

Reactie op evaluatie parkeerbeleid in Hilversum

Analyse rapport Mobycon

Versie 1.5 - concept



Versiebeheer

datum	versie	auteur(s)	voornaamste wijziging
19-03-2026	V01	GK	Opzet aanvulling op concept rapport
20-03-2026	V02	MK	Aanvullingen en aanpassingen
23-03-2026	V03	GK	Uitgeschreven opmerkingen conclusies, beleid
25-03-2026	V04	GK	Toevoeging opzet commentaar (pag. 2), Toelichting verwerking verklaringen. Aanpassing opmerkingen 1, 14 en 15, aanvullende opmerkingen 16 t/m 20 Participatie en beleidsvorming. Aanvulling reconstructie overleg nov 2026
22-04-2026	V05	GK	Inhoudsopgave en samenvatting en tijdlijn proces

Inhoud

INLEIDING	3
NIET NAGEKOMEN AFSPRAKEN GEMEENTE - rol klankbordgroep	3
TEGENSTRIJDIGHEID - Coalitie 'geen beleidsvorming en participatie'	3
BESTUURLIJKE SAMENVATTING - proces uitbreiding betaald parkeren	5
A) KRITISCHE OPMERKINGEN CONCLUSIES PROCESEVALUATIE	7
B) RECONSTRUCTIE PROCES BELEIDSVORMING	18
C) PARTICIPATIE – overzicht niet nagekomen afspraken raadsbesluit	26
D) DOELSTELLING PARKEERBELEID:	29

INLEIDING

Het initiatief stopbetaaldparkerenhilversum.nl heeft het rapport grondig geanalyseerd op basis van een brede en gedocumenteerde informatiebasis, waaronder openbare bronnen, Woo-verzoeken, interviews met betrokkenen, participatieverslagen, enquêtes en een petitie onder meer dan 3.600 bewoners.

Onze analyse concludeert dat het rapport een onjuist en vertekend beeld geeft van het proces rond het parkeerbeleid. Door vaag en bestuurlijk taalgebruik worden tekortkomingen verhuld en aannames gepresenteerd als feiten. Belangrijke onderdelen zoals beleidsvorming, participatie en uitvoering worden onterecht als zorgvuldig en logisch beschreven, terwijl essentiële stappen ontbreken.

Daarnaast blijkt dat de maatregel niet via een transparant proces tot stand is gekomen, de participatie op het uitbreiden van betaald parkeren willens en wetens is omzeild en niet heeft plaatsgevonden en tenslotte dat de uitvoering ten onrechte als zorgvuldig wordt gepresenteerd. Het rapport voldoet daardoor niet aan de eisen van een objectieve evaluatie en schetst een te positief beeld.

Tot slot richt de evaluatie zich ten onrechte breder op het parkeerbeleid in plaats van alleen op de invoering van betaald parkeren. De genoemde correcties zijn noodzakelijk om het rapport betrouwbaar en bruikbaar te maken voor verdere besluitvorming.

NIET NAGEKOMEN AFSPRAKEN GEMEENTE - rol klankbordgroep

Het Hoewel alle stukken openbaar zijn gemaakt, blijkt dat belangrijke toezeggingen van de gemeente Hilversum over de rol van de klankbordgroep niet zijn nagekomen. Er was expliciet afgesproken dat afwijkende inzichten van de klankbordgroep zichtbaar in het rapport zouden worden opgenomen en dat zij actief mee zouden duiden in het evaluatieproces.

In het definitieve rapport gebeurt dit echter niet expliciet. Toch is tussen de regels door duidelijk dat er een fundamenteel verschil van inzicht bestaat: waar Mobycon het proces als logisch en navolgbaar beschrijven, ervaren betrokkenen - waaronder de klankbordgroep - het juist als politiek gedreven, niet beleidsmatig en onvoldoende participatief.

Zowel Mobycon als de gemeente erkennen dat de in dit rapport beschreven reconstructie klopt.

Ondanks duidelijke afspraken blijft een kritisch tegengeluid uit het rapport zelf grotendeels verborgen - terwijl het verschil in perspectief cruciaal is voor het begrijpen van wat er écht is misgegaan.

Noot: Deze afspraken zijn vastgelegd op pagina 4 en 5 van Bijlage 5 bij de Procesevaluatie

TEGENSTRIJDIGHEID - Coalitie 'geen beleidsvorming en participatie'

Cruciale verklaringen van de coalitie werpen nieuw licht op de invoering van betaald parkeren - en zetten de bestaande conclusies onder druk. Dit laat weinig ruimte voor twijfel en roept serieuze vragen op over hoe dit proces werkelijk is verlopen.

Naar aanleiding van een inhoudelijk overleg met de gemeente, over de scope van de procesevaluatie en het proces van totstandkoming van de maatregel, zijn enkele opvallende en relevante onderwerpen verder uitgewerkt in dit rapport. Deze beschrijvingen zijn van groot gewicht omdat ze de eerdere conclusies uit het Mobycon-rapport tegenspreken. Ze vormen daarmee sterk aanvullend bewijs dat de invoering van betaald parkeren op essentiële punten - zoals beleid, communicatie en participatie - niet heeft voldaan aan de eisen van de gemeenteraad.

Voor een zorgvuldige en eerlijke besluitvorming is het daarom noodzakelijk dat de gemeenteraad volledig wordt geïnformeerd.

DUIDING - 'NIET VOLGENS HET BOEKJE'

In overleg met de actiegroep 'Stop Betaald Parkeren' wordt erkend dat de besluitvorming niet volgens "het boekje" is verlopen (pagina 25). Het bevestigt dat de uitbreiding enkel een politieke deal was waarbij geen beleidsmatige vragen aan ten grondslag lagen en waarbij effectieve participatie op die specifieke maatregel niet meer mogelijk was.

De kernpunten van deze erkenningen zijn:

- **Politiek onderhandelingsresultaat:** De wethouder heeft erkend toe dat er tijdens de coalitieonderhandelingen van juni 2022 “zaken zijn gedaan”, en dat hieraan niet het gebruikelijke, zorgvuldige beleidsproces vooraf is gegaan. Het besluit was dus een politieke deal in plaats van een beleidsmatige conclusie.
- **Gebrek aan beleidsmatige onderbouwing:** Er lagen ook geen beleidsmatige vragen aan ten grondslag aan dit specifieke besluit. De uitbreiding was bijvoorbeeld niet gebaseerd op actuele parkeerdrukmetingen per wijk of straat, of onderzoek naar nut, noodzaak en alternatieven.
- **Omzeilen van participatie:** Tevens is er erkend dat het onderhandelingsresultaat “dwars door het participatieproces heen” ging. Hoewel er later nog participatiebijeenkomsten werden georganiseerd, stond de maatregel door het coalitieakkoord feitelijk al vast, waardoor de inspraak op dit punt beperkt en niet perfect was
- **Technisch verwerkt:** Nadat het besluit in de coalitieonderhandelingen was genomen, is het volgens de betrokken wethouder "min of meer technisch verwerkt" in het uitvoeringsprogramma, zonder dat er nog een echte beleidsmatige afweging plaatsvond

Kortom, de erkenning vanuit de gemeente bevestigde dat de politieke werkelijkheid van de coalitievorming prevaleerde boven de formele procedures van onderzoek en burgerparticipatie die normaal gesproken 'volgens het boekje' gevolgd worden.

BESTUURLIJKE SAMENVATTING - proces uitbreiding betaald parkeren

De uitbreiding van betaald parkeren blijkt enkel het resultaat van politieke coalitieonderhandelingen, zonder dat een zorgvuldig en transparant beleidsproces is gevolgd. De gemeente heeft erkend dat essentiële stappen in de beleidsvorming ontbreken, waaronder onderzoek naar nut, noodzaak en alternatieven, en dat algemene rechtsbeginselen niet zijn nageleefd.

Hoewel de maatregel globaal past binnen het bredere beleid, is deze niet gebaseerd op een duidelijke visie en is de keuze niet goed navolgbaar. Participatie en communicatie zijn niet of onvoldoende uitgevoerd, waardoor er geen breed draagvlak bestaat.

Daarnaast is de maatregel versneld ingevoerd zonder rekening te houden met de complexiteit en ondanks waarschuwingen van experts. Ook is afgeweken van projectmatig werken.

Het geheel schetst het beeld dat de coalitie de maatregel doelbewust snel heeft doorgevoerd om weerstand en vertraging te vermijden.

De Weg naar de Buitenring: Reconstructie van het Hilversumse Parkeerbeleid (2016-2025)

Fase 1: Kaderstelling (2016-2018) – Reguleren alleen bij noodzaak



Juni 2016 Structuurvisie 2030

De basis voor het verkeersbeleid wordt gelegd, met als doel een hoogwaardig woonklimaat en het voorkomen van parkeerdruk



Juni 2017 Parkeervisie

De raad kiest expliciet voor het proces waarbij bewoners zelf beslissen; zonder noodzaak geen invoering.



Juni 2018 Coalitieakkoord 'Aan de slag'

Herbevestiging van het principe "de buurt bepaalt" of betaald parkeren wordt ingevoerd.

Fase 2: Visievorming (2019-2021) – Onderzoek en Visie



Sept 2019 Plan van Aanpak Mobiliteitsvisie

Start van het traject om een duurzame toekomstgerichte mobiliteitsvisie op te stellen om de bereikbaarheid van Hilversum te verbeteren.



Aug/Sept 2020 Newcom Enquête (1.802 respondenten)



April 2021 Vaststelling Mobiliteitsvisie 2040

Er wordt gekozen voor groene mobiliteit en aanpassing van het parkeerbeleid, maar er zijn geen concrete plannen voor het betaald parkeren.

Fase 3: Politieke Keuze vs Proces (2022-2023) – De Omslag: De Politieke Deal



Juni 2022 Coalitieakkoord 2022-2026 – De Politieke Deal

Voor het eerst wordt de uitbreiding genoemd als keihard besluit voortvloeiend uit onderhandelingen in plaats van beleidsonderzoek.



Feb 2022 Startnotitie Uitvoeringsprogramma

oa. PvA participatie wordt door de raad goedgekeurd. Doel is actieve deelname en creëren groter draagvlak. Geen concrete maatregelen betaald parkeren.



Nov 2022 - April 2023 Participatie achteraf

Inspreekbijeenkomsten vinden plaats, terwijl het besluit al vaststaat. Slechts 21 van 729 reacties gaan over betaald parkeren (verdeelde meningen)



Juni/Juli 2023 Vaststelling Parkeerbeleid

Nieuwe beleid wordt formeel verankerd, waarbij de uitbreiding wordt gepresenteerd als noodzakelijk tegen uitwijk gedrag.

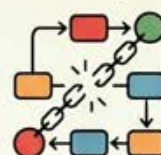
Fase 4: Terugblik (2025) – Erkenning wethouder

Dec 2025



“Niet volgens het boekje”

Wethouder erkent dat de keuze voor de uitbreiding een onderhandelingsresultaat was en niet het 'nette beleidsproces' is doorlopen.



De rol van participatie

Wethouder geeft aan dat het onderhandelingsresultaat dwars door het participatietraject gaat, en er op de uitbreiding geen participatie mogelijk was.

A) KRITISCHE OPMERKINGEN CONCLUSIES PROCES-EVALUATIE

Dit hoofdstuk omvat maar liefst 19 kritische en uiterst relevante punten van kritiek op het rapport Procesevaluatie van Mobycon. De kritiek staat haaks op de conclusies van het evaluatierapport en moet vanuit de vergewisplicht van de gemeente derhalve zorgvuldig gewogen worden en expliciet worden geduid in het rapport. Dat is niet gedaan.

De opmerkingen zijn uitgewerkt aan de hand van informatie uit openbare bronnen van de gemeente alsook 4 Woo-verzoeken met meer dan 4000 pagina's aan informatie. Dit rapport geeft enkele een samenvatting van deze bronnen. Desgewenst kan SBPH alle informatie delen.

5. CONCLUSIES & AANBEVELINGEN

CONCLUSIES

Beleidsvorming & besluitvorming

- De uitbreiding van betaald parkeren tot aan de buitenring is het resultaat van een bewuste, visie-gedreven beleidskeuze, verankerd in de Mobiliteitsvisie 2040, het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit en het Parkeerbeleid.
- Deze keuze is beleidsmatig navolgbaar, maar is niet afzonderlijk afgewogen op basis van lokale parkeerdruk; parkeren is ingezet als onderdeel van een bredere mobiliteitsstrategie.
- De gemeenteraad heeft deze koers integraal vastgesteld, wat samenhang en duidelijkheid in beleidsrichting opleverde, maar ook leidde tot impliciete besluitvorming over sommige gevolgen en afhankelijkheden.
- Na vaststelling is het beleid meerdere keren aangepast via moties, amendementen en toezeggingen om beter aan te sluiten bij signalen uit de samenleving, wat de uitlegbaarheid en samenhang op onderdelen onder druk zette.
- Hierdoor ontstond een verschil tussen de beleidsmatige logica en de publieke verwachting dat betaald parkeren primair een antwoord is op lokale parkeerproblemen.



MOBYCON.NL

Pagina 31 – Bullet 1

*“De uitbreiding van betaald parkeren tot aan de buitenring is **het resultaat van een bewuste, visie-gedreven beleidskeuze**, verankerd in de Mobiliteitsvisie 2040, het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit en het Parkeerbeleid”.*

Opmerking 1:

Deze specifieke maatregel is het directe resultaat van de coalitieonderhandelingen d.d. juni 2022. Voor de coalitie-onderhandelingen is deze maatregel nergens gedocumenteerd. De maatregel is niet verankerd geweest in de Mobiliteitsvisie (d.d. april 2019), en pas op juni 2023 voor het eerst vastgelegd in het uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040.

Het klopt dat de gemeente een beleidsvisie heeft ontwikkeld. Echter is de specifieke maatregel om het betaald parkeren uit te breiden tot aan de buitenring (inclusief de twee gestelde doelen daarbij) niet vanuit de visie opgesteld maar vanuit de coalitie onderhandeling uiteindelijk één-op-één overgenomen in het uitwerkingsprogramma.

De ontwikkeling van en keuze is nergens gedocumenteerd. Nergens kan tevens worden opgemaakt of er andere alternatieven zijn onderzocht en/of voorgelegd aan alle participanten.

De wethouder heeft bevestigd dat het uitbreiden van betaald parkeren het directe resultaat is van zakelijke onderhandelingen en dat deze keuze niet netjes het beleidsproces heeft doorlopen. Ook zijn de door de overheid voorgeschreven richtlijnen voor beleidsvorming hierbij niet gevolgd.

Dit is recent ook, in de bijeenkomst van de klankbordgroep d.d. 18 maart besproken. Wat er in het coalitieakkoord is afgesproken is natuurlijk met die vier partijen geweest. Die keuze is een politieke keuze geweest.

Het is een politieke keuze die niet vanuit de mobiliteitsvisie tot stand is gekomen.

Voorstel: neem in de evaluatie over dat de maatregel het directe resultaat is van de coalitieonderhandelingen uit juni 2022. Het is derhalve een politieke keuze geweest en niet het resultaat is van een beleidsvisie en beleidsvorming. De maatregelen valt wel binnen de bredere beleidsvisie, maar nergens is duidelijke hoe deze tot stand is gekomen en welke afwegingen daarbij zijn genomen.

Pagina 31 – Bullet 2

*“Deze keuze is **beleidsmatig navolgbaar**, maar is **niet afzonderlijk afgewogen** op basis van lokale parkeerdruk;”*

Opmerking 2:

Navolgbaar betekent dat iets begrijpelijk, logisch of na te volgen is. In de context van beleid, besluitvorming of rapportages houdt het in dat de gemaakte keuzes en redeneringen transparant en herleidbaar zijn voor derde. In het geval van de gemaakte keuzes bij deze specifieke maatregel kan dit niet worden gezegd.

Zoals bij opmerking 1 vermeld is de maatregel het directe resultaat van coalitie-onderhandelingen. Er zijn hiervan geen stukken of verslagen bekend. Er is geen informatie hoe de keuze tot stand is gekomen, wie de voorstellen heeft gedaan en welke belangen en afwegingen daarbij zijn gemaakt. Ook is nergens inzichtelijk of en welke alternatieven zijn besproken.

De betrokken wethouder heeft aangegeven dat bij het maken van deze keuze in de coalitie het beleidvormingsproces niet juist is doorlopen. Er is ook expliciet benoemd dat bij de basis, waarop de keuze voor de maatregelen is genomen, geen algemeen voorgeschreven beleidsmatige vragen beantwoord of onderzocht.

Voorstel: benoem feitelijk dat de keuze niet transparant en herleidbaar is, en dat de keuze niet beleidsmatig navolgbaar is. Deze ingrijpende maatregel is dan ook in kleine kring binnen de coalitie-onderhandelingen bedacht en één-op-één doorgevoerd in het parkeerbeleid zonder een gedegen en normaal beleidsvormingstraject en participatieproces te volgen.

Opmerking 3:

De keuze is weldegelijk gedaan op basis van lokale parkeerdruk. De grote uitbreiding ineens tot aan de buitenring is het directe en expliciete gevolg van de wens om minder procedures te voeren bij aanvragen voor het invoeren van betaald parkeren vanuit individuele straten, op basis van lokale parkeerdruk.

Deze expliciete afweging heeft de gemeente meegenomen in haar onderbouwing bij de maatregelen.

Voorstel: De keuze voor de omvang van de maatregel is een direct gevolg van de lokale parkeerdruk en een verondersteld waterbedeffect in wijken waarbij niet is onderzocht wat daar de parkeerdruk was.

Opmerking 4:

In de conclusies wordt het criteria “navolgbaarheid van beleid” aangehaald als duiding voor het beleids- en besluitvormingsproces. (zie opmerking 2). Echter is dit niet het enige criterium dat moet worden meegenomen in een procesevaluatie.

Het Kenniscentrum voor beleid en regelgeving van de Nederlandse overheid heeft zelf een richtlijn en beleidskompas ontwikkeld voor het ontwikkelen van beleid en regelgeving. Dit zijn volgens de Staat de bouwblokken waarmee beleid moet worden gemaakt en ook getoetst.

Deze informatie is gedeeld met Mobycon, echter is dit op geen enkel punt verwerkt in de rapportage.

Bij een gedegen procesevaluatie hoort een inventarisatie van de wijze en in welke mate waarop de gemeente de verschillende voorgeschreven stappen heeft doorlopen. Dit is dus niet een onderzoek of het goed of fout is toegepast, maar de feitelijke reconstructie van het proces benoemt.

Algemene rechtsbeginselen kunnen eisen stellen aan het te formuleren beleid of regelgeving. Beleid of regelgeving dat onvoldoende aansluit op algemene rechtsbeginselen is niet effectief, omdat het onhoudbaar kan blijken. Om dit te voorkomen onderzoek je of het voorstel past binnen de beginselen van onder meer: het evenredigheidsbeginsel, zorgvuldigheidsbeginsel, motiveringsbeginsel, fair play beginsel, gelijkheidsbeginsel, kenbaarheid van regelgeving, legaliteitsbeginsel, rechtszekerheidsbeginsel, redelijkheid en billijkheid, subsidiariteit en het vertrouwensbeginsel

Zonder in te gaan op deze beginselen is het niet goed mogelijk om een discussie te kunnen voeren over het proces van de totstandkoming en uitvoering van het beleid.

Veelal zijn aanpassingen en fouten tijdens de uitvoering, terug te herleiden naar fouten bij de besluitvorming.

Voorstel: Benoem in ieder geval duidelijk dat er geen onderzoek is gedaan naar de algemene eisen bij het formuleren van het beleid.

Onderzoek en toets alsnog op deze punten welke stappen en keuzes wel of niet zijn genomen door de gemeente en in welke mate is voldaan aan de algemene beginselen van behoorlijk bestuur en de uitgangspunten voor het ontwikkelen van beleid en regelgeving zoals benoemd in het beleidskompas van het kenniscentrum voor beleid en regelgeving.

<https://www.kcbr.nl/ontwikkelen-beleid-en-regelgeving/beleidskompas/3-wat-zijn-opties-om-het-doel-te-realiseren/32-rechtmatigheid/323-algemene-rechtsbeginselen>

Pagina 31 – Bullet 3

*“De gemeenteraad heeft deze koers integraal vastgesteld, wat **samenhang en duidelijkheid** in beleidsrichting opleverde, maar ook leidde tot **impliciete besluitvorming over sommige gevolgen en afhankelijkheden**”.*

Opmerking 5:

Impliciete besluitvorming verwijst naar keuzes die onbewust, intuïtief of automatisch worden gemaakt, vaak gebaseerd op persoonlijke ervaringen, emoties of impliciete vooroordelen (biases). Dit proces verloopt niet via een expliciete, rationele analyse, waardoor besluiten suboptimaal kunnen zijn of onbedoeld oneerlijk. Dit is feitelijk in tegenspraak met de conclusie bij bullet 2 (“het beleid was navolgbaar”).

En hoe kan samenhang en duidelijkheid leiden tot impliciete besluitvorming. Dat zou enkel mogelijk zijn wanneer de duidelijkheid er aan bij heeft gedragen dat bestuurders gemakzuchtig en vanuit eigen aannames veronderstellingen doen en niet transparante keuzes maken.

Dit lijkt overigens zeer goed aan te sluiten bij de werkelijke totstandkoming van de specifieke maatregel van het uitbreiden van het betaald parkeren (zie opmerking 1).

Wat tevens vast staat is dat er geen zorgvuldig onderzoek is uitgevoerd in het besluitvormingsproces naar de parkeerdruk in Hilversum, de onderliggende oorzaken van een eventuele hoge parkeerdruk, alternatieven en de diverse maatregelen die naast betaald parkeren worden aanbevolen door Experts die de gemeente heeft ingehuurd (Royal Haskoning) of bevraagd (Experts in de voorbereiding 15 mei 2023).

Impliciete besluitvorming raakt onder meer het zorgvuldigheidsbeginsel, het motiveringsbeginsel en het vertrouwensbeginsel (zie opmerking 4).

De onbepaalde vorm sommige gevolgen en afhankelijkheden is nietszeggend. Betreft het hier de kritische gevolgen en afhankelijkheden, of in grote of mindere mate.

Voorstel: Benoem als aparte bullet dat impliciete besluitvorming heeft plaatsgevonden. En vermeld dat de gemeente heeft nagelaten om hierbij transparant invulling te geven aan het zorgvuldigheidsbeginsel, het motiveringsbeginsel en het vertrouwensbeginsel.

Pagina 31 – Bullet 4

*“Na vaststelling is het beleid meerdere keren aangepast via moties, amendementen en toezeggingen om beter **aan te sluiten bij signalen uit de samenleving**, wat de uitlegbaarheid en samenhang op onderdelen onder druk zette.”.*

Opmerking 6:

De aanpassingen zijn niet bedoeld om aan te sluiten op signalen uit de samenleving. Dit is een drogredening. De signalen uit de samenleving zijn juist het gevolg van fouten / tekortkomingen in het ontwerp van het beleid.

De aanpassingen zijn dan ook niets meer of minder dan hersteloperaties van tekortkomingen in het ontwerp en uitwerking van het beleid rond de uitbreiding van betaald parkeren.

Voorstel: pas deze conclusie in zijn geheel aan door uit te gaan van de gevolgen van de keuzes op de samenleving en de tekortkomingen in het beleid. De redenen van deze tekortkoming kunnen later worden geduid.

Pagina 31 – Bullet 5

*“Hierdoor ontstond een verschil tussen de **beleidsmatige logica** en de **publieke verwachting** dat betaald parkeren primair een **antwoord is op lokale parkeerproblemen**.”.*

Opmerking 7:

Net als bij opmerking 6 is dit een drogredening en een onjuiste voorstelling van zaken.

Beleidsmatige logica is de systematische redenering en structuur achter overheidsbeleid, gericht op het oplossen van maatschappelijke problemen. Het verbindt middelen met gewenste uitkomsten via regels en processen. Deze logica balanceert politieke haalbaarheid, juridische kaders en strategische doelstellingen om draagvlak te creëren.

Kortom, beleidsmatige logica zorgt ervoor dat beleid niet alleen inhoudelijk kloppend is, maar ook structureel uitvoerbaar en verantwoordbaar is binnen de politieke en maatschappelijke omgeving.

Het directe doel voor het uitbreiden van betaald parkeren is tweeledig, het verlagen van de parkeerdruk en het wonen boen winkels mogelijk te maken.

De afgeleide doelen zijn te vertalen naar de algemene doelen met het bredere parkeerbeleid en de mobiliteitsvisie. Het totale parkeerbeleid heeft expliciet als doel om de claim op de ruimte die de auto inneemt te verlagen.

Het betaald parkeren draagt daar aan bij door oa. de parkeerdruk te verlagen omdat mensen worden aangemoedigd om voor alternatieven vervoersmodaliteiten te kiezen.

De publieke verwachting is direct en rechtstreeks te herleiden uit de beleidsmatige logica, in zoverre dat dit doel daarin is opgenomen.

Dat er een grote mate van spanning met praktijk is ontstaan volgt niet uit een mismatch tussen beleid en publieke verwachting, maar uit het spanningsveld tussen de abstracte beleidsmatige logica (regels, doelen) en de professionele logica (uitvoering, maatwerk) in de dagelijkse praktijk (zie oa. opmerking 6). De beleidsmatige logica is onvoldoende uitgewerkt waardoor er regels en beleid zijn ontwikkeld die praktisch ernstig tekortschoten.

Voorstel: geheel herschrijven.

5. CONCLUSIES & AANBEVELINGEN

CONCLUSIES

Uitvoering & organisatie

- De uitvoering van de uitbreiding is projectmatig, voortvarend en binnen de gestelde planning gerealiseerd.
- De gekozen organisatie en rolverdeling boden duidelijkheid, maar door personele wisselingen was er beperkte overlap tussen beleidsvorming en uitvoering.
- Complexe vraagstukken (zoals toepassing van regels in specifieke situaties) kwamen daardoor vooral tijdens de uitvoering aan het licht.
- De strakke planning liet weinig ruimte om structureel te leren tussen fasen, waardoor bijsturing grotendeels reactief plaatsvond.



MOBYCON.NL

Pagina 32 – Bullet 1

*“De uitvoering van de uitbreiding is **projectmatig**, **voortvarend** en binnen de gestelde planning gerealiseerd.”.*

Opmerking 8:

Projectmatig werken is een gestructureerde aanpak om met een team een uniek resultaat te behalen binnen een afgesproken tijd en budget. Het is een tijdelijke samenwerking met duidelijke doelen, rollen en fasen (initiatie, planning, uitvoering, monitoring, afsluiting) om complexe taken te volbrengen.

Het valt niet te ontkennen dat er op onderdelen bij de uitvoering van het uitbreiden van betaald parkeren projectmatig is gewerkt. Echter gaat het veel te ver om in de conclusies op te nemen dat uitvoering projectmatig is gerealiseerd.

Bij projectmatig werken worden systematisch 6 fases doorlopen. Deze fases helpen om een idee om te zetten in een concreet resultaat, met duidelijke beslismomenten tussen elke stap om risico's te beheersen en de kwaliteit te waarborgen.

Een van de belangrijkste keuzes bij de uitvoering was het versneld invoeren van het beleid (binnen 2 jaar), deze keuze heeft gevolgen voor de drie essentiële projectfasen die vooraf gaan aan de voorbereiding en realisatie, namelijk de initiatiefase, definitiefase en de ontwerpfase.

Uit het beeld dat in de rapportage wordt geschetst blijkt dat er nogal wat tekortkomingen waren bij de uitvoering van het beleid (zie oa. opmerking 6 en 7).

Voorstel: geheel herschrijven, maak duidelijk hoe het project concreet is gemaakt. Op welke wijze zijn de eisen, wensen, budget en de projectorganisatie vastgesteld (Plan van Aanpak). op welke wijze heeft de gemeente zich laten informeren en voorbereid op deze complexe operatie en welk projectmatige risico's heeft zij daarbij genomen.

Opmerking 9:

De keuze voor het woord voortvarend is misleidend. Het geeft impliciet een positief waardeoordeel (Het impliceert een proactieve, slagvaardige en efficiënte werkwijze waarbij direct wordt doorgepakt), terwijl het bedoeld is om de snelheid van uitvoering aan te geven waarbij juist zeer veel weerstand vanuit de samenleving is ervaren.

Er is bewust gestuurd om dit onderdeel van het parkeerbeleid met voorrang in te voeren, nog voor de eerstvolgende gemeenteraadsverkiezing. Het invoering is bewust niet afgestemd en integraal ingevoerd met de andere onderdelen uit de mobiliteitsvisie wat de kans op falen en verlies van draagvlak vergroot.

Voorstel: benoem hier slechts feitelijk dat de uitvoering snel en met spoed heeft plaatsgevonden.

Opmerking 10:

De net als bij opmerking 8 is niet duidelijk gemaakt hoe de gemeente zich heeft voorbereid en hoe zij projectmatige risico's heeft afgewogen.

De gemeente heeft zitting in de coöperatie Parkeerservice. Op de website van de coöperatie staat duidelijk wat het doel is:

“Coöperatie ParkeerService is een coöperatie van en voor gemeenten **die gespecialiseerd is in alle aspecten van parkeren**. Wij brengen **expertise, kennis en innovaties** voor onze leden samen. Onze ambitie is een optimale service te verlenen tegen een maatschappelijk verantwoord tarief.

De coöperatieve waarde laat de meerwaarde zien van de coöperatie ten opzichte van marktpartijen: ontzorgen, transparantie, **kennisdeling & inspiratie, samenwerking, inspraak & democratische besluitvorming**. Daarnaast geeft het de bijzondere identiteit weer van de coöperatieve samenwerking; door samen te werken bereiken we meer dan alleen. Naast bovenstaande waarden staat de klant en de kwaliteit van de dienstverlening centraal.”

Het staat vast dat de gemeente wist of behoorde te weten waar zij aan begon. Voor de projectmatige uitvoering had zij moeten weten welke complexiteit en risico's er waren.

Voorstel: benoem dat de gemeente op de hoogte was of had moeten zijn van alle aspecten van de projectmatige uitvoering mbt complexiteit en risico's van het versneld en met voorrang invoeren van betaald parkeren.

Pagina 32 – Bullet 2 en 3

*“maar door personele wisselingen was er beperkte overlap tussen beleidsvorming en uitvoering. (...) **Complexe vraagstukken** (zoals toepassing van regels in specifieke situaties) **kwamen daardoor** vooral tijdens de uitvoering aan het licht.”*

Opmerking 11:

Zie oa. opmerking 8, 9 en 10. Hierbij wordt voorbijgegaan aan het feit dat je van een gemeente moet en kunt verwachten dat ze zorgvuldig te werk gaan. Bij dit onderwerp des te meer aangezien de gemeente deelneemt in de coöperatie die over zeer veel expertise en kennis beschikt.

Het is dan ook niet zo zijn dat de complexe vraagstukken pas aan het licht kwamen in verband persoonlijke wisselingen.

De complexiteit was op voorhand bekend, zie tekst raadvorstel juni 2023:

Vanwege de **complexiteit en omvang** van beide voorstellen is ervoor gekozen beide voorstellen gezamenlijk, maar in aparte voorstellen, te agenderen.

De fouten kwamen aan het licht doordat er gekozen is voor een zeer snelle invoering (bewuste en niet navolgbare beleidskeuze) ondanks de complexiteit en omvang van de maatregelen. Waardoor er niet op een projectmatige wijze is gewerkt en projectrisico's in de voorbereiding niet zijn aangepakt.

Persoonlijke wisselingen dragen daar niet aan bij maar zijn niet de oorzaak van de fouten die aan het licht zijn gekomen. Dit is ook weer een drogredenering.

Voorstel: herschrijf deze conclusie in zijn geheel

Pagina 32 – Bullet 4

*“De **strakke planning** liet weinig ruimte om structureel te leren tussen fasen, waardoor bijsturing grotendeels reactief plaatsvond.”*

Opmerking 12:

Deze conclusie toont aan dat de opmerkingen 8 t/m 11 juist zijn, of grotendeels correct. Dit zijn structurele fouten bij een verkeerder projectmatige aanpak. Nergens in de evaluatie is een duidelijke antwoord gegeven op de cruciale vraag waarom er voor is gekozen om het betaald parkeren met grote spoed voorrang te geven en versneld in te voeren.

Voorstel: vul de conclusie aan met een heldere uitleg van de keuzes en overwegingen waarom juist specifiek deze maatregel met grote snelheid ingevoerd moest worden. Wees feitelijk juist en transparant.

Opmerking 13:

Het beeld dat hierbij is ontstaan is dat de gemeente zelf vanuit een coalitie-onderhandeling impliciet en niet navolgbaar een eigen maatregel heeft doorgevoerd in het uiteindelijke beleid. Dat er voor is gekozen om de maatregel nog versneld binnen de zittingstermijn van de coalitie in te voeren waarbij risico's zijn geaccepteerd met als doel om eventuele weerstand, kritiek en een lang besluitvormingsproces wilde voorkomen. De gemeente wist dat dit in andere gemeentes plaatsvond.

Dit beeld en de overweging om een lange procedure en aanpassing te voorkomen is door Mobycon (de heer Cazemier) afgelopen woensdag grotendeels bevestigd.

5. CONCLUSIES & AANBEVELINGEN

CONCLUSIES

Participatie & communicatie

- Participatie over parkeren vond plaats binnen een integraal mobiliteitstraject, waarin parkeren één van meerdere thema's was.
- Deze aanpak was beleidsmatig logisch, maar maakte de concrete gevolgen van de uitbreidingsmaatregel voor een deel van de betrokkenen onvoldoende zichtbaar tijdens de beleidsvorming.
- In de uitvoeringsfase verschoof participatie nadrukkelijk naar informeren en ondersteunen. Dit leidde tot frustratie bij betrokkenen die de verwachting hadden nog invloed te kunnen uitoefenen op de beleidskeuzes.
- Voor veel betrokkenen werd de impact van het beleid pas concreet bij de aankondiging van de uitvoering, wat heeft bijgedragen aan vragen, weerstand en ervaren afstand tot de gemeente.



MOBYCON.NL

Pagina 33 – Bullet 1

“Participatie over parkeren vond plaats binnen een integraal mobiliteitstraject, waarin parkeren één van meerdere thema's was”.

Opmerking 14:

Er was geen concrete participatie over “parkeren”, en al helemaal niet over de uitbreiding van het betaald parkeren. Er was participatie over de uitvoering voor de mobiliteitsvisie.

Gegeven de startnotie een het uitgebreide plan van aanpak over de invulling van de participatie bij het uitvoeringsprogramma waar de gemeenteraad mee heeft ingestemd moet vast worden gesteld dat een participatie over het parkeerbeleid en in het bijzonder betaald parkeren niet heeft plaats gevonden.

De integraliteit van de aanpak staat niet ter discussie, wel de wijze waarop het onderwerp daarbinnen is opgepakt. Zie hiervoor ook Zie hiervoor paragraaf B).

Daarnaast is er door de gemeente aangegeven dat er GEEN participatie mogelijk was op deze maatregel. Er is aangegeven dat de wethouder dit zelf zo heeft verwoord tijdens de participatie bijeenkomsten:

Er zijn **twee momenten** geweest waarop de raad zich heeft uitgesproken over het betaald parkeren. De eerste was de **installatie van het nieuwe college op basis van het coalitieakkoord** waarin dit voorstel expliciet in stond.

Vervolgens is **de niet perfect uitgevoerde inspraak** geweest.

“Daar ben ik zelf geweest en heb aangegeven dat het mij spijt, maar dat het onderhandelingsresultaat door het participatietraject heen gaat, omdat de raad een besluit heeft genomen.”

De maatregel is vervolgens technisch verwerkt in het uitvoeringsprogramma en het formele besluit is daarna door de raad genomen in 2023.

Pagina 33 – Bullet 3

“In de uitvoeringsfase verschoof participatie nadrukkelijk naar informeren en ondersteunen. Dit leidde tot frustratie bij betrokkenen die de verwachting hadden nog invloed te kunnen uitoefenen op de beleidskeuzes”

Opmerking 15:

Op 2 februari 2022 heeft de gemeenteraad in grote meerderheid ingestemd met het plan van aanpak bij het communicatie- en participatietraject. (zie ook opmerking 16) Dit plan van aanpak betreft zowel de onderzoeks- en voorbereidende fase maar ook expliciet de uitvoeringsfase. De opzet van de participatie was een actieve betrokkenheid van alle stakeholders over de “waar en hoe” vraag. Doel was om samen tot concrete en gedragen plannen te komen.

Over de betrokken stakeholders is in het plan toegezegd dat er ook tijdens de uitvoeringsfase sprake zou zijn van een actieve deelname.

De keuze van de verschuiving van de invulling en uitwerking van de participatie naar informeren en ondersteunen is nooit gedocumenteerd en ook nooit voorgelegd aan de gemeenteraad.

De verschuiving van de invulling van de participatie is een zeer ingrijpende en grote wijziging van het reeds vastgestelde en goedgekeurde beleid.

Nergens in de evaluatie wordt ingegaan op wie deze keuze heeft gemaakt en welke overwegingen daarbij in acht zijn genomen.

Pagina 33 – Bullet 4

“Voor veel betrokkenen werd de impact van het beleid pas concreet bij de aankondiging van de uitvoering, wat heeft bijgedragen aan vragen, weerstand en ervaren afstand tot de gemeente.”

Opmerking 16:

“Het doel van het communicatie- en participatietraject is bedoeld om voor het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit een nog groter draagvlak te creëren dan bij de Mobiliteitsvisie 2040.

Onder participatie wordt door de gemeente verstaan dat er een actieve deelname van interne en externe stakeholders aan de onderzoeks- en uitvoeringsprocessen van de elf deelprojecten uit het Uitvoeringsprogramma zou plaats moeten vinden.

Het is de bedoeling om op deze interactieve bijeenkomsten samen met de stakeholders tot concrete en gedragen plannen te komen, zodat dit uiteindelijk aan de raadscommissie en de gemeenteraad kan worden gepresenteerd. Tijdens de bijeenkomsten speelt het participatiemateriaal een belangrijke rol.”

Met betrekking tot het participatie en beeldmateriaal heeft de gemeente in het plan van aanpak het navolgende gesteld:

“Aan de hand van deze gegevens kan zo direct inzichtelijk worden gemaakt wat de effecten van de te nemen maatregelen zijn en aan welke knoppen kan worden gedraaid.

Op deze manier wordt het draagvlak vergroot voor de elf projecten die onderdeel uitmaken van het uitvoeringsprogramma.”

Het plan maakt duidelijk onder meer duidelijk dat:

- 1) een actieve deelname ondersteunt met duidelijk participatiemateriaal vereist was;
- 2) de plannen (en maatregelen) concreet gemaakt moesten worden;
- 3) de plannen gedragen moesten worden;
- 4) dit niet enkel de onderzoeksfase maar ook expliciet de uitvoeringsprocessen van toepassing is.

Net als bij opmerking 15 staat hiermee vast dat het vastgestelde plan niet op de voorgeschreven wijze is uitgevoerd door de gemeente. De impact was niet duidelijk omdat deze ook niet inzichtelijk is gemaakt in het participatietraject.

De conclusie laat tevens zien dat vast staat vast dat er geen breed draagvlak is gecreëerd in beide fasen.

In de uiteindelijke raadsvoorstellen bij het uitwerkingsprogramma en het parkeerbeleid ontbreekt elke vermelding over het draagvlak, terwijl dit het expliciete doel van het participatie-traject is geweest.

Voorstel: pas de laatste twee bullets aan door feitelijk weer te geven dat het door de gemeenteraad goedgekeurde plan van aanpak voor de participatie en communicatie niet is gevolgd. De invulling is verschoven waarbij betrokken geen actieve betrokkenheid meer hadden in het traject en dat er ook nergens is onderzocht of onderbouwd of er een voldoende breed draagvlak voor de plannen was gecreëerd. Ook moet worden vastgelegd dat er geen documentatie is aangetroffen waar deze grote wijziging van de invulling van de participatie kan worden verklaard.

Pagina 34 – Bullet 1

*“Over de gehele linie komt naar voren dat de **complexiteit van de maatregel**, het **tempo van uitvoering** en de **persoonlijke impact** van de maatregel **bepalende factoren waren in de ervaren knelpunten**.”*

Opmerking 17:

Deze conclusie is een herhaling van bullets 2 en 3 van pagina 33 en staat haaks op bullet 1 van pagina 33. (zie oa. opmerkingen 8 t/m 13).

In deze conclusie is tevens duidelijk een van de grote spanningsvelden benoemd uit projectmatig werken. De spanning tussen complexiteit en snelheid van uitvoering.

Beide zaken waren op voorhand bekend bij de gemeente. Dit is in diverse stukken terug te lezen.

De gemeente was volledig op de hoogte van de complexiteit van de maatregel. En het was knip en klaar dat de gemeente juist deze specifieke maatregel uit de mobiliteitsvisie met voorrang en spoed wilde invoeren.

De ervaren knelpunten en grote weerstand onder de bewoners en ondernemers in de gemeente waren ook al op voorhand bekend en aangekaart bij de gemeente.

Draagvlak:

In het rapport van Newcom d.d. 3 november 2020 was bij een zeer grote en representatieve groep bewoners uit Hilversum (n=1794) geïnventariseerd dat slechts 37% in meer of mindere mate voorstander was van het idee om de ruimte die de auto in neemt in de stad terug te dringen. Ruim 49% van de ondervraagden was tegen deze maatregel.

Verder blijkt uit de inventarisatie van alle opmerkingen uit de participatiebijeenkomsten dat er slechts 21 van de 729 opmerkingen betrekking hadden op betaald parkeren. Daarvan waren er 7 voor, 8 tegen en 6 algemene opmerkingen. Er kan dan ook niet worden vastgesteld dat er in het participatietraject op deze maatregel een breed draagvlak was gecreëerd.

Na de bekendmaking van het besluit is er in Hilversum een petitie gestart waarbij 3643 handtekeningen zijn opgehaald van inwoners die tegen de uitbreiding van het betaald parkeren zijn.

Tempo en voorrang uitvoering en impact:

Experts hebben de gemeente gewaarschuwd voor het eenzijdig invoeren van de maatregel. Een aanpak op slechts een deel van de maatregelen resulteert in een beperkt effect. Pas als voetganger, fiets, openbaar vervoer en deelvervoer ook de ruimte krijgen, zijn de randvoorwaarden aanwezig om de bewoner te verleiden tot een ander mobiliteitsgedrag. Indien deze alternatieven er niet zijn, werkt ook een aangepast parkeerbeleid niet.

Voorstel: pas aan dat de knelpunten nog voor de uitvoering reeds bekend waren. En dat deze ook zijn ervaren.

Pagina 34 – Bullet 2

“Dit leidde tot een hoge belasting van de uitvoeringsorganisatie en tot veel vragen en bezwaren vanuit de samenleving.”

Opmerking 18:

Er wordt hier de suggestie gewekt de gevolgen het resultaat waren van zaken die de gemeente overkwam. Echter laten de stukken zien dat de gemeente heeft nagelaten een gedegen projectplan en projectorganisatie op te zetten en dit ook op de juiste wijze uit te voeren.

De negatieve gevolgen zijn het directe gevolg van een niet juiste en volledige projectmatige aanpak en nog belangrijker een niet correcte uitvoering van de participatie en communicatie.

Voorstel: pas in zijn geheel aan.

Pagina 34 – Bullet 3

“Deze factoren versterken elkaar en vragen om expliciete aandacht bij toekomstige trajecten.”

Opmerking 19:

Deze conclusie is onbepaald en onduidelijk. Welke toekomstige trajecten worden hier bedoeld. De evaluatie heeft betrekking op het uitbreiden van betaald parkeren.

Tevens is niet duidelijk waar “deze factoren” op terugslaat. Betreft het hier enkel de hoge belasting van de uitvoeringsorganisatie en het aantal vragen en bezwaren.

Als dat zo is dan klopt de conclusie niet. De beschreven gevolgen van bullet 2 zijn het resultaat van vele impliciete niet navolgbare politieke keuzes, het nalaten om de voorgeschreven participatie op het juiste niveau en volgens de beschreven stappen uit te voeren en het niet op de juiste wijze projectmatig aanpakken van het uitvoering.

B) RECONSTRUCTIE PROCES BELEIDSVORMING

Reconstructie:

In het rapport wordt in hoofdstuk 2 een feitelijke reconstructie gegeven over de beleidsvorming. Deze reconstructie is echter niet volledig en met het oog op een, naar onze mening, onjuiste formulering van de eerste conclusie van het rapport, is het van belang om een betere verdieping te geven van de beleidsvorming.

De eerste conclusie luidt:

De uitbreiding van betaald parkeren tot aan de buitenring is het resultaat van een bewuste, visie-gedreven beleidskeuze, verankerd in de Mobiliteitsvisie 2040, het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit en het Parkeerbeleid.

Deze conclusie is onjuist. De uitbreiding van betaald parkeren is niet het resultaat van een visie-gedreven beleidskeuze maar het onderhandelingsresultaat bij de coalitievorming d.d. juni 2022.

Uit alle stukken met betrekking tot de ontwikkeling van een visie op mobiliteit in de Gemeente Hilversum, vanaf tenminste 2016, wordt duidelijk dat de concrete maatregelen tot het uitbreiden van het betaald parkeren tot aan de buitenring, voor het eerst zijn genoemd in het coalitieakkoord 2022-2026.

Tot en met de participatie bijeenkomsten is er in de stukken nergens concreet weergegeven dat het betaald parkeren uitgebreid kan/zal worden tot aan de buitenring.

De concrete maatregel is pas voor het eerst opgenomen in het uitvoeringsprogramma mobiliteit op juni 2023.

Het concept rapport dient te worden aangepast om een correcte en feitelijke weergave te geven van de beleidsvorming doelen en uitgangspunten zoals die in alle stukken bekend zijn gemaakt.

Daartoe zal hieronder een verkorte en uitgebreide reconstructie gegeven worden.

Verkort overzicht reconstructie

- In het coalitieakkoord 2018-2022 is aangekondigd om een duurzame toekomstgerichte mobiliteitsvisie te ontwikkelen om de bereikbaarheid van Hilversum te verbeteren.
- Vanaf oktober 2018 tot april 2021 is deze Mobiliteitsvisie 2040 uitgewerkt en vastgesteld door de Gemeenteraad, waarbij bereikbaarheid en parkeren belangrijke thema's zijn. Een van de concrete maatregelen die hierin is opgenomen luidt: "Een aanpassing van het parkeerbeleid; waarin actieve sturing vanuit de gemeente veel meer mogelijk wordt".
- In april 2021 is ingestemd met de Mobiliteitsvisie 2040. Hierin heeft de gemeente gekozen voor het scenario "Hilversum: de stad voor groene, duurzame en innovatieve mobiliteit", met daarbij behorend een breed palet aan te nemen maatregelen die in onderlinge samenhang bezien en onderzocht zullen gaan worden.
- In februari 2022 is ingestemd met de startnotitie Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040.
Binnen het Uitvoeringsprogramma wordt in deelonderzoek 9 het parkeerbeleid inclusief (innovatieve) normen behandeld. Bij de startnotitie wordt aangegeven dat wanneer nieuw parkeerbeleid wordt opgesteld, dan dient dit een combinatie te zijn van een autoluwe binnenstad, een zero-emissieloze omgeving, deelvervoer en een fijnmazig vervoersnetwerk. De startnotitie bevat nog geen concrete maatregelen met betrekking tot het parkeerbeleid en het uitbreiden van betaald parkeren,.
- In juni 2022 is in het coalitieakkoord 2022-2026 voor het eerst de concrete maatregel voor het uitbreiden van het betaald parkeren genoemd. Er zijn hiervoor twee doelen geformuleerd. Om de parkeerdruk te verlagen en wonen boven winkels mogelijk te maken, gaan we betaald parkeren tot aan de buitenring invoeren. Deze beleidskeuze is het onderhandelingsresultaat die ruim vooruitloopt op de uitwerking van de deelonderzoeken van het uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040.
- Vanaf november 2022 tot en met april 2023 zijn participatiebijeenkomsten georganiseerd waarbij de concrete maatregelen voor parkeerbeleid integraal in 2 korte bullets zijn benoemd. In de uitkomsten van de participatie zijn er 21 van de 729 opgehaalde opmerkingen die gaan over betaald parkeren. Hiervan waren de voor en tegenstanders van betaald parkeren nagenoeg gelijk verdeeld.
- In juni 2023 is het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2040 gepresenteerd waarbij de doelen voor een duurzamere gemeente worden benoemd: het verbeteren van de bereikbaarheid, het creëren van ruimte voor o.a. groen, lopen, en fietsen en het terugbrengen van de ruimte die de auto inneemt in het straatbeeld.

Het parkeerbeleid heeft expliciet als doel om de claim op de ruimte die de auto inneemt te verlagen (zoals vastgelegd in het raadsvoorstel bij het parkeerbeleid).

Vanwege de complexiteit en omvang van beide voorstellen is ervoor gekozen het parkeerbeleid en de mobiliteitsvisie 2040 gezamenlijk, maar in aparte voorstellen, te agenderen. Beide voorstellen werken in elkaar door; door de maatregelen uit het Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040 is het immers mogelijk om het parkeerbeleid in Hilversum te wijzigen en tegelijkertijd vraagt het nieuwe parkeerbeleid alternatieve vervoersmogelijkheden.

- Het Parkeerbeleid Hilversum 2023 werkt dit verder uit: uitbreiding van betaald parkeren is bedoeld om structurele verplaatsing van parkeerdruk te voorkomen. De uitbreiding is niet gebaseerd op de actuele parkeerdruk per wijk of straat. Parkeerdrukmetingen worden ingezet ter monitoring van parkeerdruk in gebieden buiten de buitenring.

Reconstructie:

2016 Juni - Structuurvisie 2030 verkeer en vervoer

De Structuurvisie Verkeer en Vervoer 2030 beschrijft het verkeer- en vervoerbeleid van de gemeente Hilversum voor de komende jaren. De basis daarvoor is de ontwikkelrichting van Hilversum uit de Structuurvisie Hilversum 2030.

De Structuurvisie Hilversum 2030 heeft als ambitie dat de bereikbaarheid van Hilversum verbetert en de bereikbaarheid van Hilversum een positiever imago heeft.

Doel is een hoogwaardig woon- en werkklimaat, waarbij negatieve effecten van het verkeers- en vervoerssysteem (doorstromingsknelpunten, luchtkwaliteit, geluid, **parkeerdruk**, doorgaand verkeer) zoveel mogelijk worden voorkomen.

Het verkeer en vervoerbeleid staat nu in één handzaam document. Het is echter onvermijdelijk dat enkele opgaven die in deze structuurvisie zijn genoemd, in de komende tijd nog verder (gedetailleerder) worden uitgewerkt, zoals een openbaar vervoersvisie **en verdere uitwerking van nieuw parkeerbeleid**. De contouren/uitgangspunten daarvan staan nu in de Structuurvisie Verkeer en Vervoer.

2017 Juni - Parkeervisie

Afwijkende procedure t.o.v. Structuurvisie 2030

Met de voorgestelde procedure wordt de keuze om wel of niet betaald parkeren in te voeren nadrukkelijk bij de bewoners en ondernemers van de buurten zelf neergelegd. Dit sluit aan bij de Kadernotitie Burgergericht leven die in maart door de raad is vastgesteld. Ten aanzien van hetgeen is voorgesteld in de Structuurvisie 2030 (heel Hilversum betaald parkeren in 2030), bestaat de kans dat een meerderheid van een buurt structureel tegen (een proef) betaald parkeren blijft zijn, waardoor dat beleidsvoornemen mogelijk niet gerealiseerd wordt. **Een alternatief waar de gemeente betaald parkeren oplegt aan buurten, is qua proces eenvoudiger, maar gaat naar grote waarschijnlijkheid stuiten op veel weerstand vanuit bewoners.** Voorstel is dan ook om af te wijken van de Structuurvisie 2030 en bewoners zelf te laten bepalen over het parkeerregime in de buurt. Dit sluit tevens aan bij de strekking van de artikelen in de Gemeentewet, waar het regulerend karakter wordt genoemd als belangrijkste reden van invoering betaald parkeren. **Als er geen noodzaak is om te reguleren, kan het invoeren van betaald parkeren achterwege blijven.**

In het kader van de Omgevingswet worden gemeenten geacht om een Omgevingsvisie op te stellen. De ambities voor deze visie moeten in Hilversum nog bepaald worden. De gemaakte keuzes kunnen leiden tot een andere visie op het parkeren rondom ruimtelijke ontwikkelingen.

2018 juni - Coalitieakkoord 2018-2022 'Aan de slag'

We stellen deze periode een duurzame toekomstgerichte **mobiliteitsvisie** op voor de middellange termijn om de bereikbaarheid van Hilversum te verbeteren.

De parkeertarieven gaan de komende jaren niet omhoog. Op koopzondagen is er betaald parkeren in het centrum. In het najaar evalueren we met de bewoners hoe we in de schil omgaan met al dan niet betaald parkeren op zondag. Dit vloeit ook voort uit het uitgangspunt dat een buurt zelf bepaalt of we betaald parkeren wel of niet invoeren. Om het draagvlak voor betaald parkeren te vergroten, verlagen we het tarief van de eerste bewonersvergunning.

2018 oktober - Mobiliteitsvisie 2040, raakvlak Stationsgebied

Het opstellen van de mobiliteitsvisie start op zijn vroegst dit najaar. Met een minimale doorlooptijd van 1 jaar wordt bestuurlijke vaststelling van deze visie niet voor 2020 verwacht.

2019 september - Mobiliteitsvisie 2040, bestuurlijk PvA / programma mobiliteit

De meest concrete aanleiding voor de Mobiliteitsvisie / Programma Mobiliteit zijn de afspraken in het Coalitieakkoord 2018-2022 om in deze collegeperiode een duurzame toekomstgerichte mobiliteitsvisie op te stellen voor de middellange termijn om de bereikbaarheid van Hilversum te verbeteren.

In het coalitieakkoord is de mobiliteitsopgave onderkend en vertaald in het voornemen om een Mobiliteitsvisie op te stellen. De mobiliteit groeit in Hilversum nog steeds en de bereikbaarheid zal met de groei qua wonen en werken verder onder druk komen te staan. Aan de andere kant zijn er met SMART-Mobility, Mobility as a Service (MaaS) en het succes van de e-fiets goede mogelijkheden om mobiliteit en parkeren slimmer en beter te organiseren. **Bereikbaarheid en parkeren zijn belangrijke thema's** in de Hilversumse samenleving en scoren ook hoog in de wijkanalyses. Mobiliteit, bereikbaarheid en parkeren vormen daarmee belangrijke thema's voor de gemeentelijke Omgevingsvisie.

Participatie Mobiliteitsvisie/Programma Mobiliteit

Heldere kaders vooraf en duidelijkheid over welke keuzes wij in welk beleidstraject voorbereiden.

Qua niveau van participatie (participatieladder) kiezen we voor het niveau adviseren en op onderdelen (initiatieven) coproduceren;

Per bijeenkomst/activiteit **voor de verschillende beleidstrajecten** te werken met een heldere subtitel, zodat duidelijk is welk accent de betreffende bijeenkomst/activiteit heeft (inclusief goede vastlegging en onderlinge uitwisseling van relevante inbreng).

De eerste stap in het proces om te komen tot een Mobiliteitsvisie en een Programma Mobiliteit is de toetsing van de probleemanalyse die mede in het kader van de Omgevingsvisie wordt opgesteld. Zijn alle huidige knelpunten en mobiliteitsopgaven in beeld (verkennen van de opgaven). Vervolgens wordt gevraagd welke trends en ontwikkelingen belanghebbenden zien en welke toekomstbeelden er bestaan over mobiliteit in 2040. De combinatie van de probleemanalyse, trends en ontwikkelingen en voorkeurstoekomstscenario vormen samen de visie op mobiliteit die onderdeel gaat uitmaken van de Omgevingsvisie.

Vervolgens worden in het Programma Mobiliteit thema's, gebieden en doelgroepen uitgewerkt waarmee we in Hilversum tot 2040 aan de slag willen gaan (verkennen van de oplossingen en voorbereiden van keuzes). Hierin willen we ook actief specifieke doelgroepen, wijken

2020 november – Mobiliteitsvisie 2040, onderzoeksresultaten Enquêteonderzoek Newcom

De gemeente Hilversum werkt volop aan haar mobiliteitsvisie 2040. Bij het opstellen van deze visie is behoefte om burgers en ondernemers te betrekken. Door middel van een online enquête zijn ideeën en behoeften over mobiliteit in de toekomst onder de doelgroepen onderzocht.

Het enquêteonderzoek is door extern marktonderzoeksbureau Newcom in augustus en september 2020 uitgevoerd. In het onderzoek werden de kennis, houding en gedrag over (nieuwe) mobiliteitsconcepten onderzocht onder stakeholders (bedrijfsleven, ondernemers, wijk- en buurtverenigingen en andere belangenbehartigers, etc.) en inwoners van de gemeente Hilversum.

Deze enquête is 1802 keer ingevuld. In het onderzoek zijn onder andere vragen gesteld over huidige trends en ontwikkelingen op een breed aantal onderwerpen, waaronder deelvervoer, **parkeren**, etc.

Doel Rapport Newcom:

Inzicht krijgen in het gedrag en behoefte van inwoners ten aanzien van mobiliteit 2040 in de gemeente Hilversum.

Er is door inwoners verdeeld gereageerd op het idee om het aantal parkeerplekken in de stad te beperken en tegelijkertijd de deelmobiliteit te stimuleren. Ruim een derde (37%) spreekt het idee (zeer) aan, terwijl 49% aangeeft dat het idee hen (helemaal) niet aanspreekt.

Het blijkt dat onder werkenden circa een kwart bereid is om het vervoer naar het werk te delen.

Op basis van deze argumenten in combinatie met de betrouwbare steekproef kunnen we stellen dat **de conclusies kunnen worden geëxtrapoleerd worden naar de totale populatie** van de gemeente Hilversum.

2021 April - Mobiliteitsvisie 2040, vaststelling

De mobiliteitsvisie Hilversum 2040 kan worden gezien als opvolger van deze Structuurvisie Verkeer en Vervoer 2030 uit 2016.

Uitgangspositie

In Hilversum spelen mobiliteitsproblemen die vragen om samenhangende en duurzame oplossingen. Het gaat om de volgende problemen: de parkeerdruk is hoog, er zijn parkeerproblemen **aan de randen van het betaald parkeren gebied, in zuidelijke wijken en het centrum.**

Parkeerbeleid

Het parkeerbeleid wordt aangepast en flexibeler: in de nabije toekomst komen er steeds meer wijken en bedrijfsterreinen waar mensen een betaalbare woning of een pand kunnen kopen of huren, inclusief het gebruik van een gedeelde auto en parkeerplaats. Zij delen deze auto's en parkeerplaatsen met andere wijkbewoners of mensen die op hetzelfde bedrijventerrein werken.

Concrete maatregelen:

- Contacten met bedrijven om de in- en uitgaande pendel te verkleinen;
- Van nieuwe ontwikkelingen wordt verwacht dat parkeren zoveel als mogelijk op eigen terrein wordt gerealiseerd, om zodoende de (beperkte) openbare ruimte zo optimaal mogelijk te kunnen benutten. Onderbouwd bestaat de mogelijkheid om flexibel om te gaan met de parkeernorm, waarbij het uitgangspunt is dat flexibiliteit moet leiden tot kwaliteit;
- **Een aanpassing van het parkeerbeleid; waarin actieve sturing vanuit de gemeente veel meer mogelijk wordt.**

2021 November - Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040, startnotitie

Deze visie heeft Hilversum inmiddels vastgesteld, in de "Mobiliteitsvisie 2040". Hierin heeft de gemeente gekozen voor het scenario "Hilversum: de stad voor groene, duurzame en innovatieve mobiliteit", met daarbij behorend een breed palet aan te nemen maatregelen.

Uit deze deelonderzoeken **moeten (voorstellen voor) concrete maatregelen resulteren**, gezien in hun onderlinge samenhang, waarmee u als gemeente het vervolgproces in kan: de externe participatie en het opstellen van het uitvoeringsprogramma voor de korte, middellange en lange termijn.

Deelonderzoek 9. Parkeerbeleid inclusief (innovatieve) normen

De gemeente Hilversum heeft in 2017 de Parkeervisie, inclusief parkeernormen, vastgesteld. In de tussenliggende periode zijn wensen en eisen t.a.v. parkeren veranderd, waarbij er momenteel wordt gewerkt aan **een actualisatie van het huidige beleid**. Ook wordt er onderzocht in hoeverre het

parkeerbeleid volledig vernieuwd dient te worden. Voor de OV-knooppunten is beleid opgesteld waarbij de geldende parkeernorm kan worden verlaagd in combinatie met een onderbouwd verkeersplan. Een soortgelijke gedachtegang wordt momenteel uitgewerkt voor de overige gebieden.

Wanneer nieuw parkeerbeleid wordt opgesteld, dan dient dit een combinatie te zijn van een autoluwe binnenstad, een zero-emissieloze omgeving, deelvervoer en een fijnmazig vervoersnetwerk.

Een mix van deze componenten ondersteunt het nieuwe parkeerbeleid en maakt het toekomstbestendig. Hierin wordt van 'autobezit' naar 'autogebruik' gestimuleerd, waarbij het uiteindelijk wel noodzakelijk zal zijn om moeilijke en strenge keuzes hierin te moeten maken.

Resultaat

Een voorstel voor nieuw parkeerbeleid met toepassing van innovatieve normen, met eventuele vervolgacties of stappen, dat nader in gaat op zaken als type vergunningen, **betaald parkeren** en ontheffingenbeleid voor een autoluw gebied.

2022 Februari - Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040, raadsbesluit startnotitie

Raadsbesluit op gelijke stukken uit de raadsvergadering november 2021.

2022 Juni - Coalitieakkoord Hilversum koesteren 2022-2026

Om de parkeerdruk te verlagen en wonen boven winkels mogelijk te maken, gaan we betaald parkeren tot aan de buitenring invoeren. De eventuele opbrengst investeren we opnieuw in de bereikbaarheid van Hilversum. Uitgangspunt is dat betaald parkeren geen verdienmodel is.

2022 November - Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040, voortgang participatie

In het eerste kwartaal 2022 bent u geïnformeerd over de voortgang van het uitvoeringsprogramma, middels een startnotitie. Daarin is naar voren gekomen dat er in totaal 11 deelonderzoeken worden uitgevoerd, ter voorbereiding op het uitvoeringsprogramma. **Deze deelonderzoeken zijn nagenoeg afgerond.** Om te polsen wat betrokken inwoners, weggebruikers, het bedrijfsleven, ondernemers en andere belanghebbenden vinden van dit voor te nemen uitvoeringsprogramma met de bijbehorende maatregelen, zullen in het laatste kwartaal van 2022 (november/begin december) diverse participatie bijeenkomsten plaatsvinden. Met bewoners in hun eigen wijken en met het bedrijfsleven, ondernemers en partners in aparte bijeenkomsten.

Het doel van deze participatie bijeenkomsten is om aangescherpte informatie over het uitvoeringsprogramma te verzamelen, waarmee het uiteindelijke uitvoeringsprogramma kan worden verrijkt. Het participatieniveau voor de bijeenkomsten is '**meedenken en meedoen**': **draagvlak polsen**, en **de kwaliteit en verdieping** van een goed gesprek zijn de belangrijkste ingrediënten.

Het beoogde resultaat van de participatiebijeenkomsten om **draagvlak en vertrouwen te creëren** bij belanghebbenden, **zowel in het proces als voor het resultaat** van het uitvoeringsprogramma.

2022 / 2023 - Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040, participatie bijeenkomsten

Eind 2022 en begin 2023 zijn er participatiebijeenkomsten gehouden.

Tijdens de bijeenkomst is, met betrekking tot deelonderzoek 9 Parkeerbeleid- en normen, enkel en alleen de volgende informatie verstrekt:

Sheet 5:

Naar aanleiding van het coalitieakkoord:

- benoeming Aanscherping parkeerbeleid en (innovatieve) parkeernormen.

Sheet 9:

Voorgestelde maatregelen:

- Aangescherpt parkeerbeleid incl. innovatieve normen.

Sheet 14:

Parkeerbeleid

- Aangescherpt parkeerbeleid (inclusief innovatieve normen)
- Invoeren van gereguleerd parkeren tot aan de buitenring

Uitkomst participatie (Bijlage 15):

In totaal zijn hier 729 opmerkingen, aandachtspunten, suggesties en meningen ontvangen, waarvan 374 actief worden meegenomen in het Uitvoeringsprogramma.

Van deze 729 opmerkingen zijn er in totaal 21 opmerkingen gedaan met betrekking tot betaald parkeren.

7 opmerkingen waren voor betaald parkeren

8 opmerkingen waren tegen betaald parkeren

6 opmerkingen waren algemeen van aard over mogelijke gevolgen van betaald parkeren

Opmerkingen voor waren nummer: 36, 119, 124, 125, 162, 198 en 699

Opmerkingen tegen waren nummer: 43, 282, 307, 308, 426, 432, 513, en 696

Opmerkingen algemeen waren nummer: 41, 42, 44, 91, 175 en 687

2023 Juni - Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040, raadsbesluit

Middels het nieuwe parkeerbeleid - **dat gelijktijdig met dit voorstel staat geagendeerd - verlagen we de parkeerdruk** in de stad **door betaald parkeren tot aan de buitenring in** te voeren **en wonen boven winkels mogelijk te maken.**

Het raadsvoorstel over het nieuwe parkeerbeleid maakt integraal onderdeel uit van het voorliggende voorstel over het Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040. **Vanwege de complexiteit en omvang van beide voorstellen is ervoor gekozen beide voorstellen gezamenlijk, maar in aparte voorstellen, te agenderen.** Beide voorstellen werken in elkaar door; door de maatregelen uit het Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040 is het immers mogelijk om het parkeerbeleid in Hilversum te wijzigen en tegelijkertijd vraagt het nieuwe parkeerbeleid alternatieve vervoersmogelijkheden. Op deze wijze kan het voorstel gezamenlijk worden besproken en vastgesteld.

2023 juli - Parkeerbeleid Hilversum

Het parkeerbeleid van Hilversum is een uitwerking van het uitvoeringsprogramma van de mobiliteitsvisie. Het parkeerbeleid heeft als doel om de claim op de ruimte die de auto inneemt te verlagen.

In het coalitieakkoord is aangegeven dat er gereguleerd parkeren tot aan de buitenring zal worden ingevoerd. Door het gereguleerd parkeergebied uit te breiden tot aan de buitenring, wordt het effect van uitwijkgedrag en het verplaatsen van de parkeerdruk grotendeels opgeheven.

2025 november - Overleg werkafspraken deelname klankbordgroep en procesevaluatie

- 1) Met betrekking tot de beleidskeuze is door de gemeente het volgende aangegeven:

Niet alle besluitvorming vindt altijd plaats volgens de boekjes zoals die geschreven worden. En zeker in **coalitie onderhandelingen**.

Daar worden zaken gedaan. En dan is daar niet altijd het nette beleidsproces aan vooraf gegaan.

[de gemeente] kan alleen maar weergeven wat **daarbij** de overwegingen zijn geweest en de onderliggende gedachten. Het **waarom**.

Het is vrij om daar van alles van te vinden, **maar dat dit niet helemaal mooi de “secrets of het proces” doorloopt zoals dat in het boekje staat, dat klopt gewoon.**

- 2) Op vragen of het juiste beleidsproces is doorlopen, en bijvoorbeeld de richtlijn van het kennisinstituut van de overheid (**zie opmerking 4**) is gebruikt, is aangegeven dat er bij het nemen van dit besluit geen beleidsmatige vragen aan ten grondslag hebben gelegen:

De richtlijnen van het kennisinstituut zijn geen onderwerp van de evaluatie.

Want **dat proces** is doorlopen en daar zijn besluiten genomen door de gemeenteraad. En iedereen mag alles vinden van de **basis waarop dat** is gebeurd. En **niemand pretendeert dat daar dat soort beleidsmatige vragen aan ten grondslag liggen.**

Daar hebben jullie gelijk in als jullie aangeven dat **dat** niet het geval is geweest. **Dat klopt.**

- 3) Er is ook deze specifieke maatregel **GEEN** participatie mogelijk geweest. De maatregel is een op een technisch overgenomen in het uiteindelijke raadsvoorstel:

Er zijn **twee momenten** geweest waarop de raad zich heeft uitgesproken over het betaald parkeren. De eerste was de **installatie van het nieuwe college op basis van het coalitieakkoord** waarin dit voorstel expliciet in stond.

Vervolgens is de “niet perfect uitgevoerde” inspraak geweest.

Daar ben ik [de wethouder] zelf geweest en heb aangegeven dat **“het mij spijt,” maar dat het onderhandelingsresultaat door het participatietraject heen gaat**, omdat de raad een besluit heeft genomen.

De maatregel is vervolgens technisch verwerkt in het uitvoeringsprogramma. Het formele besluit is daarna door de raad genomen in 2023.

C) PARTICIPATIE – overzicht niet nagekomen afspraken raadsbesluit

Plank van Aanpak

2022 februari 02: Uitvoeringsprogramma MV2040 (UMV2040) raadsvoorstel

Bron:

<https://hilversum.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Index/3be897ec-4c9c-4a60-a264-c7b78e32b7f3>

1. Plan van aanpak Communicatie- en participatie Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040

Doel:

Het doel van het communicatie- en participatietraject is bedoeld om voor het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit **een nog groter draagvlak te creëren** dan bij de Mobiliteitsvisie 2040.

Participatieplan:

Onder participatie verstaan we de **actieve deelname** van interne en externe **stakeholders aan de onderzoeks- en uitvoeringsprocessen** van de elf deelprojecten uit het Uitvoeringsprogramma.

Het plan maakt duidelijk op welke wijze en in welke rol de verschillende (groepen) stakeholders actief deelnemen aan deze projecten.

Middels het plan werken we aan een open en op vertrouwen gebaseerde relatie met inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden.

Tijdens de participatie bijeenkomsten staat de **‘waar- en hoe’-vraag** centraal. Het is de bedoeling om op deze interactieve bijeenkomsten **samen met de stakeholders tot concrete en gedragen plannen te komen**, zodat dit uiteindelijk aan de raadscommissie en de gemeenteraad kan worden gepresenteerd. **Tijdens de bijeenkomsten speelt het participatiemateriaal een belangrijke rol.**

Basis participatiestructuur:

Onderstaande vragen ondersteunen elke participatievorm die wordt ingezet:

1. Waarover: het centrale onderwerp
2. Met wie: lijst belanghebbenden en wat is hun rol?
3. Op welke momenten: fasering
4. Waarom: motieven en doelen
5. Beschikbare speelruimte binnen de participatieladder: meedenken en meewerken
6. Hoe: gewenste mate en de vorm
7. Opgehaalde informatie: waar komt dit terecht en wat wordt ermee gedaan?
8. Contact: manier waarop belanghebbenden verder op de hoogte worden gehouden

Voorwaarde voor participatie:

Betrokkenen weten vooraf welke invloed zij hebben, welke randvoorwaarden er zijn en wat het uiteindelijke doel is. Voor het uitvoeringsprogramma Mobiliteit zitten de interne en externe stakeholders in verschillende ringen, vaak op meedenken en meewerken.

Bij alle bijeenkomsten wordt vooraf meegegeven wat de mate van invloed is van de betrokken stakeholders. Na afronding van het participatietraject vraagt het college de raadscommissie om een advies over de resultaten en beslist het college over de vaststelling van het Uitvoeringsprogramma (meebepalen).

Eindresultaat:

Het eindresultaat van het onderzoeks- en participatietraject is in feite het uitvoeringsprogramma op hoofdlijnen en een concretisering van de Mobiliteitsvisie.

Bij het onderzoeken van de diverse deelprojecten komen de onderstaande vragen terug en worden deze nader uitgewerkt in het uitvoeringsprogramma:

- Wat kosten de desbetreffende maatregelen?
- Wat is het effect van de desbetreffende maatregelen op Hilversum?
- Hoe grijpen de verschillende onderwerpen nader in op elkaar?
- Wat is de ruimtelijke impact op de leefomgeving van de Hilversummer?
- Welke kansen voor vergroening bieden de verschillende maatregelen?

Stakeholders:

Het is van groot belang om de interne en externe stakeholders goed in beeld te hebben, want ook dat draagt bij aan een gedragen participatieplan.

Bij het participatietraject maken we gebruik van de uitgebreide lijst van stakeholders die voor de Mobiliteitsvisie 2040 is opgesteld.

Net als bij het opstellen van de Mobiliteitsvisie 2040 wordt de inbreng van stakeholders goed **afgewogen volgens de meetlat Mobiliteit**.

Meetlat Mobiliteit:

Voor het opstellen van het Uitvoeringsprogramma worden de resultaten van de onderzoeken en participatie **getoetst aan hun bijdrage aan de vastgestelde doelstellingen** uit de Mobiliteitsvisie 2040.

De doelstellingen die in de visie hiervoor waren geformuleerd zijn:

- het waarborgen van een goede bereikbaarheid van en binnen Hilversum;
- het bevorderen van de doorstroming voor alle modaliteiten;
- een goede leefbaarheid en verkeersveiligheid;
- een slimmere verdeling van het verkeer (inclusief stimuleren deelvervoer).

Beeldmateriaal:

Het is belangrijk aansprekend beeldmateriaal in te zetten. Content met visuele aspecten bereikt een groter publiek dan tekst. En om nog wat specifieker te worden: ongeveer 90 procent van de informatie die onze hersenen oppikt is visueel. We verwerken visuele content 60.000 keer sneller dan dat we tekst kunnen verwerken. Dit heeft zich ook bewezen bij de Mobiliteitsvisie2040.

Kortom, bij het uitvoeringsprogramma mobiliteit zetten we ook weer veel in op het gebruik van beelden.

Het beeldmateriaal:

- **Ondersteunt de onderwerpen** die de gespreksleider uitlegt;
- **Laat aanwezig de informatie beter en sneller begrijpen**;
- Prikkelt het creatief denken van de aanwezigen en **stimuleert ideeën**;
- **Kanaliseert en structureert ideeën van de aanwezigen** die de host/moderator ophaalt.

Voor de participatiebijeenkomsten gebruiken we een gedetailleerde interactieve kaart van Hilversum. Om de onderzoeksresultaten (data en informatie) van de 11 deelprojecten inzichtelijk te maken worden deze integraal verzameld en in deze interactieve kaart verwerkt.

Aan de hand van deze gegevens kan zo direct inzichtelijk worden gemaakt wat de effecten van de te nemen maatregelen zijn en aan welke knoppen kan worden gedraaid.

Op deze manier wordt **het draagvlak vergroot** voor de elf projecten die onderdeel uitmaken van het uitvoeringsprogramma.

Opbrengst participatiesessies:

De opbrengst van de participatiesessies draagt bij aan een concreet en onderbouwd uitvoeringsprogramma mobiliteit waarbij de projecten zijn geïnventariseerd. Dat betekent weer dat er ook gehoor kan worden gegeven aan deze opbrengst waardoor groter draagvlak wordt gecreëerd en de betreffende projecten fysiek kunnen worden uitgevoerd.

Aan het eind van de sessie moet elke groep belanghebbenden die aanwezig is zich herkennen in het gedeelde eindbeeld. Er ligt dan letterlijk een afbeelding met alle ideeën (waaronder de iconen in de plattegrond) die de aanwezigen hebben genoemd. De opgehaalde informatie wordt tevens in beeld en tekst verwerkt in een verslag. Elke sessie wordt op dezelfde manier uitgewerkt.

De externe participatie heeft plaatsgevonden gedurende het vierde kwartaal van 2022 tot en met het tweede kwartaal van 2023. In totaal zijn er circa 35 bijeenkomsten georganiseerd in wijken en met groepen stakeholders (excl. individuele gesprekken) en zijn ***deze bezocht door meer dan 500 inwoners en stakeholders.***

D) DOELSTELLING PARKEERBELEID:

1. Raadsvoorstel Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040

Met de vaststelling van de Mobiliteitsvisie 2040 heeft Hilversum gekozen voor het waarborgen van de bereikbaarheid van de stad. De in de visie vastgestelde doelen zijn uitgewerkt in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040.

Met de mix aan maatregelen uit het Uitvoeringsprogramma zetten we concrete stappen om de doorstroming voor alle vormen van verkeer te verbeteren en te verduurzamen richting 2040: te voet, met de fiets, het openbaar vervoer, deeltaxi en tenslotte de auto.

Doelstelling parkeerbeleid:

Middels het nieuwe parkeerbeleid – dat gelijktijdig met dit voorstel staat geagendeerd – verlagen we de parkeerdruk in de stad door betaald parkeren tot aan de buitenring in te voeren en wonen boven winkels mogelijk te maken.

Het voorgestelde maatregelenpakket in het Uitvoeringsprogramma is het resultaat van de Mobiliteitsvisie 2040, de bij de startnotitie gestarte elf deelonderzoeken en de uitgebreide participatie.

Bij de deelonderzoeken is voor de maatregelen onderzoek gedaan naar de kosten, effecten, samenhang, ruimtelijke impact en kansen voor vergroening. Ook deze input is in de maatregelen verwerkt. Als gemeente is de invloed op mobiliteit beperkt en zijn we naast keuzevrijheid bij de gebruiker ook afhankelijk van rijksbeleid.

Advies Royal Haskoning - voorwaarden voor succes

Het voor een groot deel van de deelonderzoeken ingeschakelde verkeerskundig bureau Royal Haskoning DHV wijst daarnaast ook op het belang van de onderlinge samenhang tussen de voorgestelde maatregelen en de effectiviteit ervan.

Het Uitvoeringsprogramma is een 'pakket' en geen opsomming van losse maatregelen omdat de maatregelen in samenhang worden aangeboden. Met investeringen in verkeersveiligheid én in verkeersinnovaties én in duurzame alternatieven voor de auto én in verkeersdoorstromingsmaatregelen én in het verbeteren van de leefbaarheid in wijken en buurten. Voor het realiseren van de doelen uit het Uitvoeringsprogramma is namelijk een totaalaanpak nodig.

Een aanpak op slechts een deel van de maatregelen resulteert in een beperkt effect. Net als bij het aanleggen van een nieuwe weg is een weg pas functioneel als je hem in zijn geheel aanlegt en niet slechts voor de helft (of minder). ***Pas als voetganger, fiets, openbaar vervoer en deeltaxi ook de ruimte krijgen, zijn de randvoorwaarden aanwezig om de bewoner te verleiden tot een ander mobiliteitsgedrag.***

Aparte behandeling parkeerbeleid - vanwege complexiteit:

Het raadsvoorstel over het nieuwe parkeerbeleid maakt integraal onderdeel uit van het voorliggende voorstel over het Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040. Vanwege de complexiteit en omvang van beide voorstellen is ervoor gekozen beide voorstellen gezamenlijk, maar in aparte voorstellen, te agenderen. Beide voorstellen werken in elkaar door; ***door de maatregelen uit het Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040 is het immers mogelijk om het parkeerbeleid in Hilversum te wijzigen en tegelijkertijd vraagt het nieuwe parkeerbeleid alternatieve vervoersmogelijkheden.*** Op deze wijze kan het voorstel gezamenlijk worden besproken en vastgesteld.

Keuze in planning:

Bij het opstellen van het Uitvoeringsprogramma is gekeken **wat Hilversum nu nodig heeft** om in 2040 groene, duurzame, innovatieve en veilige mobiliteit te realiseren.

Zoals eerder aangegeven is het voor de realisatie van de doelen uit de Mobiliteitsvisie **noodzakelijk om het gehele pakket aan maatregelen uit te voeren**. Het niet of gedeeltelijk uitvoeren van de maatregelen zou niet leiden tot het gewenste resultaat en kan ook de effectiviteit van de overige maatregelen beïnvloeden.

Daarnaast zijn de problemen met de bereikbaarheid en doorstroming in Hilversum ook nu al actueel. Het college hecht er daarom belang aan om juist **in de komende jaren tot 2027** al meters te maken in de uitvoering van het programma en maatregelen niet naar achteren door te schuiven.

Tot 2027 zijn daarom harde keuzes gemaakt in de planning, gekoppeld aan de financiële dekking.

Voor de periode na 2027 zijn beperkte personele lasten opgenomen om ontwikkelingen te volgen en voorstellen te doen. Eventuele hiermee extra gemoeide exploitatielasten en investeringen zijn niet opgenomen en worden pas op een later moment nader ingevuld en middels de jaarplannen of een apart voorstel verder vastgesteld. Dit geeft ruimte om op de langere termijn in te spelen op nieuwe ontwikkelingen en beschikbare subsidies bij andere overheden. Denk daarbij aan maatregelen als fijnmazig vervoer en de verdere uitwerking van de mobiliteit- en logistieke hubs.

Participatie - gedeeld bij het raadsvoorstel:

De externe participatie heeft plaatsgevonden gedurende het vierde kwartaal van 2022 tot en met het tweede kwartaal van 2023. In totaal zijn er circa 35 bijeenkomsten georganiseerd in wijken en met groepen stakeholders (excl. individuele gesprekken) en zijn **deze bezocht door meer dan 500 inwoners en stakeholders**.