

Schriftelijke vragen ex art. 42 RvO

Gedogen foutparkeren in strijd met inclusie en handhavingsplicht?

17 maart 2026

Geacht college,

In Hilversum is met twee (met of zonder rabat-vakken) of zelfs vier wielen op de stoep parkeren de gewoonste zaak, ook als daarmee de doorgang voor voetgangers zo goed als volledig wordt geblokkeerd en soms zelfs de straat voor brandweer en ambulance. Ook het binnen 5 meter van een kruispunt parkeren lijkt genormaliseerd. De gemeente brengt soms zelf parkeervakken aan vlak na een kruising (met discussie hoe er gemeten moet worden ¹). Ook het parkeren na het parkeerverbod (E1) en zelfs stopverbod (E2) wordt nogal eens gedoogd, op de rijbaan zowel als op het trottoir of fietspad.

Niet alleen voetgangers hebben er last van, ook fietsers én autobezitters. Het krappe aan weerszijden parkeren in menig Hilversumse woonstraat levert de nodige krassen, deuken en afgerukte spiegels op, om niet te spreken van agressie als tegenliggers elkaar geen ruimte gunnen.

Handhavers en leden van het college geven toe dat 'foutparkeren' in bepaalde buurten sinds jaar en dag wordt gedoogd. Ook de politie knijpt een oogje toe, al dan niet vanwege capaciteitsproblemen. Dat gebeurt zelfs wanneer kinderwagens, rolstoelgebruikers en anderen met een mobiliteitsbeperking de rijbaan op moeten om hun weg te vervolgen of hulpdiensten er niet bij kunnen. Ruimtegebrek zou de reden zijn. Toch gebeurt het gedogen ook waar volop legale parkeerplekken zijn, zij het iets verderop.

Er zijn buurten, zoals Kerkelanden, waar wel wordt opgetreden, ook als foutgeparkeerde auto's niemand in de weg staan. Dit gedoogbeleid lijkt dus enige willekeur in de hand te werken en schaadt daarmee het rechtsgevoel van burgers, ook al zijn er autobezitters die er dankbaar gebruik van maken.

Ondertussen is aan een beleidsnotitie gewerkt met aandacht voor 'inclusie' in de openbare ruimte. De beleidsnota Inclusie en Antidiscriminatie 2027-2030 *Hilversum voor Iedereen* (concept) noemt als speerpunt: 'Een veilige en toegankelijke fysieke infrastructuur, waarbij de focus ligt op toegankelijke wandelroutes (denk aan obstakelvrije stoepen die breed genoeg zijn voor rolstoelgebruikers, duidelijke markeringen, geleidelijnen, en veilige oversteekplekken). Het STOMP-principe wordt hierbij als uitgangspunt genomen.' Dreigt een papieren werkelijkheid?

Het addendum op het coalitieakkoord 2022-2026 belooft al in 2024: 'De inrichting van de openbare ruimte wordt nog beter afgestemd op bewoners met een beperking' en, in het besef dat dit op te veel plekken geenszins het geval is: 'We gaan een pilot doen, in een straat die dat zelf wil, om te stoppen met rabat-parkeren om zo het trottoir auto-vrij en voor de voetgangers te maken.' Dat laatste als kennelijk compromis van de PvdA na de niet ingewilligde wens: 'De stoep is voor voetgangers, niet voor parkeren. We gaan geleidelijk, na waarschuwingen, over tot handhaving op foutparkeren.' De wethouder liet op een vraag naar de pilot weten dat zo'n straat, waar bewoners zulks zouden wensen, niet zou zijn gevonden. Daarmee lijkt dit onderdeel van het addendum 'afgedaan'.

¹ <https://swov.nl/nl/nieuws/parkeren-binnen-5-meter-van-kruispunt-vergroot-kans-op-fiets-motorvoertuigongeval>

De realiteit is dat hele straten en flinke stukken daarvan voor voetgangers – en dan vooral rolstoelers, ouders met kinderwagens, ouderen met rollator enzovoort – onbegaanbaar. Met ook gevolgen voor de volksgezondheid, meent de Hilversumse huisarts Pepijn Vroon.

Volgens Vroon is de auto nog steeds veel te dominant in Hilversum. 'Zo erg zelfs dat lopen of fietsen wordt ontmoedigd.' In *De Gooi- en Eemlander*² signaleert Vroon: 'Auto's rijden je bijna van de weg af. Zelfs ik heb daar last van, moet je nagaan als je tachtig bent. Hierdoor worden mensen ontmoedigd om te bewegen, of zelfs gedwongen de auto te nemen, wat het probleem alleen maar vergroot.' Gedragsverandering is lastig, weet Vroon. Een betere inrichting van de openbare ruimte zou helpen, zo meent deze huisarts in Oost.

Helaas achtten college en raad het wijzer om het zogenaamde overschot aan parkeeropbrengsten aan de Hilversumse autobezitter 'terug te geven' in plaats van deze middelen aan parkeer- en mobiliteitsoplossingen te besteden en desnoods aan extra handhaving. Vroon pleit er vanzelfsprekend voor om de openbare ruimte meer in te richten vanuit het oogpunt van voetgangers en fietsers.

Daarom stellen wij u de volgende vragen:

1. Is het college bekend met het feit dat het in Nederland verboden is (RVV1990) om auto's op het trottoir te parkeren? En dat parkeren met twee wielen op het trottoir alleen is toegestaan (gedoogd) als het verkeersbord E08b (rechthoekig blauw met de afbeelding van een auto op de stoep) dit expliciet toestaat en er voldoende ruimte overblijft voor voetgangers?
2. Klopt het dat er in meerdere Hilversumse buurten sprake is van een gedoogbeleid als het gaat om fout parkeren, zoals hier bedoeld?
3. Erkent het college het in deze niet naleven van de handhavingplicht, in dit geval ten behoeve van een vrije, veilige doorgang op het trottoir voor voetgangers, rolstoelgebruikers enzovoort?
4. Welke belangen wegen hier volgens het college zwaarder dan het algemeen belang van toegankelijke, veilige trottoirs ten behoeve van voetgangers, rolstoelgebruikers enzovoort?
5. In welke Hilversumse straten en wanneer is gepeild of men een pilot wenst zoals in het addendum vastgelegd?
6. Klopt het dat de pilot uit het addendum niet binnen deze bestuursperiode zal worden uitgevoerd?
7. Ziet het college in de eerdaags door de raad aan te nemen van beleidsnota Inclusie en Antidiscriminatie 2027-2030 *Hilversum voor Iedereen* (raadscommissie 18 maart) aanleiding om het gedogen van foutparkeren op trottoirs, voet- en fietspaden te heroverwegen en dit ook aan bewoners te communiceren?

OpStand

Joop Lahaise

² <https://www.gooieneemlander.nl/regio/gooi-en-eemland/volgens-huisarts-pepijn-vroon-maakt-het-verkeer-hilversummers-ongezonder-als-we-dit-probleem-niet-aanpakken-is-de-zorg-straks-onbetaalbaar/138818069.html>