VOORSTEL

zaaknummer:	1255765
afdelingsnaam:	Leefomgeving
steller:	Marco Maréchal / Marc Dols
telefoonnummer	035 629 2548 / 035 629 2237
onderwerp:	Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040

Voorstel

1. Het Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040 vast te stellen en uitvoering te geven aan de voorgestelde maatregelen;
2. De lasten van het programma Wonen en Leven in de Begroting 2023 te verhogen met € 81.451 ten laste van de algemene middelen;
3. Het mobiliteitsfonds in lijn met de algemene doelstelling van deze bestemmingsreserve in zetten voor de verbetering van de bereikbaarheid en, in afwijking van de bestedingscriteria in de verordening, in te zetten voor het Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040.
4. Het uitvoeringsprogramma voor 2024-2027 zoals opgenomen in bijlage 2 te verwerken in de Begroting 2024, inclusief de dekking uit het mobiliteitsfonds.

Titel	Toelichting	BEELDVORMING	OORDEELSVORMING	BESLUITVORMING
Beeldvormende sessies	*In het kader van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040 zijn twee beeldvormende sessies georganiseerd.*	*22 maart 2022* *10 mei 2022*		
Uitvoerings-programma Mobiliteitsvisie 2040	*Het college biedt het Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040 aan ter vaststelling door de raad.*	*Raadscommissie 5 juli 2023*	*Raadscommissie 5 juli 2023*	*Gemeenteraad 19 juli*

Samenvatting

Op 21 april 2021 heeft de gemeenteraad van Hilversum de Mobiliteitsvisie 2040 vastgesteld, getiteld ‘Hilversum: de stad voor groene, duurzame en innovatieve mobiliteit’. Met deze visie heeft de raad zijn ambities bepaald voor het verbeteren van de bereikbaarheid van Hilversum. Na elf deelonderzoeken en tientallen participatiebijeenkomsten zijn deze ambities in de afgelopen twee jaar uitgewerkt in het voorliggende Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040 volgens de in november 2021 vastgestelde startnotitie. De input vanuit de deelonderzoeken (zie bijlagen 3 t/m 12) en participatie (zie bijlage 13 t/m 16) zijn vertaald naar elf overeenkomstige deelprojecten en een samenhangende mix van maatregelen. Hiermee wil Hilversum de bereikbaarheid richting 2040 verbeteren en inzetten op groene, duurzame,

innovatieve en veilige mobiliteit. In dit voorstel gaan we op hoofdlijnen in op de opbouw van het programma, de onderliggende doelstellingen, de samenhang met trajecten zoals de Omgevingsvisie en het doorlopen traject rondom communicatie en participatie. Ook doen we een voorstel voor de financiële dekking van het programma en gaan we in op de fasering in de uitvoering.

Inleiding

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 (zie bijlage 1). 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, deelvervoer en tenslotte de auto. 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. Om de visie te concretiseren en het Uitvoeringsprogramma op te stellen, is gedurende twee jaar nader onderzoek gedaan en geparticipeerd met inwoners van Hilversum en andere stakeholders. Ook is in het programma uitvoering gegeven aan een aantal aangenomen moties (M21-42 ‘Park en Bike als aanvulling op de Mobiliteitsvisie’, M21-53 ‘Concreet op de korte termijn’, M21-55 ‘Betrek OVHZW’ en M22-119 ‘GOW 30 Beperking geluidsoverlast verlegde centrumring’).

Het voorgestelde maatregelenpakket in het Uitvoeringsprogramma is het resultaat van de Mobiliteitsvisie 2040, de bij de startnotitie gestarte elf deelonderzoeken en de uitgebreide participatie (beschreven in de participatieverslagen in bijlage 13 t/m 16). 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. Het voor een groot deel van de deelonderzoeken ingeschakelde verkeerskundig bureau Royal HaskoningDHV 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 deelvervoer ook de ruimte krijgen, zijn de randvoorwaarden aanwezig om de bewoner te verleiden tot een ander mobiliteitsgedrag.

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.

Probleemstelling/doel

Het Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040 is de uitwerking van de Mobiliteitsvisie 2040 in een samenhangend geheel van maatregelen binnen de thema's groen, duurzaam, innovatief en veilig. Het Uitvoeringsprogramma is onderverdeeld in twee tijdvakken: van nu tot en met 2030 en van 2031 tot 2040. Daarnaast wordt er onderscheid gemaakt tussen uitvoeringsmaatregelen – die direct zijn uit te voeren – en procesmaatregelen waar nog nader onderzoek naar wordt gedaan, of een combinatie daarvan indien tijdens de uitvoering nog nader onderzoek gewenst is.

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.

Omgevingsvisie

Het Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040 functioneert als uitwerking van de Mobiliteitsvisie 2040 als een van de bouwstenen voor de Omgevingsvisie. Naast het zelfstandig doorlopen participatietraject voor de totstandkoming van dit Uitvoeringsprogramma zijn de inzichten uit de participatiebijeenkomsten voor de Omgevingsvisie ook verwerkt in het programma. Het Uitvoeringsprogramma kan daardoor zowel zelfstandig als in samenhang met de Omgevingsvisie functioneren. Na vaststelling van de Omgevingsvisie is deze leidend voor eventuele aanpassingen in het Uitvoeringsprogramma op een later moment.

Communicatie- en participatietraject

Communicatie en participatie zijn essentiële onderdelen bij de totstandkoming van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040. De participatie bij de Mobiliteitsvisie 2040 (d.d. 22 april 2021) was succesvol en kende een grote respons, onder meer door de inzet op wijksessies. Bij het Uitvoeringsprogramma hebben we hierop voortgebouwd. Net als bij de Mobiliteitsvisie 2040 is er intern en extern geparticipeerd en hebben we gebruikgemaakt van de uitgebreide lijst van stakeholders voor de Mobiliteitsvisie. Met de interne participatie zijn we gestart in het derde kwartaal van 2022, na afronding van de onderzoeken en aansluitend op de participatie van de Omgevingsvisie. 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.

Argumenten

1.1 De vastgestelde kaders uit de Mobiliteitsvisie 2040: 'Hilversum de stad voor groene, duurzame en innovatieve mobiliteit' zijn richtinggevend;
De maatregelen uit het Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040 volgen direct uit de in de Mobiliteitsvisie 2040 vastgestelde kaders en ambities. In het Uitvoeringsprogramma zijn de in de visie vastgestelde doelen van groen, duurzaam, innovatief en veilig verder uitgewerkt. Het doel 'veilig' is toegevoegd aan de doelen van de Mobiliteitsvisie conform toezeggingen hierover in het coalitieakkoord en bij de behandeling van motie M22-053 'Tandje erbij voor de fiets'.

1.2 Het verbeteren van de bereikbaarheid en doorstroming in Hilversum sluit aan bij de ambities uit het coalitieakkoord;
Met het Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040 zet het college concrete stappen om de doorstroming voor alle vormen van verkeer te verbeteren. Daarbij is aandacht voor de inzet van slimme technologische oplossingen, verkeersveiligheid en deelvervoer.hu

1.3 De maatregelen uit het Uitvoeringsprogramma komen overeen met de ambities en maatregelen die volgen uit de Ontwerp Omgevingsvisie;
Bij het opstellen van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040 is een intensieve en goede afstemming geweest tussen beide programma's en met de opgestelde Ontwerp Omgevingsvisie. In de Omgevingsvisie worden principes 'STOMP' geïntroduceerd. Het Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040 onderschrijft en ondersteunt deze principes door de mens centraal te stellen en mobiliteit te prioriteren naar te voet, te fiets, het openbaar vervoer, deelvervoer en tenslotte de particuliere auto. De ambities en maatregelen die in dit Uitvoeringsprogramma zijn opgenomen, komen daarom overeen met en ondersteunen de ambities die zijn uitgewerkt in de Omgevingsvisie.

1.4 Ook andere visies en projecten ondersteunen de ambities en maatregelen die zijn opgenomen in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040;
Naast de Omgevingsvisie passen de ambities en maatregelen van het Uitvoeringsprogramma ook in de andere visies en trajecten die zijn of worden ontwikkeld. Zo heeft er afstemming plaatsgevonden met vastgestelde stukken als het Economisch Perspectief 2040, de Woonvisie, Programma Groen en de Visie Sociaal Domein. Ook is gekeken waar de ambities uit dit programma overeenkomen met de ambities uit andere projecten en nog vast te stellen beleidsdocumenten, zoals Arenapark, Spoorgebied, het Fietsplan, de Visie Openbare Ruimte en de Sportnota.

1.5 Het Uitvoeringsprogramma geeft tevens uitvoering aan een aantal moties en toezeggingen;
Naast de in het Uitvoeringsprogramma verwerkte amendementen geeft het Uitvoeringsprogramma ook uitvoering aan een aantal openstaande moties en toezeggingen:

- M21-42 'Park en Bike als aanvulling op de Mobiliteitsvisie': Bij het opstellen van het Uitvoeringsprogramma zijn gesprekken gevoerd met de werkgevers op het Media Park voor het realiseren van een Park & Bike op het Media Park. Op basis van de gesprekken wordt in het Uitvoeringsprogramma ingezet op het stimuleren van ketenmobiliteit, waarbij gebruik wordt gemaakt van een combinatie van wandelen, fietsen, openbaar vervoer, deelvervoer en de privéauto. Het faciliteren van deelfietsen maakt hier onderdeel van uit.

- M21-53 'Concreet op de korte termijn': Het verbeteren van de doorstroming en bereikbaarheid van de Diependaalselaan en de Johannes Geradtsweg is een belangrijke doelstelling uit de Mobiliteitsvisie (A21-40 'Mobiliteitsvisie'). Er heeft een expertmeeting plaatsgevonden en in het Uitvoeringsprogramma is een short list opgenomen van mogelijke maatregelen voor het verbeteren van de doorstroming op de Johannes Geradtsweg en de Diependaalselaan. Vooruitlopend op het Uitvoeringsprogramma zijn op de Johannes Geradtsweg de VRI's

vervangen door de iVRI's. De maatregelen uit het Uitvoeringsprogramma bouwen hierop voort. Enerzijds door de toepassing van iVRI's verder uit te breiden. Anderzijds door in te zetten op en het stimuleren van alternatieve vervoersopties om zo het aantal vervoersbewegingen op deze wegen te verminderen.

- M21-55 'Betrek OVHZW': Bij het opstellen van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040 is een breed participatietraject doorlopen waarin met vele stakeholders is gesproken. Ook de Ondernemersvereniging Hilversum Zuidwest is bij deze gesprekken betrokken geweest. Specifiek is daarbij gesproken over mobiliteitshubs, slimme mobiliteitsoplossingen, fijnmazig vervoersnetwerk, deelvervoer en de mogelijkheden om de in- en uitgaande pendel op het bedrijventerrein te verkleinen.

- M22-119 'GOW 30 Beperking geluidsoverlast verlegde centrumring': In navolging op A21/46 'Sneller aan de slag met de Autoluwe binnenstad' is in het Uitvoeringsprogramma voorgesteld op welke manier de autoluwe binnenstad kan worden gerealiseerd. Daarbij is ook aandacht voor de beperking van geluidsoverlast door bij het verleggen en ontwerpen van de verlegde centrumring rekening te houden met het voorkomen van geluidsoverlast.

- T22/65 'Planning voor A22/82 'Verkeersveiligheid rondom scholen en Sportvoorzieningen' en T22/74 'Mogelijkheden onderzoeken wat binnen bestaande capaciteit mogelijk is': In het participatietraject is ook uitvoerig gesproken met de wijken en besturen van scholen en sportvoorzieningen om de verkeersveiligheid rondom deze locaties te verbeteren. Als onderdeel van het Uitvoeringsprogramma wordt door het college in 2024 een Actieplan Verkeersveiligheid bij Scholen en Sportparken vastgesteld. Het actieplan is erop gericht om met scholen en sportparken die daar behoefte aan hebben samenwerkingsconvenanten aan te gaan. Scholen en sportparken kunnen deze convenanten vervolgens gebruiken om het gesprek met ouders aan te gaan. Daarbij beginnen we met locaties die nu prioriteit hebben zoals sportpark Crailoo, Dr. H. Bavinckschool, GBS De Wegwijzer en de Wilgetoren. Het actieplan wordt verder uitgewerkt en met de raad gedeeld. In de convenanten staan afspraken met scholen over verkeerseducatie en het stimuleren van fietsgebruik zodat kinderen veilig en zelfstandig van en naar de locaties kunnen komen, wat het autogebruik terugdringt. Waar nodig worden afspraken gemaakt over fysieke ingrepen zoals het inrichten van schoolstraten.

- T22/72 'Ruimhartige uitvoering 'A21/92 'Voor Nixx met de bus''': Door het stimuleren van het openbaar vervoer verlagen we het autogebruik en daarmee de druk op het vervoersnetwerk in onze stad. Om dit te stimuleren herintroduceren we 'Voor Nixx met de bus' als onderdeel van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040. Daarbij kunnen alle minima-ouderen (vanaf de AOW-gerechtigde leeftijd en minder dan 130% van het sociaal minimum) gedurende twee jaar doordeweeks na 9.00 uur en in het weekend gratis gebruikmaken van de bus.

- De Mobiliteitsvisie 2040 is bij behandeling aangevuld met nog een amendement, namelijk: A21/45 'Sneller aan de slag met de Gijsbrecht'. Voor het winkelgebied Gijsbrecht wordt een individueel traject doorlopen voor de herinrichting van het gebied.

Met het vaststellen van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040 beschouwen we bovenstaande moties en toezeggingen als afgedaan. T22/30 wordt afgedaan middels het gelijktijdig geagendeerde voorstel over het nieuwe parkeerbeleid. M22/53 en T22/27 worden nader uitgewerkt in het fietsplan dat in Q3 2023 ter besluitvorming wordt voorgelegd.

1.6 *Jaarlijks worden de voortgang, ambities en financiën gedeeld middels monitoring en jaarplannen;*
Het Uitvoeringsprogramma zet de kaders voor de uitvoering van de Mobiliteitsvisie 2040. Middels monitoring en jaarplannen worden de voortgang en effecten van het Uitvoeringsprogramma bijgehouden. Ook worden daarin eventuele wijzigingen en effecten op de financiën opgenomen.

1.7 *Vaststelling van een begrotingswijziging is een bevoegdheid van de raad;*
Aangezien de Voorjaarsnota 2023 al is vastgesteld, wordt voor het lopende begrotingsjaar in dit voorstel een begrotingswijziging voorgelegd. In de Voorjaarsnota 2023 is reeds aangekondigd dat het Uitvoeringsprogramma van de Mobiliteitsvisie voor de zomer ter besluitvorming aan de raad wordt voorgelegd.

1.8 *Het mobiliteitsfonds is een bestemmingsreserve die in 2019 middels een verordening is ingesteld.*
Het mobiliteitsfonds heeft tot doel het parkeren in brede zin te accommoderen en de bereikbaarheid van de gemeente Hilversum te vergroten. In de verordening is bepaald dat het mobiliteitsfonds wordt ingezet ten behoeve van buurten waar de parkeerdruk hoger is dan 80% en voor maatregelen die leiden tot een aantoonbare verbetering van de parkeersituatie. Het zijn voornamelijk parkeervoorzieningen én het verbeteren van openbaarvervoer- en fietsverbindingen waarvoor het mobiliteitsfonds mag worden ingezet. Daarnaast kan het college de raad een voorstel doen voor de aanwending van het mobiliteitsfonds voor bestedingsdoeleinden die afwijken van de voorwaarden in de verordening. Het college stelt voor om het mobiliteitsvraagstuk in de bredere context van de opgave op het terrein van de mobiliteit in te zetten. Een deel van de kosten voor het Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040 kan zo uit het mobiliteitsfonds worden gedekt; niet alleen voor parkeervoorzieningen in gebieden met een hoge parkeerdruk, maar ook voor bestedingen in verkeer, vervoer en openbare ruimte in Hilversum met als doel de mobiliteit in de stad in zijn algemeenheid te verbeteren. Dit sluit aan bij het algemene doel zoals deze is vastgelegd in de verordening.

Kanttekeningen

1.1 *De haalbaarheid van de maatregelen is afhankelijk van de inzet van en cofinanciering door partners;*
Voor de uitvoering van een deel van de maatregelen uit het Uitvoeringsprogramma zijn we afhankelijk van onze partners. Zo zijn er verschillende maatregelen die aanspraak kunnen maken op subsidies van de provincie Noord-Holland of het Rijk. Ook zijn we voor de (door)ontwikkeling van OV-knooppunten afhankelijk van de inzet door partijen als ProRail, de NS of Transdev/Connexxion. In de berekening van de kosten zijn deze subsidies nog niet meegerekend. Indien subsidies worden toegekend, betekent dit dat de kosten dalen.

1.2 *De geraamde kosten kunnen hoger uitvallen als gevolg van stijgende kosten voor materiaal, brandstof en personeel;*
Als gevolg van ontwikkelingen wereldwijd zijn de kosten gestegen voor materiaal, brandstof en personeel. Onzeker is of deze stijging afvlakt of zich verder doorzet. De geraamde kosten voor de uitvoering van het programma zijn berekend met de actuele prijzen. Tijdens de uitvoering van het Uitvoeringsprogramma worden uitvoeringskosten geraamd met de dan geldende prijzen.

1.3 *In de verordening op het mobiliteitsfonds is bepaald dat deze reserve is bestemd voor parkeervoorzieningen en verbetering van openbaarvervoer- en fietsverbindingen;*
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. In de verordening worden vooral parkeervoorzieningen genoemd. Gelden worden alleen ingezet ten behoeve van buurten waar de parkeerdruk op één of meerdere momenten hoger is dan 80%. De bestedingen voor het Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040 vallen niet binnen deze krappe afbakening van de bestedingscriteria (zie ook argument 1.8).

1.4 *In de Voorjaarnota 2023 is het uitvoeringsprogramma van de Mobiliteitsvisie aangekondigd, maar niet financieel vertaald.*
Het Uitvoeringsprogramma komt grotendeels ten laste van de algemene middelen. De vaststelling

van het uitvoeringsplan betekent dat het financiële beeld voor de begroting, zowel voor 2023 als 2024 - 2027, wijzigt ten opzichte van de voorjaarsnota. Met het vaststellen van de Voorjaarsnota 2023 was de begroting voor 2023 sluitend. De vaststelling van de voorgestelde begrotingswijziging gaat daarmee ten laste van de algemene middelen. Een eventueel negatief resultaat aan het einde van het jaar komt ten laste van de algemene reserve. De financiële vertaling van het uitvoeringsprogramma voor de jaren 2024-2027 is onderdeel van de besluitvorming over de Begroting 2024.

Financiën, middelen & capaciteit

Om de maatregelen uit het Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040 te realiseren zijn middelen nodig. Ten eerste is incidenteel budget nodig om de projecten te plannen, te communiceren en om deze samen met de stakeholders op te starten. Deze projecten vragen om investeringen door de gemeente. Ook zijn er subsidies beschikbaar bij onder andere het Rijk en de provincie. Er wordt actief ingezet op het verkrijgen van deze subsidies om zo de kosten van de investeringen te verlagen. Om de extra investeringen uit te kunnen voeren, is in ieder geval tot en met 2040 extra capaciteit nodig. Zonder extra personele capaciteit kunnen de ambities de komende planperiode niet worden gerealiseerd of blijven deze sterk achter op de planning en worden beschikbare middelen niet benut.

Het Uitvoeringsprogramma heeft een lange looptijd. In dit raadsvoorstel worden besluiten voorgelegd tot en met 2027. De financiële consequenties 2024 - 2027 worden na vaststelling van het Uitvoeringsprogramma door de raad meerjarig verwerkt in de Begroting 2024. In komende jaren worden de financiën van het Uitvoeringsprogramma als onderdeel van de reguliere P&C cyclus bij de voorjaarsnota en/of begroting geactualiseerd en ter besluitvorming aan de raad voorgelegd.

Investeringen

De investeringsbedragen in het Uitvoeringsprogramma betreffen de maximale investeringen. Het totaal van de investeringen voor de hele looptijd van het programma bedraagt € 7,3 miljoen. Er zijn echter diverse landelijke en provinciale subsidieregelingen waar zoveel als mogelijk gebruik van gemaakt zal worden. De uitwerking hiervan is onderdeel van de planning en voorbereiding van alle projecten.

Het Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040 loopt tot 2040. Voor de periode tot met 2027 bedraagt het totaal aan investeringen € 4,8 miljoen (zie tabel 1).

Tabel 1. Overzicht investeringen

	Investering t/m 2027	Investering totaal	2023	2024	2025	2026	2027
1. Realiseren van een autoluwe binnenstad							
Bussummerstraat auto te gast	200.000	200.000				200.000	
Autoluw	1.000.000	1.000.000		250.000	250.000	250.000	250.000
30 km invoering	300.000	300.000		100.000	100.000	100.000	
2. Verbeteren van de ontsluiting van de randwegen en uitbreiden 30km-zones							
Randwegen	2.000.000	3.000.000				1.000.000	1.000.000
3. Betere faciliteiten voor langzaam vervoer							
Extra fietsparkeerplekken	300.000	400.000			100.000	100.000	100.000
Optimaliseren wandel- en fietspaden	275.000	400.000				150.000	125.000
Veilig naar school en sportvelden	400.000	700.000		100.000	100.000	100.000	100.000
5. Realisatie van deelvervoer, onder meer bij de OV-knooppunten							
OV-knooppunten	-	1.000.000					
6. Bepalen van zero-emissiezones							

	Investering t/m 2027	Investering totaal	2023	2024	2025	2026	2027
Zero-emmissiezones	300.000	300.000				150.000	150.000
Totaal Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040	**4.775.000**	**7.300.000**	**-**	**450.000**	**550.000**	**2.050.000**	**1.725.000**

Bovenstaande investeringen kunnen worden bekostigd uit vastgestelde investeringsbedragen in het Investeringsprogramma. Het gaat om twee investeringen die nog niet zijn vrijgegeven door de raad en waarvoor de raad nog een besluit voor de nadere invulling te worden gedaan dient te worden voorgelegd. Het betreft de investering van € 4,5 miljoen 'Divers (w.o. auto te gast, fietspaden, van Linschotentunnel' uit het IP 2023 en de investering van netto € 3 miljoen voor de verbetering van de doorstroming op de Ringweg-Noord uit het IP 2021. Deze laatste investering was voor de realisatie van een fiets- voetgangersbrug over het spoor op Johannes Geradtsweg. Na het besluit van het college om af te zien van de aanleg van deze brug is dit investeringsbedrag beschikbaar voor andere maatregelen die de doorstroming op de Ringweg-Noord bevorderen zoals is afgesproken in het coalitieakkoord.

Exploitatie

De totale lasten voor de begroting bedragen € 81.000 in 2023 en lopen op tot maximaal € 0,85 miljoen in 2026. De financiële gevolgen voor de begroting (exploitatie) zijn onder te verdelen in kosten voor formatie, kapitaallasten en overige kosten voor de verschillende (deel)projecten. Een deel van de incidentele kosten kunnen worden gedekt uit het mobiliteitsfonds. De financiële effecten voor de begroting tot en met 2027 zijn weergegeven in tabel 2.

Tabel 2. Samenvattend overzicht van de financiën voor de begroting tot en met 2027.

	2023	2024	2025	2026	2027
Exploitatie formatie	81.451	507.650	532.650	532.650	407.473
Exploitatie overig	-	270.000	532.500	542.500	342.500
Dekking mobiliteitsfonds	-	-110.000	-222.500	-222.500	-
Kapitaallasten	-	-	51.300	105.370	224.449
Dekking kapitaallasten uit investeringsprogramma	-	-	-51.300	-105.370	-224.449
	81.451	**667.650**	**842.650**	**852.650**	**749.973**

Het mobiliteitsfonds biedt voldoende dekking (zie tabel 3). Het fonds is in tien jaar tijd gegroeid naar een omvang van afgerond € 1,2 miljoen. Het betreft door projectontwikkelaars betaalde compensatie voor het niet voldoen aan de parkeernorm.

Tabel 3. Overzicht onttrekkingen aan het Mobiliteitsfonds voor het Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040

		2024	2025	2026
	Stand van het Mobiliteitsfonds (begin van het jaar)	897.000	775.000	465.500
	Reeds begrote onttrekkingen	-12.000	-62.000	-62.000
	Inzet voor Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040			
1	Autoluw	-20.000	-20.000	-20.000
2	Randwegen	-50.000	-25.000	-25.000
4	Realisatie van ketenmobiliteit en OV-knooppuntenontwikkeling		-12.500	-12.500
5	Realisatie van deelvervoer onder meer bij de OV-knooppunten	-25.000	-25.000	-25.000
8	Samenwerken met bedrijven en verkleinen in-en uitgaande pendel	-15.000	-15.000	-15.000
10	Invoeren van een fijnmazig vervoersnetwerk (Voor Nixx met de bus)		-125.000	-125.000
	Stand van het Mobiliteitsfonds (eind van het jaar)	**775.000**	**490.500**	**206.000**

Formatie

De kosten voor formatie zijn de eerste jaren het hoogst en starten al in 2023 (zie tabel 4). In 2024 bedragen de kosten € 508.000. In 2025 en 2026 bedragen de kosten € 533.000. Daarna dalen de kosten. Deels doordat kosten zijn toe te rekenen aan de investeringen en deels omdat de formatie verlaagd kan worden omdat de werkzaamheden zijn afgerond. Vanaf 2030 t/m 2040 bedraagt het voorstel voor formatie-uitbreiding € 218.000. Dit bedrag bestaat uit € 188.000 voor programma-management en projectleiding en € 30.000 voor de vergunningverlening en het beheer van de laadpalen. De kosten voor deze extra capaciteit zijn onderdeel van het totaal van de financiën voor het Uitvoeringsprogramma.

Tabel 4. Overzicht formatie-uitbreiding

Omschrijving	Aantal fte, duur en dekking
1. Programmamanager	1 fte, 2023 t/m 2040, deels gedekt uit coalitieakkoord
2. Projectleider	1 fte 2023, 2 fte 2024/2025, 2 fte 2026. Waarbij vanaf 2026 1 fte wordt toegerekend aan investeringen
3. Inregelen iVRI's en monitoringsysteem	1 fte voor 2024 t/m 2028
4. Beleidsmedewerker beleid hybride werken/veilig naar school	1 fte voor 2024 t/m 2030
5. Beheer laadpalen (aanvragen/klachten)	1 fte structureel, deels dekking uit coalitieakkoord
6. Verkeerskundig ontwerper	1 fte, vanaf 2023 structureel
7. Landschapsontwerper	0,4 fte, toe te rekenen aan investeringen
8. Werkvoorbereider	1 fte, toe te rekenen aan investeringen
9. Toezicht en directievoering	1 fte, toe te rekenen aan investeringen

Kapitaallasten

De kapitaallasten van de investeringen in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040 kunnen worden gedekt middels de reeds begrote kapitaallasten van investeringen uit die reeds zijn vastgesteld in Investeringsprogramma 2021 en 2023. Zie de toelichting op de investeringen hierboven.

Overige kosten

Deze kosten zijn het hoogst in 2025 en 2026 en bedragen € 0,5 miljoen. Vanaf 2027 dalen deze kosten naar gemiddeld € 0,2 miljoen voor de jaren tot en met 2040 (zie tabel 2).

Tot slot

In bijlage 2 is het totaal van de benodigde budgetten voor het Uitvoeringsprogramma opgenomen. In tabel 5 hieronder staat een overzicht van de benodigde budgetten tot en met 2027. Voor de uitvoering van het programma is het van belang om de budgetten voor de komende jaren vast te leggen. Tegelijkertijd wordt er een doorkijk gegeven tot 2040 en daarmee het totaal van de uit te voeren plannen. Hiervoor geldt een zekere mate van onzekerheid, daar waar het latere jaren richting 2040 betreft. Zoals hiervoor beschreven, wordt nog geen rekening gehouden met de mogelijk te ontvangen subsidies. Het is een indicatie op basis van het nu geldende prijspeil 2023 en de huidige kennis van zaken en middelen. Het afgelopen jaar was er sprake van een zeer hoge inflatie, waardoor ook vele grondstoffen duurder zijn geworden. Het is nog onzeker hoe zich dit de komende jaren ontwikkelt.

Tabel 5. Overzicht van de financiën per deelproject

				2023	2024	2025	2026	2027
0 Programma/Projectmanagement			**Investering**					
	Exploitatie	Formatie		106.451	313.079	313.079	313.079	212.902
	Coalitieakkoord			-25.000	-25.000			-25.000
1 Realiseren van een autoluwe binnenstad								
Bussummerstraat auto te gast	Investering		200.000					9.467
	Dekking	IP (Divers; auto te gast, fietspaden enz)						-9.467
Autoluw	Investering		1.000.000			28.500	56.650	84.450
	Dekking	IP (Divers; auto te gast, fietspaden enz)				-28.500	-56.650	-84.450
	Exploitatie	Overig			20.000	20.000	20.000	20.000
	Dekking	Mobiliteitsfonds			-20.000	-20.000	-20.000	
30 km invoering	Investering		300.000			11.400	22.660	33.780
						-11.400	-22.660	-33.780
2 Verbeteren ontsluiting van de randwegen en uitbreiden 60 km/u-zones								
Randwegen	Investering		3.000.000					34.000
	Dekking	Krediet Bereikbaarheid mediapark						-34.000
	Exploitatie	Overig			50.000	25.000	25.000	
	Dekking	Mobiliteitsfonds			-50.000	-25.000	-25.000	
3 Betere faciliteiten voor langzaam vervoer								
Extra fietsparkeerplekken	Investering		400.000				3.400	6.772
	Dekking	IP (Divers; auto te gast, fietspaden enz)						-6.772
	Exploitatie	Overig					10.000	10.000
	Dekking	Coalitieakkoord			-50.000	-50.000		
Optimaliseren wandel- en fietspaden	Investering		400.000					5.100
	Dekking	IP (Divers; auto te gast, fietspaden enz)						-5.100
Veilig naar school en sportvelden	Investering		700.000			11.400	22.660	33.780
	Dekking	IP (Divers; auto te gast, fietspaden enz)				-11.400	-22.660	-33.780
	Exploitatie	Overig			60.000	60.000	60.000	60.000
	Exploitatie	Formatie			50.089	50.089	50.089	50.089
4 Realisatie van ketenmobiliteit en OV-knooppuntenontwikkeling								
	Exploitatie	Overig				12.500	12.500	12.500
	Dekking	Mobiliteitsfonds				-12.500	-12.500	
	Exploitatie	Formatie			50.089	50.089	50.089	50.089
5 Realisatie van deelvervoer, onder meer bij de OV-knooppunten								
	Exploitatie	Overig			25.000	25.000	25.000	25.000
	Dekking	Mobiliteitsfonds			-25.000	-25.000	-25.000	
OV-knooppunten	Investering	IP (Divers; auto te gast, fietspaden enz)	1.000.000					
	Dekking	IP						
6 Bepalen van zero-emissiezones								
	Investering		300.000					17.100
	Dekking	IP (Divers; auto te gast, fietspaden enz)						-17.100
	Exploitatie	Overig			50.000	50.000	50.000	50.000
7 De gefaseerde realisatie van drie logistieke hubs								

				2023	2024	2025	2026	2027
	Exploitatie	Overig			100.000	100.000	50.000	
8 Samenwerken met bedrijven en verkleinen in- en uitgaande pendel								
	Exploitatie	Overig			15.000	15.000	15.000	15.000
	Dekking	Mobiliteitsfonds			-15.000	-15.000	-15.000	
9 Parkeerbeleid inclusief normen en laadpalen								
Uitbreiden laadpalen	Exploitatie	Formatie			79.393	79.393	79.393	79.393
	Dekking	Coalitieakkoord			-50.000	-50.000	-50.000	-50.000
10 Invoeren van een fijnmazig vervoersnetwerk								
Voor Nixx met de bus	Exploitatie	Overig				150.000	150.000	
	Dekking	Mobiliteitsfonds				-125.000	-125.000	
	Dekking	Coalitieakkoord				-25.000	-25.000	
11 De mogelijkheden van slimme mobiliteit-iVRI's inclusief sensoren								
iVRI's	Exploitatie	Formatie			90.000	90.000	90.000	90.000
	Explotaitie	Overig				150.000	150.000	150.000
Totaal Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040			**7.300.000**	**81.451**	**667.650**	**842.650**	**852.650**	**749.973**

Tussentijdse begrotingswijziging van de Begroting 2023

Om dit jaar te kunnen starten met de eerste onderzoeken en voorbereiding van projecten is er voor 2023 budget nodig. Het betreft de verhoging van het salarisbudget voor de dekking van de kosten van een programmamanager, een projectleider en een verkeerskundig ontwerper. In totaal gaat het om een bedrag van € 106.451. Dit is bedrag is berekend op basis van het aantal resterende maanden in 2023. De voorgestelde wijziging van de begroting in 2023 is structureel. De kosten voor 2024 en de daaropvolgende jaren worden in meerjarig in de Begroting 2024 verwerkt.

Uitvoering

Na vaststelling van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040 worden de verschillende maatregelen volgens planning uitgevoerd. Projectmaatregelen worden vertaald naar projectplannen en verder uitgewerkt. Procesmaatregelen worden nader onderzocht en komen middels een uitgewerkt voorstel terug in de raad ter besluitvorming. In het Uitvoeringsprogramma is onderscheid gemaakt tussen de periode tot en met 2030 en de periode tussen 2031 en 2040. Afhankelijk van de uiteindelijk verkregen subsidies bij provincie, Rijk of Europa kan de planning of prioritering in de projecten nog wijzigen. Voor de periode tussen 2031 en 2040 volgt in 2030 een aangepast Uitvoeringsprogramma.

De raad wordt via de P&C cyclus geïnformeerd over de voortgang van de projecten. Ook worden de doelstellingen uit de Mobiliteitsvisie opgenomen in de Omgevingsmonitor.

Burgemeester en wethouders van Hilversum,

de gemeentesecretaris, de burgemeester,

mr. C.P. Torres Barrera dr. ir. G.M. van den Top

Bijlage(n)

1. Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040
2. Financiën Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040
3. Deelonderzoek 1 – Fijnmazig vervoer
4. Deelonderzoek 2 en 3 – Ketenmobiliteit, ov-knooppunten en deelvervoer
5. Deelonderzoek 4 – Hilversum connected hubs
6. Deelonderzoek 5 – Langzaam verkeer
7. Deelonderzoek 6 – Hilversum autoluwe binnenstad
8. Deelonderzoek 7 – Randwegen
9. Deelonderzoek 8 – Parkeren
10. Deelonderzoek 9 – 50 naar 30 km/u
11. Deelonderzoek 10 - Rapportage milieuzone ZE-zone

11A. Deelonderzoek 10 - SPES Hilversum

12. Deelonderzoek 11 - Verkenning hybride werken
13. Communicatieplan Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040
14. Verslagen participatiebijeenkomsten
15. Verslag expertbijeenkomst randwegen
16. Verwerking participatieopbrengst Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040