendsnel en biedt kansen om parkeren flexibeler, efficiënter en kwalitatief beter te organiseren. Alleen investeren in de juiste techniek en systemen is echter niet voldoende; een goed functionerende parkeerorganisatie is minstens zo belangrijk. Techniek, dienstverlening en organisatie zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden en vormen samen de basis voor 'slim' parkeren. Een moderne parkeerorganisatie geeft flexibiliteit voor de toekomst en maakt het mogelijk om met parkeerbeleid sneller in te spelen op trends en ontwikkelingen.

2.2 Terugblik en evaluatie

In 2017 is het parkeerbeleid van de voormalige gemeenten Bussum, Muiden en Naarden geharmoniseerd. Omdat elke gemeente eigen regels en tarieven had voor betaald parkeren, blauwe zones en vergunninghouder gebieden, was het nodig om deze op elkaar af te stemmen. Hoewel niet alles volledig gelijk is getrokken, gelden in vergelijkbare situaties nu zoveel mogelijk dezelfde regels en tarieven. Vanaf 1 januari 2018 werd de nieuwe parkeerregulering in de gemeente Gooise Meren officieel ingevoerd, wat leidde tot veel aanpassingen.

In 2019 volgde een evaluatie van de parkeerregulering. Een belangrijke conclusie was dat de harmonisatie vooral gericht was op het op elkaar afstemmen van het bestaande beleid van de voormalige gemeenten, zonder dat er nieuw beleid of nieuwe keuzes werden gemaakt. Hierdoor werd duidelijk dat er géén overkoepelende visie op parkeren was, terwijl dat juist wenselijk was.

Die visie op parkeren is uiteindelijk vastgelegd in de 'Mobiliteits- en Parkeervisie 2040'. Bij de uitwerking van dit parkeerbeleid bouwen we voort op eerdere beleidskeuzes, maar dan met de ambities en uitdagingen van vandaag als uitgangspunt.

2.3 Totstandkoming

Dit parkeerbeleid is als volgt tot stand gekomen:

- Bij het opstellen van het parkeerbeleid is van abstract naar een steeds concretere uitwerking toegewerkt. Er is gestart met het opstellen van een brede visie op het parkeren in Gooise Meren – voortbordurend op de eerder opgestelde Mobiliteits- en Parkeervisie. Vanuit de geformuleerde parkeervisie zijn vervolgens concrete maatregelen uitgewerkt per kern en gebied.
- De afgelopen jaren zijn diverse parkeertellingen uitgevoerd om een goed beeld te krijgen van de parkeerdruk op specifieke locaties in Gooise Meren. Deze data vormen een belangrijk kwantitatief uitgangspunt voor het opstellen van dit parkeerbeleid.
- Het parkeerbeleid is voor een belangrijk deel gebaseerd op de kennis en ervaring van de bewoners en ondernemers van Gooise Meren. Door het houden van inloopbijeenkomsten, individuele gesprekken met stakeholders en via een online vragenlijst zijn de huidige aandachtspunten en knelpunten voor parkeren geïnventariseerd. Ook zijn wensen, ambities en verwachtingen in kaart gebracht. Deze input is vertaald naar het parkeerbeleid.
- Samen met inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden worden maatregelen bedacht om Muiden-Vesting en Naarden-Vesting autoluw te maken. Daarvoor zijn aparte projecten opgezet. Dat raakt ook aan parkeren. Met de uitwerking van het parkeerbeleid sluiten we aan op de maatregelen die in deze projecten worden bedacht.
- Tijdens het hele proces hebben we regelmatig breed geïnformeerd over de voortgang. Dit deden we door het delen van updates en informatie via de projectpagina op de gemeentelijke website, persberichten en sociale media.
- Ter voorbereiding op besluitvorming in de gemeenteraad kunnen bewoners & ondernemers hun mening geven op het parkeerbeleid tijdens de politieke avond. Dit is onderdeel van de beeldvormende fase van het besluitvormingsproces.

- Het uitvoeren van maatregelen uit dit parkeerbeleid gaat altijd samen met gerichte informatie aan wie met het nieuwe parkeerbeleid te maken krijgt. In een later stadium starten we ook een communicatiecampagne over het digitaliseren van de parkeerketen. De exacte invulling daarvan is nader te bepalen. Dat hangt ook af van de manier waarop we de parkeerketen in Gooise Meren gaan organiseren. Hoe dan ook hebben we in onze communicatie aandacht voor wie minder digitaal vaardig is.

2.4 Reikwijdte parkeerbeleid

Parkeren staat niet op zichzelf. Het is een belangrijk onderdeel van de fysieke leefomgeving. Er is dus een belangrijke relatie met de 'Omgevingsvisie Gooise Meren'. Hierin is een beeld geschetst waar Gooise Meren naartoe wil. Wat we willen verbeteren, maar ook wat we willen behouden of beschermen. Mobiliteit en parkeren vormen een belangrijke voorwaarde voor een goed functionerende samenleving en economie. In de Mobiliteits- en Parkeervisie is daarom richting gegeven aan de gewenste toekomst in 2040. Om daarmee de uitdagingen van morgen én overmorgen het hoofd te bieden. Dit parkeerbeleid beschrijft welke acties nodig zijn om deze visie werkelijkheid te laten worden.

3 Visie op parkeren

Deze visie geeft richting aan hoe nu en in de toekomst wordt omgegaan met parkeren in Gooise Meren. Het is de basis voor het maken van keuzes en het vertalen van onze ambities naar concrete parkeermaatregelen. Daarbij borduren we voort op de richting die gekozen is in de Mobiliteits- en Parkeervisie Gooise Meren 2040.

3.1 Wat is de visie van Gooise Meren op parkeren?

In de openbare ruimte nemen geparkeerde auto's soms relatief veel ruimte in. Auto's staan het overgrote deel van de tijd stil. Al die stilstaande auto's leggen beslag op de schaarse ruimte. Door een goed en evenwichtig parkeerbeleid willen we – waar dat kan – de dominantie van parkeren verminderen. Zo ontstaan soms kansen om de openbare ruimte anders in te richten en leefbaarheid te verbeteren. Het blijft echter belangrijk dat bewoners, ondernemers en bezoekers een parkeerplek kunnen vinden. Zorgen voor voldoende parkeerplaatsen is nodig om Gooise Meren optimaal bereikbaar te houden. De komende jaren leggen we wel meer nadruk op leefbaarheid. Het is zoeken naar de juiste balans tussen alle verschillende wensen, belangen en functies.

3.2 Wat willen we bereiken met parkeren?

Parkeren is geen doel op zich, maar ondersteunend aan onze ambities om een goed en gezond woon-, leef- en werkklimaat in Gooise Meren te behouden en te vergroten waar het kan.

Met ons parkeerbeleid willen we bijdragen aan de volgende ambities:

- **Gooise Meren is leefbaar**
Het terugdringen van inbreuk op de kwaliteit van de leefomgeving. Dat betekent het in balans houden van leefbaarheid en bereikbaarheid, het terugdringen van geluidsoverlast en het verbeteren van de luchtkwaliteit.
- **Gooise Meren is innovatief en duurzaam**
Het prioriteit geven aan ruimte-efficiënte, slimme en duurzame vormen van mobiliteit. Steeds meer eigen auto's en meer asfalt is geen duurzame oplossing.
- **Gooise Meren is bereikbaar**
Kiezen voor het stimuleren van langzaam verkeer (lopen en fiets), het verbeteren van het openbaar vervoer en het autoluwer maken van Bussum centrum, Naarden-Vesting en de Vesting Muiden. Om daarmee het autogebruik te verminderen.
- **Gooise Meren is toegankelijk, sociaal en gezond**
Het zorgen voor een toegankelijke openbare ruimte voor iedereen die uitnodigt tot ontmoeten en bewegen. Gezonde mobiliteit wordt gestimuleerd, maar er wordt ook rekening gehouden met mensen die afhankelijk zijn van de auto.
- **Gooise Meren is ondernemend**
Het versterken van een aantrekkelijk vestigingsklimaat en een levendige centra. Dat betekent het zorgen voor goede bereikbaarheid van winkel-, horeca- en andere bedrijven voor klanten, personeel en leveranciers. Het streven is een goede balans tussen voldoende parkeren en het stimuleren van duurzame en actieve vormen van vervoer.

3.3 Hoe willen we dat bereiken?

Bij parkeerbeleid gaat het dus niet alleen over het zorgen voor genoeg parkeerplaatsen. Centraal staat hoeveel ruimte we willen geven aan parkeren. En hoe zich dat verhoudt tot andere ambities die een plek in dezelfde openbare ruimte moeten krijgen. Bij het verdelen van ruimte houden we steeds rekening met de wensen van betrokkenen en belanghebbenden. Onze visie op parkeren is het kader voor de keuzes die we maken over parkeren. De volgende zeven visiepunten vormen de rode draad van dit parkeerbeleid:

| Visie op autoparkeren in Gooise Meren | |
|---------------------------------------|--|
| 1. | Gastvrij en bereikbaar blijven Een toegankelijk en gastvrij parkeerbeleid voor bewoners, ondernemers en hun bezoekers. |
| 2. | Maatwerk en flexibiliteit per kern Parkeeroplossingen afgestemd op de unieke behoeften van elke kern. |
| 3. | De juiste parkeerder op de juiste plek Sturing op wie waar parkeert om de parkeerruimte optimaal te verdelen. |
| 4. | Beter benutten van bestaande capaciteit Efficiënter gebruik van bestaande parkeerruimte, met minder focus op nieuwe parkeerplaatsen. |
| 5. | Slim en modern parkeerbeleid Digitalisering en technologie inzetten om parkeren beter te regelen. |
| 6. | Duurzaam parkeren stimuleren Elektrisch rijden en deelmobiliteit faciliteren in lijn met onze klimaatdoelstellingen. |
| 7. | Parkeren toegankelijk voor iedereen Een inclusief parkeerbeleid dat mobiliteit voor alle inwoners waarborgt. |

Hierna werken we elk visiepunt verder uit.

3.3.1 1. Gastvrij en bereikbaar blijven

Het parkeerbeleid van Gooise Meren is erop gericht onze kernen goed bereikbaar te houden. We willen bereikbaar en gastvrij blijven voor mensen die met de auto naar Gooise Meren komen. Voor aantrekkelijke en economisch vitale kernen is het essentieel dat we kunnen blijven voorzien in de noodzakelijke parkeerbehoefte van bewoners, bezoekers en werknemers. Daar horen goed vindbare en aantrekkelijke parkeerplaatsen bij. Door het bieden van alternatieve- parkeerlocaties op plekken waar we het parkeren willen terugdringen, proberen we de parkeerbehoefte lokaal te verlagen.

De parkeerbehoefte staat niet vast, maar is iets waar we ook zelf invloed op hebben. Met ons beleid op het gebied van ruimtelijke ordening, fietsen, lopen en openbaar vervoer proberen we de noodzakelijke parkeerbehoefte actief te verminderen.

3.3.2 2. Maatwerk en flexibiliteit per kern en gebied

Elke kern heeft zijn eigen identiteit en unieke kenmerken. Ons parkeerbeleid willen we daarom ook afstemmen op de specifieke problematiek en omstandigheden per kern en gebied. Verschillende oorzaken vragen namelijk om verschillende maatregelen. Daarbij werken we zoveel mogelijk vanuit één helder en samenhangend parkeerbeleid voor de hele gemeente. Op basis van ruimtelijke kenmerken en functies maken we onderscheid in de volgende deelgebieden:

- **Centrumgebieden**
 - Bussum
 - Muiden
 - Naarden
 - Muiderberg
- **Woongebieden**
- **Bedrijventerreinen**
- **Recreatiegebieden**

Dit zijn 'typen' gebieden die elk bestaan uit kleinere gebieden, met op hun beurt weer eigen karakteristieken. Wat ze allemaal gemeen hebben, is dat ze op hoofdlijnen dezelfde functie hebben. Binnen elk deelgebied passen we een duidelijke en gelijke aanpak toe voor ons parkeerbeleid.

3.3.3 3. De juiste parkeerder op de juiste plek

Om parkeerruimte goed te verdelen, stimuleren we dat de juiste parkeerder op de juiste plek parkeert. Er zijn in totaal voldoende parkeerplaatsen beschikbaar, alleen niet altijd voor iedereen 'voor de deur'. Als er te veel mensen gebruik willen maken van dezelfde parkeerplaatsen gaan we sturen op wie waar parkeert. Voor sommige type parkeerders betekent dit een grotere loopafstand om van de parkeerplaats naar de bestemming te komen. Per doelgroep stellen we dan vast waar we hen vooral willen laten parkeren. Onze maatregelen richten we daarop in. Het aanwijzen van voorkeurslocaties betekent niet dat andere parkeerders deze parkeerplaatsen niet mogen of kunnen gebruiken. Het onderscheid in verschillende type parkeerders geeft aan dat wanneer er een te hoge parkeerdruk ontstaat, de belangen van de voorkeurs doelgroep voorop staan.

Als instrument om de juiste parkeerder op de juiste plaats te laten parkeren kiezen we in de basis voor een fiscaal parkeren in combinatie met parkeervergunningen. Andere reguleringsvormen, zoals blauwe zone of vergunninghoudersparkeren, zetten we zoveel mogelijk om naar een fiscale variant.

De blauwe zones worden omgezet naar een fiscale variant. Voor de parkeerder betekent dit dat de parkeerschijf verdwijnt. In plaats daarvan voert men bij start van de parkeeractie het kenteken in bij een automaat of via een parkeerapp. De eerste parkeerperiode blijft gratis — bijvoorbeeld het eerste uur — maar wie langer wil blijven betaalt een oplopend tarief. Dit maakt kort parkeren laagdrempelig. Lang parkeren wordt juist onaantrekkelijker gemaakt. Wie langer blijft parkeren dan waarvoor het kenteken is geregistreerd, riskeert een naheffing (boete).

Wie parkeert waar?

De gewenste parkeerlocaties voor de grootste en meest voorkomende doelgroepen zijn als volgt:

- **Bewoners en hun visite**
Mensen die wonen in Gooise Meren en visite die bij hen op bezoek komt. Voor deze groep is het vaak belangrijk om relatief dichtbij de woning te kunnen parkeren. Zij parkeren op eigen parkeerplaatsen en bij afwezigheid hiervan in de openbare ruimte.
- **Kortparkeerders**
Bezoekers van dagelijkse voorzieningen zoals de bakker, drogist of supermarkt. Korte bezoeken om snel wat aan te schaffen. Omdat het gaat om een kort bezoek, wil deze groep niet veel tijd besteden aan het zoeken van een parkeerplek of lopen van en naar een parkeerplaats. Ook leveranciers, zorgverleners en mantelzorgers vallen in deze categorie. Parkeren gebeurt waar mogelijk in de openbare ruimte op korte afstand van hun bestemming.
- **Ondernemers en werknemers**
Mensen die werken in Gooise Meren en/of er een bedrijf hebben. Soms is dichtbij parkeren noodzakelijk voor een goede bedrijfsvoering, maar vaak ook niet. Ondernemers en werknemers gaan waar mogelijk parkeren op eigen terrein of op alternatieve locaties buiten de kernen. Daarvoor worden parkeerplekken aangewezen of gerealiseerd. Waar dit lastig te realiseren is parkeren ondernemers en werknemers zoveel mogelijk op toegewezen locaties, zoals parkeerterreinen of parkeergarages.
- **Bezoekers (langparkeerders)**
Bezoekers, toeristen en dagjesmensen die een bezoek aan Gooise Meren brengen door het vele water, natuur, musea, theaters en historische gebouwen. Maar ook zakelijk verkeer, zoals het bijwonen van een vergadering of een andere zakelijke afspraak. Het gaat vaak om een langer verblijf, waardoor deze groep bereid is om een langere loopafstand naar een parkeerplaats voor lief te nemen.

Bezoekers aan bijvoorbeeld evenementen en culturele instellingen en winkelend publiek gaan zoveel mogelijk parkeren aan de randen van de kernen. Voor kortparkeerders zijn in de kernen (een beperkt aantal) parkeerplaatsen om op korte afstand van hun bestemming te parkeren. Ook hier worden eerst alternatieve parkeerlocaties aangewezen of gerealiseerd.
- **Mensen met een beperking**
Wie een beperking heeft parkeert zo dichtbij mogelijk tot de bestemming. Waar nodig worden met gehandicaptenparkeerplaatsen gereserveerde parkeervoorzieningen aangewezen.
- **Bestuurders van grote voertuigen**
Vrachtwagens, bussen of andere soorten grote voertuigen parkeren op eigen terrein van het bedrijf of op daarvoor aangewezen openbare parkeerlocaties.

3.3.4 4. Beter benutten van bestaande capaciteit

Op straat, in garages en op parkeerterreinen zijn in principe voldoende parkeerplaatsen beschikbaar. Daarom gaan we vraag en aanbod zo goed mogelijk op elkaar afstemmen. De bestaande capaciteit biedt voldoende ruimte – om met efficiënter gebruik ervan – andere functies meer plek te geven. We zijn daarom terughoudend met het aanleggen van nieuwe parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

Waar het kan geven we juist ruimte aan andere functies dan het parkeren van auto's. Het opheffen van parkeerplaatsen is echter geen doel op zich, maar een middel dat we inzetten om de openbare ruimte leuker, prettiger en mooier in te richten. Wanneer er een plan of verzoek ligt waarbij het de bedoeling is dat er parkeerplaatsen komen te vervallen, kijken we naar de gevolgen voor de huidige parkeerders en voor de inkomsten uit parkeren (als het gaat om parkeerplaatsen in gereguleerd gebied).

De effecten van het opheffen van parkeerplaatsen zijn voor een groot deel afhankelijk van de parkeerdruk. Hoe hoger de parkeerdruk, hoe aannemelijker dat parkeerders na opheffen van parkeerplaatsen geen plek meer kunnen vinden. Als de parkeerdruk op een acceptabel niveau blijft (onder de 85%), dan is er géén beperking vanuit parkeerbeleid voor het verwijderen van openbare parkeerplaatsen.

Eerst beter verdelen van bestaande parkeerplaatsen, bouwen komt later

Op de korte termijn richten we ons vooral op een betere verdeling van de bestaande parkeerruimte. We maken zo goed mogelijk gebruik van wat er al is. Op de lange termijn willen we de afhankelijkheid van de auto verminderen door andere vervoersmiddelen, zoals fietsen, deelauto's en openbaar vervoer, aantrekkelijker te maken.

Straks kan het ook nodig zijn om extra parkeerplekken te maken op strategische locaties. Maar parkeergarages of grote parkeerterreinen kosten veel geld en nemen veel tijd om te bouwen. In de toekomst ontstaan dan kansen om de openbare ruimte meer in te zetten voor andere opgaven en ambities. Hierdoor komt er meer ruimte voor groen, recreatie en een prettige leefomgeving.

3.3.5 5. Slim en modern parkeerbeleid

Parkeren is continue in ontwikkeling. Daarom gaan we digitaliseren. Nieuwe techniek geeft meer opties om slim te sturen met parkeren. Denk aan het toepassen van verschillende parkeertarieven, het vaststellen van een vergunningenplafond per wijk of buurt en het instellen van specifieke regels voor bepaalde groepen parkeerders. Zo kunnen we ons parkeerbeleid beter en gericht afstemmen op wat nodig is voor de toekomst.

3.3.6 6. Duurzaam parkeren stimuleren

Gooise Meren wil in 2050 klimaatneutraal zijn. Het waar maken van deze ambitie vraagt om duurzame keuzes. Ook voor parkeren. Concreet betekent dit dat we met ons parkeerbeleid elektrische auto's en deelauto's faciliteren. En waar nodig parkeerplaatsen anders inzetten om het gebruik van OV, fiets en of lopen te stimuleren.

3.3.7 7. Parkeren toegankelijk voor iedereen

In Gooise Meren vinden we het belangrijk dat iedereen mee kan doen en dat onze kernen voor alle mensen bereikbaar en toegankelijk blijven. Ook voor mensen met een beperking moet het mogelijk zijn om zich zelfstandig en onafhankelijk te verplaatsen en zo op een volwaardige manier deel te nemen aan het maatschappelijk leven. Hier houden we rekening mee in ons parkeerbeleid.

4 Van visie naar maatregelen op hoofdlijnen

Ons uitgangspunt is een modern en eenduidig parkeerbeleid dat op hoofdlijnen voor de hele gemeente Gooise Meren geldt, maar waarbij per kern maatwerk mogelijk is. Daarbij moet een mix van maatregelen zorgen voor een betere balans tussen vraag en aanbod van parkeerplaatsen op plekken waar dat nodig is. Hierna beschrijven we eerst het beleid op hoofdlijnen en daarna per kern.

4.1 Uitgangspunten voor parkeermaatregelen

De basis voor ons parkeerbeleid is dat de openbare ruimte ook écht openbaar is. Soms loopt de parkeerdruk (structureel) zo hoog op dat de ruimte ontbreekt om alle auto's te kunnen laten parkeren in die openbare ruimte. Dan is regie nodig op wie waar parkeert. Regels stellen kan pas als parkeren niet 'vrij' is. We zetten regulering alleen in wanneer het afdwingen van een betere benutting van parkeerplaatsen en van gewenst parkeergedrag noodzakelijk is. Waar geen parkeerproblemen zijn, hoeven we ook niets te doen. Bij invoering van regulering willen we de parkeerdruk verlagen, zodat de gewenste doelgroep meer ruimte krijgt om te parkeren of om (letterlijk) ruimte te maken voor andere ambities.

4.1.1 Reguleren van openbare ruimte als het moet

Wanneer regulering nodig blijkt te zijn, dan hanteren we de volgende uitgangspunten:

- Regulering is nodig wanneer te veel mensen gebruik willen maken van dezelfde parkeerplaatsen. Bij regulering hoort het maken van een prioriteitstelling. Dat wil zeggen: welke doelgroep willen we waar laten parkeren? Per doelgroep (bewoners; bezoekers van bewoners; bezoekers van voorzieningen; werknemers, etc.) stellen we vast waar we hen primair willen laten parkeren en stemmen de regulering daarop af.
- Bij gebiedsontwikkelingen worden afspraken met de ontwikkelaar of eigenaar gemaakt over het parkeren. Het uitgangspunt is dat er voor bewoners of bedrijven parkeerplaatsen komen op eigen terrein. Soms worden er minder parkeerplaatsen gemaakt. Als de bewoners en werknemers van nieuwe woon- en werkgebieden, zoals Crailo, zouden gaan parkeren in de omliggende straten leidt dit tot een onwenselijke toename van de parkeerdruk. Om de omgeving te beschermen tegen parkeeroverlast kan het proactief invoeren van regulering worden overwogen om parkeeroverlast te voorkomen.
- Het streven is een zo eenduidig en helder mogelijke vorm van regulering. Op die manier is het voor iedereen duidelijk wie waar tegen welke voorwaarden een parkeerplek kan vinden. Zodat parkeerders weten waar zij aan toe zijn en niet onnodig hoeven te zoeken. De aard van de parkeerproblematiek varieert vaak per kern. De instrumenten die worden ingezet om vraag en aanbod in balans te brengen, kunnen daarom verschillen van kern tot kern. Als basis kiezen we voor betaald parkeren in combinatie met parkeervergunningen als reguleringsvormen.
- Regulering zien we vooral als een middel om overlast van uitwijkgedrag door parkeerders met een bestemming in gereguleerd gebied te voorkomen. En niet direct als een instrument om te sturen op het autobezit van onze bewoners, ondernemers en hun bezoek. Bij de invoering van nieuwe gebieden met parkeerregulering laten wij de bestaande parkeersituatie daarom zoveel mogelijk intact.
- De ruimte in Gooise Meren is schaars. Om de openbare ruimte te ontzien wordt vooral ingezet op dubbelgebruik van beschikbare parkeerplaatsen. Op die manier kunnen dezelfde

parkeerplaatsen door meerdere doelgroepen worden gebruikt. Alleen dan worden de bestaande parkeerplaatsen optimaal benut. Dat betekent terughoudendheid met het reserveren van exclusieve parkeerplaatsen voor één bepaalde doelgroep. Waarbij er natuurlijk ook uitzonderingen zijn, zoals het aanwijzen van gehandicaptenparkeerplaatsen voor mensen met een beperking.

4.1.2 Stimuleren van parkeren op eigen terrein

Parkeren vindt waar mogelijk plaats op eigen terrein. Wie een eigen parkeerplaats heeft, gaan we stimuleren om daar ook echt gebruik van te maken. Minder auto's op straat betekent namelijk meer beschikbare parkeerplekken voor bewoners en bezoekers die geen eigen parkeerplaats hebben en afhankelijk zijn van een parkeerplaats in de openbare ruimte. In eerste instantie stellen we dit niet verplicht, maar als het nodig is, gaan we er beter op toezien dat geparkeerd wordt op eigen terrein. Het is dan denkbaar dat mensen met een eigen parkeerplaats géén eerste en/of tweede parkeervergunning krijgen of alleen tegen een hoger tarief. Dat doen we niet van de ene op de andere dag. Wie nu een vergunning heeft om op straat te parkeren, houdt die vergunning in eerste instantie ook. Met een overgangsregeling bieden we een mogelijkheid om aan de nieuwe situatie te wennen. We zetten in op een gefaseerde aanpak en kijken naar de actuele situatie. Groene tuinen op eigen terrein hoeven geen plaats te maken voor parkeerplekken, maar bestaande parkeerplaatsen willen we zoveel mogelijk benutten.

4.1.3 Meer alternatieven bieden voor straatparkeren

Meer ruimte geven aan andere functies of het willen verlagen van de parkeerdruk in de openbare ruimte, vergroot de behoefte aan alternatieve parkeerplaatsen. Die alternatieven kunnen we bieden in openbare parkeergarages en/of parkeerterreinen op afstand. Maar ook parkeerplaatsen op parkeerterreinen van bedrijven/instellingen, waar buiten werktijden vaak nog veel plaats is, kunnen een alternatief vormen voor parkeren op straat. We zetten waar mogelijk in op meer uitwisseling tussen parkeren op straat en parkeerplaatsen in garages of op afstand.

4.1.4 Aan de knoppen draaien

In gebieden met gereguleerd parkeren werken we met verschillende 'knoppen' waaraan kunnen draaien. Hiermee kunnen we inspelen op de specifieke problematiek en omstandigheden per kern of gebied. Naast variatie in parkeertarieven valt te denken aan het stellen van een limiet in het aantal vergunningen per wijk of huishouden en het koppelen van vergunningen aan dagen/tijdsblokken. Met de digitalisering van parkeren kunnen we deze opties ook in de praktijk brengen. Langs deze weg kunnen we ook tegemoetkomen aan reële wensen op individueel niveau – bijvoorbeeld als iemand tijdelijk een andere auto heeft, of bij frequent bezoek van mantelzorgers.

4.1.5 Vergunningen digitaliseren

Nieuwe techniek geeft meer opties om slim te sturen met parkeren. Om de uitgifte en het beheer van parkeervergunningen en abonnementen volledig te digitaliseren moet het parkeerbeleid op een aantal punten worden aangepast. In ieder geval betekent dit dat de papieren vergunningen en abonnementen (op termijn) vervangen gaan worden door parkeerrechten gekoppeld aan het kenteken van voertuigen. Voor de meeste parkeervergunningen blijft het beleid hetzelfde. Maar een aantal type parkeervergunningen vraagt om een andere uitwerking voor het kunnen digitalisering van ons parkeerbeleid. De belangrijkste wijzigingen beschrijven we hierna.

Digitalisering van de bezoekersvergunning

Dit is hoe de bezoekersvergunning nu is ingericht

Wie woont in een gebied met parkeerregulering kan voor hun bezoek een bonnenboekje met 25 dagvergunningen aanvragen. Met een bezoekersvergunning kan bezoek de hele dag parkeren. Per

adres worden maximaal 10 bonnenboekjes per jaar verstrekt. De parkeervergunning voor bezoekers kost € 29,25 (prijspeil 2025). Dat komt neer op €1,17 per dagvergunning. Op de dagvergunning moet de dag van geldigheid en het kenteken van de bezoeker worden aangegeven. Het is mogelijk om meerdere bezoekers tegelijkertijd te ontvangen door elke bezoeker een aparte dagvergunning te geven.

Het nadeel van de huidige vergunning is dat bezoekers nu eerst moeten aanbellen bij de bewoner en dan teruglopen naar de auto om de dagvergunning duidelijk zichtbaar achter de voorruit te leggen. De huidige bezoekersregeling is ook niet erg flexibel: met de dagvergunning betaal je de hele dag voor het parkeren van bezoek, ook al is het bezoek er maar even.

Overstap naar een digitale bezoekersvergunning

Een alternatief is een digitale bezoekersvergunning - die bestaat uit een parkeertegoed (saldo) dat bewoners jaarlijks kunnen aanschaffen. Het kenteken van bezoek kunnen zij zelf makkelijk aan- en afmelden via de website. Of met de telefoon. Als bewoner betaal je alleen voor de daadwerkelijke tijd die bezoek geparkeerd heeft. De systematiek van de huidige bonnenboekjes vertalen we zo goed mogelijk naar een digitale variant. Daarbij houden we rekening met de efficiëntie voor de uitvoering en het effect op de parkeerdruk.

Hoe ziet de digitale bezoekersvergunning eruit?

De digitale bezoekersvergunning richten we als volgt in:

- **Maximaal één bezoekersvergunning:** per adres.
- **Geen vaste kosten:** Bewoners betalen alleen voor het parkeertegoed.
- **Tot 600 uur per jaar:** Na het bereiken van dit limiet kan dat jaar geen bezoek meer worden aangemeld via de bezoekersvergunning.
- **Kosten:** € 0,29 per uur (prijspeil 2025), aan te schaffen in blokken van 200 uur. Zo hebben bewoners de keuze om alleen uren te kopen die zij ook echt nodig hebben.
- **Betalen per minuut:** Bezoekers betalen alleen voor de exacte parkeertijd.
- **Onbeperkt geldig:** de gekochte bezoekersuren zijn onbeperkt geldig. Nieuwe bezoekersuren kunnen worden bijgekocht als het saldo 60 uur of minder is.
- **Automatische afmelding:** Bezoek wordt automatisch afgemeld zodra het betaald parkeren die dag eindigt, om onnodige kosten te voorkomen.
- **Vooruit aanmelden mogelijk:** Bezoekers kunnen voor meerdere dagen tegelijk worden aangemeld. Alleen de uren waarop er betaald parkeren is, worden van het saldo afgehaald.
- **Maximaal 10 bezoekers tegelijk:** Per bezoekersvergunning kunnen tot 10 auto's tegelijk worden aangemeld.
- **Machtiging voor vaste bezoekers:** Bewoners kunnen terugkerende bezoekers machtigen om hun kenteken zelf aan- en af te melden.

In bijlage 1 is een nadere onderbouwing opgenomen van het aantal uren en het tarief voor de digitale bezoekersvergunning.

In stappen van papier naar digitaal

Uiteindelijk willen we toe naar een situatie waarin alleen nog een digitale bezoekersvergunning te gebruiken is. Er worden daarom straks géén nieuwe bonnenboekjes meer uitgegeven. Wie nog bonnenboekjes heeft, kan die tot een nader te bepalen datum blijven gebruiken. Daarna zijn ze niet meer geldig. Tot die tijd kunnen de bonnenboekjes op dezelfde manier gebruikt worden als de bewoners nu gewend zijn. Wie geen bonnenboekjes meer heeft kan gebruik maken van de digitale bezoekersregeling.

Digitalisering van de parkeervergunning voor mantelzorgers

Dit is hoe parkeren voor mantelzorgers nu is ingericht

Wie is aangewezen op mantelzorg, kan nu gebruik maken van een speciale 'mantelzorgvergunning'. Deze vergunning staat op naam van de bewoner die mantelzorg nodig heeft. Per adres kunnen maximaal 2 vergunningen worden aangevraagd. Een parkeervergunning mantelzorg komt nu in de

plaats van een parkeervergunning inwoners. De mantelzorgvergunning staat niet op kenteken. Zo is de vergunning dus voor verschillende auto's te gebruiken.

Dit is waar we naartoe gaan

Voor bewoners die mantelzorg ontvangen is er een extra parkeerregeling beschikbaar: de mantelzorgvergunning. Hiermee kunnen zij hun mantelzorgers tot 400 extra parkeeruren per jaar laten parkeren tegen gereduceerd tarief. Deze uren komen bovenop de uren van de reguliere bezoekersvergunning voor bewoners.

Per adres wordt maximaal één vergunning verstrekt voor het ontvangen van mantelzorg (als aan de gestelde voorwaarden wordt voldaan). Omdat de vergunning niet aan één kenteken wordt gekoppeld, blijft deze flexibel inzetbaar. Dit betekent dat verschillende mantelzorgers - bijvoorbeeld familieleden of vrienden - de vergunning kunnen gebruiken. De vergunning werkt op dezelfde manier als een bezoekersvergunning. De bewoner (of een gemachtigde persoon) meldt het kenteken van de mantelzorg aan wanneer deze langs komt en weer af bij vertrek.

De koppeling met bewonersvergunningen komt te vervallen.

Digitalisering van de parkeervergunning voor bedrijven

Dit is hoe parkeren voor bedrijven nu is ingericht

Bedrijven en instellingen in gebieden met parkeerregulering kunnen een bedrijvenvergunning aanvragen. Dit kan alleen als het bedrijf of de instelling op dat adres is ingeschreven bij de Kamer van Koophandel. De vergunning is niet gekoppeld aan een kenteken, waardoor verschillende voertuigen ermee kunnen parkeren. De vergunning is alleen geldig in het vergunningsgebied dat erop vermeld staat. Per adres kunnen bedrijven maximaal drie vergunningen aanvragen.

Dit is waar we naartoe gaan: bedrijfsvergunningen te gebruiken voor verschillende kentekens

Bedrijven gebruiken de huidige bedrijfsvergunning ook om hun bezoekers te laten parkeren. Deze flexibiliteit blijft behouden. Bedrijven kunnen straks nog steeds maximaal drie bedrijfsvergunningen aanvragen. Aan elke bedrijfsvergunning kunnen meerdere kentekens gekoppeld worden, maar er kan slechts één auto tegelijkertijd parkeren met de vergunning.

Op termijn willen we een bezoekersvergunning voor bedrijven introduceren die dan in plaats van de derde bedrijfsvergunning kan komen. De invulling en voorwaarden die gelden voor de bezoekersvergunning voor bedrijven is nader te bepalen. De lessen die we op doen met de digitale bezoekersvergunning voor bewoners nemen we hierin mee.

Digitalisering van de parkeervergunning voor onderwijs

Dit is hoe parkeren voor onderwijs nu is ingericht

Scholen in Gooise Meren komen in aanmerking voor een bedrijfsparkeervergunning. Voor elk klaslokaal kan nu één bedrijfsvergunning worden uitgegeven.

Dit is waar we naartoe gaan

Voor scholen passen we dezelfde voorwaarden toe als voor de reguliere bedrijfsvergunning. Om scholen extra te ondersteunen met hun uitdagingen vanwege het lerarentekort gaan we soepeler om met het aantal parkeervergunningen voor leraren. Naast de parkeervergunningen voor bedrijven kunnen scholen daarom extra parkeervergunningen aanvragen voor personeel. Omdat de voorwaarden anders zijn maken we hiervoor een aparte 'parkeervergunning onderwijs'. Voor deze parkeervergunning gelden de volgende voorwaarden:

- De parkeervergunning onderwijs is bedoeld voor medewerkers van primair onderwijs (PO), voortgezet onderwijs (VO), middelbaar beroepsonderwijs (MBO) en Voorschoolse Educatie

- De vergunning wordt aangevraagd door het (school)bestuur.
- Bij het aanvragen van de vergunning moet in een mobiliteitsplan worden aangegeven hoeveel medewerkers (uitgedrukt in fte) op de vestiging werken, hoeveel medewerkers (in fte) daarvan buiten de gemeente Gooise Meren wonen en een minimale reistijd hebben van 45 minuten van deur tot deur.
- De parkeervergunning onderwijs is niet gebonden aan een kenteken en daardoor flexibel inzetbaar door scholen. Per parkeervergunning mag maximaal 1 kenteken tegelijkertijd actief zijn.
- Het aantal te verstrekken vergunningen kan verschillen per parkeergebied.

Gooise Meren zet in op cashless automaten

De digitalisering van parkeren gaat verder dan de parkeervergunningen. Zo stapt Gooise Meren over op cashless parkeerautomaten. Dit betekent dat er straks geen contant geld meer wordt geaccepteerd de bij automaten. Betalen van parkeergeld kan met de bankpas of via een parkeerapp.

4.1.6 Eenduidige regels voor parkeren in de openbare ruimte

In de afgelopen jaren zijn er verschillende maatwerkafspraken gemaakt over parkeren in de openbare ruimte in Gooise Meren. Dit gebeurde bijvoorbeeld door parkeerplaatsen af te sluiten met beugels of specifieke openbare parkeerplekken toe te wijzen aan bouwontwikkelingen. Wij streven naar een eenduidige en transparante regeling voor iedereen die parkeert in de openbare ruimte. Daarom gaan we, waar mogelijk, maatwerkafspraken afschaffen. Dit draagt bij aan een optimaal gebruik van openbare parkeerplaatsen. Daarbij houden we altijd rekening met eerder gemaakte afspraken en de belangen van betrokkenen.

4.2 Fasering: stap voor stap

Fasering is essentieel om te zorgen voor een soepele overgang. De Mobiliteits- en Parkeervisie geeft richting aan een toekomstbeeld voor 2040. Stap voor stap werken we toe naar kernen met een goede balans in ruimte voor de auto en voor andere doelen en ambities. Het is belangrijk dat er een soepele overgang is voor bewoners, bedrijven en bezoekers. Het gefaseerd invoeren van maatregelen geeft mogelijkheden om tijdig bij te sturen waar nodig. Daarbij zetten we eerst vooral in op het stimuleren van parkeren op eigen terrein. Als blijkt dat dit niet zorgt voor een verlaging van de parkeerdruk kunnen andere maatregelen worden genomen om de juiste parkeerder op de juiste plaats te laten parkeren. Denk dan aan het beperken van vergunning uitgifte en/of het aanpassen van parkeertarieven.

Bij het nemen van nieuwe maatregelen binnen het parkeerbeleid werken we op een zorgvuldige en consistente manier. Daarbij laten we ons inspireren door het proces dat we in willen zetten bij het uitbreiden van gereguleerd parkeren (zie paragraaf 6.3). De manier waarop belanghebbenden precies worden betrokken en geïnformeerd is nog nader te bepalen.

5 Parkeren in centrumgebieden

De kernen Bussum, Muiden, Naarden en Muiderberg vormen samen de gemeente Gooise Meren. Iedere kern met zijn eigen speciale kwaliteiten die elkaar goed aanvullen. Het streven is om levendige en sterke winkel- en centrumgebieden te behouden en verder te ontwikkelen. De centra zijn allereerst bedoeld voor inwoners van Gooise Meren. Maar voor een aantrekkelijk centrum zijn winkels, horeca en evenementen ook belangrijk. Natuurlijk moet de levendigheid in evenwicht zijn met de leefbaarheid. Dat vraagt parkeeroplossingen die passen bij de grootte en het karakter van de verschillende kernen. Voor elke kern werken we het parkeerbeleid hierna verder uit.

5.1. Parkeren in en rondom Bussum centrum

Bussum heeft een levendig winkelhart waar wonen, winkels, horeca, de markt, kunst, cultuur en groen samenkomen. Als grootste en belangrijkste winkelgebied van de gemeente Gooise Meren wil Bussum als middelgroot centrum een functie voor de regio blijven vervullen. Bussum heeft een centrum, met gevarieerd zelfstandig ondernemerschap, dorpsgezelligheid en kwaliteit. We willen in dit centrum de levendigheid en de leefbaarheid verbeteren. Het is de bedoeling om een compact winkelcentrum te verkrijgen met een gevarieerd aanbod aan winkels, horeca, zakelijke dienstverlening, cultuur, ontspanning, ambachten en andere bedrijvigheid. Een aanbod met een hoge kwaliteit, gericht op uiteenlopende doelgroepen, met daaromheen ruimte voor wonen.

Hierna hebben we het over alle delen van Bussum waar parkeren in de openbare ruimte is gereguleerd.

Zo is het parkeren nu geregeld

In Bussum is voor het parkeren een parkeervergunning nodig en/of geldt betaald parkeren. Zo kunnen we regelen wie, waar en wanneer parkeert. Dat gebeurt op dit moment met een combinatie van verschillende soorten vormen van parkeerregulering – zowel op straat als in parkeergarages:

- **Betaald parkeren**
In het centrum van Bussum geldt betaald parkeren in combinatie met vergunningparkeren. Het parkeertarief is €1,70 per uur (prijspeil 2025) en de parkeerduur is onbeperkt. Betaald parkeren is van maandag tot en met donderdag en op zaterdag van 9.00 uur tot 18.00 uur. Op vrijdag geldt betaald parkeren van 9.00 uur tot 21.00 uur. Op zon- en feestdagen is parkeren gratis. Bewoners en ondernemers parkeren met een parkeervergunning.
- **Vergunningparkeren**
Rondom het centrum liggen een aantal gebieden met vergunningparkeren. Hier kan vrijwel alleen worden geparkeerd met een parkeervergunning. Op een aantal parkeerplaatsen geldt een uitzondering en kan tegen betaling worden geparkeerd, zoals op de Generaal de la Reylaan en Constantijn Huijgenslaan.
- **Geen vergunninghouders in winkelstraten**
In een aantal straten kan alleen worden geparkeerd tegen betaling. Hier mogen vergunninghouders niet parkeren. Dat is bijvoorbeeld zo aan de Huizerweg, Spiegelstraat en Slochterenlaan.
- **Voetgangersgebied**
Binnen het centrum van Bussum zijn enkele straten op bepaalde tijden autovrij: de Nassaustraat, de Veerstraat, de Havenstraat (tussen Wilhelminaplantsoen en Brinklaan) en de Nassaulaan (tussen de Brinklaan en de Veldweg). Deze straten zijn autovrij van maandag tot en met zaterdag van 11:00- 18:00 en op koopavond tot 21:00 uur.
- **Parkeergarages**
In Bussum zijn er diverse parkeergarages beschikbaar voor zowel bewoners als bezoekers: De Olmen, Nieuwe Brink en Brediusdam. Parkeren kost hier €1,00 per uur met een maximum van €15,00 per dag. De parkeergarages zijn 24 uur per dag open. Alleen de parkeergarages De

Olmen en Nieuwe Brink zijn 's avonds gedeeltelijk afgesloten. Voor frequente gebruikers, zoals bewoners en bedrijven, biedt de gemeente de mogelijkheid om een garageabonnement af te sluiten.

5.1.1 Beleidsuitgangspunten

In Bussum willen we in de toekomst gaan werken aan een autoluwer centrum. De organisatie van het parkeren speelt hierbij een belangrijke rol. Omdat parkeerplaatsen nu eenmaal autoverkeer aantrekken. Bezoekers, ondernemers en werknemers gaan zoveel mogelijk buiten het centrum parkeren, maar daarvoor zijn wel eerst alternatieve parkeerlocaties nodig. Die parkeerlocaties hebben we niet op korte termijn en dus moeten we voor nu pragmatisch omgaan met parkeren. Daarom gaan we in stappen het parkeren in en rondom Bussum centrum anders organiseren.

De uitgangspunten voor het parkeerbeleid in en rondom Bussum centrum zijn:

- De parkeerplaatsen op straat in het centrum zijn primair bedoeld voor kort parkeren, zodat bezoekers snel en efficiënt hun auto kunnen parkeren vlakbij winkels en voorzieningen. Langer parkeren gebeurt zoveel mogelijk op parkeerterreinen en in parkeergarages.
- Bezoekers van het centrum hebben voldoende parkeermogelijkheden in en rondom het centrum, bij voorkeur op parkeerterreinen in parkeergarages met een goede autobereikbaarheid.
- Werknemers en ondernemers parkeren waar mogelijk aan de randen van het centrum, zodat de parkeerdruk in het centrum zelf beperkt blijft.
- Parkeerplaatsen in woonstraten in en rondom het centrum zijn primair bedoeld voor bewoners en hun bezoekers, zodat zij voldoende parkeergelegenheid hebben nabij hun woning.
- Openbare parkeergarages worden optimaal benut. Tijdens daluren kunnen bewoners, werknemers en ondernemers gebruik maken van de beschikbare restcapaciteit.
- Indien nodig wordt er met parkeertarieven gestuurd om de juiste parkeerder naar de juiste plek te leiden. Parkeren op straat is duurder dan op parkeerterreinen en in parkeergarages, terwijl parkeren op afstand van het centrum het goedkoopst is.
- In Bussum onderzoeken we de mogelijkheid voor het realiseren van nieuwe alternatieve parkeerlocaties in de vorm van parkeergarages en/of parkeerterreinen. Tot die er zijn gaan we terughoudend om met het opheffen van parkeerplaatsen omdat de capaciteit nodig is om te voorzien in de huidige parkeervraag.

5.1.2 Uitwerking maatregelen

De uitwerking van de uitgangspunten in concrete maatregelen gaan vooral over het aanpassen van het huidige parkeerregime. Niet iedere maatregel wordt nu al ingevoerd. We monitoren zorgvuldig of de maatregelen het gewenste effect hebben. En bepalen dan of aanvullende maatregelen nodig zijn. Op korte termijn nemen we maatregelen om de parkeerdruk beter te verdelen en te verlagen:

Overzicht maatregelen Bussum centrum

| Nr. | Maatregel | Wat en waarom? |
|--|---|--|
| Korte termijn: snelle verbeteringen en eerste stappen | | |
| 1. | Stimuleren parkeren op eigen terrein | Om de druk op openbare parkeerplaatsen te verminderen, kan het aantal parkeervergunningen per adres verlaagd worden wanneer bewoners een eigen parkeerplaats hebben. Hierdoor wordt het gebruik van privéparkeerplaatsen gestimuleerd en kunnen we de openbare parkeerplaatsen eerlijker verdelen. |

| | |
|--|---|
| 2. Uitbreiding reguleringstijden | <p>Om parkeeroverlast te verminderen, worden de parkeertijden in alle gebieden in Bussum verlengd. Dit betekent dat parkeren in de avond alleen mogelijk is met een parkeervergunning of tegen betaling. Hierdoor parkeren minder mensen zonder directe bestemming in de wijk en blijft er meer ruimte op straat. Ook zorgt dit ervoor dat bewoners hun parkeerplaatsen op eigen terrein beter gebruiken.</p> <p>De komende jaren komen er meer inwoners en werknemers in Gooise Meren. Bij nieuwbouw en renovaties worden vaak minder parkeerplaatsen aangelegd. Nieuwe bewoners en werknemers krijgen dan geen parkeervergunning meer. Door ook 's avonds de parkeervoorwaarden te handhaven, zorgen we ervoor dat deze groepen niet alsnog voor extra parkeerdruk op straat zorgen.</p> <p>In straten waar nu alleen tegen betaling geparkeerd kan worden (zoals op de Huizerweg) blijft dit zo tot 18:00 uur (of andere winkelsluiting tijden). Tussen 18:00 en het einde van de reguleringstijd kan zowel met een vergunning als tegen betaling bij de parkeerautomaat of mobiel parkeren van deze parkeerplaatsen gebruik maken. Daarna is het parkeren voor iedereen 'vrij'.</p> <p>Het college neemt nog een apart besluit over het tijdstip waarop het gereguleerd parkeren wordt verlengd</p> |
| 3. Fiscalisering van parkeergebieden rondom het centrum | <p>In de parkeergebieden rondom het centrum wordt fiscaal parkeren gecombineerd met vergunningparkeren, waarbij parkeren zonder vergunning alleen mogelijk is met een dagkaart tegen een hoog tarief. Op al reeds bestaande locaties waar betaald parkeren al mogelijk is, hanteren we een uurtarief. Dit ontmoedigt parkeerders zonder vergunning en zorgt ervoor dat er voldoende parkeerplaatsen voor bewoners en hun bezoekers blijven. We kunnen zo ook meer en beter handhaven doordat de controle wordt uitgevoerd door parkeercontroleurs en niet langer door boa's, waardoor boa's zich kunnen richten op andere handhavingszaken.</p> <p>Op termijn zou de dagkaart kunnen worden omgezet naar het betalen van een uurtarief. Dat doen we alleen als er meer vrije parkeerruimte ontstaat. Parkeerplaatsen kunnen dan efficiënter gebruikt worden.</p> |
| 4. Meer flexibiliteit voor elektrisch laden | <p>Bewoners met elektrische voertuigen krijgen de mogelijkheid om op gereserveerde laadplaatsen in aangrenzende parkeergebieden te laden als er in hun eigen gebied onvoldoende laadcapaciteit is. Dit geldt uitsluitend voor laden, niet voor regulier parkeren met een vergunning.</p> <p>Voorafgaand aan deze maatregel verkennen we of extra laadcapaciteit in het 'eigen' gebied toegevoegd kan worden.</p> |
| 5. Meer parkeermogelijkheden voor bewoners in het centrum op piekmomenten | <p>Tijdens piekmomenten, zoals marktdagen of evenementen, zijn er tijdelijk minder parkeerplaatsen beschikbaar in het centrum van Bussum. Om meer parkeermogelijkheden te bieden voor bewoners van het centrumgebied gaan we een bewonerspas introduceren. Daarmee kunnen bewoners tegen gereduceerd tarief parkeren in een van de parkeergarages. De hoogte van het tarief stemmen we af op de hoeveelheid restcapaciteit en kan</p> |

| | |
|--|---|
| | variëren per dagdeel. Door een lager tarief te rekenen is er een stimulans om de auto weer te parkeren op straat zodra dat kan. Zo houden we grip op wie waar parkeert en blijft er voldoende plek in de garages voor bezoekers. |
| 6. Bewegwijzering naar terreinen en garages verbeteren | Om zoekverkeer te verminderen en bezoekers beter te informeren over beschikbare parkeerruimte, wordt bebording en/of een Parkeer Route Informatie Systeem (PRIS) waar nodig aangepast en/of uitgebreid. Dit helpt automobilisten sneller een beschikbare parkeerplaats te vinden en voorkomt onnodige verkeersdruk in woongebieden. |
| Middellange termijn: kijken of aanpassingen nodig zijn | |
| 7. Verhogen tarief voor de tweede parkeervergunning | Om het aantal auto's per huishouden in de openbare ruimte te beperken en de parkeerdruk te verlagen, kan het tarief voor een tweede parkeervergunning stapsgewijs worden verhoogd. Dit ontmoedigt huishoudens om meerdere auto's in de straat te parkeren en draagt bij aan een eerlijkere verdeling van parkeerruimte. |
| 8. Progressief tarief voor straatparkeren | In het centrum kan een progressief parkeertarief worden ingevoerd: het eerste uur parkeren blijft relatief goedkoop, maar het tarief stijgt na verloop van tijd. Dit stimuleert kortparkeerders om sneller plaats te maken voor nieuwe bezoekers en voorkomt langdurig straatparkeren. Langparkeerders worden aangemoedigd om gebruik te maken van parkeergarages of alternatieve parkeerlocaties aan de rand van het centrum. |
| Lange termijn: extra maatregelen als het nog nodig is | |
| 9. Maximum aantal parkeervergunningen per parkeergebied | Er kan een limiet gesteld worden aan het aantal uit te geven parkeervergunningen per parkeergebied. Dit voorkomt overvolle parkeergebieden en zorgt voor een eerlijkere verdeling van beschikbare parkeerruimte. Bewoners met een eerste parkeervergunning krijgen voorrang boven aanvragen voor een tweede vergunning. Zodra het maximum is bereikt, wordt gewerkt met een wachtlijst en worden alternatieve parkeeropties onderzocht. |
| 10. Stimuleren van parkeren op afstand door ondernemers en werknemers | Om de parkeerdruk in het centrum te verlagen, wordt overwogen om het aantal bedrijvenvergunningen te beperken tot één per bedrijf. Dit is afhankelijk van de beschikbaarheid van alternatieve parkeerplaatsen buiten het centrum, waar werknemers en ondernemers dan gebruik van kunnen maken. |

5.2. Parkeren in Muiden

Muiden-Vesting is een beschermd stadsgezicht met historische vestingwallen, het imposante Muiderslot, een levendige haven en karakteristieke sluisen. De vesting heeft een grote cultuurhistorische waarde en is een belangrijke toeristische trekpleister, maar is ook een plek waar mensen met plezier wonen en werken. De kern van Muiden wordt gekenmerkt door een heldere structuur met gevarieerde monumentale panden, smalle straatjes en goed bewaarde vestingwerken. Naast het culturele erfgoed biedt de binnenstad diverse voorzieningen, waaronder horecagelegenheden, winkels, een basisschool, een supermarkt en sportfaciliteiten. De wijken rondom Muiden-Vesting met gereguleerd parkeren komen ook aan de orde in dit hoofdstuk.

Zo is het parkeren nu geregeld

In en rond Muiden-Vesting is een parkeervergunning nodig of moet worden betaald voor parkeren. Het parkeren in Muiden is nu geregeld met een mix van verschillende vormen van parkeerregulering:

- **Vergunninghoudersparkeren**
In een groot deel van Muiden is parkeren uitsluitend toegestaan voor vergunninghouders. Ook in de wijken rondom de vesting. Dit geldt van maandag tot en met zondag tussen 09:00 en 21:00 uur.
- **Betaald parkeren**
In Muiden-Vesting, nabij het Muiderslot, Muizenfort en op de Heerengracht, geldt een betaald parkeertarief van €3,40 per uur met een maximum van €30,60 per dag. Dit tarief is van toepassing op dezelfde tijden als het vergunninghoudersparkeren: dagelijks tussen 09:00 en 21:00 uur.
- **Parkeren voor visite binnen de vesting**
Aan de Ton Kootsingel en de Kazernestraat kunnen bezoekers van bewoners parkeren op betaalde parkeerplekken met gebruik van het bonnenboekje.
- **Gratis parkeren buiten de vesting**
Op de parkeerterreinen P1 (Muiden Vesting) en P2 (Muiderslot) is het parkeren gratis en zonder tijdsbeperking.

5.2.1. Beleidsuitgangspunten

Onze ambitie is om Muiden-Vesting autoluw te maken. Dit betekent dat we het autoverkeer in de vesting beperken om de leefbaarheid, veiligheid en historische uitstraling van het gebied te verbeteren. Samen met inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden bedenken we maatregelen om dit doel te bereiken. Een belangrijk onderdeel hiervan is de organisatie van het parkeren in en rond de vesting. Elke autorit begint en eindigt met parkeren, waardoor parkeerbeleid een krachtig middel is om de hoeveelheid autoverkeer te beïnvloeden. Door slim om te gaan met parkeergelegenheid, kunnen we de vesting autoluw maken en tegelijkertijd goed bereikbaar houden.

De uitgangspunten voor het parkeerbeleid in Muiden-Vesting zijn:

- Een goede bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten is essentieel voor de veiligheid. Daarom worden in sommige straten parkeerplaatsen opgeheven als dat nodig is.
- Parkeerplaatsen in de vestingstraten zijn primair bedoeld voor bewoners en hun bezoekers (visite).
- In de buurt van winkels en horecagelegenheden binnen de vesting moet kort parkeren mogelijk zijn. Voor langer parkeren wordt verwezen naar parkeerlocaties buiten de vesting.
- Ondernemers en werknemers parkeren in beginsel buiten de vesting. Als er voldoende capaciteit is, kunnen zij ook in de vestingstraten parkeren.

- Toeristen en andere bezoekers van winkels, horeca en voorzieningen die langer verblijven parkeren buiten de vesting. Daarom is het belangrijk om daar voldoende en goed bereikbare parkeerplaatsen te realiseren.
- Parkeertarieven worden ingezet om de juiste parkeerder naar de juiste plek te leiden. Parkeren op straat is duurder dan op parkeerterreinen in de vesting. Aan de rand van de vesting is parkeren het goedkoopst of gratis.
- Binnen de vesting is nauwelijks tot geen ruimte voor extra parkeerplaatsen. Buiten de vesting worden voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd op P1 en P2.
- In de woonwijken rondom de vesting heeft het parkeren van bewoners en hun bezoek (visite) de grootste prioriteit.

5.2.2. Uitwerking maatregelen

Door het parkeren slimmer te organiseren, verminderen we de verkeersdruk en maken we de openbare ruimte prettiger en veiliger. De aanpassingen worden stapsgewijs doorgevoerd, zodat de effecten goed gemonitord en waar nodig bijgestuurd kunnen worden. Hierbij sluiten we aan op de maatregelen uit het project Muiden-Vesting Autoluw. Met een stapsgewijze aanpak werken we aan een evenwichtige verdeling van de parkeerruimte, met oog voor de behoeften van bewoners, ondernemers en bezoekers, terwijl de vesting leefbaar en goed bereikbaar blijft.

Overzicht maatregelen Muiden

| Nr. | Maatregel | Wat en waarom? |
|--|---|--|
| Korte termijn: snelle verbeteringen en eerste stappen | | |
| 1. | Vergunningparkeren in de vesting blijft | In de straten binnen de vesting blijft vergunningparkeren, net zoals nu. Alleen met een parkeervergunning mag hier worden geparkeerd. De tijden voor vergunning- en betaald parkeren (van 9.00 uur tot 21:00 uur) blijven gelijk. |
| 2. | Omzetten van betaald- naar vergunningparkeren op sommige plekken in de vesting | Op plekken binnen de vesting waar we het parkeren van bezoekers van winkels en voorzieningen en toeristen niet meer willen faciliteren is een andere vorm van parkeerregulering nodig. Daar wordt betaald parkeren omgezet naar vergunningparkeren. |
| 4. | Progressief parkeertarief op locaties in de vesting voor kortparkeerders | Op locaties waar kortparkeren moet blijven is een vorm van betaald parkeren nodig. Er komt op die plekken dan een progressief tarief: kort parkeren blijft betaalbaar, maar langer parkeren wordt duurder om langparkeerders naar parkeerplaatsen buiten de vesting te leiden. Ook op het Vestingplein blijft betaald parkeren mogelijk, zodat bezoekers snel toegang hebben tot winkels en horeca. Met de parkeercapaciteit op het Vestingplein gaan we flexibel om. |
| 5. | Betaald parkeren en vergunningen in woongebieden buiten de vesting | In woonwijken rondom de vesting wordt parkeren gereguleerd met een combinatie van betaald parkeren en parkeervergunningen. Het tarief wordt zo ingesteld dat parkeren op P1 en P2 aantrekkelijker blijft. Dit helpt om parkeerplaatsen beter te benutten en voorkomt dat ongewenste parkeerders deze wijken als gratis parkeerplek gebruiken. We kunnen zo ook meer en beter handhaven doordat de controle wordt uitgevoerd door parkeercontroleurs en niet langer door boa's, waardoor boa's zich kunnen richten op andere handhavingzaken. |

| | | |
|---|---|--|
| 6. | Parkeren op P1 en P2 blijft financieel aantrekkelijk | De parkeerterreinen P1 en P2 blijven voorlopig gratis en de capaciteit op P2 wordt volgens plan uitgebreid. We monitoren het gebruik van beide terreinen. Indien nodig kan in de toekomst een klein bedrag gevraagd worden voor parkeren. |
| 7. | Betere bewegwijzering | Er komt duidelijkere bewegwijzering, zodat bezoekers en toeristen weten waar ze moeten parkeren en hoe ze daar het beste kunnen komen. Dit helpt om parkeerplaatsen beter te benutten en zoekverkeer te verminderen. |
| 8. | Parkeren op eigen terrein stimuleren | Huizen met een eigen parkeerplaats kunnen minder vergunningen voor parkeren op straat krijgen. Dit zorgt ervoor dat privéparkeerplaatsen beter worden benut en openbare parkeerplaatsen eerlijker worden verdeeld. |
| Middellange termijn: kijken of aanpassingen nodig zijn | | |
| 9. | Verhogen tarief voor de tweede parkeervergunning | Om het aantal auto's per huishouden op straat te verminderen en de parkeerdruk te verlagen, kan de prijs van een tweede parkeervergunning geleidelijk worden verhoogd. Dit maakt het minder aantrekkelijk om meerdere auto's in de openbare ruimte te parkeren en zorgt voor een eerlijkere verdeling van de beschikbare parkeerplaatsen. |
| 10. | Maximum aantal vergunningen per parkeergebied | Er kan een maximaal aantal parkeervergunningen per gebied worden vastgesteld om parkeerdruk te verminderen en de beschikbare ruimte eerlijker te verdelen. De eerste parkeervergunning per huishouden of bedrijf krijgt daarbij voorrang op een tweede. Zodra het maximum is bereikt, wordt een wachtlijst ingevoerd en worden alternatieve parkeermogelijkheden onderzocht. In de tussentijd kan buiten de vesting worden geparkeerd op P1 of P2. |

5.3. Parkeren in Naarden

Naarden-Vesting is een van de best bewaarde vestingsteden van Nederland en trekt jaarlijks vele bezoekers vanwege haar historische karakter, het unieke stervormige stratenplan en culturele voorzieningen. Naast een toeristische trekpleister is de vesting ook een levendige woon- en werkgemeenschap, met een divers aanbod aan winkels, voorzieningen, horeca en kleinschalige bedrijven. De compacte opzet en smalle straten maken dat zorgvuldig met de (parkeer)ruimte moet worden omgegaan. Hierna gaat het ook over delen van Naarden waar parkeren nu al gereguleerd is.

Zo is het parkeren nu geregeld

Parkeren in Naarden-Vesting is op dit moment gratis en er zijn diverse parkeervoorzieningen zowel binnen als buiten de vesting. Op parkeerterreinen zoals Bastion Nieuw Molen, Adriaan Dortsmanplein en De Abri kan onbeperkt worden geparkeerd. Daarnaast geldt in verschillende straten, waaronder bij het Stadhuis, het Arsenaal en de Grote Kerk, een blauwe zone. Binnen de blauwe zone is parkeren voor bezoekers beperkt tot maximaal één uur van maandag tot en met zaterdag tussen 09:00 en 18:00 uur. Buiten deze tijden gelden geen beperkingen en mag langer worden geparkeerd.

Op veel momenten werkt het huidige parkeerbeleid goed in Naarden-Vesting. Maar de situatie is nog niet optimaal. Er zijn een aantal specifieke parkeerknelpunten waarvoor oplossingen nodig zijn. De meest urgente parkeerknelpunten zijn als volgt:

- **Bereikbaarheid van hulpdiensten**
Op bepaalde locaties in de vesting zorgen geparkeerde voertuigen ervoor dat hulpdiensten niet of slecht door de vesting kunnen rijden. Dit vormt een veiligheidsrisico, vooral in smalle straten. Bepaalde straten worden daarom (deels) vrij gemaakt van parkeren, zodat de hulpdiensten overal goed bij kunnen komen als dat nodig is.
- **Ongelijke verdeling van parkeerdruk**
Binnen de vesting is op reguliere werkdagen en in het weekend voldoende parkeercapaciteit beschikbaar. Parkeerterrein 'De Abri' (gelegen buiten de vesting) functioneert als overlooplocatie, vooral op zaterdagen als er door de markt tijdelijk minder parkeerplaatsen beschikbaar zijn. De parkeerdruk is echter ongelijk verdeeld: in de vestingstraten is deze op sommige plekken hoger dan 85%, waardoor bewoners en bezoekers moeite hebben om een parkeerplek dicht bij hun bestemming te vinden. Dit leidt hier tot extra zoekverkeer, terwijl op andere plekken aan de randen van de vesting nog voldoende ruimte is.
- **Hoge parkeerdruk bij evenementen**
Tijdens een groot evenement is het beeld van de parkeerbezetting in Naarden-Vesting totaal anders. Dan staan alle straten en parkeerterreinen vol met auto's. Bij grote evenementen is de vraag naar parkeerplaatsen in en rond Naarden-Vesting groter dan de beschikbare capaciteit - inclusief parkeerterrein Abri.

Parkeerregulering in Naarden

Ook buiten Naarden-Vesting zijn er een aantal gebieden in Naarden waar regels gelden voor het parkeren. Aan de Zwartweg en Pater Wijnterlaan in Naarden geldt bijvoorbeeld betaald parkeren van maandag tot en met donderdag en op zaterdag van 9.00 uur tot 18.00 uur. En op vrijdag van 9.00 uur tot 21.00 uur. Dat zijn dezelfde regels als die gelden in gereguleerd gebieden in Bussum.

Daarnaast is er bij de Lambertus Hortensiuslaan in Naarden een blauwe zone – waar van maandag tot en met vrijdag tussen 9:00 en 16:00 uur maximaal 90 minuten geparkeerd mag worden met een parkeerschijf.

5.3.1. Beleidsuitgangspunten

Gooise Meren werkt aan een autoluw Naarden-Vesting, waarbij de hoeveelheid rijdende en geparkeerde auto's wordt beperkt. Als er minder verkeer door de vesting rijdt is er minder uitstoot van schadelijke stoffen en minder geluid- en trillinghinder (leefbaarheid) en zijn er ook minder conflicten met de voetgangers en fietsers (verkeersveiligheid). Met minder geparkeerde auto's in de vestingstraten ontstaat er meer ruimte voor andere functies zoals groen, maar bijvoorbeeld ook fietsparkeerplaatsen.

Het autoluw maken van de vesting vraagt om het sturen op wie, waar en wanneer mag parkeren – zowel binnen als buiten de vesting. Daarbij hanteren we de volgende uitgangspunten voor ons parkeerbeleid:

- Een goede bereikbaarheid voor hulpdiensten is een randvoorwaarde voor de algemene veiligheid. Daarom moeten in enkele straten parkeerplaatsen worden opgeheven.
- In de vestingstraten zijn parkeerplaatsen primair bestemd voor bewoners en hun visite. De parkeerterreinen in de vesting en parkeerterrein Abri zijn primair bestemd voor bezoekers van buiten de vesting. Ook de parkeerterreinen binnen de vesting moeten dus bereikbaar blijven voor bezoekers.
- Ondernemers en werknemers parkeren zoveel mogelijk op de parkeerterreinen in en rondom Naarden-Vesting.
- Binnen de vesting is nauwelijks tot geen ruimte voor het uitbreiden van parkeerplaatsen. Het aanbrengen van extra parkeerlagen op de parkeerterreinen zijn vanuit de beschermde status niet mogelijk en erg duur. Hetzelfde geldt voor het bouwen van een parkeergarage onder de vestinggracht of een terrein op palen boven de gracht. De oplossing voor het parkeerprobleem ligt daarom vooral in een betere verdeling van de bestaande parkeercapaciteit.
- De parkeercapaciteit in en rond Naarden-Vesting wordt niet afgestemd op de piekbelasting tijdens grootschalige evenementen, aangezien deze slechts enkele keren per jaar plaatsvinden.
- Het streven is een parkeerdruk op reguliere dagen van maximaal 85% binnen de vesting overdag en 90% in de avond en nacht. Als de parkeerdruk structureel lager is, zou het aantal parkeerplaatsen in de vestingstraten verlaagd kunnen worden. Bijvoorbeeld door parkeren voor enkele rijksmonumenten te verbieden of de vrijkomen ruimte te vergroenen en/of hier fietsparkeerplaatsen te creëren.
- Als er veranderingen nodig of wenselijk zijn op parkeerterreinen die de gemeente huurt van SMB of andere partijen, dan gaat dat altijd in overleg.

In het gereguleerde woongebieden van Naarden staat het parkeren van bewoners en hun bezoek (visite) voorop. Bij winkels en voorzieningen is voldoende parkeergelegenheid voor klanten en bezoekers om kort te kunnen parkeren belangrijk.

5.3.2. Uitwerking maatregelen

Minder autoverkeer is nodig om Naarden-Vesting leefbaar en veilig te houden. Daarom wordt Naarden-Vesting autoluw. Dit kan op veel verschillende manieren. Samen met inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden worden maatregelen bedacht. Dat gaat ook over parkeren. In dit parkeerbeleid lopen we niet vooruit op de uitkomsten van de participatie hierover.

In gereguleerde gebieden buiten Naarden-Vesting stellen we nu wel een aanpassing gaan om de parkeerregulering op straat duidelijk en eenduidig te maken. Bij de invulling van regulering in die delen van Naarden sluiten we in de basis aan op hoe het parkeren in Bussum is gereguleerd.

Overzicht maatregelen Naarden

| Nr. | Maatregel | Wat en waarom? |
|---|---|---|
| Korte termijn: snelle verbeteringen en eerste stappen | | |
| 1. | Opheffen parkeerplaatsen voor verkeersveiligheid | In smalle straten en op hoeken worden parkeerplaatsen opgeheven, zodat hulpdiensten overal in Naarden-Vesting goed kunnen rijden. |
| 2. | Maatwerkoplossingen voor parkeren bij evenementen | Per evenement wordt bekeken hoe de bereikbaarheid en het parkeren geregeld worden. Hiervoor is voldoende parkeerruimte buiten de vesting nodig. |
| Middellange termijn: kijken of aanpassingen nodig zijn | | |
| 3. | Blaauwe zone strip omzetten naar een fiscale variant | De huidige blauwe zone bij de Lambertus Hortensiuslaan wordt op termijn omgezet naar een fiscale variant – met het eerste uur gratis parkeren en daarna een hoger (progressief) tarief. Dit zorgt ervoor dat het parkeerbeleid op deze locatie in lijn is met andere naastgelegen winkelgebieden in Naarden/Bussum en maakt handhaving effectiever en transparanter. De blauwe zone is namelijk fraudegevoelig. |

5.4. Parkeren in Muiderberg

Muiderberg is een intiem, rustiek en unieke kern met een dorpskarakter. In het hart van Muiderberg is er een verscheidenheid aan winkels (zoals een supermarkt, bakker, en slager) en dienstverlenende bedrijven en kantoren – met name rond de Dorpsstraat. Het moet hier levendig blijven met een passende mix van winkelen, horeca en werken. Daar kan parkeren aan bijdragen.

Zo is het parkeren nu geregeld

Het parkeren in Muiderberg is niet gereguleerd. Iedereen kan onbeperkt en gratis parkeren in de openbare ruimte. Er zijn nu voldoende parkeerplaatsen voor de voorzieningen beschikbaar langs de straten en op parkeerterreinen – bijvoorbeeld aan het G.A. Heinzeplein.

5.4.1. Beleidsuitgangspunten

Vraag en aanbod van parkeren in het 'centrum' van Muiderberg is momenteel in balans. Dat moet ook zo blijven om de bereikbaar en aantrekkelijk te borgen. Daarom kiezen wij ervoor om in de buurt van winkels, voorzieningen en bedrijven van Muiderberg:

- De parkeerplaatsen (overdag) primair voor bezoekers (kortparkeerders) te bestemmen
- Bewoners, ondernemers en werknemers (langparkeerders) hier te laten parkeren als er genoeg restcapaciteit is of anders parkeren op korte afstand.
- Het parkeren bij de winkels, voorzieningen en bedrijven in de basis op te lossen met het huidige aantal parkeerplaatsen. De aantrekkelijkheid en bereikbaarheid van dit gebied is namelijk niet gebaat met te veel parkerende auto's.
- Hier geen parkeerplaatsen te verwijderen zolang de parkeerdruk niet afneemt. Gezien de relatief beperkte parkeer capaciteit rondom de winkels, voorzieningen en bedrijven is het daarom van belang de capaciteit op hetzelfde niveau te houden.

5.4.2. Uitwerking maatregelen

Voor de parkeerplaatsen in de Dorpsstraat wordt een fiscale variant van de blauwe zone ingevoerd. Tijdens winkeltijden is het parkeren het eerste uur gratis en daarna duurder. Zo blijven de parkeerplaatsen hier beschikbaar voor wie kort wil parkeren voor het doen van een boodschap. Langer parkeren kan op het parkeerterrein aan het G.A. Heinzeplein. Verder is er nu geen aanleiding om meer parkeerplaatsen te reguleren rondom winkels, voorzieningen en bedrijven in Muiderberg. Op het moment dat de parkeerdruk in de toekomst toeneemt – en er geen alternatieven op acceptabele loopafstand beschikbaar zijn voor bezoekers van winkels, voorzieningen en bedrijven – dan is uitbreiding van regulering een optie om de juiste parkeerder op de juiste plek te krijgen. Hoe dat er precies uit gaat zien moet tegen die tijd worden bepaald.

6. Parkeren in woongebieden

Gooise Meren heeft een diverse en rijke mix aan woongebieden rondom de centra van de onze kernen, variërend van historische en karakteristieke wijken tot moderne nieuwbouwwijken. Hier wordt gewerkt aan het ontwikkelen van leefbare, veilige en gezonde woonwijken met voldoende voorzieningen en een buitenruimte die inclusief, klimaat-adaptief en groen is ingericht. Een goed parkeerbeleid is een belangrijke voorwaarde om prettig te wonen. Het gaat hierna om alle woongebieden binnen Gooise Meren waar parkeren nu niet is gereguleerd.

6.1. Beleidsuitgangspunten

In woongebieden streven we naar voldoende parkeerplaatsen voor bewoners en hun bezoekers. Vaak is parkeren geen probleem: bewoners parkeren op eigen terrein of er is voldoende ruimte op straat. In zulke gevallen zijn extra parkeermaatregelen niet nodig. Wanneer er voldoende parkeergelegenheid is, ontstaan soms kansen om de openbare ruimte anders in te richten.

De parkeerdruk in sommige woonwijken is echter hoog, vooral in de avond en nacht. Dit komt vaak door een hoog autobezit van de bewoners. Het verminderen van de parkeerdruk in woongebieden staat dan voorop. Daarbij kiest Gooise Meren ervoor om de vraag naar parkeren te beïnvloeden in de openbare ruimte. En niet om parkeerplaatsen in de openbare ruimte te blijven aanleggen tot de capaciteit voldoende is om in de parkeervraag te voorzien.

De uitgangspunten voor het parkeerbeleid in woongebieden zijn als volgt:

- Parkeervraag en aanbod zijn op alle momenten van de dag zoveel mogelijk in balans
- De parkeerplaatsen zijn vooral bedoeld voor bewoners en hun visite. Zij kunnen dichtbij de woning parkeren.
- In principe worden géén nieuwe parkeerplaatsen aangelegd om parkeertekorten op te lossen. Bij onderhoud en herinrichting kunnen we kijken naar optimalisatie en waar nodig en fysiek mogelijk extra parkeerplaatsen aanleggen (binnen het bestaande wegprofiel). Daarbij maken we altijd een bewuste afweging met andere functies die ook een plek in de openbare ruimte moeten krijgen.
- Bewoners gebruiken parkeerplaatsen op eigen terrein – zoals opritten, carports en garageboxen – waarvoor ze bedoeld zijn: het parkeren van auto's.
- Bij een parkeerdruk die structureel te hoog is het reguleren van parkeren in de openbare ruimte een optie. De vorm van regulering hangt af van de specifieke situaties.

6.2. Uitwerking maatregelen

De uitwerking van maatregelen voor woongebieden is met name gericht op de langere termijn. In de meeste woongebieden in Gooise Meren functioneert het parkeren goed en zijn er nu geen maatregelen nodig. Bij een toenemende parkeerdruk komt daar verandering in en zijn maatregelen nodig om vraag en aanbod van parkeren in balans te brengen. Hieronder volgt een overzicht van mogelijke parkeermaatregelen in woongebieden:

Overzicht maatregelen in woongebieden

| Nr. | Maatregel | Wat en waarom? |
|---|--|--|
| Korte termijn: snelle verbeteringen en eerste stappen | | |
| 1. | Parkeerplaatsen beter benutten door dubbelgebruik | Het stimuleren van dubbelgebruik van openbare en private parkeerplaatsen kan aanzienlijk bijdragen aan efficiënter gebruik van parkeerplaatsen in de openbare ruimte – vooral als parkeerplaatsen op verschillende tijdstippen en door verschillende gebruikers worden gebruikt. |
| 2. | Meer gebruik maken van eigen parkeerplekken | Bewoners worden aangemoedigd om hun eigen carports, garageboxen en opritten te gebruiken in plaats van op straat te parkeren. Dit zorgt voor een eerlijkere verdeling van de openbare ruimte en meer beschikbare parkeerplekken voor mensen die geen eigen terrein hebben. Wanneer parkeren gereguleerd is kunnen we hier sterker op sturen. |
| Middellange termijn: kijken of aanpassingen nodig zijn | | |
| 3. | Duidelijke belijning en betere bestrating | Door vernieuwing van de belijning en bestrating bevorderen dat parkeerplaatsen efficiënter worden gebruikt. In combinatie met een parkeerverbod is dan duidelijk waar wel en niet geparkeerd kan worden. |
| 4. | Clusteren van parkeerplaatsen | Door parkeerplaatsen te concentreren neemt het totale ruimtegebruik voor parkeerplaatsen af omdat er geen extra rijbanen, in- en uitritten en ongebruikte plekken tussen de parkeergebieden nodig zijn. Dit is in de praktijk niet altijd mogelijk in bestaande woongebieden, maar bij herinrichting ontstaan soms kansen om dit te doen. |
| Lange termijn: extra maatregelen als het nog nodig is | | |
| 5. | Invoering parkeerregulering | Als er aanhoudende parkeerproblemen zijn, wordt onderzocht waar de meeste overlast is en welke groepen parkeerders dit veroorzaken. Op basis hiervan kunnen extra parkeerregels, zoals vergunningen of betaald parkeren, worden ingevoerd om de parkeerdruk beter te verdelen. |

6.3. Aanpak voor uitbreiding parkeerregulering in woongebieden

In sommige woongebieden ervaren bewoners parkeeroverlast en vragen om het nemen van maatregelen. In de eerste plaats aan de randen van gebieden waar het parkeren nu al gereguleerd is zien we dat het (te) druk kan worden. Vooral door parkeerders die zoeken naar de dichtstbijzijnde gratis mogelijkheid om te parkeren. Parkeerregulering is een effectief middel om de parkeerdruk te verminderen. Dit zorgt ervoor dat mensen zonder bestemming in de wijk er niet onnodig parkeren. Met parkeerregulering kunnen we sturen op het aantal auto's dat in de openbare ruimte parkeert. Als er minder auto's op straat parkeren, blijft er meer ruimte over voor het parkeren van bewoners en hun bezoekers.

Als Gooise Meren nemen we de regie bij het uitbreiden van parkeerregulering door helder te communiceren over de aanpak. Wanneer uitbreiding in een woongebied aan de orde is, gaan we in gesprek met bewoners en bedrijven die hier wonen en werken. Bij signalen van parkeeroverlast beoordelen we of de stappen in deze aanpak nodig zijn. De aanpak werken we hierna verder uit.

Behoefte aan een andere aanpak

Onze huidige aanpak, waarbij draagvlak wordt gepeild via een enquête, kent beperkingen. Parkeeroverlast wordt vaak alleen ervaren in enkele straten dicht bij het gereguleerde gebied. In die straten is er meestal een meerderheid vóór uitbreiding, maar daarbuiten zelden. Dit leidt vaak tot onvoldoende draagvlak en het voortduren van de overlast. Bovendien is de uitbreiding van parkeerregulering te complex om te reduceren tot een simpele ja- of nee-vraag. Er is behoefte aan een aanpak die parkeeroverlast in de meest getroffen straten oplost en zoveel mogelijk voorkomt dat het probleem zich verplaatst naar de volgende straten. Dat laatste is echter nooit 100% te voorkomen, maar we zorgen dat de eventuele negatieve effecten zo klein mogelijk zijn.

6.3.1. Criteria

In een woongebied wordt de aanpak voor uitbreiding van parkeerregulering opgestart bij parkeeroverlast wanneer aan minimaal twee van de volgende criteria is voldaan:

1. Parkeerdruk

De gemiddelde parkeerdruk is op tenminste één moment gedurende twee weken hoger dan 85% overdag en 90% in de avond en/of nacht. Dit hoeft niet altijd te betekenen dat er daadwerkelijk parkeeroverlast wordt ervaren en er geen vrije parkeerplaats te vinden is. Vanaf deze parkeerdruk zien we wel het aantal meldingen van parkeeroverlast toenemen.

2. Signalen bewoners

We kunnen parkeerdruk objectief meten door het aantal geparkeerde auto's te tellen. Dat zegt echter niets over hoe bewoners en ondernemers de parkeerdruk ervaren. Daarom worden signalen van bewoners over parkeeroverlast ook meegenomen. We wegen het aantal en de frequentie van klachten hierin mee.

3. Toegankelijkheid

Er is geconstateerd dat de doorgang voor voetgangers, rolstoelen en kinderwagens op de stoep regelmatig wordt belemmerd, of de inzameling van huisvuil wordt gehinderd, of het zicht wordt belemmerd door geparkeerde auto's.

4. Veiligheid

Er is geconstateerd dat de weg niet voldoende vrij is voor nood- en hulpdiensten om te kunnen passeren. Bijvoorbeeld als gevolg van foutief parkeergedrag zoals parkeren op hoeken.

Proactief reguleren bij gebiedsontwikkelingen is een optie

In sommige gevallen, als het belang van parkeerregulering de wijk overstijgt, kunnen bewoners en bedrijven niet kiezen of er parkeerregulering komt. Wel gaan we dan in gesprek over de wijze waarop we parkeerregulering invoeren. Dit gebeurt bijvoorbeeld bij nieuwe gebiedsontwikkelingen waar minder parkeerplaatsen komen. Door op tijd parkeerregulering in te voeren in het ontwikkelgebied en de omgeving, voorkomen we dat bewoners en bezoekers uitwijken naar omliggende woongebieden. Zo wordt parkeeroverlast voorkomen in plaats van achteraf opgelost.

Als parkeren bij gebiedsontwikkelingen proactief gereguleerd moet worden, neemt de gemeenteraad daar een apart besluit over.

6.3.2. Afbakenen onderzoeksgebied

Bij het bepalen van het onderzoeksgebied voor de invoering van gereguleerd parkeren houden we rekening met logische grenzen. Dit kunnen natuurlijke grenzen zijn, zoals water, groen, een spoorlijn of een hoofdstraat. Sluit deze begrenzing niet goed aan bij de situatie op straat, dan passen we de grens aan. Betaald parkeren moet immers duidelijk en goed in te richten zijn voor parkeeders.

6.3.3. Stappenplan aanpak uitbreiding parkeerregulering in woongebieden

Als er voldaan is aan de criteria dan doorlopen we de volgende stappen bij de uitbreiding van gereguleerd parkeren in woongebieden:

Stap 1. Onderzoek & inventarisatie

We starten met het analyseren van de parkeersituatie in het woongebied en onderzoeken de oorzaken van parkeeroverlast. Daarbij kijken we naar:

- Waar de overlast vandaan komt en of afspraken mogelijk zijn met betrokken partijen om uitwijkgedrag te voorkomen of op te lossen
- De invloed op omliggende straten om het 'waterbedeffect' te voorkomen.
- De verhouding tussen beschikbare parkeerplaatsen en de verwachte parkeervraag. Dit doen we zodat we kunnen inschatten of er voldoende ruimte is om te voldoen aan de (verwachte) vraag naar parkeervergunningen van zowel bewoners als bedrijven.
- De aanwezigheid van winkels, voorzieningen en andere bestemmingen die veel bezoekers aantrekken. Zodat deze tijdig worden betrokken en om te kunnen beoordelen of maatwerk nodig is.
- Bijzondere aandachtspunten, zoals smalle straten of onduidelijke parkeersituaties.

Voor dat we een adviespanel samenstellen en aan het werk zetten wordt bepaald over binnen welke kaders zij kunnen zoeken naar een passende vorm van parkeerregulering. Denk hierbij o.a. aan de systematiek van parkeerregulering, de parkeertarieven, het tijdvak van regulering en de mogelijkheid voor het treffen van maatwerkoplossingen.

Stap 2. Betrokkenheid via een adviespanel

Vervolgens wordt een adviespanel samengesteld, waarin verschillende belanghebbenden uit het woongebied vertegenwoordigd zijn:

- Het panel krijgt de opdracht om binnen vooraf vastgestelde 'spelregels' te bepalen of parkeerregulering nodig is en hoe dit vorm moet krijgen.
- Bewoners, bedrijven en voorzieningen in het onderzoeksgebied worden via een huis-aan-huis brief geïnformeerd over het proces.
- De samenstelling van het adviespanel gebeurt via vrijwillige aanmelding en loting, met maximaal 16 deelnemers die een representatieve afspiegeling vormen van het gebied.
- Door de parkeerkennis van de gemeente te combineren met de praktijkervaringen van bewoners en ondernemers, wordt een advies uitgewerkt door het adviespanel.
- Gemiddeld zijn er twee tot drie bijeenkomsten nodig om tot een gedragen advies te komen.
- Indien er geen overeenstemming wordt bereikt door het adviespanel, neemt het college het uiteindelijke besluit op basis van de verschillende argumenten.
- Bij een advies van het panel om géén maatregelen te nemen, wordt op zijn vroegst na 2 jaar weer een nieuw onderzoek naar de eventuele invoering van parkeerregulering ingesteld.

Stap 3. Collegebesluit

Het adviespanel stelt een advies op, dat als basis dient voor het besluit van het college om straten aan te wijzen waar parkeerregulering gaat gelden. Vervolgens worden de bewoners, bedrijven en andere belanghebbenden in een gebied 'huis aan huis' geïnformeerd over het collegebesluit. Ook de gemeenteraad wordt hier actief over geïnformeerd.

Stap 4. Uitvoering

Na het collegebesluit volgt de realisatie van de parkeerregulering. Denk hierbij aan het aanvragen en aanleggen kabels en leidingen, parkeerautomaten voorbereiden, borden plaatsen en het digitale vergunningensysteem inrichten.

Stap 5. Communicatie

In deze fase van de aanpak staat vast dát we gereguleerd parkeren gaan invoeren, wanneer we dat gaan doen, en welk parkeerregime er komt. Onze communicatie is daarom gericht op het informeren van bewoners en bedrijven in het woongebied. Omdat niet ieder gebied hetzelfde is, maken we per gebied een apart communicatieplan. Hierin werken we uit op welke manier we belanghebbenden informeren over parkeerregulering. Ons uitgangspunt hierbij is dat we iedereen de gelegenheid willen bieden om vragen te stellen of zorgen te uiten. Dit betekent dat we niet alleen informatie verspreiden via wijkberichten en onze website, maar dat we ook het woongebied in gaan om toe te lichten aan bewoners en ondernemers wat parkeerregulering voor hen betekent. Bijvoorbeeld door het houden van inloopbijeenkomsten.

Stap 6. Evaluatie

Ongeveer één jaar na invoering wordt de parkeerregulering geëvalueerd. De belangrijkste vraag is of de parkeerdruk is afgenomen. Voorafgaand aan de invoering is een o-meting uitgevoerd om de te bepalen hoe druk het was vóór de invoering van parkeerregulering. Tijdens de evaluatie wordt een 1-meting gedaan om de effecten te meten. De resultaten van beide metingen worden vergeleken om te bepalen of de invoering van parkeerregulering een positief effect heeft gehad. Als aanpassingen nodig zijn, wordt een voorstel gedaan om bij te sturen.

6.3.4. Kaders

Bij het opstellen van het advies gaat het panel uit van de volgende kaders:

- Logische gebiedsgrenzen zijn noodzakelijk, bijvoorbeeld een spoorlijn, watergang of (drukke) weg.
- Er moet sprake zijn van een aaneengesloten gebied, dat in principe grenst aan het huidige gebied met betaald parkeren om te voorkomen dat er eilandjes met gratis of betaald parkeren ontstaan. Uitzondering is wanneer regulering rondom nieuwe gebiedsontwikkelingen nodig is of er een andere 'bron' van parkeerdruk in de openbare ruimte ontstaat dat niet grenst aan het huidige gebied met parkeerregulering.
- Bij uitbreiding van parkeerregulering is een systeem van betaald parkeren in combinatie met parkeervergunningen het uitgangspunt.
- De tijden en tarieven sluiten zoveel mogelijk aan bij de gebieden waar al parkeerregulering is.
- Eenduidigheid en herkenbaarheid is cruciaal. Er wordt zoveel mogelijk één parkeerregime gehanteerd, met zo min mogelijk uitzonderingen.

6.3.5. Soepele overgang

Bewoners en ondernemers kunnen, als er voldoende ruimte is in het woongebied, eenmalig in aanmerking komen voor extra parkeervergunningen, maar ten aanzien van vergunningsvoorwaarden en tarieven is géén maatwerk mogelijk.

7. Parkeren op bedrijventerreinen

Binnen Gooise Meren zijn er verschillende bedrijventerreinen die een grote rol spelen voor werkgelegenheid en de lokale economie. Genoeg werk is belangrijk voor de welvaart en het welzijn van onze inwoners. Bij het creëren van werkgelegenheid kiezen we vooral voor verbetering, verdichting en het duurzaam maken van bestaande plekken waar bedrijven zitten. Passend parkeerbeleid is nodig om de bedrijventerrein goed bereikbaar en aantrekkelijk te houden voor ondernemers, werknemers en bezoekers.

7.1. Beleidsuitgangspunten

De bedrijventerreinen in Gooise Meren zijn goed bereikbaar met auto's en vrachtverkeer door de directe aansluiting op de hoofdroutes. Er zijn aantrekkelijke fiets- en wandelroutes, maar de auto blijft het belangrijkste vervoermiddel om te reizen naar de bedrijventerreinen. Dit maakt voldoende parkeergelegenheid noodzakelijk om de hier gevestigde bedrijven goed bereikbaar te houden. Tegelijkertijd is het belangrijk dat bedrijventerreinen niet alleen functioneel, maar ook een fijne en duurzame plek zijn om te werken. Dit vraagt om een beter evenwicht tussen de beschikbaarheid van parkeerplaatsen en een gezonde werkomgeving.

Voor het parkeerbeleid op bedrijventerreinen gelden de volgende uitgangspunten:

- De beschikbare parkeerplaatsen op bedrijventerreinen zijn primair bedoeld voor ondernemers, werknemers en bezoekers van bedrijven.
- Er moeten voldoende parkeerplaatsen zijn om te voorzien in de parkeervraag van alle gevestigde bedrijven. Deze parkeerplaatsen bevinden zich op een acceptabele loopafstand van de bestemming.
- Parkeren wordt in principe op eigen terrein geregeld. Waar nodig wordt gebruikgemaakt van centrale parkeervoorzieningen om efficiënt gebruik van parkeerplaatsen door dubbelgebruik te bevorderen.
- Ook het parkeren van vrachtwagens en andere grote voertuigen vindt uitsluitend plaats op eigen terrein of op daarvoor aangewezen locaties. Dit geldt met name voor de avond- en nachturen en in het weekend. Dit voorkomt parkeeroverlast in de omliggende woongebieden.
- Openbare parkeerplaatsen kunnen niet exclusief gebruikt worden door bedrijven.
- Het huidige aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte op bedrijventerreinen blijft behouden, maar er komen in principe geen extra ruimte voor parkeerplaatsen in de openbare ruimte bij. Wel kijken we om binnen de bestaande oppervlakte van parkeerplaatsen te kiezen voor een 'slimmere' inrichting.
- Parkeren op de openbare weg wordt zoveel mogelijk beperkt om de bereikbaarheid en verkeersveiligheid te waarborgen. Dit voorkomt hinder en draagt bij aan een betere doorstroming van het verkeer.
- Parkeerplekken en laad- en loszones worden zoveel mogelijk duidelijk gemarkeerd, zodat het voor iedereen helder is waar parkeren of laden en lossen is toegestaan.

7.2. Uitwerking maatregelen

Het parkeren op openbare wegen binnen de verschillende bedrijventerreinen houden we in de gaten om overlast en verkeersonveilige situaties te voorkomen. Datzelfde geldt voor het parkeren in omliggende gebieden waar mogelijk uitwijk van parkeeders met een bestemming op het bedrijventerrein kan plaatsvinden. Bij structurele parkeeroverlast wordt in samenspraak met de betrokken bedrijven naar maatwerkoplossingen gezocht. Dat kan bijvoorbeeld in de vorm van parkeerregulering of door bestaande parkeerruimte efficiënter in te richten zodat meer parkeerplaatsen ontstaan.

8. Parkeren in recreatiegebieden

Gooise Meren is aantrekkelijk voor bezoekers en dagjesmensen. Dat komt door het vele water, natuur, musea, theaters, historische gebouwen en creatieve mensen. We willen deze sterke punten verder ontwikkelen door recreatieve bestemmingen beter met elkaar te verbinden en ze actief te promoten bij de juiste doelgroepen, zoals natuur- en cultuurliefhebbers, wandelaars, fietsers en sporters. Dit geldt voor de grotere recreatiegebieden, waaronder de jachthavens, Oud-Valkeveen, het Natuur- en recreatiegebied Naarderbos, Forteiland Pampus, de Groene Long, de strandjes en de oevers van de Vecht. De toegankelijkheid en parkeervoorzieningen bij deze locaties moet daarom goed geregeld zijn.

8.1. Beleidsuitgangspunten

De recreatieve gebieden worden zo ingericht dat ze goed toegankelijk zijn voor bezoekers en toeristen. Het is belangrijk dat de bereikbaarheid optimaal is, zonder dat dit leidt tot extra verkeersdruk op het omliggende wegennet. Tegelijkertijd willen we de impact op nabijgelegen natuurgebieden zo klein mogelijk houden. Om dit te bereiken, verbeteren we de fiets- en wandelroutes binnen Gooise Meren, zodat de recreatiegebieden beter met elkaar verbonden worden en goed bereikbaar blijven.

Toch blijft de auto belangrijk om de recreatieve gebieden te bereiken. Voor recreatieve gebieden passen we de daarom volgende uitgangspunten toe:

- Er is voldoende parkeergelegenheid, ook op topdagen, zodat bezoekers en dagjesmensen goed gefaciliteerd worden.
- Parkeren wordt zo ingericht dat de impact op de natuur minimaal is. Waar mogelijk worden parkeerplaatsen buiten kwetsbare natuurgebieden gehouden, met duidelijke looproutes naar de bestemming.
- Het parkeren wordt zoveel mogelijk geclusterd op parkeerterreinen, met voldoende capaciteit zonder overbodige verharding.
- Bewegwijzering en digitale informatievoorziening (zoals apps en websites) helpen bezoekers snel een parkeerplek te vinden op de juiste plek.
- Waar mogelijk worden parkeerplaatsen multifunctioneel gebruikt, bijvoorbeeld voor evenementen of recreatieve functies buiten piektijden.
- Overlast en wildparkeren worden zoveel mogelijk voorkomen door een goede weginrichting en duidelijke handhaving.

8.2. Maatregelen

Gooise Meren gaat in de toekomst steeds meer bezoekers aantrekken, zoals wandelaars, fietsers, sporters en cultuurliefhebbers. Dit zorgt naar verwachting voor een groeiende vraag naar parkeerplaatsen bij recreatiegebieden. Op drukke dagen, zoals in het weekend en tijdens vakantieperiodes, kan de parkeerdruk dan oplopen. We spelen hierop in door waar nodig parkeervoorzieningen op strategische locaties uit te breiden of anders in te richten. Zo voorkomen we dat hier parkeerproblemen ontstaat en houden we de bereikbaarheid en toegankelijkheid op orde.

9. Bijzondere parkeersituaties

Bij de uitwerking van het parkeerbeleid lag de focus hiervoor vooral op de grootste en meest voorkomende soorten parkeerders – zoals bewoners, bedrijven en hun bezoekers. Maar sommige doelgroepen en type voertuigen vragen om speciale aandacht. Hierna geven we richting aan hoe we in een aantal 'bijzondere' parkeersituaties willen zorgen voor een toegankelijk, slim en eerlijk parkeerbeleid in Gooise Meren.

9.1. Parkeren voor mensen met een beperking

In Gooise Meren willen we dat iedereen zich eenvoudig en zelfstandig kan verplaatsen. We geven meer ruimte aan lopen, fietsen en het openbaar vervoer. Maar we weten dat sommige mensen afhankelijk zijn van de auto. Voor mensen met een beperking is het belangrijk om dicht bij hun bestemming te kunnen parkeren. Daarom zorgen we ervoor dat er genoeg parkeerplaatsen blijven voor mensen die ze echt nodig hebben. Op druk bezochten locaties houden we hier in het bijzonder rekening mee.

9.1.1. Uitgangspunten

Toegankelijkheid is een belangrijk onderdeel van ons parkeerbeleid. We willen gezonde, leefbare, en bereikbare kernen, die toegankelijk zijn voor alle doelgroepen. Hiervoor gelden de volgende uitgangspunten:

- Parkeren mag geen belemmering vormen voor de bereikbaarheid van bestemmingen voor mensen met een fysieke of chronische beperking.
- Mensen met een gehandicaptenparkeerkaart parkeren gratis in de openbare ruimte.
- We benutten de openbare ruimte efficiënt en reserveren zo min mogelijk plekken voor één groep. Gereserveerde gehandicaptenparkeerplaatsen (op kenteken) leggen we alleen aan als dit noodzakelijk is.
- Als een gehandicaptenparkeerplaats nodig is, wordt deze aangelegd, waarbij de parkeerdruk en het bestaande aantal gehandicaptenparkeerplaatsen in de straat wordt meegewogen.
- Mensen die afhankelijk zijn van een voertuig en geen alternatieven hebben, moeten financieel in staat blijven om dicht bij hun woning of werk te parkeren. De kosten voor de aanleg van een gehandicaptenparkeerplaats mogen geen belemmering vormen. Wel vragen we de aanvrager een bijdrage in de vorm van leges.
- We streven naar autoluwe winkelgebieden in Bussum centrum, Naarden-Vesting en Muiden-Vesting. Hierbij kijken we extra goed naar parkeeroplossingen voor mensen met een beperking. Elke bestemming moet voor iedereen bereikbaar blijven. Waar mogelijk realiseren we gehandicaptenparkeerplaatsen buiten het autoluwe gebied, maar als dat niet past, moet parkeren binnen het gebied ook mogelijk zijn.

9.1.2. Uitwerking maatregelen

Uitgifte van gehandicaptenparkeerkaart

Voor mensen met een beperking, die afhankelijk zijn van de auto, is er de gehandicaptenparkeerkaart. Omdat alternatieven zoals lopen, fietsen of het openbaar vervoer voor hen vaak geen opties zijn, vinden we het belangrijk dat parkeren financieel toegankelijk blijft. Daarom is en blijft parkeren in de openbare ruimte voor houders van een gehandicaptenparkeerkaart gratis.

Met een gehandicaptenparkeerkaart mag in Gooise Meren worden geparkeerd op de volgende locaties:

- **Gratis en onbeperkt** op betaalde parkeerplaatsen, ook waar voor anderen een beperkte parkeertijd geldt. In parkeergarages moet wel worden betaald.

- **Gratis op algemene gehandicaptenparkeerplaatsen**
- **In vergunninghoudersgebieden**, zonder dat een bezoekersvergunning nodig is.
- **Onbeperkt in blauwe zones**, zonder parkeerschijf.
- **Op plekken met een parkeerverbod** (onderbroken gele lijn of bord Eo1), maximaal 3 uur, met parkeerschijf en zonder hinder voor ander verkeer.

Europese gehandicaptenparkeerkaart

Mensen die (met hulpmiddelen) zelfstandig niet verder dan 100 meter kunnen lopen, kunnen een Europese gehandicaptenparkeerkaart aanvragen. Voor de uitgifte van zo'n kaart geldt landelijke regelgeving. De gemeente kan op basis van een medisch advies van een arts een gehandicaptenparkeerkaart verstrekken. Er zijn verschillende soorten gehandicaptenparkeerkaarten: voor bestuurders (wie zelf kan rijden), passagiers (wie niet zelf kan rijden) of voor instelling (voor het vervoer van inwoners met een handicap). Met de gehandicaptenparkeerkaart mag onder andere op alle algemene gehandicaptenparkeerplaatsen in de Europese Unie geparkeerd worden. Daarnaast mag een gemeente eigen regels stellen in aanvulling op het landelijk beleid over parkeerduur en betaling van parkeergeld.

Reserveren van gehandicaptenparkeerplaatsen

Met het aanwijzen van gehandicaptenparkeerplaatsen zorgen we voor extra gereserveerde parkeervoorzieningen op straat voor mensen met een beperking. Bestemmingen in Gooise Meren zijn en blijven hiermee bereikbaar voor iedereen. We maken een onderscheid tussen:

- **Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen**,
Die beschikbaar zijn voor iedereen met een gehandicaptenparkeerkaart. Vooral in de directe nabijheid van publieke voorzieningen die veel bezoekers trekken.
- **Gehandicaptenparkeerplaatsen met kenteken**
Die worden toegewezen aan één specifieke gebruiker bij woon- of werkadres (binnen bepaalde tijdsvensters). Alleen het voertuig met het aangegeven kenteken mag hier parkeren.

De voorwaarden voor het aanvragen van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken zijn in detail vastgelegd in de beleidsregels 'voor gehandicaptenparkeerplaats op kenteken in Gooise Meren'.

Digitalisering gehandicaptenparkeerkaart

Parkeren in Gooise Meren wordt digitaal en dit heeft ook gevolgen voor het parkeren met de gehandicaptenparkeerkaart. Wie straks in een gebied met betaald en/of vergunningparkeren gratis wil parkeren moet daarvoor een gehandicaptenparkeervergunning op kenteken hebben. Hiervoor maken we een nieuwe digitale parkeervergunning. Voor inwoners van Gooise Meren met een gehandicaptenparkeerkaart wordt de gehandicaptenparkeervergunning 'automatisch' gekoppeld. Voor

Aansluiten bij landelijk systeem

De regels voor parkeren met een gehandicaptenparkeerkaart verschillen vaak per gemeente, en dit levert voor deze doelgroep veel onduidelijkheid op. Houders van een gehandicaptenparkeerkaart mogen bijvoorbeeld niet overal gratis parkeren. Landelijk werken gemeenten aan het delen van parkeerrechten. Dat houdt in dat houders van een gehandicaptenparkeerkaart in Gooise Meren met hun gehandicaptenparkeervergunning ook terecht kunnen in andere gemeenten waar gehandicaptenparkeerkarthouders gratis parkeren. Zo hoeven zij niet in iedere gemeente die ze bezoeken opnieuw een parkeervergunning aan te vragen. Een ander streven is de optimalisatie van de informatievoorziening, zodat de parkeerregels van verschillende gemeenten op één goed toegankelijke plek te vinden zijn. Gooise Meren volgt de landelijke ontwikkelingen en sluit hierop aan waar mogelijk.

bewoners buiten de gemeente kan een gehandicaptenparkeervergunning worden aangevraagd. De voorwaarden worden in meer detail vastgelegd in beleidsregels.

9.2. Parkeren van gehandicaptenvoertuigen

Met een gehandicaptenvoertuig¹, zoals een Canta, Amica, Arola of Mini Cruiser City, zijn verschillende parkeermogelijkheden beschikbaar. Dit type voertuig mag wettelijk op de stoep worden geparkeerd, mits dit geen hinder veroorzaakt voor anderen. Daarnaast kan er op reguliere parkeerplaatsen worden geparkeerd, waarbij dezelfde regels gelden als voor gewone auto's. Met een gehandicaptenparkeerkaart is parkeren op gehandicaptenparkeerplaatsen ook toegestaan.

Een scootmobiel is een gehandicaptenvoertuig dat ook veel gebruikt wordt door mensen met een mobiliteitsbeperking. Een scootmobiel wordt elektrisch aangedreven en heeft drie, vier of vijf wielen. Een scootmobiel mag niet op een openbare parkeerplaats worden geparkeerd.

9.3. Parkeren van elektrische voertuigen

Er komen daarnaast steeds meer elektrische auto's bij. Elektrisch laden gebeurt veelal aan het begin of het einde van een rit en niet halverwege zoals bij fossiele voertuigen. Dat vraagt om oplaadvoorzieningen thuis of op het werk. Daarmee wordt opladen en parkeren een gecombineerde opgave. Daarvoor zorgen we voor (clusters van) parkeerplaatsen met een oplaadvoorziening in de openbare ruimte.

9.3.1. Uitgangspunten

Bij het parkeerbeleid voor elektrische voertuigen hanteren we de volgende uitgangspunten:

- **Voorrang voor elektrische auto's**
Elektrische voertuigen krijgen voorrang bij het laden boven het parkeren van voertuigen met een verbrandingsmotor op fossiele brandstof. Het algemeen belang om onze leefwereld duurzamer en schoner te maken weegt zwaarder dan het individuele belang van direct omwonenden om hun auto op korte afstand van de woning te kunnen parkeren. Daarom wordt bij het uitbreiden van elektrische laadpalen niet naar de parkeerdruk gekeken.
- **Opladen op eigen terrein**
Waar mogelijk vindt het laden plaats op privéterrein, zoals een oprit, carport of garage.
- **Regels voor openbare laadplekken**
Openbare parkeerplaatsen met een laadpaal zijn exclusief bedoeld voor elektrische voertuigen die op dat moment aan het opladen zijn. Zodra het voertuig is opgeladen, dient het zo snel mogelijk te worden verplaatst om plaats te maken voor anderen.
- **Parkeervoorwaarden in gereguleerde gebieden**
In gebieden met parkeervergunningen of betaald parkeren gelden dezelfde regels voor parkeerplaatsen met laadpalen. Dit betekent dat voertuigen niet alleen moeten opladen, maar ook moeten voldoen aan de geldende parkeervoorwaarden, zoals het hebben van een parkeervergunning of het betalen van parkeerkosten.
- **Data gestuurde en vraagvolgende aanpak bij uitbreiding van laadvoorzieningen**
Om de komende jaren een balans te houden in parkeervoorzieningen voor elektrisch- en brandstof aangedreven (deel)auto's, kiezen we voor een data-gestuurde aanpak bij het reserveren van parkeerplaatsen voor elektrisch laden. Op verzoek kunnen ook laadpalen in de openbare ruimte worden aangelegd.

¹ Zoals gedefinieerd in de Wegenverkeerswet

9.3.2. Uitwerking maatregelen

Extra laadmogelijkheden in gereguleerde gebieden

Waar de vraag naar laadvoorzieningen in de openbare ruimte hoog is zorgen we waar nodig voor extra flexibiliteit in parkeerregels. Dit kan bijvoorbeeld betekenen dat een parkeervergunning ook toegang biedt tot - laadplaatsen in aangrenzende gebieden. Zo kunnen bestaande laadpalen efficiënter worden gebruikt. Eerst kijken we of er extra laadcapaciteit binnen het eigen gebied gerealiseerd kan worden.

Laden alleen tijdens bepaalde periodes

Daarbij kijken we kritisch naar de beschikbare openbare (parkeer)ruimte. In straten met een hoge parkeerdruk bekijken we of het nodig is een parkeerplaats permanent voor elektrische auto's te reserveren, of dat een dagdeel/bepaalde periode volstaat.

In de 'Uitgangspunten en werkwijze laadpalen Gooise Meren 2024' staat in detail beschreven hoe we omgaan met het realiseren van laadpalen in de openbare ruimte.

9.4. Parkeren voor brandweer

In Gooise Meren zijn we terughoudend met het toewijzen van openbare parkeerplaatsen aan één bepaalde doelgroep. Voor vrijwilligers van de brandweer kan een uitzondering gemaakt worden. De voorwaarden om hiervoor speciale parkeerplaatsen aan te wijzen worden opgenomen in

9.5. Parkeren van deelauto's

Gooise Meren zet actief in op een slim en duurzaam mobiliteitsstelsel door deelconcepten te omarmen. Dankzij deelmobiliteit neemt vervoer minder ruimte in en wordt mobiliteit duurzamer. Door vervoersmiddelen efficiënter met elkaar te delen verminderen we de druk van stilstaande voertuigen in de openbare ruimte. De deelauto kan van alle deelvoertuigen het sterkst bijdragen aan het verminderen van de dominantie van de auto in de openbare ruimte. Autodelen heeft namelijk de potentie om direct bij te dragen aan het vervangen van een tweede of volgende auto in eigen bezit.

9.5.1. Uitgangspunten

Een effectief parkeerbeleid speelt een cruciale rol in het faciliteren en stimuleren van autodelen in Gooise Meren. Door te zorgen voor voldoende parkeermogelijkheden voor deelauto's kunnen we het aanbod vergroten en het gebruik stimuleren. Daarbij hanteren we de volgende uitgangspunten:

- **Prioriteit bij deelauto's**
Bij keuzes die we maken voor het parkeren in de openbare ruimte gaat de deelauto voor de privéauto.
- **Diversiteit in het aanbod van deelauto's**
Er is geen standaard manier voor autodelen. Een divers aanbod, aansluitend op onze maatschappelijke doelen, maakt het voor inwoners aantrekkelijker en gemakkelijker om te kiezen voor de vorm die bij hun behoeften past.
- **Betrouwbaarheid is van belang**
Betrouwbaarheid van het aanbod is het allerbelangrijkste voor de deelautogebruiker. Een deelauto moet beschikbaar zijn als dat nodig is. Daarmee wordt de gebruiker een aantrekkelijk en reëel alternatief geboden voor de eigen auto: zekerheid en vrijheid.
- **Leren van andere gemeenten**
De autodeelmarkt is nog in ontwikkeling. Een overtuigend concept is nog niet bepaald. Verschillende constructies met deelauto's kunnen succesvol blijken. In Gooise Meren willen we beproefde initiatieven in andere gemeenten (nieuwe) ook een plek in onze gemeente bieden.

9.5.2. Uitwerking maatregelen

Met het reserveren van vaste parkeerplaatsen en het uitgeven van speciale parkeervergunningen dragen we bij aan de betrouwbaarheid, beschikbaarheid en aantrekkelijkheid van deelauto's. Hierna beschrijven we ons beleid op hoofdlijnen. Nadere uitwerking volgt in aparte beleidsregels.

Vaste parkeerplaatsen reserveren voor deelauto's

Door het reserveren van vaste parkeerplaatsen voor deelauto's vergroten we de vindbaarheid en daarmee het gemak voor de gebruikers. Ook geeft dit zichtbaarheid in de buurt en vergroot het hebben van een plek daarmee de groeikans voor het gebruik van deelauto's. Juist in wijken en gebieden met een hoge parkeerdruk is een vaste standplaats belangrijk en gaat dit boven plaatsen voor privéauto's. Naast commerciële bedrijven kunnen ook coöperaties die met elkaar een auto gaan delen in aanmerking komen voor een vaste parkeerplaats.

Uitgeven speciale parkeervergunningen voor deelauto's

Via het uitgeven van parkeervergunning bepalen we waar en tegen welke kosten deelauto's kunnen parkeren. Dit heeft een directe invloed op zowel het aanbod als gebruik van deelauto's in Gooise Meren. Voor deelauto's geven we speciale parkeervergunningen uit. Met de volgende parkeervergunningen kunnen deelauto's tegen gereduceerd tarief parkeren in gebieden met betaald en/of vergunningparkeren:

- **Vergunning voor een deelauto met een vaste standplaats**
We voeren een parkeervergunning in voor de deelauto met een vaste standplaats. Deze deelauto heeft een eigen parkeerplaats die uitsluitend voor het parkeren van deze deelauto gereserveerd wordt. Voor de vaste parkeerplaats hoeven geen aanvullende parkeerkosten betaald te worden. Is een gebruiker onderweg en wordt geparkeerd op straat of in een garage, dan betaalt deze zelf het gewone parkeertarief. De auto moet worden teruggebracht naar de plek waar de rit is begonnen. De kosten voor deze vergunning stellen we gelijk aan het tarief voor de eerste bewonersvergunning.
- **Vergunning voor free-floating deelauto**
Met deze vergunning mag de deelauto overal in Gooise Meren geparkeerd worden, zowel binnen als buiten betaald parkeergebied. Deze deelauto's hoeven niet altijd een vaste parkeerplaats te hebben, waardoor dynamisch gebruik van de openbare ruimte mogelijk is. Er is geen bebording of markering nodig. We geven aanbieders met dit product een uniek recht: overal parkeren in de gemeente (zonder aanvullende parkeerkosten voor de gebruiker). Daar hoort een hoger tarief bij dan voor de vergunning met een vaste standplaats.
- **Gedeelde parkeervergunning voor bewoners**
Gooise Meren wil stimuleren dat inwoners met elkaar onderling privéauto's delen. Wanneer twee inwoners in twee verschillende parkeergebieden één auto delen, is het wenselijk dat de auto in beide gebieden geparkeerd mag worden. Daarom is kan de bewonersvergunning onder voorwaarden ook worden uitgegeven voor het delen van een auto. Hiermee kunnen bewoners met één parkeervergunning een auto parkeren in twee parkeergebieden. Zo willen we particulier autodelen makkelijker maken.

9.6. Parkeren van aanhangers en grote voertuigen

In Gooise Meren is het verboden om een voertuig met een lengte van meer dan 6 meter of een hoogte van meer dan 2,4 meter te parkeren op de openbare weg – zoals vastgelegd in de APV. Een uitzondering geldt voor voertuigen die nodig zijn voor werkzaamheden; deze mogen tijdelijk geparkeerd worden zolang de werkzaamheden duren. Campers, caravans en aanhangwagens mogen wel geparkeerd worden, maar maximaal drie dagen achter elkaar. Voor het parkeren van een camper, caravan of aanhanger in betaald en/of vergunninggebied moet betaald worden. Wie een caravan of aanhanger parkeert met auto mag parkeren in twee parkeervakken zonder extra parkeervergunning

voor de caravan of aanhanger. Voor de auto is dan wel een vergunning nodig of moet worden betaald bij de parkeerautomaat of via belparkeren. Voor grote voertuigen wordt gezocht naar mogelijkheden om parkeerlocaties aan te wijzen of te creëren waar wel geparkeerd kan worden.

9.7. Parkeren van brommobielen

Een brommobiel lijkt op een kleine personenauto – zoals een Ligier, Birò of Aixam - en mag niet harder rijden dan 45 kilometer per uur. Voor een brommobiel gelden dezelfde regels als voor gewone auto's. Parkeren mag op parkeerplaatsen die voor auto's bestemd zijn en niet op de stoep. In een blauwe zone is een parkeerschijf nodig en op plekken in betaald parkeergebied moet worden betaald. Ook voor het parkeren op gehandicaptenparkeerplaatsen gelden dezelfde regels als voor auto's. Voor een brommobiel kan een parkeervergunning worden aangevraagd om te parkeren binnen gereguleerd gebied.

9.8. Parkeren van motoren

Een motor mag in Gooise Meren worden geparkeerd aan de zijkant van de weg, in een parkeervak of op de stoep. Als op de stoep wordt geparkeerd mogen overige weggebruikers (voetgangers, kinderwagens of rolstoelen) daar geen hinder van ondervinden. Een motor met zijspan mag om die reden niet op de stoep staan. Staat een motor in een vak voor betaald parkeren? Dan moet daarvoor worden betaald. Op plaatsen voor vergunninghouders is een parkeervergunning nodig.

9.9. Aandacht voor handhaving

Om parkeeroverlast en onveilige situaties te voorkomen, is effectieve handhaving cruciaal. Om dit mogelijk te maken stappen we op plekken waar het kan over naar fiscaal parkeren. Dat maakt handhaving financieel beter en efficiënter te organiseren. In Gooise Meren zorgen onze handhavers ervoor dat parkeerregels worden nageleefd. Onze handhaving is 'gastvrij'. Waar mogelijk wordt gekeken of een bestuurder nog in de buurt is, bijvoorbeeld onderweg naar een parkeerautomaat. In dat geval krijgt de bestuurder de kans om alsnog te betalen. Voor hardnekkige overtreders die meerdere keren een boete hebben gekregen en niet betalen, overweegt de gemeente strengere maatregelen, zoals het plaatsen van een wielklem of het wegslepen van de auto. Binnen de beschikbare handhavingscapaciteit is er extra aandacht voor parkeergedrag dat gevaar of hinder veroorzaakt. Dit geldt vooral voor fout parkeren bij uitritten, vrachtwagens in woonwijken en dubbel parkeren bij scholen tijdens haal- en brengmomenten.

Door deze gerichte aanpak houden we de Gooise Meren veilig en toegankelijk voor iedereen.

10. Monitoring en evaluatie

Om de effecten van de uitvoering van de visie te kunnen meten dient periodiek monitoring en evaluatie plaats te vinden.

10.1. Monitoring en evaluatie van effecten

Parkeren is een dynamisch onderwerp en het parkeerbeleid van de gemeente Gooise Meren beweegt hierin mee waar nodig. Omdat de situatie continu verandert, is regelmatige evaluatie van ons parkeerbeleid noodzakelijk. Om te toetsen of het huidige beleid nog aansluit bij de feitelijke parkeerbehoefte en onze ambities en doelstellingen.

Een belangrijk onderdeel van deze monitoring is het tweejaarlijks uitvoeren van parkeeronderzoeken binnen gebieden met gereguleerd parkeren. Het streven is om elke vier tot zes jaar de parkeerdruk in de gehele gemeente (dus ook buiten gereguleerd gebied) in kaart te brengen, zodat ontwikkelingen rondom parkeren tijdig worden gesignaleerd en waar nodig kan worden bijgesteld.

Bijlage 1 Digitalisering bezoekersvergunning

Nader invullen

Parkeren in Gooise Meren wordt digitaal. Daarom vervangen we de papieren bezoekersvergunning door een digitale variant. We letten hierbij op een efficiënte uitvoering en de invloed op de parkeerdruk. Bij het invoeren van de digitale bezoekersvergunning moeten we belangrijke keuzes maken. De twee belangrijkste onderwerpen zijn het aantal parkeeruren en de kosten. Hierna onderbouwen we de gemaakte keuzes.

Aantal uur voor bezoek

Op dit moment kunnen bewoners maximaal 10 bonnenboekjes met elk 25 dagvergunningen kopen. Dat zijn in totaal dus maximaal 250 dagvergunningen. In Muiden en Bussum is parkeren met een bezoekersvergunning nodig van maandag tot en met zaterdag van 9.00 uur tot 18.00 uur (9 uur per dag). En in Muiden geldt parkeren met een bezoekersvergunning van maandag tot en met zondag van 9.00 uur tot 21.00 uur (12 uur per dag). Dat betekent dat elk huishouden maximaal 2.250 á 3.000 bezoekersuren kan gebruiken.

In de praktijk blijkt dat bewoners veel minder gebruikmaken van de bezoekersvergunning:

- 48% van de huishoudens heeft genoeg aan 1 bonnenboekje (maximaal 300 uur per jaar)
- 94% gebruikt maximaal 4 bonnenboekjes (maximaal 1.200 uur per jaar)
- 98% heeft genoeg aan 6 bonnenboekjes (maximaal 18.00 uur per jaar)

Dit is gebaseerd op de aanname dat bezoek de hele dag blijft. In werkelijkheid is dat vaak niet zo. We weten niet precies hoelang bezoek van bewoners gemiddeld parkeert in Gooise Meren, maar uit ervaringen van andere gemeenten met digitale bezoekersregelingen blijkt dat bezoek gemiddeld 3 á 4 uur blijft. Als we uitgaan van de bovenkant van het maximum (6 bonnenboekjes), dan komt dat neer op maximaal **600 uur** per jaar (6 x 25 x 4). Dit is een ruim aantal uren ten opzichte van andere gemeenten. Om bewoners flexibiliteit te geven, stellen we de uren beschikbaar in blokken van 200 uur. Zo hoeven bewoners alleen die uren te kopen die ze echt nodig hebben.

Kosten per uur parkeren voor bezoek

Een bonnenboekje kost nu € 29,25 (prijsspeil 2025), wat neerkomt op € 1,17 per dagvergunning. In Muiden kan hiermee maximaal 12 uur per dag worden geparkeerd. En in Bussum is dit maximaal 9 uur per dag. Gemiddeld kost één uur parkeren met de bezoekersvergunning dus € 0,11. Dit tarief is relatief laag in vergelijking met omliggende gemeenten. Bovendien gaat de berekening uit van de maximale parkeerduur per dag. Omdat bezoek vaak korter blijft, liggen de kosten per uur in de praktijk hoger. Bij een gemiddelde parkeertijd van 4 uur per bezoeker komt het tarief uit op **€ 0,29 per uur** (€ 1,17/ 4 uur). Dit is het tarief dat we gaan toepassen bij start van de digitale bezoekersvergunning.

Benchmark: Hoe ziet de bezoekersvergunning eruit in andere gemeenten?

Veel andere gemeenten werken al met een digitale bezoekersvergunning. Elke gemeente maakt andere keuzes in het aantal uur en de kosten waarmee bewoners hun bezoekers kunnen laten parkeren. In de tabel hieronder is aangegeven hoe de digitale bezoekersvergunning er voor omliggende gemeenten uitziet:

| Gemeente | Aantal uur | Kosten | Bijzonderheden |
|------------|--|---|--|
| Nieuwegein | 250 uur per kwartaal | €0,70 per uur €3,00 per dag | Maximaal 10 auto's tegelijkertijd. |
| Hilversum | Maximaal 120 uur per kwartaal in het centrum Maximaal 80 uur per kwartaal in de schil | 50 procent van het uurtarief | Tijdens de winkeltijden kan bezoek niet in de winkelstraten parkeren. Dan moet bezoek het reguliere betalen. |
| Amersfoort | Maximaal 100 uur per kwartaal | Doorlopende bezoekersregeling €1,15 - € 0,75 per uur €4,60 - € 2,80 per dag Jaarregeling €106,85 - €88,50 | Er zijn twee soorten bezoekersregelingen: 1. Een doorlopende bezoekersregeling. Na aanschaf koopt een bewoner de uren in die nodig zijn. Voor iedere parkeeractie wordt er nooit meer dan 4 uur van het saldo afgeschreven. 2. Een bezoekersjaarregeling. Een bewoner koopt in één keer 400 uur af voor een jaarbedrag. Restitutie is niet mogelijk. |
| Zeist | Maximaal 100 uur per kwartaal | € 1,12 per uur | Maximaal 10 auto's tegelijkertijd. |
| Woerden | Maximaal 300 uur per jaar | € 0,27 per uur | Maximaal 10 auto's tegelijkertijd. |