

Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2040

GROEN | INNOVATIEF | DUURZAAM | VEILIG

INHOUD

LEESWIJZER **03**

1. INLEIDING **04**

2. DOELEN **09**

3. PLANNING **14**

4. MAATREGELEN **19**

4.1 Realiseren van een autoluwe binnenstad en uitbreiden 30 km/u-zones 20

4.2 Verbeteren van de ontsluiting van de randwegen 24

4.3 Betere faciliteiten voor langzaam vervoer 30

4.4 Realisatie van ketenmobiliteit en OV-knooppuntenontwikkeling 39

4.5 Realisatie van deelvervoer, onder meer bij OV-knooppunten 43

4.6 Zero-emissiezones 47

4.7 De gefaseerde realisatie van drie logistieke hubs 50

4.8 Samenwerken met bedrijven en verkleinen in- en uitgaande pendel (hybride werken) 54

4.9 Parkeerbeleid inclusief normen en laadpalen 57

4.10 Invoeren van een fijnmazig vervoersnetwerk 61

4.11 De mogelijkheden van slimme mobiliteit – iVRI's inclusief sensoren 65

5. VERVOLG **70**

5.1 Financiën 70

5.2 Monitoring en evaluatie 71

5.3 Jaarplannen 72

5.4 Participatie 73





Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2040 gemeente Hilversum

LEESWIJZER

Het Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040 is opgebouwd uit vijf hoofdstukken.

Hoofdstuk 1: Dit inleidende hoofdstuk gaat in op de totstandkoming van dit Uitvoeringsprogramma, de samenhang met andere projecten, beleid en de parallel met de Omgevingsvisie. Met kort aandacht voor de deelprojecten, de onderliggende onderzoeken en de structuur van dit programma, en het doorlopen participatieproces.

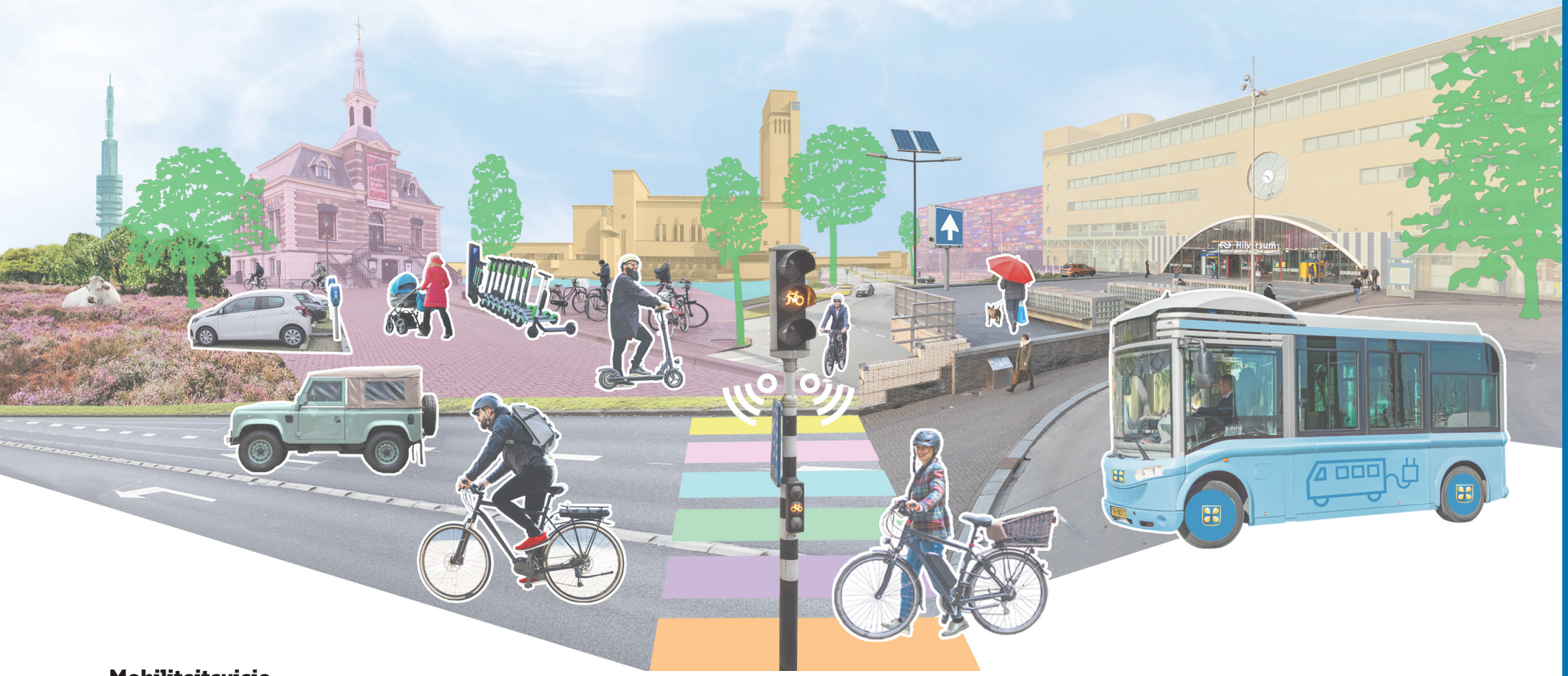
Hoofdstuk 2: In dit hoofdstuk zijn de doelstellingen uit de Mobiliteitsvisie 2040 uitgewerkt. Voor elke doelstelling is daarbij een ambitie geformuleerd.

Hoofdstuk 3: Dit hoofdstuk schetst de hoofdlijnen voor de planning. Daarbij is er een onderscheid tussen uitvoeringsmaatregelen die op inhoud zijn uitgewerkt en direct uitvoerbaar zijn, en procesmaatregelen waarvoor nog verder onderzoek nodig is.

Hoofdstuk 4: Dit hoofdstuk bevat een toelichting op de maatregelen. Voor elke maatregel wordt ingegaan op het doel, inhoud, planning, financiën en de relatie met andere trajecten zoals de Omgevingsvisie, Programma Groen of de lopende projecten.

Hoofdstuk 5: Dit hoofdstuk gaat over de praktische kant van dit programma en het vervolg: de financiering, monitoring, jaarplannen en participatie. Daarbij wordt voortgebouwd op het proces tot nu toe. Ook staat hierin beschreven wat er in de komende periode concreet gaat gebeuren om van Uitvoeringsprogramma tot realisatie te komen.

1. INLEIDING



Mobiliteitsvisie

In april 2021 heeft de gemeenteraad de Mobiliteitsvisie 2040 vastgesteld. Hilversum wil een leefbare, gezonde en duurzame stad zijn. In de Mobiliteitsvisie zijn daarom drie ambities bepaald voor mobiliteit, namelijk: groene, duurzame en innovatieve mobiliteit. Als aanvulling op de visie hebben het college en de raad verkeersveiligheid benoemd als vierde pijler onder het Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040. Met deze vier pijlers zet Hilversum in op een groene, duurzame, innovatieve en veilige stad waar meer ruimte komt voor wandelen, fietsen en het openbaar vervoer, en waar minder verkeersbewegingen met de auto nodig zijn. Het vergroten van de bereikbaarheid en doorstroming is daarin van groot belang.

Startnotitie

In de Startnotitie Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040 (vastgesteld door de raad in februari 2022) is het proces geschetst tot aan oplevering van dit Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040, met elf deelprojecten en wederom een intensief participatieproces.

Aanvullende kaders

Bij vaststelling van de visie en in de periode daarna heeft de raad middels amendementen, moties en toezeggingen accenten toegevoegd die hij belangrijk vindt in de uitwerking van het uitvoeringsprogramma. Deze zijn in het proces meegenomen. Dat geldt ook voor het coalitie-akkoord en diverse beleidsdocumenten zoals Programma Groen en de visie Sociaal Domein, en projecten als het Stationsgebied en het Arenapark. Zo is er in het uitvoeringsprogramma aandacht voor de verbinding met de koele groene routes, op een betere doorstroming op de randwegen en is er het voorstel om minima-ouderen voor 'Nixx' met de bus kunnen te laten gaan. Ook wordt, daar waar mogelijk, aan de slag gegaan met het realiseren van meer 30 km/u-zones. Dit gebeurt op en binnen de binnenring en bij mobiliteitshubs in de buurt van onder meer OV-knooppunten.

Relatie met Omgevingsvisie

Dit Uitvoeringsprogramma kent een directe relatie met de Omgevingsvisie. Relatief veel zienswijzen van de Omgevingsvisie vragen om meer ruimte voor de fiets, waarvan een groot aantal dat in verband brengt met het beperken van het autoverkeer. Er zijn ook enkele algemene oproepen om scherpere mobiliteitskeuzes te maken. Velen vragen om het normeren van de mobiliteitstransitie, bijvoorbeeld door fietsers te prioriteren boven de auto bij verkeerslichten.

Andere voorstellen zijn om naast autoparkeernormen ook fietsparkeernormen op te nemen, autoparkeren te ontmoedigen, deelauto's te stimuleren, parkeren aan de rand van de stad aan te wijzen, de snelheid op autowegen terug te brengen naar 30 km/u, doorgaand vrachtverkeer te bemoedigen en de intercitystatus te behouden.

Het Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040 is daarin direct ondersteunend aan het in de Omgevingsvisie geïntroduceerde STOMP principe waarbij de mens centraal staat. Het STOMP principe verdeeld mobiliteit in Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, Mobility as a Service (MaaS) en Particuliere auto.

De Mobiliteitsvisie is vooruitlopend op de Omgevingsvisie gestart. Tijdens de uitwerkingen zijn opbrengsten vanuit de participatie en zienswijzen intensief op elkaar afgestemd. De Omgevingsvisie beschrijft hoe Hilversum een fijne plek blijft om te wonen, te werken en te verblijven. De Mobiliteitsvisie 2040 werkt dit concreet uit voor mobiliteit.

Het Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040 is daarmee de vertaalslag van visie naar uitvoering. In terminologie van de Omgevingsvisie is het Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040 een Thematische Agenda, onderdeel van de Opgave Duurzaam Hilversum.



Deelprojecten

Om van Mobiliteitsvisie tot Uitvoeringsprogramma te komen, zijn elf deelonderzoeken uitgevoerd (zie bijlage 3 t/m 12). Door Royal HaskoningDHV zijn acht deelonderzoeken uitgevoerd en twee aanvullende deelonderzoeken naar 30 km/u en Zero-emissiezones. De gemeente heeft zelf een deelonderzoek gedaan naar hybride werken. Voor slimme mobiliteit is gebruik gemaakt van eerder (kenteken) onderzoek.

Voor verkeersveiligheid zijn actief gesprekken gevoerd met vertegenwoordigers van scholen en sportparken. De onderzoeken hebben gediend als input voor de interne en externe participatierondes. De deelonderzoeken zijn de basis voor de elf deelprojecten die in dit uitvoeringsprogramma zijn uitgewerkt middels concrete maatregelen. Daarmee ontstaat de onderstaande structuur voor het Uitvoeringsprogramma:





#	DEELPROJECT	PARAGRAAF
1	Realiseren van een autoluwe binnenstad en uitbreiden 30 km/u-zones	4.1
2	Verbeteren van de ontsluiting van de randwegen en uitbreiden 60 km/u-zones provinciale wegen	4.2
3	Betere faciliteiten voor langzaam vervoer	4.3
4	Realisatie van ketenmobiliteit en OV-knooppuntenontwikkeling	4.4
5	Realisatie van deelvervoer, onder meer bij de OV-knooppunten	4.5
6	Bepalen van zero-emissiezones	4.6
7	De gefaseerde realisatie van drie logistieke hubs	4.7
8	Samenwerken met bedrijven en verkleinen in- en uitgaande pendel (hybride werken)	4.8
9	Parkeerbeleid inclusief normen	4.9
10	Invoeren van een fijnmazig vervoersnetwerk	4.10
11	De mogelijkheden van slimme mobiliteit	4.11

Participatie

Voor de totstandkoming van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040 zijn communicatie en participatie essentiële onderdelen geweest. De participatie bij de Mobiliteitsvisie 2040 (d.d. 22 april 2021) was succesvol en kende een grote respons door het gebruik van onder meer de wijksessies. De succesformule van het proces rondom de participatie is als zorgvuldig te betitelen. In vervolg op de aanpak bij de Mobiliteitsvisie 2040 is de in- en externe participatie voor het Uitvoeringsprogramma op dezelfde wijze voortgezet.

Deze keer gericht op de verschillende deelprojecten en de onderliggende deelonderzoeken. Verschillende ideeën en suggesties die uit de participatie naar voren kwamen, zijn opgenomen in het Uitvoeringsprogramma. Voorbeelden hiervan zijn het vormgeven van leef- en woonstraten, meer 30 km/u-zones en optimalisatie van bestaande wandelstraten en fietsstraten.

Het participatietraject voor het Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040 vond plaats in de periode oktober 2022 tot en met mei 2023. In deze periode zijn meer dan 500 inwoners en 150 stakeholders gesproken, verdeeld over circa 35 interne en externe bijeenkomsten. Om zoveel mogelijk inwoners en andere stakeholders te bereiken, is flink ingezet op de bekendheid van het programma en de bijeenkomsten (zie kader 1). De bijeenkomsten vonden daarnaast plaats op verschillende dagen, tijden en in verschillende vormen (digitaal, fysiek). Zo zijn er 20 openbare bijeenkomsten gehouden in alle wijken van Hilversum. Inwoners, vertegenwoordigers van wijk- en buurtverenigingen, lokale ondernemers en belangenorganisaties konden meedenken over eventuele maatregelen in de wijk waar zij wonen of zijn gevestigd.

Om de bijeenkomsten optimaal vorm te geven, is er voorafgaand aan de gesprekken bijvoorbeeld contact gezocht met de voorzitters van de wijk- en buurtbijeenkomsten of vertegenwoordigers van organisaties om de verwachtingen over de bijeenkomst te peilen.

Op deze manier kon hierop worden ingespeeld tijdens de bijeenkomsten. Vervolgens kregen deelnemers tijdens de bijeenkomsten veel ruimte om hun zorgen of wensen over de mobiliteit in hun eigen wijk of omgeving onder de aandacht te brengen. Op deze manier was het mogelijk om lokale kennis maximaal te benutten.

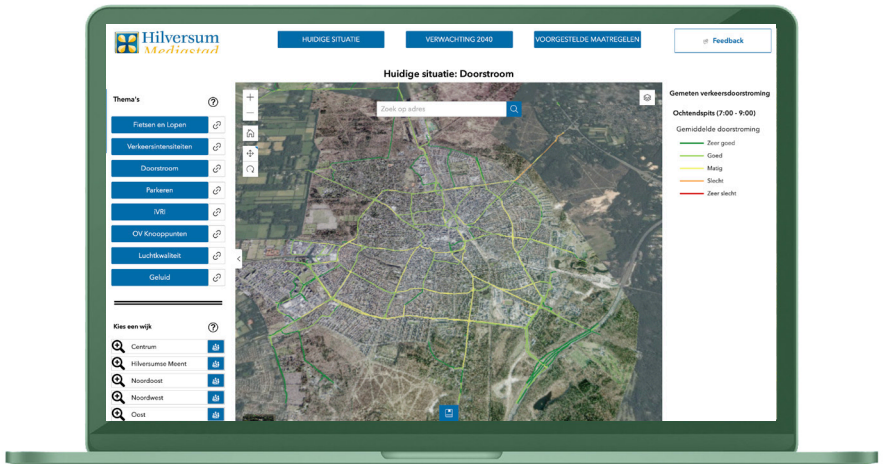
COMMUNICATIE UITVOERINGSPROGRAMMA MOBILITEIT 20240 VIA..
Website Bouwenaanhilversum.nl/mobiliteit2040
Raadhuis aan huis (gemeentepagina Gooi en Eembode, oplage 40.000): 6 artikelen
Social media-kanalen gemeente Hilversum Instagram: 9 stories, bereik 6503, 69 kliks naar afsprakenpagina Facebook: 10 posts, bereik 11508, 96 interacties, 71 kliks Twitter: 6 tweets, bereik 4865, 238 interacties, 55 kliks LinkedIn: 3 posts, bereik 8920, 124 interacties, 281 kliks YouTube: 1 film, 84 keer bekeken
Kanalen buurt- en wijkverenigingen (via wijkregisseurs)
Digitale schermen op 6 locaties in de stad: 19 nov 2022 - 01 feb 2023
Nieuwsbrief: 2 nieuwsbrieven, bereik 390
Posters en flyers: Hilversumse Meent, Zuidoost en bibliotheek

Voor stakeholders en stakeholdergroepen zijn meer dan 15 bijeenkomsten gehouden; dit zijn (vertegenwoordigers van) groepen die vaak grotere delen van de stad bestrijken dan alleen een wijk. In deze gesprekken is vooral gebruikgemaakt van de vertegenwoordigende rollen van deze stakeholders en hun deskundigheid. Denk bijvoorbeeld aan de provincie Noord-Holland, Rijkswaterstaat, NS, ProRail, Horeca Nederland, Veilig Verkeer Nederland, Arenapark, Media Park, sportparken en scholen. In totaal zijn er middels de bijeenkomsten circa 730 voorgestelde ideeën, suggesties, opmerkingen en mogelijke maatregelen opgehaald waarvan een groot deel ook daadwerkelijk een plek in het Uitvoeringsprogramma heeft gekregen. Deelnemers aan de bijeenkomsten gaven aan dat zij deze aanpak erg hebben gewaardeerd. Verslagen van de sessies zijn opgenomen in bijlage 14 en 15. Ook is daarin verder toegelicht hoe het participatietraject is doorlopen en welke afwegingen zijn gemaakt bij het opstellen van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040.

Tijdens de bijeenkomsten gaven deelnemers aan graag terug te willen horen wat er met hun opbrengst is gedaan en hoe dit is verwerkt in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040. Na afloop van de bijeenkomsten is de opbrengst uit de participatie geanalyseerd en gebruikt om de voorgestelde maatregelen in het Uitvoeringsprogramma te verrijken. Op 13 juni 2023 is in een bijeenkomst voor alle participanten teruggekoppeld welke opbrengst is meegenomen, wat daarvan input kan zijn voor de verdere uitwerking van de deelprojecten en welke opbrengst niet is meegenomen (en waarom). In totaal zijn er meer dan 200 mensen uitgenodigd voor deze bijeenkomst. In bijlage 16 zijn de reacties uit de bijeenkomsten opgenomen en is aangegeven wat hiermee is gedaan.

Interactieve kaart

Ter ondersteuning van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040 is een interactieve kaart ontwikkeld. Deze kaart toont de huidige situatie op het gebied van mobiliteit in Hilversum én per wijk. Ook is het mogelijk om voor thema's uit de Mobiliteitsvisie de huidige en verwachte toekomstige situatie in 2040 te vergelijken. Deze kaart wordt de komende jaren verder ingevuld en doorontwikkeld voor alle projecten in Hilversum.

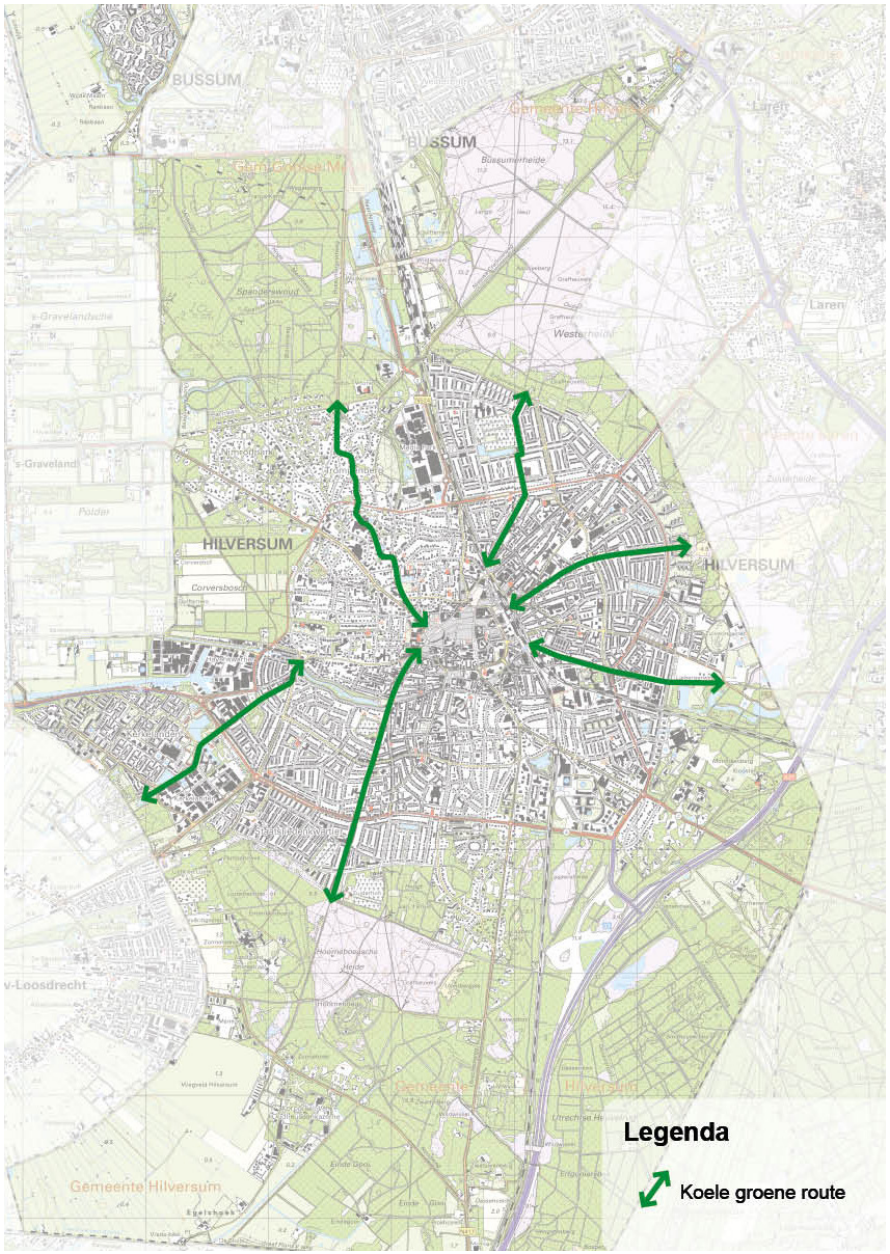


2. DOELEN

Hilversum wil bereikbaar zijn en blijven voor zijn inwoners en bezoekers. Die bereikbaarheid staat steeds vaker onder druk. Er is veel verkeer in Hilversum. Inwoners gebruiken de wegen, er is veel woon-werkverkeer, er komt winkelend publiek van buitenaf en bedrijven maken gebruik van de wegen voor goederenvervoer. De binnen- en buitenring zitten door deze drukte nu al met regelmaat aan hun maximale capaciteit. Met de toekomstige groei van de stad daarbij opgeteld, zal dit al snel leiden tot structurele overbelasting. Dit kan ook de verkeersveiligheid van langzaam verkeer – zoals voetgangers en fietsers – in gevaar brengen.

Om de bereikbaarheid van Hilversum te verbeteren, heeft de raad in de Mobiliteitsvisie 2040 gekozen om in te zetten op een stad met groene, duurzame, innovatieve en veilige mobiliteit. Hilversum wil een stad met koele groene straten, kleiner en schoner vervoer en slimme technologische oplossingen, die bijdragen aan een betere doorstroming van het verkeer, en goede en veilig ingerichte wegen en faciliteiten voor alle verkeersdeelnemers. Het gebruik van deelvervoer wordt gestimuleerd, de parkeerdruk binnen de buitenring verlaagd en vrachtverkeer zo veel mogelijk geweerd en gefaciliteerd door middel van logistieke hubs. Daarnaast wordt middels verkeerseducatie en voorlichting ingezet op een groter bewustzijn bij verkeersdeelnemers over de eigen invloed op de verkeersveiligheid. Met de combinatie van maatregelen wordt die stad met groene, duurzame, innovatieve en veilige mobiliteit werkelijkheid. De gemeente kan dit niet alleen en trekt bij de uitvoering van dit programma – net zoals met de totstandkoming – samen op met inwoners, ondernemers en andere partners in de stad.





Kaart 1: Koele groene routes

2.1 Groen

Mobiliteit en groen gaan in Hilversum hand in hand. Van oudsher werd het centrum van Hilversum ontsloten via de schaapsdriften die een directe verbinding vormden tussen het centrum en het buitengebied. Gaandeweg is de groene infrastructuur verdrongen door bebouwing en verkeersinfrastructuur en kwam groen bij herinrichting van de openbare ruimte steeds vaker op de tweede plek. Hilversum wil minder blik op de straat en meer ruimte voor spelen, wandelen en vertoeven in het groen – daar waar Hilversum om bekend staat.

Om aan dit wensbeeld te voldoen, wordt de openbare ruimte daar waar mogelijk aangepakt. In het in december 2022 vastgestelde Programma Groen is onder meer de ambitie geformuleerd om een netwerk te creëren van koele groene routes. Dat zijn routes voor wandelaars en fietsers die beschaduwd zijn door bomen en het centrum op deze manier opnieuw ontsluiten naar het koele buitengebied of een koelere verblijfsplek binnen Hilversum. De uitwerking van deze doelstelling kent een nauwe samenhang met het programma Mobiliteit.

Ambitie

Aanpassingen in de verkeersinfrastructuur van Hilversum gaan – daar waar mogelijk – gelijk op met Programma Groen bij het realiseren van koele groene routes (zie kaart 1). In de projecten die volgen uit het Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040 wordt samen met Programma Groen geïnventariseerd welke routes kansrijk zijn voor verdere vergroening. Daarbij wordt aangesloten bij de lopende beheer- en onderhoudsprojecten

2.2 Duurzaam

In de toekomst neemt de drukte in Hilversum toe. Dat betekent ook meer bewegingen van, naar en door de stad. De leefbaarheid en veiligheid van de wegen in Hilversum staan hierdoor onder druk. Het Uitvoeringsprogramma zet in op het verlagen van de rijsnelheden van het gemotoriseerd verkeer en op het terugdringen van de CO_2-uitstoot binnen de gemeente conform het Klimaatakkoord van Parijs uit 2015.

Daar waar het op basis van onderzoek mogelijk is, gaat de snelheid op en binnen delen van de centrumring omlaag van 50 km/u naar 30 km/u. Ook onderzoekt de provincie samen met Hilversum de mogelijkheid om de snelheid op N-wegen terug te brengen van 80 km/u naar 60 km/u. Om de CO_2-uitstoot in 2030 met 55% te verlagen en in 2050 klimaatneutraal te zijn, wordt langzaam verkeer gestimuleerd. Daaronder vallen voetgangers, fietsers en verschillende schonere (elektrische) vervoersmiddelen.

Ook wordt ingezet op het verbeteren van het openbaar vervoer door bij OV-knooppunten en nieuw in te richten mobiliteitshubs deelvervoer te faciliteren. Vervuilend vrachtverkeer wordt zoveel als mogelijk geweerd in de stad, bijvoorbeeld door het instellen van zero-emissiezones en het faciliteren van logistieke hubs aan de randen van de stad.

Ambitie

Er ontstaat een duurzame verandering in de modal split, dit is de verdeling van mobiliteit over de verschillende vervoersmiddelen. Het autogebruik neemt in aandeel af, en wandelen, fietsen en OV-gebruik nemen toe. Autoverkeer dat een alternatief heeft over de Rijkswegen wordt zoveel als mogelijk geweerd van lokale wegen door woonwijken.



2.3 Innovatief

Innovaties helpen om de bereikbaarheid van Hilversum te optimaliseren. Hilversum zet daarom in op het gebruik van slimme technologische oplossingen, zoals intelligente verkeerslichten. Deze iVRI's kunnen het verkeer monitoren en regelen op basis van realtime data en informatie zoals verkeersintensiteiten of weersomstandigheden.

Daarnaast helpt de geanonimiseerde informatie die hieruit ontstaat bij het beter onderbouwen van keuzes bij het faciliteren van lopen, fietsen en autogebruik, waardoor het mogelijk is hier een prioritering in aan te brengen. Door de koppeling met de innovatiecentrale van de provincie is het mogelijk om ook op de N-wegen een goede balans op te zetten om het verkeer, afhankelijk van de intensiteit, op een slimme manier af te handelen.

Ambitie

In 2026 is er een robuust meetsysteem opgezet dat de doorstroming van mobiliteit kan faciliteren en de effecten van infrastructurele keuzes kan monitoren. De verzamelde kennis helpt ook bij het maken van datagedreven keuzes bij de inzet van alternatief en schoner vervoer.



2.4 Veilig

Langzaam vervoer in de vorm van voetgangers, fietsers en mindervaliden in onder meer scootmobielen moet zich veilig kunnen bewegen door Hilversum. Door middel van voorlichting en het sluiten van convenanten met partners in de stad komt er aandacht voor preventie en bewustwording van het effect van het eigen gedrag van verkeersdeelnemers op de verkeersveiligheid.

Ook wordt de aanpak van Priowegen voorgezet en daar waar nodig en mogelijk uitgebreid met ingrepen rondom scholen en sportvelden die volgen uit de gesloten convenanten. Bij herinrichtingen worden waar mogelijk ook andere verkeerssituaties verbeterd. In de aanpak van verkeersonveilige situaties hoort daarnaast de aanpak van asociaal gedrag in het verkeer.

De snelheid binnen en op de centrumring gaat – daar waar dat kan – omlaag van 50 km/u naar 30 km/u. Er worden gesprekken gevoerd om ook de snelheid op de wegen buiten de bebouwde kom te verlagen van 80 km/u naar 60 km/u.

Ambitie

Er ontstaat een veiligere verkeersomgeving voor alle verkeers-deelnemers door de snelheidsverschillen tussen de verschillende deelnemers te verlagen en het bewustzijn over de eigen impact op de verkeersveiligheid te vergroten. Door het invoeren van meer 30 km/u-zones en inzet op gedragsverandering bij de verkeers-deelnemers zal de hoeveelheid 'ernstige' ongevallen dalen.



3. PLANNING

In dit Uitvoeringsprogramma ligt de nadruk van de maatregelen op de periode tot en met 2030. Voor de periode 2031 tot en met 2040 wordt de planning in 2030 nader uitgewerkt in een nieuw Uitvoeringsprogramma.

DEELPROJECT: 1. REALISEREN VAN EEN AUTOLUWE BINNENSTAD EN UITBREIDEN 30 KM/U-ZONES

Maatregelen Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040		Doelstelling	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	NA 2030
Implementatie autoluw centrum	Opstellen en invoeren autoluw centrum										
	Realiseren fietsroute Bussumerstraat										
Instellen en onderzoeken 30 km/u-zones centrumring	Onderzoek 30 km/u-zones										
	Instellen 30 km/u-zones										

DEELPROJECT: 2. VERBETEREN ONTSLUITING RANDWEGEN EN UITBREIDEN 60 KM/U-ZONES PROVINCIALE WEGEN

Maatregelen Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040		Doelstelling	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	NA 2030
Optimalisatie kruispunt Dr. Den Uylplein en optische wegversmalling Johannes Geradtsweg	Realisatie optimalisatie kruispunt Dr. J.M. den Uylplein										
	Aanbrengen optische wegver-smalling Johannes Geradtsweg										
Verdiepen onderdoor-gang spoorviaduct in combinatie met afsluiting Sumatralaan-zuid met de Insulindelaan	Vooronderzoek uitvoeren										
	Implementatie verdieping onder-doorgang spoorviaduct										
Onderzoek naar aanpassing digitale informatie in navigatiesystemen											
Onderzoek verbeteren doorstroming Diependaalselaan - Utrechtseweg											
Onderzoek aanpassen snelheden provinciale wegen naar 60 km/											

Legenda

- *Uitvoerings*maatregelen zijn met *geel* gemarkeerd;
- *Proces*maatregelen zijn met *roze* gemarkeerd.
- Maatregel met doelstelling *Groen*
- Maatregel met doelstelling *Duurzaam*
- Maatregel met doelstelling *Innovatief*
- Maatregel met doelstelling *Veiligheid*

DEELPROJECT: 3. BETERE FACILITEITEN VOOR LANGZAAM VERVOER

Maatregelen Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040		Doelstelling	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	NA 2030
Onderzoek en opleveren 4.000 extra fietsparkeerplaatsen											
Opstellen en uitvoeren plan van aanpak optimalisatie trottoirs in de wijk											
Verbeteren verkeersveiligheid rondom scholen en sportparken	Opleveren veilige fietsverbinding naar sportpark Crailoo										
	Afstemmen samenwerkingsconvenant per school/sportpark										
	Opstellen + uitvoeren samenwerkingsconvenant per school/sportpark										
Maatregelen externe projecten		**Doelstelling**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**NA 2030**
Realiseren schoolstraat Villa Vrolijk											
Realisatie fietsenstalling Stationsgebied											
Creëren veilige verblijfsgebieden op drukke plekken											
Afwerken onveilige Priowegen en oversteken											
Realisatie fietsenstalling Bruisend Hart											
Optimaliseren overig mobiliteitsnetwerk											
Realisatie vijf doorfietsroutes											



DEELPROJECT: 4. REALISATIE VAN KETENMOBILITEIT EN OV-KNOOPPUNTENONTWIKKELING

Maatregelen Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040	Doelstelling	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	NA 2030
Onderzoek en opstellen voorstel vier mobiliteitshubs										
Projectplan ketenmobiliteit opstellen met onderliggende maatregelen										

DEELPROJECT: 5. REALISATIE VAN DEELVERVOER, ONDER MEER BIJ DE OV-KNOOPPUNTEN

Maatregelen Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040		Doelstelling	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	NA 2030
Stimuleren deelvervoer	Extra deelauto's in wijk Oost										
	Opstellen projectplan deelvervoer in wijken										
	Uitbreiden deelvervoerplekken in heel Hilversum										
Reguleren deelvervoer in de APV (m.u.v. deelauto's)											
Uitbreiden deelvervoer OV-knooppunten											

DEELPROJECT: 6. BEPALEN VAN ZERO-EMISSIEZONES

Maatregelen Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040	Doelstelling	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	NA 2030
Voorbereiden en invoeren één of meerdere zero-emissie-zones in het centrum en op de Gijsbrecht van Amstelstraat										



DEELPROJECT: 7. DE GEFASEERDE REALISATIE VAN DRIE LOGISTIEKE HUBS

Maatregelen Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040		Doelstelling	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	NA 2030
Onderzoeken en uitbreiding logistieke hubs	Onderzoeken en uitbreiding Hillyhub										
	Onderzoeken uitbreiding aantal logistieke hubs										
Opstellen beleid pakketkluizen											

DEELPROJECT: 8. SAMENWERKEN MET BEDRIJVEN EN VERKLEINEN IN- EN UITGAANDE PENDEL

Maatregelen Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040	Doelstelling	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	NA 2030
Mobiliteitsmanagement stimuleren door en voor bedrijven										

DEELPROJECT: 9. PARKEERBELEID INCLUSIEF NORMEN

Maatregelen Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040		Doelstelling	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	NA 2030
Uitbreiden laadpalen in de openbare ruimte											
Maatregelen externe projecten		**Doelstelling**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**NA 2030**
Implementatie nieuw parkeerbeleid en parkeernormen	Opstellen van parkeerbeleid inclusief uitvoeringsplan, monitoring en nota parkeernormen										
	Procesmatig faciliteren van betaald / gereguleerd parkeerbeleid										
	Faciliteiten betaald / gereguleerd parkeerbeleid aan in openbare ruimte										
	Uitvoeren monitoring parkeerbeleid										
	Verlagen parkeernormen										



DEELPROJECT: 10. INVOEREN VAN EEN FIJNMAZIG VERVOERSNETWERK

Maatregelen Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040	Doelstelling	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	NA 2030
Implementatie voor Nixx met de bus										
Opleveren plan van aanpak fijnmazig vervoer										



DEELPROJECT: 11. DE MOGELIJKHEDEN VAN SLIMME MOBILITEIT

Maatregelen Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040	Doelstelling	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	NA 2030
Implementatie vaste monitoring verkeerstromen										
Onderzoek naar het opzetten van een geluidsnetwerk										
Inregelen iVRI's (formatie)										
Maatregelen externe projecten	**Doelstelling**									
Verkeersonderzoek naar verkeersstromen										
Vervangen VRI's door iVRI's										
Doorontwikkelen luchtkwaliteitsnetwerk										

4. MAATREGELEN



4.1 REALISEREN VAN EEN AUTOLUWE BINNENSTAD EN UITBREIDEN 30 KM/U-ZONES

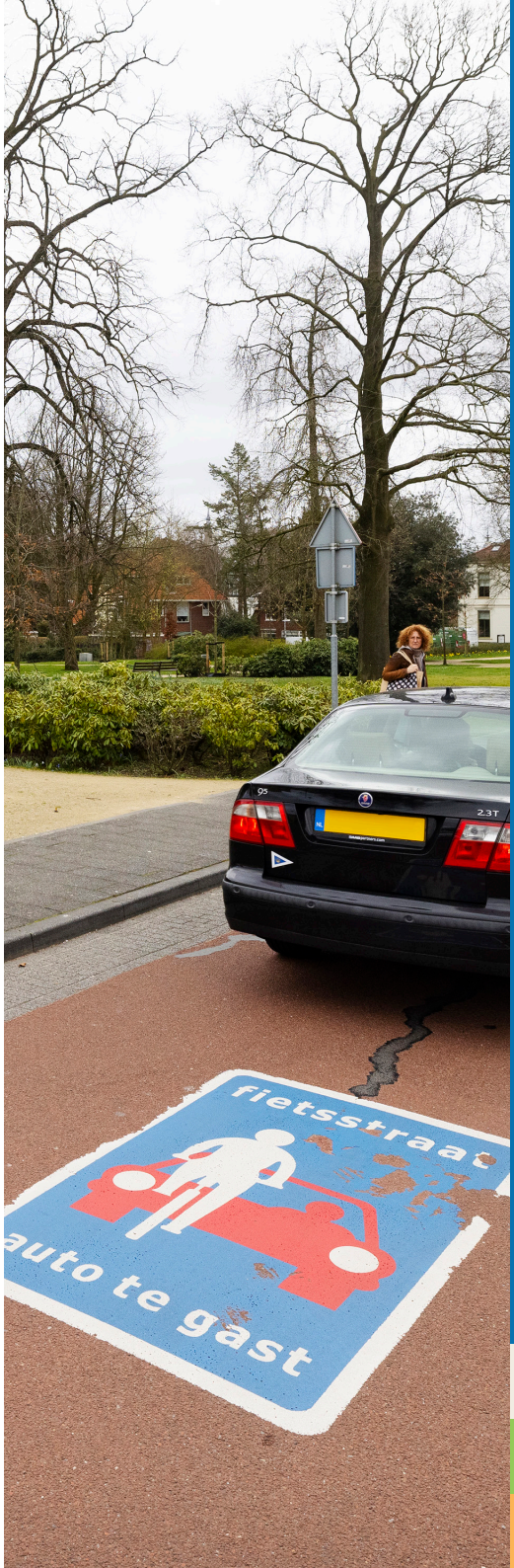
De centrumring en het centrum zijn, mede door de hoge toegestane snelheden, onderdeel geworden van routes voor doorgaand vervoer. De drukte op deze wegen in combinatie met deze snelheden dragen niet bij aan Hilversum als leefbare en veilige stad.

De binnenstad van Hilversum is al deels autoluw (zie ook bijlage 7 en 10 voor de deelonderzoeken). Door hier enkele wegen en meer 30 km/u-zones toe te voegen, is het mogelijk de binnenstad volledig autoluw te maken. Dit heeft effect op het parkeerbeleid. Daarnaast is het mogelijk om meer 'auto te gast'-straten te realiseren. Hier hebben voetgangers en fietsers ruim baan. Deze maatregelen zorgen voor CO_2-reductie terwijl de binnenstad tegelijkertijd leefbaar blijft voor bezoekers en bereikbaar voor ondernemers. Met dit project wordt ook uitvoering gegeven aan amendement 'Sneller aan de slag met de autoluwe binnenstad'(A21-46) en Motie 'GOW 30 Beperking geluidsoverlast verlegde centrumring' (M22-119).

Resultaat van dit deelproject:
- Het invoeren van een autoluw centrum;
- Instellen en onderzoeken van 30 km/u-zones op en binnen de centrumring en 60 km/u op provinciale wegen.

DEELPROJECT: 1. REALISEREN VAN EEN AUTOLUWE BINNENSTAD EN UITBREIDEN 30 KM/U-ZONES

Maatregelen Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040		Doelstelling	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	NA 2030
Implementatie autoluw centrum	Opstellen en invoeren autoluw centrum										
	Realiseren fietsroute Bussumerstraat										
Instellen en onderzoeken 30 km/u-zones centrumring	Onderzoek 30 km/u-zones										
	Instellen 30 km/u-zones										



4.1.1 IMPLEMENTATIE AUTOLUW CENTRUM

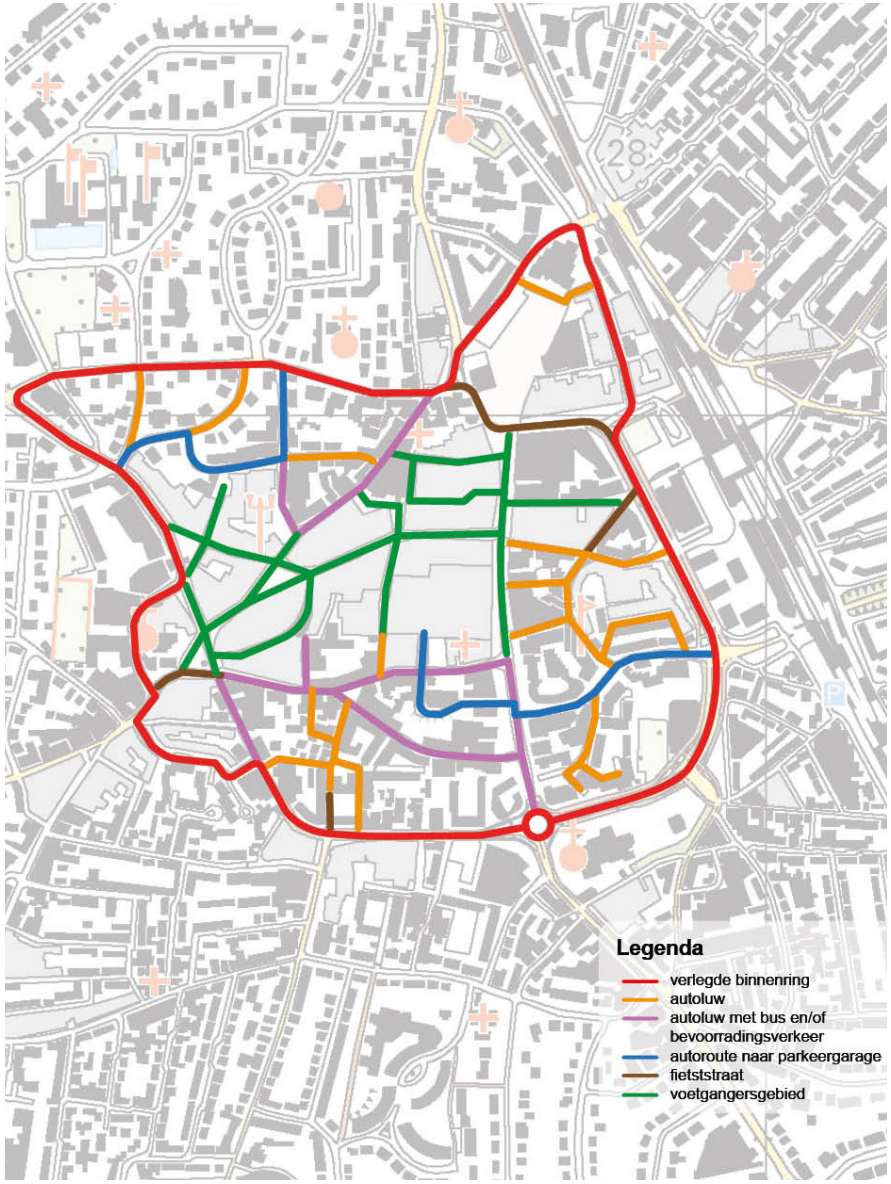
Wat is het doel van de maatregel?

De leefbaarheid, bereikbaarheid, verkeersveiligheid en verblijfskwaliteit van het centrum vergroten. De binnenstad krijgt voor de leefbaarheid een impuls door het gebied te vergroten en van lopen en fietsen de primaire mobiliteitsvormen in de binnenstad te maken. Dit wordt gerealiseerd door het autoluwe gebied binnen de centrumring uit te breiden.

Wat wordt er gedaan?

Het wensbeeld van de gemeente ziet er als volgt uit:

- In het centrum rijden straks minder auto's. Voetgangers en fietsers krijgen hierdoor meer ruimte.
- Aan de rand van de stad komen logistieke hubs waar inwoners hun pakketjes en bestelde boodschappen kunnen afhalen.
- Vrachtverkeer krijgt eigen logistieke hubs waar ze hun lading kunnen afleveren, waarna kleinere – en schonere – vervoersmiddelen de goederen naar de stad brengen.
- Er komen deelmobiliteitshubs waar bezoekers van buiten Hilversum kunnen parkeren, waarna ze hun reis met alternatief vervoer kunnen voortzetten.
- Het autoluw maken van het centrum gaat samen met het invoeren van 30 km/u-straten op en binnen delen van de centrumring en de realisatie van doorfietsroutes (zie kaart 2). Voor goederenvervoer komt in het centrum een zero-emissiezone.



Kaart 2 - Autoluwe binnenstad

Wanneer en waar wordt de maatregel uitgevoerd?

Binnen de centrumring wordt de snelheid verlaagd naar 30 km/u. Het gaat dan om straten als de Groest, Herenstraat, Veerstraat en Langestraat. Tevens wordt de Herenstraat ingericht als doorfietsroute en de Bussumerstraat als fietsstraat waar de auto te gast is.

Om te zorgen dat de bevoorrading van het centrum kan doorgaan, komt er een uitbreiding van de venstertijden. Dit zijn vaste tijden waarop het mogelijk is goederen te laden en lossen. Parkeergarages blijven goed toegankelijk. Het centrum blijft ook bereikbaar voor mensen die speciaal vervoer nodig hebben. Nood- en hulpdiensten houden altijd toegang tot het centrum.

Wat is de relatie met andere projecten en programma's?

Het deelproject 'Autoluw centrum' hangt onder meer samen met het parkeerbeleid, de zero-emissiezones en de doorfietsroute. Het realiseren van een fietsroute door de Bussumerstraat is hier onderdeel van. De bereikbaarheid van het centrum voor bevoorrading van winkels middels venstertijden en voor parkeren zijn belangrijke uitgangspunten.

DOELSTELLING : GROEN, DUURZAAM EN VEILIG	
Soort	**Uitvoeringsmaatregel Uitvoeringsprogramma**
Budget	**Exploitatie € 100.000 (over 2024 t/m 2029) Investering € 1.200.000 (2024 t/m 2027)**
Financiële dekking	**De exploitatiekosten worden gedekt uit de algemene middelen. Investering gedekt uit het huidige investeringsprogramma en mogelijke subsidies.**
Planning	**Maatregel(en)**
2024 - 2025	**- Autoluw maken centrumgebied - Ontwerpen, participatie autoluw centrum, binnen centrumring**
2026	**- Realisatie autoluw centrum, binnen centrumring - Realisatie fietsroute Bussumerstraat**



4.1.2 INSTELLEN EN ONDERZOEKEN 30 KM/U-ZONES CENTRUMRING

Wat is het doel van de maatregel?
Een veilige, gezonde en prettige leefomgeving in Hilversum door het verlagen van de maximumsnelheid.

Wat wordt er gedaan?
Door het verlagen van de maximumsnelheid op gekozen locaties neemt het snelheidsverschil tussen langzaam en snel verkeer af. Dit verbetert de verkeersveiligheid en de leefbaarheid. Daarnaast is het nodig om de weg op zo'n manier in te richten dat harder rijden dan 30 km/u niet mogelijk is. Een aandachtspunt is de bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten.

Wanneer en waar wordt de maatregel uitgevoerd?
Onderzocht wordt op welke 50 km/u-wegen binnen en op delen van de centrumring het mogelijk is om de maximumsnelheid te verlagen naar 30 km/u. Daar sluit de snelheidsverlaging aan op het autoluw maken van het centrum, en de aanleg van fietsstraten en doorfietsroutes. In de participatie kwam naar voren dat het op termijn ook wenselijk is om buiten de centrumring meer 30 km/u-zones in te stellen. Naar de uitbreiding van de 30 km/u-zones buiten de centrumring wordt in dit uitvoeringsprogramma geen nader onderzoek gedaan.

Het onderzoek in dit uitvoeringsprogramma zal zich richten op de mogelijkheid om de snelheid in straten binnen de centrumring – zoals de Groest, Herenstraat, Veerstraat en Langestraat – te verlagen naar 30 km/u. Daarnaast komt er een onderzoek naar het verlagen van de snelheid op delen van de centrumring naar 30 km/u, bijvoorbeeld van de Spoorstraat tot de Naarderstraat en de 's-Gravelandseweg tot het Gooilandplein.

DOELSTELLING : DUURZAAM EN VEILIG	
Soort	**Proces- en uitvoeringsmaatregel Uitvoeringsprogramma**
Budget	**Investeringen à € 300.000 (over 2024 t/m 2026)**
Financiële dekking	**Investering gedekt uit het huidige investeringsprogramma en mogelijke subsidies.**
Planning	**Maatregel(en)**
2023	**Onderzoek effecten 30 km/u op delen centrumring**
2024 - 2026	**Invoeren 30 km/u op delen van de centrumring**

Wat is de relatie met andere projecten en programma's?
Organisaties als het SWOV en de ANWB ondersteunen deze maatregel. Het Rijk en de provincie stellen verschillende subsidies beschikbaar.

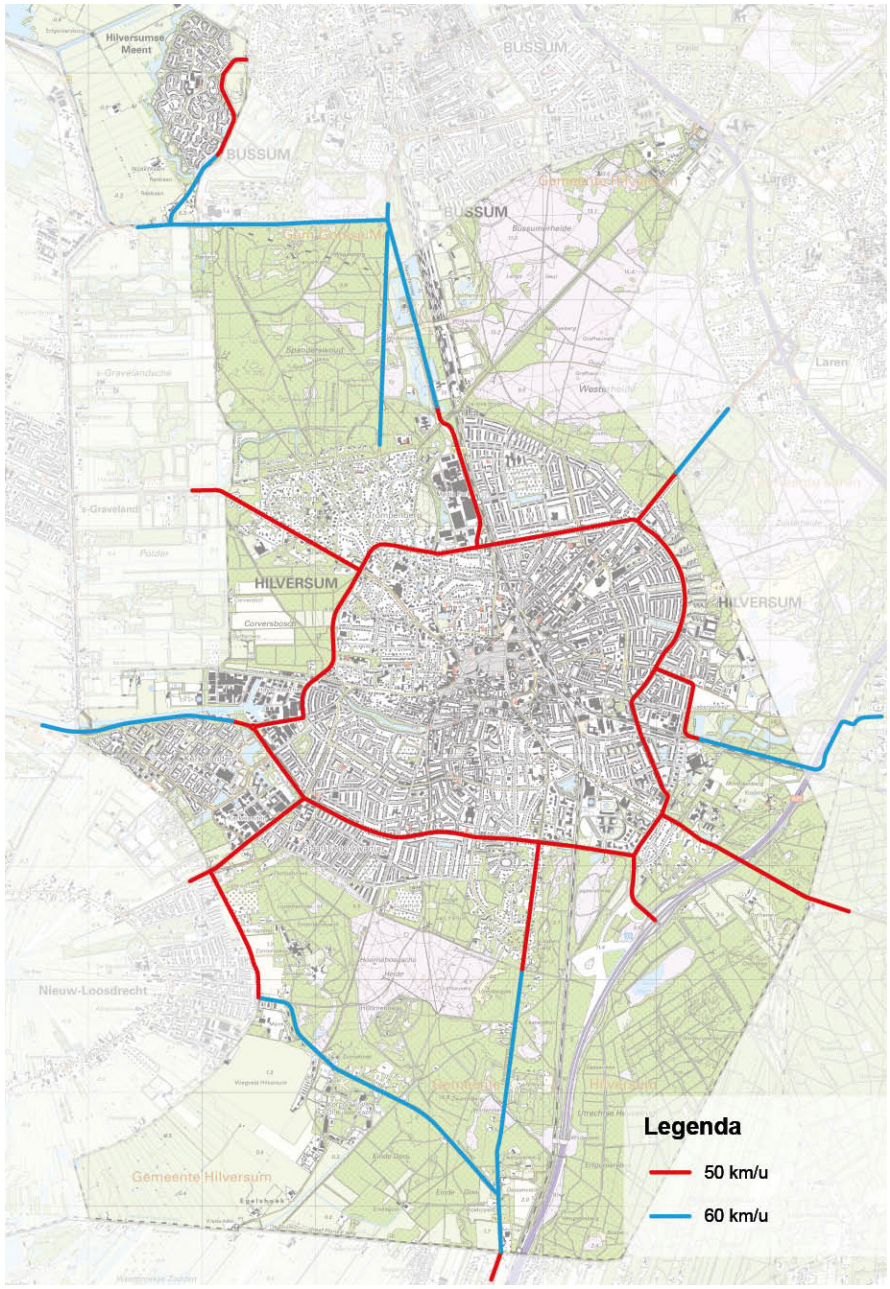
Is er een directe samenhang met andere maatregelen?
Autoluwe binnenstad, Programma Groen, de Omgevingsvisie en de iVRI's dragen actief bij aan deze mogelijke maatregel.

4.2 VERBETEREN ONTSLUITING RANDWEGEN

Het mobiliteitsnetwerk in Hilversum staat onder druk. Zowel op de buiten- als binnenring staat het verkeer steeds vaker en langer vast. De Diependaalselaan, Johannes Geradtsweg en Insulindelaan vormen als onderdeel van de buitenring grote knelpunten in het mobiliteitsnetwerk van Hilversum. Daarnaast geldt ook de hoge snelheid van gemotoriseerd verkeer op de provinciale wegen als zorgpunt.

Bij vaststelling van de Mobiliteitsvisie 2040 is specifieke aandacht gevraagd voor het verbeteren van de verkeersstromen in Hilversum, met name op de randwegen Diependaalselaan en de Johannes Geradtsweg (zie A21/40 'Mobiliteitsvisie 2040'). Op basis van de afspraken uit het nieuwe coalitieakkoord is de wens uitgesproken om geen tunnels of wegen voor auto's over/langs de hei aan te leggen. Ook is gekozen om het asfalt binnen de gemeente Hilversum of op de radialen niet verder uit te breiden. In plaats van deze maatregelen worden de volgende maatregelen uitgevoerd of onderzocht:

- Optimalisatie kruispunt dr. Den Uylplein en optische wegversmalling Johannes Geradtsweg;
- Verdiepen onderdoorgang spoorviaduct i.c.m. afsluiting Sumatralaan-zuid met de Insulindelaan;
- Nader onderzoek naar aanpassen digitale informatie in navigatiesystemen ten behoeve van een betere doorstroming;
- Onderzoek naar afwaarderen van provinciale wegen (waaronder de N201), bijvoorbeeld door een verlaging van de 80 km/u-zone naar een 60 km/u-zone;
- Onderzoek naar de mogelijkheid om fietsers van de rotonde Diependaalselaan / Utrechtseweg te halen en deze via de Pieter de Hooghlaan te laten rijden. Dit betreft de doorfietsroute tussen Utrecht en Hilversum. Uitvoering hiervan is gepland in 2027 en 2028.



Kaart 3 - 50 en 60 km/u-zones

Uit de gevoerde gesprekken met experts (in navolging op M21/53 'Concreet op de korte termijn') kwam naar voren dat er niet één oplossing is voor het verbeteren van de doorstroming op de buitenring, maar een optelsom van alle voorgestelde maatregelen (zie voor het verslag bijlage 15). De oplossing voor de doorstroming heeft nauwe samenhang met de andere maatregelen die zijn opgenomen in dit Uitvoeringsprogramma en kan alleen integraal een oplossing bieden.

Daarbij is het volgens de experts belangrijk om in te zetten op de combinatie van het aanpakken van knelpunten op de randwegen, faciliteren van alternatief of langzamer vervoer, inzetten op meer hybride werken, plaatsen van iVRI's en vormgeving van logistieke- en mobiliteitshubs aan de randen van de stad (zie het deelonderzoek in bijlage 8). Binnen deze kaders is onderzocht welke mogelijkheden er nog meer zijn om de doorstroming en de bereikbaarheid te verbeteren. Ook is het van belang om de verkeersstromen beter in beeld te brengen met behulp van kentekenonderzoeken en het robuust uitvoeren van de alternatieve vervoersmogelijkheden.

Resultaat van dit deelproject:
De doorstroming van het verkeer op de randwegen is verbeterd.



DEELPROJECT: 2. VERBETEREN ONTSLUITING RANDWEGEN EN UITBREIDEN 60 KM/U-ZONES PROVINCIALE WEGEN

Maatregelen Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040	Doelstelling	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	NA 2030
Optimalisatie kruispunt Dr. Den Uylplein en optische wegversmalling Johannes Geradtsweg	Realisatie optimalisatie kruispunt Dr. J.M. den Uylplein									
	Aanbrengen optische wegversmalling Johannes Geradtsweg									
Verdiepen onderdoorgang spoorviaduct in combinatie met afsluiting Sumatralaan-zuid met de Insulindelaan	Vooronderzoek uitvoeren									
	Implementatie verdieping onderdoorgang spoorviaduct									
Onderzoek naar aanpassing digitale informatie in navigatiesystemen										
Onderzoek verbeteren doorstroming Diependaalselaan - Utrechtseweg										
Onderzoek aanpassen snelheden provinciale wegen naar 60 km/										

4.2.1 OPTIMALISATIE KRUISPUNT DR. DEN UYLPLEIN EN OPTISCHE WEGVERSMALLING JOHANNES GERADTSWEG

Wat is het doel van de maatregel?
Verbeteren van de doorstroming op het kruispunt Dr. Den Uylplein en het verbeteren van de verkeersveiligheid op de Johannes Geradtsweg.

Wat wordt er gedaan en waar?
Door het kruispunt op het Dr. Den Uylplein aan te passen – bijvoorbeeld door het verlengen van de linksafstrook richting de Larenseweg – zal de doorstroming op dit kruispunt verbeteren.

Enkele aanpassingen gaan ten koste van parkeerplaatsen en bomen. Tevens komt er op de Johannes Geradtsweg een optische wegversmalling om het verkeer langzamer te laten rijden.

Wanneer wordt de maatregel uitgevoerd?
Uitvoering in 2026.

Wat moet er eerst/ook nog gebeuren?
Er komt onderzoek naar de optimalisatie en een participatietraject over het ontwerp.

Is er een directe samenhang met andere maatregelen?
De maatregel heeft een directe samenhang met de iVRI's en het kentekenonderzoek.

DOELSTELLING : VEILIG	
Soort	**Uitvoeringsmaatregel Uitvoeringsprogramma**
Budget	**Investeringen à € 1.000.000**
Financiële dekking	**Investering gedekt uit het huidige investeringsprogramma en mogelijke subsidies.**
Planning	**Maatregel(en)**
2024 - 2026	**Aanpassing kruispunt dr. Den Uylplein en aanbrengen optische wegversmalling Johannes Geradtsweg**



4.2.2 VERDIEPEN ONDERDOORGANG SPOORVIADUCT I.C.M. AFSLUITING SUMATRALAAN-ZUID MET DE INSULINDELAAN

Wat is het doel van de maatregel?

Verbeteren van de doorstroming op het kruispunt Sumatralaan met de Insulindelaan.
Het is mogelijk om de onderdoorgang van het spoorviaduct te verdiepen. Zo kunnen hoge vrachtwagens onder dit viaduct door rijden. Door het afsluiten van het zuidelijke deel van de Sumatralaan op het kruispunt met de Insulindelaan wordt al het verkeer dat normaal de Celebeslaan en de Sumatralaan-zuid neemt gedwongen om via de Lage Naarderweg de Joost den Draaijerrotonde en het kruispunt Insulindelaan- Johannes Geradtsweg te nemen.

Wat wordt er gedaan en waar?

Er is onderzoek nodig naar de effecten die het afsluiten van de Sumatralaan-zuid heeft op het kruispunt Insulindelaan-Johannes Geradtsweg en de omliggende straten én wat dit doet voor de doorstroming van het kruispunt. Tevens is het nodig om inzichtelijk te maken wat de kosten zijn van het verdiepen van de onderdoorgang en de aanpassing van het kruispunt Sumatralaan/Insulindelaan.

Wanneer wordt de maatregel uitgevoerd?

Onderzoek vindt plaats in 2024-2025.

Wat moet er eerst/ook nog gebeuren?

Er komt onderzoek naar de optimalisatie en een participatietraject over het ontwerp.

DOELSTELLING : VEILIG	
Soort	**Uitvoeringsmaatregel Uitvoeringsprogramma**
Budget	**Investeringen à € 2.000.000**
Financiële dekking	**Investering gedekt uit het huidige investeringsprogramma en mogelijke subsidies.**
Planning	**Maatregel(en)**
2024 - 2025	**Onderzoek welke effecten het afsluiten van de Sumatralaan zuid**
2027 - 2028	**Verdiepen spoorviaduct en aanpassing kruispunt Insulindelaan-Johannes Geradtsweg- Sumatralaan**



4.2.3 ONDERZOEK NAAR AANPASSING DIGITALE INFORMATIE IN NAVIGATIESYSTEMEN

Wat is het doel van de maatregel?
Terugbrengen van de omvang van het doorgaand vervoer ten gunste van bestemmingsverkeer.

Wat wordt er gedaan en waar?
Recentelijk zijn er gesprekken gevoerd met het Nationaal Dataportaal Wegverkeer (NDW), TomTom en Google Maps. De gesprekken zijn bedoeld om nader te onderzoeken hoe de real time informatie tot stand komt en hoe deze wordt verwerkt in de diverse navigatiesystemen van (zwaarder) vrachtverkeer.

Aanleiding van het gesprek is de vraag waarom er binnen Hilversum veel (onnodige) verkeersbewegingen door zwaar vrachtverkeer plaatsvinden en of navigatiesystemen daar wellicht een bijdrage aan leveren.

Wanneer wordt de maatregel uitgevoerd?
Op korte termijn komt er een verslag met de bevindingen van deze dataonderzoeken bij de bovenstaande partijen (2023). Dan kan ook bepaald worden welke acties nodig zijn.

Wat moet er eerst/ook nog gebeuren?
Aangaan van een verdiepingsgesprek met bovenstaande partijen. Er dient intern onderzoek bij deze partijen te worden uitgevoerd om dieper in te gaan over hoe het proces van data- en informatieverwerking verloopt, om daarna de vervolgacties te bepalen.

DOELSTELLING : DUURZAAM, VEILIG EN INNOVATIE	
Soort	**Procesmaatregel Uitvoeringsprogramma**
Budget	**N.v.t.**
Financiële dekking	**Uit bestaande middelen.**
Planning	**Maatregel(en)**
2023	**Verslag dataonderzoeken navigatiesystemen**
2024 - 2026	**Op basis van de bevindingen inzetten van een plan van aanpak inclusief financiering**

4.2.4 ONDERZOEK VERBETEREN DOORSTROMING DIEPENDAALSELAAN - UTRECHTSEWEG

DOELSTELLING : GROEN, DUURZAAM EN VEILIG	
Soort	Uitvoeringsmaatregel Uitvoeringsprogramma
Budget	Exploitatie à € 100.000
Financiële dekking	De exploitatiekosten worden gedekt uit het mobiliteitsfonds.
Planning	**Maatregel(en)**
2024-2026	Onderzoek naar verbeteringen doorstroming buitenring.

Wat is het doel van de maatregel?

Terugbrengen van de omvang van het doorgaand vervoer ten gunste van bestemmingsverkeer.

Wat wordt er gedaan en waar?

Naast eerdergenoemde maatregelen worden aanvullende mogelijkheden onderzocht om de doorstroming te verbeteren. Concreet wordt onderzoek gedaan naar de mogelijkheid om fietsers van de rotonde Diependaalselaan / Utrechtseweg te halen om zo de verkeersveiligheid en de doorstroming te verbeteren en deze via de Pieter de Hooghlaan te laten rijden.

Wanneer wordt de maatregel uitgevoerd?

Het onderzoek vindt plaats tussen 2024 en 2026. Naar aanleiding van dit onderzoek en de bijbehorende resultaten komt er in 2026 een voorstel in de gemeenteraad.

Is er een directe samenhang met andere maatregelen?

Alle doorfietsroutes doorkruisen de buitenring. Hiervoor zullen qua route en keuzes moeten worden gemaakt waarbij de doorstroming van het gemotoriseerd verkeer op de buitenring niet wordt belemmerd. Ook is hier een relatie met het regelprogramma van de iVRI's.

4.2.5 ONDERZOEK AANPASSEN SNELHEDEN PROVINCIALE WEGEN NAAR 60 KM/U

DOELSTELLING : DUURZAAM EN VEILIG	
Soort	Uitvoeringsmaatregel Uitvoeringsprogramma
Budget	Niet van toepassing
Financiële dekking	Uit bestaande middelen
Planning	**Maatregel(en)**
2024 - 2026	Onderzoeken naar verbeteringen doorstroming buitenring

Wat is het doel van de maatregel?

Terugbrengen van de omvang van het doorgaand vervoer ten gunste van bestemmingsverkeer en het verminderen van verkeerslawaai afkomstig van provinciale wegen.

Wat wordt er gedaan en waar?

Naast eerdergenoemde maatregelen worden aanvullende mogelijkheden onderzocht om de doorstroming te verbeteren. Concreet wordt onderzocht welke provinciale wegen in snelheid kunnen worden verlaagd naar een 60 km/u-zone. De afwaardering van de N201 is hiervan een voorbeeld (zie ook kaart 3).

Wanneer wordt de maatregel uitgevoerd?

De gemeente gaat met de provincie in gesprek en ondersteund de provincie om de snelheid op provinciale wegen te verlagen. Naar aanleiding van dit onderzoek en de bijbehorende resultaten komt er in 2026 een terugkoppeling naar de gemeenteraad.

4.3 BETERE FACILITEITEN LANGZAAM VERVOER

In 2040 heeft de gemeente Hilversum een hoogwaardig en volledig netwerk voor langzaam verkeer met bijbehorende faciliteiten van hoge kwaliteit (inclusief motie Park & Bike (M21-42). De wandelroutes en het fietsnetwerk zijn sociaal veilig, goed begaanbaar en comfortabel. Ook zijn de routes en het netwerk veilig en toegankelijkheid voor (schoolgaande) kinderen en mensen met een beperking.

De aanpassingen van het mobiliteitsnetwerk lopen gelijk op met de programmatische aanpak van het beheer en onderhoud. Een aantal maatregelen vraagt ook om een actievere aanpak zoals het sluiten van samenwerkingsconvenanten met scholen en sportparken, het opstellen van een plan van aanpak voor de optimalisatie van trottoirs of fietsstimulering (zie ook het deelonderzoek in bijlage 6).

Resultaat van dit deelproject:

- *Wandel- en fietsroutes die sociaal, veilig, goed begaanbaar en comfortabel zijn, ondersteund door goede faciliteiten;*
- *Optimalisatie van het mobiliteitsnetwerk;*
- *Samenwerkingsconvenanten met scholen gericht op gedragsverandering en waar noodzakelijk en mogelijk afgestemd op de fysieke inrichting.*



DEELPROJECT: 3. BETERE FACILITEITEN VOOR LANGZAAM VERVOER

Maatregelen Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040		Doelstelling	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	NA 2030
Onderzoek en opleveren 4.000 extra fietsparkeerplaatsen											
Opstellen en uitvoeren plan van aanpak optimalisatie trottoirs in de wijk											
Verbeteren verkeersveiligheid rondom scholen en sportparken	Opleveren veilige fietsverbinding naar sportpark Crailoo										
	Afstemmen samenwerkingsconvenant per school/sportpark										
	Opstellen + uitvoeren samenwerkingsconvenant per school/sportpark										
Maatregelen externe projecten		**Doelstelling**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**NA 2030**
Realiseren schoolstraat Villa Vrolijk											
Realisatie fietsenstalling Stationsgebied											
Creëren veilige verblijfsgebieden op drukke plekken											
Afwerken onveilige Priowegen en oversteken											
Realisatie fietsenstalling Bruisend Hart											
Optimaliseren overig mobiliteitsnetwerk											
Realisatie vijf doorfietsroutes											

4.3.1 ONDERZOEK EN OPLEVEREN 4.000 EXTRA FIETSPARKEERPLAATSEN

DOELSTELLING : GROEN, DUURZAAM EN VEILIG	
Soort	Proces- en uitvoeringmaatregel Uitvoeringsprogramma
Budget	Onderhoud en exploitatie is € 10.000 (vanaf 2026) Investeringen à € 400.000
Financiële dekking	De exploitatiekosten worden gedekt uit de algemene middelen. Investering gedekt uit het huidige investeringsprogramma en deels subsidiemogelijke subsidies.
Planning	**Maatregel(en)**
2024	- Onderzoek naar 2.000 inpandige fietsparkeerplaatsen
2025 - 2028	- Realiseren fietsparkeerplaatsen - Actieplan meer OV-fietsen bij station Sportpark en op het Media Park

Wat is het doel van de maatregel?

Het (extra) stimuleren en faciliteren van fietsgebruik.

Wat wordt er gedaan en waar?

Fietsen is een gezond alternatief voor autorijden. Maar om fietsen aantrekkelijker te maken, is een verbetering van de fietsvoorzieningen in Hilversum nodig. Daarbij valt te denken aan gratis fietsenstallingen in het centrum die overdekt zijn, evenals op scholen en sportparken of andere plekken waar fietsen op een afgebakende locatie staan. Zo kunnen bezoekers hun fiets veilig en uit het zicht parkeren.

- Er komen tot 2040 ongeveer 4.000 fietsparkeerplaatsen in Hilversum. Hiervan worden tot 2028 2.000 fietsparkeerplaatsen gerealiseerd. Dit is buiten de lopende projecten Stationsgebied en het Bruisend Hart.

Relatie met andere programma's en projecten

- In het project Stationsgebied is een nieuwe ondergrondse fietsenstalling voor 5.000 fietsen opgenomen.
- In het Bruisend Hart zijn er plannen om een stalling voor 2.000 fietsen te realiseren, met ook ruimte voor grotere fietsen of elektrische scooters. De stallingen zijn bedoeld voor centrumbezoekers en reizigers.

Subsidie is beschikbaar via de provincie Noord-Holland en het Rijk, onder meer voor het realiseren van fietsenstallingen binnen het project herinrichting Kerkbrink en winkelgebied De Gijsbrecht. Daarnaast is een eigen bijdrage nodig om deze fietsenstallingen te realiseren, te exploiteren en te onderhouden. Om 2.000 nieuwe (zo veel mogelijk inpandige) fietsparkeerplaatsen in Hilversum te creëren, wordt € 400.000 vrijgemaakt.

Tevens spant de gemeente zich in om ook bij scholen en sportvelden de hoeveelheid fietsparkeerplaatsen uit te breiden.

Wat moet er eerst/ook nog gebeuren?

Afstemming van de te plaatsen fietsenstallingen met het bestemmingsplan en aansluiting van de uitvoering in de planning van Beheer en Onderhoud.

Wat is de relatie met andere projecten en programma's?

Naast de fietsenstallingen die al ingepland zijn binnen de projecten het Stationsgebied en Bruisend Hart – die niet zijn meegenomen in deze ambitie – kan een deel mogelijk worden gerealiseerd binnen de projecten de Kerkbrink en winkelgebied De Gijsbrecht.

4.3.2 OPSTELLEN EN UITVOEREN PLAN VAN AANPAK OPTIMALISATIE TROTTOIRS IN DE WIJK

Wat is het doel van de maatregel?

Het creëren van een woonomgeving die voor iedereen toegankelijk is. Bij het aanpakken van de trottoirs wordt aangesloten bij de richtlijnen van het CROW en de nog vast te stellen Visie Openbare ruimte (vierde kwartaal 2023) en de daarbij horende handboeken.

Wat wordt er gedaan?

Woonstraten krijgen voldoende brede en toegankelijke trottoirs waar de auto niet (meer) dominant is. Dat betekent trottoirs van minimaal 1,20 m. Rijweg in twee richtingen van min. 3,50 meter in verband met nood- hulpdiensten. In overleg met de bewoners komen er drempels en plateaus. Voor zover van toepassing gaan de werkzaamheden mee bij de aanpak Priowegen. In aanvulling op het reguliere beheer en onderhoud is er vanuit het Uitvoeringsprogramma specifiek aandacht voor:

- Het verbeteren van wandelpaden bij verzorgingstehuizen en deze toegankelijk en inclusief maken;
- Het op elkaar laten aansluiten van wandelroutes en trottoirs, en het wegnemen van obstakels om de toegankelijkheid te verbeteren.

Wanneer en waar wordt de maatregel uitgevoerd?

Het verbeteren van woonstraten gebeurt tijdens reguliere werkzaamheden zoals beheer en onderhoud van wegen. Daarom worden aanpassingen afgestemd op de planning van het beheer en onderhoud.In 2025 krijgt de gemeenteraad een projectplan gepresenteerd waarin een prioritering wordt gegeven rondom het optimaliseren van woonstraten en voetpaden via een gebiedsgerichte aanpak. De radialen zijn hierbij het eerst aan de beurt, inclusief het realiseren van koele groene routes. De werkzaamheden vinden daarna plaats tot en met 2028. Bij het aanpakken van de trottoirs wordt aangesloten bij de richtlijnen van het CROW en de nog vast te stellen Visie Openbare ruimte en de daarbij horende handboeken. Hilversum blijft immers maatwerk. In het kader van duurzaamheid is er sturing op het inzetten en het hergebruik van materialen.

Wat kost de maatregel?

Voor de intensivering op wandelpaden en trottoirs is in de periode 2026 t/m 2028 € 400.000 extra nodig. Overige lasten worden gedekt uit het reguliere beheer en onderhoud, en subsidie van het Rijk gericht op het verkeersveiliger maken van de infrastructuur (SPV).

Relatie met andere programma's en projecten

Het inrichten van de buitenruimte heeft raakvlakken met de Visie Openbare ruimte en de daarbij behorende handboeken Openbare ruimte, bijvoorbeeld bij het bepalen van de stoepbreedte.

Programma Groen inclusief de koele groene wandel- en fietsroutes is een belangrijk onderdeel, ook in dit Uitvoeringsprogramma. Samen met dit programma is er een actieve inzet op een leefbare stad en wordt er werk met werk gemaakt door (samen met beheer en onderhoud) als eerste de grotere radialen (hoofdstraten) aan te pakken. Tegelijkertijd is het nodig om deze woonstraten voor te bereiden op klimaatverandering; met minder verharding en meer ruimte voor hemelwater om in de bodem te infiltreren.

Hierbij wordt aangesloten bij het Gemeentelijk Watermanagementplan en het Programma Groen. Vanuit Programma Groen worden bij het aanpakken van wandelpaden en trottoirs tevens de koele groene routes gerealiseerd. Samen met dit programma wordt actief ingezet op een leefbare stad en wordt er werk met werk gemaakt door (samen met beheer en onderhoud) als eerste de grotere radialen (hoofdstraten) aan te pakken.

In de gebiedsontwikkeling Kerkbrink en Gijsbrecht is veel aandacht voor het veiliger maken van de verblijfsgebieden voor voetgangers en fietsers.

DOELSTELLING : GROEN EN VEILIG	
Soort	**Proces- en uitvoeringsmaatregel Uitvoeringsprogramma**
Budget	**Investeringen à €400.000 (2026 t/m 2028)**
Financiële dekking	**Investering gedekt uit het huidige investeringsprogramma en mogelijke subsidies.**
Planning	**Maatregel(en)**
2026 - 2028	**- Creëren veilige verblijfsgebieden op drukke plekken**

Is er een directe samenhang met andere maatregelen?

- Optimaliseren overig mobiliteitsnetwerk: Conform de meerjarenplanning van beheer en onderhoud wordt het overige mobiliteitsnetwerk aangepakt. Ook de woonstraten, het fietsnetwerk en oversteekplaatsen gaan daarin mee.
- Implementeren autoluw centrum: Door te in te zetten op een autoluw centrum wordt het centrum een veiligere en prettigere verblijfplek voor langzaam vervoer.
- Realisatie doorfietsroutes: In 2025 wordt voor het optimaliseren van fietspaden aangehaakt bij doorfietsroutes. Daarin ligt de prioriteit bij radialen, waarna uitbreiding naar de aangrenzende wijken volgt.
- Optimaliseren mobiliteitsnetwerk: De knelpunten uit de Priowegen (meest onveilige verkeerssituaties in Hilversum, dit loopt tot 2030) worden opgepakt.
- Verkeersveiligheid rondom scholen en sportparken: De maatregel draagt bij aan het optimaliseren van de verkeersveiligheid rondom scholen en sportparken. Dit sluit aan bij de Sportnotitie 2024.



4.3.3 VERBETEREN VERKEERSVEILIGHEID RONDOM SCHOLEN EN SPORTPARKEN

Wat is het doel van de maatregel?

Verbeteren van de verkeersveiligheid naar en rondom scholen en sportvelden, en het stimuleren van andere vormen van vervoer.

Wat wordt er gedaan?

Met scholen en sportparken worden afspraken gemaakt over inzet op gedragsverandering en waar nodig beperkte fysieke ingrepen. Hierbij wordt gestreefd naar het sluiten van samenwerkingsconvenanten waar deze afspraken in komen te staan. Bij het opstellen van de convenanten is maatwerk gewenst, waarbij per school en sportpark wordt onderzocht wat nodig is om de verkeersveiligheid te verbeteren. Het aangaan van samenwerkingsconvenanten is een resultaat uit het participatietraject en wordt gezien als belangrijk instrument voor scholen en sportparken om het gesprek met ouders aan te gaan. Scholen en sportparken kunnen zelf aangeven of zij een dergelijk convenant willen sluiten.

Om de verkeersveiligheid bij scholen en sportterreinen te verbeteren is het cruciaal om in te zetten op gedragsverandering. In de gesprekken met directeuren, schoolbestuurders en sportparken is dit een belangrijke component geweest. Om bewustwording over het de eigen invloed en het gedrag bij ouders en kinderen te creëren – onder meer via verkeerseducatie – en daarmee de verkeersveiligheid te vergroten, is het nodig om individuele samenwerkingsconvenanten met scholen en sportparken te sluiten. Het voorstel was om in te zetten op een gedragscampagne voor ouders en gebruik te maken van diverse aanvullende communicatiemiddelen. Dit kunnen bijvoorbeeld YouTube-video's zijn die elk schooljaar worden gedeeld en op de diverse websites komen te staan. Het uiteindelijk doel is dat meer ouders en kinderen – zelfstandig – met de fiets naar school of het sportpark gaan.

Indien nodig wordt bij het aangaan van een samenwerkingsconvenant bekeken of een fysieke ingreep kan bijdragen aan het bevorderen van de gedragsverandering onder de weggebruikers bij scholen en sportparken. Zo kan bij de ene locatie het invoeren van een schoolstraat helpen en bij een andere meer behoefte zijn aan een tijdelijk parkeerverbod. Alle infrastructurele aanpassingen moeten ondersteunend zijn aan de gedragsveranderende en educatieve maatregelen. Dit betekent dat actieve modaliteiten prioriteit krijgen in het ontwerp. Hiervoor komen er gesprekken met de scholen en sportverenigingen. Voor scholen die zich niet in een woonwijk (30 km/u en 15km/u) bevinden, is extra aandacht nodig voor de aansluiting van de schoolomgeving op het Hilversumse fietsnetwerk.

Een uniforme schoolomgeving

Er bestaan geen strikte landelijke richtlijnen voor de inrichting van een schoolomgeving. Het opstellen van een Hilversumse ontwerpwijzer is hierom wenselijk. Aspecten als kleurrijke elementen, symbolen en vormen op het wegdek, bebording en paaltjes kunnen hierin worden meegenomen. De kosten die hieraan zijn verbonden, moeten nog worden geïndexeerd. Eerst zal er ongeveer 0,5 fulltime equivalent nodig zijn om het ontwerpplan op te stellen.

Wanneer en waar wordt de maatregel uitgevoerd?

Vanaf 2024 wordt gewerkt aan een actieplan Verkeersveiligheid bij scholen en sportparken. De samenwerkingsconvenanten per school en sportpark zijn hier onderdeel van. Een prioritering hiervoor komt in het actieplan. Daarbij wordt begonnen met locaties die nu prioriteit hebben, zoals sportpark Crailoo, de Dr. H. Bavinckschool, GBS De

Wegwijzer en de Wilgetoren. Een deel van het probleem ligt bij het gebruik van de auto bij brengen en halen. In dat geval ligt er voor de school of sportclub een taak om ouders te stimuleren de auto te laten staan. En dus pakt de gemeente Hilversum de vragen vanuit de scholen om hen te ondersteunen actief op. Educatie rondom verkeersveiligheid loopt al. Basisscholen besteden in hun lessen aandacht aan veiligheid in het verkeer. Ook mogen zij subsidie aanvragen voor het verkeerseducatieprogramma ANWB Streetwise. En via Veilig Verkeer Nederland en Omgevingseducatie vinden er fietsexamens voor groep 7 en 8 plaats.

Scholen moeten zich hier zelf voor inschrijven, maar wordt extra aangemoedigd door proactief aan het begin van het jaar contact op te nemen met scholen om zich in te schrijven.Tussen de wijk Hilversum-Noord en sportpark Crailoo/Spanderbosch komt een veilige en verlichte fietsverbinding, als alternatief voor de fietsroute door het bos. Bij het creëren van schoolstraten wordt aangesloten bij de handreiking van het CROW. Deze straten zijn tijdens piekuren af te sluiten door een slagboom of er kan een klaar-over staan. Extra fietsenstallingen – met ook ruimte voor bakfietsen – op schoolpleinen kunnen het aantrekkelijker maken om op de fiets naar school te komen. Afhankelijk van de aanwezige ruimte is het mogelijk om voor verschillende invullingen te kiezen; van beugels en rekken tot volledig overdekte voorzieningen.

Wat kost de maatregel?

In het begin zal 0,5 fte nodig zijn voor het opstellen van de uniforme school-/sportomgeving voor Hilversum. Hierna is er voor ongeveer 5 jaar 0,5 fte nodig voor het opstellen van de convenanten met scholen en sportcomplexen. Hierna zullen de kosten van de uitvoering gelden, deze verschillen per locatie en dit zal dus maatwerk zijn.

DOELSTELLING : GROEN EN VEILIG	
Soort	**Proces- en uitvoeringsmaatregel Uitvoeringsprogramma**
Budget	**Incidenteel (2024-2029) € 50.000 formatie per jaar. Exploitatie (2024-2030) € 60.000 per jaar. Investeringen à € 700.000 (2023 t/m 2029)**
Financiële dekking	**De incidentele exploitatiekosten worden gedekt uit de algemene middelen. Investering gedekt uit het huidige investeringsprogramma en mogelijke subsidies.**
Planning	**Maatregel(en)**
2024 - 2029	**- Onveilige oversteken bij scholen en sportparken verbeteren (convenanten)**
2025	**- Onderzoek veilige fietsverbinding sportpark Crailoo/ Spanderbosch - Stimuleren van eigen fietsbezit, met name voor jonge kinderen. Hiervoor actief scholen en sportverenigingen benaderen. - Onveilige oversteekplekken verbeteren (convenanten) - Onderzoek en projectplan Uitbreiding inpandige fietsparkeerplaatsen**
2026 - 2027	**- Onveilige oversteekplekken verbeteren (convenanten)**
2029	**- Opleveren uitbreiding inpandige fietsparkeerplaatsen**

De investering per locatie is ca. € 15.000. Hiervoor is in totaal € 700.000 nodig tot 2029. Subsidie via de provincie Noord-Holland en het Rijk.

Wat is de relatie met andere projecten en programma's?

Programma Groen pleit voor sport- en beweegvriendelijke woonomgevingen en het aantrekkelijker maken van de openbare ruimte voor sporten. Ook de Sportnotitie 2024 zet hierop in.

4.3.4 REALISATIE VIJF DOORFIETSROUTES

DOELSTELLING : GROEN, DUURZAAM EN VEILIG	
Planning	**Maatregel(en)**
2024	- Start participatie tracédelen doorfietsroutes 2024-2026 - Realisatie doorfietsroute Loosdrecht – Hilversum (tot aan de ring)
2026	- Realisatie doorfietsroute Loosdrecht – Hilversum (binnen de ring) - Realisatie doorfietsroute Amsterdam – Hilversum - Realisatie doorfietsroute Amersfoort – Hilversum
2027	- Realisatie doorfietsroute Amsterdam – Hilversum - Realisatie doorfietsroute Amersfoort – Hilversum - Realisatie doorfietsroute Huizen – Hilversum - Realisatie doorfietsroute Utrecht – Hilversum
2028	- Realisatie doorfietsroute - Realisatie doorfietsroute Huizen – Hilversum - Realisatie doorfietsroute Utrecht – Hilversum

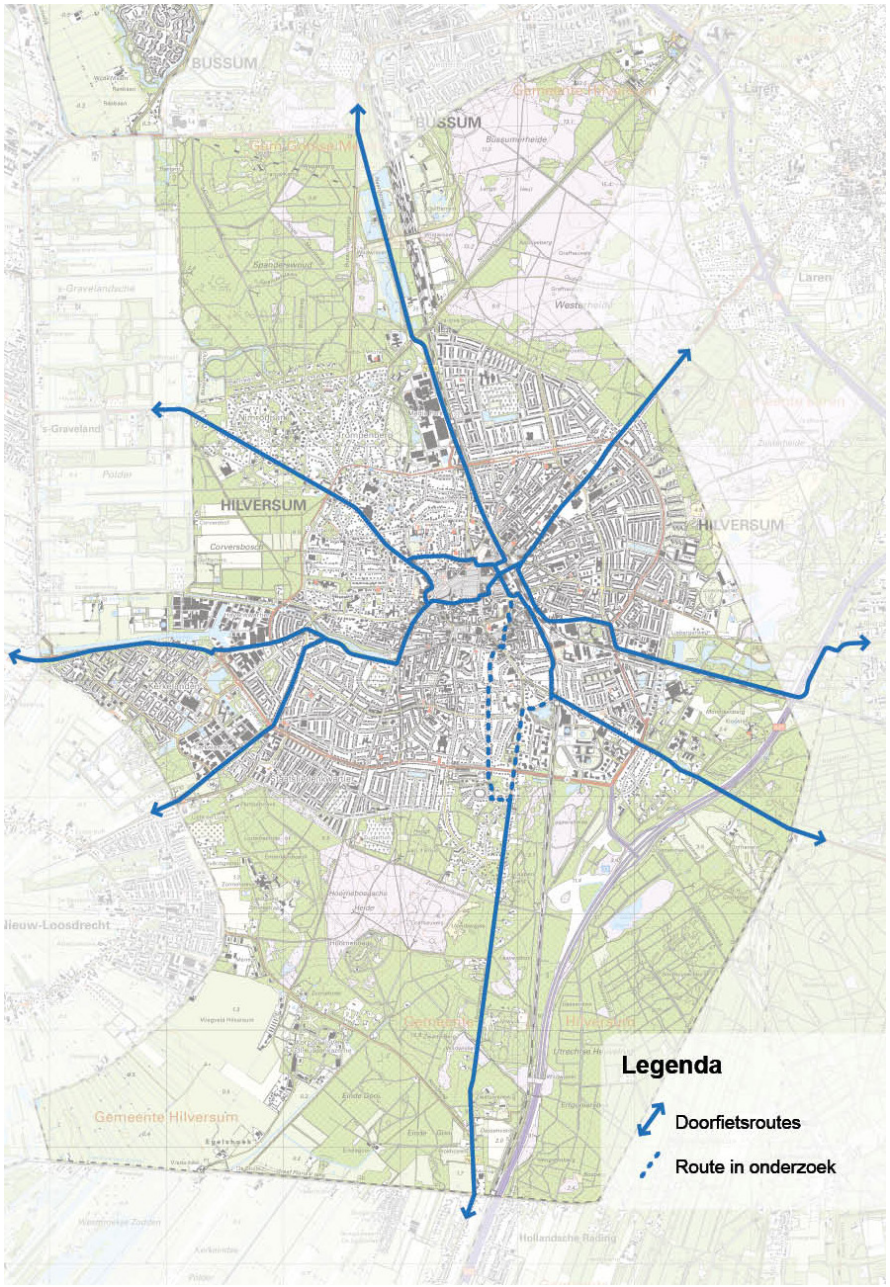
Wat is het doel van de maatregel?

In de loop van de jaren zijn de wandel- en fietsroutes in Hilversum in verval geraakt, als parkeerplaats gebruikt en soms door bebouwing visueel van het buitengebied afgesloten. De ambitie van dit Uitvoeringsprogramma is om hier weer meer aandacht aan te geven. Doorfietsroutes horen bij het versterken van Hilversum als fiets- en wandelstad. Doel is om de hoofdfietsroutes te optimaliseren en te laten aansluiten op het regionale fietsnetwerk. Hiervoor worden ook de binnenstedelijke knelpunten op de fietsroutes aangepakt, met daarbij een onderzoek naar de gevolgen voor het autoverkeer en de mogelijke alternatieven. Het scheiden van vervoersstromen bevordert bovendien de veiligheid van verkeersdeelnemers. Met name voor ouderen verlaagt dit de drempel om zich met de fiets voort te bewegen.

Wat wordt er gedaan?

Doorfietsroutes zijn ruime fietsroutes in de stad die de bereikbaarheid van Hilversum per fiets bevorderen en daarmee de fiets positioneren als comfortabel alternatief voor gemotoriseerd vervoer. De vormgeving van doorfietsroutes liggen niet vast en worden afgestemd op de lokale situatie per straat. Er komen diverse doorfietsroutes die beginnen of eindigen bij Station Hilversum of een andere plek in het centrum. De routes zorgen voor verbinding met de regio en omliggende steden.
In Hilversum zijn er een aantal mogelijke tracés onderzocht. Het gaat dan om straten als de Herenstraat, Pieter de Hooghlaan, Havenstraat, Larenseweg, Taludweg, Lage Naarderweg, Oosterengweg en de Mussenstraat. Bij de uitwerking van deze routes moeten keuzes worden gemaakt.

De inrichting van de straat moeten worden afgestemd met de bewoner en gebruiker. Het zijn utilitaire fietsroutes die complementair zijn aan het recreatieve fietsroutenetwerk, bijvoorbeeld het rondje Hilversum. Om de doorfietsroutes te realiseren, worden samenwerkingsconvenanten aangegaan met betrokken gemeenten en provincies. De eerste doorfietsroute richting Loosdrecht staat gepland voor 2024. Dit is de bestaande route van de gemeentegrens tot aan de buitenring. De verschillende doorfietsroutes en de keuzes die daarvoor gemaakt worden, worden uitwerking op voorlopig ontwerpen vastgesteld door het college. De voorlopige ontwerpen en de gemaakte keuzes worden ter advisering voorgelegd aan de gemeenteraad. Over de voorlopige ontwerpen en de gemaakte keuzes volgt per tracédeel participatie met inwoners, belangenorganisaties en andere belanghebbenden plaats.



Kaart 4 - Doorfietsroutes

Wanneer en waar wordt de maatregel uitgevoerd?

De doorfietsroutes (zie kaart 4) worden aangelegd in de periode 2024 – 2028. In de tabel op de vorige pagina zijn de streefdata opgenomen voor de realisatie van de doorfietsroutes. Voor de uitvoering van de doorfietsroutes in de periode 2024-2026 wordt verwacht dat in het derde kwartaal 2024 wordt begonnen met de participatie voor de tracédelen. De planning is daarin afhankelijk van de betrokken gemeenten en provincies.

Bijdrage vanuit andere programma's en projecten

Subsidies komen van de provincies Noord-Holland en Utrecht, en van het Rijk. Deze kosten zijn al opgenomen in de begroting.

Wat moet er eerst/ook nog gebeuren?

In het centrum is de openbare ruimte beperkt. Hiervoor zal in de ontwerpfase veel afstemming en participatie moeten plaatsvinden. Daarvoor zijn de volgende eisen bepalend:

- Omrijdfactor max 1.2 ten opzichte van herkomst en bestemming;
- Maaswijdte: binnen de bebouwde kom 300-500 m;
- Kruispunten: in voorrang, veilig;
- Minimale breedte: 3,0 m (2 richtingen), 2,0 m (1 richting);
- Verhardingsmateriaal: voorkeur open verharding.

Is er een directe samenhang met andere maatregelen?

Vanuit inwoners en samenwerkingspartners is er veel steun voor de doorfietsroutes. Doorfietsroutes hebben een relatie met de koele groene routes, het terugdringen van autogebruik, ketenmobiliteit en hubs. Ook smart mobility speelt een rol bij de doorfietsroutes. Zo kunnen iVRI's op deze routes zorgen dat het verkeerslicht langer op groen staat, waardoor de verbinding voor fietsers nog sneller is. Dit maakt het aantrekkelijk om ook voor langere afstanden de fiets te pakken.

4.4 REALISATIE VAN KETENMOBILITEIT EN OV-KNOOPPUNTENONTWIKKELING

Ketenmobiliteit gaat in op het begeleiden en faciliteren van de reiziger gedurende de reis (zie ook het deelonderzoek in bijlage 4). Met name de volledige reis die iemand moet afleggen voor bijvoorbeeld woon-werkverkeer of voor een dagje uit naar Hilversum. Voor dergelijke reizen kunnen mensen gebruikmaken van het openbaar vervoer aangevuld met deelvervoersmodaliteiten zoals een elektrische fiets of scooter of een auto. Het toevoegen van deze deelvervoersmodaliteiten rondom de verschillende OV-knooppunten kan de bestaande stations en bushaltes opwaarderen. Ook kunnen er aan de randen van de stad mobiliteitshubs worden gecreëerd die bijdragen aan de verdeling van het vervoer over andere vervoersmiddelen. Op deze plekken is het ook mogelijk om betere faciliteiten aan te bieden voor langzaam vervoer, zoals voetgangers en fietsers (inclusief uitvoering van motie Park & Bike (M21-42).

Resultaat van dit deelproject:
Een voorstel voor het realiseren van meerdere mobiliteitshubs die bijdragen aan een betere en slimmere benutting van het huidige Hilversumse mobiliteitsnetwerk.

Een projectplan voor het stimuleren van ketenmobiliteit bij OV-knooppunten, te beginnen bij de drie stations. Als eerste Hilversum, daarna Hilversum Sportpark en tenslotte bij het Media Park.



DEELPROJECT: 4. REALISATIE VAN KETENMOBILITEIT EN OV-KNOOPPUNTENONTWIKKELING										
Maatregelen Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040	**Doelstelling**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**NA 2030**
Onderzoek en opstellen voorstel vier mobiliteitshubs										
Projectplan ketenmobiliteit opstellen met onderliggende maatregelen										

4.4.1 ONDERZOEK EN OPSTELLEN VOORSTEL VIER MOBILITEITSHUBS

Wat is het doel van de maatregel?

Het creëren van mobiliteitshubs. Inwoners, forensen en bezoekers kunnen hier hun auto neerzetten en met deelvervoer, zoals de fiets en elektrische scooter verder reizen naar hun eindbestemming. Op termijn komt hier ook fijnmazig vervoer bij; mini-bussen die rondrijden.

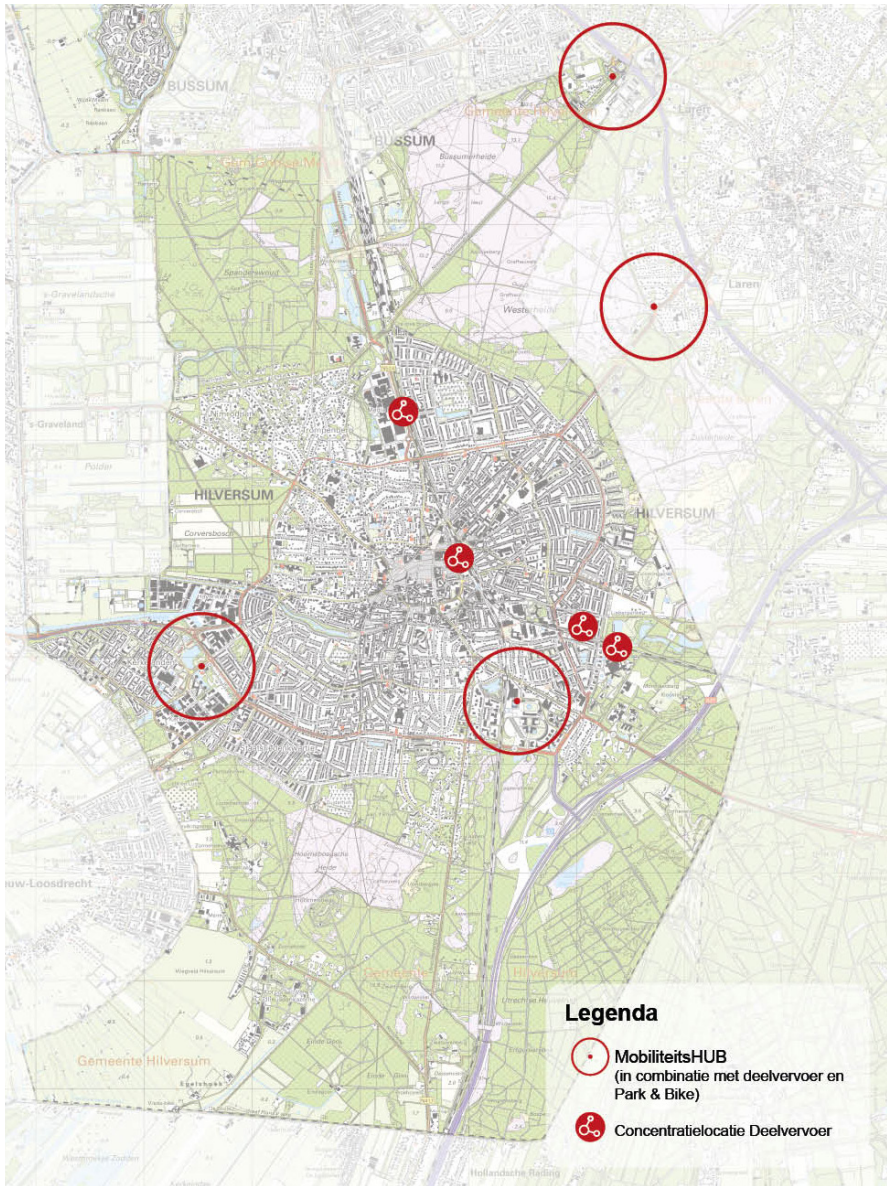
Wat wordt er gedaan?

Het voorstel is om aan de rand van de stad mobiliteitshubs te plaatsen met de mogelijkheden om park & ride (park & bike) aan te bieden op deze locaties. Daarbij wordt rekening gehouden met de omliggende natuur. Dit voldoet aan de motie 'Park en Bike als aanvulling op de Mobiliteitsvisie' (M21-42). Om de mobiliteitshubs te kunnen realiseren, moeten de volgende fysieke maatregelen worden doorgevoerd:

- Uitbreiden of aanleggen van parkeerplaatse;
- Faciliteiten om parkeergarage te bereiken;
- Faciliteren van elektrische fietsen;
- Bushalte.

De locaties en kenmerken worden verder onderzocht en ingeschaald op basis van financiering en haalbaarheid, evenals de rol van de gemeente op korte en lange termijn. In het onderzoek moeten tevens de volgende vier handelingsperspectieven naar voren komen:

1. Helemaal zelf organiseren als gemeente;
2. Gebruik van de hub door ondernemers subsidiëren;
3. Exploitatie van de hub subsidiëren;
4. Faciliteren d.m.v. bestemmings-/omgevingsplan en infrastructurele ingrepen.



Kaart 5 - Mobiliteitshubs en concentratielocatie deelvervoer

Wanneer en waar wordt de maatregel uitgevoerd?

Vanaf 2025 wordt gewerkt aan een voorstel voor de realisatie van de vier mobiliteitshubs. In totaal zijn er vier onderzoeksgebieden voor het plaatsen van een mogelijke hub aan de rand van Hilversum, in combinatie met Park & Bike (zie Kaart 5):

1. Buurtschap Crailo / busstation/carpoolplaats (Tergooi) Blaricum;
2. La Place – Larenseweg;
3. Arenapark, nabij station Sportpark
4. Circusterrein Kerkelanden

DOELSTELLING : GROEN, DUURZAAM EN INNOVATIEF	
Soort	**Procesmaatregel Uitvoeringsprogramma**
Budget	**N.v.t.**
Financiële dekking	**N.v.t.**
Planning	**Maatregel(en)**
2024 - 2027	**Opstellen plan van aanpak in de zoekgebieden**

Bijdrage vanuit andere programma's en projecten

Het project Arenapark heeft voordeel bij een koppeling tussen een mobiliteitshub en een logistieke hub, bij de bevoorrading van kantoren, winkels en ondernemers in de buurt.

Wat moet er eerst/ook nog gebeuren?

Bij het te maken voorstel voor het ontwerpen van mogelijke mobiliteitshubs zal in het bestemmingsplan rekening moeten worden gehouden met de Natura 2000- en de NNN- gebieden. .

Wanneer wordt de maatregel uitgevoerd?

Het onderzoek vindt plaats tussen 2024 en 2027. Naar aanleiding van dit onderzoek en de bijbehorende resultaten komt er in 2027 een voorstel of een terugkoppeling in de gemeenteraad.

Is er een directe samenhang met andere maatregelen?

Opleveren plan van aanpak fijnmazig vervoersnetwerk: op termijn zijn de mobiliteitshubs plekken waar het ook mogelijk is fijnmazig vervoer aan te bieden en te concentreren.

Daarnaast komen deelvervoer en mobiliteitshubs terug in het Programma Groen, de Omgevingsvisie, het project Arenapark, gebiedsagenda bedrijventerreinen Zuidwest, Circusterrein en de motie Park & Bike nabij Buurtschap Crailo.



4.4.2 OPSTELLEN PROJECTPLAN KETENMOBILITEIT MET ONDERLIGGENDE MAATREGELEN

Wat is het doel van de maatregel?

Het stimuleren van de ketenmobiliteit; reizen van deur tot deur met een combinatie van alle mogelijke vervoersvormen die er zijn zoals lopen, fietsen en het OV.

Wat wordt er gedaan?

Er wordt ingespeeld op gedragsverandering door de gehele ketenmobiliteit aan te bieden, waarbij de verschillende overstapmogelijkheden en vervoersvormen naadloos op elkaar aansluiten. Met ketenmobiliteit wordt het combineren van minstens twee vervoersvormen gestimuleerd bij verplaatsing van A naar B, zoals de auto en de fiets, de auto en de bus of de fiets en het openbaar vervoer. Ketenmobiliteit is de voorloper van Mobility as a Service (MaaS) waarmee het mogelijk is om met één app de gehele reis te plannen, boeken en betalen.

Wanneer wordt de maatregel uitgevoerd?

Vanaf eind 2025 wordt er samen met de NS, ProRail en Connexxion (Transdev) een projectplan opgesteld waarin de maatregelen die hier onderdeel van zijn duidelijk naar voren komen. In het projectplan is inzetten op gedragsverandering een belangrijke component. Er zijn geen uitvoeringsbudgetten opgenomen.

Als dit uit het projectplan nodig blijkt te zijn, wordt hiervoor een apart voorstel ingediend. Aanleiding van het projectplan is om maatregelen door te voeren, hiervoor komt in 2028 een voorstel in de gemeenteraad.

DOELSTELLING : GROEN, DUURZAAM EN INNOVATIEF	
Soort	**Procesmaatregel Uitvoeringsprogramma**
Budget	**Incidenteel (2025-2028) € 12.500 per jaar**
Financiële dekking	**De exploitatiekosten worden gedekt uit het mobiliteitsfonds.**
Planning	**Maatregel(en)**
2025 - 2028	**- Opstellen projectplan**

Wat kost de desbetreffende maatregel?

€ 50.000 subsidie via NS en ProRail. Hilversum draagt actief bij door te investeren in het onderzoek dat hiervoor nodig is. Ook brengt de gemeente Hilversum kennis en capaciteit in.

Wat is de relatie met andere projecten en programma's?

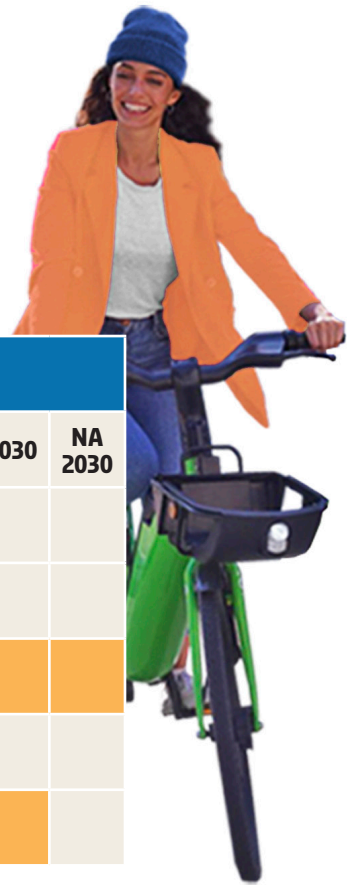
Om ketenmobiliteit te stimuleren, zijn er veel vervoersmogelijkheden nodig. Denk aan meer deelvervoer en extra fietsenstallingen bij OV-knooppunten en op andere plekken in Hilversum. Ketenmobiliteit sluit aan bij de ambities van de Omgevingsvisie.



4.5 REALISATIE VAN DEELVERVOER, ONDER MEER BIJ OV-KNOOPPUNTEN

Deelauto's, -scooters, - steps- en -fietsen zijn allemaal vervoersmiddelen die naar behoefte kunnen worden ingezet in Hilversum. Een initiatief met deelscooters is dit voorjaar al van start gegaan. Het is raadzaam om algemeen beleid te formuleren, waarin staat hoe Hilversum omgaat met het faciliteren van deelvervoer in de openbare ruimte. Waar komen de deelvervoersmiddelen te staan en om hoeveel vervoersmiddelen gaat het? Door dit helder te stellen, ontstaat een goed en bestendig deelvervoerbeleid (zie ook het deelonderzoek in bijlage 4).

Resultaat van dit deelproject:
Overzicht met kansrijke deelvervoerlocaties waar alternatief vervoer wordt aangeboden.
Dit is concreet uitgewerkt in:
- Overzicht met raakvlakken met de multimodale hubs;
- Beschrijving van kwaliteit en kansrijkheid per deelvervoerlocatie



DEELPROJECT: 5. REALISATIE VAN DEELVERVOER, ONDER MEER BIJ DE OV-KNOOPPUNTEN

Maatregelen Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040		Doelstelling	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	NA 2030
Stimuleren deelvervoer	Extra deelauto's in wijk Oost										
	Opstellen projectplan deelvervoer in wijken										
	Uitbreiden deelvervoerplekken in heel Hilversum										
Reguleren deelvervoer in de APV (m.u.v. deelauto's)											
Uitbreiden deelvervoer OV-knooppunten											

4.5.1 STIMULEREN DEELVERVOER

DOELSTELLING : GROEN, DUURZAAM EN INNOVATIEF	
Soort	**Uitvoeringsmaatregel Uitvoeringsprogramma**
Budget	**Incidenteel (2024-2027) € 25.000 per jaar**
Financiële dekking	**De exploitatiekosten worden gedekt uit het mobiliteitsfonds.**
Planning	**Maatregel(en)**
2025	**- Extra deelauto's in Hilversum-Oost**
2026 - 2040	**Gebiedsgerichte realisatie deelvervoerlocaties in de wijken**

Wat is het doel van deze maatregel?

Stimuleren en faciliteren van het gebruik van deelvervoer. Het deelvervoer dient elektrisch te zijn waarmee het schoner is en bijdraagt aan een gezonde stad. Daarnaast kan deelvervoer een oplossing zijn voor mensen die geen eigen vervoersmiddel hebben. Zij kunnen gebruikmaken van een deelauto of een deelfiets in de buurt

Wat wordt er gedaan?

Er komen meer deelauto's in de wijken. Begin 2024 wordt een nadere analyse voorgelegd aan de gemeenteraad om deelvervoer in de wijk te implementeren. De nieuwe plekken voor deelvervoer worden gecombineerd met het plaatsen van laadpalen en het beschikbaar stellen van parkeervakken voor deelvervoer op straat. In de Mobiliteitsvisie is uitgebreid marktonderzoek gedaan onder inwoners en het bedrijfsleven naar de behoefte en voorkeursvormen van deelvervoer in de wijken (zie bijlage 4).

In Hilversum zijn meerdere aanbieders van deelauto's. Daarvan hebben drie aanbieders vaste parkeervakken binnen de gemeente. Hilversum streeft naar schonere deelauto's en wil dat de nieuwe en vervangende auto's volledig elektrisch zijn aangedreven. Daarnaast wordt het parkeerbeleid aangepast zodat er ook ruimte is voor het aanbieden van deelauto's zonder vaste parkeerplaats. De uitvoering van deelmobiliteit wordt aan de markt overgelaten en bijgestuurd waar het nodig is. Naast deelvervoer zijn er ook nog andere concepten die bijdragen aan deze doelstelling, zoals Snappcar waarbij particulieren een auto van andere particulieren kunnen huren

Wanneer en waar wordt de maatregel uitgevoerd?

Uitgangspunt en doelstelling is om in 2030 in elke vier straten in Hilversum twee parkeervakken te hebben voor twee deelvervoerauto's en om in 2040 elke straat in Hilversum te voorzien van twee deelvervoerplekken. Om meer mensen toegang te geven tot deelvervoer, komen er verspreid over de wijken meer deelvervoerlocaties. Dit kan heel kleinschalig in de straat of meer geconcentreerd zoals in individuele projecten. Bij OV-knooppunten en multimodale hubs komt ook meer deelvervoer (zie ook kaart 5).

Wat moet er eerst/ook nog gebeuren?

Genoeg infrastructuur en laadpaalvoorzieningen om in te zetten op meer deelvervoercapaciteit in de straten.

Wat is de relatie met andere projecten en programma's?

Deelvervoer in de wijken komt terug in onder meer het project Circusterrein, de gebiedsagenda bedrijventerreinen Zuidwest en het project Arenapark.

4.5.2 REGULEREN DEELVERVOER IN DE APV (M.U.V. DEELAUTO'S)

Wat is het doel van deze maatregel?

Reguleren van het aanbieden van deelvervoer, m.u.v. deelauto's. Doel is het actualiseren en aanpassen van de Algemene Plaatselijke Verordening Hilversum 2010. Daarnaast worden nadere regels deelvervoer ingevoerd om vergunningen uit te geven voor het aanbieden van deelvoertuigen en daarmee de wildgroei aan aanbieders van deelvoertuigen te controleren en zo de leefomgeving beheersbaar en leefbaar te houden.

Wat wordt er gedaan?

Op grond van een nieuw toe te voegen artikel 5.1.11b aan de APV verbiedt de gemeente Hilversum het zonder vergunning bedrijfsmatig aanbieden van deelvoertuigen in de openbare ruimte. Het college heeft door de vaststelling van de nadere regels deelvervoer de bevoegdheid gekregen om vergunningen uit te geven voor het aanbieden van deelvoertuigen en daarmee de wildgroei aan aanbieders van deel-voertuigen te controleren en zo de leefomgeving beheersbaar en leefbaar te houden. De vergunningplicht gaat naast deelscooters gelden voor deelfietsen en deelbakfietsen, die permanent worden aangeboden in de openbare ruimte.

Wanneer en waar wordt de maatregel uitgevoerd?

In het derde kwartaal van 2023 wordt een voorstel aan de raad voorgelegd waarin nadere regulering van deelvoertuigen in de APV is uitgewerkt (m.u.v. deelauto's).

DOELSTELLING : GROEN, DUURZAAM EN INNOVATIEF	
Soort	**Procesmaatregel Uitvoeringsprogramma**
Budget	**Niet van toepassing**
Financiële dekking	**Niet van toepassing**
Planning	**Maatregel(en)**
2023	**- Voorstel regulering deelvervoer in raad**

Wat moet er eerst/ook nog gebeuren?

Na vaststelling door de raad zal de wijzigingsverordening gepubliceerd worden. Acht dagen na publicatie treedt de wijzigingsverordening in werking. Tevens zal er actief gecommuniceerd moeten worden over de wijzigingen te beginnen met een persbericht.

4.5.3 UITBREIDEN DEELVERVOER OV-KNOOPPUNTEN

Wat is het doel van deze maatregel?

Het stimuleren en faciliteren van het reizen met openbaar vervoer, in combinatie met deelvervoer zoals fietsen en scooters. Door de OV-knooppunten te versterken en het gebruik van deelvervoer te stimuleren, blijft de auto vaker staan. Dit zorgt onder meer voor een vermindering van de CO_2-uitstoot.

Wat wordt er gedaan?

Op OV-knooppunten komen verschillende vormen van openbaar vervoer samen. Hier kunnen mensen overstappen op een andere OV-vorm of gebruikmaken van deelvervoer. Op de OV-knooppunten komen meer OV-fietsen. Bij station Hilversum Sportpark wordt het aantal fietsenstallingen uitgebreid. Op Media Park stimuleren wordt ketenmobiliteit gestimuleerd zodat reizigers kunnen overstappen van één vervoersmiddel op een ander vervoersmiddel. Door deze knooppunten te versterken en aantrekkelijker te maken, worden reizigers gestimuleerd vaker het OV te nemen en een combinatie met deelvervoer te maken (zie ook kaart 5).

Wanneer en waar wordt de maatregel uitgevoerd?

Een actieplan waarin staat welke mogelijkheden er zijn om OV-knooppunten aantrekkelijker te maken, wordt opgesteld en in 2028 voorgelegd aan de raad. Na vaststelling start uitvoering van de werkzaamheden in 2029/2030. Daarnaast wordt aangesloten bij het gezamenlijke actieprogramma Gooicorridor.

DOELSTELLING : GROEN, DUURZAAM EN INNOVATIEF	
Soort	**Uitvoeringsmaatregel Uitvoeringsprogramma**
Budget	**Investeringen à € 1.000.000 (2028-2029)**
Financiële dekking	**Investering gedekt uit het huidige investeringsprogramma en mogelijke subsidies.**
Planning	**Maatregel(en)**
2028 - 2030	**- Uitbreiden deelvervoer OV-knooppunten**

Wat kost de maatregel?

Initieel is hier een investering van € 1.000.000 noodzakelijk voor de periode 2028-2029. Een deel hiervan kan worden bekostigd middels een subsidie via de provincie Noord-Holland en het Rijk.

Is er een directe samenhang met andere maatregelen?

Opstellen projectplan ketenmobiliteit en onderzoek en voorstellen vier mobiliteitshubs. Om het gebruik van deelvervoer makkelijker te maken, is het belangrijk om aan de rand van de stad mobiliteitshubs te creëren waar automobilisten kunnen parkeren om hun reis met een deelvervoersmiddel te vervolgen. Deze maatregel draagt ook bij aan het realiseren van de motie ‘Park en Bike als aanvulling op de Mobiliteitsvisie’ (M21-42).

Fijnmazig vervoer, stimuleren van deelvervoer en het verlagen van de parkeernormen rondom OV-knooppunten zijn directe relaties met dit project

4.6 ZERO-EMISSIEZONES

In zero-emissiezones mogen geen vervuilende bestelbussen en vrachtwagens rijden. Daarmee wordt bijgedragen aan het reduceren van de CO_2-uitstoot en de fijnstofconcentratie. Bevoorrading van horeca en winkels vindt veelal plaats met sterk vervuilende voertuigen. Dit zet de leefbaarheid van het centrum en de wijken onder druk. Het invoeren van zero-emissiezones kan hiervoor een oplossing zijn. In het Klimaatakkoord is daarnaast afgesproken dat de veertig grootste gemeenten van Nederland – waar Hilversum bij hoort – in 2025 een gebied aanwijzen waar bevoorrading plaatsvindt zonder de uitstoot van schadelijke stoffen. Zo ontstaat een betere luchtkwaliteit die bijdraagt aan een beter en leefbaarder woon- en werkklimaat.

Onderzoeksbureau Royal HaskoningDHV heeft de haalbaarheid van een zero-emissiezone binnen Hilversum nader onderzocht (zie bijlage 11 en 11A). Op basis van het haalbaarheids- en verdiepingsonderzoek wordt gewerkt aan de invoering van zero-emissiezones in 2027 voor het gebied binnen de centrumring en het winkelgebied op de Gijsbrecht van Amstelstraat

Resultaat van dit deelproject:
Het opleveren van een bestuurlijk plan van aanpak en invoering van zero-emissiezones in 2027 voor het centrum en de Gijsbrecht van Amstelstraat. In zero-emissiezones mogen geen vervuilende bestelbussen en vrachtwagens rijden. Daarmee wordt bijgedragen aan het reduceren van de CO_2-uitstoot en de fijnstofconcentratie. Ook draagt Hilversum zo actief bij aan de nationale afspraken van het Klimaatakkoord.



DEELPROJECT: 6. BEPALEN VAN ZERO-EMISSIEZONES										
Maatregelen UitvoeringsprogrammaMobiliteitsvisie 2040	**Doelstelling**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**NA 2030**
Voorbereiden en invoeren één of meerdere zero-emissiezones in het centrum en op de Gijsbrecht van Amstelstraat										

4.6.1 VOORBEREIDEN EN INVOEREN ÉÉN OF MEERDERE ZERO-EMISSIEZONES IN HET CENTRUM EN OP DE GIJSBRECHT VAN AMSTELSTRAAT

Wat is het doel van de maatregel?

Door het invoeren van één of meerdere zero-emissiezones wordt de leefbaarheid in de wijken vergroot. Sterk vervuilende bestelbussen en vrachtwagens worden uit de zones geweerd waardoor de luchtkwaliteit verbetert en daarmee het woon- en werkklimaat in Hilversum. Op deze manier wordt tevens bijgedragen aan het terugdringen van de CO_2-uitstoot bij voertuigen zoals besproken in het Klimaatakkoord.

Wat wordt er gedaan en waar?

De gemeenteraad ziet de zero-emissiezones als een goede maatregel om de leefbaarheid in wijken te vergroten. Andere steden hebben de leefbaarheid in wijken sterk verbeterd door vervuilende voertuigen te weren. Om een maximaal resultaat te bereiken, ligt de focus voor deze zones op de grootste winkelgebieden in Hilversum. Daarbij valt te denken aan alle straten binnen de centrumring inclusief het Marktplein en het winkelgebied op de Gijsbrecht van Amstelstraat. Bij de bevoorrading wordt gebruikgemaakt van elektrische voertuigen waarbij leveringen mogelijk worden samengevoegd.

Dit zorgt voor een efficiëntere manier van bevoorraden. Aandachtspunt is wel dat ondernemers de tijd en mogelijkheid moeten krijgen om hun goederenvervoer CO2-neutraal te maken. Vanaf 2023 wordt de implementatie van de zero-emissiezone bij het centrum en Marktplein voorbereid. Middels de RDW-kentekencheck is het mogelijk om te controleren of een voertuig een zero-emissiezone in mag. Samen met de betrokken ondernemers wordt gekeken wat het beste moment is voor de invoering van de zero-emissiezone; draagvlak van de betrokken ondernemers is essentieel.



Kaart 6 - Zero-emissiezones

Wanneer en waar wordt de maatregel uitgevoerd?

Voordat in 2027 de zero-emissiezone in het centrum – inclusief het Marktplein – volledig kan worden ingesteld, dient eerst de centrumring te zijn verlegd. Dan wordt ook de zero-emissiezone in het winkelgedeelte Gijsbrecht van Amstelstraat geïmplementeerd (zie Kaart 6). Om tot zero-emissiezones te komen, hebben de overheid en landelijke vervoersorganisaties een overgangsregeling afgesproken (zie bijlage 11).

Bijdrage vanuit andere programma's en projecten

Autoluw centrum is een belangrijke overlapping met de zero-emissiezones. Ook het onderdeel duurzaamheid en de Omgevingsvisie dragen hier sterk aan bij.

Wat moet er eerst/ook nog gebeuren?

In maart 2022 is een SPES-rapport opgeleverd (zie bijlage 11A). Hieruit volgt de behoefte van ondernemers aan een stip op de horizon om naartoe te werken. De afspraak van het instellen van een zero-emissiezone schept duidelijkheid voor deze ondernemers. Een belangrijke stap is de voorbereiding van het verkeersbesluit. Hieraan is het ontheffingenbeleid en de aanleg van de zero-emissiezone gekoppeld (bebording, etc). Daarom wordt geadviseerd een 'tussenmoment' te organiseren (bijvoorbeeld eind 2025 of 2026) waarvoor het definitieve besluit tot invoeren van een zero-emissiezone wordt genomen.

DOELSTELLING : GROEN, DUURZAAM EN VEILIG	
Soort	**Uitvoeringsmaatregel Uitvoeringsprogramma**
Budget	**Exploitatie tot en met 2040 structureel € 50.000 per jaar Investeringen à € 300.000**
Financiële dekking	**De exploitatiekosten worden gedekt uit de algemene middelen. Investering gedekt uit het huidige investeringsprogramma en mogelijke subsidies.**
Planning	**Maatregel(en)**
2023 - 2027	**Implementatie zero-emissiezones Centrum en Gijsbrecht van Amstelstraat. Opstellen van beleidsregels en ontheffingsregeling.**

Voor ondernemers creëert dit de helderheid die zij nodig hebben om de nodige maatregelen te treffen vóór het instellen van de zero-emissiezone. Het invoeren van de zero-emissiezone kan op 1 januari 2027. Aangezien er overgangsregelingen voor bestel- en vrachtauto's op fossiele brandstoffen bestaan, zou de zero-emissiezone per 2027 of 2028 ingaan voor bestelverkeer en per 2030 voor vrachtverkeer. Op de website www.opwegnaarzes.nl staat meer informatie over de overgangsregeling en de toegang van vracht- en bestelauto's tot de zero-emissiezones.

Is er een directe samenhang met andere maatregelen?

Het instellen van zero-emissiezones hangt samen met parkeren en het stimuleren van deelvervoergebruik. Deze maatregel komt terug in de Omgevingsvisie en het centrumplan. Daarnaast heeft deze maatregel raakvlak met invoeren van de doorfietsroutes in het centrum.

4.7 DE GEFASEERDE REALISATIE VAN DRIE LOGISTIEKE HUBS

Logistieke hubs zijn kleine logistieke overslagplaatsen waar goederen kunnen worden afgeleverd voor verdere verspreiding in de stad middels elektrisch vervoer zoals bakfietsen. Hiermee is het mogelijk het vervuilende vrachtverkeer uit het centrum te weren en dit verbetert de doorstroming van het verkeer. Door de nabijheid van mobiliteitshubs is het mogelijk het aantal bewegingen van zowel goederen als mensen door Hilversum te beperken, met als gevolg een CO_2-reductie.

De Hillyhub bij de Gijsbrecht van Amstelstraat wordt op korte termijn als goed voorbeeld verder doorgezet en uitgebreid (tevens in lijn met het amendement ‘sneller aan de slag met de Gijsbrecht’ (A21-45)). Tegelijkertijd wordt onderzoek gedaan naar drie aanvullende locaties aan de rand van de stad (Kerkelanden, Arenapark en buurtschap Crailo) en het verspreiden van pakketkluizen door de stad (zie ook het deelonderzoek in bijlage 5).

Resultaat van dit deelproject:
Mogelijke uitbreiding van de Hillyhub en een gefaseerde realisatie van drie logistieke hubs (Kerkelanden, Arenapark en buurtschap Crailo).



DEELPROJECT: 7. DE GEFASEERDE REALISATIE VAN DRIE LOGISTIEKE HUBS

Maatregelen UitvoeringsprogrammaMobiliteitsvisie 2040		Doelstelling	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	NA 2030
Onderzoeken en uitbreiding logistieke hubs	Onderzoeken en uitbreiding Hillyhub										
	Onderzoeken uitbreiding aantal logistieke hubs										
Opstellen beleid pakketkluizen											

4.7.1 ONDERZOEKEN EN UITBREIDING LOGISTIEKE HUBS

Wat is het doel van de maatregel?

Het afleveren en ophalen van pakketten brengt veel verkeersbewegingen met zich mee binnen de gemeente Hilversum. Zeker tijdens en na de coronatijd is er een explosieve groei te zien.

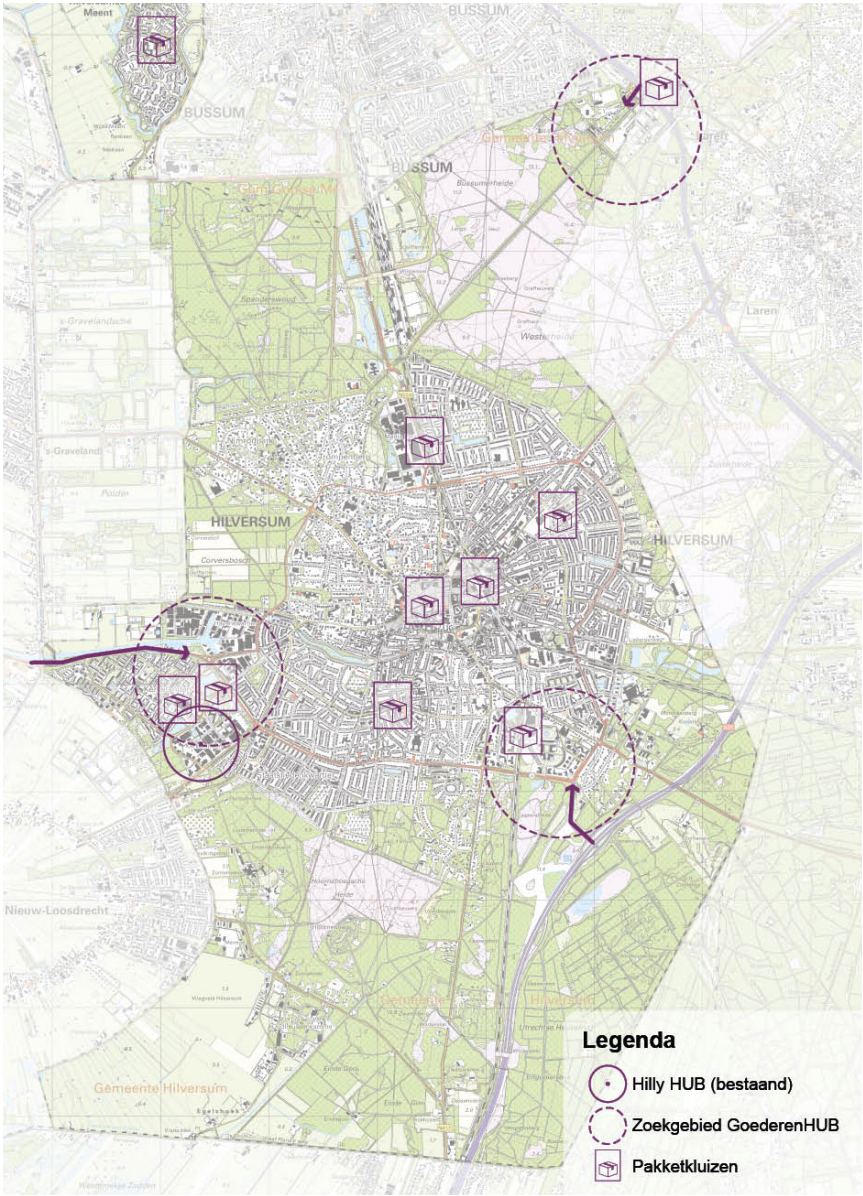
Wat wordt er gedaan en waar?

Onderzoeken naar het openen van logistieke hubs voor bestelvoertuigen en vrachtverkeer aan de randen van de stad. Op deze kleinschalige logistieke overslagplaatsen kan vracht- en bestelverkeer goederen afleveren. Vanaf de hub worden goederen met elektrisch vervoer (bijvoorbeeld door een bakfiets) verder de stad in gebracht. Niet alleen naar particulieren of bedrijven, maar ook naar pakketkluizen. Hier kunnen mensen hun bestelling op een ander moment ophalen. De locaties en kenmerken worden onderzocht en ingeschaald op basis van financiering en haalbaarheid, evenals de rol die de gemeente daarin op korte en lange termijn kan spelen. Inmiddels is in Hilversum een goederenhub aanwezig: de Hillyhub in Kerkelanden, onderdeel van bedrijventerreinen Zuidwest. Voor het onderzoek naar het realiseren van nieuwe hubs of het uitbreiden van de Hillyhub zijn drie zoekgebieden aangewezen (zie kaart 7):

- Bedrijventerreinen Zuidwest (hier ligt reeds de bestaande Hillyhub);
- Arenapark en omgeving (nabij de A27);
- Buurtschap Crailo (nabij de A1).

Wanneer wordt de maatregel uitgevoerd?

Tussen 2024-2026 worden de locaties nader onderzocht. Er zijn geen uitvoeringsbudgetten voor de logisitieke hubs opgenomen. Als basis van de onderzoeken kansrijke locaties worden aangemerkt zal hiervoor een apart voorstel worden ingediend.



Kaart 7 - Logistieke hubs

Bijdrage vanuit andere programma's en projecten

Met name de thema's bereikbaarheid en doorstroming, in het kader van een duurzame en bereikbare stad, zijn van groot belang.

Wat moet er eerst/ook nog gebeuren?

Eerste verkennende gesprekken met de markt (aanbieders) en collega-overheden leveren het volgende op:

- Gedegen onderzoeken waar er mogelijkheden zijn om logistieke hubs te plaatsen, waarbij het volgende nader wordt onderzocht;
- Gebruik van de hub door ondernemers subsidiëren;
- Exploitatie van de hub subsidiëren;
- Faciliteren d.m.v. bestemmings-/omgevingsplan en infrastructurele ingrepen;
- Als overheid niet de financiering van een goederenhub op zich te nemen, maar te faciliteren in het inkoopproces, het bestemmingsplan, infrastructurele maatregelen;
- Deze goederenhubs te gebruiken voor leveranciers (business to business) zoals bevoorrading van kleinere winkels en horeca;
- Niet te gebruiken voor de bevoorrading van onder andere supermarkten, PostNL en DHL. Deze organisaties hebben al een zelfstandig goed planningssysteem. Deze laatste doelgroep inzetten om de pakketten af te leveren bij de pakketkluizen.

Is er een directe samenhang met andere maatregelen?

De bouw van logistieke hubs draagt bij aan een autoluw centrum en aan een verlaging van het aantal vervoersbewegingen van pakketdiensten in de woonstraten. Tijdens de participatiebijeenkomsten van de mobiliteitsvisie hebben een aantal ondernemers en winkeliers uit het centrum aangegeven dat zij graag een actieve bijdrage willen leveren aan het goederenvervoer.

Het idee is ontstaan om alle bestellingen, die de inwoners bij de desbetreffende winkelier of ondernemer plaatst, te verzamelen en met een elektrische bakfiets af te leveren bij de inwoners. Dit idee is voorgelegd tijdens een onlinebijeenkomst, (Brussel - EU) en heeft hoge ogen gescoord als innovatief idee. Dit idee kan nader worden onderzocht binnen de uren en de begroting van de bovenstaande logistieke hubs..



DOELSTELLING : GROEN, DUURZAAM EN INNOVATIEF	
Soort	Proces- en uitvoeringsmaatregel Uitvoeringsprogramma
Budget	Incidenteel (2024-2026) totaal € 250.000
Financiële dekking	De exploitatiekosten worden gedekt uit de algemene middelen.
Planning	**Maatregel(en)**
2024	- Onderzoek Hillyhub
2025	- Onderzoek locaties logistieke hubs
2026	- Opstellen raadsvoorstel
2027	- Mogelijke inzet uitvoering

4.7.2 OPSTELLEN BELEID PAKKETKLUIZEN

Wat is het doel van de maatregel?
Verminderen van het aantal verkeersbewegingen, met name in woonstraten, dat het afleveren van pakketten met zich meebrengt.

Wat wordt er gedaan en waar?
Pakketkluizen realiseren waar vervoerders hun pakketten voor particulieren en bedrijven in kunnen achterlaten. Particulieren en bedrijven kunnen hun pakketten ook in de kluis leggen voor verzending. Door een centrale plek aan te bieden, wordt het aantal logistieke bewegingen verlaagd. Voor het faciliteren van de pakketkluizen wordt in 2023/2024 beleid opgesteld voor semi-openbare ruimtes, gericht op drukbezochte bestaande locaties. Winkelcentra en OV-knooppunten zijn voorbeelden van goede locaties voor pakketkluizen (zie kaart 7). Het is ook mogelijk om een collectieve pakketkluis voor een appartementencomplex te creëren.

Wanneer wordt de maatregel uitgevoerd?
In 2024 wordt er gestart met het schrijven van beleid.

Bijdrage vanuit andere programma's en projecten
Het openen van pakketkluizen biedt een andere invalshoek op het gebied van logistiek. Dit idee en deze invalshoek zijn voorgelegd aan de Europese Commissie voor subsidie en de mogelijkheden hierin. De commissie gaf tijdens de pitch aan gecharmeerd te zijn van het idee en verzocht om nadere uitwerking hiervan.

DOELSTELLING : GROEN, DUURZAAM EN INNOVATIEF	
Soort	**Procesmaatregel Uitvoeringsprogramma**
Budget	**Niet van toepassing**
Financiële dekking	**Uit bestaande middelen**
Planning	**Maatregel(en)**
2024 - 2026	**- Opstellen beleid pakketkluizen**

Wat moet er eerst/ook nog gebeuren?
Net als bij de hubs zien inwoners het praktische voordeel van pakketkluizen, al is er lichte vrees voor meer drukte rondom een pakketkluis. Gesprekken met de markt en collega-overheden leveren het beeld op dat met name pakketkluizen een ideale oplossing zijn voor de markt die zich richt op de inwoners of kleine zelfstandige ondernemers (de business to consumer-markt).

Is er een directe samenhang met andere maatregelen?
In combinatie met een autoluwe binnenstad, zero-emissiezones en meer fietsen en wandelen is dit een ideale bijdrage aan een gezonde stad.

4.8 SAMENWERKEN MET BEDRIJVEN EN VERKLEINEN IN- EN UITGAANDE PENDEL

De in- en uitgaande pendel van bedrijven heeft een grote invloed op de bereikbaarheid en doorstroming van Hilversum. Mede door de coronacrisis zijn de positieve effecten van hybride werken op de bereikbaarheid van Hilversum zichtbaar geworden. Ook het stimuleren van alternatief vervoer en het inzetten op ketenmobiliteit dragen hieraan bij.

De gemeente Hilversum ondersteunt het actief inzetten op mobiliteitsmanagement door en voor bedrijven. Door het stimuleren van alternatief vervoer en hybride werken wordt het aantal verkeersbewegingen door woon- werkverkeer in de stad verminderd (zie ook de verkenning in bijlage 12).

Resultaat van dit deelproject:
Met ondernemers zijn concrete afspraken gemaakt over het inzetten van mobiliteitsmanagement. Hiermee wordt de in- en uitgaande pendel beter verspreid over de beschikbare vervoersmiddelen en hybride werken gestimuleerd.

DEELPROJECT: 8. SAMENWERKEN MET BEDRIJVEN EN VERKLEINEN IN- EN UITGAANDE PENDEL										
Maatregelen Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040	**Doelstelling**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**NA 2030**
Mobiliteitsmanagement stimuleren door en voor bedrijven										



4.8.1 STIMULEREN HYBRIDE WERKEN DOOR EN VOOR BEDRIJVEN

Wat is het doel van de maatregel?

Het aantal verkeersbewegingen reguleren en verminderen door het hybride werken bij bedrijven te stimuleren. Er wordt ingezet op de realisatie van duurzame mobiliteitskeuzes en bijbehorende oplossingen voor de werknemers; de gemeente Hilversum kan hierbij faciliteren.

Wat wordt er gedaan?

Stimuleringsmaatregelen voor hybride werken – deels op kantoor en deels thuis. Op thuiswerkdagen laten mensen immers de auto staan en stappen ze ook niet in de trein. Dit heeft positieve gevolgen op het aantal verkeersbewegingen en de CO_2-uitstoot.

Wanneer en waar wordt de maatregel uitgevoerd?

Tijdens de intensieve participatiebijeenkomsten en uit de expertmeeting (zie verslag) is duidelijk naar voren gekomen dat hybride werken een van de manieren is om het aantal verkeersbewegingen in een stad te verminderen. Dankzij verdiepende gesprekken met deze stakeholders, waaronder het Media Park en Arenapark, is er nu een actieplan in de maak. Het hybride werken wordt hierin onder diverse werkgevers geïnventariseerd en onderling gedeeld. Een tweede verkennende gemeenschappelijke ronde is ingepland in juni 2023.

De onderstaande partijen zijn actief betrokken:

- Op basis van gesprekken met ondernemersverenigingen, ondernemers en organisaties– waaronder die op het Media Park, Arenapark en Zuidwest.
- Op het Media Park en het Arenapark wordt op dit moment al onderzocht welke mogelijkheden er zijn voor deelvervoer, carpoolen, inzetten op ketenmobiliteit en het gebruikmaken van de mobiliteitshubs. Het onderwerp mobiliteit is ook een van de thema's in de gebiedsagenda Zuidwest die in 2023 wordt opgesteld.
- Veel werknemers van Zuidwest wonen in Hilversum en Loosdrecht. De gemeente kan hen stimuleren om op de fiets te komen, bijvoorbeeld door het verbeteren van de fietsparkeer-mogelijkheden en betere woon/werkregelingen. In 2024 wordt er onderzocht hoe het mobiliteitsmanagement van bedrijven en organisaties er op dit moment uit ziet en welke mogelijkheden er zijn om minder reizen en duurzame vormen van mobiliteit te stimuleren. Op basis hiervan wordt een werkgeversaanpak ontwikkeld.

Gemeente Hilversum

De gemeente vervult hierbij een voorbeeldfunctie met beleid op het gebied van hybride werken en een woon/werkregeling die stevig inzet op OV en de fiets. Er zal worden gewerkt met jaarplannen die ter advisering aan B&W worden voorgelegd aan de commissie. Het jaarplan is te combineren met een voortgangsrapportage, zodat de raad in zijn kaderstellende rol zicht houdt op de voortgang en indien nodig kan bijsturen.

Wat is de relatie met andere projecten en programma's?

Het stimuleren van gedragsverandering is gewenst. De gemeente Hilversum ondersteunt dit pakket door te faciliteren in de openbare ruimte en door te helpen bij het doorlichten van de vervoerswensen (management) bij de bedrijven en het opstellen van mobiliteitsplannen.

De grote werkgevers (>100 werknemers) zijn verplicht om vanaf 1 juli 2023 gegevens aan te leveren over woon-werkverkeer en zakelijk verkeer van werknemers. In Hilversum gaat het om circa vijftig bedrijven, waaronder de gemeente Hilversum zelf. Concreet doel is 1 megaton CO_2-winst in 2030. Dit is een afspraak in het Klimaatakkoord.

Daarnaast is er de inzet van deelvervoer en het aanbieden van meer laadpalen. Hybride werken hangt ook nauw samen met onder meer het versterken van OV-knooppunten en ketenmobiliteit. Het aanleggen van goede fietspaden en fietsparkeervoorzieningen, zoals de snelfietsroutes, is van groot belang.

DOELSTELLING : GROEN EN DUURZAAM	
Soort	Procesmaatregel Uitvoeringsprogramma
Budget	Incidenteel (2024-2029) € 50.000 formatie per jaar Exploitatie (2024-2030) € 15.000 per jaar
Financiële dekking	De incidentele kosten worden gedekt uit de algemene middelen. De exploitatiekosten worden gedekt uit het mobiliteitsfonds.
Planning	**Maatregel(en)**
2024 - 2028	- Opstellen mobiliteitsmanagement bedrijven



4.9 PARKEERBELEID INCLUSIEF NORMEN EN LAADPALEN

Een van de deelonderzoeken van dit Uitvoeringsprogramma was een onderzoek naar het parkeerbeleid (zie bijlage 9). Parallel aan de agendering van dit Uitvoeringsprogramma is het nieuwe parkeerbeleid behandeld. In het parkeerbeleid staat uitgewerkt wat de maatregelen op het gebied van parkeren voor Hilversum zijn.

Om Hilversum beter bereikbaar te maken, meer groen in het straatbeeld terug te brengen en meer ruimte te krijgen voor lopen, fietsen, speciale parkeerplaatsen voor gehandicapten, laadplaatsen, en laad- en losplekken, is het noodzakelijk dat er auto's uit het straatbeeld gaan verdwijnen. Met het parkeerbeleid wordt een bijdrage geleverd aan een duurzamere gemeente.

Vanwege de omvang van het parkeerbeleid is dit in een los document nader uitgewerkt. Daarin zijn ook de kaders aangegeven waarbinnen het parkeren in Hilversum de komende jaren wordt uitgewerkt, inclusief een financiële paragraaf voor de uitvoering van het beleid. In dit Uitvoeringsprogramma is wel de aanpak voor de uitbreiding van het aantal laadpalen in de openbare ruimte nader uitgewerkt.

Resultaat van dit deelproject:
Het vergroten van het aantal laadpalen in de gemeente waarbij in 2040 binnen 100 meter een laadpaal beschikbaar is.
Het nieuwe parkeerbeleid met nieuwe parkeernormen is uitgevoerd, en wordt gemonitord en voldoende gefaciliteerd.

DEELPROJECT: 9. PARKEERBELEID INCLUSIEF NORMEN

Maatregelen Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040		Doelstelling	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	NA 2030
Uitbreiden laadpalen in de openbare ruimte											
Maatregelen externe projecten		**Doelstelling**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**NA 2030**
Implementatie nieuw parkeerbeleid en parkeernormen	Opstellen van parkeerbeleid inclusief uitvoeringsplan, monitoring en nota parkeernormen										
	Procesmatig faciliteren van betaald / gereguleerd parkeerbeleid										
	Faciliteiten betaald / gereguleerd parkeerbeleid aan in openbare ruimte										
	Uitvoeren monitoring parkeerbeleid										
	Verlagen parkeernormen										

4.9.1 IMPLEMENTATIE NIEUW PARKEERBELEID EN PARKEERNORMEN

Het nieuwe parkeerbeleid met bijlagen maakt integraal onderdeel uit van het voorliggende Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040. Vanwege de complexiteit en omvang van beide stukken is ervoor gekozen beide voorstellen gezamenlijk, maar in aparte documenten, te behandelen. Beide beleidsdocumenten werken in elkaar door en ondersteunen elkaar.

Door de maatregelen uit de Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040 is het immers mogelijk om het parkeerbeleid in Hilversum te wijzigen en tegelijkertijd vraagt het nieuwe parkeerbeleid alternatieve vervoersmogelijkheden. Het parkeerbeleid wordt verder toegelicht en uitgewerkt in het separate beleidsdocument.



4.9.2 VERSNELLING UITBREIDING LAADPALEN IN DE OPENBARE RUIMTE

Wat is het doel van de maatregel?

Stimuleren van het gebruik van (schoon) elektrisch vervoer. Om het gebruik hiervan aantrekkelijker te maken, komen er meer faciliteiten voor deze elektrische voertuigen. In 2022 waren er ca. 160 publieke laadpalen met dubbele aansluiting in de openbare ruimte. Het doel is dat er in 2026 ca. 320 laadpalen met dubbele aansluiting in de openbare ruimte zijn. Door meer laadpalen te realiseren, is de loopafstand naar deze laadpalen korter. Ook is er door meer laadvoorzieningen een grotere kans dat er één vrij is voor gebruik. Het netwerk wordt verfijnd door het vergroten van het aantal laadpalen.

Wat wordt er gedaan?

- Verspreid over de stad komen er openbare laadpalen die iedereen kan gebruiken. In woonstraten zijn dat de standaard 20kW-laadpalen op het laagspanningsnet. Op drukbezochte locaties zoals winkelcentra en sportlocaties komen snellaadpalen (50 tot 350 kW/h). Daarnaast zijn er de laadpalen die toegankelijk zijn voor bedrijven en bezoekers van bijvoorbeeld hotels.
- Hilversum zal een tweeledig laadpalenbeleid invoeren. Aan de ene kant re-actief (op aanvraag) en aan de andere kant ook pro-actief om aan de (toekomstige) vraag te voldoen. Tot 2035 worden er circa 1.000 laadpalen in de openbare ruimte van Hilversum gerealiseerd.
- Daarnaast wordt er actief het gesprek gevoerd voor meer laadfaciliteiten bij vastgoed van de gemeente Hilversum (parkeergarages in eigen beheer zoals Gooische Brink en Gooiland) en bij parkeergarages van particuliere eigenaren. Dit met als doel de samenwerking op dit gebied te intensiveren en te zorgen voor het vaststellen van een ambitie om meer laadpalen te plaatsen.



Wanneer wordt de maatregel uitgevoerd?

Het is de bedoeling dat mensen in de toekomst steeds vaker een laadpaal in de buurt hebben. In 2023 is de gemiddelde afstand tot een laadpaal nog 300 meter. In 2035 moet dat 100 meter zijn. Voor de korte termijn betekent dit circa vijftig laadpalen per jaar, op termijn wordt dit verhoogd tot tachtig tot negentig laadpalen per jaar.

De mogelijke plekken voor laadpalen worden tot 2035 geplot op de interactieve kaart. Vervolgens worden de laadpalen geprioriteerd op basis van de afstand tot laadpalen. Middels de kaart en een fysieke markering van de laadpalen in de openbare ruimte kunnen inwoners reageren op de voorgenomen locaties. Na een reactieperiode worden de beoogde locaties opnieuw beoordeeld en via een verkeersbesluit gecommuniceerd aan de inwoners.

Bijdrage vanuit andere programma's en projecten

Partners en inwoners ondersteunen het laadpalenbeleid, zo blijkt het participatietraject. Het is daarbij belangrijk om oog te houden voor voldoende parkeerplaatsen voor mensen zonder elektrische auto. Dit geldt voor inwoners, mantelzorgers en zorgaanbieders.



Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2040 gemeente Hilversum

DOELSTELLING : DUURZAAM EN INNOVATIEF	
Soort	**Uitvoeringsmaatregel Uitvoeringsprogramma**
Budget	**Structureel € 80.000 formatie per jaar**
Financiële dekking	**€50.000 wordt structureel gedekt uit de middelen van het coalitieakkoord. Het restant wordt gedekt uit de algemene middelen.**
Planning	**Maatregel(en)**
2023 - 2040	**- 50 laadpalen per jaar met een verhoging tot 80 - 90 laadpalen per jaar.**

Wat moet er eerst/ook nog gebeuren?

Het faciliteren en voorbereidende werkzaamheden voor het plaatsen van de laadpalen.

Is er een directe samenhang met andere maatregelen?

Laadpalen komen onder meer terug bij het deelvervoer in de wijken, bij OV-knooppunten, bij logistieke hubs (snelladers) en bij de mobiliteitshubs. Ook het Programma Groen en de Omgevingsvisie zetten in op duurzaamheid.

4.10 INVOEREN VAN EEN FIJNMAZIG VERVOERSNETWERK

Als ouderen meer gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer, zijn ze minder aangewezen op het bezit van een eigen auto. In dit kader heeft de gemeenteraad van Hilversum bij de behandeling van de Mobiliteitsvisie middels A21-92 'Voor Nixx met de bus' aandacht gevraagd voor het laagdrempelig beschikbaar maken van het vervoer per bus voor ouderen in Hilversum. Op basis van de uitgewerkte opties wordt eind 2024 voor 2 jaar het vervoer per bus gratis gemaakt voor minima-ouderen (AOW-gerechtigde inwoners met minder dan 130% van het sociaal minimum).

Naast het gratis busvervoer is ook onderzoek gedaan naar het laagdrempeliger aanbieden van openbaar busvervoer door middel van fijnmazig vervoer. Hierbij rijden kleinere bussen in en rondom de stad; deze zijn 'op aanvraag' te bestellen. Bij de gesprekken over de nieuwe concessie in 2030 wordt gekeken hoe dit onderdeel kan zijn van het OV-aanbod.

Er zijn inmiddels al verkennende gesprekken gevoerd tussen de gemeente Hilversum, de concessiehouder provincie Noord-Holland, Taxivervoer regio Gooi- en Vechtstreek en Transdev Nederland, Europees voorloper op het gebied van fijnmazig vervoer. De wijken de Meent en het centrum van Hilversum hebben aangegeven actief te willen participeren in dit traject. Daarnaast zijn ook de werkgevers van het Media Park en Arenapark, en de bibliotheek meer dan geïnteresseerd in dit project.

Resultaat van dit deelproject:
Het gebruik van het OV door minima-ouderen wordt gestimuleerd. Daarnaast wordt bij de nieuwe concessie onderzocht hoe fijnmazig vervoer kan bijdragen aan een innovatieve, realistische en duurzame aanpak voor het OV-netwerk. Op termijn zou dit de grotere bussen binnen de gemeente Hilversum kunnen vervangen.



DEELPROJECT: 10. INVOEREN VAN EEN FIJNMAZIG VERVOERSNETWERK

Maatregelen Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040	Doelstelling	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	NA 2030
Implementatie voor Nixx met de bus										
Opleveren plan van aanpak fijnmazig vervoer										

4.10.1 IMPLEMENTATIE ‘VOOR NIXX MET DE BUS’

Wat is het doel van de maatregel?

‘Voor Nixx met de bus’ stimuleert het gebruik van de bus door alle minima-oudere met een inkomen van < 130% sociaal minimum twee jaar gratis busvervoer binnen Hilversum te bieden.

Wat wordt er gedaan?

De gemeenteraad heeft op 9 juni 2021 het amendement A21-92 ‘Voor Nixx met de bus’ aangenomen. Hierin werd verzocht om de herinvoering van het project ‘Voor Nixx met de bus’ als maatregel op te nemen in het Uitvoeringsprogramma voor de Mobiliteitsvisie Hilversum 2040, en deze wordt in samenwerking met de busmaatschappijen uitgewerkt. In het coalitieakkoord is het uitgangspunt opgenomen dat de maatregel zou gelden voor 75-plussers. Het college heeft gemeend om, gelet op het amendement, hier ruimer naar te kijken. Voor de uitvoering van het amendement zijn drie varianten onderzocht, namelijk:

Varianten	50% afname
1. Alle minima ‘Voor Nixx met de bus’ met inkomen < 130% sociaal minimum (doelgroep 12.000)	€ 810.000 per jaar
2. Alle AOW-gerechtigden ‘Voor Nixx met de bus’ (doelgroep 17.500)	€ 1.200.000 per jaar
3. Minima-ouderen (AOW-gerechtigden) ‘Voor Nixx met de bus’ met inkomen < 130% sociaal minimum (doelgroep 2.250)	€ 150.000 per jaar

Door te kiezen voor de optie ‘AOW-gerechtigden met een inkomen < 130% sociaal minimum’ worden de voor deze groep drempels verlaagd om mee te doen aan educatieve, sociale, culturele en sportieve activiteiten. Daarnaast neemt het draagvlak voor OV-gebruik toe waardoor dit meer rendabel is.

DOELSTELLING : DUURZAAM EN INNOVATIEF	
Soort	Proces- en uitvoeringsmaatregel Uitvoeringsprogramma
Budget	Exploitatie: € 150.000,- (voor 2024-2026 (pilot)
Financiële dekking	De exploitatiekosten worden gedekt uit het mobiliteitsfonds, coalitieakkoord en bestaande budgetten
Planning	Maatregel(en)
2024	Invoering ‘Voor Nixx met de bus’

Wanneer wordt de maatregel uitgevoerd?

‘Voor Nixx met de bus’ gaat van start bij de ingangsdatum van dienstregeling jaar 2025 (half december 2024). De uitvoering gebeurt primair door busmaatschappij Transdev met ondersteuning van de gemeente Hilversum. De aanvraagprocedure en voorwaarden worden nader uitgewerkt in een projectplan. Dit wordt in Q3 2024 voorgelegd aan het college.

Om de effectiviteit van de maatregel te meten, is het belangrijk om de afname en het gebruik van deze kaart te monitoren. Daartoe wordt aantal afgenomen abonnementen gemonitord. Na één jaar zal een evaluatie worden gehouden over het gebruik, kosten, maatschappelijke noodzaak en continuering van het aanbod na 2026. Het streven is om ‘Voor Nixx met de bus’ medio december 2024 operationeel te hebben.

Is er een directe samenhang met andere maatregelen?

Er is geen directe samenhang met een andere maatregel, wel stimuleert de maatregel ‘Implementatie Voor Nixx met de bus’ het gebruik van de bus als waardig alternatief. Het draagt bij aan de verlaging van interne vervoersbewegingen met bijvoorbeeld de auto. Het draagvlak voor OV in Hilversum wordt vergroot door een verwachte toename van reizigers aantallen.

4.10.2 PLAN VAN AANPAK FIJNMAZIG VERVOERSNETWERK

Wat is het doel van de maatregel?

Vraaggestuurd (fijnmazig) openbaar vervoer als alternatief voor of als vervanging van de grotere (lijn)bussen (binnen de ring van Hilversum).

Wat wordt er gedaan?

Hilversumse OV-lijnen zijn op dit moment gericht op de vervoersstromen binnen en tussen Hilversum en de omliggende gemeenten. Met het OV van Noord naar Kerkelanden betekent in de praktijk overstappen op station Hilversum en met een stukje lopen als voor- en natransport. Dit maakt dat het OV als alternatief niet of nauwelijks aantrekkelijk voor bijvoorbeeld langer thuiswonende ouderen die binnen Hilversum een reis willen maken van huis naar een club, familie of naar de markt. Fijnmazig vervoer kan voor deze en andere doelgroepen een alternatief zijn (zie ook bijlage 3). Ook wordt het OV een waardiger alternatief voor werkgevers zoals het Media Park en Arenpark, de bibliotheek en andere voorzieningen. Het inzetten op fijnmazig vervoer kan bovendien een uitkomst bieden voor het voorkomen van lege bussen buiten de spitsuren. Mensen kunnen tegen een klein bedrag per rit op- en uitstappen in kleine bussen binnen de gemeente Hilversum. Op een app kunnen zij zien waar een kleinere bus rijdt, deze ‘bestellen’ en op de stoep opstappen.

Wanneer wordt de maatregel uitgevoerd?

Bij het aangaan van de nieuwe concessie voor het openbaar vervoer in 2030 wordt met de provincie Noord-Holland onderzocht of fijnmazig vervoer hiervan onderdeel kan uitmaken.

DOELSTELLING : DUURZAAM EN INNOVATIEF	
Soort	**Procesmaatregel Uitvoeringsprogramma**
Budget	**N.v.t.**
Financiële dekking	**N.v.t.**
Planning	**Maatregel(en)**
2028 - 2030	**- In gesprek met provincie Noord-Holland over nieuwe concessie**
2030	**- In gesprek met provincie Noord-Holland over nieuwe concessie**

Bijdrage vanuit andere programma’s en projecten

De provincie Noord-Holland is concessiehouder en wil actief participeren. Daarnaast heeft Connexxion/Transdev een landelijk programma dat ingaat op vraaggestuurd OV. Ook vanuit het WMO-vervoer binnen de gemeente Hilversum en in samenwerking met Gooi- en Vechtstreek is er bereidheid om actief bij te dragen.

Ook kan fijnmazig vervoer worden gecombineerd met Wmo-vervoer en kan de uitvoerende partij een rol spelen in de verdere vormgeving van fijnmazig vervoer (Vervoer Gooi en Vechtstreek B.V.).



Wat moet er eerst/ook nog gebeuren?

Vanaf 2028 kan in het kader van de nieuwe concessie worden onderzocht wat de mogelijkheden voor fijnmazig vervoer zijn. Met name de businesscase (financiële haalbaarheid) dient verder te worden uitgewerkt. Er is wel een positieve grondhouding van de desbetreffende stakeholders om hier nader onderzoek naar te verrichten.

Is er een directe samenhang met andere maatregelen?

Er is geen directe samenhang met een andere maatregelen, wel is er steun voor fijnmazig vervoer in Hilversum vanuit het participatietraject. Met name de werkgevers voor werknemers, de inwoners van onder andere de Meent en andere organisaties zoals het Arenapark en Media Park tonen grote interesse.



4.11 DE MOGELIJKHEDEN VAN SLIMME MOBILITEIT – IVRI'S INCLUSIEF SENSOREN

Het plaatsen van intelligente verkeersregelinstallaties (iVRI's) met bijbehorende sensoren in Hilversum kan de doorstroming verbeteren. Doordat deze installaties de verkeersintensiteit en het soort verkeer beter kunnen voorspellen, verbetert de doorstroming voor voetgangers, fietsers en auto's. Hierdoor is het mogelijk grip te houden op het wegverkeer binnen en buiten Hilversum. De iVRI's en de sensoren zijn gekoppeld aan de verkeerscentrales van de provincie Noord-Holland.

Hierdoor ontstaat een robuust digitaal systeem. De iVRI's op de Johannes Geradtsweg zijn in het vierde kwartaal van 2021 vervangen. Er worden sensoren aan toegevoegd om ze nog intelligenter te maken.

Daarna volgt uitbreiding naar andere plekken in Hilversum, bijvoorbeeld op de Diependaalselaan. De buitenring en centrumring hebben prioriteit bij het plaatsen van de iVRI's. Daarnaast wordt onderzocht of het mogelijk is om sensoren te plaatsen die kunnen worden gekoppeld aan de drukte bij parkeerplaatsen en parkeergarages.

Resultaat van dit deelproject:
Een betere doorstroming van het huidige en toekomstige verkeer en de daar bijbehorende vervoersmiddelen, zoals de auto en de fiets. Met als gevolg dat er meer grip komt en een betere verdeling ontstaat van het verkeer naar en binnen Hilversum.

DEELPROJECT: 11. DE MOGELIJKHEDEN VAN SLIMME MOBILITEIT

Maatregelen Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040	Doelstelling	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	NA 2030
Implementatie vaste monitoring verkeerstromen										
Onderzoek naar het opzetten van een geluidsnetwerk										
Inregelen iVRI's (formatie)										
Maatregelen externe projecten	**Doelstelling**									
Verkeersonderzoek naar verkeersstromen										
Vervangen VRI's door iVRI's										
Doorontwikkelen luchtkwaliteitsnetwerk										



4.11.1 IMPLEMENTATIE VASTE MONITORING VERKEERSTROMEN

Wat is het doel van de maatregel?

Jaarlijks inzicht krijgen in de verkeersstromen op het wegennet binnen Hilversum.

Wat wordt er gedaan?

Om de mobiliteit in Hilversum te kunnen verbeteren, is inzicht in de verkeersstromen op onze hoofdwegen cruciaal. Om nog beter inzicht te krijgen en sneller in te kunnen spelen op trends en ontwikkelingen van het mobiliteitsnetwerk is een permanent monitoringssysteem noodzakelijk.

Het huidige kentekenonderzoek wordt niet met vaste regelmaat uitgevoerd en is daarvoor niet geschikt. Zo dateert het laatste kentekenonderzoek uit 2015 met als vraag “Hoeveel doorgaand verkeer hebben we op onze wegen?” (zie onderstaande tabel). In het najaar van 2023 zal een extern bureau opnieuw een kentekenonderzoek doen waarbij naast hoeveelheid ook de afkomst van het verkeer wordt onderzocht met de vraag: “Waar komt het verkeer vandaan en waar gaat het naartoe?”

	ETMAAL 0 - 24 UUR			OCHTENDSPITS 7 - 9 UUR			AVONDSPITS 16 - 18 UUR		
LOCATIE HILVERSUM	TOTAAL IN	AANTAL DOORGAAND	PERCENTAGE DOORGAAND	TOTAAL IN	AANTAL DOORGAAND	PERCENTAGE DOORGAAND	TOTAAL IN	AANTAL DOORGAAND	PERCENTAGE DOORGAAND
Larenseweg	13.823	1.392	10%	2.189	160	7%	1.995	306	15%
Soesterdijkstraatweg	4.463	1.110	25%	820	139	17%	809	236	29%
Op- en afritten A27	17.954	3.117	17%	3.567	442	12%	2.174	520	24%
Utrechtseweg	2.618	1.012	39%	344	151	44%	493	173	35%
Loosdrechtseweg	7.616	1.631	21%	1.002	208	21%	1208	226	19%
Vreelandseweg	11.313	2.822	25%	1.662	422	25%	1.740	440	25%
’s-Gravelandseweg	3.274	562	17%	458	96	21%	386	55	14%
Bussumergrintweg	1.200	51	4%	247	13	5%	210	9	4%
Lage Naarderweg	7.512	681	9%	1.174	84	7%	1.229	136	11%

Tabel Kentekenonderzoek 2015 % doorgaand verkeer (ingaande meetposten).

In dat onderzoek ligt de nadruk op onderscheid tussen doorgaand- en bestemmingsverkeer en intern verkeer. Met deze gedetailleerde gegevens is het mogelijk betere onderzoeken uit te voeren en gerichter maatregelen te treffen. Door ieder jaar eenzelfde onderzoek te doen, ontstaan er trends waarop het mobiliteitsbeleid kan worden afgestemd. Om jaarlijks de verkeersbewegingen in beeld te brengen is een robuuster systeem nodig. Om het permanente monitoringsysteem in te richten, wordt een monitoringscamera geplaatst op alle in- en uitgaande radialen, het onderliggende hoofdwegennet (radialen, buitenring en binnenring) en op ingangen van bedrijventerreinen. Het systeem volgt anoniem het gemotoriseerd verkeer en is dus niet naar personen te herleiden.

Wanneer wordt de maatregel uitgevoerd?

De implementatie van het systeem zal in 2026 plaatsvinden.

Wat is de relatie met andere projecten en programma's?

Er is een directe relatie met Open Hilversum waar de gemeente Hilversum data deelt met belangstellenden.
Kijk op https://open-hilversum.hub.arcgis.com/

Wat moet er eerst/ook nog gebeuren?

Om te komen tot de implementatie van het monitoringssysteem zal een openbare aanbesteding moeten plaatsvinden.

Is er een directe samenhang met andere maatregelen?

- Verkeersonderzoek naar verkeersstromen: in 2023 wordt – in navolging van 2015 – een nieuw verkeersonderzoek uitgevoerd. Hierin staat de vraag centraal: "Waar komt het verkeer vandaan en waar gaat het naartoe?".

- Vervangen VRI's door iVRI's: vanaf 2023 worden de VRI's vervangen door iVRI's. Op basis van de resultaten van de permanente monitoring kunnen de iVRI's beter worden afgestemd. Dit draagt bij aan het verbeteren van de verkeersdoorstroming en leefbaarheid op de hoofdwegen in Hilversum.

DOELSTELLING : DUURZAAM EN INNOVATIEF	
Soort	**Uitvoeringsmaatregel Uitvoeringsprogramma**
Budget	**€ 150.000 per jaar voor monitoringssysteem**
Financiële dekking	**De exploitatiekosten worden gedekt uit de algemene middelen.**
Planning	**Maatregel(en)**
2026	**Implementatie**

4.11.2 ONDERZOEK NAAR HET OPZETTEN VAN EEN GELUIDSNETWERK

Wat is het doel van de maatregel?

Er komen veel klachten binnen over geluidsoverlast door het verkeer op onze wegen. Nu wordt de geluidsbelasting met behulp van rekenmodellen bepaald. Maar de klachten gaan vaak over piekgeluiden zoals knallende uitlaten en toeterende auto's. Om hier meer inzicht in te krijgen en mogelijk handhavingsacties naar aanleiding van klachten te kunnen organiseren, kan het meetnetwerk de juiste onderbouwing geven.

Wat wordt er gedaan?

Uit de consultatieronden is vaak geluidsoverlast van gemotoriseerd verkeer naar voren gebracht. Vanuit wet- en regelgeving worden de geluidsniveaus altijd berekend en uitgedrukt in gemiddelde geluidsniveaus, terwijl vaak geklaagd wordt over piekgeluiden. Om hier meer inzicht in te krijgen is het meten van geluid noodzakelijk. Dit zou kunnen leiden tot gerichte maatregelen die geluidsoverlast zou kunnen verminderen. In de regio wordt momenteel een pilot uitgevoerd met het meten van geluidsniveaus op verschillende locaties. Indien de pilots positief verlopen en duidelijke conclusies aan te verbinden zijn, is het de bedoeling dat ook in Hilversum een geluidsmeetnetwerk wordt opgericht. Dit gebeurt door op vaste locaties sensoren te plaatsen die het geluidsniveau meten. Daarvoor zal dan een apart voorstel aan de gemeenteraad worden voorgelegd.

Wanneer wordt de maatregel uitgevoerd?

Het onderzoek zal in 2025 plaatsvinden. Naar aanleiding van dit onderzoek en de bijbehorende resultaten kom er in 2026 een voorstel of een terugkoppeling hiervoor in de gemeenteraad.

Bijdrage vanuit andere programma's en projecten

Er is een directe relatie met Open Hilversum waar de gemeente Hilversum data deelt met belangstellenden. De luchtkwaliteit wordt al op verschillende plaatsen in Hilversum gemeten. De meetresultaten staan op Open Hilversum.

Wat moet er eerst/ook nog gebeuren?

De resultaten van de pilot in de regio zijn te gebruiken voor het Hilversumse netwerk.

Is er een directe samenhang met andere maatregelen?

Doorontwikkelen van het luchtkwaliteitsnetwerk: het meetnetwerk voor luchtkwaliteit is al geïmplementeerd en kent een eigen budget op de **begroting**. Samen met een meetnetwerk voor geluid kan overlast door lucht en geluid worden gemonitord.

DOELSTELLING : INNOVATIEF	
Soort	**Procesmaatregel Uitvoeringsprogramma**
Budget	**N.v.t. volgt t.z.t.**
Financiële dekking	**Niet van toepassing**
Planning	**Maatregel(en)**
2025	**- Onderzoeken**
2026	**- Raadsvoorstel**

4.11.3 INREGELEN IVRI'S

Wat is het doel van de maatregel?

Een betere doorstroming bij verkeerslichten voor voetgangers, fietsers/scooters en auto's met ingestelde iVRI's (intelligente verkeers-regelinstallaties) inclusief sensoren. Hiermee verkleint de reistijd voor voetgangers fietsers en worden schone vormen van mobiliteit aantrekkelijker.

Wat wordt er gedaan?

Voordat de iVRI's optimaal zijn te gebruiken, moeten de (prioriteits)regels zijn opgesteld en de iVRI's zijn ingeregeld. Het opstellen en inregelen van de iVRI's is specialistisch werk en daarvoor is al in 2024 een verkeerskundige iVRI noodzakelijk om deze werkzaamheden uit te voeren.

Wanneer wordt dit uitgevoerd?

In 2024 wordt gestart met het opstellen van (prioriteits)regels voor de verschillende locaties en iVRI's.

Wat is de relatie met andere projecten en programma's?

Op verschillende locaties in Hilversum komen iVRI's te staan. De iVRI's worden gekoppeld aan de Innovatie (verkeers) centrale van de provincie Noord-Holland om een samenhangend geheel te krijgen op de buitenring, de N-wegen en de binnenring.

Wat moet er eerst/ook nog gebeuren?

In de komende jaren worden bestaande verkeersregelinstallaties (VRI) vervangen voor intelligente verkeersregelinstallaties (iVRI's) (zie bijgaande tabel). Met deze iVRI's is het mogelijk om actief in te spelen op de actuele verkeersstromen. Zo kunnen fietsers bij regen sneller en vaker groen licht krijgen. Dit gebeurt met een slim planningssysteem dat is gebaseerd op real-time data en informatie. De Johannes Geradtsweg is al uitgerust met deze iVRI's.

Is er een directe samenhang met andere maatregelen?

- Vervangen van VRI's door iVRI's: vóór 2027 worden de VRI's op de genoemde twaalf kruispunten vervangen voor iVRI's. In 2026 komt er een aanvullend voorstel om heel Hilversum met iVRI's uit te rusten, inclusief de aantallen die nodig zijn om dit te realiseren.
- Implementatie vaste monitoring verkeersstromen: de iVRI's kunnen ook data verzamelen over de verkeersintensiteiten van het verkeer.

DOELSTELLING : DUURZAAM, INNOVATIEF EN VEILIG	
Soort	Uitvoeringsmaatregel Uitvoeringsprogramma
Budget	Incidenteel (2024-2028) € 90.000 formatie per jaar
Financiële dekking	De exploitatiekosten worden gedekt uit de algemene middelen.
Planning	**Maatregel(en)**
2024	- Werving verkeerskundige iVRI
2024 - 2028	- Inregelen van de iVRI's - Opstellen van regelvoorschriften

KRUISPUNTEN	JAAR VAN VERVANGING
Gijsbrecht van Amstelstraat /Vaartweg, Gijsbrecht van Amstelstraat /Nieuwe Havenweg, 's-Gravelandseweg/G. van Messdagweg	2024
Diependaalselaan / Eikbosserweg, Diependaalselaan / Hilvertsweg, Diependaalselaan / Bosdrift, Diependaalselaan / J. de Wittstraat, Voetgangersoversteek Vreelandseweg	2025
Oosterengweg / Van Riebeeckweg, J. Geradtsweg / J. van Campenlaan	2026
Oostereind / Arenapark, J. van der Heijdenstraat / Eemnesserweg	2027

Tabel Te vervangen VRI's voor iVRI's

Hiermee ontstaat ook duidelijk inzicht in hoe het verkeer zich over kruispunten verdeelt. Dit verrijkt de gegevens die verkregen worden door de vaste monitoring verkeerstromen.



5. VERVOLG

5.1 Financiën

Om de plannen in dit Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040 te realiseren is geld nodig. Ten eerste is incidenteel budget nodig om de projecten te plannen, communiceren en samen met de stakeholders op te starten. Deze projecten vragen om investeringen door de gemeente en daar waar mogelijk worden subsidies aangevraagd bij onder andere het Rijk en de provincie. Tenslotte is er structureel budget voor onderhoud nodig om de ten uitvoer gebrachte projecten op niveau te houden.

Formatie

Het Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040 omvat investeringen die een langdurig financieel effect op de gemeentelijke begroting hebben. Om deze 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. De kosten voor deze extra capaciteit zijn onderdeel van het totaal van de financiën voor het Uitvoeringsprogramma. Hier is onderscheid te maken tussen formatie die direct ten laste komt van de exploitatie. Het gaat hierbij om de Programmamanager, Projectleider (eerste fase), Beleidsmedewerker Hybride werken en Veilig naar school, Beheerder Laadpalen en het inregelen van iVRI's. Dit betreft in totaal 6 fte. Daarnaast komt er formatie ten laste van de personeelskosten als onderdeel van de investeringskredieten. Hierbij gaat het om de Projectleider (projectfase), Landschapsontwerp, Werkvoorbereiding en Toezicht- en directievoering.

Investeringsbudgetten

Het totaal van de in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040 opgenomen investeringen tussen 2024 en 2040 is € 7.300.000. In bijlage 2 is het totaal van de investeringen per deelproject weergegeven. Hierbij is inzichtelijk gemaakt in welk jaar, welke investering zal worden uitgevoerd.

Subsidies

De in het Uitvoeringsprogramma opgenomen jaarlijkse investeringen betreffen de maximale investeringen. Er zijn echter diverse landelijke en provinciale subsidieregelingen waar zoveel als mogelijk gebruik van wordt gemaakt. Dit zal de volle aandacht hebben bij de planning en voorbereiding van alle projecten. Voorbeelden van de diverse regelingen zijn:

Europa:	- Connecting Europe Facility – Transport
	- EFRO Kansen voor West III
	- Horizon Europe Research & Innovation 2021-2027
Rijksoverheid:	- Mobiliteitsfonds
Provincie Noord-Holland:	- Participatiefonds Duurzame Economie
	- Uitvoeringsregeling subsidie kleine infrastructuur
	- Verkeerseducatie scholieren

Het Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040 loopt tot 2040. Subsidieregelingen zijn ook aan verandering onderhevig. In de jaarlijkse uitvoeringsplannen en de lopende P&C cyclus worden de investeringen en de daarvoor te ontvangen subsidies geactualiseerd.

Overzicht financiën

In bijlage 2 is het totaal van de benodigde budgetten voor het Uitvoeringsprogramma uitgewerkt. Het is daarbij belangrijk om voor de komende vijf jaar de juiste inschatting te kunnen maken van de exploitatielasten en investeringen. Tegelijkertijd wordt ook 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 reeds beschreven wordt hier 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 niet in te schatten hoe zich dit de komende jaren ontwikkelt. Op basis van bovenstaande uitgangspunten worden in de toekomstige jaren in de reguliere P&C cyclus mogelijke veranderingen en daarmee de effecten inzichtelijk gemaakt.

5.2 Monitoring en evaluatie

Om het Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040 te kunnen uitvoeren en om de voortgang op de doelen te kunnen meten, komt er een plan voor onderzoek, monitoring en evaluatie. Het doel is om elke vier jaar de voortgang op de doelen te evalueren en waar nodig de inspanningen en het Uitvoeringsprogramma bij te sturen. Monitoring en evaluatie bieden inzicht in waar het programma staat en of het nodig is om het beleid bij te sturen. Het is een instrument dat antwoord geeft op twee deelvragen:

Monitoring:	*Hoe staan we ervoor?*
Evaluatie:	*Hebben we bereikt wat we ons hadden voorgenomen en in welke mate hebben onze plannen daaraan bijgedragen?*

Op basis van deze informatie wordt periodiek beoordeeld hoe het programma ervoor staat en of er aanleiding is voor bijsturing van de maatregelen. De doelstellingen van de verschillende deelprojecten in dit programma worden uitgewerkt in beleidsindicatoren (zie verderop in dit hoofdstuk). Een indicator is de meetbare waarde die is te zien als een afgeleide, vertaling of benadering van de doelstelling.

Niet alle beleidsindicatoren zijn geschikt om te monitoren of de doelen worden gehaald. Het is bijvoorbeeld niet mogelijk om de modal split (de verdeling van de (personen) verplaatsingen over verschillende vervoerswijzen) als indicator voor het Uitvoeringsprogramma te gebruiken. De externe bureaus die de verschillende deelonderzoeken voor de gemeente Hilversum onderzochten, geven eveneens aan dat 'het effect van de maatregelen en de modal split' moeilijk meetbaar zijn en dat het lastig is om hier uitspraken over te doen.

Daarom is monitoring en evaluatie van groot belang evenals ook het inzetten van een nulmeting, omdat dit voor een ijkpunt zorgt. Naast de maatregelen uit het Uitvoeringsprogramma zijn hiervoor ook aanpassingen van het rijksbeleid noodzakelijk.

Denk bijvoorbeeld aan invoering van rekeningrijden. Met dit Uitvoeringsprogramma doet Hilversum wat in het vermogen ligt om mensen te verleiden zoveel een alternatief voor de auto te kiezen. In 2023 wordt de nul-situatie vastgelegd.

Hiervoor worden de volgende indicatoren gebruikt:
- Kentekenonderzoek,
- De hoeveelheid laadpalen in 2023;
- Hoeveelheid beschikbaar deelvervoer in Hilversum;
- Parkeerdrukte;
- Lengte fietsvoorzieningen;
- Bezettingsgraad OV: voornamelijk regionaal busvervoer, aantal fietsparkeerplaatsen, luchtkwaliteit (fijnstof);
- Ongevallen;
- Enzovoort.

Een nadere uitwerking van de Monitor Mobiliteit inclusief relevante beleidsindicatoren wordt in 2024 voorgelegd aan het college middels een voorstel voor onderzoek, monitoring en evaluatie.

5.3 Jaarplannen

Hoe zorgvuldig het Uitvoeringsprogramma ook is opgesteld; niemand kan de toekomst voorspellen. Bij een uitvoeringsprogramma dat meerdere jaren vooruitkijkt, moeten aanpassingen daarom altijd tussentijds mogelijk zijn. Het opstellen van de monitor Mobiliteit draagt daaraan bij. De raad wordt periodiek over de voortgang geïnformeerd via de daarvoor bestemde procedures (RIB, p+c cyclus, etcetera).

Bij de evaluatie wordt gekeken of de maatregelen nog overeenkomstig de gestelde scope, planning en begroting uitgevoerd kunnen worden. Indien nodig volgt een aanpassing van de jaarplanning.

5.4 Participatie

De ingezette weg van betrekken en informeren in het Mobiliteitsprogramma via communicatie heeft toegevoegde waarde. In de periode van uitvoering tot en met 2040 wordt deze aanpak voortgezet.

MOBILITEITSVISIE 2040

2021
- **Mobiliteitsvisie 2040 vastgesteld door de raad**
- **Inzet op groen, innovatief en duurzaam**

UITVOERINGSPROGRAMMA MOBILITEIT 2040

2022 - 2023
- **11 deelonderzoeken**
- **Opzetten van een interactieve kaart**
- **Participatie**

UITVOERINGSPROJECTEN MOBILITEIT 2040

2024 - 2040
- **Verschillende uitvoeringsprojecten**

Uitgangspunten

De aanpak is mede gebaseerd op enkele uitgangspunten:

Betrouwbaarheid: luisteren naar doelgroepen en toetsen wat zij vinden, zeggen wat je doet en doen wat je zegt geeft duidelijkheid en vertrouwen

Uitlegbaarheid en uitvoerbaarheid: uitleggen welke keuzes worden gemaakt en hoe die in de uitvoering uitpakken, op basis van maatregelen die grondig zijn getoetst (bij andere programma's, en wat betreft het budget). En waarover de gemeenteraad uiteindelijk beslist.

Betrokkenheid: de relaties die zijn gelegd tijdens de Mobiliteitsvisie en het Uitvoeringsprogramma verder onderhouden tijdens de uitvoering van de projecten. Zo blijft de groep betrokken en geïnformeerd.

Ondersteuning

Een periode van ruim vijftien jaar communicatie over de (deel)uitvoeringsprojecten heeft een paraplu nodig. De samenhang tussen de verschillende projecten wordt beter zichtbaar gemaakt met periodieke updates aan de Hilversummers, stakeholders en interne projectmedewerkers van de gemeente. Communicatie ondersteunt hierin op de volgende manieren:

Participeren: deelprojecten die in de uitvoering gaan hebben af en toe nog keuzes te maken. Dit gaat over bijvoorbeeld de locatie van voorzieningen als laadpalen, parkeerplaatsen, trottoir -en fietspadverbeteringen en doorfietspaden. Waar mogelijk wordt de kennis en inbreng van inwoners en stakeholders hiervoor benut in (kleine) participatietrajecten.

Informeren: de samenhang in de uitvoering wordt vergroot met ondersteuning op de website van de gemeente Hilversum – bouwenaanhilversum.nl – en door een periodieke nieuwsbrief over mobiliteit. Hier wordt de actuele stand van zaken gepubliceerd.

Reageren: het project heeft een e-mailaccount – mobiliteit@hilvershum.nl. Dit wordt gebruikt om vragen van inwoners bij de juiste interne contactpersonen terecht te laten komen, en om vragen te beantwoorden.

Samenwerken: de uitvoeringsprojecten Mobiliteit 2040 staan niet op zichzelf. Ze hangen soms nauw samen met gebiedsagenda's en andere projecten, zoals de Omgevingsvisie, Arenapark, Circusterrein, Stationsgebied en Gebiedsagenda Centrum. Voor samenhang zijn communicatie, afstemming en vooral samenwerking van en over deze projecten programma's een must.

Ondersteunen: binnen de gemeente Hilversum is veel kennis en kunde aanwezig over de uitvoeringsmaatregelen en -projecten. Deze medewerkers raken ervan doordrongen dat hun bijdrage samenhangt met die van anderen wanneer hieraan aandacht wordt besteed.

COLOFON

© Gemeente Hilversum 2023

Ontwerp & vormgeving:
Studio Pietje Precies bv, Hilversum

Fotografie:
Studio Kastermans

Meer informatie:
Gemeente Hilversum
Dudokpark 1
1217 JE Hilversum

hilversum.nl
bouwenaanhilversum.nl/mobiliteit2040

