

Bewonerscommissie Schilderskwartier

DATUM 5 augustus 2025
ZAAKNUMMER 1800482
UW BRIEF VAN 8 mei 2025

BIJLAGEN -

BETREFT Reactie op: parkeerbeleid betaald parkeren Gemeente Hilversum/Schilderskwartier.

Geachte bewonerscommissie Schilderskwartier,

Hartelijk dank voor uw schrijven van 8 mei 2025 en de meegestuurde resultaten over de invoering en ervaringen met betaald parkeren in uw wijk. We waarderen de betrokkenheid die blijkt uit de verzamelde handtekeningen, wat het belang onderstreept dat velen hechten aan dit onderwerp.

Voordat we reageren op de door u aangegeven aandachtspunten, geven wij eerst een inleidende reactie. Hierin gaan wij in op de totstandkoming van het parkeerbeleid en de onderliggende argumentatie om het parkeerbeleid vast te stellen. In onze reactie op uw specifieke aandachtspunten verwijzen wij soms naar deze inleidende reactie.

Inleidende reactie

In het [Coalitieakkoord 2022-2026](#) hebben wij aangegeven betaald parkeren in te voeren tot de buitenring. Deze ambitie hebben wij vervolgens uitgewerkt in het [Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040](#) en het [Parkeerbeleid 2023](#). Het parkeerbeleid maakt dan ook onderdeel uit van het bredere mobiliteitsbeleid van de gemeente Hilversum, waarbij een bewuste keuze is gemaakt om inwoners en bezoekers van Hilversum vaker te laten kiezen voor alternatieve vervoerswijzen, zoals de fiets, het openbaar vervoer of door gebruik te maken van deelmobiliteit. Zoals er in de samenvatting van het parkeerbeleid staat, heeft het parkeerbeleid “het doel om de claim op de ruimte die de auto inneemt te verlagen”. Parkeerregulering in de vorm van betaald- en vergunningparkeren zorgt ervoor dat inwoners en bezoekers vaker een keuze moeten maken in hun mobiliteitsgedrag, waardoor het beleid bijdraagt aan het stimuleren van de bovengenoemde alternatieve vervoerswijzen.

Wonen

Naast de hierboven beschreven bredere mobiliteitsdoelstelling waar het parkeerbeleid aan bijdraagt, voeren we ook betaald parkeren in om meer woningbouw te kunnen realiseren. We willen de woningbouw in Hilversum versnellen. Dit kan alleen als we in een breed gebied betaald- en vergunningparkeren invoeren. Starters en jongeren hebben behoefte aan woonruimte, maar niet altijd aan een parkeerplek. Het is dus mogelijk om een woning te realiseren zonder daarbij parkeerplaatsen te realiseren en zonder een parkeervergunning te krijgen. Dit kan alleen door eerst betaald parkeren in te voeren. Dan kunnen we woningen realiseren zonder parkeerplaatsen, zonder parkeervergunningen en zonder dat dit een negatieve impact heeft op de parkeerdruk in de openbare ruimte.

Uitbreiding in één keer

Al jarenlang kregen wij steeds verzoeken van bewoners voor de uitbreiding van betaald parkeren. In het verleden ging dit steeds om een enkele straat of wijk. Dit zorgde regelmatig voor het nodige gedoe en discussie tussen bewoners. Dit waren voor de gemeente zeer intensieve processen, omdat we enquêtes, bewonersavonden en evaluaties verzorgden bij elke uitbreiding. Alle overige informatie op de website en op straat moest ook worden aangepast, al breidden we maar één straat uit. Deze constante wijzigingen, zorgden voor onduidelijkheid op straat voor inwoners en bezoekers.

Daarnaast zagen we in die afgelopen 10 tot 15 jaar één alles overheersende trend, namelijk dat met de stapsgewijze uitbreiding van het betaald parkeergebied ook de parkeeroverlast zich verplaatst: deze wordt als het ware steeds meer van het centrum 'weggedrukt' naar de woonwijken.

In reactie hierop heeft (een meerderheid van) de gemeenteraad twee jaar geleden besloten om haar verantwoordelijkheid te nemen en in één keer in het hele gebied binnen de buitenring betaald parkeren in te voeren. Hiermee creëren we in één keer de situatie waar we toch al naar op weg waren. Op deze manier is dit minder omslachtig, minder tijdrovend en juist duidelijker voor de inwoners.

Parkeerdruk

Een uitgebreide analyse van de parkeerdruk in de uitbreidingsgebieden, waaronder in uw buurt, was geen onderdeel van het besluitvormingsproces voorafgaand aan het vaststellen van het parkeerbeleid. Zoals hierboven staat beschreven, breiden we het betaald parkeergebied uit vanwege de woningcrisis en de opgedane ervaringen uit het verlenen van eerdere uitbreidingen. We hebben wel na vaststelling van het parkeerbeleid, in mei/juni 2024, een parkeerdrukmeting uitgevoerd in de wijken waar we betaald parkeren gingen invoeren. We zullen deze meting jaarlijks herhalen om op die manier het (lange) termijneffect van de invoering van parkeerregulering op de parkeerdruk te beschouwen. We hebben in ons parkeerbeleid geen streefpercentage opgenomen van de parkeerdruk. Dit is een bewuste keuze, omdat het per gebied sterk afhangt wat een acceptabele parkeerdruk is. Aan de hand van de jaarlijkse parkeerdrukmetingen kijken we dus voornamelijk naar uitschieters en opvallende wijzigingen in de parkeerdruk.

Financiën

Bij het invoeren van betaald parkeren spelen geen financiële motieven. De gemeenteraad heeft een motie aangenomen waarin de raad het college heeft opgedragen dat de opbrengsten onder aan de streep op parkeren gemaximaliseerd dienen te worden op € 1,5 miljoen. Dit was ook voor de uitbreiding van het betaald parkeergebied het resultaat van de parkeerinkomsten versus de kosten. Mocht het resultaat hoger uitvallen, dan bezien we eerst maatregelen om de opbrengsten te verlagen (bijvoorbeeld tariefsverlagingen). Blijft het resultaat daarna nog steeds te hoog, dan wordt dit geld gebruikt voor investeringen in de mobiliteit (bijvoorbeeld het aanleggen van parkeerplaatsen of het investeren in fietsvoorzieningen). Bij het bepalen van de tarieven voor de parkeervergunningen is gekozen om de 1e bewonersvergunning zo goedkoop mogelijk te houden (40 euro per jaar). Door een hoger tarief te hanteren voor de 2e of 3e bewonersvergunning ontstaat er een moment van reflectie en keuze, zonder dat het tot een onmogelijke kostenpost leidt. Daarnaast is het uitgangspunt om een goedkope digitale bezoekersregeling te hebben, zodat bewoners bezoek kunnen blijven ontvangen via deze regeling.

Hieronder gaan we in op uw specifieke aandachtspunten.

1. *Het communicatiebeleid van de Gemeente Hilversum richting haar bewoners inzake ingrijpende zaken (zoals het parkeerbeleid) in de toekomst sterk te verbeteren.*

Direct na het gemeentelijk besluit om betaald parkeren tot de buitenring in te voeren, is op verschillende manieren gecommuniceerd over de invoering van betaald parkeren in Hilversum. Zo is er bijvoorbeeld gecommuniceerd in HilversumNieuws (voormalige Gooi- en Eembode), een nieuwsbrief, op de website van de gemeente en de social mediakanalen van de gemeente. Ook is het besluit online gepubliceerd op de website van de gemeenteraad van Hilversum. Ongeveer 2 maanden voor de invoeringsdatum wordt iedereen in het betreffende uitbreidingsgebied per brief geïnformeerd. In een eerste brief van de gemeente stond waarom dit gebeurt en wat dit precies betekent. In een tweede brief van ParkeerService stond hoe je een parkeervergunning kon aanvragen en op welke manier wij en ParkeerService u daarbij kunnen helpen.

Indien u concrete voorstellen heeft over hoe we anders of beter kunnen communiceren, nodigen wij u van harte uit om die met ons te delen. Wij staan altijd open voor ideeën en suggesties die kunnen bijdragen aan optimale communicatie.

2. *De uitvoering van het ingevoerde parkeerbeleid te herzien. Dit betreft de verbonden kosten aan het betaald parkeren voor zowel bewoners (vergunningen) als bezoekers (uurtarief en de tijden wanneer het betaald parkeren van kracht is) maar ook de bezoekersregeling met nu een voor vele bewoners onacceptabel beperkt maximum aantal uren van 150 uur per kwartaal tegen een gereduceerd tarief (plus slechts 30 uur gratis tussen 21.00 en 24.00 uur). Naar onze informatie is de doelstelling van de Gemeente Hilversum niet om het betaald parkeren als een aanvullende inkomensbron te zien; dit blijkt echter niet uit bijvoorbeeld een uurtarief van 2,90 Euro.*

In onze inleidende reactie hebben wij onder het kopje 'Financiën' het een en ander toegelicht over de kosten. Daarnaast willen wij duidelijk maken dat wij een afspraak hebben met de gemeenteraad over de parkeerinkomsten. Indien de opbrengsten uit parkeren hoger uitvallen dan bedoeld, dan doen wij voorstellen voor aanpassing om de parkeerinkomsten te verlagen. Dit om te voorkomen dat er te veel 'winst' wordt gemaakt op parkeren. In het najaar spreekt de raad hierover verder bij de behandeling van de begroting 2026.

We merken daarbij op dat er vooral bij straatparkeren een grens zit aan hoe ver tarieven omlaag kunnen. Er geldt één parkeertarief in de wijken om het centrum heen. Daarmee houden we het parkeersysteem overzichtelijk en beperken we overlooptgedrag van wijken met een hoger- naar een lager parkeertarief. Daarnaast hebben we het uitgangspunt dat het parkeertarief op straat hoger is dan de het parkeertarief in de parkeergarages in het centrum. Op deze manier zorgen we ervoor dat het aantrekkelijker is om in de garages te parkeren dan op straat.

De kosten voor bewoners zijn zo laag als mogelijk gehouden. In het Parkeerbeleid 2023 hebben we het tarief voor de 1e bewonersvergunning zo goedkoop mogelijk te houden (40 euro per jaar). Daarnaast ontvangen bewoners een korting van bijna 67% ten opzichte van het uurtarief op straat voor het aanmelden van bezoek (1 euro per uur in plaats van 2,90 euro per uur). Ook is er een laag maximum dagtarief (3 euro) voor bezoek via de digitale bezoekersregeling. Om een eerlijke verdeling van de schaarse parkeerruimte te garanderen en te voorkomen dat de parkeercapaciteit van de buurt overbelast raakt, is de uitgifte van het aantal uren van de bezoekersregeling beperkt.

Naast de normale bezoekersregeling die geldig is van 09.00 uur tot 21.00 uur, geldt er aanvullend vanaf 1 januari 2025 een gratis bezoekersregeling (30 uur per kwartaal) die te gebruiken is tussen 21.00 uur tot 24.00 uur.

3. *Het gebruikersgemak van de parkeerapp zo snel mogelijk sterk te verbeteren (bijvoorbeeld door het instellen van het 'gratis parkeren').*

We erkennen dat er ruimte voor verbetering is voor de bezoekersregeling. We hebben daarom ook eventuele wijzigingen onderzocht en ons georiënteerd op alternatieven. Op basis hiervan concluderen wij dat grootschalige wijzigingen aan de digitale bezoekersregeling technisch gezien niet mogelijk zijn en alternatieven niet voor handen zijn. Wij zijn van mening dat de webapplicatie voldoet hoewel er zeker ruimte voor verbetering is. Echte verbeteringen blijken in de praktijk echter moeilijk realiseerbaar omdat deze stuiten op technische grenzen. De ervaring leert ook dat er bij het invoeren van betaald parkeren altijd gewenningsproblemen zijn. Na verloop van tijd wordt men bekend met de werking van de digitale bezoekersregeling. Aanvullend hebben we een bellijn in het leven geroepen, zodat mensen met minder digitale vaardigheden via die bellijn hun bezoek kunnen aan- en afmelden.

4. *De zogenaamde "POET" regeling te herzien en iedere bewoner, indien gewenst, een 1ste Bewonersvergunning te verstrekken. Op dit moment worden bewoners die maar 1 auto hebben en een (vaak onbruikbare) POET gestraft omdat ze geen vergunning kunnen verkrijgen en dus niet gratis in Hilversum Zuid kunnen parkeren. Dit beleid resulteert in het belonen van bewoners die een andere bestemming voor hun POET hebben gecreëerd en/ of meerdere auto's bezitten.*

Het uitgangspunt in het parkeerbeleid is om zo veel als mogelijk op eigen terrein te parkeren.

Net als andere gemeenten beschouwen wij bij het uitgeven van onze parkeervergunningen of er sprake is van parkeergelegenheid op eigen terrein. Bewoners met een parkeergelegenheid op eigen terrein (POET) krijgen minder parkeervergunningen. Als bewoners met een parkeergelegenheid op eigen terrein hun parkeerplaats niet gebruiken, dan zorgt dit voor een hogere parkeerdruk op straat. Vaak is er bij het ontwerp van straten rekening gehouden met de hoeveelheid parkeergelegenheid op eigen terrein, onder de aanname dat dit terrein wordt gebruikt. Door ervoor te zorgen dat bewoners met een parkeerplaats op eigen terrein deze ook gebruiken, zorgen we ervoor dat bewoners zonder parkeergelegenheid op eigen terrein in de buurt van hun woning op straat kunnen parkeren.

Daarnaast willen wij opmerken dat er bij woningbouw een omgevingsvergunning nodig is. In die omgevingsvergunning moet de ontwikkelaar aantonen op welke wijze hij parkeren oplost. Vaak gebeurt dit op eigen terrein. Indien we nu parkeervergunningen gaan verlenen aan bewoners met parkeerplaatsen op eigen terrein, dan lopen we het risico om in strijd te opereren met eerder verleende omgevingsvergunningen.

We gaan ervan uit dat we met deze reactie uw vragen hebben beantwoord. Als we een vraag niet volledig hebben beantwoord, er toch nog iets onduidelijk is of we iets over het hoofd hebben gezien, neem dan gerust opnieuw contact met ons op.

Met vriendelijke groet,

Robbie Willems,
Team Advies en Ondersteuning van de afdeling Publiekszaken