

**Marktstraat en/of Cattenhagestraat
worden dan afgesloten**

Proef met pasjessysteem bij acht evenementen in Naarden-Vesting



**Er komt volgend jaar mogelijk een proef
met een pasjessysteem bij acht kleine en
middelgrote evenementen in Naarden-**

Vesting. Dat vertelt Boenk van Marle, voorzitter van het Bewonersplatform Naarden-Vesting. De Marktstraat en/of Cattenhagestraat worden dan afgesloten.

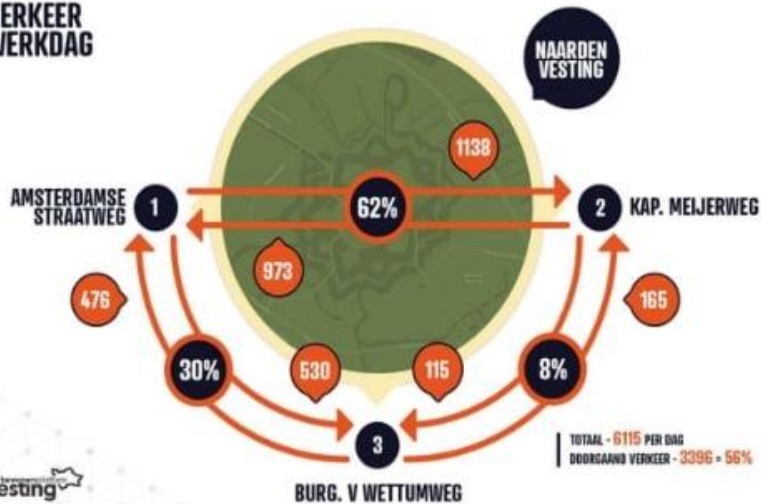
“Het is een van onze aanbevelingen die de gemeente Gooise Meren gaat onderzoeken.” Alleen bestemmingsverkeer is dan - op vertoon van een speciaal pasje - welkom; bezoekers worden aan de poorten tegengehouden en naar de grote parkeerplaatsen rondom de vesting geleid. “We hopen dat het plan aan het eind van het jaar klaar is, zodat het volgend jaar als proef kan worden ingezet.” De pilot wordt aansluitend geëvalueerd. “We kunnen hiermee goed in beeld krijgen wat er met het verkeer gebeurt. Van daaruit gaan we verder denken. Wellicht wordt het dan definitief ingevoerd.”

Kernpunten

Naast het pasjessysteem staan ook de kernpunten laadpalen, verkeer en parkeren prominent op de agenda. Die thema's komen niet zomaar uit de lucht vallen. Het is al lange tijd veel te druk in Naarden-Vesting en die druk moet van de ketel. Het Bewonersplatform Naarden-Vesting en de gemeente Gooise Meren organiseerden daarom eerder deze week een bewonersavond waar over deze onderwerpen uitvoerig werd gesproken. Ruim 120 mensen waren naar de Grote Kerk gekomen. Voorzitter Van Marle spreekt van een goede bijeenkomst, maar helaas gaf wethouder Nico Schimmel niet al teveel details vrij. “Dat is een beetje jammer, want de aanwezigen wilden horen wat er gaat gebeuren.”

(Tekst loopt verder onder de afbeelding)

VERKEER
WERKDAG



4

De cijfers van een weekdag, zoals die voor corona gemeten is door een extern bureau. - Beeld: PR

Wel kregen de bewoners voldoende gelegenheid om hun vragen te stellen en hun mening te uiten. Het goede nieuws is ook dat er binnenkort door de gemeente werkgroepen worden gevormd die zich gaan buigen over de thema's: parkeren, doorgaand verkeer, laadpalen en evenementen. "Hierin nemen stakeholders plaats en daarbij houden ze de Mobiliteitsvisie in de hand. Ik hoop dat we voortgang gaan boeken." Daarbij moet wel gezegd worden dat de planuitvoering bij het college en de gemeenteraad ligt en dat de rol van het Bewonersplatform 'slechts' is: gemeentelijke informatie delen met de bewoners en het ophalen en kanaliseren van de behoefte en meningen van bewoners richting gemeente.

'Het bureau heeft eenmaal een week drie dagenlang gemeten, terwijl wij sinds februari maandelijks een week hebben geteld'

In die volle Grote Kerk kwam natuurlijk het parkeerprobleem in de toch al overvolle vesting uitvoerig en langdurig aan de orde. De

bewoners ervaren dat toch wel als een groot probleem dat ten koste gaat van hun leefplezier. Het bewonersplatform beschikt over harde cijfers, omdat een twintigtal bewoners gedurende acht maanden parkeertellingen ("eind oktober is de laatste") heeft gehouden. Dit was noodzakelijk, omdat de tellingen uit 2018 - uitgevoerd door een bureau - niet reëel zijn, meent het bewonersplatform.

Van Marle: "Het bureau heeft eenmaal een week drie dagenlang gemeten, terwijl wij sinds februari maandelijks een week hebben geteld. Dan krijg je wel een heel duidelijk beeld. De tellingen van het bureau waren wel correct, maar de capaciteit niet. Dat bureau heeft gewoon via Google Maps de lengte van de straten gemeten en dat gedeeld door een autolengte van 5,5 meter, maar dan houd je geen rekening met gele streep, invalideplaats, inrit of bijvoorbeeld een parkeerhaven die ligt tussen twee boompjes." Ook de breedte van de straten speelt in de telling een rol. "Want om te kunnen langsparkeren heb je officieel 5,5 meter breedte nodig. In overleg met de gemeente is dat in de vesting op 4,5 meter gezet, maar er zijn hoop smallere straatjes en daar mag je officieel niet parkeren omdat er anders geen brandweer of vrachtwagen langs kan. Google Maps houdt daar allemaal geen rekening mee", zegt Van Marle kritisch.

Fijnmazig

Conclusie: in plaats van de in 2018 1.320 getelde plekken blijken er in de praktijk maximaal 940 te zijn. Daar zijn de grote parkeerlocaties Het Arsenaal, Adriaan Dortsmanplein, Nieuw Molen en Ruijsdaelplein in meegenomen. "We hebben geteld per straatsegment, dus heel fijnmazig. Dan zien we dat de kern een veel hogere parkeerbelasting heeft dan de publieke parkeerplaatsen." De inwoners voelen zich op de grote parkeerlocaties ook niet altijd even veilig. Zo komen zij om die reden niet graag op Nieuw Molen. "Er wordt drugs verhandeld. Misschien moet er daarom wel verlichting of bewaking komen", gaat Van Marle verder. Om het parkeerprobleem op te lossen, moet de gemeente ook serieus gaan nadenken over een parkeergarage onder het water van de vesting. Dat is kostbaar, realiseert Van Marle. "Maar

wat zijn de mogelijkheden? Zijn er subsidies? Dat zou onderzocht moeten worden. Pas dan zou je de vesting structureel autoluw kunnen maken. Het is een langetermijnvisie en ik realiseer me dat het erg ambitieus is - ik zal het niet meer meemaken maar dat is geen reden om nu niks te doen - en veel mensen zeggen: dat gebeurt nooit. Maar een balletje opgooien kan toch altijd? Dan rolt-ie tenminste.”

‘Als je alleen de Marktstraat afsluit, gaat al het verkeer door de kleine straatjes en dat is nog veel erger’

De vesting - zowel in Naarden als in Muiden - autoluw maken (autovrij is een utopie) staat ook als een heel vooraanstaand belangrijk gegeven in de Mobiliteitsvisie. *Dan zou in Naarden het afsluiten van de Marktstraat een reële optie zijn?* “Dan praat je wel over het doorgaand verkeer”, roept Van Marle direct. “Als je alleen de Marktstraat afsluit, gaat al het verkeer door de kleine straatjes en dat is nog veel erger. Op het moment van afsluiten bij de drie poorten, krijg je daar een opeenhoping van verkeer. Waar blijft dat verkeer? Zeker als je weet dat de BOR-gronden er nog bij komen. Tweederde hiervan komt uit op de Huizerstraatweg. Dat zijn ongeveer vijfhonderd auto’s die potentieel vanaf die locatie ook de vesting zullen ingaan. Dus afsluiten is op zich een mooi gegeven, maar daar moet je wel heel voorzichtig mee omgaan.”

Uit de metingen van een door de gemeente ingehuurd extern bureau blijkt dat er dagelijks in de vesting 6.100 bewegingen, waarvan 3.300 (56 procent) van doorgaand verkeer. “Dat is gerekend over twintig uur per dag heel erg veel. Op een werkdag is het iets meer dan op zaterdag. Als je op een normale werkdag om 17.00 uur op de Cattenhagestraat rechtdoor wilt rijden en er komt van rechts verkeer van het industrieterrein dan sta je wel vijf of tien minuten te wachten.”

Laadpalen

Tot slot de laadpalen. De gemeente wil iedere laadpaal voor elektrische auto’s toekennen, maar om een woud aan laadpalen in de

vesting te voorkomen, heeft het Bewonersplatform samengewerkt met de Vereniging Vestingstad om tot een plan te komen waar die palen gerealiseerd moeten worden. “Dan denken wij vooral aan de rand van de woonkern op de publieke parkeerplaatsen. Als je dat in de ringvorm doet dan vinden bewoners altijd binnen een straal van tweehonderd meter - een criterium hiervoor - een oplaadpunt. Dan kun je in eenmalig de infrastructuur verzorgen en later - naar behoefte - de laadpalen installeren. Onze visie ligt nu ter uitwerking bij de gemeente. We moeten hopen dat hier echt iets uitkomt want is dat blijft altijd de vraag”, zegt voorzitter Van Marle.