Inspraak Raadsvergadering Hilversum 4 december 2024
Commissie duurzaamheid en bereikbaarheid

Hilversum,	25 november 2024
Aantal pagina's	3
Documentatie	https://stopbetaaldparkerenhilversum.nl/cms/nl/wob

Geachte heer/mevrouw,

De gemeente Hilversum is het afgelopen jaar gestart met het gefaseerd invoeren van betaald parkeren tot en met de buitenring van Hilversum. Deze uitbreiding is een directe uitwerking van het 'Coalitieakkoord Hilversum 2022-2026' en is vastgelegd in het nieuwe parkeerbeleid welke onderdeel is van het 'Uitvoeringsprogramma Mobiliteit'.

Er leven onder de inwoners en bedrijven van Hilversum grote zorgen dat het beleid onzorgvuldig tot stand is gekomen, in gaat tegen de uitgangspunten van het uitvoeringsprogramma en dat de maatregel disproportioneel is in relatie tot de door de gemeente geschetste problematiek met de ervaren parkeeroverlast.

Een collectief van bezorgde inwoners uit de verschillende betrokken wijken heeft het afgelopen jaar de handen ineen geslagen en de actiegroep stopbetaaldparkerenhilversum.nl gestart.

Deze actiegroep heeft meerdere acties ondernomen om aandacht te vragen voor de gevolgen van de uitbreiding van betaald parkeren:

- **Petitie:** Er is een petitie georganiseerd tegen de uitbreiding van betaald parkeren, die inmiddels door meer dan 3.300 bewoners is ondertekend.
- **Parkeermeting:** In mei en juni van dit jaar voerden zij een parkeermeting uit in de wijk Laapersveld om de parkeerdruk in kaart te brengen.
- **Enquête:** Daarnaast is er een enquête uitgezet om:
  - Het nut en de noodzaak van de maatregel te beoordelen,
  - Te peilen of er voldoende draagvlak voor de maatregel is,
  - En mogelijke alternatieven te onderzoeken die beter kunnen bijdragen aan de leefbaarheid van Hilversum.

  Tot nu toe hebben meer dan **500 bewoners** deze enquête ingevuld.

Tenslotte heeft de groep een Woo-verzoek (met zaaknummer 1601745) ingediend bij de gemeente Hilversum om informatie op te vragen over de participatie, het draagvlak en de cijfermatige onderbouwing bij de totstandkoming van het nieuwe parkeerbeleid welke in juli 2023 is vastgesteld.

Met deze brief willen wij aangeven dat wij tijdens de vergadering van 4 december 2024 gebruik willen maken van het inspreekrecht. Wij vragen daarbij nadrukkelijk aandacht voor de uiterst onzorgvuldige wijze waarop het beleid tot stand is gekomen. Op de volgende pagina's zullen 4 onderwerpen en bijbehorende vragen worden toegelicht.

Tenslotte worden enkele voorstellen ingebracht ter verbetering van de maatregel die op een proportionele wijze bij kunnen dragen aan het verbeteren van de leefbaarheid en de mobiliteit in Hilversum.

Noot: Alle onderliggende documenten bij deze brief en uit het Woo-verzoek zijn te vinden op de openbare website: https://stopbetaaldparkerenhilversum.nl/cms/nl/wob

Hoogachtend,

De heer Gerke Kleinsmit , namens het collectief stopbetaaldparkerenhilversum.nl

Totstandkoming parkeerbeleid is onzorgvuldig, onjuist gemotiveerd, toezeggingen niet nagekomen en maatregelen onevenredig vastgesteld.

Let op! Uit de beschikbare openbare informatie en de stukken uit het Woo-verzoek komt naar voren dat de gemeente willens en wetens een onjuist beeld heeft gegeven met betrekking tot het participatietraject. (Dit wordt nader uiteengezet in document “Commentaar participatietraject bij totstandkoming parkeerbeleid Hilversum” welke in te zien is op https://stopbetaaldparkerenhilversum.nl/cms/nl/wob).

Totstandkoming beleid onzorgvuldig, niet juist gemotiveerd, toezeggingen niet nagekomen en maatregelen niet evenredig.

Ondanks het feit dat de gemeente juridisch niet verplicht was een participatietraject aan te gaan met bewoners en belanghebbenden in Hilversum, Is zij wel gehouden aan de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

De gemeente is gehouden aan het **zorgvuldigheidsbeginsel** (artikel 3:2 AWB) en moet bij de voorbereiding en besluitvorming van beleid alle relevante factoren en omstandigheden opsporen. Deze moeten allemaal meespelen bij het nemen van de beslissing.

Ook geldt het **motiveringsbeginsel** (artikel 3.47 AWB), een besluit van de gemeente moet rusten op een draagkrachtige motivering. De motivering moet het besluit dragen en moet het besluit kunnen verklaren. De feiten moeten kloppen en de motivering moet logisch en begrijpelijk zijn.

Verder speelt hier ook het **vertrouwensbeginsel** een belangrijke rol. Het vertrouwensbeginsel behelst dat men erop moet kunnen vertrouwen dat een toezegging van een bestuursorgaan nagekomen wordt. Een toezegging kan schriftelijk of mondeling gedaan worden. Ook kan een toezegging soms worden afgeleid uit een gedraging

Tenslotte dient de gemeente zich te houden aan de **Materiële zorgvuldigheid** en het **evenredigheidsbeginsel** (artikel 3.4 AWB). Overheidsmaatregelen mogen zo min mogelijk schade veroorzaken. Het is soms onvermijdelijk dat belangen van individuen schade ondervinden door maatregelen voor het algemeen belang. Het bestuursorgaan moet alle relevante factoren in de besluitvorming betrekken.

Het evenredigheidsbeginsel kijkt naar de gevolgen van een besluit. Uit een besluit kunnen lasten voortvloeien, deze mogen niet onevenredig zwaar zijn in vergelijking met het belang dat het besluit dient. De verhouding tussen het effect en het middel moet in balans zijn.

Uit de openbare beschikbare informatie over de totstandkoming van het parkeerbeleid komt naar voren dat de gemeente op de hierboven genoemde beginselen onvoldoende rekenschap heeft gegeven aan de verplichtingen die op haar rust en feitelijk heeft gehandeld in strijd met beginselen.

Het blijkt dat de gemeente geen enkele cijfermatige onderbouwing had van de geschetste problematiek ten aanzien van de ervaren parkeerdruk, die de maatregelen van het uitbreiden van het gereguleerd parkeren tot aan de buitenring van Hilversum kon ondersteunen en legitimeren.

De nut en noodzaak die door de coalitie is voorgesteld bleek, uit de stukken van het Woo-verzoek, slechts te berusten op een onderbuik gevoel en enkele algemene aannames over ervaren parkeerdruk. De feiten kloppen niet en de motivering voor de maatregel is niet congruent en logisch.

Let op! Pas op 24 april 2024 (bijna 1 jaar **na** het vaststellen van het beleid) is de offerte gegund aan Trajan B.V. voor het uitvoeren van de eerste parkeerdrukmeting in het centrum en uitbreidingsgebied.

De meting is uitgevoerd in juni 2024 en opgeleverd medio juli 2024. Het vrijgegeven document “Documenten punt 9” uit het Woo-verzoek geeft alle relevante informatie over het aanbestedingstraject en de parkeerdrukmetingen.

Let op! Dit is tot op heden de eerste en enige parkeerdrukmeting die de gemeente heeft uitgevoerd binnen het gehele uitbreidingsgebied. Vanaf pagina 54 van het hierboven genoemde document wordt het verslag van de meting weergegeven. De antwoorden op de gestelde vragen uit het Woo-verzoek bevestigen dat er voorafgaand aan het vaststellen van het beleid geen informatie beschikbaar was over de feitelijke parkeerdruk en de verwachte effecten van de maatregelen.

Let op! De gemeente heeft in haar antwoorden op het Woo-verzoek aangegeven dat zij geen vastgestelde norm of kwantitatieve definitie heeft voor wat zij als acceptabele parkeerdruk beschouwt. Dit is een opmerkelijk antwoord, want zonder een duidelijke norm is het onmogelijk om objectief te beoordelen of er daadwerkelijk sprake is van een probleem met de parkeerdruk. Het roept de vraag op hoe de gemeente tot haar conclusies komt en lijkt opnieuw te bevestigen dat beslissingen vooral gebaseerd worden op onderbuikgevoelens in plaats van op meetbare feiten.

Het bedrijf Trajan B.V. hefet in een voetnoot bij de metingen verklaard dat algemeen wordt aangenomen dat bij een parkeerdruk vanaf 85 procent het aantal vrije parkeerplaatsen zo schaars wordt dat zoekverkeer

onaanvaardbaar toeneemt en parkeerders eerder geneigd zijn hun voertuig fout te parkeren. In haar rapport wordt dan ook dit percentage als grens voor de acceptabele parkdruk overgenomen.

Uitkomst parkeerdruk 62,3% - 80,1% en geen parkeerdruk tijdens werktijden

De uitkomst van de meting wijst uit dat de gemiddelde parkeerdruk in het gehele gebied de grens van 85% niet overschrijdt. (paragraaf 3.1 uit het rapport)

Er zijn enkele straten waar wel sprake is van structurele parkeerdruk. Maar in ruim **75%** van alle straten in het gebied is **geen** parkeerdruk.(afbeelding 3.2 uit het rapport)

Wat nog meer opvalt en wat uiterst belangrijk is, is dat de parkeerdruk **overdag laag is en pas 's avonds en met name 's nachts hoog** is in een aantal wijken. (vergelijk paragraaf 3.3 en 3.5)

De verklaring hiervoor is uiterst simpel en bekend bij de gemeente. Hilversum is een bovengemiddelde forenzenstad waar bewoners een auto gebruiken en nodig hebben voor het woon-werk verkeer. Overdag werken de mensen buiten Hilversum en worden de parkeervakken niet gebruik door de bewoners, en 's nachts zijn zij thuis en hebben zij de parkeerplaatsen nodig voor hun eigen auto.

Wat betekend dit alles?

De eenvoudige conclusie van dit alles is dat er geen parkeerdruk probleem is in ruim 75% van het gereguleerde gebied.

De straten met een structurele hoge parkeerdruk feitelijk te weinig parkeerplaatsen hebben voor het aantal bewoners en hun auto's die zij noodzakelijkerwijs moeten gebruiken voor woon-werkverkeer.

Het betaald parkeren overdag disproportioneel en onrechtmatig is. En het betaald parkeren 's avonds geen enkele oplossing biedt voor het structurele probleem.

Al met al is de maatregel kostenverhogend voor de eigen inwoners terwijl zij nul impact heeft op het verlagen van de parkeerdruk en het vergroten van de leefbaarheid in Hilversum.

De gemeente heeft ingestemd met een beleid dat niet is onderbouwd en waarvan achteraf blijkt dat het disproportioneel is. Er is geen nut of noodzaak voor aangetoond.

> De gemeente zou gegeven alle nieuwe informatie, het huidige beleid en de uitbreiding daarvan tijdelijk "on-hold" moeten zetten en met experts en belanghebbenden moeten onderzoeken wat de structurele problemen zijn met betrekking tot de parkeerdruk, wat de oorzaken daarvan zijn en welke maatregelen daadwerkelijk een structurele en proportionele oplossing daarvoor zijn. Betaald parkeren is in ieder geval geen oplossing om de parkeerdruk te voorkomen of te beperken. Hiervoor zijn andere maatregelen nodig, maar die zijn momenteel niet inzichtelijk bij de gemeente. Pas dan kan een beleid waar voldoende draagkracht voor is rechtmatig effectief worden ingevoerd in Hilversum!
>
> (noot: *In het verslag van een bijeenkomst met experts op mobiliteit (d.d. 8 mei 2023) wordt er door de experts duidelijk aangegeven dat er bij de keuze in het beleid een duidelijke cijfermatige onderbouwing nodig is om bewoners, politiek en ondernemers mee te nemen.*
>
> *Tevens wordt nadrukkelijk aangegeven dat Hilversum een bovengemiddelde forenzenstad is (>35%) en dat de geplande woningbouw in Hilversum de forenzen stroom in stand houdt en mogelijk vergroot wanneer er niet wordt ingezet op de economische ontwikkeling. Dit vraagstuk komt nergens terug in het mobiliteitsplan van de gemeente maar vormt een zeer belangrijke basis in de mobiliteitsvraagstukken.*
>
> *De experts geven aan dat wanneer er een concreet maatregelen pakket ligt, de gemeente de experts nogmaals zou moeten uitnodigen voor reacties. Het lijkt er op, vanwege het ontbreken van alle informatie hierover en de antwoorden uit het Woo-verzoek dat veel van deze informatie er niet is, dat de gemeente hier in de 2 maanden tot het vaststellen van het beleid niet op in is gegaan.*)