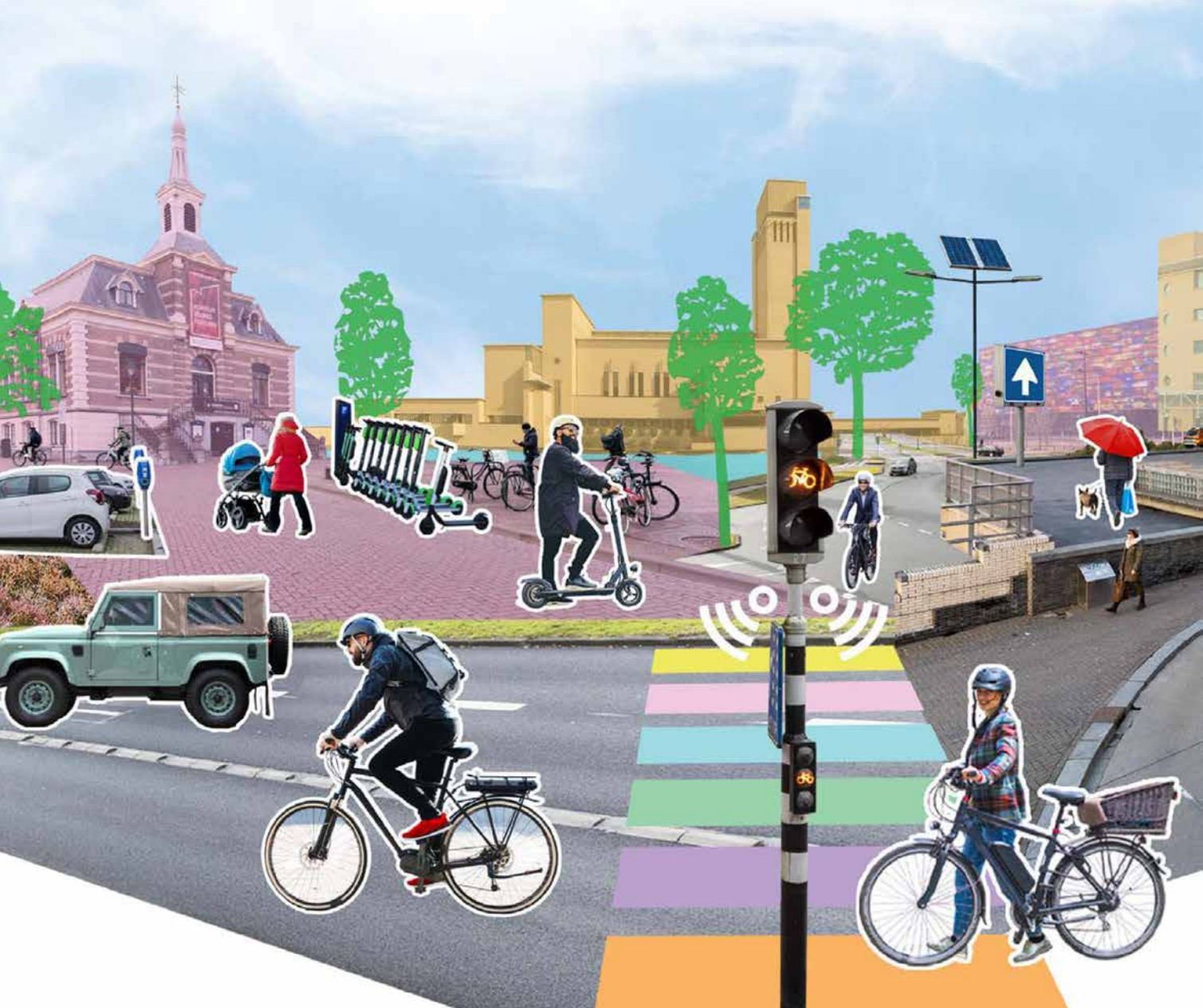
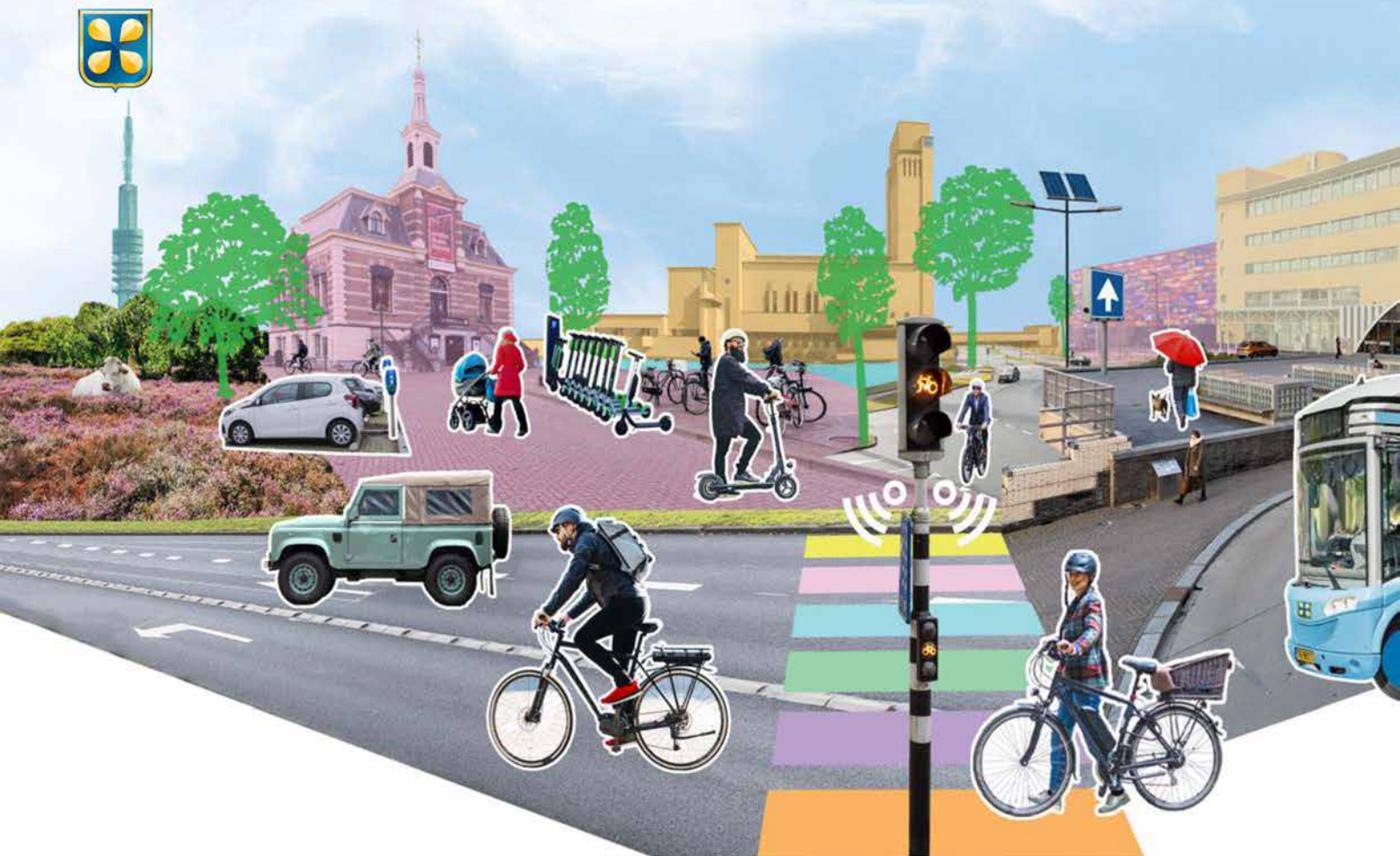




UITVOERINGSPLAN DEELMOBILITEIT 2026-2030

INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding	3
Van visie naar uitvoering	3
Verankering in breder beleid	4
Relatie met het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit	4
Leeswijzer	4
2. Doelstellingen, uitdagingen en rol gemeente	5
Doelstellingen	5
Randvoorwaarden voor succes	6
Uitdagingen	7
Rol van de gemeente	7
Voortbouwend op eerdere stappen	8
3. KPI's en monitoring	9
Meetbare doelen voor 2040	9
Doelen uit het toekomstbeeld 2040 in de Visie Deelmobiliteit	9
4. Maatregelen	11
Thematische indeling	11
Fasering in de tijd	11
Thema 1: De basis op orde	12
Thema 2: Onderzoek, monitoring en evaluatie	13
Thema 3: Stedelijk programmeren	15
Thema 4: Opschaling van het aanbod	16
Thema 5: Stimuleren van gebruik en inclusiviteit	17
5. Financiering	19
Inleiding	19
Beschikbare middelen	19
Kosten per thema	20
Subsidies en externe financiering	21
Capaciteit binnen de organisatie	22



1. INLEIDING

Van visie naar uitvoering

De mobiliteitsvisie, de omgevingsvisie en het uitvoeringsprogramma benoemen deelmobiliteit als een belangrijk thema. De visie geeft richting aan alle vormen van mobiliteit in Hilversum – van lopen en fietsen tot openbaar vervoer en de auto. Om deelmobiliteit verder uit te werken, ontwikkelen we nu de visie deelmobiliteit en dit bijbehorende uitvoeringsplan. Samen beschrijven deze documenten hoe Hilversum de komende jaren deelmobiliteit ontwikkelt als volwaardig onderdeel van het mobiliteitssysteem.

De visie deelmobiliteit beschrijft de richting en ambities: welke doelgroepen bereiken we, welke vormen van deelmobiliteit stimuleren we, en hoe zorgen we dat deelmobiliteit bijdraagt aan de bredere ambities voor een leefbare, bereikbare en duurzame stad. Dit uitvoeringsplan vertaalt die ambities direct naar de praktijk. Het beschrijft welke maatregelen we nemen, met duidelijke planning, verantwoordelijkheden en budgetten. Samen vormen de visie en het uitvoeringsplan de brug tussen wat we willen bereiken en hoe we dat gaan doen.

De visie en uitvoeringsprogramma deelmobiliteit 2026-2030 zijn gericht op de huidige gemeente Hilversum. Na de samenvoeging met gemeente Wijdmeren werken we aan harmonisatie van beleid, uiteraard passend bij de mobiliteitsbehoefte in de huidige gemeente Wijdmeren.

Verankering in breder beleid

Het uitvoeringsplan deelmobiliteit staat niet op zichzelf, maar is verweven met verschillende andere beleidsprogramma's en -documenten. De maatregelen sluiten aan bij en versterken elkaar met:

- **Mobiliteitsvisie 2040, Omgevingsvisie en het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit:** Het bredere kader voor alle mobiliteitsmaatregelen in Hilversum, waarin deelmobiliteit een specifieke rol vervult binnen de mobiliteitsladder;
- **Gebiedsagenda's:** De gebiedsgerichte programma's waarin mobiliteit – waaronder deelmobiliteit – integraal wordt afgestemd met andere opgaven zoals woningbouw, openbare ruimte en leefbaarheid;
- **Stedelijk programmeren:** Het proces waarin bij ruimtelijke ontwikkelingen vroegtijdig wordt nagedacht over onder andere parkeren, bereikbaarheid en deelmobiliteit;
- **Parkeerbeleid:** De aanpak voor parkeerbeleid waarin deelmobiliteit een alternatief vormt voor privé-autobezit.

Deze verwevenheid vraagt om goede afstemming. In de bestaande programma's zijn al een aantal maatregelen, budgetten en planning opgenomen die relevant zijn voor deelmobiliteit. Dit uitvoeringsplan geeft daar een verdere uitwerking aan en koppelt waar mogelijk nieuwe maatregelen aan deze bestaande programma's. Dat zorgt voor efficiëntie, samenhang en maximale impact.

Relatie met het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit

Hilversum beschikt al over een Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2040 dat de gehele Mobiliteitsvisie uitwerkt, inclusief maatregelen die direct of indirect aan deelmobiliteit raken. Dit uitvoeringsplan deelmobiliteit vervangt die bestaande maatregelen niet, maar werkt ze verder uit en voegt specifieke acties toe. Waar het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit breed naar alle modaliteiten kijkt, zoomt dit programma in op deelmobiliteit: het geeft deelmobiliteitsspecifieke invullingen aan brede maatregelen (zoals 'ruimte voor innovatieve mobiliteit' die hier wordt vertaald naar concrete standplaatsen), en voegt nieuwe maatregelen toe die voortkomen uit de Visie Deelmobiliteit (zoals inclusiviteitsacties en gerichte communicatiecampagnes). In de praktijk worden beide programma's samen uitgevoerd.

Leeswijzer

Dit uitvoeringsplan is als volgt opgebouwd. Hoofdstuk 2 schetst de doelstellingen uit de visie deelmobiliteit, benoemt de belangrijkste uitdagingen en verduidelijkt de verschillende rollen die de gemeente vervult bij het stimuleren van deelmobiliteit. Hoofdstuk 3 beschrijft de KPI's waarmee we de voortgang monitoren en hoe het monitoringssysteem is ingericht. In hoofdstuk 4 worden alle maatregelen beschreven, geordend naar thema en gefaseerd in de tijd, met per maatregel concrete informatie over doelen, acties, planning, betrokken partijen en benodigde middelen.

Dit uitvoeringsplan beoogt niet om de visie te herhalen – daarvoor verwijzen we naar de Visie Deelmobiliteit Hilversum. In plaats daarvan richt dit document zich op de vraag: hoe gaan we het doen? Het is een werkdocument voor iedereen die betrokken is bij de uitvoering: ambtenaren, bestuurders, aanbieders en andere partners. Samen maken we de visie werkelijkheid.



2. DOELSTELLINGEN, UITDAGINGEN EN ROL GEMEENTE

Doelstellingen

De Visie Deelmobiliteit is niet opgesteld als doel op zich, maar als middel om bij te dragen aan bredere opgaven waar Hilversum voor staat: het verminderen van parkeerdruk, het realiseren van een duurzame mobiliteitstransitie en het verbeteren van de bereikbaarheid van de stad. Deelmobiliteit is daarmee geen losstaand thema, maar verweven met de ambities uit de Mobiliteitsvisie 2040 en andere beleidsdocumenten.

Alle maatregelen die in dit uitvoeringsplan worden beschreven, dragen bij aan één of meerdere van de drie hoofddoelstellingen die hieronder zijn uitgewerkt. Deze doelstellingen vormen het kompas voor de keuzes die we maken: welke locaties prioriteit krijgen, welke doelgroepen we willen bereiken, en waar we als gemeente op inzetten. Door consequent te toetsen of maatregelen bijdragen aan deze doelen, blijft het programma scherp en gericht op resultaat.

1. Verminderen van parkeerdruk

Deelmobiliteit biedt een alternatief voor het bezit van een eigen auto. Onderzoek laat zien dat één deelauto gemiddeld vier tot acht privé-auto's kan vervangen. Door deelmobiliteit te stimuleren, vermindert de druk op de schaarse parkeerruimte in Hilversum, met name in buurten met hoge parkeerdruk en in nieuwbouwwontwikkelingen waar vanaf het begin slim kan worden omgegaan met parkeernormen en het aanbod van deelmobiliteit.

2. Transitie naar duurzame mobiliteit

Deelmobiliteit draagt bij aan de verschuiving naar schonere, duurzamere en gezondere verplaatsingen. Deelmobiliteit stimuleert bewuster reisgedrag: gebruikers maken vaker de afweging of een auto echt nodig is, of dat alternatieven zoals de fiets of het openbaar vervoer volstaan. Ook zijn deervoertuigen vaak elektrisch en worden efficiënter ingezet dan privé-voertuigen.

3. Verbeteren van de bereikbaarheid voor alle inwoners

Deelmobiliteit maakt Hilversum beter bereikbaar voor zowel inwoners als bezoekers. Het vult de mobiliteitsladder aan tussen fiets en privé-auto, en biedt een oplossing voor mensen die niet altijd een eigen auto nodig hebben maar af en toe wel willen beschikken over een voertuig. Vooral in gebieden met beperkte OV-verbindingen, zoals bedrijventerreinen en kernen buiten het centrum (Crailo en de Hilversumse Meent), kan deelmobiliteit de laatste verbindende schakel vormen in een multimodale reisketen.

Randvoorwaarden voor succes

De maatregelen in dit uitvoeringsplan staan niet op zichzelf. Hun effectiviteit hangt af van vijf onderliggende randvoorwaarden die bepalen of deelmobiliteit kan floreren.

- 1. Bredere mobiliteitsmaatregelen.** De ruimte in Hilversum is schaars. Om ruimte te maken voor groen, woningbouw, veilige fiets- en voetgangersroutes en de energietransitie zijn keuzes nodig over hoe we de openbare ruimte verdelen. Parkeerbeleid speelt hierin een belangrijke rol: het voorkomt dat Hilversum vol en vast komt te staan met geparkeerde auto's en helpt de beschikbare ruimte effectiever te benutten. Deze maatregelen vallen buiten de scope van dit uitvoeringsplan, maar dragen bij aan een prettige, groene en toegankelijke leefomgeving. Tegelijkertijd kunnen de maatregelen bijdragen aan een context waarin deelmobiliteit als alternatief interessanter wordt, doordat bewoners vaker afwegen of een eigen (tweede of derde) auto noodzakelijk is.
- 2. Integrale samenwerking binnen de organisatie.** Deelmobiliteit raakt aan vele beleidsterreinen. Succesvol uitvoeren vraagt om nauwe afstemming tussen collega's die werken aan mobiliteit, openbare ruimte, gebiedsontwikkeling, duurzaamheid, gezondheid en sociale vraagstukken. Alleen wanneer deelmobiliteit structureel wordt meegenomen in ruimtelijke plannen en sociale programma's, kan het zijn volle potentieel waarmaken. Dit vraagt om korte lijnen en het vermogen om over beleidsgrenzen heen te kijken.
- 3. Beschikbare middelen en capaciteit.** Het realiseren van de ambities vraagt om investeringen in infrastructuur, communicatie, pilots en subsidies, én om voldoende ambtelijke capaciteit. Het tempo waarin Hilversum de doelen behaalt, wordt mede bepaald door de financiële ruimte en beschikbare formatie. Hoofdstuk 4 geeft per maatregel aan welke middelen nodig zijn.
- 4. Gezonde marktwerking.** Aanbieders moeten voldoende vraag ervaren om hun diensten rendabel aan te bieden. De gemeente kan faciliteren en stimuleren, maar aanbieders moeten hun bedrijfsmodellen werkend krijgen. Dit vraagt om voldoende gebruikers, heldere regelgeving en goede samenwerking. De maatregelen zijn mede gericht op een aantrekkelijk werkklimaat voor aanbieders.
- 5. Gebruik van bewoners en bezoekers van Hilversum.** Deelmobiliteit slaagt alleen wanneer bewoners en bezoekers ermee vertrouwd raken en de voordelen ervaren. Dat vraagt om bekendheid met het product, begrip van hoe het werkt, een toegankelijke prijsstelling en zichtbaarheid in de openbare ruimte. Regelmatig gebruik ontstaat wanneer mensen openstaan voor nieuwe mobiliteitsvormen en de meerwaarde herkennen: gemak, kostenbesparing, flexibiliteit of een bijdrage aan een schonere leefomgeving. Ook niet-gebruikers spelen een rol: wanneer zij deelmobiliteit als positieve ontwikkeling zien in plaats van als hinderlijk straatbeeld, vergroot dat het maatschappelijk draagvlak.

Deze vijf randvoorwaarden vormen het fundament waarop de maatregelen kunnen bouwen. We houden daarom actief zicht op deze voorwaarden en betrekken ze bij de periodieke evaluatie van het plan.

Uitdagingen

De afgelopen jaren is Hilversum tegen concrete belemmeringen opgelopen die verdere groei van deelmobiliteit in de weg staan. Door gesprekken met marktpartijen, inwoners en andere overheden hebben we deze uitdagingen scherp in beeld gekregen. Dit uitvoeringsplan richt zich op het wegnemen ervan:

Ruimte en locaties

Er is veel druk op de openbare ruimte rondom het station en in het centrum. Daarnaast is de parkeerdruk in veel wijken in Hilversum hoog. Niet alleen mobiliteit vraagt daar ruimte, ook ambities als groen, energietransitie en klimaatbestendigheid hebben ruimtebehoefte. Het vinden van geschikte parkeerplaatsen voor deelfietsen, deelscooters en deelauto's vormt dus een uitdaging waarbij we rekening moeten houden met verschillende belangen die er spelen.

Communicatie en afstemming

Aanbieders signaleren dat procedures voor het plaatsen van deelauto's onduidelijk zijn en ervaren dat de gemeente zich vooral beperkt tot kaderstellend beleid. Zij vragen om proactieve communicatie, gezamenlijke projecten en ondersteuning.

Laadinfrastructuur

De beschikbaarheid van laadinfrastructuur blijft achter bij de vraag. Dit belemmert de elektrificatie van deelauto's, terwijl aanbieders voldoende en goed bereikbare laadpunten nodig hebben om over te stappen. Positief is dat nieuw te plaatsen laadpalen 'slim' zijn en communiceren met het stroomnet dusdanig dat ze niet bijdragen aan netcongestie.

Inclusiviteit en spreiding

Deelmobiliteit is vooral aanwezig in het centrum en enkele dichtbevolkte wijken. Andere gebieden zoals bedrijventerreinen en buitengebied hebben weinig aanbod, terwijl daar door beperktere OV-verbindingen juist behoefte is aan alternatieven. Ook sociaaleconomisch is het gebruikersprofiel smal: vooral hoger opgeleiden met bovenmodaal inkomen gebruiken deelmobiliteit. Om dit breed beschikbaar te maken, zijn gerichte stappen nodig om andere doelgroepen te bereiken en het aanbod te spreiden.

Rol van de gemeente

Hilversum heeft de afgelopen jaren de basis op orde gebracht door vergunningsstelsels in te voeren voor deelvervoer. Deze regulering zorgt voor een geordende markt waarin kwaliteit en veiligheid geborgd zijn. Met dit uitvoeringsplan zet Hilversum de volgende stap: van reguleren naar ook actief faciliteren en stimuleren.

In de Visie Deelmobiliteit zijn twee hoofdrollen gekozen waarmee de gemeente deelmobiliteit verder ontwikkelt:

Faciliteren

De gemeente schept randvoorwaarden door ruimte en middelen beschikbaar te stellen: parkeerplaatsen reserveren voor deelvoertuigen, laadinfrastructuur aanleggen, of buurthubs inrichten waar verschillende deelmodaliteiten samenkomen. Het gaat om het wegnemen van fysieke en procedurele belemmeringen.

Stimuleren

De gemeente moedigt proactief gebruik aan via communicatie, financiële prikkels en samenwerking met aanbieders en partners. Denk aan campagnes om inwoners kennis te laten maken met deelmobiliteit, subsidies voor specifieke doelgroepen, of pilots met woningcorporaties om ook kwetsbare groepen te bereiken. Stimuleren verbindt actief vraag en aanbod.

Deze rollen vertalen zich in de maatregelpakketten uit hoofdstuk 4: sommige maatregelen leggen de basis door ruimte en kaders te scheppen (faciliteren), andere pakken actief aan door vraag en aanbod te stimuleren. Samen vormen ze een programma waarin de gemeente niet alleen regels stelt, maar ook actief meewerkt aan het realiseren van de deelmobiliteitsambities.

Voortbouwend op eerdere stappen

Naast het invoeren van vergunningsstelsels heeft Hilversum diverse onderzoeken laten uitvoeren die de basis leggen voor dit uitvoeringsplan. Zo is er onderzoek gedaan naar geschikte locaties voor mobiliteitshubs en naar de combinatie van ketenmobiliteit, OV-knooppunten en deelvervoer. Deze kennis wordt in de komende jaren ingezet om gericht locaties te ontwikkelen en deelmobiliteit slimmer in te passen in het totale mobiliteitssysteem.

Dit uitvoeringsplan bouwt voort op deze fundering. De maatregelen sluiten aan bij de bestaande kaders en onderzoeken, en vertalen deze naar concrete actie en invulling op straat. Waar eerder de nadruk lag op het leggen van een basis, ligt de focus nu op het echt laten groeien van deelmobiliteit: meer voertuigen, meer gebruikers, breder verspreid en toegankelijk voor meer inwoners.

Om dit te bereiken werkt Hilversum aan meerdere thema's tegelijk. Intern worden procedures gestroomlijnd zodat aanbieders makkelijker kunnen werken in Hilversum en aanvragen sneller en duidelijker worden afgehandeld. Tegelijk vergaart de gemeente meer kennis door samen te werken met andere overheden en door specifieke vragen in Hilversum te onderzoeken en het gebruik van deelmobiliteit gestructureerd te monitoren. Op straat moeten de randvoorwaarden op orde komen: voldoende en goed gepositioneerde hubs, laadinfrastructuur en heldere bewegwijzering. Tot slot stimuleert Hilversum bewoners actief om gebruik te maken van deelmobiliteit, terwijl Hilversum er tegelijkertijd met aanbieders voor zorgt dat er genoeg voertuigen beschikbaar zijn. Deze laatste twee gaan hand in hand: zonder voldoende aanbod geen gebruik, maar zonder vraag ook geen rendabel aanbod. De maatregelen in dit programma pakken daarom beide kanten aan.



3. KPI'S EN MONITORING

Meetbare doelen voor 2040

In zowel de Mobiliteitsvisie 2040 met het bijbehorende Uitvoeringsprogramma als in de Visie Deelmobiliteit hebben we concrete doelen geformuleerd voor de ontwikkeling van deelmobiliteit. Deze doelen geven richting aan de maatregelen in dit uitvoeringsplan en bieden houvast om te bepalen of we op koers liggen. Het merendeel van deze doelen richt zich op 2040 – een tijdshorizon die vijftien jaar vooruitkijkt. Deze lange termijn geeft enerzijds de ruimte voor een grondige transformatie van het mobiliteitssysteem en vraagt anderzijds ook om tussentijdse ijkpunten om bij te kunnen sturen waar nodig.

De KPI's die in de visiedocumenten zijn opgenomen, dekken verschillende aspecten van deelmobiliteit: van de fysieke beschikbaarheid van voertuigen en infrastructuur tot de verduurzaming van de vloot en de spreiding over de stad. Samen vormen ze een samenhangend beeld van wat Hilversum we in 2040 willen hebben bereikt op het gebied van deelmobiliteit.

Doelen uit het toekomstbeeld 2040 in de Visie Deelmobiliteit

De Visie Deelmobiliteit werkt het toekomstbeeld voor 2040 verder uit met aanvullende, specifieke doelstellingen die ingaan op beschikbaarheid, spreiding en toegankelijkheid:

Deelauto's

- Iedere bewoner binnen 300 meter loopafstand 90% van de tijd een deelauto beschikbaar
- Deelauto binnen 300 meter bij elk station in Hilversum 95% van de tijd beschikbaar.
- Ook in kernen buiten Hilversum is minimaal één deelauto beschikbaar
- De meeste deelauto's zijn zero-emissie

Stations en OV-knooppunten

- Op alle treinstations in Hilversum zijn OV-fietsen, deelscooters en netwerkgebonden deelfietsen in 95% van de tijd beschikbaar
- Deelfietsen zijn op alle belangrijke bushaltes te vinden

Deeltweewielers (fietsen en scooters)

- Alle bedrijventerreinen, wijken en kernen zijn opgenomen in het servicegebied van deelscooters en deelfietsen
- Door de hele gemeente Hilversum in de huidige omvang zijn deelscooters en deelfietsen te gebruiken (volledige dekking servicegebied)
- Rondom het centrum zijn hubs ontwikkeld voor deelfietsen en deelscooters

Hubs en nieuwe ontwikkelingen

- Alle hubs bij stations, in het centrum en in buurten beschikken meteen bij oplevering over deelvoertuigen of maken deel uit van het servicegebied van gebiedsgebonden en netwerkgebonden deeltweewielers
- Bij nieuwe gebiedsontwikkelingen is deelmobiliteit vanaf het begin aanwezig

Specifieke modaliteiten

- Elektrische deelbakfietsen zijn beschikbaar in Hilversum als alternatief voor korte autoritten

Inclusiviteit

- Drempels voor bewoners zijn verlaagd op het gebied van bekendheid, begrijpelijkheid, betaalbaarheid en bruikbaarheid waardoor het gebruik van deelmobiliteit onder mensen zonder rijbewijs, senioren en bewoners van kleine kernen is toegenomen.

Deze doelstellingen uit de Visie Deelmobiliteit voegen een extra dimensie toe aan de kwantitatieve doelen uit het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit. Ze richten zich nadrukkelijk op bereikbaarheid (maximale loopafstand), spreiding (ook kleine kernen en alle wijken), multimodaliteit (koppeling met OV-knooppunten), gebiedsontwikkelingen (deelmobiliteit vanaf het begin meenemen in nieuwe ontwikkelingen) en inclusiviteit (drempels voor gebruik verlagen).



4. MAATREGELEN

Dit hoofdstuk beschrijft de maatregelen waarmee we de komende jaren aan de slag gaan om deelmobiliteit te versterken. De maatregelen zijn georganiseerd in vijf thematische clusters die samen alle aspecten van deelmobiliteit dekken: de basis op orde brengen, onderzoek en monitoring, de ruimte inrichten, het aanbod opschalen en het gebruik stimuleren.

De volgorde van maatregelen is gebaseerd op basis van urgentie, onderlinge afhankelijkheden en beschikbare capaciteit. Maatregelen die de basis leggen krijgen prioriteit, zodat groei van het aanbod direct kan worden gefaciliteerd. Externe factoren zoals het aflopen van vergunningen, ontwikkelingen rondom stations en provinciale subsidies bepalen mee wanneer maatregelen het beste kunnen worden opgepakt. Complexe trajecten die veel tijd kosten maar niet direct leiden tot meer deelmobiliteit op straat, plannen we bewust later in.

Thematische indeling

De maatregelen in dit uitvoeringsplan zijn georganiseerd in vijf thematische clusters: (1) De basis op orde, (2) Onderzoek, monitoring en evaluatie, (3) De ruimte inrichten (faciliteren), (4) Opschaling van het aanbod en (5) Stimuleren van gebruik en inclusiviteit. Deze indeling zorgt voor samenhang en dekking van alle aspecten van deelmobiliteit. Per thema worden hieronder de maatregelen beschreven, geordend naar de tijdsfasering waarin ze worden opgepakt.

Fasering in de tijd

Hilversum hanteert vier hoofdfaseringen voor de maatregelen, afhankelijk van urgentie, complexiteit en onderlinge afhankelijkheden.

Lopend en meteen starten

Maatregelen die al gestart zijn of zo snel mogelijk moeten opstarten omdat ze de basis leggen voor andere interventies; deze lopen vaak door gedurende de gehele programmaperiode.

Voor 2028

Op korte termijn worden maatregelen opgestart die ervoor zorgen dat deelmobiliteit meer en meer ruimte krijgt in Hilversum en die de basis leggen voor structurele groei en zichtbaarheid.

Voor 2030

Op middellange termijn worden maatregelen opgepakt die bouwen op ervaringen uit de eerste fase, zoals bredere uitrol van succesvolle aanpakken en complexere interventies.

Na 2030

In 2030 evalueert Hilversum de maatregelen en de ontwikkeling van deelmobiliteit breed, waarna het uitvoeringsplan een update krijgt; maatregelen die zich van nature uitstrekken tot na 2030 worden in dit programma benoemd maar krijgen hun nadere uitwerking in de volgende planperiode.

Jaarlijkse evaluatie en bijsturing

We evalueren jaarlijks de voortgang en effecten van de maatregelen. Deze jaarlijkse evaluatie beoordeelt of maatregelen zijn gerealiseerd, of ze het gewenste effect hebben, en of ze nog passen binnen de prioriteiten en beschikbare middelen voor de komende jaren. De evaluatie wordt gekoppeld aan de monitoring die binnen dit programma op orde wordt gebracht, zodat inzichten over gebruik, bereik en impact van deelmobiliteit direct kunnen worden meegenomen. Op basis van deze jaarlijkse evaluatie bepalen we of we op de goede weg zijn om de doelen voor deelmobiliteit te behalen, en of het de maatregelen in uitvoeringsplan nog aansluiten bij de actualiteit of dat aanpassingen nodig zijn. Zo blijft het programma flexibel en responsief op ontwikkelingen in de praktijk.

Thema 1: De basis op orde

Dit thema richt zich op interne processen en procedures binnen de gemeente die nodig zijn om deelmobiliteit goed te faciliteren en stimuleren. Het gaat om het stroomlijnen van vergunningverlening, het borgen van deelmobiliteit in stedelijk programmeren en gebiedsagenda's, en het opzetten van structureel overleg met marktpartijen.

Lopend en meteen starten

Maatregel 1: Werkprocessen voor nieuwe aanvragen voor deelauto's

We werken een volledig proces uit voor aanvragen van aanbieders die deelauto's willen plaatsen. Het uitgangspunt is we zoveel mogelijk aanvragen toewijzen: we hebben alle deelauto's hard nodig en maken het voor aanbieders zo makkelijk mogelijk om aan de slag te gaan. Het proces omvat daarom heldere afspraken over tariefstelling, locaties, afstemming met laadinfrastructuur, en de manier waarop we bewoners betrekken in de besluitvorming.

Naast commerciële aanbieders richten we ons ook op bewonersinitiatieven voor het delen van auto's. We benutten de energie die er onder bewoners is voor het delen van auto's en ondersteunen dit door ervoor te zorgen dat procedures makkelijk, begrijpelijk en effectief zijn voor bewoners. We zorgen ervoor dat informatie over het onderling delen van auto's voor bewoners makkelijk vindbaar is en dat bewoners die een deelauto willen plaatsen snel en zonder onnodige barrières aan de slag kunnen. Bij initiatieven van bewoners voor het delen van auto's binnen de buurt, verkennen we in samenspraak met de initiatiefnemers welke ondersteuning geboden kan worden. Het doel is dat zowel commerciële aanbieders als bewoners gemakkelijk kunnen bijdragen aan de groei van het aantal deelauto's in Hilversum.

Maatregel 2: Evaluatie en actualisatie vergunningstelsel

We evalueren het bestaande vergunningstelsel voor deeltweewielers op korte termijn. De huidige deelscootervergunning loopt in de zomer van 2026 af, waardoor actie nodig is om de vergunningsprocedure opnieuw te doorlopen en geactualiseerde vergunningen uit te geven. Deze evaluatie is ook afgestemd op het regionale proces voor het plaatsen van elektrische deelfietsen in Hilversum, waarbij de aanbieder eveneens een vergunning moet ontvangen. Het is belangrijk dat het vergunningstelsel geschikt is voor zowel het opnieuw uitgeven van vergunningen voor deeltweewielers als voor de komst van nieuwe vormen zoals elektrische deelfietsen.

Maatregel 3: Beleid foutparkeren deelauto's

We ontwikkelen beleid over het foutparkeren rondom deelauto's. Dit gaat zowel om deelauto's die verkeerd worden teruggedet door gebruikers, als om particuliere auto's die op parkeerplaatsen voor deelauto's worden gezet. Het beleid zorgt voor duidelijkheid over handhaving en maatregelen, waarbij intern goede afstemming is tussen beleid en de handhaving op straat. Daarnaast zetten we in op bewustwording bij zowel gebruikers van deelauto's als andere weggebruikers, om foutparkeren zoveel mogelijk te voorkomen.

Maatregel 4: Deelmobiliteit in gebiedsagenda's

In Hilversum stellen we gebiedsagenda's op die integraal kijken naar specifieke buurten, wijken of gebieden. Mobiliteit is één van de thema's. Deelmobiliteit nemen we daarin structureel mee en geven een plek binnen de gebiedsagenda's. Hierdoor wordt het beleid vastgelegd en wordt er vanaf het begin rekening mee gehouden bij gebiedsontwikkeling.

Voor 2028

Maatregel 5: Participatieproces voor bewoners

Hilversum betreft bewoners actief bij deelmobiliteit in hun buurt en integreert deelmobiliteit structureel in herinrichtingsprocessen. De gemeente organiseert bewonersparticipatie met twee doelen. Ten eerste: het opsporen van latente vraag. Door te vragen naar potentieel gebruik kunnen bewoners bewust nadenken over deelmobiliteit, ook als ze er nog over twijfelen. Dit vergroot bekendheid met de mogelijkheden. Ten tweede: signaleren waar deelmobiliteit nog niet optimaal functioneert. Bewoners kunnen aangeven of de locatie van deelvoertuigen verbeterd kan worden of dat de bebording onduidelijk is. Het doel is om te onderzoeken wat nodig is voor een nog betere inpassing in de wijk. De gemeente ontwikkelt hiervoor een laagdrempelig participatieproces waarbij bewoners kunnen meedenken over deelmobiliteit.

Bij elke herinrichting van de openbare ruimte beoordeelt de gemeente systematisch hoe deelmobiliteit kan worden geïntegreerd en betreft zij bewoners hierbij. In gebieden zonder deelmobiliteit onderzoekt de gemeente samen met bewoners of en waar deelvoertuigen in het nieuwe ontwerp kunnen worden opgenomen. Wanneer er al deelmobiliteit aanwezig was, zorgt de gemeente dat deze in de nieuwe inrichting een passende plek krijgt, rekening houdend met verbeteringen in locatiekeuze en zichtbaarheid. Deelmobiliteit wordt hiervoor standaard opgenomen in de checklist voor herinrichtingsprojecten, waarbij waar relevant expliciet ruimte wordt gereserveerd.

Thema 2: Onderzoek, monitoring en evaluatie

Dit thema omvat maatregelen voor het verzamelen van data, monitoren van voortgang en evalueren van effecten. Door structureel te onderzoeken hoe deelmobiliteit zich ontwikkelt, kan Hilversum gericht bijsturen. Ook kennisdeling met andere gemeenten valt hieronder.

Lopend en meteen starten

Maatregel 1: Deelmobiliteit op en rondom het Mediapark versterken

Het Mediapark vormt een belangrijke werklocatie in Hilversum met een sterke aantrekkende werking, wat in de spits tot drukte leidt. Voor het Mediapark is de trein van groot belang voor de bereikbaarheid. Momenteel is deelmobiliteit nog niet beschikbaar op het Mediapark en is het belangrijk om samen te onderzoeken wat de optimale mobiliteitsmix is voor het Mediapark om de bereikbaarheid verder te verbeteren. Deze maatregel richt zich op drie onderdelen: (a) onderzoeken wat de potentie kan zijn van deelvervoer op en rondom het Mediapark om de bereikbaarheid te verbeteren, (b) in gesprek blijven met het Mediapark over mobiliteit, inclusief deelmobiliteit, en (c) mobiliteit altijd afstemmen op de functie van station Hilversum Media Park, zodat we deze samenhang bevorderen in de bereikbaarheid van het Mediapark.

Maatregel 2: Regionale deelfietsensysteem monitoren en evalueren

Omdat we starten met een regionaal deelfietsensysteem met omliggende gemeenten en de provincies Noord-Holland en Utrecht, volgen we de monitoring en evaluatie van dit systeem actief. De provincie staat hiervoor aan de lat en monitort onder andere het gebruik van de deelfietsen (aantal ritten, gebruikers), de dekking en bereikbaarheid van het systeem, de tevredenheid van gebruikers en de bijdrage aan de modal shift (verschuiving van auto naar andere vervoerswijzen). Deze informatie is belangrijk voor ons om te kunnen bijsturen en om de opgedane kennis te gebruiken voor het zetten van stappen ten gunste van deelmobiliteit breed. Om grip te houden op de openbare ruimte sturen we op de locaties waar de deelfietsen wel en niet geparkeerd mogen binnen de gemeente.

Parallel hieraan nemen we deel aan de regionale uitvoeringsagenda duurzame mobiliteit regio Gooi en Vechtstreek van de Provincie Noord-Holland, die onderdeel wordt van de Regionale Agenda Mobiliteit. In deze samenwerking delen gemeenten en provincie kennis en zetten ze gezamenlijk stappen om de regio te verduurzamen op het gebied van mobiliteit. Er is gestart met een maatregelpakket Deelmobiliteit, MaaS en Hubs, waarin Hilversum een trekkende rol vervult. Deze regionale samenwerking versterkt zowel de ontwikkeling van deelmobiliteit in Hilversum als in de bredere regio.

Maatregel 3: Jaarlijkse monitoring van het gebruik van deelmobiliteit en onze doelen

We ontvangen al veel data van verschillende aanbieders. Het is belangrijk dat deze data op één plek geordend wordt en dat Hilversum intern de juiste kennis heeft om beleidskeuzes te maken. Dit vraagt om strakke rapportages: kwartaalrapportages en jaarlijks een volledige rapportage. Deze rapportages hangen samen met structurele gesprekken met marktpartijen om de voortgang scherp te hebben en tijdig uitdagingen in beeld te krijgen. De jaarverslagen geven uiteindelijk ook een beeld of de maatregelen impact hebben en of de KPI's behaald worden.

Voor 2028

Maatregel 4: Onderzoek deelmobiliteit bij gebiedsontwikkelingen

We voeren onderzoek uit naar de mogelijkheid van het toevoegen van deelmobiliteit bij gebiedsontwikkelingen. Wanneer helder is wat mogelijk is, kunnen we een strategie kiezen voor deelmobiliteit bij gebiedsontwikkelingen. Dit vraagt ook om goed contact te hebben met grote gemeenten en het landelijke programma Natuurlijk Deelmobiliteit die hier verder in zijn.

Maatregel 5: Marktonderzoek uitvoeren

We voeren een marktonderzoek uit, inclusief onderzoek naar wat er nodig is om deelmobiliteit in de kleine kernen en bedrijventerreinen te organiseren. Momenteel is het marktoptimum onbekend. De KPI's zijn ambitieus en Hilversum wil weten wat haalbaar is en helderheid krijgen over wat optimaal is voor Hilversum in aantallen en gebruik. Dit geldt vooral voor wijken waar deelmobiliteit op dit moment beperkt of niet aanwezig is.

Maatregel 6: Onderzoek maatschappelijke partners

Voordat maatregelen op inclusiviteit kunnen worden genomen, is het belangrijk om te weten welke maatschappelijke partijen kunnen aanhaken en wat we samen kunnen doen. Daarom gaan we in gesprek met organisaties in de gemeente die in contact staan met kwetsbare doelgroepen.

Voor 2030

Maatregel 7: Groot gebruikersonderzoek

In het uitvoeringsplan deelmobiliteit leggen we vast hoe we het gebruik van deelmobiliteit verder verbeteren, monitoren en verduurzamen. Een belangrijk onderdeel hiervan is dat de bijdrage van deelmobiliteit wordt opgenomen in het bredere arbeids- en mobiliteitsbeleid, zodat dit goed kan worden bijgehouden, gemeten en gestuurd. Daarnaast wil de gemeente beter begrijpen hoe inwoners deelmobiliteit ervaren en welke behoeften verschillende doelgroepen hebben.

In 2030 voeren we daarom een groot gebruikersonderzoek uit, vergelijkbaar met de vragenlijst die is uitgezet voor de mobiliteitsvisie. Dit onderzoek valt samen met de evaluatie van het volledige uitvoeringsplan en geeft een actueel beeld van het gebruik, de ervaringen en de behoeften rondom deelmobiliteit. De resultaten worden gebruikt om het beleid bij te stellen en verdere stappen te bepalen.

Met deze aanpak zorgen we ervoor dat deelmobiliteit beter kan worden gemonitord, de veiligheid en toegankelijkheid blijven verbeteren, inwoners actief blijven betrokken bij het beleid, en dat de juiste inzichten worden verzameld om in de komende jaren slimme keuzes te maken. Dit onderzoek past naadloos aan bij het participatieproces dat beschreven staat in maatregel 5 van thema 1 (De basis op orde).

Thema 3: Stedelijk programmeren

Dit thema gaat over fysieke randvoorwaarden: het creëren van ruimte voor deelmobiliteit. Het betreft het aanwijzen en realiseren van parkeerplaatsen voor deelauto's, hubs voor deelfietsen en deelscooters, en laadinfrastructuur.

Voor 2028

Maatregel 1: Uitwerken van deelvervoerlocaties (hubs)

We werken de deelmobiliteitshubs verder uit. Hierin maken we een strategie voor verschillende typen hubs: stationshubs, wijkhubs en hubs bij bushaltes. Het ontwikkelen van hubs sluiten we aan op het programma stedelijk programmeren. Voor specifieke deelvoertuigen en specifieke doelgroepen organiseren we dat er ruimte beschikbaar wordt gehouden. De prioriteit komt te liggen op koppelkansen op het gebied van ruimte: hoe kan vrijgekomen ruimte worden gebruikt voor groen, energie of hubs (onderdeel hubsstrategie). Het plan omvat ook een communicatieaanpak bij het realiseren van de buurthubs (zie ook maatregel 4: Communicatieaanpak in thema 5).

Bestaande onderzoeken binnen Hilversum naar hubs en deelmobiliteit vormen een belangrijk ingrediënt voor deze uitwerking. De basis voor de verdere uitwerking vormen de deelfietslocaties zoals gezamenlijk bepaald door de gemeente en de Provincie Noord-Holland.

We werken verder uit welke stappen nodig zijn voor het inrichten van bestaande parkeerplekken voor deelauto's en welke uitstraling de hubs krijgen, passend bij de Dudok-architectuur en de landelijke huisstijl voor deelmobiliteit.

Voor 2030

Maatregel 2: Realisatie eerste deelfervoerlocaties op straat

We realiseren de eerste deelfervoerlocaties (hubs) op straat. Dit hangt logischerwijs af van maatregel 1 en wordt eerst op de meest drukke locaties gedaan om verrommeling tegen te gaan. Het doel is niet om alle deelvoertuigen die beschikbaar zijn in Hilversum op een hub te plaatsen, maar om op locaties waar veel voertuigen samenkomen door slimme ingrepen de openbare ruimte in te richten. Hiervoor wordt de kennis en ervaring vanuit gemeenten als Amersfoort en Utrecht en vanuit het landelijke programma Natuurlijk Deelmobiliteit gebruikt.

Maatregel 3: Realisatie deelfervoerplekken bij stations

We realiseren plekken (hubs) voor deelfervoer bij vernieuwing van de stations (Centrum en Sportpark). Voor de realisatie van hubs op en bij stations hoort een specifiekere aanpak. Deze aanpak zal ook anders verlopen dan het bredere plan van aanpak voor de uitrol van hubs omdat we op deze locaties samenwerken met NS en ProRail en omdat de ruimte hier schaarser is. Rondom stations is het zoeken naar de juiste ruimte. Er vinden ontwikkelingen plaats op de stations en Hilversum zoekt naar de passende oplossing voor alle vormen van deelmobiliteit.

Aandachtspunt: Laadinfrastructuur

Laadinfrastructuur is al onderdeel van het afweegkader voor het plaatsen van deelauto's in Hilversum. De realisatie van voldoende en goed bereikbare laadinfrastructuur blijft essentieel voor de verdere elektrificatie van deelauto's en wordt actief meegenomen bij de verdere ontwikkeling van deelmobiliteit. Daarom zorgen we ervoor dat de uitrol van laadpunten gelijke pas houdt met de groei van elektrische deelvoertuigen, zodat gebrek aan laadmogelijkheden geen belemmering vormt voor uitbreiding van het aanbod.

Thema 4: Opschaling van het aanbod

Dit thema richt zich op het stimuleren en ondersteunen van marktpartijen om hun aanbod uit te breiden. Het betreft het aantrekken van nieuwe aanbieders, ondersteunen van bestaande partijen, en het creëren van voorwaarden voor nieuwe vormen van deelmobiliteit.

Lopend en meteen starten

Maatregel 1: Planvorming voor het inkopen van beschikbaarheid van deelvoertuigen wanneer er wegwerkzaamheden zijn

Bij wegwerkzaamheden staat de autobereikbaarheid voor bewoners onder druk en zijn alternatieven wenselijk. Tegelijk zijn dit momenten waarop mensen andere mobiliteitsgedrag gaan hanteren en dus ook iets nieuws kunnen ontdekken. We onderzoeken of en hoe het mogelijk is om bij grotere wegwerkzaamheden tijdelijk extra deelvoertuigen beschikbaar te stellen voor omwonenden. Dit onderzoek richt zich op de vraag of hier voldoende behoefte aan is, wat een passende organisatievorm zou zijn, hoe dit juridisch en financieel vorm kan krijgen, en of aanbieders hiervoor beschikbaar zijn. Op basis van deze verkenning stelt de gemeente een plan op voor eventuele implementatie.

Voor 2028

Maatregel 2: De deelbakfiets op straat brengen gegeven de vraag en draagvlak

De deelbakfiets is momenteel niet beschikbaar in Hilversum. We onderzoeken hoe andere gemeenten deelbakfietsen organiseren, wat de effecten zijn op gebruik en welke organisatievormen (zoals coöperaties of gemeentelijke inkoop) succesvol blijken. Op basis van deze ervaringen en lokale behoeftepeiling bepalen we welke aanpak passend is voor Hilversum en hoe groot de vraag en het draagvlak is. We zetten het mobiliteitsfonds in om deze maatregel te realiseren.

Maatregel 3: Planvorming voor het inkopen van vaste beschikbaarheid van deeltweewielers op bedrijventerreinen

Bedrijventerreinen in Hilversum zijn beperkt bereikbaar met openbaar vervoer. Deeltweewielers kunnen werknemers ondersteunen bij de eerste en laatste kilometer. Hilversum onderzoekt of er behoefte bestaat bij werkgevers en werknemers voor structurele beschikbaarheid van deelfietsen en deelscooters op bedrijventerreinen. Dit onderzoek richt zich op welke locatie hiervoor geschikt zijn, wat een passende organisatievorm zou zijn (bijvoorbeeld inkoop door de gemeente, gezamenlijke regeling met werkgevers, of marktinitiatieven), en wat de juridische en financiële randvoorwaarden zijn. Daarbij is het wenselijk om aan te sluiten bij al aanwezige aanbieders. Op basis van deze verkenning stelt de gemeente een plan op voor eventuele implementatie.

Maatregelen onder voorbehoud

Hilversum houdt een aantal maatregelen achter de hand waarvoor nu nog geen geld beschikbaar is. De inzet van deze maatregelen hangt af van de ontwikkelingen in de komende jaren, beschikbare subsidies vanuit de provincie en het Rijk, de uitkomsten uit het onderzoek naar het mobiliteitsfonds en ruimtelijke ontwikkelingen. Deze maatregelen zijn:

- Opschaling aantal deelscooters en deelfietsen (door extra in te kopen)
- Afspraken maken met aanbieders over beschikbaarheid op specifieke locaties en/of op specifieke momenten.

Thema 5: Stimuleren van gebruik en inclusiviteit

Dit thema omvat maatregelen die inwoners en bezoekers kennis laten maken met deelmobiliteit en drempels wegnemen voor specifieke doelgroepen. Stimuleren kan op verschillende manieren, afhankelijk van het doel. De maatregelen zijn onder te verdelen in drie categorieën: inclusiviteit, communicatie en stimuleringsacties.

Voor stimuleringsacties geldt dat ervoor nu geen specifieke maatregelen worden opgenomen in het uitvoeringsplan. Wel houden we verschillende instrumenten achter de hand die kunnen worden ingezet als daar aanleiding toe is. Voorbeelden zijn: nieuwe inwoners van Hilversum krijgen probeertegoed om gebruik te maken van deeltvervoer (Buurtkadoos), gebruikerstegoed beschikbaar stellen voor omwonenden bij wegwerkzaamheden, bij de plaatsing van een voertuig op een vaste locatie krijgen mensen in een straal van 300 meter een bericht van de gemeente en probeertegoed, of bredere inzet van probeertegoeden.

Lopend en meteen starten

Maatregel 1: Deelmobiliteit voor minima

We onderzoeken hoe minima goedkoop gebruik kunnen maken van deelmobiliteit. Het is lastig om dit op een goede manier te regelen omdat in Hilversum geen minimapas bestaat, maar wel verschillende regelingen. We zoeken naar de meest passende oplossing in samenwerking met aanbieders (zie ook maatregel 4).

Maatregel 2: Informatieverstrekking opzetten

We organiseren informatiepunten waar mensen geholpen kunnen worden bij het aanmelden bij deelmobiliteit (bibliotheek en buurthuizen).

Maatregel 3: Deelmobiliteit en werkgeversaankpak

Het is belangrijk dat werkgevers ook deelmobiliteit gaan aanbieden aan hun werknemers. De regionale deelfietsen kunnen hiervoor gebruikt worden, maar ook bestaande voertuigen zouden vaker gebruikt kunnen worden door werknemers. Hilversum pakt dit samen op met Breikers en stimuleert werkgevers om deelmobiliteit op te nemen in hun mobiliteitsbeleid.

Voor 2028

Maatregel 4: Gesprekken met aanbieders over inclusiviteit

We gaan in gesprek met aanbieders om te onderzoeken wat er mogelijk is op het vlak van inclusiviteit, met name voor mensen met een kleine beurs. Dit hangt samen met maatregel 1 en richt zich op het vinden van concrete oplossingen zoals goedkopere tarieven of aangepaste abonnementen voor kwetsbare doelgroepen.

Hoewel buurtmobi's geen onderdeel vormen van deelmobiliteit, dragen ze wel bij aan dezelfde doelen als deelmobiliteit. Daarom stimuleren we buurtmobi's in wijken waar ze het meeste bijdragen aan inclusiviteit.

Maatregel 5: Communicatieaanpak

We ontwikkelen een communicatieaanpak voor het communiceren over deelmobiliteit vanuit de gemeente. Hierbij betrekken we de bredere mobiliteitstransitie. De communicatie maakt bewoners bewust van de bredere opgaven waar Hilversum voor staat in de openbare ruimte: klimaatadaptatie, de energietransitie en een prettige leefomgeving voor iedereen. Hierdoor plaatsen bewoners deelmobiliteit ook in een breder perspectief. De communicatie omvat onder andere het presenteren van deelmobiliteit als alternatief voor betaald parkeren en de uitgifte van parkeervergunningen. Hilversum sluit actief aan op landelijke campagnes op het thema deelmobiliteit, zoals "Delen maakt je wereld mooier" (social media en op straat).

Voor 2030

Maatregel 5: Aanpak publiekstrekking uitwerken

We werken uit hoe grote locaties beter bereikbaar worden met deelmobiliteit. Publiekstrekking zoals grote werklocaties, het ziekenhuis en het Mediapark trekken dagelijks veel bezoekers en werknemers. Door deelmobiliteit gericht in te zetten bij deze locaties, kan de bereikbaarheid worden verbeterd en kan de druk op parkeerruimte afnemen. Dit vraagt om maatwerk per locatie: welke vormen van deelmobiliteit passen het beste, waar kunnen voertuigen worden geplaatst, en hoe kunnen werkgevers en beheerders worden betrokken? We werken deze aanpak nog verder uit in samenspraak met de eigenaren en beheerders van deze locaties.

Maatregelen onder voorbehoud

Maatregel 6: Probeerafspraken en informatiesessies organiseren

We houden de mogelijkheid achter de hand om te werken met probeerafspraken. Hierbij kan een inwoner een afspraak inplannen met een organisatie die thuiskomt uitleggen hoe deelmobiliteit te gebruiken is. Als we deze maatregel toegepast onderzoeken we welke (maatschappelijke) organisatie deze probeerafspraken kan organiseren en of deze organisatie ook bredere informatiesessies in wijken kan organiseren waar mensen geholpen kunnen worden bij het aanmelden voor en gebruiken van deelmobiliteit. Voor deze maatregelen is nu nog geen geld gereserveerd. De inzet hiervan hangt af van de ontwikkelingen in de komende jaren en wordt alleen opgepakt als blijkt dat dit nodig is om bepaalde doelgroepen te bereiken.



5. FINANCIERING

Inleiding

De uitvoering van dit programma vraagt om financiële middelen voor onderzoek, realisatie van infrastructuur, communicatie en stimuleringsmaatregelen. Dit hoofdstuk maakt de kosten per thema inzichtelijk, evenals de beschikbare en potentiële financieringsbronnen. Waar mogelijk geven we aan welke middelen al beschikbaar zijn en waar nog onzekerheden bestaan over de financiering.

Beschikbare middelen

Mobiliteitsfonds

Het Mobiliteitsfonds is een gemeentelijke bestemmingsreserve waarvan de besteding wordt aangewend om het openbare parkeren in brede zin te accommoderen en verbeteren. De inzet en besteding van gelden moet een aantoonbare verbetering van de parkeersituatie tot gevolg hebben op in ieder geval die momenten dat de parkeerdruk hoog is. Gelden kunnen bijvoorbeeld besteed worden aan het verbeteren van mobiliteit in brede zin. Naast autoparkeren gaat het dan om het stimuleren van wandelen, fietsen, deelfervoer en openbaar vervoer. Deze regels staan in de [Verordening Mobiliteitsfonds 2025](#), vastgesteld op 28 januari 2026.

Stimulering deelfervoer

Er is €25.000 per jaar beschikbaar voor stimulering van deelfervoer (2024-2027). Een deel van dit budget is in 2024-2025 besteed aan het opstellen van de visie en dit uitvoeringsplan. Vanaf 2026 is dit budget weer beschikbaar voor uitvoeringsmaatregelen.

Provinciale subsidie hubs in relatie tot de regionale deelfietsen

De provincie Noord-Holland stelt subsidie beschikbaar voor de realisatie van hubs in de regio, specifiek gericht op het regionale deelfietsensysteem. Hilversum ontvangt naar verwachting circa € 120.000 uit deze regeling. Deze subsidie is geoormerkt voor locaties waar deelfietsen kunnen staan. De inrichting van locaties voor alleen deelscooters of deelauto's valt hier niet onder, maar kunnen we in de uitvoering wel meenemen tegen eigen kosten.

Subsidie OV-knooppunten

Voor de uitbreiding van deelvervoer bij OV-knooppunten (2028-2029) wordt een substantiële subsidie verwacht van de provincie Noord-Holland en het Rijk.

Investeringskrediet

Voor realisatie van fysieke infrastructuur (zoals hubs) moet per project een investeringskrediet worden aangevraagd. Er is geen structureel budget beschikbaar; dit moet per project worden aangevraagd en goedgekeurd.

Kosten per thema

Thema 1: De basis op orde

Personele capaciteit

De maatregelen in dit thema vragen vooral om interne capaciteit. Er is FTE beschikbaar, maar bij beperkte beschikbare uren moeten keuzes worden gemaakt welke maatregelen voorrang krijgen. De coördinatie van deelmobiliteit in gebiedsagenda's en het uitwerken van werkprocessen moet worden ondergebracht bij de beschikbare ambtelijke capaciteit.

Financiering

Gedekt binnen bestaande formatie.

Thema 2: Onderzoek, monitoring en evaluatie

Monitoring en rapportages

De kwartaal- en jaarrapportages stellen we intern op binnen de beschikbare FTE. Dit vraagt wel structureel tijd.

Extern onderzoek (eenmalige kosten)

- Marktonderzoek kleine kernen en bedrijventerreinen: €20.000
- Onderzoek deelmobiliteit bij gebiedsontwikkelingen: €20.000

Totale kosten thema 2: €40.000 (eenmalig)

Financiering

Mobiliteitsfonds.

Thema 3: Stedelijk programmeren

De realisatie van deelvervoerlocaties verloopt gefaseerd over meerdere jaren.

Voor 2028: Uitwerken van deelvervoerlocaties (hubs)

- Uitwerken van de locaties en het ontwerp van deelfiets- en deelscooterlocaties: €40.000

Voor 2030: Realisatie eerste deelvervoerlocaties op straat

- Totale investeringskosten: €165.000
- Financiering: Subsidie provincie Noord-Holland (€120.000) en Mobiliteitsfonds (€45.000)

Totale kosten thema 3: €205.000 (eenmalig), waarvan € 85.000 op kosten van gemeente.

Thema 4: Opschaling van het aanbod

Deelbakfietsen

- Kosten per jaar: €60.000
- Minimale looptijd: 2 jaar
- Totale kosten: €120.000

Financiering

Mobiliteitsfonds.

Planvorming beschikbaarheid deelvoertuigen (bij hinder en op bedrijventerreinen):

De maatregelen in dit thema vragen vooral om interne capaciteit. Er is FTE beschikbaar, maar bij beperkte beschikbare uren moeten keuzes worden gemaakt welke maatregelen voorrang krijgen.

Financiering

Gedekt binnen bestaande formatie.

Maatregelen onder voorbehoud

- Inkoop extra deelscooters en deelfietsen
- Afspraken maken met aanbieders over beschikbaarheid op specifieke locaties en/of op specifieke momenten.

Deze maatregelen hebben nog geen budget. De inzet hangt af van de ontwikkeling van deelmobiliteit in Hilversum, effectiviteit van andere maatregelen en beschikbare subsidies.

Thema 5: Stimuleren van gebruik en inclusiviteit

Jaarlijkse kosten

- Communicatie (ontwikkeling en uitvoering): €20.000 per jaar
- Inclusiviteitsmaatregelen (tariefexperimenten, informatiesessies, deelmobiliteit voor minima): €25.000 per jaar
- Participatieproces bewoners: wordt intern opgepakt, geen extra budget.

Totale kosten thema 5: €45.000 per jaar

Financiering

- Bestaand budget stimulering deelvervoer (€25.000/jaar, vanaf 2026)
- Mobiliteitsfonds (€20.000/jaar, 2026-2030)

Subsidies en externe financiering

We blijven alert op subsidierondes van Rijk en provincie die passen bij de maatregelen in dit uitvoeringsplan. Voorbeelden zijn subsidies voor inclusieve deelmobiliteit, hubs en ketenmobiliteit. Deze subsidies vragen vaak een substantiële cofinanciering van de gemeente.

We monitoren actief welke subsidies beschikbaar komen en spelen hier proactief op in, zodat maatregelen versneld worden uitgevoerd of extra middelen beschikbaar komen voor maatregelen die nu nog onder voorbehoud staan.

Capaciteit binnen de organisatie

De uitvoering van dit plan vraagt een inzet van verschillende teams binnen de gemeente. Het Team Mobiliteit en Parkeren binnen de afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling heeft hierin de coördinerende rol en trekt het plan. Daarnaast leveren het Team Realisatie en het Team Beheer en Onderhoud (beide afdeling Realisatie en Beheer) een belangrijke bijdrage aan de fysieke realisatie en het onderhoud van infrastructuur. Het Team Beleid Samenleving (afdeling Maatschappelijk Ontwikkeling) draagt bij aan de afstemming met andere beleidsthema's en het betrekken van specifieke doelgroepen. Het Team Communicatie (afdeling Bedrijfsvoering) ondersteunt bij de communicatie richting inwoners en stakeholders, en het Team Data (afdeling Informatie, innovatie en ondersteuning) faciliteert de monitoring en data-analyse. De benodigde capaciteit is met name in de eerste jaren hoger, omdat het opzetten van beleidskaders, communicatiestructuren en monitoringssystemen tijd kost. Zodra deze basis staat, neemt de jaarlijkse tijdsinvestering af op een aantal maatregelen en verschuift de focus naar uitvoering, onderhoud en doorontwikkeling.



Hilversum
Mediastad