

A | a

BA

# **Bereikbaarheidsplan Oostelijke Vechtplassen**

Gemeenten Stichtse Vecht en Wijdmeren, namens de  
stuurgroep Oostelijke Vechtplassen



## Colofon

Titel:	Bereikbaarheidsplan Oostelijke Vechtplassen
Auteur(s):	Jos Wijnen en Eline Swinkels
Opdrachtgever:	Gemeenten Stichtse Vecht en Wijdmeren, namens de stuurgroep Oostelijke Vechtplassen
Projectnaam:	Bereikbaarheidsplan Oostelijke Vechtplassen
Projectnummer:	21075
Datum:	1 augustus 2022
Status:	definitief
Contactadres voor deze publicatie:	Accent adviseurs Luchthavenweg 13 <sup>E</sup> 5657 EA EINDHOVEN T 040 – 30 300 95 E <a href="mailto:contact@accentadviseurs.nl">contact@accentadviseurs.nl</a> I <a href="http://www.accentadviseurs.nl">www.accentadviseurs.nl</a>

Niets gebeurt zomaar.  
Niets is vanzelfsprekend.

Ons denken en handelen maakt dat we met de wetenschap van nu alle projecten toekomstbestendig opleveren. 100% in dienst van de maatschappij en opdrachtgever.

Vooruit denken en vooruit zien.

Dat is niet alleen de ambitie van Accent adviseurs, het is wat we zijn.

Accent adviseurs, **voor goed**

9 augustus 2022 Accent adviseurs, Eindhoven. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder voorafgaande toestemming van Accent adviseurs

# Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>4</b>
1.1	Aanleiding	4
1.2	Opdracht en resultaat	4
1.3	Aanpak	5
1.4	Dit Bereikbaarheidsplan	6
<b>2</b>	<b>Beeldvorming en proces</b>	<b>7</b>
2.1	Inleiding	7
2.2	Mindset	7
2.3	Knelpunten en kansen	10
2.4	Mogelijke scenario's	14
2.5	Voorkeursscenario	16
<b>3</b>	<b>Bereikbaarheidsplan Oostelijke Vechtplassen</b>	<b>18</b>
3.1	Inleiding	18
3.2	Beschrijving	18
3.3	Beleving	21
3.4	Uitwerking	23
3.5	Vervolg	32

## Bijlagen

Bijlage 1: Overzicht kansen en knelpunten

Bijlage 2: Uitkomsten sessie stakeholders gebiedsakkoord

Bijlage 3: Maatregelfiches

Bijlage 4: Projectfiche Scheendijk

# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

De Oostelijke Vechtplassen vormen een prachtig gebied waar natuur, cultuurhistorie en recreatie elkaar ontmoeten. Maar dit gebied kampt al jaren met gecompliceerde problemen. Kwaliteit en beheer van natuur, water en openbare ruimte laten te wensen over. Ook blijven de watersport- en recreatiesector achter. Het gebied 'Oostelijke Vechtplassen', deels gelegen in de provincie Utrecht en deels in de provincie Noord-Holland, vormt daarom het onderwerp van een breed gedragen Gebiedsakkoord waarin diverse partijen zich hard maken voor een kwaliteitsimpuls van het gebied. Zo ook de gemeenten Stichtse Vecht en Wijdmeren.

De kwaliteitsimpuls kent verschillende invalshoeken waaronder wonen, recreatie en economie, maar ook ontsluiting en toegankelijkheid. De laatste twee laten zich vangen binnen het begrip mobiliteit. Eén van de doelen van het Gebiedsakkoord is om vanuit mobiliteit, specifiek voor recreatieve verbindingen, een concrete bijdrage te leveren aan de beoogde kwaliteitsimpuls door de ontsluiting en toegankelijkheid van de Oostelijke Vechtplassen te verbeteren. Deze doorvertaling moet uiteraard wel passen binnen de beschreven ambities, doelstellingen en afspraken in het Gebiedsakkoord Oostelijke Vechtplassen.

## 1.2 Opdracht en resultaat

### Bereikbaarheidsplan

De gemeenten Stichtse Vecht en Wijdmeren vragen Accent adviseurs om het onderdeel voor mobiliteit uit het Gebiedsakkoord, te weten het 'onderzoek ontsluiting en toegankelijkheid' uit te voeren en daarbij te komen met concrete aanbevelingen om de ontsluiting en toegankelijkheid te verbeteren. De uitkomsten zijn vastgelegd in dit bereikbaarheidsplan.

Het plan beschrijft de ambities voor het gebied en vertaalt deze naar een mobiliteitssysteem voor de Oostelijke Vechtplassen. Het mobiliteitssysteem bestaat uit een pakket van samenhangende maatregelen, die erop gericht zijn om de ontsluiting en de toegankelijkheid van de recreatieve bezoeker te verbeteren en toekomstbestendig te maken.

Voor de volledigheid is het goed te vermelden dat dit bereikbaarheidsplan gezien moet worden als een aanvulling op het vastgestelde mobiliteitsbeleid van de gemeenten Wijdemeren en Stichtse Vecht. Het kan daarbij wel zijn, dat het advies in bereikbaarheidsplan, dat specifiek gericht is op de ontsluiting en toegankelijkheid van recreatieve locaties, in sommige gevallen niet volledig in lijn is met van het gemeentelijk beleid. Daar waar dit het geval is benoemen we dat.

### Principeplan Scheendijk

Daarnaast verzoeken de gemeenten Accent adviseurs om, samen met collega adviesbureau Exante, voor de Scheendijk een schetsimpressie uit te werken. De Scheendijk vormt een 'special' binnen het gebied, de uitkomst dient dan ook als voorbeeld voor andere locaties. De uitwerking van de Scheendijk vormt een apart resultaat en maakt geen onderdeel uit van deze rapportage.

## 1.3 Aanpak

In het proces om te komen tot een Bereikbaarheidsplan voor de Oostelijke Vechtplassen doorliepen we drie fases. Iedere afgeronde fase gaf daarbij input voor daarop volgende fase.

### Inventarisatie en analyse

Het project ving aan met een uitbereide inventarisatie. Een bureaustudie en een bezoek aan het gebied maakten een veelvoud aan informatie inzichtelijk. Een analyse daarvan leidde tot een afgestemd overzicht van kansen en knelpunten en een beschrijving van een mindset.

### Drie mogelijke scenario's

De inventarisatie en analyse fase vormde de inhoudelijke basis voor drie mogelijke bereikbaarheidsscenario's. Waarbij elke scenario mogelijke maatregelen beschrijft, passend bij een bepaald ambitieniveau. Diverse afstemming met projectteam en een werksessie met stakeholders van het Gebiedsakkoord verfijnden en verbeterden de inventarisatie- en analyseresultaten en de drie bereikbaarheidsscenario's.

### Vertaling naar Bereikbaarheidsplan

Het gekozen voorkeursscenario bevat de juiste mix van maatregelen, rekening houdend met draagvlak en impact. Het voorkeursscenario werkten we vervolgens uit in Bereikbaarheidsplan Oostelijke Vechtplassen. Het Bereikbaarheidsplan beschrijft abstract in een toekomstbeeld waarop het gebied moet inzetten. Daarna volgt een concrete uitwerking naar projecten voor de komende jaren, op welke locaties deze voorzien zijn, wie aan zet is en met welke kosten globaal rekening gehouden moet worden.

## 1.4 Dit Bereikbaarheidsplan

Na dit inleidende hoofdstuk beschrijft hoofdstuk twee de beeldvorming rondom bereikbaarheid in de Oostelijke Vechtplassen. Dit hoofdstuk vat de inventarisatie samen in kansen en knelpunten, een mindset met ambities en uitgangpunten en een doorvertaling naar drie mogelijke bereikbaarheidsscenario's. Hoofdstuk drie vertaalt de informatie van het voorgaande hoofdstuk naar een Bereikbaarheidsplan voor de Oostelijke Vechtplassen.



## 2 Beeldvorming en proces

### 2.1 Inleiding

Een gedegen inventarisatie vormt de basis voor het uiteindelijke mobiliteitssysteem 'Oostelijke Vechtplassen'. Een bureaustudie en locatiebezoek leidden tot inzicht in doelstellingen en ambities, kansen en knelpunten. Werksessies met het projectteam en met de stakeholders van het Gebiedsakkoord gaven diepgang en context aan de opgehaalde informatie.

De eerste paragraaf vertaalt de opgehaalde informatie in een mindset, met daarin de kijk vanuit het gebied op bereikbaarheid, onderverdeeld naar drie kerngedachten. Daarna vat paragraaf 2.3 belangrijkste kansen en knelpunten samen.

Het hoofdstuk sluit af met een toelichting op een aantal mogelijke scenario's qua bereikbaarheid en hoe we vanuit daar tot een voorkeursscenario kwamen.

### 2.2 Mindset

Het gedachtegoed en de doelstellingen vanuit de verschillende (beleid)plannen en het Gebiedsakkoord op mobiliteit en bijhorende aspecten rondom mobiliteit vertalen we voor dit Bereikbaarheidsplan naar een zogenaamde 'mindset'. Oftewel de kijk van het gebied Oostelijke Vechtplassen op bereikbaarheid. De mindset onderscheidt drie kerngedachten, welke onder andere de doelstellingen en toets criteria voor de bereikbaarheid in het gebied beschrijven.

Binnen deze mindset werken we, samen met de partners binnen het Gebiedsakkoord, aan een hoogwaardig en kwalitatief gebied rondom de Oostelijke Vechtplassen. Daarbij is het een blijvende uitdaging om de balans te zoeken tussen de kerngedachten. Voor dit Bereikbaarheidsplan onderscheiden we de volgende drie kerngedachten:

- Betrouwbaar en duurzaam bereikbaar
- Leefbaar en verkeersveilig
- Samen realiseren

### Betrouwbaar en Duurzaam Bereikbaar

Voor de Oostelijke Vechtplassen is het bieden van een goede en betrouwbare bereikbaarheid voor de bezoeker van recreatieve bestemmingen essentieel. Het gebied ontsluiten we met passende, eenduidige infrastructuur. Het gebied is toegankelijk en aantrekkelijk voor de recreatieve bezoeker via de bestaande en eventueel te verbeteren infrastructuur, zowel over de weg als het water. Logische, directe routes en onderlinge samenhang zijn daarbij randvoorwaarden. We focussen ons op een complete externe bereikbaarheid per openbaar vervoer, per fiets en per auto. In het kader van autobereikbaarheid zorgen we voor voldoende parkeeraanbod. Daarnaast richten we onze pijlen op de interne (onderlinge) bereikbaarheid van recreatieve bestemmingen voor openbaar vervoer, fietsen, vaartuigen en voetgangers. Hierbij hebben we aandacht voor het voorzieningsniveau op aansluitingen.

Vanuit de duurzame gedachte werken we aan een mobiliteitstransitie. De bereikbaarheid van de Oostelijke Vechtplassen richten we daarom multimodaal in, met voldoende keuzevrijheid voor een combinatie van duurzame vervoersmiddelen en bijhorende faciliteiten op het land en het water.

### Leefbaar en verkeersveilig

De Oostelijke Vechtplassen bieden een verkeersveilige en leefbare omgeving, waarin iedereen kan recreëren en verblijven. Verkeersveiligheid vormt een overweging om met prioriteit maatregelen door te voeren. De landelijke inrichtingskenmerken van Duurzaam Veilig zijn waar mogelijk leidend, in andere gevallen gaan we voor maatwerk binnen het gedachtegoed. De landelijke richtlijnen zorgen voor een duidelijke, eenduidige en veilige weginrichting. Het verbeteren van verkeersveiligheid betekent ook het verbeteren van het gedrag van de weggebruiker.

De fietser en wandelaars als kwetsbare verkeersdeelnemer hebben daarbij onze prioriteit. Dit betekent dat bij herinrichtingen bij recreatieve locaties ruimte voor langzaam verkeer vaak prevaleert boven ruimte voor gemotoriseerd verkeer.<sup>1</sup>

Een aantrekkelijk straatbeeld zien we als een belangrijk onderdeel van leefbaarheid en daarmee van de beleving van het gebied. Het bepaalt immers voor een groot gedeelte de fysieke leefomgeving en is het visitekaartje van de Oostelijke Vechtplassen. Het bieden van maximale mobiliteit aan alle gebruikers, maar zeker aan recreanten, maakt het maken van keuzes echter noodzakelijk. Bij een conflict tussen verblijven en ontsluiten, maken we een duidelijke en afgewogen keuze. Dit voorkomt onduidelijkheid.

---

<sup>1</sup> Deze uitspraak is niet in lijn met het mobiliteitsbeleid van de gemeente Wijdmeren. Dit beleid streeft naar een evenwicht en prioriteert niet op doelgroepen. Echter, vanuit het recreatieve belang en de beleving van de bezoekers adviseren wij op recreatieve locaties wel de fietser en wandelaar prioriteit te geven.

Inwoners, recreanten en bezoekers verblijven en verplaatsen zich in de openbare ruimte. Dit heeft ook effect op de ervaring van leefbaarheid. Ervaringen zoals seizoensgebonden drukte (o.a. door hoge intensiteiten, parkeeroverlast) en een gevoel van verkeersonveiligheid (o.a. hoge snelheid, slechte oversteekbaarheid) beïnvloeden de leefbaarheid en woongenot negatief. We zetten in op een verbeterde leefbaarheidservaring door de overlast te reguleren.

### Samen realiseren

Deze kerngedachte beschrijft de proceskant van mobiliteit, onze kijk op 'samen realiseren' binnen de gestelde uitvoeringstermijn tot 2027. Daarmee doelen we op samenwerking, zowel lokaal als binnen het Gebiedsakkoord. Mobiliteit houdt zich niet aan gebiedsgrenzen en verantwoordelijkheden delen we daarom, dit geldt ook voor kosten en inzet.

Voor dit Bereikbaarheidsplan zetten we daarom in op participatie, samenwerking en afstemming met wederzijdse verantwoordelijkheden. Binnen een brede aanpak tussen overheden, belangenorganisaties, bedrijven en burgers zien we de bereikbaarheid van het gebied voor de verschillende doelgroepen als een gezamenlijke verantwoordelijkheid. Draagvlak is hierbij essentieel.

In het gebied rondom de Oostelijke Vechtplassen gaan we in gesprek met alle partners van het Gebiedsakkoord en zoeken we afstemming met belanghebbenden voor concrete projectplannen en meekoppelkansen. We willen lokale wensen en behoeftes samen vertalen in dit Bereikbaarheidsplan en uitwerken naar concrete uitvoeringsmaatregelen. Daarbij zijn we ons bewust van de omgeving en houden we rekening met risico's.

Een toenemende mobiliteitsbehoefte leidt tot zowel positieve als negatieve effecten voor de leefbaarheid rondom de Oostelijke Vechtplassen. Per doelgroep (inwoner, ondernemer, soort recreant en/of bezoeker) verschilt de behoefte aan mobiliteit. Voor alle partijen is het echter van belang dat mobiliteit plaatsvindt binnen een leefomgeving met hoge kwaliteit. Om dat mogelijk te maken, hanteren we een flexibele instelling. We kijken verder dan bestaande grenzen en kaders. In sommige gevallen vragen bepaalde oplossingen binnen het beoogde mobiliteitssysteem om maatwerk.

## 2.3 Knelpunten en kansen

De volledige inventarisatie van knelpunten en kansen bevindt zich in bijlage 1. Deze bijlage geeft het volledige resultaat weer van de opgehaalde input en ervaringen vanuit de ambtelijke werksessies en die uit de werksessie met alle stakeholders. Bij het ophalen van de kansen en de knelpunten maakten we een onderscheid tussen:

- Subjectieve kansen en knelpunten voor verandering;
- Specifieke kansen en knelpunten per locatie;
- Specifieke kansen en knelpunten per netwerk (fiets, wandelen, auto, etc.).

Deze paragraaf geeft voor zowel knelpunten als kansen, de voornaamste en meest opvallende conclusies weer.

### Knelpunten

Parkeren vormt een prominent knelpunt binnen het plangebied, met daarbij de kanttekening dat men de parkeeroverlast voornamelijk ervaart op seizoensgebonden piekmomenten. Op die momenten zijn er te weinig openbare parkeerplaatsen beschikbaar. Betaald parkeren, zonder flankerende maatregelen zoals handhaving en juist geplaatste parkeerverboden, zorgt er de gemeente Stichtse Vecht voor dat bezoekers, direct buiten het betaald parkeren gebied op ongewenste plekken parkeren. Dit komt bijvoorbeeld op de Scheendijk voor op de Proosdijweg.

De nadruk op de fietser is geen doel op zich. De bereikbaarheid van de auto met het voorzien van voldoende parkeerplaatsen blijft het meest belangrijk. Binnen het plangebied is de ruimte voor realisatie van vrij liggende fietsvoorzieningen beperkt. De lintbebouwing en het water vormt bovendien op veel plaatsen een complicerende factor. Het maken van keuzes werkt daarmee voor de auto of voor de fietser beperkend.

De beleving van het gebied wordt op dit moment als ondermaats ervaren. De openbare ruimte kent een stenig karakter. Het creëren van extra voorzieningen mag dan ook niet ten koste gaan van de recreatieve en ecologische kwaliteiten van het gebied. Dit geldt ook voor het realiseren van wandel- en fietsroutes en de bijbehorende vertrekpunten.

Binnen de recreatieve toplocaties gelden, vanwege de beperkte ruimte, shared space oplossingen zoals fietsstraten, niet als standaard uitgangspunt. De aanwezigheid van buslijnen en de vereiste aanrijdtijden van de nood- en hulpdiensten, stellen andere eisen aan deze wegen. Voor de beleving en herkenbaarheid van het totale gebied Oostelijke Vechtplassen is echter meer eenduidigheid en samenhang in het wegbeeld (inrichting, snelheid) wenselijk. Deze wens geldt ook voor het fiets- en openbaar vervoernetwerk. Het ontbreken van een gebied brede bewegwijzering voor fiets of geleiding naar parkeerplaatsen wordt ook als knelpunt ervaren, hiervoor is eveneens gemeente overstijgende afstemming nodig.

De bereikbaarheid per openbaar vervoer voor landelijke en internationale bezoeker vanuit stedelijke centra is beperkt. Openbaar vervoer vereist maatwerk, stakeholders geven daarbij aan dat het uitgesproken draagvlak voor pendelvervoer, op basis van enkele ervaringen uit het verleden, naar verwachting beperkt is.

Een ander relevant knelpunt betreft de ervaren verkeersonveiligheid binnen het plangebied, maar ook op verbindingen naar het plangebied. Vooral fietsers en wandelaars ervaren een gevoel van verkeersonveiligheid. Dit geldt vooral voor de wegvakken waar dit langzame verkeer de rijbaan deelt met gemotoriseerd verkeer en de onderlinge snelheidsverschillen groot zijn. Een aanvullend knelpunt hierbij ontstaat door sluipverkeer, wat zich over diverse routes door het plangebied verplaatst.

Ten slotte ziet men de effecten van corona op het openbaar vervoer als een knelpunt. Dit heeft onder andere al geleid tot een beperkte dienstregeling en het uitstellen van de Vechtplassenexpress. Maar ook voor de toekomst bestaat het risico dat het toepassen van nieuwe vormen van openbaar vervoer kritischer afgewogen wordt dan voorheen het geval zou zijn.

## Kansen

De kansen voor parkeren binnen het plangebied bestaan uit drie onderdelen. De eerste kans betreft het beter benutten van parkeergelegenheid van particulieren. Vervolgens is het realiseren van parkeren aan de randen van bestemmingslocaties een kans, waaronder ook de Toeristische Overstap Punten (TOP's). Deze vormen een parelsnoer aan entrees aan de rand van het gebied. Naast parkeren, vindt hier eventueel de overstap plaats naar een volgende bestemming, al dan niet met een ander vervoersmiddel. Denk daarbij aan de start van een wandel- of fiets of vaarroute, al dan niet combinatie met en bezoek aan de horeca, of het vervolgen van de reis met behulp van valet parking<sup>2</sup>. En als derde zien we een kans voor parkeren op grotere afstand van de toeristische attractieve locaties. Dit betreft parkeren op afstand, bijvoorbeeld bij knooppunten op snel- of hoofdwegen met een verbinding en te bieden faciliteiten zoals openbaar vervoer, pendels, deelmobiliteit, richting het plangebied.

Als onderdeel van het verbinden van de locaties op grotere afstand zien we een verbetering van het openbaar vervoer als noodzakelijk. Denk daarbij aan het realiseren van Hoogwaardig Openbaar Vervoer<sup>3</sup> over de N201, het doortrekken van buslijnen (Utrecht Overvecht naar Nieuw-Loosdrecht) tot het realiseren van kleinschalig en flexibel openbaar vervoer. De bushaltes binnen het plangebied moeten open toegankelijk zijn binnen de concessies voor gebruik door derden. Zo kunnen pendels zowel intern als extern door derde partijen, bijvoorbeeld binnen bepaalde arrangementen, worden aangeboden met gebruikmaking van dezelfde haltes.

Het bieden van deelmobiliteit, als vorm van natransport vanaf bushaltes en parkeerplaatsen aan de randen van plangebied of bestemmingslocatie, is belangrijke kans. Deelmobiliteit kan plaatsvinden middels (elektrische) fietsen, scooters, steps of auto's. Aandachtspunt is het voorkomen van losse deelvoertuigen her en der in de openbare ruimte. De keuze voor de wijze waarop de deze deelmobiliteit ingericht wordt is hierbij bepalend voor dat risico. Naast de inzet in faciliteiten, liggen er kansen voor de informatievoorzieningen. Het stimuleren en integreren van deelvervoer in (multimodale) routeplanners zorgt er voor dat de reiziger op elk moment inzage heeft in de verschillende reisopties, inclusief kosten en het milieu. Dit vertaalt zich ook in het stimuleren van het gebruik van deelmobiliteit door plannen, boeken en betalen in één digitale omgeving mogelijk te maken.

---

<sup>2</sup> Valet parking is een vorm van parkeren, waarbij een chauffeur de auto van de bezoeker na aankomst overneemt en daarna parkeert. Bij terugkomst zorgt de chauffeur ervoor dat de auto weer beschikbaar is. Bezoekers stappen daarna zelf weer in en rijden weg. Valet parking komt onder andere voor bij luchthavens en zorgt daar voor een ontspannen wijze van parkeren. Daarnaast wordt valet parking al toegepast bij clubs en hotels, en bij bijzondere gelegenheden zoals concerten en wedstrijden.

<sup>3</sup> Hoogwaardig Openbaar Vervoer, afgekort HOV, is een in Nederland gebruikelijke term voor stads- en streekvervoer dat voldoet aan hoge eisen op het gebied van de doorstroming (hoge gemiddelde rijsnelheid). Andere kenmerken zijn comfortvoorziening en reisinformatie bij zowel de haltes als in het voertuig. Bij HOV is ook de uitstraling erg belangrijk omdat men het totale vervoersconcept als een 'product' aan de reiziger wil aanbieden.

De 'minder-auto minded' recreant willen we actief voldoende faciliteren om te kunnen reizen met openbaar vervoer of fiets. Minder gebruik van de auto draagt bij aan een verbeterde verblijfskwaliteit met een rustiger straatbeeld voor de fietser en wandelaar. Passend daarin zijn het realiseren van een sluitend en herkenbaar fietsnetwerk, zoals een Rondje Loosdrecht, Langzame Vecht, etc. Binnen het plangebied zou met de aanleg en inrichting van fietsvriendelijke straten aan de slag moet worden gegaan, inclusief veilige doorfietsroutes voor de fiets naar het gebied. Daarbij denken we bijvoorbeeld aan de externe snelfietsroute van Dom tot Dam (Utrecht-Amsterdam). De realisatie van aantrekkelijke ommetjes voor het wandelnetwerk past ook bij de inzet op actieve vormen van mobiliteit.

Voor de langere termijn zien we kansen in het heropenen van historische waterverbindingen, zoals de 's-Gravelandsevaart en daarbij de doorvaart naar Hilversum. Dit sluit aan op het uitvoeringsprogramma van het Gebiedsakkoord (project 1.2).

Naast kansen gericht op faciliteiten, constateerden de deelnemers tijdens de stakeholdersessies dat, naast aan de verbetering van het mobiliteitsnetwerk, er kansen liggen (of gecreëerd moeten worden) voor de verfraaiing van het plangebied. Het realiseren van een aantrekkelijke buurt betreft niet enkel de aanpak van infrastructuur of het realiseren van voorzieningen. Het gaat daarbij ook om het verbeteren van de RO-kwaliteit, bijvoorbeeld door minder gesloten bebouwing en erven en het openen van het zicht op het water. Een verbeterde beeldkwaliteit trekt meer bezoekers naar het gebied, immers daar waar het mooi en gezellig is, gaan mensen eerder recreëren.

Daarnaast liggen er kansen in een verbeterde afstemming tussen gemeenten, provincies, regio's en samenwerkingsverbanden. Daarmee bedoelen we één samenhangend netwerk qua snelheid, inrichting wegen en fietsvoorzieningen, bewegwijzering, type natransport per bushalte, etc.

De gemeente Stichtse Vecht ziet verder kansen voor een gezamenlijke inzet op seizoensgebonden maatregelen (eenrichtingsverkeer, afsluitingen met bijhorende omleidingsroutes), bijvoorbeeld in een Gebiedsakkoord-breed draaiboek voor alle seizoenen. Een gezamenlijke inzet met Wijdemeren is met name nodig op locaties waar de gemeentegrenzen elkaar raken.

## Conclusie

De algemene conclusie is dat de ervaren knelpunten bijdragen aan de prioritering van de oplossingen. Naast een intern inrichtingsvraagstuk voor het gebied, welke keuzes maken we voor de fysieke inrichting ter plaatse, ligt de uitdaging ook op de routes naar de recreatieve locaties. Dit betreft het externe bereikbaarheidsvraagstuk.

## 2.4 Mogelijke scenario's

De beschreven knelpunten en kansen en de inhoud van de mindset hebben we in eerste instantie vertaald naar drie mogelijke scenario's. Een scenario bestaat uit een pakket van concrete maatregelen per bouwsteen die samen een mobiliteitssysteem vormen. Elke scenario bevat maatregelen voor de bouwstenen: Parkeren, Samen Digitaal, Openbaar vervoer en deelmobiliteit en de Actieve vervoerswijzen: Fietsen, Wandelen en Varen.

### Drie mogelijke scenario's

#### *Scenario 1: Pragmatisch bereikbaar*

Dit scenario volgt de beschreven mindset, maar zet vooral in op een pragmatische insteek. Het betreft hier het verbeteren van de bestaande situatie. Dit betekent het aanpassen van bestaande infrastructuur en het compleet maken van ontbrekende schakels in langzaam verkeernetwerken met hoge prioriteit. Waar mogelijk creëren we meer ruimte voor de fiets. De auto blijft, ondanks de uitgesproken ambities, aanwezig in het straatbeeld in en rondom de Oostelijke Vechtplassen.

Dit scenario zet in op een basispakket van maatregelen zoals het verbeteren van openbare parkeervoorzieningen met meer groen, het organiseren van flankerende maatregelen om de bereikbaarheid en doorstroming te optimaliseren, waaronder een gebied breed bewegwijzeringsstelsel en het doortrekken van huidige busverbindingen. Daarnaast gaan we in dit scenario starten met het opzetten van een kleinschalig online platform voor parkeren in het gebied.

#### *Scenario 2: Actief bereikbaar*

De term 'actief' verwijst zowel naar meer inzet op de actieve vervoerswijzen als naar een actieve houding van de stakeholders om de bereikbaarheid van de Oostelijke Vechtplassen te verbeteren. Daarbij zetten we zwaarder in op alternatieve vormen van vervoer en duurzamer reisgedrag, anticiperend op de mobiliteitstransitie. Ook de bereikbaarheid van het gebied voor parkerende bezoekers krijgt in dit scenario een stevige boost.

Naast inzet op noodzakelijke infrastructurele maatregelen, brengen we ook verandering teweeg in gebruik en gedrag als het gaat om duurzaam en slim reizen en plannen. Dit is een gedeeltelijke trendbreuk ten opzichte van huidige gemeentelijke beleidsplannen.



Dit scenario zet naast de maatregelen van scenario 1 onder andere in op het realiseren van parkeervoorzieningen aan de randen bij recreatieve voorzieningen en TOP's. Daarbij kijken we ook naar natransport voorzieningen op maat in kleine cirkel (bijv. deelmobiliteit, valet parking) en bijhorende flankerende voorzieningen (bijv. toilet, fietsparkeerplaatsen, informatiepunt, laadpalen). Daarnaast ambieert dit scenario een multimodaal online platform voor het gebied met koppeling naar een routepanner voor recreatieve bestemmingen en bijhorende aansluitingen voor de actieve vervoerswijzen. Verder denken we bij dit scenario ook aan maatregelen zoals het realiseren van fietsstraten, een uitbreiding van het voetveer, het opzetten van kleinschalig vraagafhankelijk vervoer en een lobby voor een HOV verbinding over de N201.

### *Scenario 3: Duurzaam bereikbaar*

In dit scenario realiseren we een volledig duurzaam en bereikbare omgeving van de Oostelijke Vechtplassen. We zetten in op een volledige mobiliteitstransitie bij zowel gebruikers als beleidsmakers. Dit doen we vooral door, naast inzet op noodzakelijke infrastructurele maatregelen, nog meer verandering teweeg te brengen in gebruik en duurzamer reisgedrag. Het is voor ons geen vanzelfsprekendheid meer om de auto maximaal te faciliteren. Zo voorkomen, reduceren en vertragen we de negatieve effecten van mobiliteit op klimaat en natuur en de gevolgen van de klimaatverandering. Dit scenario gaat verder waar scenario 2 'actief bereikbaar' ophoudt. We werken actief aan de stimulering van alternatief reisgedrag en het afvangen van bezoekers aan de randen van het gebied.

We zetten daarom in op een integrale en gemengde aanpak van faciliterende, stimulerende en dwingende maatregelen. Door anders om te gaan met en anders te kijken naar mobiliteit, dragen we bij aan een mobiliteitstransitie met als doel een ander of duurzamer reisgedrag. Anders denken en anders doen op het gebied van mobiliteit voor zowel de gebruikers als de beleidsmakers.

Dit scenario zet naast de maatregelen van scenario 2 in op de realisatie van mobiliteitshubs aan de randen van het gebied, voorzien van voorzieningen voor deelmobiliteit (deelfietsen, -taxi's, -steps, -scooters, -boot etc.), natransport via (seizoensgebonden) pendelbussel/vraagafhankelijk vervoer en voldoende parkeervoorzieningen. Qua digitalisering gaat dit scenario voor een compleet online systeem zoals MaaS: Mobility as a Service. Daarbij gaat het plannen, boeken, reizen en betalen van een multimodale-vraag gestuurde reis via een digitaal platform (bijvoorbeeld app) met real-time informatie.

## 2.5 Voorkeursscenario

### Keuze voor juiste mix draagvlak en impact

De inhoud van het Bereikbaarheidsplan Oostelijke Vechtplassen vormt een juiste mix van maatregelen voor de verschillende bouwstenen uit bovenstaande mogelijke scenario's. Deze mix ontstaat door het combineren van maatregelen met veel draagvlak en de meeste impact op de bereikbaarheid.

Dit betekent volle inzet op de bouwstenen met veel draagvlak en welke het meeste verschil maken (hoogste bijdrage aan de mindset, meeste effect op bereikbaarheid) en minder inzet op bouwstenen die minder impact hebben en waar minder behoefte aan is. Deze bouwstenen zijn niet onbelangrijk, maar deze hebben niet de hoogste prioriteit.

#### *Draagvlak*

Draagvlak ontstaat wanneer de maatregelen passen bij het ambitieniveau en de verwachting van de stakeholders binnen het Gebiedsakkoord. Draagvlak is zo belangrijk omdat het ontbreken ervan niet leidt tot de juiste doorvertaling naar inzet en bijhorende gelden. Uit de werksessie met de stakeholders bleek dat een gemiddeld scenario het meeste recht deed aan de ambitie. De reacties gaven bovendien een goed beeld van de bouwstenen en bijhorende maatregelen waar men veel - en waar men wat minder waarde aan hechtte. De scenariokeuze en de andere uitkomsten van de stakeholdersessie zijn terug te lezen in bijlage 2.

#### *Impact*

Elke maatregel heeft een bepaalde impact op bereikbaarheid. Een voorkeursscenario bevat daarom bij voorkeur bouwstenen met meeste impact en invloed op de bereikbaarheid. In hoeverre een maatregel bijdraagt aan de gestelde doelstellingen uit de mindset bepaald de mate van invloed.

### Conclusie voorkeursscenario

Het uiteindelijke voorkeursscenario ontstaat, passend bij het streven van de stakeholders, uit de ambities zoals geschetst in scenario 2: Actief bereikbaar. Stakeholders hebben een voorkeur uit voor een gemiddeld scenario. Dit sluit aan het beste aan bij de wens om pragmatisch snelle slagen te kunnen maken en daarmee op onderdelen veel impact te bereiken. Zij vinden bovendien aandacht voor logica en samenhang belangrijk en een inzet oplossingen voor piekmomenten.

Het scenario bestaat uit een verfijnde mix van maatregelen die haalbaar zijn binnen de termijn tot 2027 en maatregelen voor daarna. Uiteraard zijn voldoende capaciteit en financiën hiervoor randvoorwaardelijk.



Rekening houdend met draagvlak en impact bevat het voorkeursscenario vooral maatregelen voor de bouwstenen gericht op het reguleren van recreatieve bezoekers op logische routes van buiten naar binnen en vice versa, oftewel de 'externe bereikbaarheid'. Dit zijn de bouwstenen Parkeren, Samen Digitaal, Openbaar vervoer en deelmobiliteit. Dit omdat deze de meeste impact hebben op de bereikbaarheid van de Oostelijke Vechtplassen voor recreatieve bezoekers.

Daarnaast bevat het flankerende maatregelen voor het verbeteren van de 'interne bereikbaarheid'. Deze zetten in op de stimulering van - en de bevordering van de beleving van de drie overige bouwstenen, namelijk Fietsen, Wandelen en Varen. Deze drie actieve vervoerswijzen vormen immers de meest prominente doelbestemmingen voor recreatie in het gebied. Deze maatregelen richten zich op een optimale interne beleving voor recreatieve bezoekers binnen het gebied.

## 3 Bereikbaarheidsplan Oostelijke Vechtplassen

### 3.1 Inleiding

We willen de Oostelijke Vechtplassen neerzetten als een aantrekkelijk recreatiegebied voor wandelen, fietsen en varen. We willen in de toekomst de recreatievraag accommoderen met een uitstekende bereikbaarheid. Vanuit het Gebiedsakkoord en de toekomstvisie Scheendijk zijn het vergroten van de beleefbaarheid en toegankelijkheid van het legakker- en plassengebied met bijbehorende recreatieve bedrijvigheid, de belangrijkste uitgangspunten voor de maatregelen voor het Bereikbaarheidsplan. Samen met de uitgangspunten voor het voorkeurscenario (zie paragraaf 2.5) vertaalt een en ander zich in dit hoofdstuk naar een Bereikbaarheidsplan 'op maat' voor de Oostelijke Vechtplassen.

Het scenario geeft invulling aan de twee hoofdvraagstukken:

- Externe bereikbaarheid: Het verbeteren van de multimodale bereikbaarheid van het gebied voor externe recreatieve bezoeker, inspeland op de nieuwe wensen en behoeften van bezoekers. Het gaat daarbij om de route van buiten naar binnen en vice versa.
- Interne bereikbaarheid: Hoe richten we het gebied zo in dat de kwaliteit behouden blijft en de recreatieve beleving verbetert? Oftewel hoe creëren we, met behoud van de huidige kwaliteiten van het gebied, aantrekkelijke netwerken in dit unieke landschap voor wandelen, fietsen en varen met onderlinge verbondenheid?

### 3.2 Beschrijving

#### Externe bereikbaarheid

Het bereikbaarheidsscenario voor de Oostelijke Vechtplassen leidt tot een mindere prominente rol voor auto in het straatbeeld, maar erkent wel het belang van de auto voor de externe bereikbaarheid. De recreatieve trekkers in het gebied blijven daarom voor de auto goed bereikbaar via inprikkers vanaf de randen van het gebied. Vanwege de recreatieve aard van de bestemming is het verkleinen van reistijd en het verbeteren van routedirectheid geen harde eis. Een goede beleving van de reis en een zachte landing op de juiste locaties met de juiste (parkeer)voorzieningen draagt daarentegen wel bij aan de positieve ervaring van recreëren in en rond de Oostelijke Vechtplassen.

Het gebied de Oostelijke Vechtplassen richt zich voor de toekomst op de markt van de korte vakanties, oftewel bezoekers van buiten de regio, die minder bekend zijn in het gebied. Het parkeren bij recreatieve voorzieningen wordt dan ook niet minder, maar vindt plaats op andere locaties aan de randen van de diverse recreatieve trekpleisters. Daarmee bedien je de huidige lokale en regionale bezoekers en anticipeer je op deze doelgroep. Voor de langere termijn volgen we de ontwikkelingen binnen de mobiliteitstransitie en zetten we dan, indien nodig, in op mobiliteitshubs aan de randen van het gebied. Binnen de termijn van het Gebiedsakkoord richten we ons op het vergroten en vergroenen van parkeren aan de randen van recreatieve bestemmingen. Dit leidt tot een hogere kwaliteit van de openbare ruimte. Minder auto's op straat verbetert immers de uitstraling van de openbare ruimte en de oversteekbaarheid. We kijken daarin naar betere verbindingen tussen het stedelijk gebied en de Oostelijke Vechtplassen met een verbeterde bewegwijzering voor parkeren en fietsen. Voor het natransport vanaf de parkeerplaatsen zetten we in op deelmobiliteit en lokale initiatieven, zoals valet parking.

Een groot deel van de recreatieve bezoekers komt met de auto naar het gebied. Het zou heel mooi zijn als we deze bezoekers in de toekomst kunnen verleiden om met het openbaar vervoer of met een (deel)fiets te komen. Hiervoor is het nodig dat we de middelen vrijmaken om dit mogelijk te maken. Zowel voor marketing van de Oostelijke Vechtplassen als fiets-, wandel- en vaargebied, als de aanleg van ontbrekende schakels in de verschillende netwerken. In het kader van marketing zetten we in op gebied breed digitaal platform met een eenduidige uitstraling. Dit platform (bijvoorbeeld mijnooostelijkevechtplassen.nl) koppelt de aanwezige vormen van vervoer aan de recreatieve bestemmingen in het gebied. We zetten in eerste instantie in op informatievoorziening en ambiëren voor de lange termijn (buiten de scope van dit plan) naar gemeentelijke aansluiting op één digitale omgeving op maat voor het plannen, boeken en betalen van bezoekers, oftewel Mobility as a Service (MaaS). Wanneer zich een kans voordoet om hierop aan te sluiten, grijpen wij die.

Ook in het kader van duurzaamheid werken we actief aan de stimulering van alternatief reisgedrag en richten we ons op de minder autominded recreant. Het scenario zet in op het stimuleren van openbaar en collectief vervoer van en naar recreatieve bestemmingen en het realiseren van bijhorende voorzieningen, zoals groene bushaltes. Daarbij onderzoeken we de kansen voor andere vormen van vervoer, zoals seizoensgebonden pendels, en andere innovatieve vervoerswijzen.

Ook het realiseren van een goede regionale fietsbereikbaarheid door sluitende fietsverbindingen maakt onderdeel uit van een goede externe bereikbaarheid en draagt bij aan de duurzaamheidsdoelstellingen van het Gebiedsakkoord. Het realiseren van een goede externe bereikbaarheid met de fiets tussen de stedelijk gebieden en de Oostelijke Vechtplassen, leidt ertoe dat de fiets een volwaardig, duurzaam en verkeersveilig alternatief vormt voor de auto.

### *Buiten de scope*

Het scenario erkent de kansen voor het ontwikkelen van de externe vaarverbindingen als meekoppelkans. We denken daarbij aan de vaarverbinding via de 's-Gravelandse Vaart, van Hilversum naar de Oostelijke Vechtplassen. Echter, vanwege de looptijd en grote investeringskosten valt deze ambitie buiten de scope van het Bereikbaarheidsplan.

### Interne bereikbaarheid

De meeste bezoekers van de Oostelijke Vechtplassen komen er om te fietsen, te wandelen en/of te varen. Rust, ruimte en hoge landschappelijke kwaliteit zijn de belangrijkste doelen om de Oostelijke Vechtplassen bezoeken. Mensen komen omdat ze er even uit willen voor een ommetje, een fiets- of boottocht willen maken, vaak in combinatie met een bezoek aan een terras of horecagelegenheid voor een hapje en een drankje. Qua bezoekersaantallen zoeken we naar daarom naar een optimale seizoensgebonden balans in bereikbaarheid.

Vanuit recreatief oogpunt vinden we een hoge verblijfskwaliteit binnen het gebied belangrijker dan ruimte voor de auto. Dit betekent dat we de openbare ruimte in het gebied inrichten ten gunste van de actieve vervoerswijzen, namelijk wandelen, fietsen en varen. Dit betekent meer ruimte voor de fiets en de voetganger op de openbare wegen bij recreatieve voorzieningen. Dit vertaalt zich in brede(re) voetgangersvoorzieningen, brede(re) fietsstroken en -paden en fietsstraten. Vanwege de beperkte ruimte zetten we voor de fiets veelal in op fietsstraten. Dit al dan niet in combinatie met flankerende maatregelen voor routeregulering, zoals eenrichtingsverkeer op de (toeleidende) wegen. Dit bereikbaarheidsscenario zet daarmee in op het versterken van de interne infrastructuur voor fietsers, wandelaars en het vaar netwerk. Voor die laatste voorzien we een uitbreiding van het fietsvoetveer. Daarmee zetten we ook in op het aansluiten van de netwerken onderling.

### Uitwerking naar concrete maatregelen

De uitwerking van het Bereikbaarheidsplan bestaat, in navolging op de opgehaalde knelpunten en kansen, uit concrete maatregelen die de identiteit, beleefbaarheid en/of het recreatieve gebruik van het gebied versterken.

Sommige maatregelen betreffen deels 'no-regret' maatregelen. Deze zijn vaak lokaal en hoeven niet in samenhang voor het gehele gebied uitgevoerd worden. Denk daarbij aan het inrichten van een fietsstraat voor het verbeteren van de fietsveiligheid. Andere maatregelen moeten in samenhang voor het hele gebied uitgevoerd moeten, zoals bijvoorbeeld het organiseren van een (seizoensgebonden) pendeldienst met vraagafhankelijk vervoer. Een kleinschalige uitvoering van dit type maatregel kent minder risico's, maar pas als deze gebied breed wordt uitgerold bereiken we het gewenste einddoel: een verbeterde toegankelijkheid en ontsluiting van het Oostelijke Vechtplassengebied voor recreatieve bezoekers.

### Maatwerk

Op maatregelniveau zit uiteindelijk wel de flexibiliteit om binnen de kaders af te wijken en maatwerk te bieden. Elk deelgebied heeft immers eigen omgevingskenmerken en -kwaliteiten, welke binnen de kaders, tot lokale en individuele keuzes kunnen leiden. Flexibiliteit is daarom nodig om voortschrijdend inzicht op het gebied van onderlinge samenwerking en de dynamiek in ruimtelijke en economische ontwikkelingen op te vangen.

## 3.3 Beleving

Bovenstaand scenario werkt stapsgewijs toe naar een verbeterde bereikbaarheid voor de recreatieve bezoekers van de Oostelijke Vechtplassen. De bezoekers zijn erg divers en bestaan uit meerdere doelgroepen. Elke maatregel draagt echter bij aan de bereikbaarheid van al deze doelgroepen. Dat laat onderstaande blik in de toekomst zien. Oftewel, hoe beleven een aantal verschillende doelgroepen de bereikbaarheid op het moment dat de uitvoering van het Bereikbaarheidsplan voor de Oostelijke Vechtplassen gereed is?

### Fietser vanuit Hilversum

“Vandaag ga ik lekker fietsen bij de Oostelijke Vechtplassen, dit is voor mij echt ‘de achtertuin’ van Hilversum. Mijn hond gaat mee in de fietskar. Weer of geen weer, ik houd van fietsen. Het is goed voor lijf en leden en de frisse lucht geeft me energie. Door de rechtstreekse fietsroutes tussen Hilversum fiets ik gemakkelijk over brede fietspaden van mijn huis naar de natuur. Eenmaal daar, laat ik de hond uit, want je kunt er ook heerlijk wandelen met je laarzen in de modder.”

### Treinreiziger vanuit Amsterdam

“Vandaag ontvlucht ik de drukke stad, even weg van alle herrie. Mijn vriendin en ik gaan vandaag een bootje huren in Boomhoek. Ik heb geen auto, daarom loop ik vanaf mijn huis naar het station en reis ik daarna met de trein naar Breukelen. Na een half uurtje treinen zijn we er al. We willen graag snel naar het water, dus in Breukelen maken we gebruik van de pendeldienst. Deze zet ons snel af op de Nieuw-Loosdrechtsedijk. Super fijn dat je zeker bent van een vlotte aansluiting. We gaan straks lekker een stukje varen en genieten van de mooie omgeving. We hebben een klein koelboxje mee voor de lunch. En na een dag heerlijk varen, fietsen we met twee elektrische deelfietsen weer terug naar het station.”

### Toerist vanuit Geldrop

“Eindelijk gaan mijn man en ik weer een weekendje weg. Zo fijn dat het allemaal weer kan! We gaan dit keer samen naar Oud-Loosdrecht. Weer eens een hele andere omgeving dan thuis, zo bijzonder daar met al die legakkers. We hebben een hotelletje geboekt aan het water. De valet parking parkeert onze auto netjes aan de rand van het dorp en onze elektrische fietsen zetten we in de fietsenstalling bij het hotel. Dat de auto wat verderop geparkeerd staat is helemaal niet erg. We hebben tijd genoeg en de omgeving is veel mooier zonder al die auto's op straat. De bootverhuur is te voet te bereiken en de wandel- en fietsroutes beginnen om de hoek. Op het parkeerterrein aan de rand van het dorp staat bovendien een laadpaal met groene stroom, dus de auto is mooi vol als we weer terug naar Brabant rijden!”

### Dagcreant vanuit Leidsche Rijn

“Vandaag heb ik een onverwachte vrije dag, dus mijn vrouw en ik zetten snel de fietsen achterop en rijden meteen naar de Oostelijke Vechtplassen. We zijn er zo en eenmaal daar is alles goed geregeld, onder andere met laadpalen op de parkeerplaats. We komen graag in dit mooie gebied met een comfortabele aaneengesloten fietsroute rond de Vecht. Het is altijd genieten op één van de gezellige terrasjes. Ook rusten we tijdens het fietsen regelmatig uit op een bankje, altijd met een prachtig uitzicht. Ik heb ook nu al zin om lekker te lunchen bij een restaurant aan het water. Zeker omdat de fietsen daar veilig staan en omdat er laadvoorzieningen voor de fiets zijn. Het is zo'n leuk gebied, we hebben altijd wat te vertellen als we weer thuiskomen!”

### Bewoner Breukelen

“Vandaag ga ik lekker een stuk wandelen in de omgeving, even m'n hoofd leegmaken en een ommetje maken. De natuur hier is altijd dichtbij. Fijn dat het zo rustig is op straat, dat was vroeger wel anders, nu komen meer mensen met het openbaar vervoer. Natuurlijk is het soms druk met toeristen in het hoogseizoen, maar dat is niet erg, we zijn hier altijd gastvrij! Ik vind vooral dat de openbare ruimte de laatste jaren mooier is geworden, minder blik op straat en meer groen. Het is hier fijn wonen!”

### Ondernemer Scheendijk

“Ik heb al jaren een bootverhuur bedrijf aan de jachthaven in Breukelen. Mijn bedrijf aan de Scheendijk is het ideale startpunt voor een dagje uit naar een van de mooiste watersportgebieden van Nederland. Ik verhuur sloepen en motorboten en sinds kort verzorg ik samen met een aantal collega ondernemers een pendeldienst vanaf station Breukelen. Ik vind het echt leuk dat ik mee doe aan deze vorm van collectief vervoer. Het is een extra service naar mijn klanten en we trekken daarmee ook een nieuwe klanten aan. Mijn klanten zijn tevreden en blijven vaak wat langer hangen dan vroeger, dit omdat het hier na de herinrichting nog gezelliger is!”



## 3.4 Uitwerking

In navolging op de beschrijving van het Bereikbaarheidsplan volgt in deze paragraaf een korte beschrijving van de verschillende maatregelen per bouwsteen. Locatie gebonden maatregelen staan voor de bouwstenen Parkeren, Openbaar Vervoer en Deelmobiliteit en de Actieve vervoerswijzen vermeld op een kaart. Alle maatregelen zijn apart nader uitgewerkt in voorlopige maatregelfiches (zie bijlage 3) en één projectfiche voor de Scheendijk (zie paragraaf 3.5 en bijlage 4).

### 3.4.1 Maatregelfiches Parkeren

#### Realiseren nieuwe parkeervoorzieningen aan randen recreatieve bestemmingen

Voldoende parkeergelegenheid vormt een belangrijke pijler van de bereikbaarheid van recreatieve bestemming. Daarbij gaat het enerzijds om het bieden van voldoende parkeerplaatsen, maar ook om het bieden van de juiste voorzieningen. We zetten daarom in op het realiseren van nieuwe parkeerplaatsen aan de randen van de bestemmingen en deze te voorzien van voorzieningen op maat. De vraag kan daarbij per locatie verschillen. We denken daarbij aan voorzieningen zoals het faciliteren van natransport (deelmobiliteit, valet parking), maar ook aan een toilet, fietsparkeerplaatsen, informatiepunt, laadpaal en een opstappunt voor openbaar vervoer of pendeldienst.

#### Opwaarderen huidige parkeervoorzieningen

Bezoekers parkeren nu al op diverse lokale parkeervoorzieningen en TOP's nabij recreatieve locaties. Daar is plek om de auto te parkeren en vanaf daar een wandel- of fietstocht te starten bij de Oostelijke Vechtplassen. Bij de bestaande parkeerterreinen ontbreekt het nu nog vaak aan voorzieningen die de bereikbaarheid vergroten. We zetten daarom in op het realiseren van voorzieningen op maat. De vraag kan daarbij per locatie verschillen. We denken daarbij aan voorzieningen zoals ook genoemd bij de voorgaande maatregel (parkeren aan de randen).

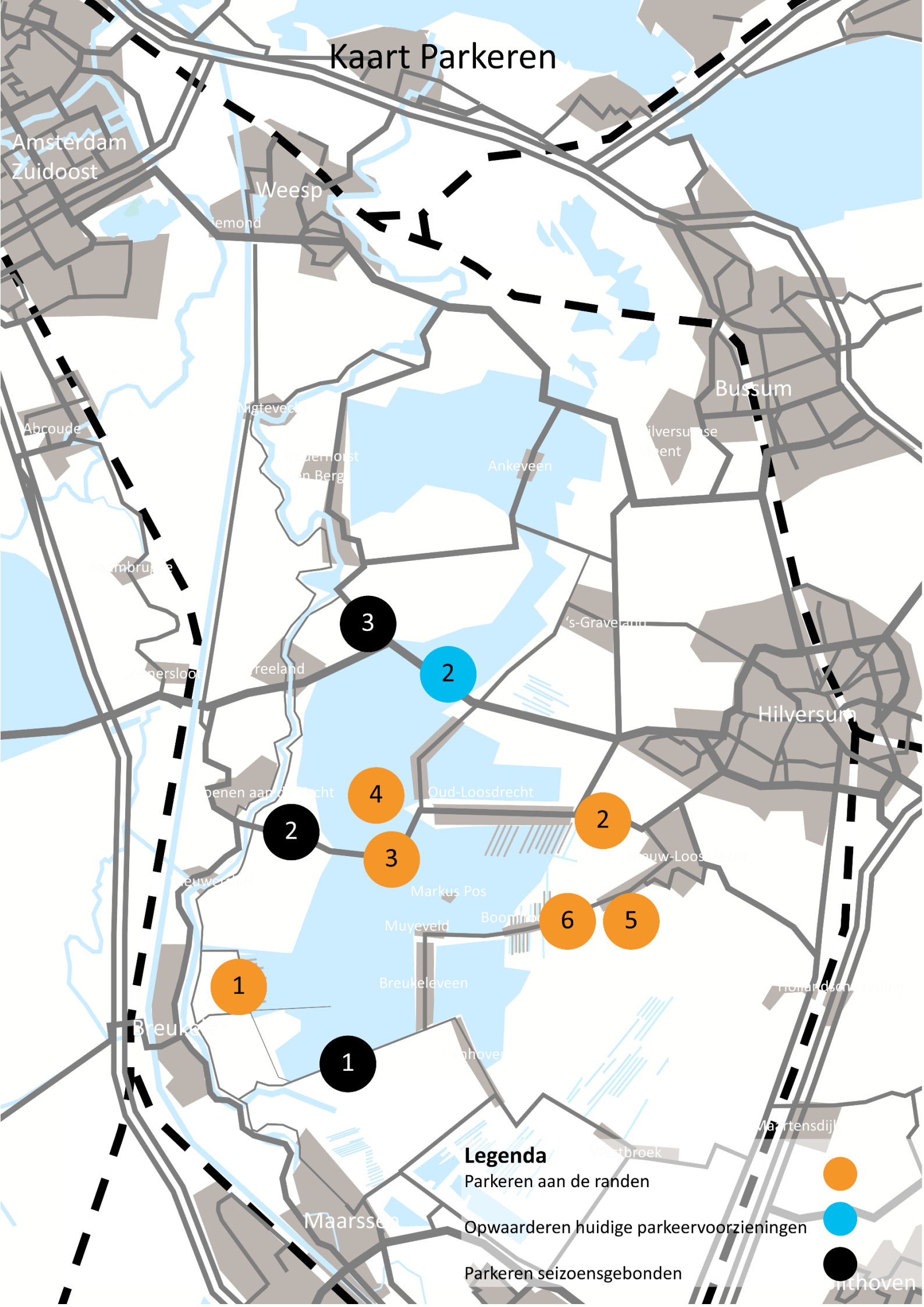
#### Parkeren seizoensgebonden

Bij drukke recreatieve locaties ontstaan op piekmomenten in de zomer en winter (schaatsen) parkeerproblemen op de openbare weg. Om deze parkeerpieken op te lossen zetten we in op wegafsluitingen, eenrichtingsverkeer, tijdelijke parkeerterreinen en parkeerverwijzing naar bestaande terreinen en het inrichten van natransport.

#### Bewegwijzeringsstelsel parkeren

Om het parkeren beter te reguleren zetten we in op parkeerverwijzing naar parkeerlocaties bij de verschillende recreatieve bestemmingen. Een en ander voeren we uit in samenwerking met routebureaus. Waar mogelijk leggen we de koppeling leggen met navigatiesystemen voor een optimale routebegeleiding naar de diverse recreatieve bestemmingen.

# Kaart Parkeren



## Legenda

Parkeren aan de randen

Opwaarderen huidige parkeervoorzieningen

Parkeren seizoensgebonden



### 3.4.2 Maatregelen Openbaar vervoer en deelmobiliteit

#### Lobby en behoefteonderzoek (H)OV-netwerk

We willen, naast inzet op kleinschalig vraagafhankelijk vervoer, betere openbaar vervoer verbindingen tussen de grotere steden in de omgeving naar het gebied, oftewel de sterke openbaar vervoersassen. We onderzoeken of dit haalbaar is. Daarnaast zien we kansen in hoogwaardig openbaar vervoer tussen Hilversum en Aalsmeer.

Om bovenstaande mogelijk te maken gaan we lobby voeren voor een HOV-verbinding over de N201, het doortrekken van de buslijnen 122 en 104 (reguliere buslijnen), een OV-verbinding tussen station Weesp en Gooi-corridor, het verbeteren van de OV-dienstregelingen binnen de concessie en een uitbreiding van kleinschalig vraagafhankelijk vervoer.

#### Reserveren ruimte voor duurzame bushaltes

Volgend op meer (hoogwaardig) openbaar vervoer, vraagafhankelijk openbaar vervoer en seizoensgebonden pendel, willen we duurzame ECO-haltes realiseren op nieuwe routes en bestaande haltes opwaarderen. Belangrijk is dan hier vooral al ruimte voor gereserveerd wordt, dat de haltes een herkenbare, groene uitstraling krijgen en dat deze gerealiseerd worden in de buurt van recreatieve voorzieningen. De haltes voorzien we bij voorkeur van ruimte voor (toekomstige) deelmobiliteit.

#### Opwaarderen bestaande haltes

Betreft een behoefteonderzoek naar het opwaarderen van bestaande bushaltes met o.a. de mogelijkheid tot ruimte voor het plaatsen (toekomstige) deelmobiliteit.

#### Lobby voorzieningen stations NS

Op de stations van Breukelen, Maarssen, Hilversum, Maartensdijk en Bussum gaan we een lobby voeren voor het plaatsen van informatiepunten over de bereikbaarheid van de Oostelijke Vechtplassen, daarnaast pleiten we voor het plaatsen van deelmobiliteit (deelfietsen en -scooters).

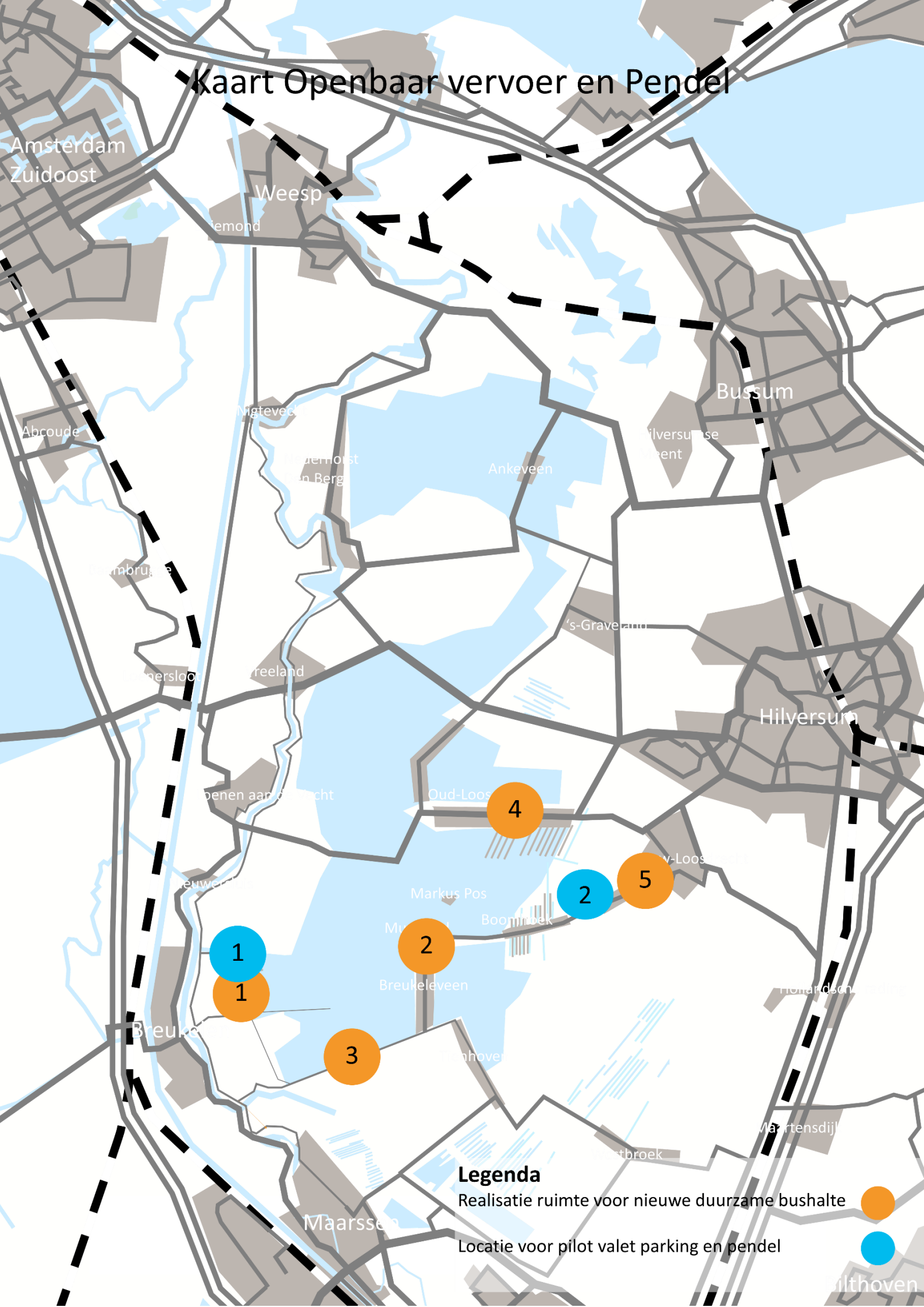
### Pilot pendel seizoensgebonden

De dorpen rondom de Oostelijke Vechtplassen zijn momenteel niet goed bereikbaar met het openbaar vervoer. We zetten daarom samen in op een pilot voor nieuw slim en laagdrempelig (seizoensgebonden) systeem van kleinschalig vraagafhankelijk vervoer, oftewel een pendeldienst. We denken daarbij in eerste instantie aan kleinschalige bus- en/of taxidiensten, geïnitieerd en georganiseerd door lokale ondernemers rondom de Oostelijke Vechtplassen. We onderzoeken samen met de ondernemers, als uitvoerende partij voor het rijden van de pendeldienst, het draagvlak en welke mogelijkheden er zijn. We kijken daarbij naar mogelijkheden voor een pilot op de verbinding tussen Station Breukelen en de Scheendijk en/of naar een pilot op de verbinding tussen Station Hilversum en de vakantieparken aan de Oud- en Nieuw-Loosdrechtsedijk. Bij succes rollen we dit principe verder uit over de andere recreatieve bestemmingen rondom de Oostelijke Vechtplassen.

### Pilot valet parking

Valet parking is een extra service die een enorme bijdrage kan leveren aan de uitstraling en de beleving van een recreatieve bestemming. Bezoekers komen met de eigen auto voorrijden bij het restaurant, overnachtingslocatie of haven. Daar stapt de bezoeker uit met zijn bagage en wordt de auto overgenomen door een chauffeur die de auto veilig parkeert en aan het einde van het bezoek weer voorrijdt. We stellen voor om een pilot voor valet parking uit te voeren op de Scheendijk, waarbij parkeren plaatsvindt aan de randen van de Scheendijk en/of bij de vakantieparken aan de Oud- en Nieuw-Loosdrechtsedijk. Bij succes rollen we dit principe verder uit over de andere recreatieve bestemmingen rondom de Oostelijke Vechtplassen.

# Kaart Openbaar vervoer en Pendel



## Legenda

Realisatie ruimte voor nieuwe duurzame bushalte

Locatie voor pilot valet parking en pendel



### 3.4.3 Maatregelen Samen Digitaal

#### Informatievoorziening

Het is belangrijk dat bezoekers van de Oostelijke Vechtplassen weten waar parkeervoorzieningen zijn binnen het gebied. We willen deze informatie in eerste instantie aanbieden als een aanvulling op het bestaande platform Visitgooivecht.nl. Later kan deze informatie opgenomen worden in het MaaS-platform. Deze informatie moet zichtbaar en bekend worden, hiervoor is actieve promotie (marketingcampagnes) noodzakelijk als onderdeel van deze maatregel.

#### Volgen en aansluiten op MaaS-platform Oostelijke Vechtplassen

We willen het gebruik deelmobiliteit stimuleren door plannen, boeken en betalen in één digitale omgeving aan OV-reizigers (MaaS) mogelijk te maken. Het stimuleren en integreren van deelvervoer in (multimodale) routeplanners zorgt er daarnaast voor dat de reiziger op elk moment inzicht heeft in de verschillende reisopties, inclusief kosten en het milieu. Dit bereikbaarheidsplan richt zich op een verkenning van de mogelijkheden voor een dergelijke tool en het volgen van kansen om deze ambitie te realiseren. Wanneer deze mogelijkheden reëel zijn en binnen de markt past, dan volgt een uitrol van deze maatregel. Een en ander vraagt om een forse investering.

### 3.4.4 Maatregelen Actieve vervoerswijzen

#### Realiseren veilige en comfortabele fiets- en wandelvoorzieningen

In de omgeving van diverse recreatieve bestemmingen is de ruimte voor fietsers en wandelaars te beperkt. Om dit een impuls te geven zetten we in op het realiseren van veilige en comfortabele fiets- en wandelvoorzieningen. Uiteraard is een en ander locatieafhankelijk, maar dit betekent inzet op fietsstraten en brede fietsstroken en waar mogelijk aangrenzende wandelvoorzieningen (trottoir, wandelpad).

#### Aansluiten fietsverbindingen externe wegbeheerders

Bij realisatie van belangrijke externe fietsroutes heeft het meerwaarde om met lokale en regionale fietsvoorzieningen hierop aan te sluiten. Denk daarbij aan aansluiting routes zoals Dam tot Dom snelfietsroute langs het Amsterdam Rijnkanaal en Metropoolregio Amsterdam fietsroutes tussen Amsterdam ZO-Hilversum en Amsterdam-Almere. Zodra dergelijke projecten concreet worden, volgt gemeentelijke aansluiting.

#### Stimulering fietsparkeervoorzieningen (inclusief laden) particulier terrein

Voor de bereikbaarheid met de fiets is het belangrijk om ook de beschikbare ruimte op particuliere terreinen zoveel mogelijk te benutten. Deze maatregel zet in op een stimuleringsstelsel voor ondernemers, in combinatie met bijhorende marketing, waardoor het voor ondernemers aantrekkelijk wordt om fietsparkeerplaatsen en bijhorende laadvoorzieningen te realiseren op eigen terrein.

#### Bewegwijzeringsstelsel fietsen

In navolging op de regiomarketing zetten we in op herkenbare en unieke bewegwijzering van fietsroutes op straat. Een en ander gaan we uitvoeren in samenwerking met routebureaus van beide provincies.

#### Regiomarketing gebruik wandel-, fiets- en vaarwegen

De Oostelijke Vechtplassen kent al diverse wandel-, fiets-, en vaarwegen. Deze maatregel zet in op het realiseren van een aantal extra fietsroutes voor met name fietsen, denk daarbij aan een rondje Loosdrecht en een rondje Langzame Vecht. Hier ligt overigens ook een duidelijke link met fysieke bewegwijzering.

Het is belangrijk dat bezoekers van de Oostelijke Vechtplassen weten waar routes en netwerken voor de actieve vervoerswijzen zijn binnen het gebied. Deze informatie moet zichtbaar en bekend worden, dit kan gekoppeld worden aan het platform Visitgoovecht. Daarom is een actieve promotie (marketingcampagnes) van het gebruik van de routes en netwerken noodzakelijk.

### Uitbreiden opstapplaatsen fiets-voetveer

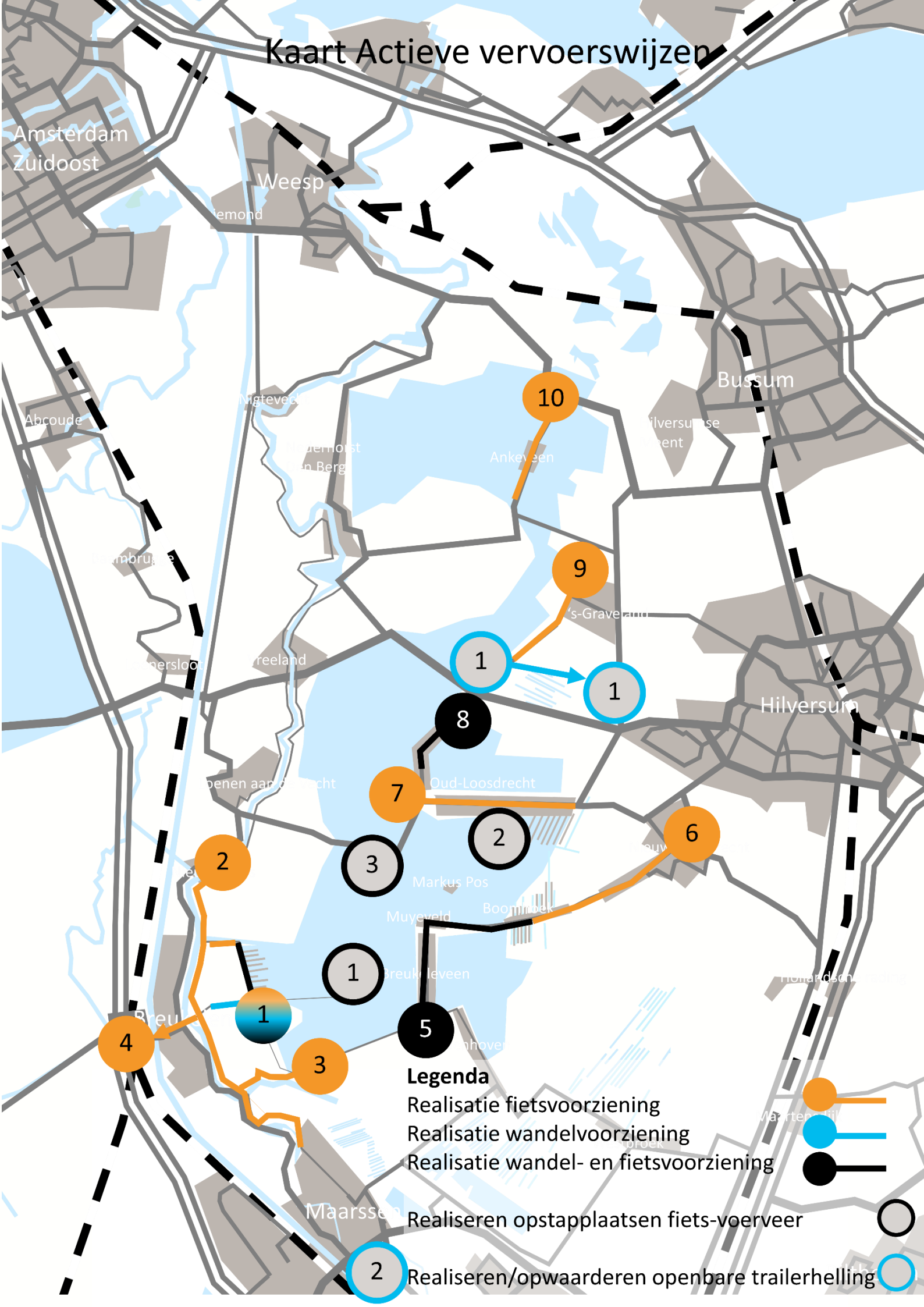
De fiets-voetveer is een welbeproefd succes, dit willen we uitbreiden. Het is wenselijk dat op de Oostelijke Vechtplassen meer routes opengesteld worden, zodat meer bestemmingen (zoals Meent en Robinson Crusoe) aangedaan kunnen worden. Ook zijn meer opstapplaatsen nodig welke aansluiten op het fiets- en wandelnetwerk. Deze opstapplaatsen voorzien we van passende voorzieningen. Daarvoor is het nodig dat nader onderzoek plaatsvindt voorafgaand aan realisatie.

### Verbeteren en verplaatsen openbare trailerhelling

Op piekmomenten ontstaan files en parkeeroverlast nabij de locaties waar mensen hun boten in het water laten. Om de bereikbaarheid van deze plekken te verbeteren zien we voldoende parkeervoorzieningen met voldoende ruimte voor aanhangers in de nabijheid, als een uitgangspunt bij het realiseren van nieuwe trailerhellingen. Om de bestaande trailerhellingen te verbeteren zetten we in op het verbeteren van de doorstroming bij de trailerhelling in Maarssen en het verplaatsen van de trailerhelling bij Kortenhoef.



# Kaart Actieve vervoerswijzen



## Legenda

Realisatie fietsvoorziening

Realisatie wandelvoorziening

Realisatie wandel- en fietsvoorziening

Realiseren opstapplaatsen fiets-voerveer

Realiseren/opwaarderen openbare trailerhelling



### 3.4.5 Projectfiches

Als onderdeel van het bereikbaarheidsplan volgen de komende jaren een flink aantal herinrichtingsprojecten op diverse locaties nabij recreatieve voorzieningen.

Naast parkeer- en openbaar vervoer en deelmobiliteit maatregelen zetten we in op meer ruimte voor de fiets en voetganger. Dit vertaalt zich, uiteraard locatieafhankelijk en rekening houdend met de verschillende kaders (denk aan bereikbaarheid hulpdiensten), naar herinrichtingsprojecten voor een herkenbare en eenduidige openbare ruimte. Bij deze herinrichtingsprojecten komen meerdere maatregelfiches samen in één projectfiche. Denk daarbij aan bredere voetgangersvoorzieningen, bredere fietsstroken of een fietsstraat, minderen parkeren op de openbare weg en aantrekkelijke bushaltes. Daarnaast zijn er wellicht nog de meekoppelkansen zoals valet parking, deelmobiliteit en pendeldiensten.

Voor dit bereikbaarheidsplan werken we één voorlopig projectfiche voor de Scheendijk uit, zie bijlage 4.

Afhankelijk van de keuzes in prioritering stellen wij voor de middellange termijn (4-10 jaar) projectfiches uit te werken voor de volgende locaties:

- Breukeleveen, Muyevelde en Boomhoek;
- Oud Loosdrecht;
- Nieuw Loosdrecht.

## 3.5 Vervolg

### Inregelen projectorganisatie en uitvoeringsprogramma

De uitvoering van bovenstaande scenario vraagt om veel inzet en een lange adem, realisatie gaat meerdere jaren duren, en loopt waarschijnlijk nog langer door dan de uitvoeringsperiode van het Gebiedsakkoord. Om de inzet, prioritering en doorlooptijd inzichtelijk te maken, maakte we per (type) maatregel uit voorgaande paragraaf al een voorlopig 'maatregelfiche'. Een fiche bevat een algemene omschrijving van de maatregel, projectorganisatie, betrokken en verantwoordelijke partijen en (voor zover bekend) een inschatting van de kosten. De diverse maatregelfiches vormen samen het totale programma van het bereikbaarheidsplan. Daarnaast werkten we een voorlopig projectfiche uit voor de Scheendijk, in een projectfiche komen diverse maatregelen samen, welke bij voorkeur in samenhang uitgevoerd worden.

Het programma met maatregelen moet verankerd worden binnen een projectorganisatie en onderdeel uitmaken van een meerjaren uitvoeringsprogramma (MUP) met financiële dekking. We adviseren om de voorlopige fiches verder uit te werken wanneer de projectorganisatie duidelijker is en een en ander daarna plek te geven op de projectwebsite [www.vechtplassen.nl](http://www.vechtplassen.nl). Deze site kan, naast het communicatiedoel, ook gebruikt worden om de voortgang van de uitvoering te monitoren.

## Aanbevelingen

### *Beleid aanpassen en afstemmen*

In sommige gevallen passen de maatregelen (nog) niet in het gemeentelijke en provinciale beleid of zijn deze daar nog niet in verwerkt. Het verdient de aanbeveling om de komende jaren een inhaalslag te doen voor wat de aansluiting op dit programma betreft. We denken daarbij aan een actualisatie van verkeers- en vervoersbeleid voor:

- Parkeerbeleid
- Recreatief fietsbeleid
- Vaarbeleid
- Beleid wegategorisering
- Beleid wegafsluitingen plus geleiding voor Oostelijke Vechtplassen

Belangrijk is dat de wensbeelden van dit Bereikbaarheidsplan onderdeel uitmaken van het beleid en dat onderlinge afstemming hierover plaatsvindt. In sommige gevallen kan dit pas op de langere termijn gerealiseerd worden, aangezien sommige beleidsdocumenten pas recent zijn vastgesteld, waaronder het Mobiliteitsplan van de gemeente Wijdemeren.

### *Overeenkomst stakeholders*

Als aanvulling op de projectfiches stellen we voor een intentie- of samenwerkingsovereenkomst op de stellen dat de ambities van het bereikbaarheidsplan samenvat en waarmee stakeholders hun commitment voor inzet en realisatie vastleggen.

### *Financiering onderzoeken*

De genoemde maatregelen in dit Bereikbaarheidsplan zijn vaak kostbaar en de betrokken gemeenten en andere stakeholders hebben te maken met beperkte financiële middelen. We raden dan ook aan om voor de uitvoering van dit plan op zoek te gaan naar alternatieve financieringsbronnen en subsidies.

## Bijlage 1

### Overzicht kansen en knelpunten

## Overzicht kansen en knelpunten

Deze bijlage geeft een vertaling van het conceptboard uit de werksessie Stakeholders Bereikbaarheidsplan voor de Oostelijke Vechtplassen van 15 februari 2022. Tijdens de werksessie hebben we in twee break-out rooms met de stakeholders de uitgevoerde inventarisatie en conclusies van de kansen en knelpunten getoetst. Aanvullend aan de werksessie hebben de stakeholders de mogelijkheid om (eventueel na afstemming met de achterban) aanvullende input aan te leveren. Onderstaande informatie geeft een samenvatting van de input uit het conceptboard, aangevuld met een kaarten waarop de locaties terugkomen.

### Kansen

#### Subjectieve kansen voor verandering

- Vergroening parkeerplaatsen (auto)
- Realiseren permanente bewoning biedt kansen tot onderhandeling voor inrichten openbare ruimte (auto, fiets, wandelen)
- Parkeergedrag aanpakken en geleiden naar de juiste plaatsen (auto)
- Delen van parkeergelegenheid door en van particulieren (auto)
- Aandacht voor goede uitvoering van betaald parkeren (auto)
- Actieve stimulering gedrag voor de 'minder-auto minded' recreant (openbaar vervoer, fiets, wandelaar, varen)
- Realiseren sluitend en herkenbaar fietsnetwerk. Rondje Loosdrecht, Langzame Vecht inclusief het realiseren veilige toevoerroutes/feeders plangebied (fiets)
- Aanleg en inrichting Fietsstraten met ruimte gemotoriseerd bestemmingsverkeer (fiets, auto)
- Kans is doelstelling 2030 Klimaatneutrale gemeente in relatie tot het ondersteunen van duurzame initiatieven. Hieronder valt naast de een duurzame, groen inrichting, de inzet op duurzame vervoersmiddelen. Speerpunt duurzaamheid via inzet mobiliteitstransitie (o.a. inzet op fiets, Park en Bike, deelmobiliteit, elektrisch vervoer, meer laadpalen. (openbaar vervoer, fiets, wandelaar, varen)
- Goede afstemming tussen Gemeenten onderling, maar ook tussen regio's en provincies. Toekomstige plannen moeten de uitstraling voor één gebied krijgen. Geen versnippering in uitstraling, diensten, etc. Onderdeel hierbij is ook de routebureaus van de verschillende overheden, welke als één moeten functioneren.
- Vanuit historische verbindingen zijn o.a. over het water 'oude' vaarroutes te onderscheiden die interessant zijn voor heropening. Denk hierbij aan de Meent bij Oud-Loosdrecht of de Weersloot.

- Verfraaiing van het plangebied of de aantrekkelijke buurt betreft niet enkel de aanpak van infrastructuur. Er zit een grote RO-component in. Het Bereikbaarheidsplan kan gezien worden naast de Vitale Vakantieparken en de Visie Ruimtelijk Kader als bouwsteen van het totale kader voor het Gebiedsakkoord Oostelijke Vechtplassen.

### Locatie specifiek kansen

- A 't Zandpad heeft potentie om als fietsstraat heringericht te worden.
- B De Scheendijk, Laan van Gunterstein en Proosdijweg. Hierbij is aandacht nodig voor een verbeterde aansluiting op de brug over de Vecht bij Breukelen voor aansluiting op het lokaal/regionale fietsnetwerk.
- C Realiseren bevaarbaarheid 's-Gravelandsevaart. De kans om via de Oude Haven in het centrum de Oostelijke echtpassen per bootje bereikbaar te maken. Bezoekers ( o.a. met de trein) kunnen via waterverbinding over de 's-Gravelandsevaart en Gooise Vaart naar de Oostelijke Vechtplassen varen zonder eerst naar Loosdrecht of bijvoorbeeld de Scheendijk te hoeven rijden. Dit biedt aanvullende kansen voor ondernemers op arrangementen met verblijf in Hilversum of het plangebied. Dit geldt tevens voor de verbinding van het Tienhovens Kanaal via de Kraayenestersluis.
- D Werk met werk maken binnen project met verlaging maximum snelheid naar 30 km/h.
- E Inrichten van de (dorps-)kern zodat er een gezellige en verkeersveilige omgeving wordt gerealiseerd voor wandelaar en fietser. Dit is afhankelijk van toegankelijkheid voor nood- en hulpdiensten, zoals beschreven in wegcategoryeringsplan gemeente Wijdemeren.
- F Fietsverkeer vanuit Breukelen richting Scheendijk via de Vechtbrug in Breukelen stimuleren.
- G Snelfietsroute van 'Dom tot Dam' Utrecht – Amsterdam langs het Amsterdam-Rijnkanaal biedt kansen voor de aansluiting van op het (groot-)regionale fietsnetwerk.
- H De Scheendijk inrichten als fietsstraat.
- I De uitbreiding van de bestaande parkeergelegenheid bij de Sypekerk in Nieuw-Loosdrecht is een reële optie. Vanaf dit punt starten diverse wandelroutes, klompenpaden en toekomstig beoogde kanoroutes.
- J Bij De Strook zijn plannen voor een nieuwe ontwikkeling, namelijk een (elektrische) waterskibaan Parkeren biedt naast een aandachtspunt, kansen voor dubbelgebruik.

### Netwerk specifieke kansen

- 1 Parkeren op grotere afstand van de toeristische attractieve locaties. Dit betreft parkeren op afstand, of knooppunten op snelwegen, NS-stations met een verbinding richting plangebied. Dit biedt kansen voor het aansluiten op de actieplannen van de Gooi-corridor voor het ontwikkelen van regio-hubs, voor zowel voor reizigers uit de regio's zelf als voor het opvangen van autoverkeer t.b.v. de autoluwe steden Utrecht, Amsterdam en Amersfoort. Uit de actieplannen destilleren we de volgende kansen

- Aansluiten op opstellen kaart voor recreatieve en culturele bestemming,
  - Gezamenlijke promotie van de corridor als geheel en per doelgroep met o.a. recreanten
  - Inrichtingsprincipes stationsomgevingen en knooppunten met o.a. deelmobiliteit. Voor deelmobiliteit wordt in de gooicorridor gewerkt aan een uitvoeringsplan.
  - Hoofd-overstappunten Weesp en Hilversum
  - Kans op verbreden van deze aanpak voor naast A1, A27 ook de A2.
- 2 Het realiseren van aantrekkelijke ommetjes voor het wandelnetwerk. In het uitvoeringsprogramma Gebiedsakkoord zijn aanvullend op het bestaande wandelroutenetwerk de volgende wandelroutes opgenomen:
- Diversen wandelroutes legakkers Scheendijk in de Stichtse Vecht, waaronder een lang wandelpad voorzien, het Legakkerpad, Fortenpad dat uiteindelijk via het Trekpad helemaal doorloopt naar Fort Spion in de gemeente Wijdemeren.
  - Vertrekpunt bij Fort Kijkuit voor wandelpad langs de ringdijk van de Horstermeer en een wandelpad langs het Hilversums Kanaal. Beschikbaar voor recreanten van het strandje bij De Zuwe. Wandelen richting Nederhorst den Berg, Nigtevecht of Loenen aan de Vecht.
  - Wandel-/fietspad voorzien vanaf Kortenhoef naar de ringdijk van de Horstermeerpolder richting fort Kijkuit bij de N201 richting Amsterdam.
  - Wandelpad het Groenwoudpad in Kortenhoef bij de Trompenburgh
  - Wandelpad Trompenburgh - Gooilust
  - Wandelpad van de Oud-Loosdrechtsedijk richting de Hollandsche Rading
  - Googhpad bij de Ankeveense Plassen, combinatie met fietsverbinding
- 3 Parkeren aan randen van bestemmingslocaties, de TOP's. Deze parkeerlocaties vormen een parelsnoer aan entrees aan de rand van het gebied. Deze zijn ingericht voor parkeren, maar voorzien in de ruimte en faciliteiten voor de overstap op een ander vervoersmiddel, een wandel- of fietsroute te starten en eventueel horeca kunnen bezoeken. De parkeerlocaties gaan in combinatie met bijvoorbeeld vergunningparkeren voor bewoners in kernen. De parkeervoorzieningen zijn kwalitatief hoogstaand met laadpunten voor auto's en elektrische fietsen, toiletgelegenheid, een pendeldienst naar dorpskernen en/of recreatieve voorzieningen, valet parking voor bewoners, etc. Voor de locaties liggen kansen in weidegebied en eventueel bosgebied als groene parkeervoorziening.
- 4 Het realiseren van opstapplaatsen fietsvoetveer en/of watertaxi, niet per definitie P+R (voorzien van parkeerplaats). Het uitbreiden van de Fietsboot haltes/ -routes biedt een grote kans om grotere delen van de Oostelijke Vechtplassen te bezoeken of te bereiken en de attractiviteit te versterken. Mogelijke locaties zijn:
- Parkeervoorziening van het strandje bij De Zuwe
  - Parkeervoorziening nabij het fort aan de Bloklaan (N 403)
  - Parkeervoorziening uitbreiden voor de doelgroepen, strandbezoekers De Strook
  - Parkeervoorziening nabij de molen van Ankeveen (N236) .

- Parkeervoorziening nabij Fort Kijkuit en de N523 / N201, en beschikbaar voor
- 5 Het realiseren van een netwerk snel/-doorfietsroute (of hoofdfietsroute) biedt een verkeersveilige, snelle en aantrekkelijke fietsomgeving voor de recreërende fietser.
- 6 Realiseren HOV via de N201 en het doortrekken van lijn 122 naar Station Hollandsche Rading.

### Algemene kansen

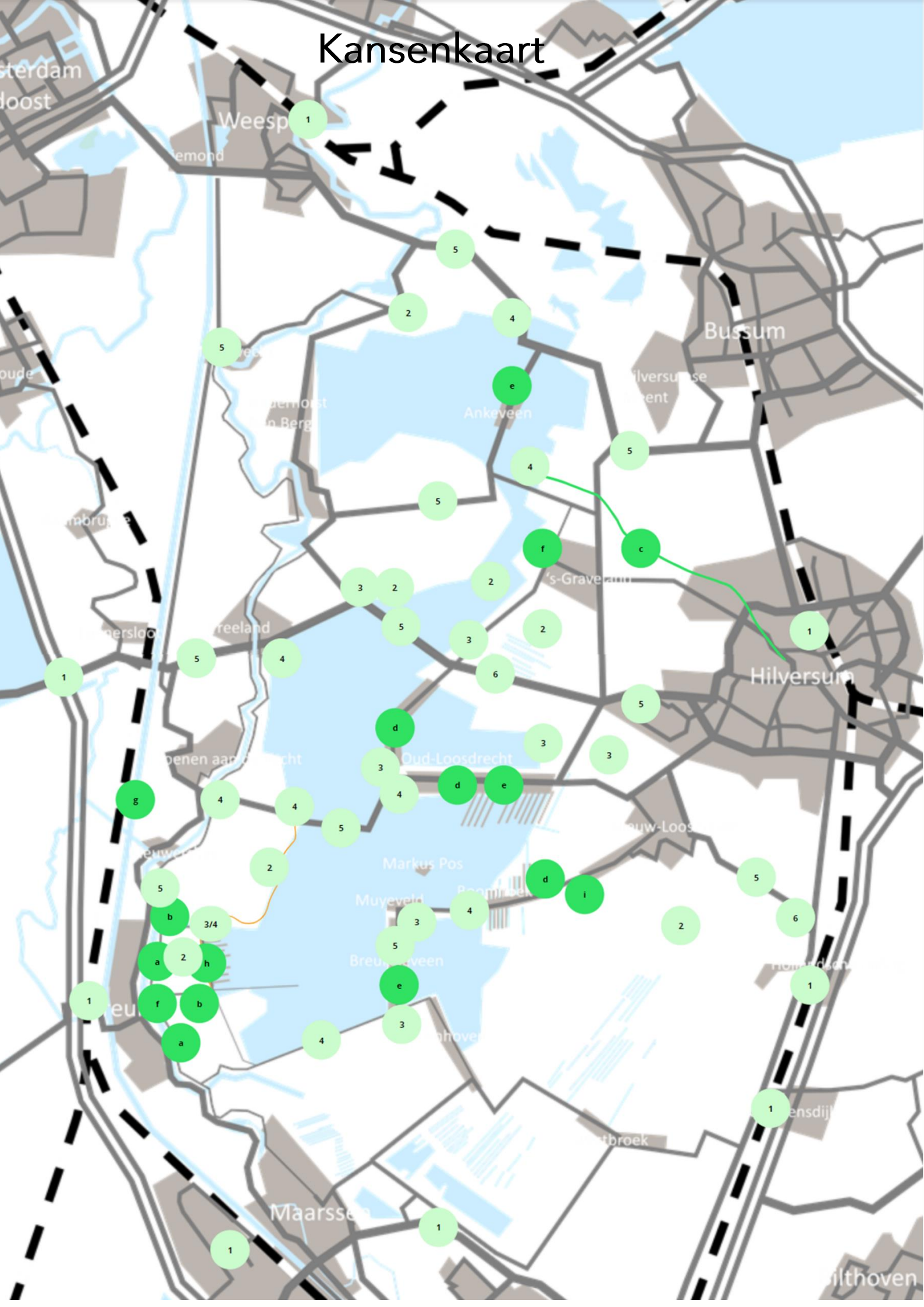
Naast bovenstaande netwerk specifieke locaties zijn tijdens de werksessies ook een aantal algemene kansen benoemd:

- Het stimuleren en integreren van deelvervoer in (multimodale) routeplanners zorgt er voor dat de reiziger op elk moment inzage heeft in de verschillende reisopties, inclusief kosten en het milieu. Dit vertaalt zich ook in het stimuleren gebruik deelmobiliteit door plannen, boeken en betalen in één digitale omgeving aan OV-reizigers (MaaS) mogelijk te maken. Mogelijkheden zijn het verkennen van een aansluiting op bijvoorbeeld de RiVier platform applicatie. Of de ontwikkeling van een eigen regionaal platform met daarin bijvoorbeeld de koppeling naar de startpunten van klompenpaden en fietsroutes, inclusief bijbehorende parkeervoorzieningen. Oftewel naast MaaS een bredere, digitale flankerende maatregelen.
- Upgraden aanlegmogelijkheden bij sluizen met o.a. afvalpunten, opstaplekkens en toiletvoorzieningen.
- Zolang er geen goed alternatief is met openbaar vervoer voor de recreanten (die vrijwel alle met kinderen en veel bagage met kleding, eten etc.) aankomen) kan parkeren in de openbare ruimte niet ontbreken. Een tijdelijk parkeerterrein aan de rand met pendelbus is een mogelijke oplossing. Aan de zuidkant van Scheendijk Noord is zo'n terrein maar de bus ontbreekt.
- Gezien de financiële situatie na Corona voor het OV, moeten ontwikkelingen op dit gebied binnen het juiste perspectief worden gezien.
- Het Openbaar Vervoer is een kans, Vecht-express. Beperkt aantal aswegen/wegvakken. Dus mogelijkheden voor dienstregeling en faciliteiten op maat (pendels per seizoen). Inmiddels is de concessie verleend aan Transdev. In de OV-concessie 2021 – 2030 voor de Gooi en Vechtstreek staan genoemd: e-shuttle Muiderstreek, Vechtplassen express en 212 elektrische deelfietsen
- Maak medegebruik van OV-haltes door 'derden' mogelijk binnen de concessies.
- Subsidies zijn vanuit het Gebiedsakkoord mogelijk om een gezamenlijk pendelbusje te organiseren, wanneer in eigen beheer echt niet mogelijk is.



- Inzet op seizoensgebonden maatregelen (eenrichtingsverkeer, afsluitingen met bijhorende omleidingsroutes). Wanneer in periodes van topdrukke 1 richting verkeer wordt ingesteld, is het goed ontheffingen te geven aan bestemmingsverkeer (gebeurt bijvoorbeeld voor de Nieuweweg als ten behoeve van de Strook eenrichtingsverkeer is ingesteld). Dat vergroot het draagvlak voor de maatregelen. Sowieso vraagt tijdelijke instelling van eenrichtingsverkeer om goede handhaving, wat ook gebeurt bij de Nieuweweg. De alternatieve route moet verder heel duidelijk zijn en tijdig worden aangegeven.
- Verbeteren bewegwijzering in combinatie met afgestemde routeadviezen (navigatie).
- Eenduidige infra (o.a. met goede, verbeterde bewegwijzering en routing voor regulering vrachtverkeer).
- Ontmoedigen doorgaand verkeer. Dit biedt kansen voor minder verplaatsingen binnen het gebied wat leidt tot verbetering van de leefbaarheid van het gebied.
- Vindbaarheid op internet vergroten van de parkeervoorzieningen, zodat de bezoekersstroom beter gestuurd en gereguleerd wordt.

# Kansenkaart



## Knelpunten

### Subjectieve risico's voor verandering

- Stenig karakter huidige verkeersvoorzieningen
- Meer ruimte voor de fiets leidt tot meer overlast door wielrenners
- Lokale wensen ten opzichte van wensen uit Gebiedsakkoord.
- Meer nadruk voor de fietser is geen doel op zich. De bereikbaarheid van de auto met voldoende parkeerplaatsen blijft belangrijk.
- Het realiseren van extra parkeerplaatsen beïnvloedt de kwaliteiten van het gebied.
- Inkomsten voor het OV lopen vanwege Corona terug. Dit kan of zal gevolgen hebben voor de toekomstige financiële mogelijkheden en dienstverlening van o.a., de Vechtexpres.
- Let bij wandelroutes en de aankomst- en vertrekpunten op de ecologische waarden van de zones waarin deze zich bevinden.
- Shared space kan alleen toegepast worden op erftoegangswegen en dan bij voorkeur zonder de aanwezigheid van een buslijn. Snelheidsverlaging niet mogelijk vanwege de aanrijdtijden van de nood- en hulpdiensten voor o.a. brandveiligheid.
- Supper, kano en zwemmen vraagt ook om andere infrastructuur. De langzaam waterrecreatie is een aparte doelgroep. Binnen deze doelgroep is het belangrijk rekening te houden met elkaar. Binnen de plassen moeten wellicht extra gebieden ontsloten te worden.
- Parkeeroverlast zijn enkel seizoensgebonden piekmomenten.
- De snelheden binnen het plangebied zijn interprovinciaal en intergemeentelijk niet afgestemd. Ambtelijk voorstander van 30 km/zones, echter is dit niet toegepast binnen het plangebied.
- Aandacht voor bereikbaarheid hulpdiensten.

### Netwerk specifieke knelpunten

- De bereikbaarheid Scheendijk via Breukelen, zowel per fiets, wandelend, per openbaar vervoer en per auto is ondermaats, krap en onveilig.
- Verkeersonveiligheid voor fietsers en wandelaars op de diverse wegen binnen het plangebied. Dit geldt vooral voor de wegvakken waar deze vervoersvormen samen gebruik van maken.
- Er is geen sluitend fietsroutenetwerk binnen het plangebied. Ook is er geen diversiteit binnen de fietsnetwerken.
- Er is een gebrek aan goede wandelpaden voor ommetjes.
- Diverse 'groene' parkeervoorzieningen zijn modderig en niet aantrekkelijk.
- De parkeerproblemen zijn seizoensgebonden. Dan zijn er klachten en onveilige situaties. Parkeeroverlast is buiten de piekmomenten niet aan de orde.
- Betaald parkeren zorgt ervoor dat er direct buiten de zones op ongewenste plekken wordt geparkeerd.
- Er wordt te weinig gestuurd op parkeren op de TOP's.

- Er is een gebrek aan voldoende openbare parkeerplaatsen.
- Draagvlak voor pendels vanuit de ondernemers wordt uitgesproken, maar is naar verwachting in de praktijk te beperkt.
- Binnen het plangebied is een te beperkte ruimte voor realisatie van vrijliggende fietsvoorzieningen. De lintbebouwing en het water vormt op veel plaatsen een complicerende factor.
- Het beleidsuitgangspunt is geen nieuwe infra. Dit betekent dat er geen nieuwe verbindingen over de Vecht worden gerealiseerd. Door de geldende beperkingen in de kern van Breukelen en bij het oversteken van de Vecht (Brugstraat/Vechtbrug) is de Scheendijk per auto via Breukelen moeilijk of slecht bereikbaar. Historische bruggen zijn beeldbepalend en kunnen nauwelijks worden aangepast. Ook de routing richting de bruggen is beperkte ruimte.
- Groene, klompen-paden vereisen parkeervoorzieningen op vertrekpunten.
- De bereikbaarheid per openbaar vervoer voor landelijke en internationale bezoeker vanuit stedelijke centra. Overall geldt een beperkte toegang per OV in het plangebied. Dit is tevens gebleken uit de inventarisatie Mobiliteitsplan Wijdemeren.
- Er is sprake van een onoverzichtelijke en diversiteit aan wegategorisering binnen het plangebied. Daarnaast sluiten de categorisering van de gemeente Stichtse Vecht niet aan op die van Wijdemeren. Ontsluitingswegen zijn zodoende eveneens gecategoriseerd binnen het netwerk fiets als gedeeltelijk hoofd fietsroute, schoolroute en overige hoofd fietsroute. Dit geldt bijvoorbeeld voor de functie van het Zandpad binnen de gemeente Stichtse Vecht.
- Verkeersonveiligheid wordt ervaren door een hoge snelheid gemotoriseerd verkeer.
- De bewegwijzering is niet op orde.
- De meerwaarde van bewegwijzering is beperkt in relatie tot het gebruik van navigatiesystemen.
- Passantenligplaatsen ontbreken binnen het gebied.
- De ervaringen met pilots met elektrische deelfietsen niet altijd positief. Binnen de regio Utrecht zijn de elektrische deelfietsen, vaak onderdeel van vandalisme.

## Knelpunten locatie specifiek

- 1 Nieuwersluisbrug. Brug over de Vecht (Nieuwersluis) – sluijverkeer, een hoge intensiteit.
- 2 Conflict tussen auto-fiets vanwege beperkte ruimte, sluijverkeer. o.a. Oud-Over en het Zandpad.
- 3 Beperkte ruimte voetganger/fietser. Ontbrekende schakel binnen het fietsnetwerk van de Oostelijke Vechtplassen.
- 4 N403 is binnen Stichtse Vecht provinciale weg en in Wijdemeren, nu GOW en in wensbeeld (vast te stellen) mobiliteitsplan ETW in wensbeeld -> sterke verkeersrelatie en hoofd fietsroute.
- 5 Tekort aan parkeerplaatsen nabij recreatieve locaties, zoals de Strook, de Zuwe en de Oud- en Nieuw Loosdrechtsedijk. Dit leidt hier ook tot verkeersonveilige situaties door zoekverkeer en parkeeroverlast.

- 6 Brug over de Vecht (Breukelen) – wachttijden, smalle doorgang, subjectief en objectief verkeersonveilig.
- 7 Sluipverkeer:
  - N402/403 vanuit Hilversum
  - De Nieuweweg richting Maartensdijk
  - Het Zandpad
- 7 File bij trailerhelling Homan Heideplein voor afrijden boten in water te Maarssen.
- 8 Mogelijk opheffen fietspont Nieuwer ter Aa over het Amsterdam-Rijnkanaal. Dit betekent het verdwijnen van een externe fiets feeder voor Oostelijke Vechtplassen.
- 9 De zomerhuisjes op de legakkers worden bereikt met een eigen bootje, dat ligt in de havens aan Scheendijk-Noord, Scheendijk Zuid (een kleintje) of twee (1 grote, 1 kleine) aan de Nieuweweg. Daarnaast liggen in deze havens een fors aantal eigen boten, waarvan de eigenaren in en rond de Plassen of nog veel verder varen. Deze hebben van oudsher -tegen forse betaling- parkeerplaatsen gereserveerd voor de eigenaren van de huisjes en boten. De meeste havens hebben, voor eigen gebruik, ook in toptijdvoldoende parkeerplekken op het eigen terrein, maar een aantal ook niet. Dan wordt uitgeweken naar parkeren op de dijk.
- 10 Vruchtverkeer aantrekkende bedrijven op Zandpad en Scheendijk. Dit zorgt voor belasting van de wegen en het verzakken van de dijken.



## Bijlage 2

Uitkomsten sessie stakeholders gebiedsakkoord

## Uitkomsten sessie stakeholders gebiedsakkoord

De werksessie met stakeholders uit het gebiedsakkoord vond plaats op dinsdag 15 februari 2022. Naast de betrokken gemeenten waren daarvoor de volgende organisaties en partijen uitgenodigd: Provincie Utrecht, Provincie Noord-Holland, Bewonersfederatie Oostelijke Vechtplassen, Vereniging Kievitsbuurten, Natuurmonumenten, Plassenschap Loosdrecht e.o., Sportvisserij Midwest Nederland, Vechtplassencommissie, Waternet, Watersportbedrijven Loosdrecht De Uitkijk BV, Watersportverbond, jachthavens/HISWA, Verblijfsrecreatie Rien van den Broeke Village en Regio Gooi en Vechtstreek.

De werksessie bestond uit drie delen:

- 11 Inhoudelijke toelichting: presentatie met uitleg over aanleiding, proces, beoogd resultaat en een toelichting op de voorlopige mindset. Een en ander staat ook beschreven in deze rapportage, zie hoofdstuk 1 en paragraaf 2.2.
- 12 Verkenning kansen en knelpunten: twee deel-werksessies in conceptboard met een toelichting op opgehaalde kansen en knelpunten, met ruimte voor discussie en aanvulling. Zie informatie bijlage 1.
- 13 Verkenning ambities en scenario's: via diverse stellingen via de online tool 'Mentimeter' onderzochten we waar stakeholders veel waarde aan hechten en welk scenario het beste aansloot bij hun ambities. Zie onderstaande sheets met daarin de resultaten van de Mentimeter.



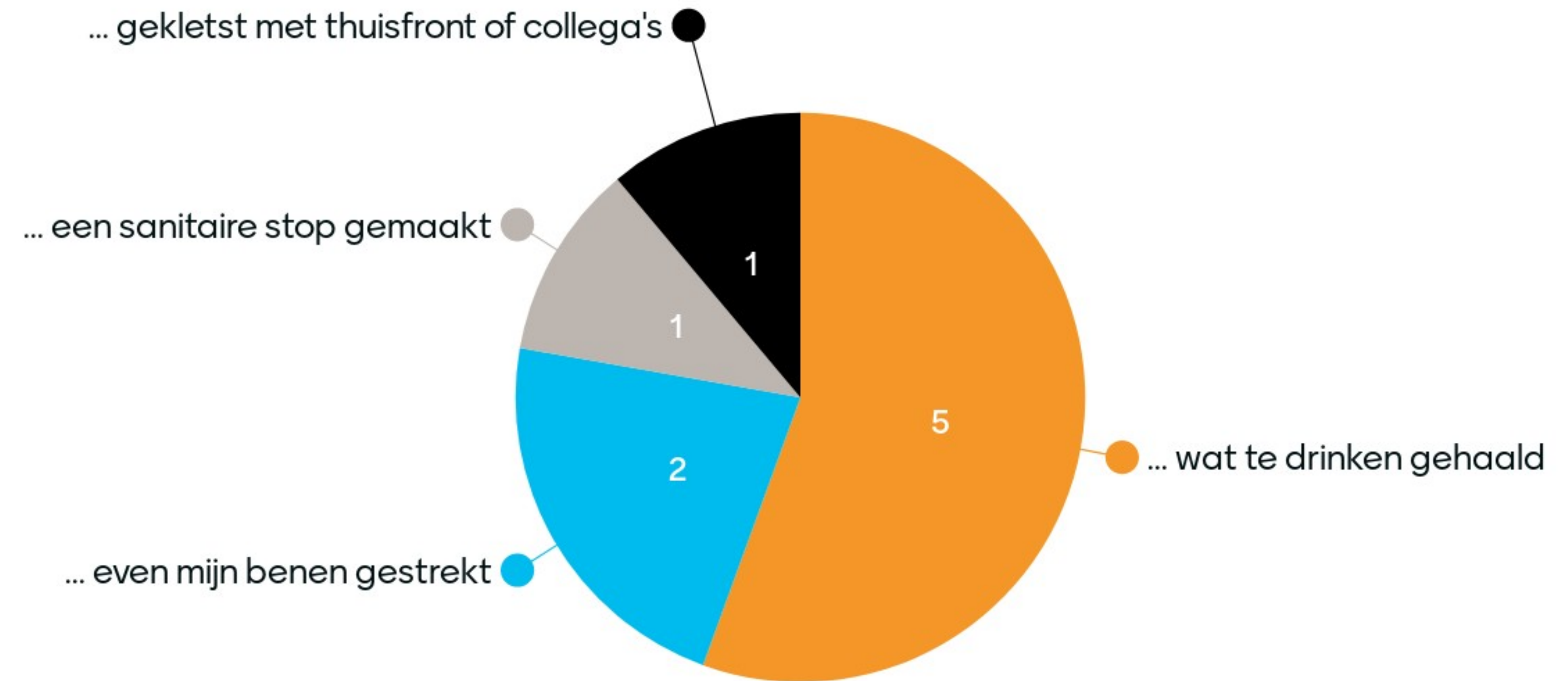
# Bereikbaarheid Oostelijke Vechtplassen

Werksessie Stakeholders

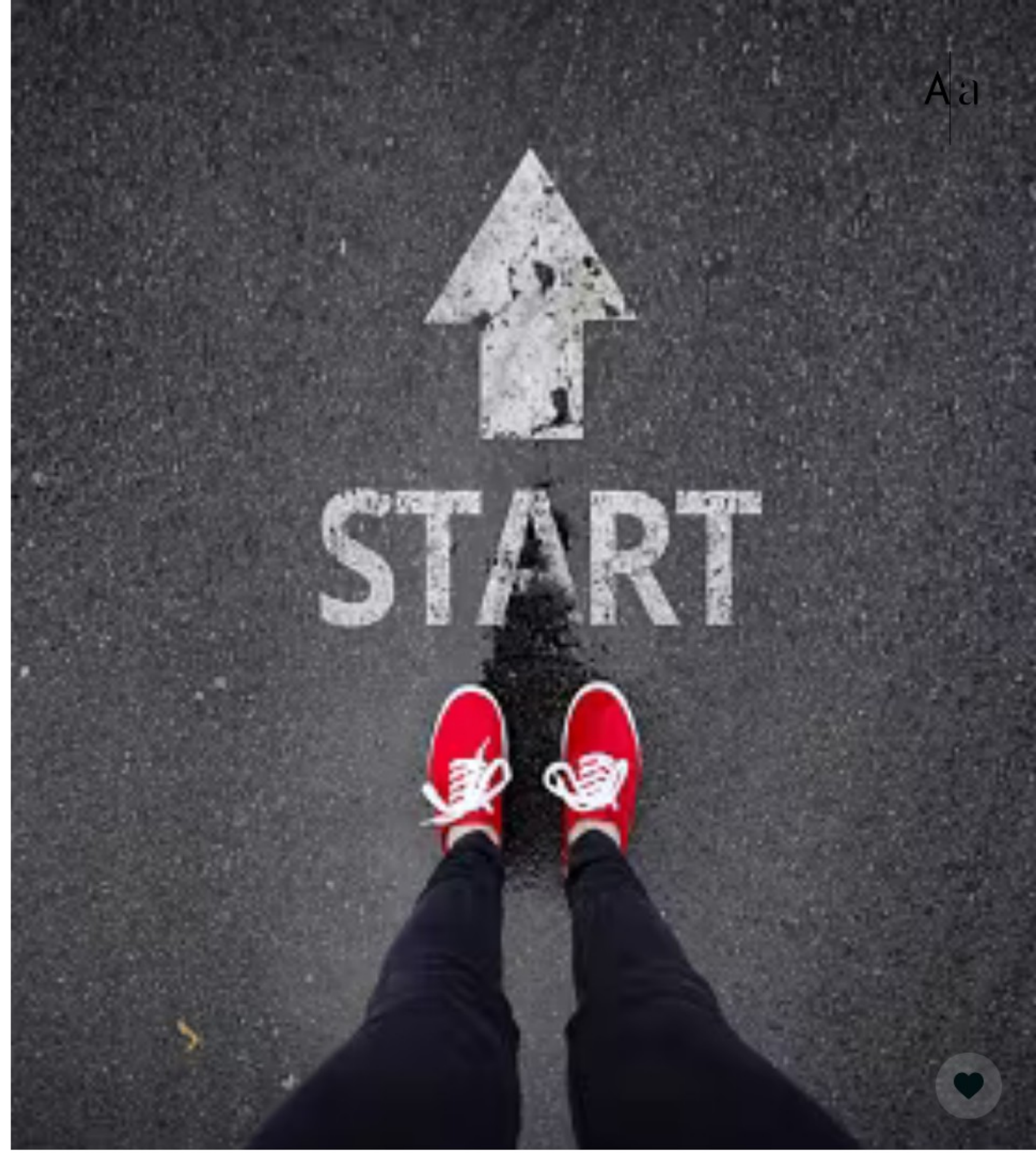




# TESTVRAAG: Tijdens de pauze heb ik:

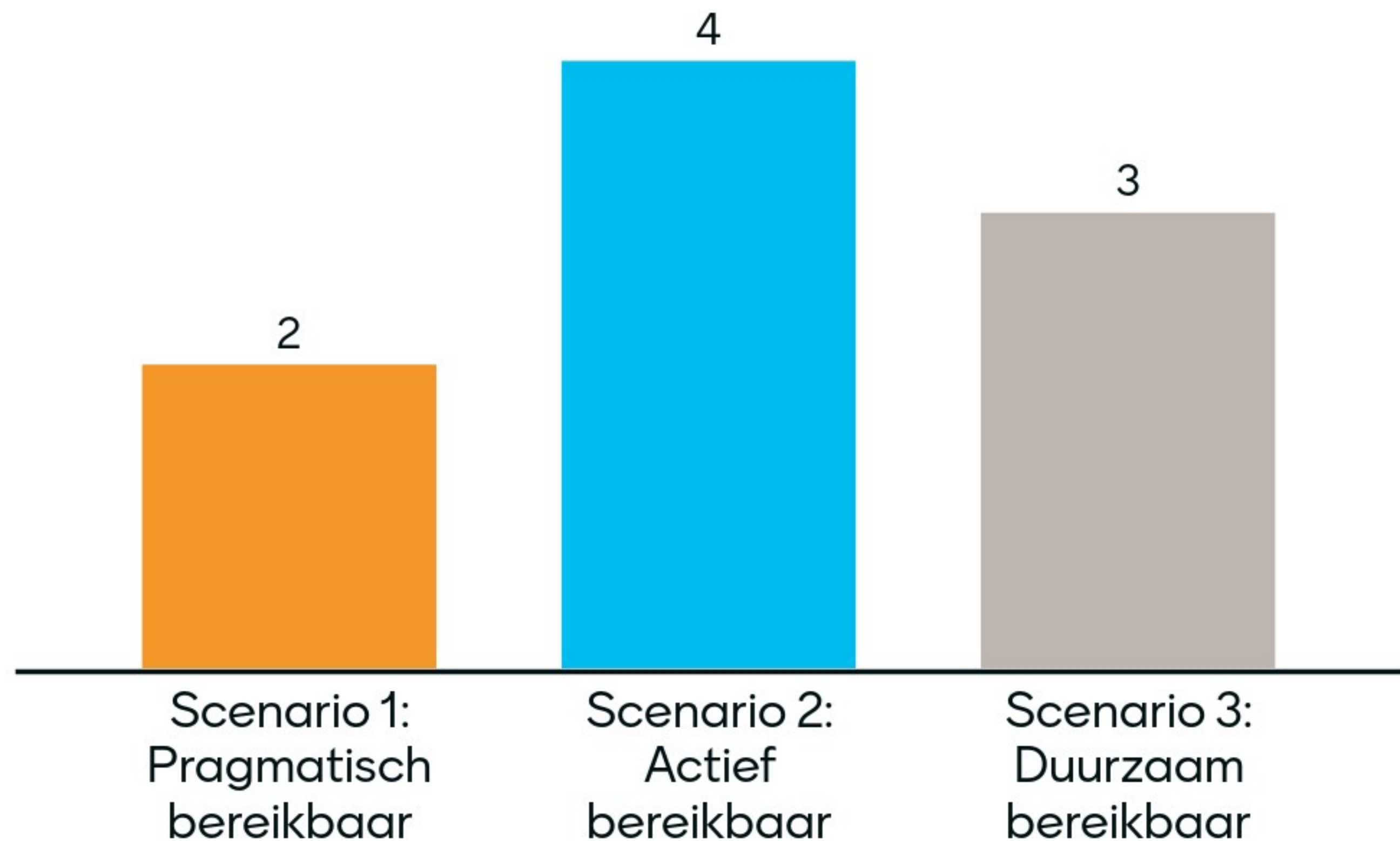


# Openingsvragen





**Welk scenario, zoals toegelicht in deel 1 van de werksessie, past het beste bij jullie ambitieniveau?**

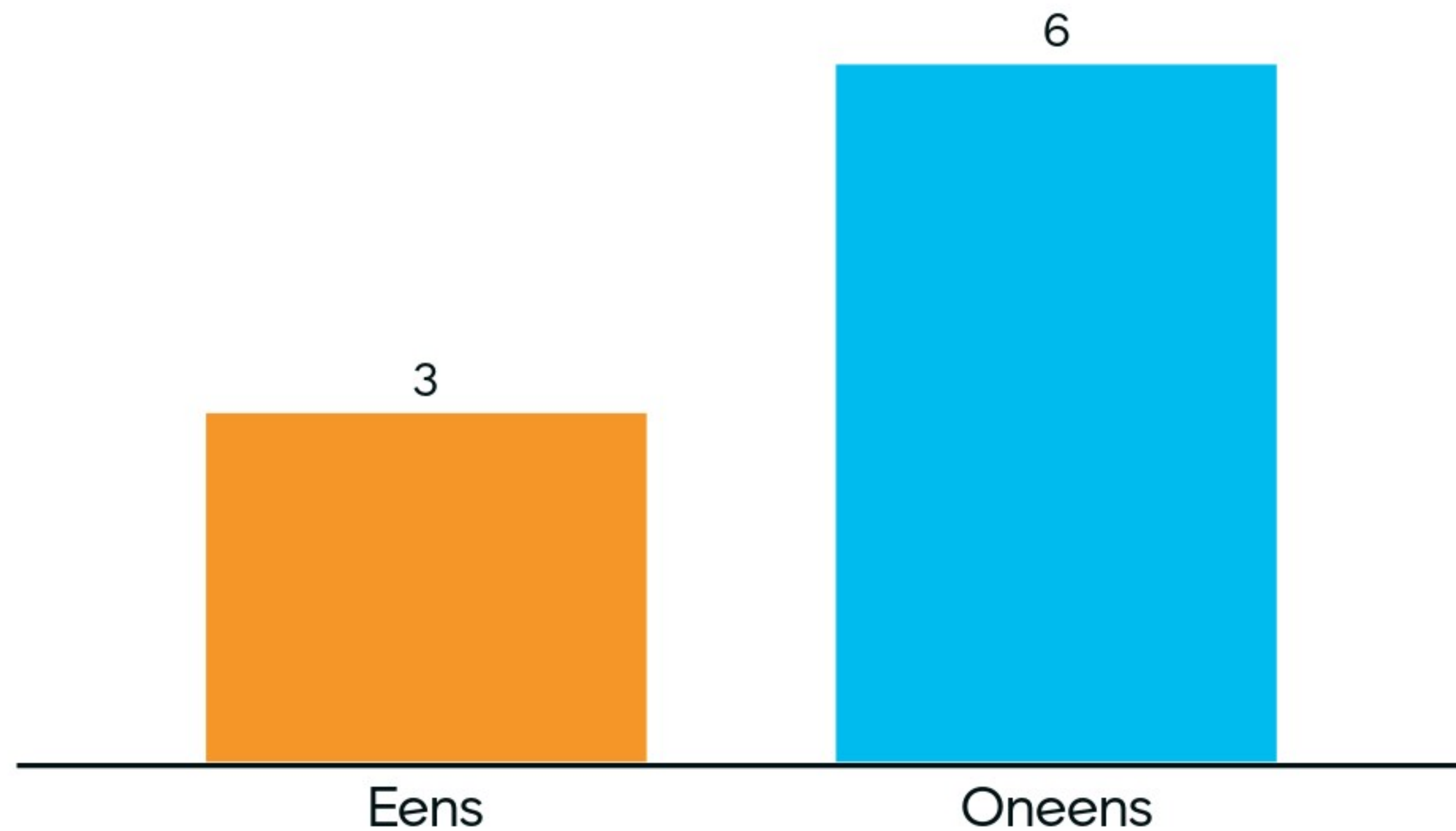


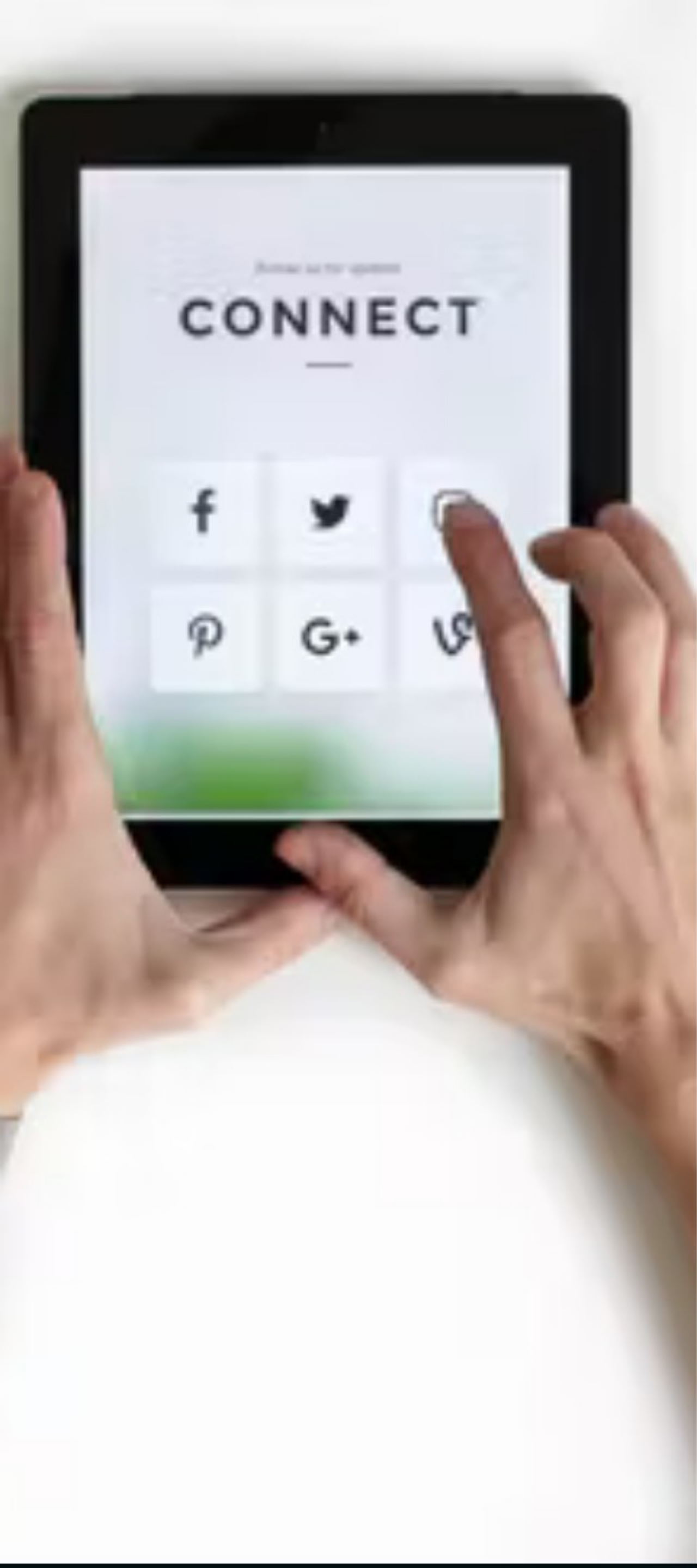
# Welke 3 toets criteria voor de scenario's vinden jullie het meest belangrijk?



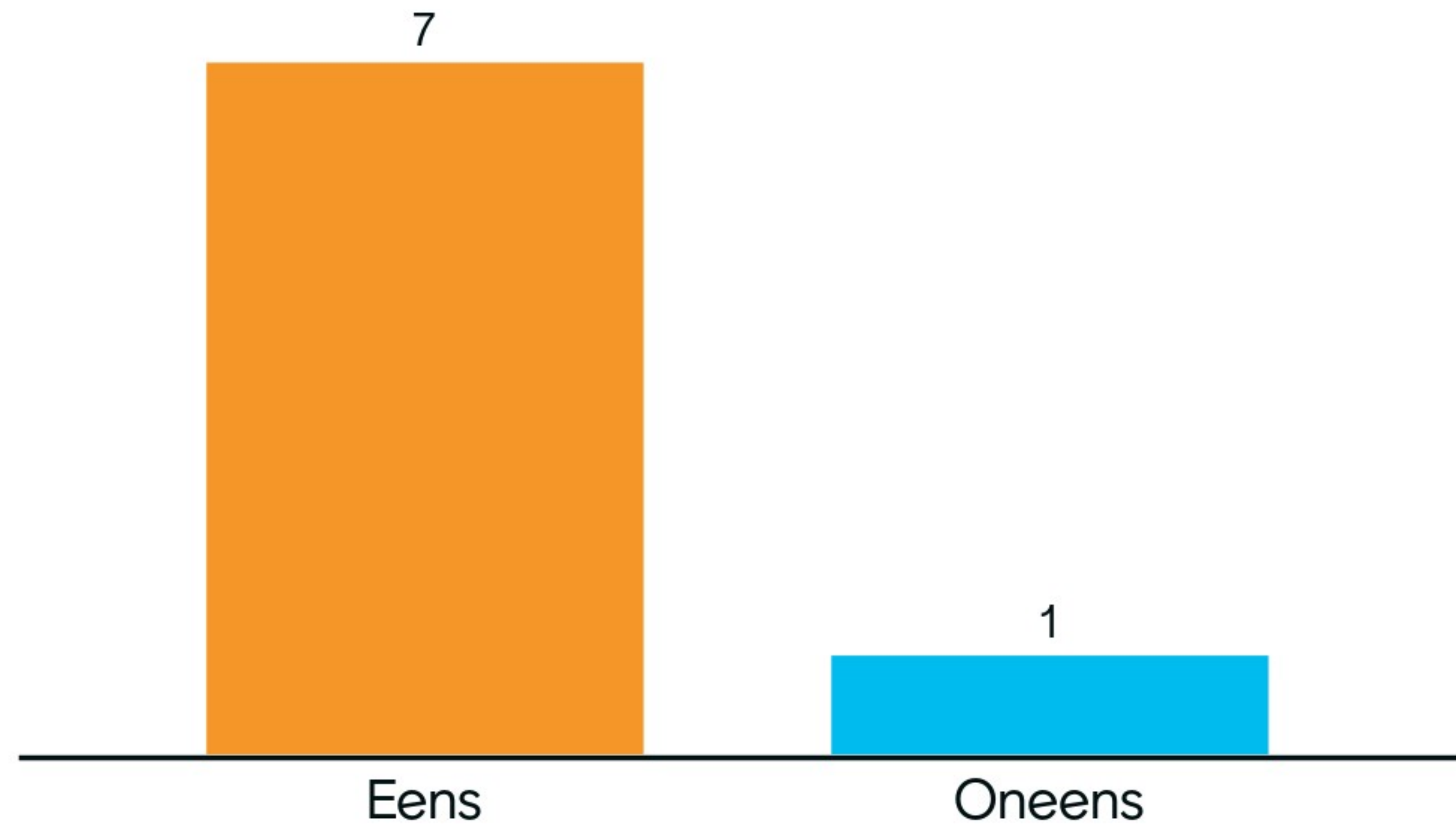


**Stelling: We zien ook vertrekpunten van wandelroutes (ommetjes) als een TOP.**





**Stelling: We investeren graag in goede digitale ontsluiting van informatie van het mobiliteitssysteem.**



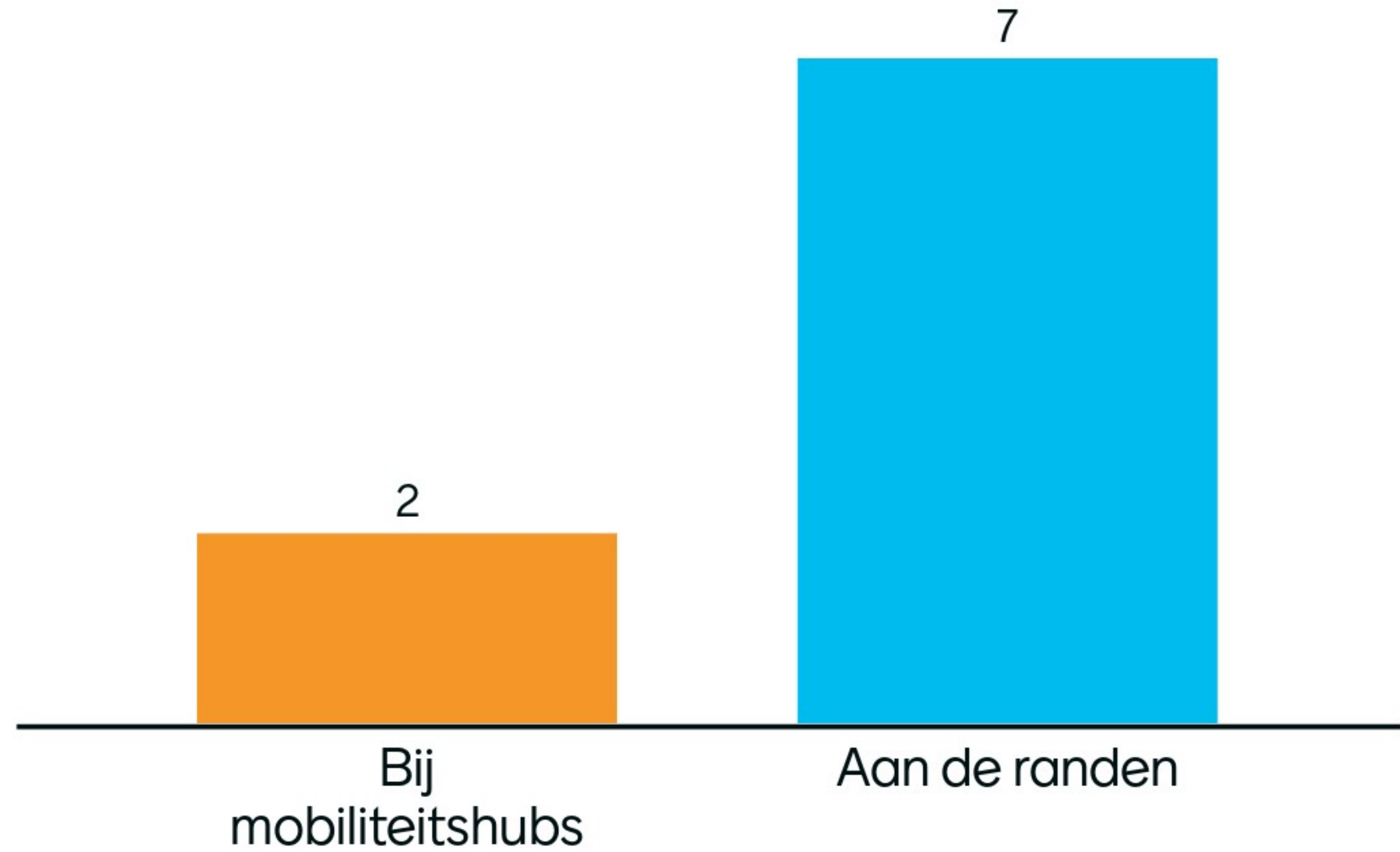
# Thema Parkeren







# Maak uw keuze. Recreanten parkeren hun auto:

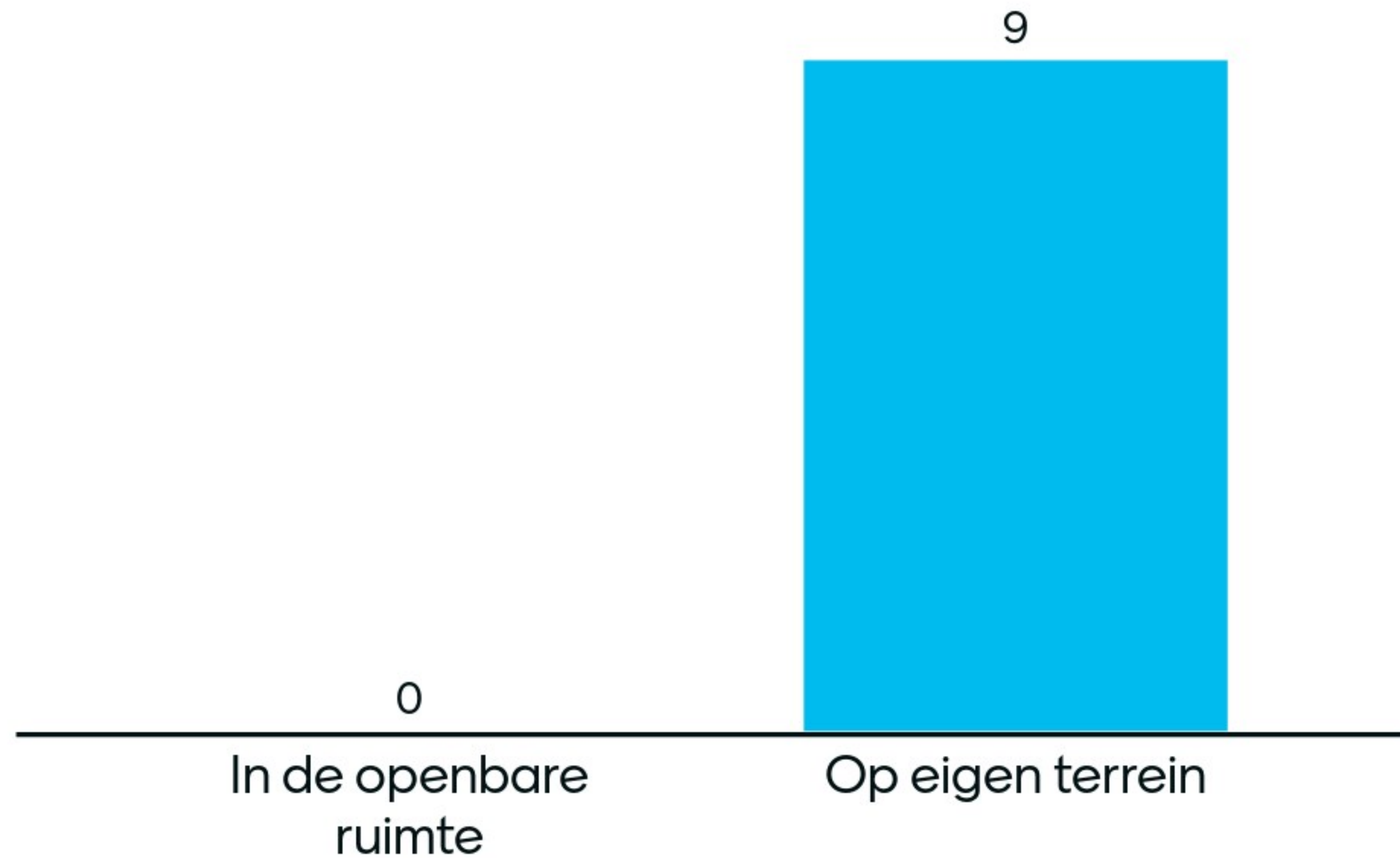


# Welke voorzieningen zijn zeker nodig bij centrale parkeerplaatsen rondom de Oostelijke Vechtplassen?



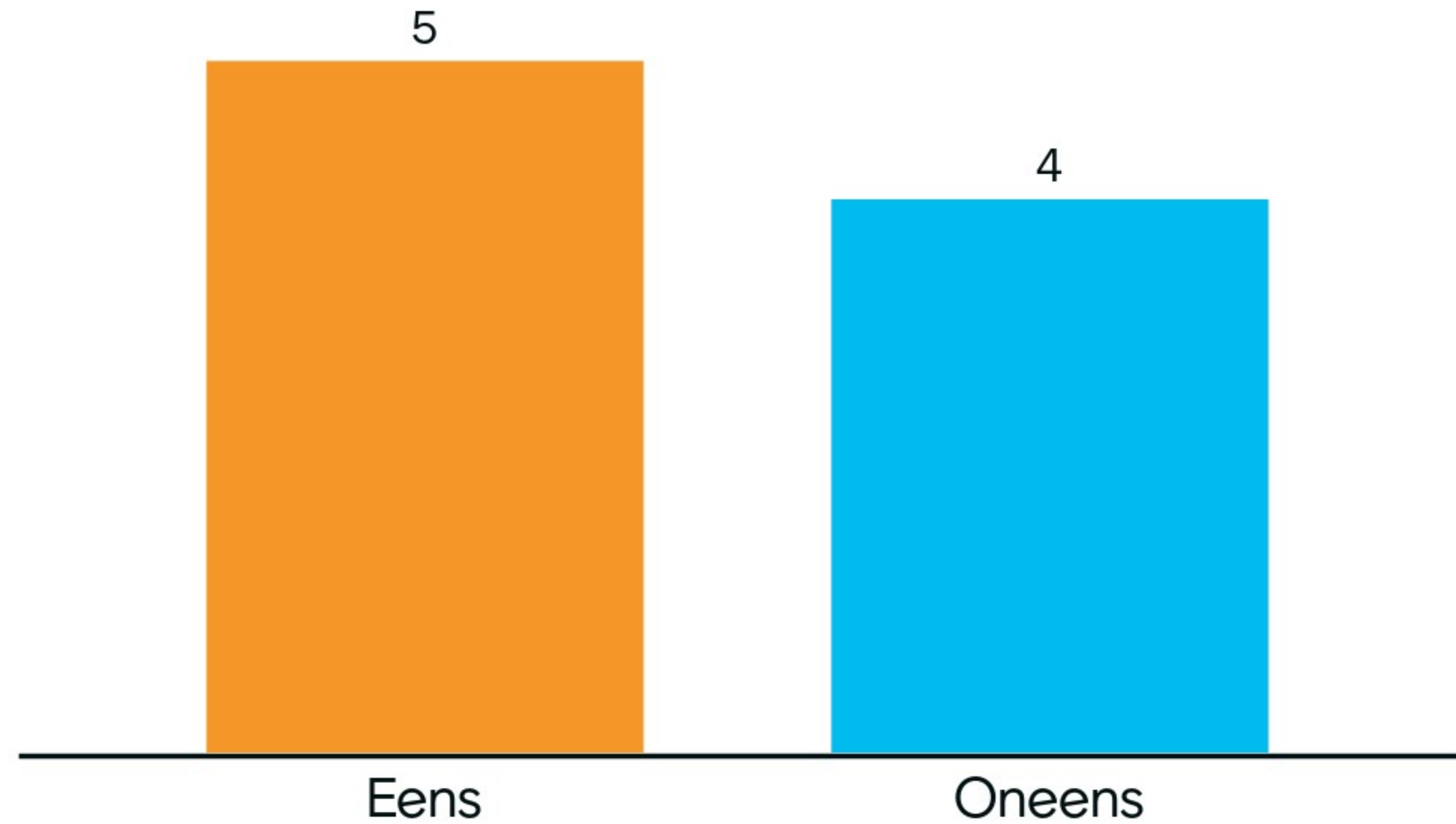


# Maak uw keuze. Fietsparkeren bij recreatieve bestemmingen vindt plaats:



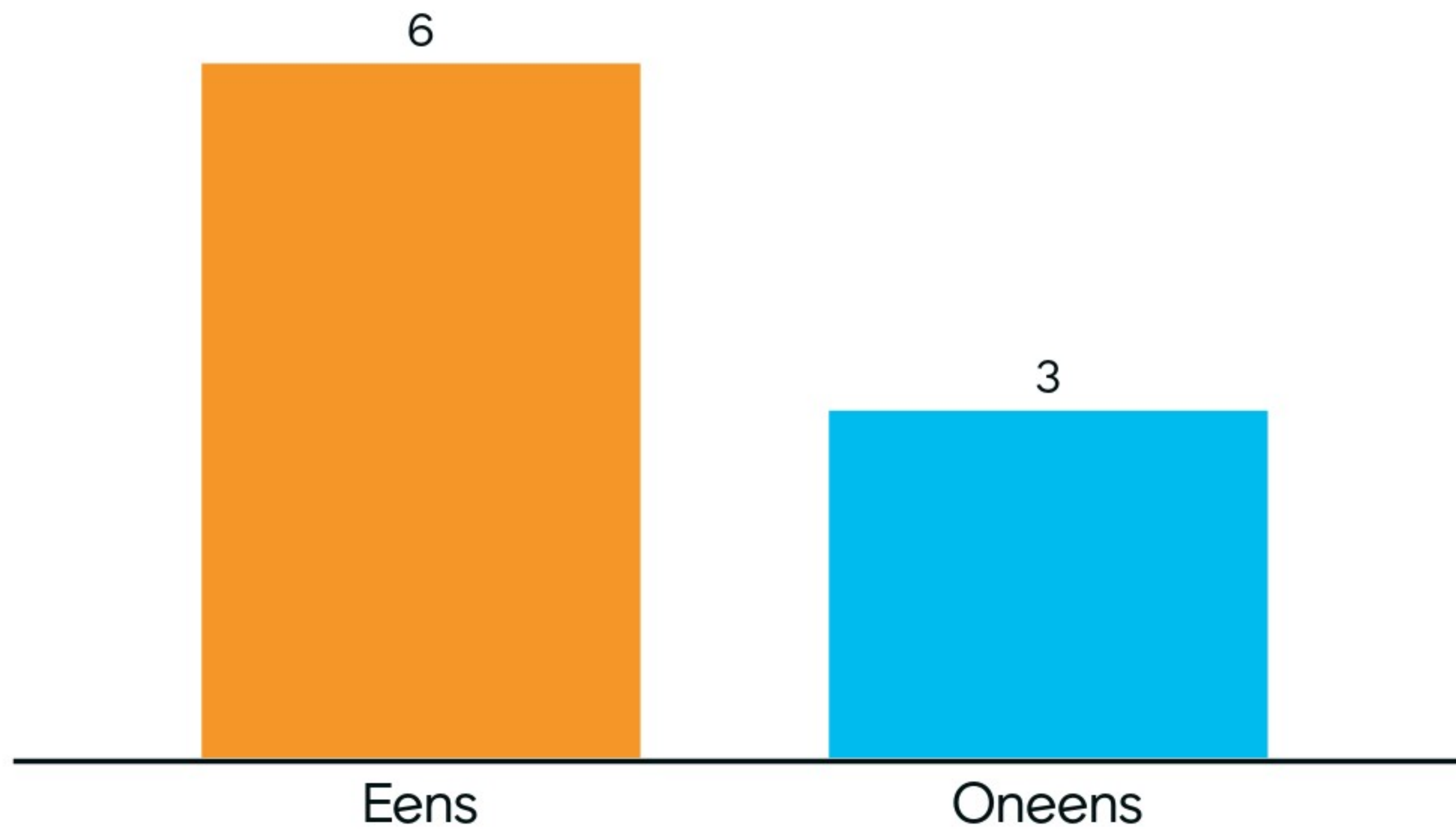


**Stelling: Het is nodig om meer openbare trailer hellingen met voldoende parkeervoorzieningen te realiseren.**





**Stelling: Voor een betere leefomgeving in de buurt van recreatieve bestemmingen heffen we openbare parkeerplaatsen op.**

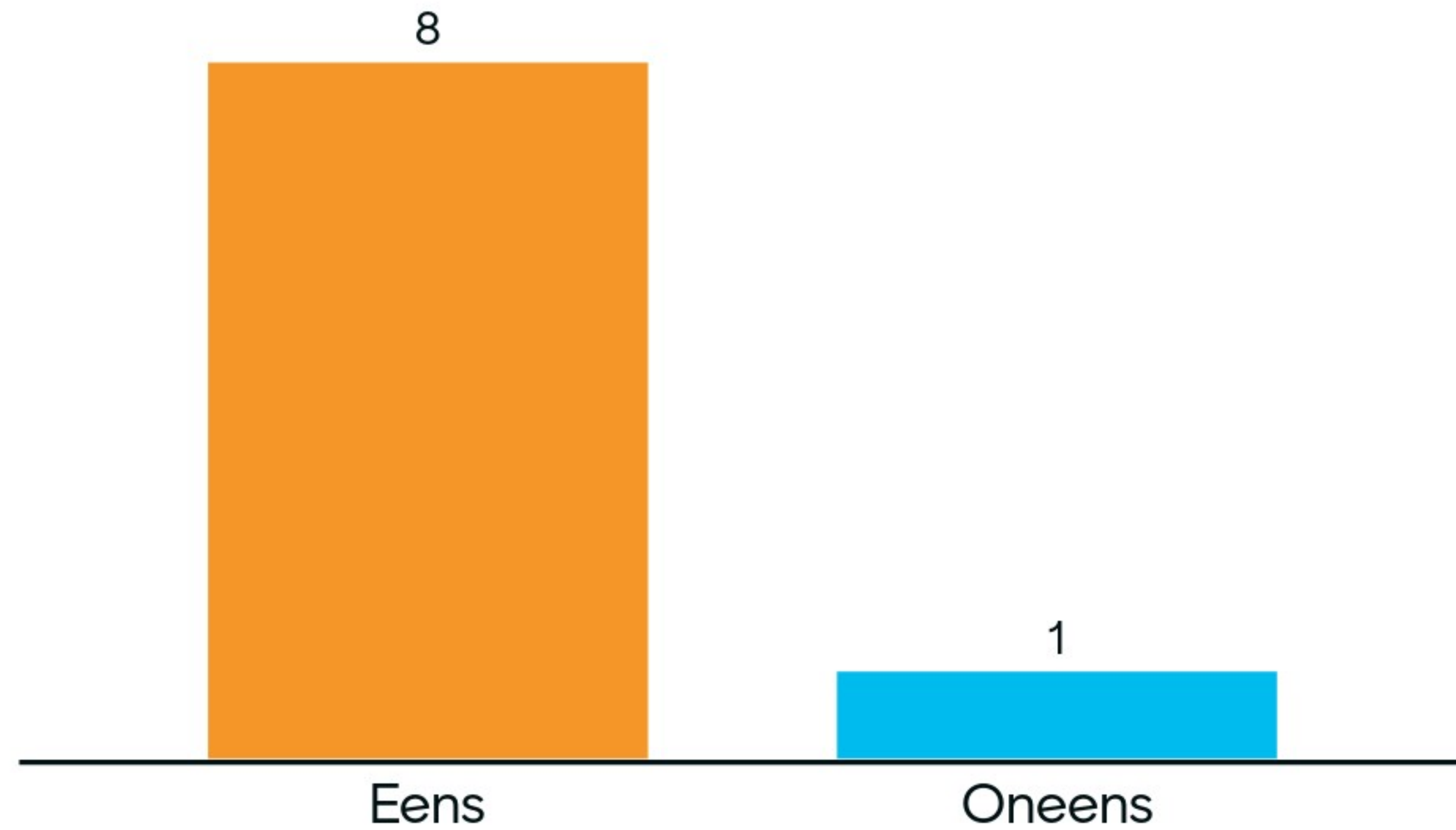


# Thema Openbare Ruimte



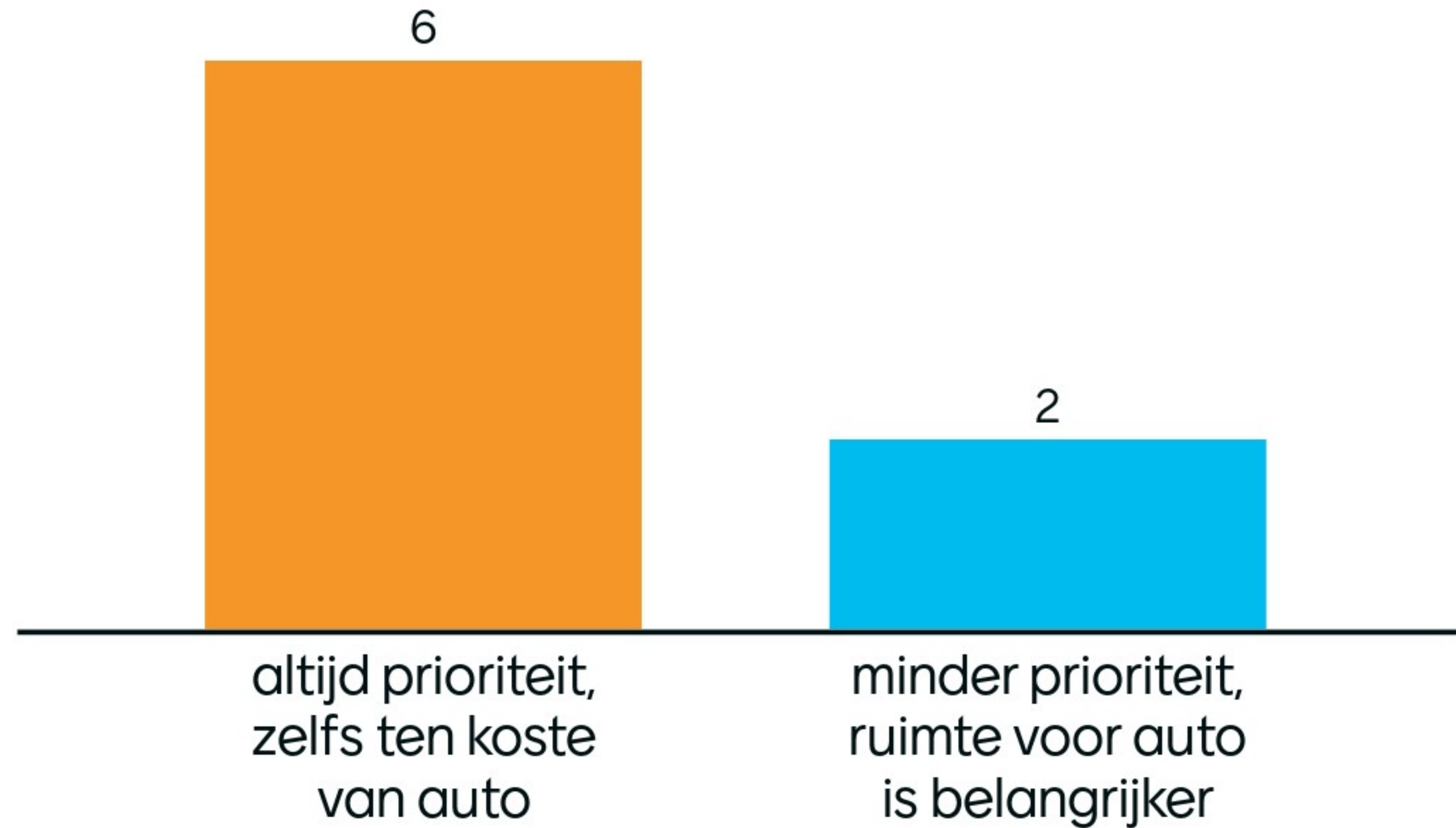


**Stelling: Een fietsstraat is de beste oplossing wanneer de ruimte beperkt is.**





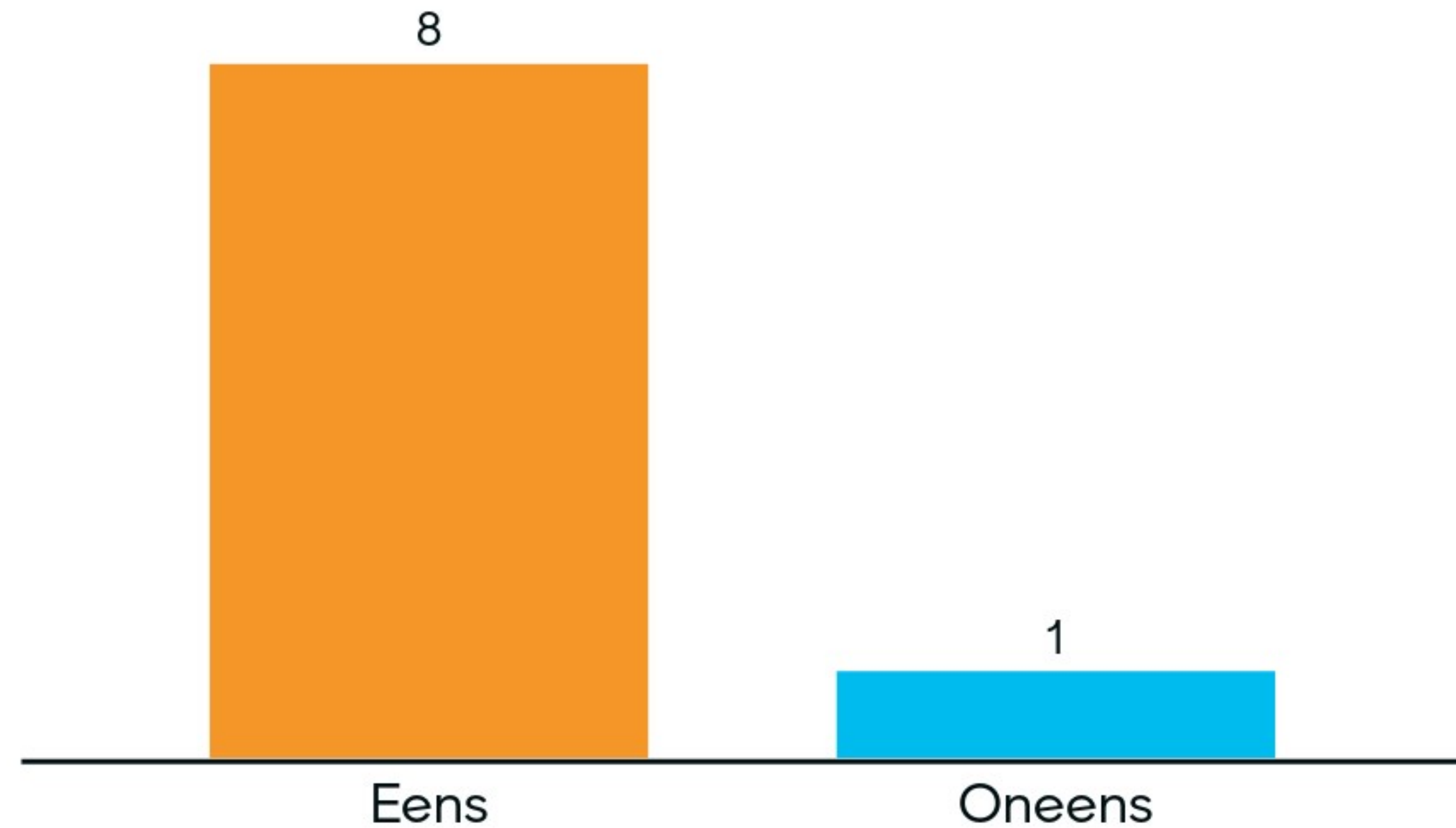
# Maak uw keuze. Ruimte voor de fiets heeft:



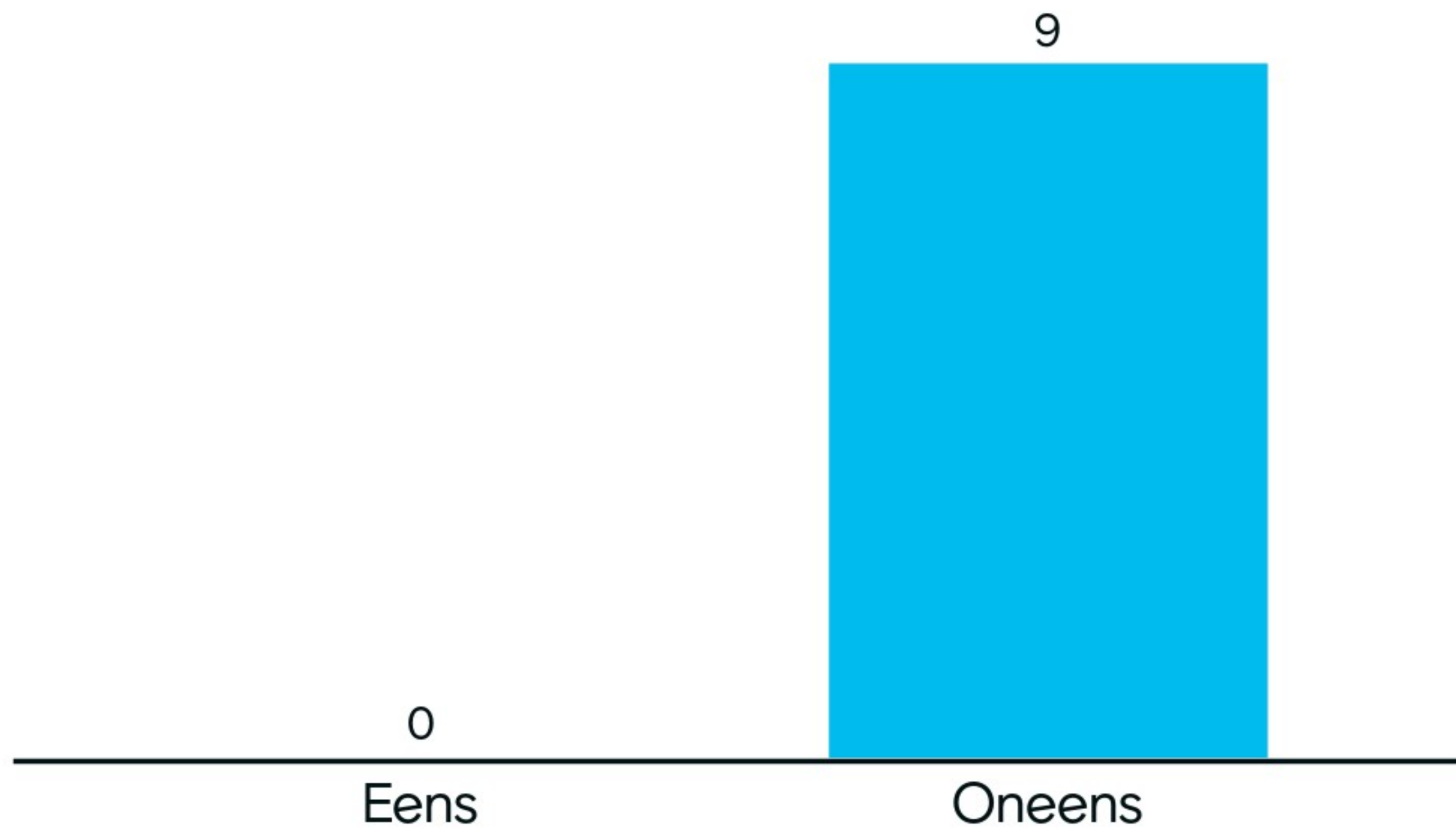




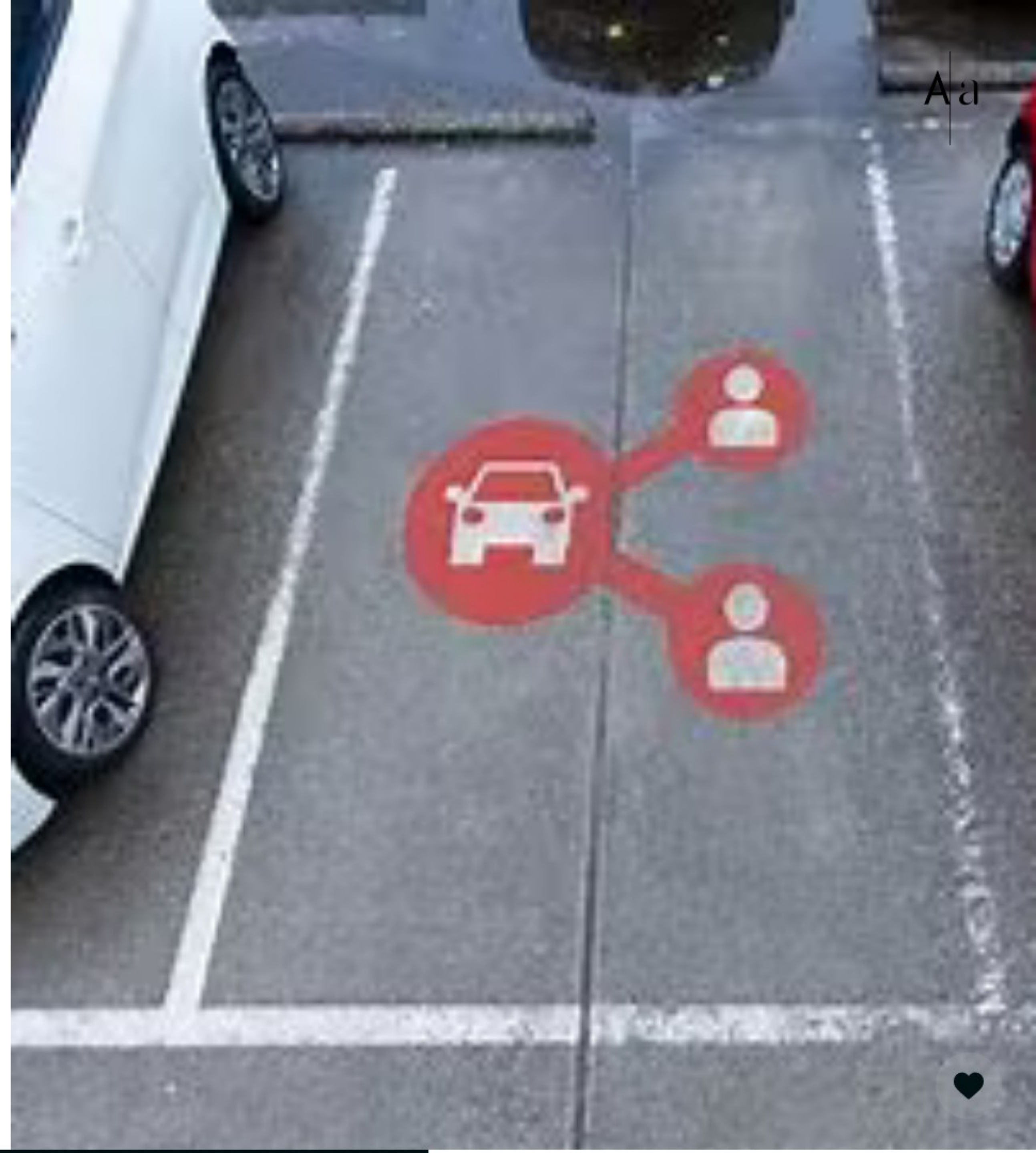
**Stelling: Eenrichtingsverkeer is een goede oplossing als bereikbaarheid belangrijk is en de ruimte beperkt. Omrijdafstand accepteren we.**



**Stelling: Gemeentelijke beleid is altijd leidend, bijv. voor weginrichting, shared space is daarom een no go.**

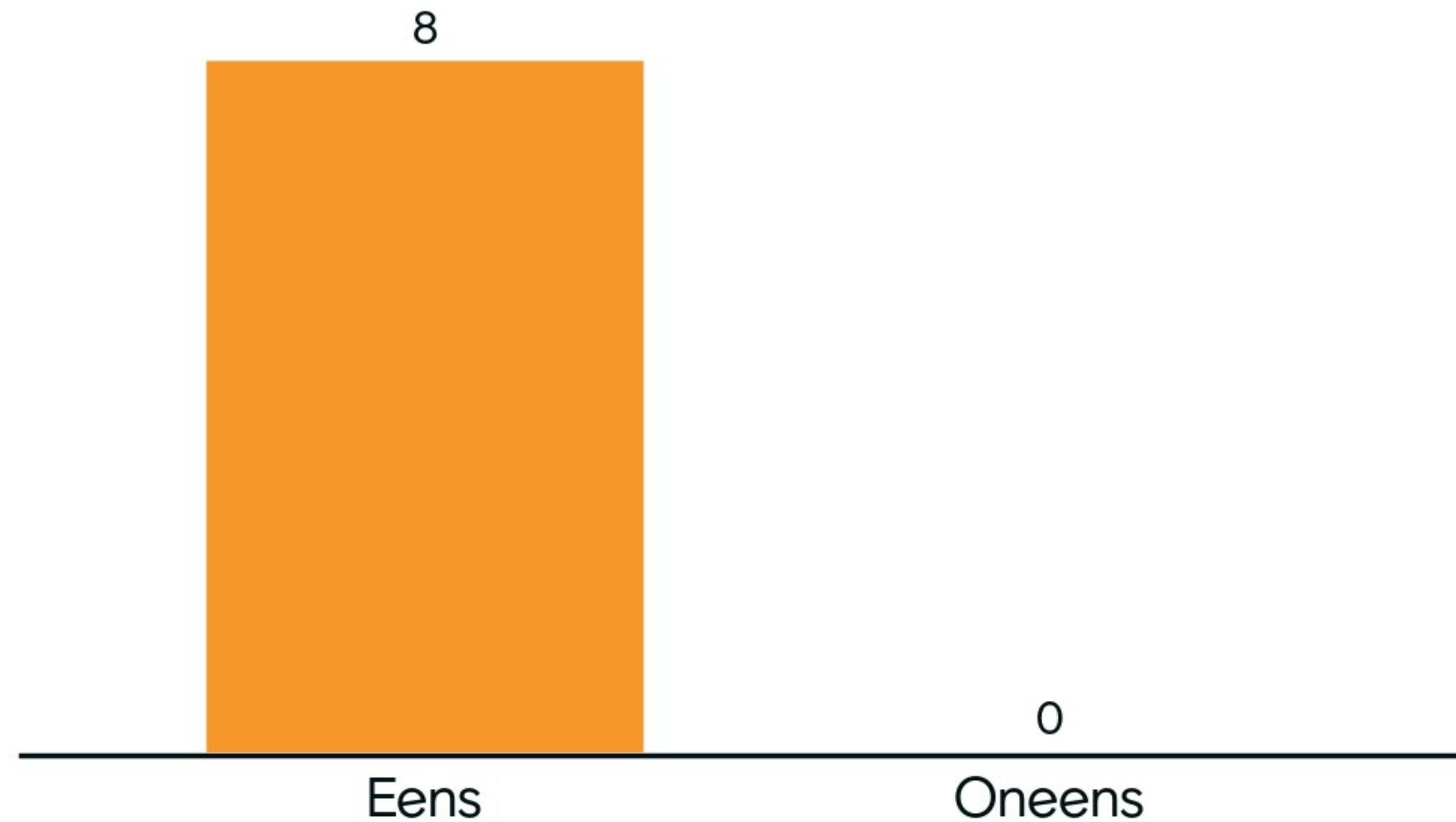


# Thema Vervoers concepten



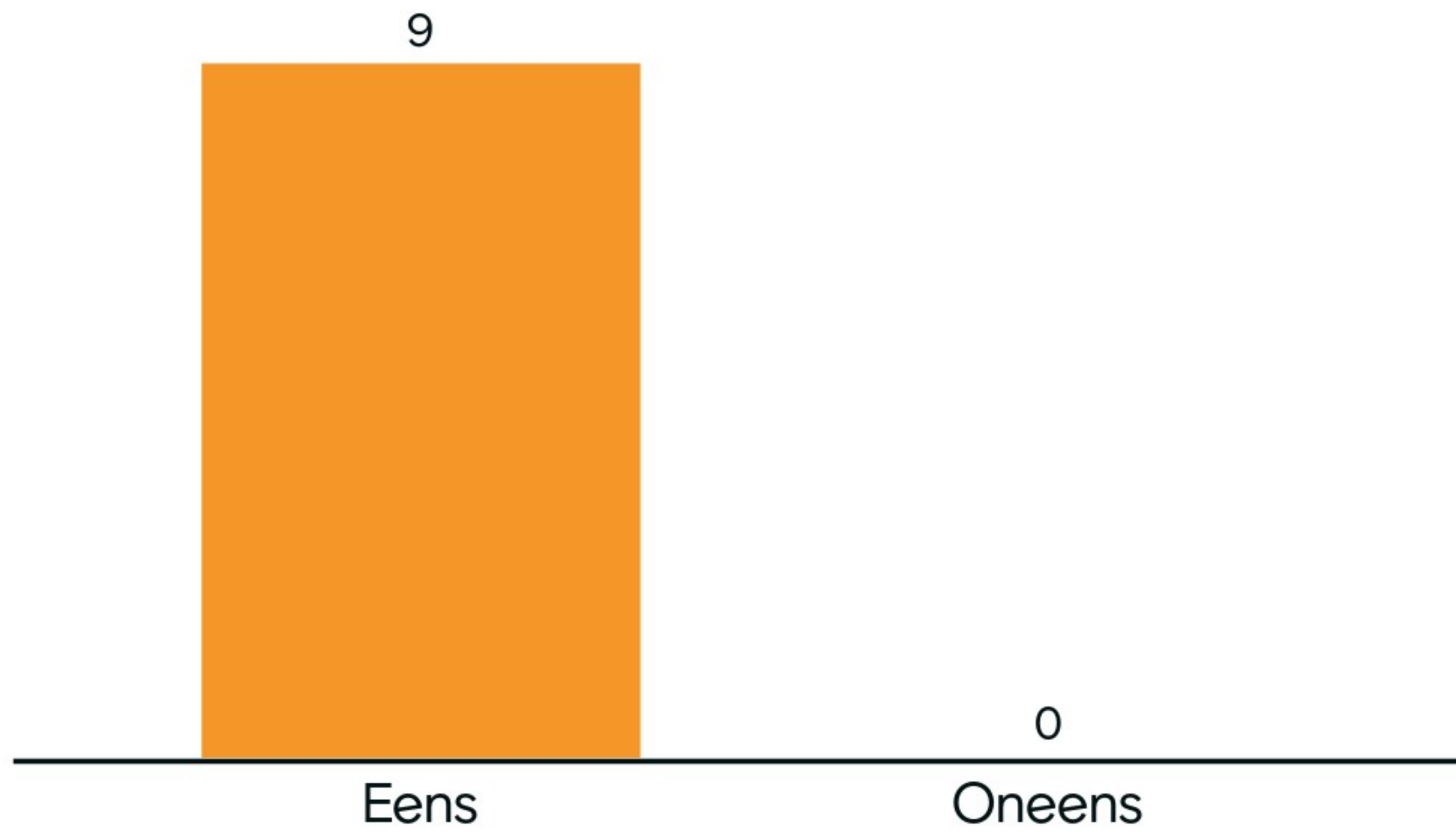


**Stelling: Traditioneel OV is passé, voor de Oostelijke Vechtplassen zetten we in op een flexibel vervoerssysteem.**



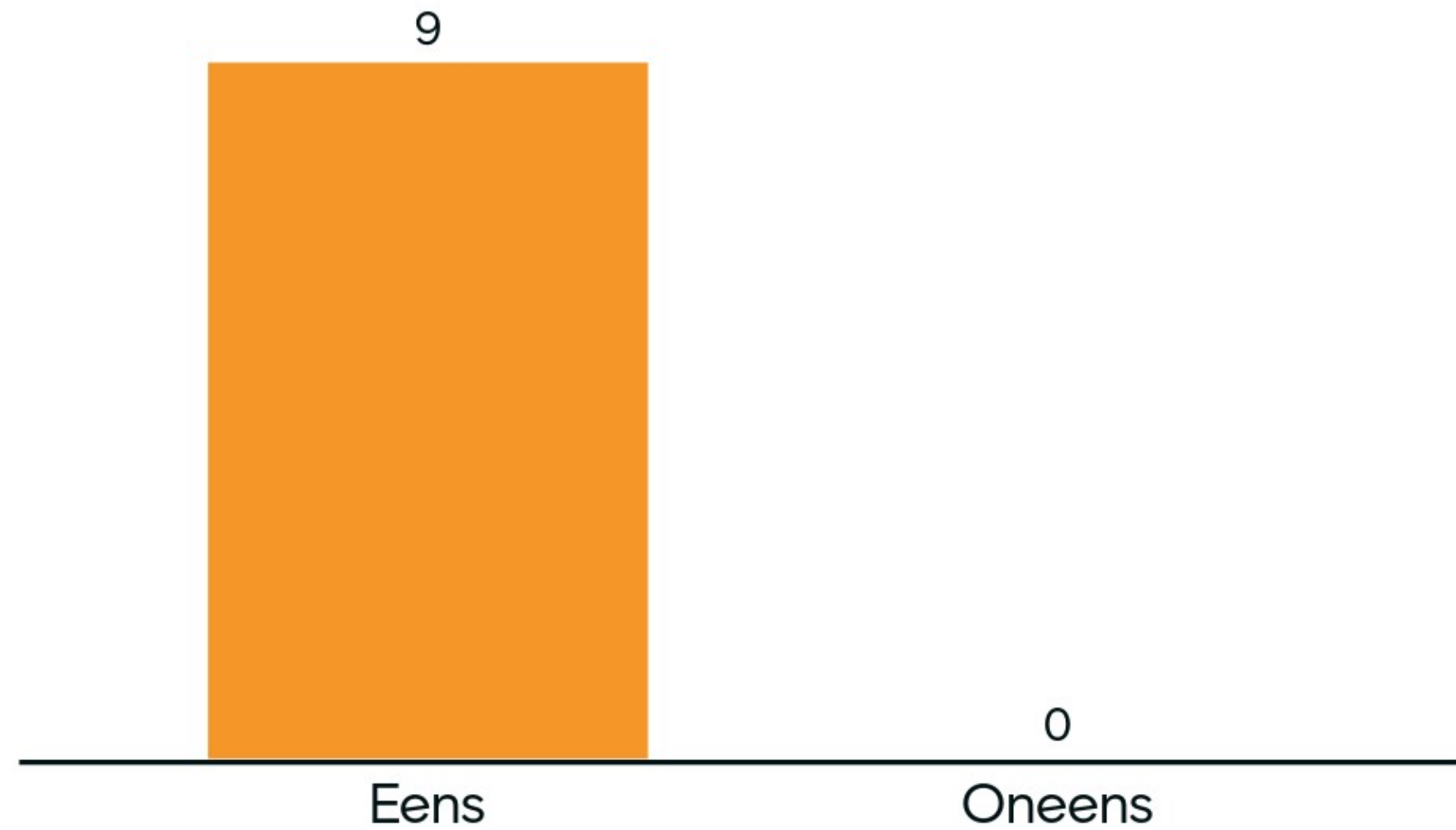


**Stelling: We staan positief tegenover het ontwikkelen van arrangementen voor vervoer, dit heeft grote potentie.**

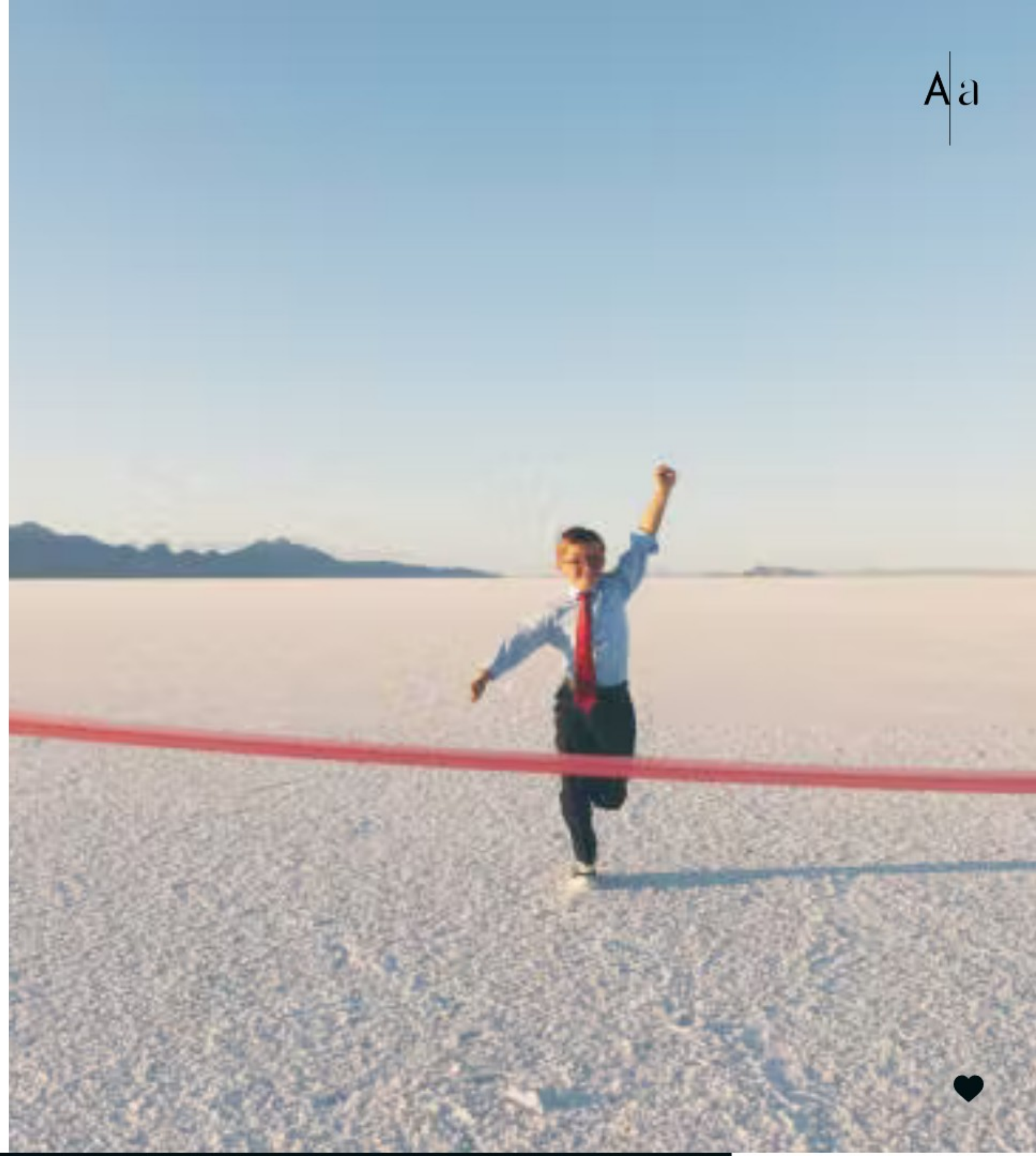




**Stelling: We zien kansen in het uitbreiden van de huidige voet-fiets veer.**

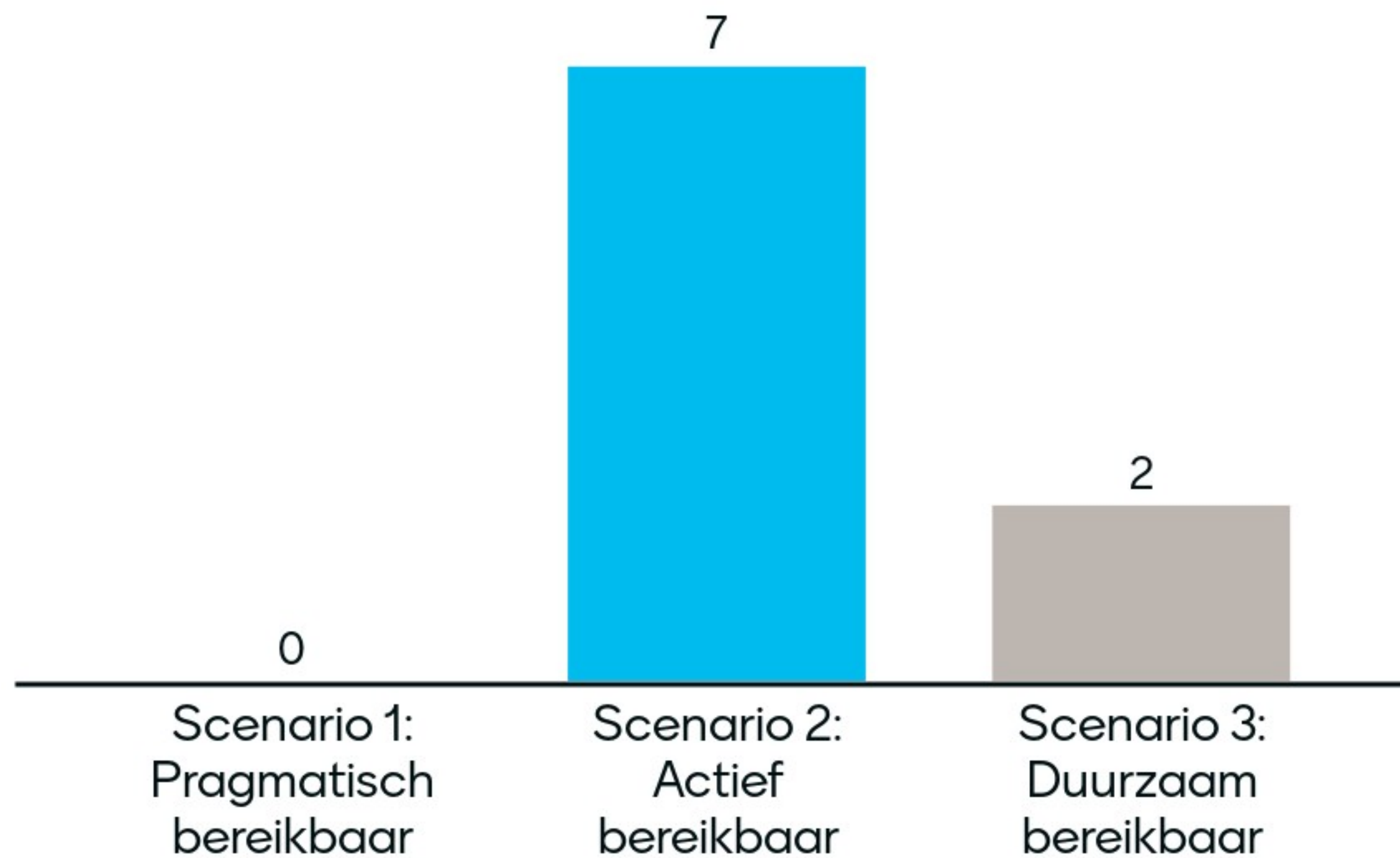


# Afsluitende vragen





Herhalingsvraag ;-). Rekening houdend met de uitkomsten van de vragen, welk scenario past het beste bij jullie ambitieniveau?





# Wat is er volgens u nodig om een goed werkend mobiliteitssysteem te realiseren rondom de Oostelijke Vechtplassen?

Meer samenwerking en budget

Flexibel.interactief

Rekening houden met de diverse doelgroepen

Parkeervoorzieningen aan de randen van de kernen

Eerst commitment op het gewenste scenario en dat daarna alle partijen hun bijdrage leveren en instappen

Belangrijkste juiste afstemming tussen de stakeholders.

OV op maat

Seizoenen

Let op seizoenen. Slimme oplossingen voor 1 richting verkeer



# Wat is er volgens u nodig om een goed werkend mobiliteitssysteem te realiseren rondom de Oostelijke Vechtplassen?

Voldoende parkeergelegenheid

Pendelbusjes/ busjes in het seizoen

Middelen en capaciteit

Circulair of igrcombineerd water en weg en voorde doelgroepen lopen en fietsen

Op maat per locatie

Pendelbusjes

Arrangementen ontwikkelen



## **Bijlage 3**

### **Maatregelfiches**

## Maatregelfiches

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de uitgewerkte maatregelfiches, gevolgd door de fiches zelf.

Code	Maatregel	Locatie
<b>Parkeren</b>		
P1	Realiseren nieuwe parkeervoorzieningen aan de randen van recreatieve bestemmingen	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Scheendijk</li> <li>2. Oud-Loosdrecht, Oud Loosdrechtsedijk</li> <li>3. Oud-Loosdrecht, N403 (Bloklaan)</li> <li>4. Oud Loosdrecht, Loenderveenseplas</li> <li>5. Tussen Boomhoek en Oud Loosdrecht, Sypekerk, Nieuw-Loosdrechtsedijk</li> <li>6. Boomhoek, Nieuw-Loosdrechtsedijk</li> </ol>
P2	Opwaarderen huidige parkeervoorzieningen	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Sperveld (tussen Kleizuwe, Raadhuislaan en N201)</li> <li>2. Recreatiestraat De Zuwe en haven Ottenhome</li> </ol>
P3	Parkeren seizoensgebonden	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. De Strook</li> <li>2. Fort Spion</li> <li>3. Fort Kijkuit</li> </ol>
P4	Bewegwijzering parkeren	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Plangebied Oostelijke Vechtplassen</li> </ol>
<b>Openbaar Vervoer en Deelmobiliteit</b>		
OVD1	Lobby en behoefteonderzoek (H)OV-netwerk	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Plangebied Oostelijke Vechtplassen</li> </ol>
OVD2	Reserveren ruimte voor (nieuwe) duurzame bushaltes	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Scheendijk</li> <li>2. Breukeleven Muyevelde en Boomhoek</li> <li>3. De Strook</li> <li>4. Oud-Loosdrecht</li> <li>5. Nieuw-Loosdrecht</li> </ol>
OVD3	Opwaarderen bestaande bushaltes	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Plangebied Oostelijke Vechtplassen</li> </ol>
OVD4	Stationsvoorzieningen NS	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Stations van Breukelen, Maarssen, Hilversum, Maartensdijk en Bussum</li> </ol>
OVD5	Pilot Pendel seizoensgebonden	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Scheendijk en/of Vakantieparken Oud- en Nieuw-Loosdrechtsedijk</li> </ol>
OVD6	Pilot Valet Parking	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Scheendijk en/of Vakantieparken Oud- en Nieuw-Loosdrechtsedijk</li> </ol>

Code	Maatregel	Locatie
<b>Samen Digitaal</b>		
SD1	Informatievoorziening	1. Plangebied Oostelijke Vechtplassen
SD2	Volgen en aansluiten op MaaS-platform Oostelijke Vechtplassen	1. Plangebied Oostelijke Vechtplassen
<b>Fietsen en Wandelen</b>		
FW1	Realiseren veilige en comfortabele fiets- en wandelvoorzieningen	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Scheendijk, Proosdijweg, Laan van Günterstein</li> <li>2. 't Zandpad</li> <li>3. Wegvak Nieuweweg (Fort Tienhoven - Zandpad)</li> <li>4. Verbinding kern Breukelen - Laan van Gunterstein,</li> <li>5. Fietsroute Dorpslint - Wegvak Herenweg Breukeleveen</li> <li>6. Fietsroute Dorpslint - Wegvak Nieuw-Loosdrechtsedijk vanaf BoomHoek tot rotonde Molenmeent Nieuw-Loosdrecht</li> <li>7. Fietroute Dorpslint - Wegvak Nieuw-Loosdrechtsedijk rotonde de Zode tot kruispunt Horndijk.</li> <li>8. Horndijk</li> <li>9. Kortenhoefs dijk</li> <li>10. Hollands End en Stichts End (ten noorden van Gele Brug Ankeveen)</li> </ol>
<b>Fietsen</b>		
F1	Aansluiten fietsverbindingen externe wegbeheerders	Nader te bepalen
F2	Stimulering fietsparkeervoorzieningen (inclusief laden) particulier terrein	1. Plangebied Oostelijke Vechtplassen
F3	Bewegwijzeringsysteem fietsen	1. Plangebied Oostelijke Vechtplassen
<b>Fietsen, Wandelen en Varen</b>		
FWV1	Regiomarketing gebruik wandel-, fiets- en vaarnetwerken	1. Plangebied Oostelijke Vechtplassen
<b>Varen</b>		
V1	Uitbreiden opstapplaatsen fiets-voetveer	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. De Meent</li> <li>2. Oud-Loosdrecht (Bibian Mental Pier)</li> <li>3. Trekpad (nabij recreatiecentrum Mijnden)</li> </ol>
V2	Verbeteren en verplaatsen openbare trailerhelling	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kortenhoef (trailerhelling)</li> <li>2. Maarssen (trailerhelling)</li> </ol>

## Maatregelfiche P1.1

### Realiseren nieuwe parkeervoorzieningen aan randen recreatieve bestemmingen

Code maatregel	P1.1
Datum vaststelling	<< verwijzen >>
Bouwstenen	Parkeren en Autogebruik
Locatie gemeente	Stichtse Vecht
Locatie straatnaam	Scheendijk

#### Projectbeschrijving

Betreft het realiseren van nieuwe parkeerplaatsen in het groen met bijhorende voorzieningen zoals (e-laadvoorzieningen, deelfietsen, toilet, informatiepunt, opstappunt pendeldienst en valet parking). Deels ter vervanging +/- 220 openbare parkeerplaatsen.

- Vergroten parkeerbos +/- 75 parkeerplaatsen
- Nieuwe locatie: Scheendijk – Proosdijweg +/- 125 parkeerplaatsen

De parkeerplaatsen worden ingericht binnen het landschappelijk karakter, zodat het blik van de auto binnen het groen wordt 'verstopt'.

#### Voorzieningen:

- E-Laadvoorziening
- Deelfietsen (fietsenstalling, beperkt)
- Toilet
- Informatiepunt
- Opstappunt pendeldienst
- Opstapleuk valet parking

Rolverdeling	xx
Projectleiding	xx
Partners	Gemeente Stichtse Vecht, Vereniging Kievitsbuurten, Bewonersfederatie OVP

Prioriteit	Lage Prioriteit
Planning	Korte termijn 1-3 jaar
Status planning	nog niet gestart/gestart/licht (tijdelijk) stil/ in uitvoering / afgerond

Raming project kosten per Dekking totaal	Middelhoge kosten, € 250.000,- tot € 1.000.000,- € << verwijzen >>
--	---

## Maatregelfiche P1.2

### Realiseren nieuwe parkeervoorzieningen aan randen recreatieve bestemmingen

Code maatregel	P1.2
Datum vaststelling	<< verwijzen >>
Bouwstenen	Parkeren en Autogebruik
Locatie gemeente	Wijdmeren
Locatie straatnaam	Oud-Loosdrecht, Oud-Loosdrechtsedijk

Projectbeschrijving	<p>Betreft het realiseren van nieuwe parkeerplaatsen in het groen met bijhorende voorzieningen zoals (e-laadvoorzieningen, deelfietsen , toilet, informatiepunt, opstappunt pendeldienst en valet parking). In dit geval nabij rotonde Oud-Loosdrechtsedijk-'s-Gravelandsevaartweg, ten oosten van de 's-Gravelandsche vaart. Volgt ook uit zoeklocaties parkeren recreatief verkeer mobiliteitsplan. Het terrein achter de bushalte ligt qua locatie meer voor de hand, maar heeft bestemming natuur, daar is parkeren niet wenselijk.</p> <p>Voorzieningen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- E-Laadvoorziening</li> <li>- Deelfietsen (fietsenstalling, beperkt)</li> <li>- Toilet</li> <li>- Informatiepunt</li> <li>- Opstappunt pendeldienst</li> <li>- Opstapplek valet parking</li> </ul>
---------------------	--

Rolverdeling	xx
Projectleiding	xx
Partners	Gemeente Wijdmeren, Bewonersfederatie OVP

Prioriteit	Hoge Prioriteit
Planning	Korte termijn 1-3 jaar
Status planning	nog niet gestart/gestart/licht (tijdelijk) stil/ in uitvoering / afgerond

Raming project kosten per Dekking totaal	Middellage kosten, € 50.000,- tot € 250.000,- € << verwijzen >>
--	--

### Maatregelfiche P1.3

#### Realiseren nieuwe parkeervoorzieningen aan randen recreatieve bestemmingen

Code maatregel	P1.3
Datum vaststelling	<< verwijzen >>
Bouwstenen	Parkeren en Autogebruik
Locatie gemeente	Wijdmeren
Locatie straatnaam	Oud-Loosdrecht, N403 (Bloklaan)

**Projectbeschrijving**

Betreft het realiseren van nieuwe parkeerplaatsen in het groen met bijhorende voorzieningen zoals (e-)laadvoorzieningen, deelfietsen, toilet, informatiepunt, opstappunt pendeldienst en valet parking). In dit geval in het bosje bij Trekpad, nabij werkhaven Plassenschap Loosdrecht (+/- 30 pp). Exact aantal is afhankelijk van behoefte (parkeeronderzoek). Het mobiliteitsplan geeft zoeklocatie aan nabij kruispunt Horndijk-Oud Loosdrechtsedijk, daar is echter geen ruimte.

**Voorzieningen:**

- E-Laadvoorziening
- Deelfietsen (fietsenstalling, beperkt)
- Toilet
- Informatiepunt
- Opstappunt pendeldienst
- Opstapleuk valet parking

Rolverdeling	xx
Projectleiding	xx
Partners	Gemeente Wijdmeren, Provincie Noord-Holland, Bewonersfederatie OVP

Prioriteit	Lage Prioriteit
Planning	Lange termijn 10-25 jaar
Status planning	nog niet gestart/gestart/ligt (tijdelijk) stil/ in uitvoering / afgerond

Raming project kosten per Dekking totaal	Middellage kosten, € 50.000,- tot € 250.000,- € << verwijzen >>
--	--



## Maatregelfiche P1.4

### Realiseren nieuwe parkeervoorzieningen aan randen recreatieve bestemmingen

Code maatregel	P1.4
Datum vaststelling	<< verwijzen >>
Bouwstenen	Parkeren en Autogebruik
Locatie gemeente	Wijdemereren
Locatie straatnaam	Oud Loosdrecht, Loenderveenseplas

**Projectbeschrijving**

Betreft het realiseren van nieuwe parkeerplaatsen op een drijvend ponton. Het mobiliteitsplan geeft zoeklocatie aan nabij kruispunt Horndijk-Oud Loosdrechtsedijk, daar is echter geen ruimte. Parkeren nabij de werkhaven plassegebied lijkt helaas ook weinig kansrijk. Een alternatief voor parkeren op land, is parkeren op water, door het toepassen van een ponton. Deze hoeft niet per definitie het hele jaar te liggen, maar kan ingezet worden in het hoogseizoen..

**Voorzieningen:**

- E-Laadvoorziening
- Deelfietsen (fietsenstalling, beperkt)
- Toilet
- Informatiepunt
- Opstappunt pendeldienst
- Opstapleuk valet parking

Rolverdeling	Xx
Projectleiding	Xx
Partners	Gemeente Wijdemereren, Plassenschap Loosdrecht e.o., Waternet, Waterschap Amstel, Gooi en Vecht, (Natuurmonumenten), Bewonersfederatie OVP

Prioriteit	Lage Prioriteit
Planning	Lange termijn 10-25 jaar
Status planning	nog niet gestart/gestart/ligt (tijdelijk) stil/ in uitvoering / afgerond

Raming project kosten per Dekking totaal	Hoge kosten, > € 1.000.000,- € << verwijzen >>
--	---

## Maatregelfiche P1.5

### Realiseren nieuwe parkeervoorzieningen aan randen recreatieve bestemmingen

Code maatregel	P1.5
Datum vaststelling	<< verwijzen >>
Bouwstenen	Parkeren en Autogebruik
Locatie gemeente	Wijdemereren
Locatie straatnaam	Tussen Boomhoek en Oud Loosdrecht, Sypekerk, Nieuw-Loosdrechtsedijk

**Projectbeschrijving**

Betreft het realiseren van nieuwe parkeerplaatsen in het groen, in dit geval nabij de Sypekerk. Het mobiliteitsplan geeft zoeklocatie aan tussen Boomhoek en Muyevelt, daar is echter geen ruimte. We zien wel kansen om het parkeerterrein achter Sypekerk, aan de Nieuw-Loosdrechtsedijk uit te breiden met maximaal 25-30 pp. Exact aantal is afhankelijk van behoefte (parkeeronderzoek).

**Voorzieningen:**

- E-Laadvoorziening
- Deelfietsen (fietsenstalling, beperkt)
- Toilet
- Informatiepunt
- Opstappunt pendeldienst
- Opstapplek valet parking

Rolverdeling	Xx
Projectleiding	Xx
Partners	Gemeente Wijdemereren, Sypekerk, Verenigde Bedrijven Boomhoek, Bewonersfederatie OVP

Prioriteit	Gemiddelde Prioriteit
Planning	Middellange termijn 4-10 jaar
Status planning	nog niet gestart/gestart/licht (tijdelijk) stil/ in uitvoering / afgerond

Raming project kosten per Dekking totaal	Middellage kosten, € 50.000,- tot € 250.000,- € << verwijzen >>
--	--

## Maatregelfiche P1.6

### Realiseren nieuwe parkeervoorzieningen aan randen recreatieve bestemmingen

Code maatregel	P1.6
Datum vaststelling	<< verwijzen >>
Bouwstenen	Parkeren en Autogebruik
Locatie gemeente	Wijdmeren
Locatie straatnaam	Boomhoek, Nieuw-Loosdrechtsdijk
Projectbeschrijving	<p>Betreft het realiseren van nieuwe parkeerplaatsen in het groen met bijhorende voorzieningen zoals (e-laadvoorzieningen, deelfietsen, toilet, informatiepunt, opstappunt pendeldienst en valet parking). In dit geval op een terrein ten westen van de caravanpark Van de Wetering. Daar is ruimte voor een extra 160 parkeerplaatsen. Exact aantal is afhankelijk van behoefte (parkeeronderzoek). Het Mobiliteitsplan geeft zoeklocatie aan tussen Boomhoek en Muyevelt, daar is echter geen ruimte.</p> <p>Voorzieningen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- E-Laadvoorziening</li> <li>- Deelfietsen (fietsenstalling, beperkt)</li> <li>- Toilet</li> <li>- Informatiepunt</li> <li>- Opstappunt pendeldienst</li> <li>- Opstapplek valet parking</li> </ul>
Rolverdeling	Xx
Projectleiding	Xx
Partners	Gemeente Wijdermeren, (Caravanpark van de Wetering), Verenigde Bedrijven Boomhoek, Bewonersfederatie OVP
Prioriteit	Gemiddelde Prioriteit
Planning	Middellange termijn 4-10 jaar
Status planning	nog niet gestart/gestart/licht (tijdelijk) stil/ in uitvoering / afgerond
Raming project kosten per Dekking totaal	Middellage kosten, € 50.000,- tot € 250.000,- € << verwijzen >>

## Maatregelfiche P2.1

### Opwaarderen huidige parkeervoorzieningen

Code maatregel	P2.1
Datum vaststelling	<< verwijzen >>
Bouwstenen	Parkeren en Autogebruik
Locatie gemeente	Stichtse Vecht
Locatie straatnaam	Sperwerveld (tussen Kleizuwe, Raadhuislaan en N201)

Projectbeschrijving	Betreft het realiseren van nieuwe parkeerplaatsen in het groen met bijhorende voorzieningen zoals (e-laadvoorzieningen, deelfietsen, toilet, informatiepunt, opstappunt pendeldienst). Het gaat om het opwaarderen en uitbreiden van de 12 bestaande parkeerplaatsen binnen de ontwikkeling Sperwerveld. Exact aantal extra parkeerplaatsen in het groen is afhankelijk van behoefte (parkeeronderzoek).
---------------------	--

Rolverdeling	Xx
Projectleiding	Xx
Partners	Gemeente Stichtse Vecht, Bewonersfederatie OVP

Prioriteit	Hoge Prioriteit
Planning	Korte termijn 1-3 jaar
Status planning	nog niet gestart/gestart/ligt (tijdelijk) stil/ in uitvoering / afgerond

Raming project kosten per Dekking totaal	Lage kosten, € 0,- tot € 50.000,- € << verwijzen >>
--	--

## Maatregelfiche P2.2

### Opwaarderen huidige parkeervoorzieningen

Code maatregel	P2.2
Datum vaststelling	<< verwijzen >>
Bouwstenen	Parkeren en Autogebruik
Locatie gemeente	Wijdemeren
Locatie straatnaam	Recreatiestrand De Zuwe en haven Ottenhome

Projectbeschrijving	Betreft het realiseren van nieuwe parkeerplaatsen in het groen met bijhorende voorzieningen zoals (e-laadvoorzieningen, deelfietsen, toilet, informatiepunt, opstappunt pendeldienst en valet parking). Het gaat om het uitbreiden van het bestaand parkeerterrein bij recreatiestrand, inpassen in groene omgeving. Uitbreiding richting natuurgebied is niet mogelijk (Natura 2000). Daarom uitbreiden op bestaande terrein richting fietspad, sloot dempen. Dit biedt ruimte voor zo'n 25 extra pp.
---------------------	--

Rolverdeling	Xx
Projectleiding	Xx
Partners	Gemeente Wijdemeren, Provincie Noord-Holland, Bewonersfederatie OVP, (haven Ottenhome)

Prioriteit	Hoge Prioriteit
Planning	Korte termijn 1-3 jaar
Status planning	nog niet gestart/gestart/ligt (tijdelijk) stil/ in uitvoering / afgerond

Raming project kosten per Dekking totaal	Middellage kosten, € 250.000,- tot € 1.000.000,- € << verwijzen >>
--	---

## Maatregelfiche P3.1

### Parkeren Seizoensgebonden

Code maatregel	P3.1
Datum vaststelling	<< verwijzen >>
Bouwstenen	Parkeren en Autogebruik
Locatie gemeente	Stichtse Vecht
Locatie straatnaam	De Strook

Projectbeschrijving	Betreft het realiseren van een overloopparkeerterrein voor seizoensgebonden parkeren in het groen aan de zuidzijde van de Nieuweweg, het gebied ten oosten van Griendweg tussen weg en fietspad. Hier is ruimte voor +/- 80 pp
---------------------	--

Rolverdeling	Xx
Projectleiding	Xx
Partners	Gemeente Stichtse Vecht, (Bedrijven de Strook)

Prioriteit	Hoge Prioriteit
Planning	Korte termijn 1-3 jaar
Status planning	nog niet gestart/gestart/licht (tijdelijk) stil/ in uitvoering / afgerond

Raming project kosten per Dekking totaal	Middellage kosten, € 250.000,- tot € 1.000.000,- € << verwijzen >>
--	---

## Maatregelfiche P3.2

### Parkeren Seizoensgebonden

Code maatregel	P3.2
Datum vaststelling	<< verwijzen >>
Bouwstenen	Parkeren en Autogebruik
Locatie gemeente	Stichtse Vecht
Locatie straatnaam	Fort Spion

Projectbeschrijving	Betreft het realiseren van extra seizoensgebonden parkeerruimte in co-creatie met recreatiecentrum Mijnden. In de directe omgeving is geen ruimte voor extra parkeergelegenheid in de directe omgeving, vandaar dat de mogelijkheden voor co-creatie met recreatiecentrum Mijnden. Daar is ruimte voor zo'n 50 pp extra.
---------------------	--

Rolverdeling	Xx
Projectleiding	Xx
Partners	Gemeente Stichtse Vecht, Waternet, (recreatiecentrum Mijnden)

Prioriteit	Gemiddelde Prioriteit
Planning	Middellange termijn 4-10 jaar
Status planning	nog niet gestart/gestart/licht (tijdelijk) stil/ in uitvoering / afgerond

Raming project kosten per Dekking totaal	Middellage kosten, € 250.000,- tot € 1.000.000,- € << verwijzen >>
--	---

### Maatregelfiche P3.3

#### Parkeren Seizoensgebonden

Code maatregel	P3.3
Datum vaststelling	<< verwijzen >>
Bouwstenen	Parkeren en Autogebruik
Locatie gemeente	Stichtse Vecht
Locatie straatnaam	Fort Kijkuit

Projectbeschrijving	Betreft het realiseren van extra seizoensgebonden parkeerruimte in de hoek Kleinzuwe-Gabriëlweg voor bezoekers Fort Kijkuit. Daar is ruimte voor zo'n 25-30 parkeerplaatsen.
---------------------	--

Rolverdeling	Xx
Projectleiding	Xx
Partners	Gemeente Stichtse Vecht, Waternet, (recreatiecentrum Mijnden)

Prioriteit	Gemiddelde Prioriteit
Planning	Lange termijn 10-25 jaar
Status planning	nog niet gestart/gestart/ligt (tijdelijk) stil/ in uitvoering / afgerond

Raming project kosten per Dekking totaal	Middellage kosten, € 250.000,- tot € 1.000.000,- € << verwijzen >>
--	---



## Maatregelfiche P4.1

### Bewegwijzeringsysteem Parkeren

Code maatregel	P4.1
Datum vaststelling	<< verwijzen >>
Bouwstenen	Parkeren en Autogebruik, Samen Digitaal
Locatie gemeente	Wijdmeren, Stichtse Vecht
Locatie	Plangebied Oostelijke Vechtplassen
Projectbeschrijving	Betreft het realiseren van eenduidige parkeerbewegwijzing naar de verschillende recreatieve bestemmingen. Een en ander voeren we uit in samenwerking met routebureaus. Waar mogelijk leggen we de koppeling leggen met navigatiesystemen voor een optimale routebegeleiding naar de diverse recreatieve bestemmingen.
Rolverdeling	Xx
Projectleiding	Xx
Partners	Gemeente Wijdmeren, Gemeente Stichtse Vecht, (routebureau) Provincie Utrecht, (routebureau) Provincie Noord-Holland, Platform Recreatie en Toerisme Wijdmeren, ANWB
Prioriteit	Gemiddelde Prioriteit
Planning	Middellange termijn 4-10 jaar
Status planning	nog niet gestart/gestart/licht (tijdelijk) stil/ in uitvoering / afgerond
Raming project kosten per Dekking totaal	Middellange kosten, € 50.000,- tot € 250.000,- € << verwijzen >>

## Maatregelfiche OVD1.1

### Lobby- en behoefteonderzoek (H)OV-netwerk

Code maatregel	OVD1.1
Datum vaststelling	<< verwijzen >>
Bouwstenen	Openbaar Vervoer en deelmobiliteit
Locatie gemeente	Wijdmeren, Stichtse Vecht, Hilversum
Locatie	Plangebied Oostelijke Vechtplassen

Projectbeschrijving	Betreft een lobby in combinatie met een haalbaarheidsonderzoek voor de insteek van de nieuwe concessie. Inzet op kleinschalig vraagafhankelijk vervoer, sterke openbaar vervoerassen tussen hoge concentratiegebieden in en rond plangebied. Inzet op oost-westverbinding van HOV over N201 tussen Hilversum en Aalsmeer. En noord-zuid met doortrekken van buslijnen 122 en 104 (reguliere buslijnen) en realiseren OV-verbinding tussen station Weesp en Gooi-corridor.
---------------------	---

Rolverdeling	Xx
Projectleiding	Xx
Partners	Gemeente Hilversum, Gemeente Stichtse Vecht, Gemeente Wijdmeren, Provincie Utrecht, Provincie Noord-Holland, Regio Gooi- en Vechtstreek

Prioriteit	Gemiddelde Prioriteit
Planning	Korte Termijn 1-3 jaar
Status planning	nog niet gestart/gestart/ligt (tijdelijk) stil/ in uitvoering / afgerond

Raming project kosten per Dekking totaal	Middellage kosten, € 50.000,- tot € 250.000,- € << verwijzen >>
--	--

## Maatregelfiche OVD2.1

### Reserveren ruimte voor (nieuwe) duurzaam bushaltes

Code maatregel	OVD2.1
Datum vaststelling	<< verwijzen >>
Bouwstenen	Openbaar Vervoer en deelmobiliteit
Locatie gemeente	Stichtse Vecht
Locatie	Scheendijk
Projectbeschrijving	Betreft het reserveren van ruimte voor een nieuwe duurzame ECO bushalte op de Scheendijk. Dit is een kanslocatie volgend op doelstelling meer (hoogwaardig) openbaar vervoer, vraagafhankelijk openbaar vervoer en seizoensgebonden pendel. Belangrijk is dat de haltes een herkenbare, groene uitstraling krijgen en locatie centraal bij recreatieve voorzieningen. De halte beschikt over ruimte voor (toekomstige) deelmobiliteit.
Rolverdeling	Xx
Projectleiding	Xx
Partners	Gemeente Hilversum, Gemeente Stichtse Vecht, Gemeente Wijdmeren, Provincie Utrecht, Provincie Noord-Holland, Regio Gooi- en Vechtstreek
Prioriteit	Hoge Prioriteit
Planning	Korte Termijn 1-3 jaar
Status planning	nog niet gestart/gestart/licht (tijdelijk) stil/ in uitvoering / afgerond
Raming project kosten per Dekking totaal	Lage kosten, € 0,- tot € 50.000,- € << verwijzen >>

## Maatregelfiche OVD2.2

### Reserveren ruimte voor (nieuwe) duurzaam bushaltes

Code maatregel	OVD2.2
Datum vaststelling	<< verwijzen >>
Bouwstenen	Openbaar Vervoer en deelmobiliteit
Locatie gemeente	Breukeleveen Muyevelde en Boomhoek
Locatie	Wijdemerem

Projectbeschrijving	Betreft het reserveren van ruimte voor een nieuwe duurzame ECO bushalte op de Scheendijk. Dit is een kanslocatie volgend op doelstelling meer (hoogwaardig) openbaar vervoer, vraagafhankelijk openbaar vervoer en seizoensgebonden pendel. Belangrijk is dat de haltes een herkenbare, groene uitstraling krijgen en locatie centraal bij recreatieve voorzieningen. De halte beschikt over ruimte voor (toekomstige) deelmobiliteit.
---------------------	--

Rolverdeling	Xx
Projectleiding	Xx
Partners	Gemeente Hilversum, Gemeente Stichtse Vecht, Gemeente Wijdemerem, Provincie Utrecht, Provincie Noord-Holland, Regio Gooi- en Vechtstreek

Prioriteit	Hoge Prioriteit
Planning	Korte Termijn 1-3 jaar
Status planning	nog niet gestart/gestart/ligt (tijdelijk) stil/ in uitvoering / afgerond

Raming project kosten per Dekking totaal	Lage kosten, € 0,- tot € 50.000,- € << verwijzen >>
--	--

### Maatregelfiche OVD2.3

#### Reserveren ruimte voor (nieuwe) duurzaam bushaltes

Code maatregel	OVD2.3
Datum vaststelling	<< verwijzen >>
Bouwstenen	Openbaar Vervoer en deelmobiliteit
Locatie gemeente	De Strook
Locatie	Stichtse Vecht

Projectbeschrijving	Betreft het reserveren van ruimte voor een nieuwe duurzame ECO bushalte op de Scheendijk. Dit is een kanslocatie volgend op doelstelling meer (hoogwaardig) openbaar vervoer, vraagafhankelijk openbaar vervoer en seizoensgebonden pendel. Belangrijk is dat de haltes een herkenbare, groene uitstraling krijgen en locatie centraal bij recreatieve voorzieningen. De halte beschikt over ruimte voor (toekomstige) deelmobiliteit.
---------------------	--

Rolverdeling	Xx
Projectleiding	Xx
Partners	Gemeente Hilversum, Gemeente Stichtse Vecht, Gemeente Wijdmeren, Provincie Utrecht, Provincie Noord-Holland, Regio Gooi- en Vechtstreek

Prioriteit	Hoge Prioriteit
Planning	Korte Termijn 1-3 jaar
Status planning	nog niet gestart/gestart/licht (tijdelijk) stil/ in uitvoering / afgerond

Raming project kosten per Dekking totaal	Lage kosten, € 0,- tot € 50.000,- € << verwijzen >>
--	--

## Maatregelfiche OVD2.4

### Reserveren ruimte voor (nieuwe) duurzaam bushaltes

Code maatregel	OVD2.4
Datum vaststelling	<< verwijzen >>
Bouwstenen	Openbaar Vervoer en deelmobiliteit
Locatie gemeente	Oud-Loosdrecht
Locatie	Wijdemerem

Projectbeschrijving	Betreft het reserveren van ruimte voor een nieuwe duurzame ECO bushalte op de Scheendijk. Dit is een kanslocatie volgend op doelstelling meer (hoogwaardig) openbaar vervoer, vraagafhankelijk openbaar vervoer en seizoensgebonden pendel. Belangrijk is dat de haltes een herkenbare, groene uitstraling krijgen en locatie centraal bij recreatieve voorzieningen. De halte beschikt over ruimte voor (toekomstige) deelmobiliteit.
---------------------	--

Rolverdeling	Xx
Projectleiding	Xx
Partners	Gemeente Hilversum, Gemeente Stichtse Vecht, Gemeente Wijdemerem, Provincie Utrecht, Provincie Noord-Holland, Regio Gooi- en Vechtstreek

Prioriteit	Hoge Prioriteit
Planning	Korte Termijn 1-3 jaar
Status planning	nog niet gestart/gestart/licht (tijdelijk) stil/ in uitvoering / afgerond

Raming project kosten per Dekking totaal	Lage kosten, € 0,- tot € 50.000,- € << verwijzen >>
--	--

## Maatregelfiche OVD2.5

### Reserveren ruimte voor (nieuwe) duurzaam bushaltes

Code maatregel	OVD2.5
Datum vaststelling	<< verwijzen >>
Bouwstenen	Openbaar Vervoer en deelmobiliteit
Locatie gemeente	Nieuw-Loosdrecht
Locatie	Wijdemerem

Projectbeschrijving	Betreft het reserveren van ruimte voor een nieuwe duurzame ECO bushalte op de Scheendijk. Dit is een kanslocatie volgend op doelstelling meer (hoogwaardig) openbaar vervoer, vraagafhankelijk openbaar vervoer en seizoensgebonden pendel. Belangrijk is dat de haltes een herkenbare, groene uitstraling krijgen en locatie centraal bij recreatieve voorzieningen. De halte beschikt over ruimte voor (toekomstige) deelmobiliteit.
---------------------	--

Rolverdeling	Xx
Projectleiding	Xx
Partners	Gemeente Hilversum, Gemeente Stichtse Vecht, Gemeente Wijdemerem, Provincie Utrecht, Provincie Noord-Holland, Regio Gooi- en Vechtstreek

Prioriteit	Hoge Prioriteit
Planning	Korte Termijn 1-3 jaar
Status planning	nog niet gestart/gestart/ligt (tijdelijk) stil/ in uitvoering / afgerond

Raming project kosten per Dekking totaal	Lage kosten, € 0,- tot € 50.000,- € << verwijzen >>
--	--

## Maatregelfiche OVD3.1

### Opwaarderen bestaande bushaltes

Code maatregel	OVD3.1
Datum vaststelling	<< verwijzen >>
Bouwstenen	Openbaar Vervoer en deelmobiliteit
Locatie gemeente	Gemeenten Stichtse Vecht, Wijdmeren, Hilversum
Locatie	Plangebied Oostelijke Vechtplassen
Projectbeschrijving	Betreft een behoefteonderzoek naar het opwaarderen van bestaande bushaltes met o.a. de mogelijkheid tot ruimte voor het plaatsen (toekomstige) deelmobiliteit.
Rolverdeling	Xx
Projectleiding	Xx
Partners	Gemeente Hilversum, Gemeente Stichtse Vecht, Gemeente Wijdmeren, Provincie Utrecht, Provincie Noord-Holland, Regio Gooi- en Vechtstreek, (Reizigers)
Prioriteit	Gemiddelde Prioriteit
Planning	Middellange Termijn 4-10 jaar
Status planning	nog niet gestart/gestart/licht (tijdelijk) stil/ in uitvoering / afgerond
Raming project kosten per Dekking totaal	Middellange kosten, € 50.000,- tot € 250.000,- € << verwijzen >>



## Maatregelfiche OVD4.1

### Stationsvoorzieningen NS

Code maatregel	OVD4.1
Datum vaststelling	<< verwijzen >>
Bouwstenen	Openbaar Vervoer en deelmobiliteit, Samen Digitaal
Locatie gemeente	Gemeenten Stichtse Vecht, Wijdmeren, Hilversum
Locatie	Breukelen, Maarsse, Hilversum, Maartensdijk, Bussum

Projectbeschrijving	Lobby informatiepunten op (bus-)stations voor de bereikbaarheid van de Oostelijke Vechtplassen en plaatsen deelmobiliteit (deelfietsen en -scooters).
---------------------	---

Rolverdeling	Xx
Projectleiding	Xx
Partners	Gemeente Wijdmeren, Gemeente Stichtse Vecht, Gemeente Hilversum, Provincie Utrecht, Provincie Noord-Holland, (Vervoerder NS en stad/-streekvervoerders), Platform Recreatie en Toerisme Wijdmeren, Regio Gooi- en Vechtstreek

Prioriteit	Hoge Prioriteit
Planning	Korte Termijn 1-3 jaar
Status planning	nog niet gestart/gestart/ligt (tijdelijk) stil/ in uitvoering / afgerond

Raming project kosten per Dekking totaal	Lage kosten, € 0,- tot € 50.000,- € << verwijzen >>
--	--

## Maatregelfiche OVD5.1

### Pilot Pendel Seizoensgebonden

Code maatregel	OVD5.1
Datum vaststelling	<< verwijzen >>
Bouwstenen	Openbaar Vervoer en deelmobiliteit, Samen Digitaal
Locatie gemeente	Gemeenten Stichtse Vecht, Wijdmeren
Locatie	Scheendijk, Vakantieparken Oud- en Nieuw-Loosdrechtsedijk

Projectbeschrijving	<p>Pilot seizoengebonden pendel van Station Breukelen naar Scheendijk, e.o. Vecht. Pilot uit te breiden naar vakantieparken aan Oud- en Nieuw-Loosdrechtsedijk met verbinding van Station Hilversum. Verbinding met station Hilversum kan ook als losstaande pilot worden uitgevoerd. Inzet op een nieuw slim en laagdrempelig (seizoengebonden) systeem van kleinschalig vraagafhankelijk vervoer, oftewel een pendeldienst, kleinschalige bus- en/of taxidiensten zijn, geïnitieerd en georganiseerd door lokale ondernemers. We onderzoeken samen met de ondernemers, als uitvoerende partij voor het rijden van de pendeldienst, het draagvlak en welke mogelijkheden er zijn.</p>
---------------------	--

Rolverdeling	Xx
Projectleiding	Xx
Partners	Gemeente Stichtse Vecht, Gemeente Wijdmeren, Gemeente Hilversum, Vereniging Kievitsbuurten, Bewonersfederatie OVP, (Ondernemers Scheendijk, Vecht e.o., Oud- en Nieuw-Loosdrecht), Provincie Utrecht, Provincie Noord-Holland, (Vervoerder NS en stad-/streekvervoerders), Platform Recreatie en Toerisme Wijdmeren, Regio Gooi- en Vechtstreek

Prioriteit	Middellange Prioriteit
Planning	Korte Termijn 1-3 jaar
Status planning	nog niet gestart/gestart/ligt (tijdelijk) stil/ in uitvoering / afgerond

Raming project kosten per Dekking totaal	Lage kosten, € 0,- tot € 50.000,- € << verwijzen >>
--	--

## Maatregelfiche OVD6.1

### Pilot Valet Parking

Code maatregel	OVD6.1
Datum vaststelling	<< verwijzen >>
Bouwstenen	Openbaar Vervoer en deelmobiliteit,
Locatie gemeente	Gemeenten Stichtse Vecht, Wijdemerem
Locatie	Scheendijk, Vakantieparken Oud- en Nieuw-Loosdrechtsedijk

**Projectbeschrijving**

Pilot van valet parking als een extra service die een enorme bijdrage kan leveren aan de uitstraling en de beleving van een recreatieve bestemming. Bezoekers komen met de eigen auto voorrijden bij het restaurant, overnachtingslocatie of haven. Daar stapt de bezoeker uit met zijn bagage en wordt de auto overgenomen door een chauffeur die de auto veilig parkeert en aan het einde van het bezoek weer voorrijdt.

We stellen voor om een pilot voor valet parking uit te voeren op de Scheendijk en/of de vakantieparken aan de Oud- en Nieuw-Loosdrechtsedijk, waarbij parkeren plaatsvindt aan de randen van de Scheendijk en de beschreven mogelijke parkeervoorzieningen aan de Oud- en Nieuw-Loosdrechtsedijk. Bij succes rollen we dit principe verder uit over de andere recreatieve bestemmingen rondom de Oostelijke Vechtplassen.

Rolverdeling	Xx
Projectleiding	Xx
Partners	Gemeente Stichtse Vecht, Gemeente Wijdemerem, Vereniging Kievitsbuurten, Bewonersfederatie OVP, (Ondernemers Scheendijk, Vecht e.o., Oud- en Nieuw-Loosdrecht), Provincie Utrecht, Provincie Noord-Holland, (Vervoerder NS en stad-/streekvervoerders), Platform Recreatie en Toerisme Wijdemerem, Regio Gooi- en Vechtstreek

Prioriteit	Middellange Prioriteit
Planning	Korte Termijn 1-3 jaar
Status planning	nog niet gestart/gestart/licht (tijdelijk) stil/ in uitvoering / afgerond

Raming project kosten per Dekking totaal	Lage kosten, € 0,- tot € 50.000,- € << verwijzen >>
--	--

## Maatregelfiche SD1.1

### Informatievoorziening

Code maatregel	SD1.1
Datum vaststelling	<< verwijzen >>
Bouwstenen	Samen Digitaal
Locatie gemeente	Gemeenten Stichtse Vecht, Wijdmeren, Hilversum
Locatie	Plangebied Oostelijke Vechtplassen

Projectbeschrijving	Betreft het inzichtelijk en bekend maken door o.a. actieve promotie (marketingcampagnes). Hoe kunnen bezoekers van de Oostelijke Vechtplassen het gebied bereiken, waar zijn parkeervoorzieningen en wat zijn de mogelijkheden van reizen binnen het gebied. Aan te bieden als een aanvulling op het bestaande platform Visitgooivecht.nl en mogelijk later als onderdeel van een MaaS-platform.
---------------------	--

Rolverdeling	Xx
Projectleiding	Xx
Partners	Gemeente Hilversum, Gemeente Stichtse Vecht, Gemeente Wijdmeren, Provincie Utrecht, Provincie Noord-Holland, Regio Gooi- en Vechtstreek, ANWB, Platform Recreatie en Toerisme Wijdmeren

Prioriteit	Hoge Prioriteit
Planning	Korte Termijn 1-3 jaar
Status planning	nog niet gestart/gestart/licht (tijdelijk) stil/ in uitvoering / afgerond

Raming project kosten per Dekking totaal	Lage kosten, € 0,- tot € 50.000,- € << verwijzen >>
--	--

## Maatregelfiche SD2.1

### Volgen en aansluiten op MaaS-platform Oostelijke Vechtplassen

Code maatregel	SD2.1
Datum vaststelling	<< verwijzen >>
Bouwstenen	Samen Digitaal, Openbaar Vervoer en Deelmobiliteit
Locatie gemeente	Gemeenten Stichtse Vecht, Wijdmeren, Hilversum
Locatie	Plangebied Oostelijke Vechtplassen
Projectbeschrijving	Betreft het volgen en aansluiten op (boven)regionale initiatieven voor MaaS (Mobility as a Service). Een dergelijk online platform maakt plannen, boeken en betalen in één digitale omgeving voor OV-reizigers en diverse vormen van deelmobiliteit of slimme parkeersystemen mogelijk.
Rolverdeling	Xx
Projectleiding	Xx
Partners	Gemeente Hilversum, Gemeente Stichtse Vecht, Gemeente Wijdmeren, Provincie Utrecht, Provincie Noord-Holland, Regio Gooi- en Vechtstreek
Prioriteit	Lage Prioriteit
Planning	Middellange Termijn 4-10 jaar
Status planning	nog niet gestart/gestart/licht (tijdelijk) stil/ in uitvoering / afgerond
Raming project kosten per Dekking totaal	Lage kosten, € 0,- tot € 50.000,- € << verwijzen >>

## Maatregelfiche FW1.1

### Realiseren veilige en comfortabele fiets- en wandelvoorzieningen

Code maatregel	FW 1.1
Datum vaststelling	<< verwijzen >>
Bouwstenen	Actieve vervoerwijken: Fietsen en wandelen
Locatie gemeente	Gemeente Stichtse Vecht
Locatie	Scheendijk, Proosdijweg, Laan van Günterstein

Projectbeschrijving	Betreft het inrichten van de Scheendijk en omgeving. Voor de Scheendijk en de Proosdijweg inzetten op veilige en comfortabele fietsvoorziening in de vorm van een fietsstraat (eenrichtingsverkeer) met wandelvoorzieningen op de Scheendijk. De breedte en verharding voldoet aan hoge kwaliteitseisen, bij voorkeur asfaltverharding. Op de Laan van Günterstein blijft de fietsstraat behouden, maar daar wordt ingezet op het verbeteren van de wandelvoorziening.
---------------------	--

Rolverdeling	Xx
Projectleiding	Xx
Partners	Gemeente Stichtse Vecht, Vereniging Kievitsbuurten, Bewonersfederatie OVP

Prioriteit	Hoge Prioriteit
Planning	Korte Termijn 1-3 jaar
Status planning	nog niet gestart/gestart/ligt (tijdelijk) stil/ in uitvoering / afgerond

Raming project kosten per Dekking totaal	Middelhoge kosten € 250.000,- tot € 1.000.000,- € << verwijzen >>
--	--

## Maatregelfiche FW1.2

### Realiseren veilige en comfortabele fiets- en wandelvoorzieningen

Code maatregel	FW 1.2
Datum vaststelling	<< verwijzen >>
Bouwstenen	Actieve vervoerwijzen: Fietsen en wandelen
Locatie gemeente	Gemeente Stichtse Vecht
Locatie	't Zandpad
Projectbeschrijving	Betreft het inrichten van 't Zandpad als veilige en comfortabele fietsvoorziening met brede, rode fietsstroken. De breedte en verharding voldoet aan hoge kwaliteitseisen met bij voorkeur asfaltverharding.
Rolverdeling	Xx
Projectleiding	Xx
Partners	Gemeente Stichtse Vecht, Bewonersfederatie OVP, (omwonenden)
Prioriteit	Lage Prioriteit
Planning	Lange termijn 10-25 jaar
Status planning	nog niet gestart/gestart/ligt (tijdelijk) stil/ in uitvoering / afgerond
Raming project kosten per Dekking totaal	Hoge kosten > € 1.000.000,- € << verwijzen >>

### Maatregelfiche FW1.3

#### Realiseren veilige en comfortabele fiets- en wandelvoorzieningen

Code maatregel	FW 1.3
Datum vaststelling	<< verwijzen >>
Bouwstenen	Actieve vervoerwijzen: Fietsen en wandelen
Locatie gemeente	Gemeente Stichtse Vecht
Locatie	wegvak Nieuweweg (Fort Tienhoven - Zandpad)
Projectbeschrijving	Betreft het inrichten van de Nieuweweg als veilige en comfortabele fietsvoorziening met brede, rode fietsstroken. De breedte en verharding voldoet aan hoge kwaliteitseisen met bij voorkeur asfaltverharding.
Rolverdeling	Xx
Projectleiding	Xx
Partners	Gemeente Stichtse Vecht
Prioriteit	Hoge Prioriteit
Planning	Korte termijn 1-3 jaar
Status planning	nog niet gestart/gestart/licht (tijdelijk) stil/ in uitvoering / afgerond
Raming project kosten per Dekking totaal	Middelhoge kosten € 250.000,- tot € 1.000.000,- € << verwijzen >>



## Maatregelfiche FW1.4

### Realiseren veilige en comfortabele fiets- en wandelvoorzieningen

Code maatregel	FW 1.4
Datum vaststelling	<< verwijzen>>
Bouwstenen	Actieve vervoerwijzen: Fietsen en wandelen
Locatie gemeente	Gemeente Stichtse Vecht
Locatie	Verbinding kern Breukelen - Laan van Günterstein
Projectbeschrijving	Betreft het inrichten van de Brugstraat en eventueel andere straten binnen lokale fietsnetwerk van de kern Breukelen als veilige en comfortabele fietsvoorziening in de vorm van een fietsstraat. De breedte en verharding voldoet aan hoge kwaliteitseisen met bij voorkeur rode klinkers.
Rolverdeling	Xx
Projectleiding	Xx
Partners	Gemeente Stichtse Vecht, Bewonersfederatie OVP, (omwonenden)
Prioriteit	Lage Prioriteit
Planning	Lange Termijn 10-25 jaar
Status planning	nog niet gestart/gestart/ligt (tijdelijk) stil/ in uitvoering / afgerond
Raming project kosten per	P.M.
Dekking totaal	€ << verwijzen>>

## Maatregelfiche FW1.5

### Realiseren veilige en comfortabele fiets- en wandelvoorzieningen

Code maatregel	FW 1.5
Datum vaststelling	<< verwijzen >>
Bouwstenen	Actieve vervoerwijzen: Fietsen en wandelen
Locatie gemeente	Gemeente Wijdmeren
Locatie	Fietsroute Dorpslint - Wegvak Herenweg Breukeleveen

Projectbeschrijving	Betreft het inrichten van de Herenweg en Nieuw-Loosdrechtsewijk tot en met Boomhoek (overgang aanliggend fietspad) als veilige en comfortabele fietsvoorziening in de vorm van een fietsstraat en aanliggende voetgangersvoorziening. De breedte en verharding van de fietsvoorziening voldoet aan hoge kwaliteitseisen met bij voorkeur asfaltverharding.
---------------------	--

Rolverdeling	Xx
Projectleiding	Xx
Partners	Gemeente Wijdmeren, Verenigde Bedrijven Boomhoek, Bewonersfederatie OVP

Prioriteit	Gemiddelde Prioriteit
Planning	Middellange Termijn 4-10 jaar
Status planning	nog niet gestart/gestart/licht (tijdelijk) stil/ in uitvoering / afgerond

Raming project kosten per Dekking totaal	Hoge Kosten > € 1.000.000,- € << verwijzen >>
--	--

## Maatregelfiche FW1.6

### Realiseren veilige en comfortabele fiets- en wandelvoorzieningen

Code maatregel	FW 1.6
Datum vaststelling	<< verwijzen >>
Bouwstenen	Actieve vervoerwijzen: Fietsen en wandelen
Locatie gemeente	Gemeente Wijdmeren
Locatie	Fietsroute Dorpslint - Wegvak Nieuw-Loosdrechtsedijk vanaf BoomHoek tot rotonde Molenmeent Nieuw-Loosdrecht

Projectbeschrijving	Voorzien van eenduidige inrichting met brede fietsstroken met bij voorkeur rode asfaltverharding. Binnen de bebouwde kom van Nieuw-Loosdrecht de verbinding voorzien van voetgangersvoorzieningen.
---------------------	--

Rolverdeling	Xx
Projectleiding	Xx
Partners	Gemeente Wijdmeren, Verenigde Bedrijven Boomhoek, Bewonersfederatie OVP

Prioriteit	Gemiddelde Prioriteit
Planning	Middellange Termijn 4-10 jaar
Status planning	nog niet gestart/gestart/licht (tijdelijk) stil/ in uitvoering / afgerond

Raming project kosten per Dekking totaal	Hoge Kosten > € 1.000.000,- € << verwijzen >>
--	--

## Maatregelfiche FW1.7

### Realiseren veilige en comfortabele fiets- en wandelvoorzieningen

Code maatregel	FW 1.7
Datum vaststelling	<< verwijzen >>
Bouwstenen	Actieve vervoerwijzen: Fietsen en wandelen
Locatie gemeente	Gemeente Wijdmeren
Locatie	Fietsroute Dorpslint - Wegvak Nieuw-Loosdrechtsedijk rotonde de Zodde tot kruispunt Horndijk.

Projectbeschrijving	Betreft het realiseren van een eenduidige inrichting met brede fietsstroken, bij voorkeur met rode asfaltverharding. Met behoud van voetgangersvoorzieningen.
---------------------	---

Rolverdeling	Xx
Projectleiding	Xx
Partners	Gemeente Wijdmeren, Bewonersfederatie OVP

Prioriteit	Gemiddelde Prioriteit
Planning	Middellange Termijn 4-10 jaar
Status planning	nog niet gestart/gestart/licht (tijdelijk) stil/ in uitvoering / afgerond

Raming project kosten per Dekking totaal	Middelhoge Kosten € 250.000,- tot € 1.000.000,- € << verwijzen >>
--	--

## Maatregelfiche FW1.8

### Realiseren veilige en comfortabele fiets- en wandelvoorzieningen

Code maatregel	FW 1.8
Datum vaststelling	<< verwijzen >>
Bouwstenen	Actieve vervoerwijzen: Fietsen en wandelen
Locatie gemeente	Gemeente Wijdmeren
Locatie	Fietsroute Dorpslint - Wegvak Nieuw-Loosdrechtsedijk rotonde de Zodde tot kruispunt Horndijk.

Projectbeschrijving	Betreft het inrichten van een veilige, comfortabele fietsvoorziening in de vorm van een fietsstraat, bij voorkeur asfaltverharding. Bij realisatie aandacht voor wandelvoorziening, waarbij huidig fietspad kan worden gebruikt als wandelpad.
---------------------	--

Rolverdeling	Xx
Projectleiding	Xx
Partners	Gemeente Wijdmeren, Bewonersfederatie OVP, (omwonenden)

Prioriteit	Hoge Prioriteit
Planning	Middellange Termijn 4-10 jaar
Status planning	nog niet gestart/gestart/ligt (tijdelijk) stil/ in uitvoering / afgerond

Raming project kosten per Dekking totaal	Middelhoge Kosten € 250.000,- tot € 1.000.000,- € << verwijzen >>
--	--

## Maatregelfiche FW1.9

### Realiseren veilige en comfortabele fiets- en wandelvoorzieningen

Code maatregel	FW 1.9
Datum vaststelling	<< verwijzen >>
Bouwstenen	Actieve vervoerwijzen: Fietsen en wandelen
Locatie gemeente	Gemeente Wijdmeren
Locatie	Kortenhoefsedijk
Projectbeschrijving	Betreft het inrichten van veilige en comfortabele fietsvoorziening, eenduidige inrichting met brede fietsstroken, bij voorkeur in rode asfaltverharding.
Rolverdeling	Xx
Projectleiding	Xx
Partners	Gemeente Wijdmeren, Bewonersfederatie OVP, (omwonenden)
Prioriteit	Hoge Prioriteit
Planning	Korte Termijn 1-3 jaar
Status planning	nog niet gestart/gestart/ligt (tijdelijk) stil/ in uitvoering / afgerond
Raming project kosten per Dekking totaal	Hoge Kosten > € 1.000.000,- € << verwijzen >>

## Maatregelfiche FW1.10

### Realiseren veilige en comfortabele fiets- en wandelvoorzieningen

Code maatregel	FW 1.10
Datum vaststelling	<< verwijzen >>
Bouwstenen	Actieve vervoerwijzen: Fietsen en wandelen
Locatie gemeente	Gemeente Wijdmeren
Locatie	Hollands End en Stichts End (ten noorden van Gele Brug Ankeveen)

Projectbeschrijving	Betreft het inrichten van een veilige, comfortabele fietsvoorziening in de vorm van een eenduidige inrichting met brede fietsstroken met bij voorkeur rode asfaltverharding.
---------------------	--

Rolverdeling	Xx
Projectleiding	Xx
Partners	Gemeente Wijdmeren, Bewonersfederatie OVP, (omwonenden)

Prioriteit	Gemiddelde Prioriteit
Planning	Middellange termijn 4-10 jaar
Status planning	nog niet gestart/gestart/licht (tijdelijk) stil/ in uitvoering / afgerond

Raming project kosten per Dekking totaal	Hoge Kosten > € 1.000.000,- € << verwijzen >>
--	--

## Maatregelfiche F1.1

### Aansluiten fietsverbindingen externe wegbeheerders

Code maatregel	F1.1
Datum vaststelling	<< verwijzen >>
Bouwstenen	Actieve vervoerwijzen: Fietsen en wandelen
Locatie gemeente	Gemeenten Stichtse Vecht en Wijdmeren
Locatie	Locatieafhankelijk
Projectbeschrijving	Betreft het inrichten van een veilige, comfortabele fietsvoorziening in de vorm van een eenduidige inrichting met brede fietsstroken met bij voorkeur rode asfaltverharding.
Rolverdeling	Xx
Projectleiding	Xx
Partners	Betreft het aansluiten op hoofdfietsroutes van overige wegbeheerders, waaronder de te realiseren snelfietsroute langs het Amsterdam-Rijn Kanaal. Locaties nader te bepalen.
Prioriteit	Gemiddelde Prioriteit
Planning	Lange Termijn 10-25 jaar
Status planning	nog niet gestart/gestart/licht (tijdelijk) stil/ in uitvoering / afgerond
Raming project kosten per	P.M.
Dekking totaal	€ << verwijzen >>



## Maatregelfiche F2.1

### Stimulering fietsparkeervoorzieningen (inclusief laden) particulier terrein

Code maatregel	F2.1
Datum vaststelling	<< verwijzen >>
Bouwstenen	Actieve vervoerwijzen: Fietsen en wandelen
Locatie gemeente	Gemeenten Stichtse Vecht en Wijdmeren
Locatie	Plangebied Oostelijke Vechtplassen

Projectbeschrijving	Stimuleringsprogramma voor fietsparkeervoorzieningen in co-creatie met particulieren vanwege gebrek aan beschikbare openbare ruimte. Inzet op een stimuleringsstelsel voor ondernemers, in combinatie met bijhorende marketing, waardoor het voor ondernemers aantrekkelijk wordt om fietsparkeerplaatsen en bijhorende laadvoorzieningen te realiseren op eigen terrein.
---------------------	---

Rolverdeling	Xx
Projectleiding	Xx
Partners	Gemeente Hilversum, Gemeente Stichtse Vecht, Gemeente Wijdmeren, Provincie Utrecht, Provincie Noord-Holland, Regio Gooi- en Vechtstreek, Platform Recreatie en Toerisme Wijdmeren

Prioriteit	Lage Prioriteit
Planning	Middellange Termijn 4-10 jaar
Status planning	nog niet gestart/gestart/licht (tijdelijk) stil/ in uitvoering / afgerond

Raming project kosten per	Lage kosten € 0,- tot € 50.000,-
Dekking totaal	€ << verwijzen >>

## Maatregelfiche F3.1

### Bewegwijzeringsysteem Fietsen

Code maatregel	F3.1
Datum vaststelling	<< verwijzen >>
Bouwstenen	Actieve vervoerwijzen: Fietsen en wandelen
Locatie gemeente	Gemeenten Stichtse Vecht en Wijdmeren
Locatie	Plangebied Oostelijke Vechtplassen

Projectbeschrijving	Betreft, samen met regiomarketing, inzet op herkenbare en unieke bewegwijzering van fietsroutes op straat. Uitvoering in samenwerking met routebureaus van beide provincies en koppeling met maatregelfiche Bewegwijzeringsysteem Parkeren (P4).
---------------------	--

Rolverdeling	Xx
Projectleiding	Xx
Partners	Wijdmeren, Stichtse Vecht, (routebureau) Provincie Utrecht, (routebureau) Provincie Noord-Holland, Platform Recreatie en Toerisme Wijdmeren, ANWB

Prioriteit	Gemiddelde Prioriteit
Planning	Middellange Termijn 4-10 jaar
Status planning	nog niet gestart/gestart/ligt (tijdelijk) stil/ in uitvoering / afgerond

Raming project kosten per Dekking totaal	Middellage kosten € 50.000,- tot € 250.000,- € << verwijzen >>
--	---

## Maatregelfiche FWV 1.1

### Regiomarketing Gebruik wandel-, fiets-, voetveer

Code maatregel	FWV1.1
Datum vaststelling	<< verwijzen >>
Bouwstenen	Actieve vervoerwijzen: Fietsen en wandelen
Locatie gemeente	Gemeenten Stichtse Vecht, Wijdmeren en Hilversum
Locatie	Plangebied Oostelijke Vechtplassen

Projectbeschrijving	<p>De Oostelijke Vechtplassen kent al diverse wandel-, fiets-, en vaarroutes. Deze maatregel zet in op het realiseren van een aantal extra fietsroutes voor met name fietsen, denk daarbij aan een rondje Loosdrecht en een rondje Langzame Vecht. Hier ligt overigens ook een duidelijke link met fysieke bewegwijzering. Het is belangrijk dat bezoekers van de Oostelijke Vechtplassen weten waar routes en netwerken voor de actieve vervoerswijzen zijn binnen het gebied. Deze informatie moet zichtbaar en bekend worden, dit kan gekoppeld worden aan het platform Visitgooivecht. Daarom is een actieve promotie (marketingcampagnes) van het gebruik van de routes en netwerken noodzakelijk.</p>
---------------------	---

Rolverdeling	Xx
Projectleiding	Xx
Partners	Gemeente Hilversum, Gemeente Stichtse Vecht, Gemeente Wijdmeren, Provincie Utrecht, Provincie Noord-Holland, Regio Gooi- en Vechtstreek, Platform Recreatie en Toerisme Wijdmeren, ANWB, (Visit Gooi- en Vechtstreek)

Prioriteit	Gemiddelde Prioriteit
Planning	Middellange Termijn 4-10 jaar
Status planning	nog niet gestart/gestart/licht (tijdelijk) stil/ in uitvoering / afgerond

Raming project kosten per	Lage kosten € 0,- tot € 50.000,-
Dekking totaal	€ << verwijzen >>

## Maatregelfiche V1.1

### Uitbreiden opstapplaatsen fiets-voetveer

Code maatregel	V1.1
Datum vaststelling	<< verwijzen >>
Bouwstenen	Actieve vervoerwijzen: Fietsen, Wandelen en Varen
Locatie gemeente	Gemeente Stichtse Vecht
Locatie	De Meent

Projectbeschrijving	Uitbreiden van fiets-voetveer met meer opstapplaatsen, meer routes met meer bestemmingen. Realiseren van een opstapplaats aan de Meent in Breukelen voor het fiets-voetveer op het fiets- en wandelnetwerk en voorzien van passende voorzieningen.
---------------------	--

Rolverdeling	Xx
Projectleiding	Xx
Partners	Gemeente Stichtse Vecht, Gemeente Wijdmeren, Plassenschap Loosdrecht e.o., Regio Gooi- en Vechtstreek, Hiswa-Recron, Platform Recreatie en Toerisme Wijdmeren

Prioriteit	Gemiddelde Prioriteit
Planning	Middellange Termijn 4-10 jaar
Status planning	nog niet gestart/gestart/licht (tijdelijk) stil/ in uitvoering / afgerond

Raming project kosten per Dekking totaal	Middellage kosten € 50.000,- tot € 250.000,- € << verwijzen >>
--	---

## Maatregelfiche V1.2

### Uitbreiden opstapplaatsen fiets-voetveer

Code maatregel	V1.2
Datum vaststelling	<< verwijzen >>
Bouwstenen	Actieve vervoerwijzen: Fietsen, Wandelen en Varen
Locatie gemeente	Gemeente Wijdmeren
Locatie	Oud-Loosdrecht (Bibian Mentel Pier)

Projectbeschrijving	Uitbreiden van fiets-voetveer met meer opstapplaatsen, meer routes met meer bestemmingen. Realiseren van een opstapplaats aan of nabij de Bibian Mentel Pier in Oud-Loosdrecht voor het fiets-voetveer op het fiets- en wandelnetwerk en voorzien van passende voorzieningen.
---------------------	---

Rolverdeling	Xx
Projectleiding	Xx
Partners	Gemeente Stichtse Vecht, Gemeente Wijdmeren, Plassenschap Loosdrecht e.o., Regio Gooi- en Vechtstreek, Hiswa-Recron, Platform Recreatie en Toerisme Wijdmeren

Prioriteit	Gemiddelde Prioriteit
Planning	Middellange Termijn 4-10 jaar
Status planning	nog niet gestart/gestart/ligt (tijdelijk) stil/ in uitvoering / afgerond

Raming project kosten per Dekking totaal	Middellage kosten € 50.000,- tot € 250.000,- € << verwijzen >>
--	---

### Maatregelfiche V1.3

#### Uitbreiden opstapplaatsen fiets-voetveer

Code maatregel	V1.3
Datum vaststelling	<< verwijzen >>
Bouwstenen	Actieve vervoerwijzen: Wandelen, Fietsen en Varen
Locatie gemeente	Gemeente Stichtse Vecht
Locatie	Treepad (nabij recreatiecentrum Mijnden)

Projectbeschrijving	Uitbreiden van fiets-voetveer met meer opstapplaatsen, meer routes met meer bestemmingen. Realiseren van een opstapplaats aan het Treepad nabij het recreatiecentrum Mijnden voor het fiets-voetveer op het fiets- en wandelnetwerk en voorzien van passende voorzieningen.
---------------------	---

Rolverdeling	Xx
Projectleiding	Xx
Partners	Gemeente Stichtse Vecht, Gemeente Wijdmeren, Plassenschap Loosdrecht e.o., Regio Gooi- en Vechtstreek, Hiswa-Recron, Platform Recreatie en Toerisme Wijdmeren

Prioriteit	Gemiddelde Prioriteit
Planning	Middellange Termijn 4-10 jaar
Status planning	nog niet gestart/gestart/ligt (tijdelijk) stil/ in uitvoering / afgerond

Raming project kosten per Dekking totaal	Middellage kosten € 50.000,- tot € 250.000,- € << verwijzen >>
--	---

## Maatregelfiche V2.1

### Openbare Trailerhelling

Code maatregel	V2.1
Datum vaststelling	<< verwijzen >>
Bouwstenen	Parkeren, Actieve vervoerswijze: Wandelen, Fiets en Varen
Locatie gemeente	Gemeenten Wijdmeren, Hilversum
Locatie	Korthenhoef (trailerhelling)

Projectbeschrijving	Op de huidige locatie In Korthenhoef is geen ruimte beschikbaar of te realiseren voor het verbeteren van de openbare trailerhelling. De locatie van de trailerhelling verplaatsen naar een nieuw te realiseren locatie gelegen op het perceel aan de noorzijde van het Hilversums Kanaal, grenzend aan de 1ste Kanaalbrug.
---------------------	--

Rolverdeling	Xx
Projectleiding	Xx
Partners	Gemeente Wijdmeren, gemeente Hilversum, Waterschap Amstel, Gooi en Vecht, Hiswa-Recron, Koninklijk Nederlands Watersport Verbond, Toeristische Kanobond Nederland

Prioriteit	Lage Prioriteit
Planning	Middellange Termijn 4-10 jaar
Status planning	nog niet gestart/gestart/ligt (tijdelijk) stil/ in uitvoering / afgerond

Raming project kosten per Dekking totaal	Middelhoge kosten € 250.000,- tot € 1.000.000,- € << verwijzen >>
--	--

## Maatregelfiche V2.2

### Openbare Trailerhelling

Code maatregel	V2.2
Datum vaststelling	<< verwijzen >>
Bouwstenen	Parkeren, Actieve vervoerswijze: Wandelen, Fiets en Varen
Locatie gemeente	Gemeenten Wijdmeren, Hilversum
Locatie	Kortenhoef (trailerhelling)

Projectbeschrijving	Betreft het verbeteren van huidige inrichting in de omgeving van de trailerhelling om de doorstroming te verbeteren, in combinatie met het toepassen van flankerende maatregelen (parkeerregulering, routegeleiding, eenrichtingsverkeer)
---------------------	---

Rolverdeling	Xx
Projectleiding	Xx
Partners	Gemeente Wijdmeren, gemeente Hilversum, Waterschap Amstel, Gooi en Vecht, Hiswa-Recron, Koninklijk Nederlands Watersport Verbond, Toeristische Kanobond Nederland

Prioriteit	Lage Prioriteit
Planning	Middellange Termijn 4-10 jaar
Status planning	nog niet gestart/gestart/licht (tijdelijk) stil/ in uitvoering / afgerond

Raming project kosten per Dekking totaal	Middellange kosten € 50.000,- tot € 250.000,- € << verwijzen >>
--	--



## Bijlage 4

Projectfiche Scheendijk

Projectfiche PF1 Gebiedsakkoord Oostelijke Vechtplassen

Herinrichten openbare ruimte recreatieve bestemmingen - Scheendijk

Code maatregel	PF1
Datum vaststelling	<< verwijzen >>
Bouwstenen	Samen Digitaal, Parkeren en Autogebruik, Actieve vervoerwijzen
Locatie gemeente	Stichtse Vecht
Locatie straatnaam	Scheendijk

Projectbeschrijving

Voor het herinrichten van de Scheendijk staat een hoge verblijfskwaliteit voorop. Dit betekent dat we de openbare ruimte in het gebied inrichten ten gunste van de actieve vervoerswijzen, namelijk wandelen, fietsen en varen. De auto is er te gast. Vanwege de beperkte ruimte zetten we in de inrichtingsvorm van een fietsstraat. De Scheendijk krijgt een functie in het regionale recreatieve fietsnetwerk van de gehele Oostelijke Vechtplassen.

Voor het versterken van de interne infrastructuur voor fietsers, wandelaars en het vaarnetwerk voorzien we een uitbreiding van het fietsvoetveer. Deze netwerken sluiten we onderling aan.

Realiseren parkeerterreinen aan randen van Scheendijk

- Deels ter vervanging +/- 220 openbare pp
  - Vergroten parkeerbos +/- 75 pp
  - Nieuwe locatie: Scheendijk – Proosdijweg +/- 125 pp
- Voorzieningen:
  - E-Laadvoorziening
  - Deelfietsen (fietsenstalling, beperkt)
  - Toilet
  - Informatiepunt
  - Opstappunt pendeldienst
  - Opstapleuk valet parking
- Inrichten binnen landschappelijk karakter, dus blik binnen groen 'verstoppert'

### Fietsstraat Scheendijk

- Inrichten als fietsstraat met eenrichtingsverkeer. Gevolg is minder passerend verkeer op de smalle toevoerwegen en meer ruimte voor de fiets. Dit vergroot de (subjectief ervaren) verkeersveiligheid voor de actieve vervoerswijzen en vermindert conflictsituaties tussen gemotoriseerd verkeer. Ook leidt eenrichtingsverkeer tot minder wegschade.
  - Rijrichting via Brug Vecht Breukelen – Laan van Gunterstein - Scheendijk – Proosdijweg
  - Rekening houdend met bereikbaarheid nood- en hulpdiensten
- Realiseren beperkt aantal (gereguleerde) openbare parkeerplaatsen +/- 50 pp t.b.v. laden/lossen, mindervaliden, valet parking. Uitgangspunt blijft Parkeren op eigen terrein voor bewoners
- Realiseren locaties afvalinzameling
- Schuin parkeren i.v.m. ruimte en eenrichtingsverkeer
- Resterende parkeerplaatsen, schuin op rijrichting, duurzaam inrichten (groen karakter) ter voorkoming stenig karakter aan zijde waterleidingkanaal.
- Realiseren centrale, veilige halteplaats (groene eco-halte) ten behoeve van openbaar vervoer en pendeldiensten met ruimte voor parkeren aantal deelfietsen en openbare fietsenstalling.
- Realiseren breed trottoir aan zijde Oostelijke Vechtplassen over volledige lengte Scheendijk.
- Realiseren aansluiting trottoir met voetgangersvoorziening op parkeerterrein en De Meent aan zijde Oostelijke Vechtplassen en wandelverbinding Laan van Gunterstein richting Breukelen, een en ander voor verbeteren aansluiten wandelroutes.
- Realiseren meer groen in vorm van hagen en bomen voor groene afscherming privé parkeerterreinen. Daarnaast hekwerk Waterleidingskanaal in groen wegwerken. Bij voorkeur in co-creatie met eigenaren voor upgrade parkeervoorzieningen op eigen terrein.

### Meekoppel maatregelen omgeving Scheendijk

- Instellen eenrichtingsverkeer via Laan van Gunterstein – Scheendijk – Proosdijweg
- Opstapplaats fiets-voetveer (De Meent)
- Verbeterde inrichting fiets Zandpad
- Fietsstraat De Meent (rood asfalt)
- Verbeteren (aansluitingen op) wandelroutes
  - Wandelpad Laan van Gunterstein richting Breukelen
  - (Aansluiting op) potentieel wandelpad richting Fort Spion via Trekpad
  - (Aansluiting op) wandelpad parallel Scheendijk, langs waterleidingkanaal, incl. wandelbrug

Rolverdeling	xx
Projectleiding	xx
Partners	Gemeente Stichtse Vecht, Wijdemeren, Routebureau x, Provincie Utrecht, recreatieondernemers Scheendijk

Planning	Start onderzoek <<nader invullen>>
Status planning	<b>nog niet gestart</b> / gestart / ligt (tijdelijk) stil / in uitvoering / afgerond

Raming project kosten per	€
---------------------------	---

Dekking totaal	€
----------------	---

## Samenhang met andere maatregelen

### Parkeren

- P1 Realiseren nieuwe parkeervoorzieningen aan randen recreatieve bestemmingen
- P2 Opwaarderen huidige parkeervoorzieningen
- P4 Bewegwijzeringsstelsel parkeren

### Samen Digitaal

- SD1 Informatievoorziening
- SD2 MaaS-platform Oostelijke Vechtplassen

### Openbaar Vervoer en deelmobiliteit

- OVD1 Lobby en behoefteonderzoek(H)OV-netwerk
- OVD2 Reserveren ruimte voor (nieuwe) duurzame bushaltes
- OVD4 Stationsvoorzieningen NS
- OVD5 Pendel seizoensgebonden

### Actieve vervoerswijzen

- F2.0 Stimuleren fietsparkeervoorzieningen (inclusief laden) e-bike op particulier terrein.
- F3.0 Bewegwijzeringsstelsel fietsen
- FWV1 Regiomarketing
- V1.2 Uitbreiden opstapplaatsen fiets-voetveer





**ACCENT** adviseurs

Luchthavenweg 13E T 040 - 3030095  
5657 EA Eindhoven I [accentadviseurs.nl](http://accentadviseurs.nl)