Raadsinformatiebrief

Van	Burgemeester en Wethouder/Burgemeester	Zaak nr.	1681055
Aan	Gemeenteraad	RIB nr.	2025-10
Portefeuillehouder	J.E.G.M. Göbbels	Datum	11 februari 2025
Informatie bij	Arnout Zaal	Tel. nr.	(035) 629 2380

Onderwerp

Jaarplan 2025 Uitvoeringsprogramma Mobiliteit

Kernboodschap

Het jaarplan kijkt terug naar 2024 en behandelt de werkzaamheden in 2025 vanuit Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2040. Per thema worden de projecten behandeld en is de actuele stand van zaken weergegeven.

Aanleiding

In 2023 is het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit vastgesteld en afgesproken dat de raad ieder jaar door middel van een jaarplan wordt geïnformeerd over de actuele stand van zaken. Er dient een terugblik over het voorgaande jaar en een vooruitblik over het komende jaar te worden gegeven.

Consequenties

Het betreft een integraal jaarplan. Dit jaarplan is afgestemd met verschillende gemeentelijke teams en afdelingen. Het betreft projecten die soms gezamenlijk met teams binnen Leefomgeving maar ook vanuit Sociaal domein moeten worden georganiseerd. Het Uitvoeringsprogramma kent een eigen financieel budget van exploitatiekosten en investeringskredieten. Als de financiële uitgave of de te verwachten kosten significant afwijken van de prognose uit het uitvoeringsprogramma wordt daarover gerapporteerd.
Het jaarplan 2025 kent een planning met werkzaamheden die (ook) in 2024 plaats dienden te vinden. In verband met de lastige arbeidsmarkt en het werven van benodigd personeel is pas sinds september 2024 de benodigde personele capaciteit ingevuld. Daardoor is er een vertraging in het uitvoeringsprogramma opgetreden en is de gemeenteraad in oktober 2024 geïnformeerd over de te verwachten onderschrijding op de financiën van mobiliteit.

Vervolgtraject

Gedurende het jaar wordt over verschillende projecten op verschillende momenten zowel het college als de raad geïnformeerd over de voortgang. Ook wordt zoals gebruikelijk op belangrijke momenten of onderwerpen het college of de gemeenteraad geïnformeerd, geadviseerd of worden voorstellen gedaan om maatregelen te realiseren. In de komende weken volgt een memo met een samenvatting en duiding van het kentekenonderzoek.

Burgemeester en wethouders van Hilversum,

de gemeentesecretaris,	de burgemeester,
mr. C.P. Torres Barrera	dr. ir. G.M. van den Top

Bijlage(n):

1. Jaarplan 2025 Uitvoeringsprogramma Mobiliteit

Deze raadsinformatiebrief is digitaal beschikbaar op internet onder “Vergaderstukken”, B en W-vergadering van 28 januari 2025.



Jaarplan 2025

Uitvoeringsprogramma Mobiliteit

Inhoudsopgave

Inleiding		3
1.	Realiseren autoluw centrum en uitbreiden 30 km/u-zones	4
2.	Verbeteren ontsluiting Buitenring en uitbreiden 60 km/u-zones	4
3.	Betere faciliteiten voor langzaam vervoer	6
4.	Realisatie van ketenmobiliteit en OV- knooppuntenontwikkeling	9
5.	Deelvervoer	9
6.	Bepalen van zero-emissiezones	11
7.	De gefaseerde realisatie van drie logistieke hubs	11
8.	Samenwerken met bedrijven in verkleinen pendel	12
9.	Parkeerbeleid inclusief normen en laadpalen	12
10.	Invoeren van een fijnmazig vervoersnetwerk	12
11.	De mogelijkheden van slimme mobiliteit	13

Inleiding

Voor u ligt het jaarplan Mobiliteit 2025. Dit jaarplan is het tweede jaarplan dat in het kader van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2040 is opgesteld. In april 2021 heeft de gemeenteraad de Mobiliteitsvisie 2040 vastgesteld. Het daaropvolgende Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2040 is vastgesteld op 19 juli 2023. Dit jaarplan omvat een terugblik op wat in het kader van het Uitvoeringsprogramma in 2024 is gedaan en een vooruitblik op de projecten en activiteiten die in 2025 worden opgepakt. De terugblik over 2024 beslaat de periode januari t/m november 2024, dus niet een volledig jaar. Sinds het uitvoeringsprogramma is vastgesteld is de formatie achtergebleven waardoor er sprake is van vertraging en onderschrijding van budgetten. De vertraging bestaat uit het niet (volledig) kunnen starten van projecten zoals gepland. Sinds het tweede kwartaal van 2024 is er een programmamanager en sinds het derde kwartaal van 2024 is er een projectleider voor prio-wegen en doorfietsroutes en zijn uren van ingehuurd personeel verhoogd.

Opzet

De opzet van dit jaarplan is gelijk aan hoofdstuk 4 in het uitvoeringsprogramma. De planning is uitgewerkt tot op kwartaalniveau. Hierbij geldt uiteraard dat deze door onvoorziene omstandigheden kan schuiven. Waar relevant zijn, net als in het uitvoeringsprogramma, ook andere projecten benoemd.

Financiën

Dit jaarplan is opgesteld binnen de inhoudelijke en financiële kaders van het uitvoeringsprogramma. Met het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit zijn de middelen beschikbaar gekomen die nodig zijn voor realisatie van de opgenomen maatregelen. Voor sommige projecten geldt dat wel budget voor de onderzoeksfase is opgenomen, maar nog geen budget voor de eventuele realisatiefase. Dit is in dit jaarplan expliciet benoemd. Mocht daar aanleiding voor zijn, dan volgt hiervoor een raadsvoorstel.

Subsidies

Er liggen, provinciaal, landelijk, maar ook Europees, kansen voor subsidiering van projecten. In 2023 is een verkenning gedaan van Europese subsidieprogramma's. De meest actuele informatie is opgenomen bij de projecten. In 2025 blijven wij mogelijkheden onderzoeken om subsidies te krijgen voor de verschillende projecten.

Communicatie & Participatie

In het jaarplan zijn tal van onderzoeken en projectplannen opgenomen. De gemeenteraad wordt over de voortgang daarvan geïnformeerd via collegebrieven, raadsinformatiebrieven en de reguliere P&C-cyclus. Specifiek over de uitrol van het parkeerbeleid wordt de gemeenteraad elk halfjaar geïnformeerd. De eerste voortgangsrapportage parkeren is in het derde kwartaal van 2023 aan de gemeenteraad verstuurd. In 2024 is de externe communicatie en de participatie weer in de volle breedte opgepakt.



1. Realiseren autoluw centrum en uitbreiden 30 km/u-zones

Implementatie autoluw centrum

De centrumring en radialen zijn onderdeel geworden van routes voor doorgaand verkeer. De drukte op deze wegen draagt niet bij aan een duurzame, bereikbare, leefbare en veilige stad. De leefbaarheid in het centrum krijgt een impuls door van lopen en fietsen de primaire mobiliteitsvormen te maken. Dit wordt gerealiseerd door het autoluwe gebied binnen de centrumring uit te breiden. Alle straten in het centrum krijgen een maximale rijsnelheid van 30 km per uur. Om dit te realiseren worden minimale inrichtingsmaatregelen toegepast en wordt zo veel als mogelijk aangesloten bij andere projecten, zoals bijvoorbeeld het realiseren van doorfietsroutes.

In 2024 is gestart met het opstellen van een projectplan om het centrum autoluw te maken. Er zijn concrete maatregelen per straat onderzocht en geanalyseerd en er is een inventarisatie van het participatieproces gedaan. Participatie heeft extra aandacht nodig in verband met de samenhang met andere maatregelen (zoals mogelijke invoering van een zero-emissie zone Centrumgebied en realisatie doorfietsroute). Voor de participatie wordt meer tijd genomen dan eerder voorzien.

Het projectplan wordt in het tweede kwartaal 2025 ter vaststelling voorgelegd aan het college. De realisatie van de eerste maatregelen staat gepland voor he vierde kwartaal van 2025.

Het onderzoek wordt gedekt uit het begrote exploitatiebudget van €20.000. Voor het project is er totaal €1.000.000 investeringskrediet beschikbaar gesteld. Dit krediet wordt tot en met 2028 besteed.

Instellen en onderzoeken 30 km/u-zones centrumring

In 2023 zijn we gestart met onderzoek naar de invoering van 30 km per uur op de centrumring (tussen de Spoorstraat en het Melkpad). In 2024 is het overige deel van de centrumring onderzocht tussen het Stationsstraat en het Gooilandplein. Het onderzoek is nodig om de te nemen verkeersbesluiten te kunnen onderbouwen. Onderzocht wordt onder welke voorwaarden 30 km per uur ingevoerd kan worden op de gehele centrumring en wat de gevolgen zijn voor het verkeer. Er wordt gekeken naar route wijzigingen, mogelijke fasering en of sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. In het eerste kwartaal van 2025 zullen de resultaten gepresenteerd worden aan het college. Als het college positief besluit, dan kunnen de maatregelen met minimale aanpassingen direct op de hele ring worden ingevoerd of fasegewijs tussen 2025 en 2027 worden uitgevoerd. Er is in totaal €140.000 investeringskrediet beschikbaar om deze maatregelen uit te voeren. De verwachting is dat we deze maatregel binnen dit budget uitvoeren, verdeeld over de jaren 2025 t/m 2027.

2. Verbeteren ontsluiting Buitenring en uitbreiden 60 km/u-zones

Optimalisatie kruispunt dr. J.M. den Uylplein en optische wegversmalling Johannes Geradtsweg

In 2024 is gestart met het onderzoek naar en ontwerp van de optimalisatie van het kruispunt dr. J.M. den Uylplein.
Voor uitvoering van de werkzaamheden wordt uiterlijk in het eerste kwartaal 2025 een voorstel voorgelegd aan het college.

In 2024 is gestart met het onderzoek naar optische wegversmalling op de Johannes Geradtsweg. Voorstel voor participatie en uitvoering van maatregelen volgt in het eerste kwartaal van 2025.

De kosten voor deze maatregelen worden gedekt uit het investeringsprogramma, waar een krediet van €1.010.000 is opgenomen. Hiervan is €243.616 gedekt uit een subsidie. De verwachting is dat we deze maatregel binnen dit budget uitvoeren, verdeeld over de jaren 2026 t/m 2027.

Verdiepen onderdoorgang spoorviaduct in combinatie met afsluiting van de Sumatralaan-Zuid met de Insulindelaan

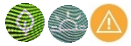
In 2024 is gestart met het onderzoek naar het verdiepen van de onderdoorgang van het spoorviaduct in combinatie met afsluiting, voor gemotoriseerd verkeer, van de Sumatralaan-Zuid met de Insulindelaan. De resultaten zijn er en op basis van de onderzoeksresultaten leggen we een voorstel voor aan het college in het eerste kwartaal van 2025. De kosten voor deze maatregelen worden gedekt uit het investeringsprogramma, waar een krediet van €2.000.000 is opgenomen. De verwachting is dat we deze maatregel binnen dit budget uitvoeren, verdeeld over de jaren 2026 t/m 2027.

Onderzoek naar aanpassing digitale informatie in navigatiesystemen



Naar aanleiding van de uitkomsten van het doorstromingsonderzoek (kentekenonderzoek) 2023 stellen we in 2025 samen met de NDW (Nationaal Dataportaal Wegverkeer) een projectplan op met als doel om de verkeersbewegingen van doorgaand zwaar vrachtverkeer in Hilversum te minimaliseren. Dit projectplan wordt uiterlijk in het tweede kwartaal 2025 voorgelegd aan het college. Samen met de provincie Noord-Holland ontwikkelen we voor alle modaliteiten netwerkkaarten. Deze netwerkkaarten worden verwerkt om aan te duiden wanneer en door welke modaliteit het wegvak gewenst is te worden gebruikt. Daarmee wordt getracht sluipverkeer en/of ongewenst verkeer te voorkomen. De resultaten worden in het derde kwartaal van 2025 aan het college voorgelegd. De kosten van deze maatregel worden gedragen vanuit de provincie en vergen alleen personele inzet vanuit gemeente Hilversum. Dit valt binnen de huidige bezetting van personele capaciteit.

Onderzoek verbeteren doorstroming kruispunt (rotonde) Diependaalselaan – Utrechtseweg



In 2025 starten we het onderzoek naar de haalbaarheid van een alternatieve route voor fietsers die komen vanaf het zuidelijk deel van de Utrechtseweg. Hier ligt een relatie met de te realiseren doorfietsroute Utrecht-Hilversum. Onderzocht wordt of het mogelijk is om fietsers van de rotonde Diependaalselaan/Utrechtseweg te halen met de Pieter de Hooghlaan als alternatief. Hierdoor zouden zowel de verkeersveiligheid voor fietsers als de doorstroming voor het gemotoriseerde verkeer kunnen verbeteren. De resultaten worden derde kwartaal van 2025 verwacht. De kosten voor deze maatregelen worden gedekt uit het investeringsprogramma, waar een krediet van €215.000 is opgenomen. Op dit moment is er nog €155.000 beschikbaar. De verwachting is dat we deze maatregel binnen dit budget uitvoeren.

Onderzoek aanpassen snelheden provinciale wegen naar 60 km/uur



De gemeente is met de provincie in gesprek over het verlagen van de snelheid op provinciale wegen. De bevoegdheid en verantwoordelijkheid voor het afwaarderen van een provinciale weg ligt bij de provincie. De gemeente ondersteunt dit proces. In het vierde kwartaal 2023 is de snelheid op de N415 Soestdijkerstraatweg door de provincies Noord-Holland en Utrecht verlaagd van 80 km per uur naar 60 km per uur. In het eerste kwartaal van 2025 presenteren we de resultaten van de overleggen met de Provincie Noord-Holland over de haalbaarheid van het verlagen naar 60km/h. De kosten van deze maatregel worden gedragen vanuit de provincie en vergen alleen personele inzet vanuit gemeente Hilversum. Dit valt binnen de huidige bezetting van personele capaciteit.

3. Betere faciliteiten voor langzaam vervoer

In 2024 is gewerkt aan een aantal verbeteringen voor langzaam vervoer. De Gijsbrecht van Amstelstraat heeft een reconstructie gekregen. Het drukbezochte gebied is daarmee verbeterd ten behoeve van verkeersveiligheid voor alle weggebruikers (T24-014).
Tegelijkertijd worden ook andere straten in de gemeente aangepakt om het gehele mobiliteitsnetwerk te verbeteren (T24-012). Sinds 2024 is er extra krediet bij Beheer en Onderhoud en Installaties om achterstallig onderhoud aan te pakken. Daarmee worden voetpaden (ook halfverhard) en fietspaden verbeterd om bijvoorbeeld gaten te verwijderen of tegels recht te leggen.
Het fietspad bij Kerkelanden wordt in 2025 als prioriteit opgepakt.

Onderzoek en opleveren 4.000 extra fietsparkeerplaatsen



In 2024 is gestart met onderzoek naar fietsparkeren.
Onderzocht is waar fietsvoorzieningen aanwezig zijn en hoe de parkeerdruk is. Dit geeft inzicht in de mogelijkheden en locaties om het fietsparkeervoorzieningen uit te breiden te verbeteren. Aanvullend onderzoek moet uitwijzen welke mogelijke locaties er zijn om inpandige

fietsenstallingen te realiseren. De resultaten van onderzoek worden in derde kwartaal van 2025 verwacht. In de komende jaren willen we de extra fietsparkeervoorzieningen realiseren. De kosten voor deze maatregelen worden gedekt uit het investeringsprogramma, waar een krediet van €400.000 is opgenomen. De verwachting is dat we deze maatregel binnen dit budget uitvoeren, verdeeld over de jaren 2026 t/m 2027.

Opstellen en uitvoeren plan van aanpak optimalisatie trottoirs in de wijk
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 minimaal 3,50 meter in verband met noodhulpdiensten. Het verbeteren van woonstraten gebeurt tijdens reguliere werkzaamheden zoals beheer en onderhoud van wegen. We werken zoveel als mogelijk samen met het programma groen in verband met de realisatie van koele groene routes. Aanpassingen worden afgestemd op de planning van het beheer en onderhoud. In het derde kwartaal van2025 krijgt het college en projectplan gepresenteerd waarin een prioritering wordt gegeven rondom het optimaliseren van woonstraten en voetpaden via een gebiedsgerichte aanpak. Het budget is gekoppeld aan Beheer en Onderhoud. Uitvoering wordt verwacht in de jaren 2026 en 2027.

Verbeteren verkeersveiligheid rondom scholen en sportparken
Eind 2023 is gestart met het opstellen van projectplan Verkeersveiligheid bij scholen en sportparken. Samenwerkingsconvenanten per school en sportpark en een lijst van prioriteiten zijn onderdeel van het plan. De werkzaamheden zijn na de zomer van 2024 gestart. Daarbij is begonnen met locaties die prioriteit hebben, zoals de Dr. H. Bavinckschool, en GBS De Wegwijzer. Eerste gesprekken zijn gevoerd, waarna het ondertekenen van de convenanten moet gaan volgen. De eerste concrete (fysieke) resultaten worden voor de zomer van 2025 verwacht. De kosten voor deze maatregelen worden gedekt uit het investeringsprogramma en bedraagt €50.000 exploitatiebudget. In totaal is er €700.000 investeringskrediet beschikbaar. De verwachting is dat we deze maatregel binnen budget uitvoeren in de jaren 2025 tot 2030.

Agenda Fiets
Eind 2023 is de Agenda Fiets vastgesteld. Hierin is opgenomen dat fietsen door winkelstraten buiten openingstijden wordt toegestaan. Sinds 1 juli 2024 is dit een feit nadat het verkeersbesluit in het voorjaar is vastgesteld.

Kleine Spoorbomen
In december 2024 is de spoorwegovergang Kleine Spoorbomen definitief afgesloten voor gemotoriseerd verkeer (met uitsluiting van de hulpdiensten). Daarvoor is sinds het derde kwartaal van 2024 gestart met de reconstructie van de spoorwegovergang de Noorderweg en het kruispunt Schoolstraat met de Koninginneweg. De Noorderweg wordt éénrichtingsverkeer 30 km per uur met de fietsen op de rijbaan en op het kruispunt Schoolstraat/ Koninginneweg wordt een fietsrotonde aangelegd. Deze ingrepen zorgen voor een veiligere situatie voor fietsers en voetgangers. Dit project wordt in 2025 afgerond. De maatregel betreft een project vanuit Team Projecten en heeft daarmee geen weerslag op budget vanuit het uitvoeringsprogramma.

Herinrichting Kerkbrink en aanpak Oude Torenstraat/ ’s-Gravelandseweg
Met herinrichting van de Kerkbrink ontstaat in dit deel van het centrum een prettig verblijfsgebied. Met het raadsbesluit Herinrichting Kerkbrink is de scope van het project uitgebreid. Concreet gaat het om volledige reconstructie van een onderdeel van de centrumring, te weten de Oude Torenstraat. Hier wordt 30 km/u ingevoerd in combinatie met een breed fietspad en voldoende ruimte voor de voetganger. Deze reconstructie sluit aan op de ambities in het uitvoeringsprogramma (invoeren 30 km/u

op de centrumring en optimaliseren van wandel- en fietspaden) en wordt dan ook hieruit gefinancierd. De uitvoering zal starten in 2025.
De kosten voor deze maatregelen worden gedekt uit het investeringsprogramma, waar een krediet van €240.000 is opgenomen voor het verbeteren van wandel- en fietspaden. De verwachting is dat we deze maatregel binnen dit budget uitvoeren tot en met 2027.

Afwerken onveilige Priowegen en oversteken




In 2024 is in het kader van de Priowegen en onveilige kruispunten gewerkt aan de uitvoering van de Gijsbrecht van Amstelstraat, planvorming Kloosterlaan en de Distelmeent.

Tegelijkertijd is er gewerkt aan de herijking van de priowegenlijst. Het afwegingskader en de gehele priowegenlijst functioneerde niet meer optimaal. De nieuwe priowegenlijst wordt in het tweede kwartaal van 2025 voorgelegd aan het college om opnieuw vast te stellen.

In 2025 zal gewerkt worden aan de Zuidermeent, de uitvoering van de Kloosterlaan, onderzoek Diependaalselaan-Hilvertsweg en aan het kruispunt Diependaalselaan Utrechtseweg (onder andere ten behoeve van de doorfietsroute naar Utrecht). De realisatie van deze projecten start naar verwachting in het derde kwartaal van 2025 tot het vierde kwartaal van 2026. De kosten voor deze maatregelen worden gedekt uit het investeringsprogramma infrastructurele maatregelen, waar een krediet van €2.400.000 in is opgenomen. De verwachting is dat we deze maatregel binnen dit budget uitvoeren.

Bruisend Hart




Bovenop het uitvoeringsprogramma zullen ook in Bruisend Hart maatregelen getroffen worden ten behoeve van fietsers. Onderdeel van de plannen is het mogelijk realiseren van een fietsstraat en een fietsenstalling van 2.000-2.500 fietsparkeerplaatsen. Het stedenbouwkundig plan waar deze fietsstraat en fietsenstalling onderdeel van uitmaken is in mei 2024 door de gemeenteraad vastgesteld. Het omgevingsplan en beeldkwaliteitsplan liggen in het tweede kwartaal 2025 voor bij de gemeenteraad. De maatregel betreft een project vanuit Team Projecten en heeft daarmee geen weerslag op budget vanuit het uitvoeringsprogramma.

Stationsgebied




In 2024 is gestart met de werkzaamheden in het stationsgebied. De eerste stap is het bouwrijp maken van het gebied. Oplevering van de fietsenstalling in het stationsgebied staat gepland voor 2027. De maatregel betreft een project vanuit Team Projecten en heeft daarmee geen weerslag op budget vanuit het uitvoeringsprogramma.

Realisatie vijf doorfietsroutes

In 2024 is gestart met de specifieke planvorming en het uitwerken van de doorfietsroutes die gerealiseerd worden in de jaren 2025 en 2026. Vanwege capaciteitsproblemen hebben we niet volgens plan in 2024 kunnen starten met de realisatie. De uitwerkingen van de verschillende doorfietsroutes worden ter advisering aan het college van B&W voorgelegd. Per tracédeel wordt participatie met inwoners, ondernemers, belangenorganisaties, zoals de Fietsersbond en andere belanghebbenden gevoerd.

Voor een deel van de doorfietsroute Loosdrecht – Hilversum, namelijk het deel van de gemeentegrens tot aan de buitenring, zijn minimale maatregelen nodig. Dit deel van deze doorfietsroute zal daarom in 2025 gerealiseerd worden.

De kosten voor deze maatregelen worden gedekt uit het investeringsprogramma infrastructurele maatregelen, waar een krediet van €2.400.000 in is opgenomen voor de periode 2025 en 2026. De verwachting is dat we deze maatregel binnen dit budget uitvoeren.

4. Realisatie van ketenmobiliteit en OV-knooppuntenontwikkeling

Onderzoek en opstellen voorstel voor vier mobiliteitshubs

In 2024 is een onderzoeksopdracht opgesteld voor het realiseren van vier mobiliteitshubs. De resultaten verwachten wij in het derde kwartaal van 2025. Met de resultaten uit dit onderzoek wordt vanaf het vierde kwartaal van 2025 gewerkt aan een voorstel voor de realisatie van de mobiliteitshubs. Een raadsvoorstel voor een eventueel investeringskrediet volgt in de tweede helft van 2026.

Opstellen projectplan ketenmobiliteit met onderliggende maatregelen

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.
In het vierde kwartaal van 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.

Bovenstaande onderzoeken worden gedekt uit de Reserve Mobiliteitsfonds. De totale dekking bedraagt €12.500.

Nachttrein

In 2024 heeft de Nachttrein gereden. De bezetting van de trein was niet groot. Het college heeft besloten dat de Nachttrein niet meer rijdt in 2025.

5. Deelvervoer

Deelvervoerbeleid

De gemeente kent momenteel geen brede visie op deelvervoer. In het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2040 wordt gesproken over deelauto's in een deel van de gemeente, het reguleren van deelvervoer in de APV en beleid op deelscooters. Bij het team parkeren worden parkeervergunningen verleend voor deelauto's. In 2025 willen we een visie voor deelvervoer gaan opstellen. Op basis van deze visie kan concreet beleid worden gemaakt om ook concreet invulling te geven aan de visie. We voorzien dat dit een doorlooptijd kent tot in 2026. De kosten

van deze maatregel worden gedekt uit het exploitatiebudget van €25.000 voor de jaren 2025 tot 2027. De verwachting is dat we deze maatregel binnen dit budget uitvoeren.

Uitbreiden deelvervoer ov-knooppunten (2028)

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.
De komende jaren starten we met het opstellen van een actieplan waarin staat welke mogelijkheden er zijn om OV- knooppunten aantrekkelijker te maken. Deze wordt in 2028 voorgelegd aan de raad. Na vaststelling start uitvoering van de werkzaamheden in 2029/2030. Voor deze maatregel is een investeringskrediet van €1.000.000 beschikbaar voor de jaren 2029 tot 2024. De verwachting is dat er binnen budget gebleven gaat worden.

Reguleren deelvervoer in de APV (m.u.v. deelauto's)

In 2023 is een voorstel voor deelvervoer niet zijnde deelauto's opgesteld. De raad heeft hiertoe de Algemene Plaatselijke Verordening Hilversum 2010 (APV) gewijzigd. De wijziging heeft betrekking op het verbieden van het zonder vergunning bedrijfsmatig in de openbare ruimte aanbieden van deelvoertuigen, zoals scooters en (bak)fietsen. Hiervoor is ook de Legesverordening gewijzigd. Met het raadsbesluit heeft het college de mogelijkheid gekregen om nadere regels vast te stellen, wat in het vierde kwartaal van 2023 is gebeurd. Met nadere regels voor deelvervoer kan de gemeente enerzijds toewerken naar deelvervoer als volwaardig onderdeel van het mobiliteitssysteem. Anderzijds wordt door regulering de leefomgeving beheersbaar en leefbaar gehouden. Vergunningverlening per juli 2024 heeft plaatsgevonden. In 2025 wordt de samenwerking met de aanbieders Check en Felyx verder geoptimaliseerd met als doel om in het vierde kwartaal van 2025 een evaluatie te kunnen doen van het deelscooter aanbod en effect. De kosten van deze maatregel vergen alleen personele inzet vanuit gemeente Hilversum. Dit valt binnen de huidige bezetting van personele capaciteit.

Deelfietssysteem en de regio

De gemeente Hilversum onderzoekt, samen met omliggende gemeenten, provincie Noord-Holland en de Regio Gooi en Vechtstreek de mogelijkheden voor een regionaal deelfietssysteem. Een rapportage van onderzoeksbureau Rebel heeft in 2024 inzichtelijk gemaakt wat de potentie is voor een deelfietssysteem. In samenwerking met de provincie wordt nu een concessie voorbereidt. De inrichting van de beoogde locaties in Hilversum worden nader onderzocht en uitgewerkt. Ook de specifieke financiële bijdrage vanuit de gemeente Hilversum wordt onderzocht. Een integraal voorstel volgt in het tweede kwartaal van 2025. De kosten van deze maatregel vergen alleen personele inzet vanuit gemeente Hilversum. Dit valt binnen de huidige bezetting van personele capaciteit.

Stimuleren deelvervoer

In 2024 is een onderzoek gedaan door de Hogeschool Utrecht. De rapportage maakt inzichtelijk waar in de gemeente Hilversum de kansen voor deelvervoer groot zijn op basis van een aantal (demografische) kenmerken. Vanwege capaciteitsproblemen én vertraging van het onderzoek door HU is er geen vervolg geweest in 2024. Volgens planning volgt na de onderzoeksfase een projectplan, waarbij de wijk Oost expliciet aandacht krijgt. Het projectplan volgt in het tweede kwartaal van 2025. Voor de analyse en voor het opstellen van het projectplan is budget opgenomen in het uitvoeringsprogramma. Voor de realisatie niet. Dat betekent dat hiertoe in de loop van 2025 een voorstel wordt voorgelegd aan de gemeenteraad. De kosten van deze maatregel vergen alleen personele inzet vanuit gemeente Hilversum. Dit valt binnen de huidige bezetting van personele capaciteit.

Pilot deelauto's Vitusbuurt

In het vierde kwartaal 2023 is gestart met een pilot met deelauto's in de Vitusbuurt via de (gesubsidieerde) Coöperatie HET. Deelnemers konden gedurende een periode van drie maanden een elektrische deelauto uitproberen. In deze periode wordt de eigen auto gratis in parkeergarage Gooiland geparkeerd. Na drie maanden kunnen deelnemers beslissen of ze permanent overstappen op een deelauto. Met deze pilot wilden we circa 30 Hilversummers de kans geven deze tussenstap te maken. Streven was dat 10 tot 15 Hilversummers de eerste of tweede auto daadwerkelijk wegdoet na de proefperiode. De proef is in 2024 geëvalueerd. Uit de evaluatie bleek dat onvoldoende Hilversummers (10 personen) de deelauto hebben gebruikt en ook onvoldoende auto's zijn weg gedaan (3 personen).
Coöperatie HET is vanaf 2025 geen subsidieontvanger meer vanuit de gemeente Hilversum.

6. Bepalen van zero-emissiezones

Zero-emissiezone in het centrum

In 2024 is er een traject van communicatie en participatie geweest rondom de mogelijke invoer van één of meer Zero-emissiezones.
Het college heeft besloten de gemeenteraad richting te vragen over het al dan niet invoeren van de zero-emissiezone in het Centrum. Het vragen van richting aan de gemeenteraad op een zwaarwegend onderwerp als de invoering van een zero-emissiezone past bij de open bestuurscultuur die het college nastreeft.
In 2025 gaan de voorbereidingen door, die in 2023 zijn gestart, om in de periode tot en met 2030 de invoering van een mogelijke zero-emissiezone voor het gebied binnen de centrumring mogelijk te maken.
Er is een investeringskrediet van €300.000 opgenomen. De verwachting is dat deze tot 2030 wordt besteed. De voorbereidingen worden gedekt uit exploitatiebudget. Hier is in 2025 €50.000 voor begroot.

7. De gefaseerde realisatie van drie logistieke hubs

Onderzoeken en uitbreiding logistieke hubs

In 2024 zou onderzoek worden gedaan naar de mogelijkheden voor doorontwikkeling van de Hillyhub tot een volwaardige logistieke hub. De Hilly Hub is nooit operationeel opgestart. Vanuit (evaluatie)gesprekken met de betrokken ondernemers is gebleken dat vraag en aanbod nog niet optimaal op elkaar was afgestemd. In 2025 wordt onderzoek gedaan naar de potentie van een of meer logistieke hubs. De wensen en behoeften van ondernemers, de mogelijke rol van de gemeente en de voorwaarden vanuit exploitanten worden onderzocht. Hierbij wordt duidelijk voor welke sector welk soort hub levensvatbaar is. Vervolgonderzoek zou een locatieanalyse kunnen zijn. Een collegevoorstel in 2025 geeft een stand van zaken weer en identificeert de mogelijke vervolgstappen. Een raadsvoorstel voor een eventueel investeringskrediet volgt in de tweede helft van 2026. De dekking voor dit onderzoek is te vinden in de exploitatiebudgetten binnen taakveld 2.1, waar €100.000 is begroot.

Opstellen beleid pakketkluizen in de openbare ruimte

In pakketkluizen kunnen vervoerders pakketten voor particulieren en bedrijven achterlaten. Particulieren en bedrijven kunnen er pakketten ophalen en ook klaarleggen voor verzending. Met pakketkluizen kan het aantal verkeersbewegingen van busjes in woonwijken verminderd worden. Daarmee functioneren ze enigszins als lokale logistieke hub. In de afgelopen periode zien we het aantal pakketkluizen, bijvoorbeeld in supermarkten en bij benzinestations, fors toenemen. Deze ontwikkelingen worden op de voet gevolgd. Een analyse

naar pakketkluizen wordt opgenomen in het onderzoek (2025) naar logistieke hubs. Hieruit volgt een advies over het al dan niet opstellen van specifiek beleid. Dit onderzoek wordt gedekt uit het benoemde budget bij uitbreiding logistieke hubs.

8. Samenwerken met bedrijven in verkleinen pendel

Stimuleren hybride werken door en voor bedrijven

De in- en uitgaande pendel van bedrijven heeft grote invloed op de bereikbaarheid en doorstroming van Hilversum. Doel is het aantal vervoersbewegingen te beperken en duurzame mobiliteitskeuzes te stimuleren. De gemeente heeft een ondersteunende en (deels) faciliterende rol voor werkgevers. In 2024 zijn gesprekken met bedrijven en organisaties over dit onderwerp gestart. Vanwege algemene capaciteitsproblemen heeft dit wel vertraging opgelopen.

Gesprekken met ondernemers in 2025 moeten gaan leiden tot concrete afspraken over vervoersmanagement. De gemeente verbindt waar mogelijk en nodig de ondernemers(vereniging) met de organisatie Breikers. Zij hebben veel ervaring om gemeenten en ondernemers te helpen in deze vraagstukken. De gemeente Hilversum vervult daarbij een voorbeeldfunctie met beleid op het gebied van hybride werken en een woon/werkregeling die stevig inzet op OV en de fiets. het vierde kwartaal van 2025 volgt een tussentijdse evaluatie om de resultaten te beoordelen. De dekking hiervoor komt uit exploitatiebudget. Voor 2025 is er in totaal €65.000 begroot.

9. Parkeerbeleid inclusief normen en laadpalen

Implementatie nieuw parkeerbeleid

In 2024 is gestart met het invoeren van betaald parkeren tot en met de buitenring. We doen de uitbreiding in 5 stappen. Per stap voegen we een gebied toe. We hebben bij alle gebieden twee bewonersavonden gehouden. Hilversum had in 2023 260 parkeerautomaten. Er komen circa 170 automaten bij. Ongeveer de helft van de uitbreiding is in 2024 gerealiseerd, de andere helft komt in 2025. In 2024 zijn ook alle bestaande automaten omgebouwd naar kenteken-parkeren en automaten zonder contant geld. De gemeenteraad wordt elk half jaar geïnformeerd over de voortgang. De eerstvolgende rapportage wordt in het tweede kwartaal van 2025 aan de gemeenteraad gestuurd.

Uitbreiden laadpalen

Om het gebruik van (schoon) elektrisch vervoer te stimuleren komen er meer laadfaciliteiten in de openbare ruimte. In 2023 waren er ruim 180 publieke laadpalen met dubbele aansluiting in de openbare ruimte. Het blijkt in de praktijk erg complex om laadpalen pro-actief (plaatsen om aanbod te bieden zonder dat er een concrete vraag bestaat) te kunnen plaatsen, in tegenstelling wat in jaarplan 2024 wel aan verwachting is gewekt. MRA-E heeft vanuit de Nationale Laad Agenda vanuit het ministerie opdracht gekregen om in 2025 gebieden waar geen tot weinig openbare laadpalen te voorzien van een beter aanbod aan oplaadpalen.

Het plaatsen van laadpalen blijft een uitdaging omdat doorlooptijden van het plaatsen van laadpalen veel tijd kost en capaciteitsproblemen bij de gemeente Hilversum en externe partijen tot vertraging leiden. Het doel is om in 2035 1000 laadpalen in de openbare ruimte te hebben gerealiseerd.

Op verzoek van veel bewoners kon vanaf januari 2024 verzoeken voor kabelgoottegels worden ingediend. En zijn 156 kabelgoottegels geplaatst. Voor 2025 verwachten wij ongeveer 100 verzoeken in te willigen.

De kosten van deze maatregel vergen alleen personele inzet vanuit gemeente Hilversum. Dit valt binnen de huidige bezetting van personele capaciteit.

10. Invoeren van een fijnmazig vervoersnetwerk

Implementatie voor Nixx met de bus

Het gebruik van de bus voor alle ouderen met een inkomen tot 130% van het sociaal minimuminkomen wordt in 2025 gestimuleerd. Dit project, dat twee jaar zal duren, start half december 2024, ter uitvoering van de dienstregeling 2025 en 2026. De uitvoering gebeurt primair door busmaatschappij Transdev met ondersteuning van de gemeente. De aanvraagprocedure en voorwaarden worden nader uitgewerkt in een projectplan. Dit projectplan wordt in januari 2025 voorgelegd aan het college. De dekking voor dit onderdeel komt uit exploitatiebudget. Deze is voor 2025 begroot op €150.000

Plan van aanpak fijnmazig vervoersnetwerk (2028-2030)
Vraag gestuurd (fijnmazig) openbaar vervoer is een alternatief voor of vervanging van de grotere (lijn)bussen (binnen de ring van Hilversum). De Buurtmobi in Hilversum is hiervan een goed voorbeeld. Het uitwerken van een plan van aanpak zal komende jaren gestaag vorm krijgen. Begin 2028 ligt het vervolgens bij het college van B&W.
De kosten in 2025 van deze maatregel vergen alleen personele inzet vanuit gemeente Hilversum. Dit valt binnen de huidige bezetting van personele capaciteit.

11. De mogelijkheden van slimme mobiliteit

Implementatie vaste monitoring verkeerstromen
In 2015 was voor het laatst doorstromingsonderzoek uitgevoerd. In november 2023 is dit onderzoek herhaald. In doorstromingsonderzoek, ook wel kentekenonderzoek genoemd, wordt in beeld gebracht welk aandeel doorgaand verkeer is en welk aandeel bestemmingsverkeer en intern verkeer betreft. De uitkomsten zijn opgenomen in bijlage 1. In 2024 is een softwarepakket aangeschaft dat inzicht geeft in de drukte op de wegen in de gemeente Hilversum. Ook worden snelheden gemeten. Daarbij is het mogelijk om snel een indruk te krijgen van de hoeveelheid autoverkeer en de gereden snelheid op alle wegen binnen de gemeentelijke grenzen. In de tweede helft van 2025 wordt onderzocht hoe we de modaliteiten en fietsers kunnen vatten in een permanent monitoringsysteem. Het systeem dient efficient en betrouwbaar de modaliteiten te kunnen meten en tegelijkertijd te voldoen aan wet- en regelgeving. Ook het burgerpanel omtrent privacy gegevens wordt meegenomen in het realiseren van monitoringsysteem. In hoeverre het systeem eventueel geschikt is ten behoeve van handhavingsvraagstukken is onderdeel van het onderzoek.

Onderzoek naar het opzetten van een geluidsnetwerk
Er komen 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. 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.
Het onderzoek zal in het tweede kwartaal van 2025 plaatsvinden. De resultaten worden in de eerste helft van 2026 verwacht.

De implementatie van vaste monitoring verkeerstromen en het onderzoek naar het opzetten van een geluidsnetwerk kennen een exploitatiebudget van €150.000. De verwachting is dat de maatregel binnen dit budget uitgevoerd kan worden.

Vervangen en inregelen iVRI's
Met ingestelde iVRI's (intelligente verkeersregelinstallaties) inclusief sensoren kan een betere doorstroming bij verkeerslichten voor voetgangers, fietsers, scooters en auto's worden gerealiseerd. De gemiddelde wachttijd voor voetgangers en fietsers zal afnemen, waardoor deze schone, actieve vormen van mobiliteit aantrekkelijker worden. In de periode 2024-2028 worden de bestaande

VRI’s vervangen door iVRI’s. Voordat de iVRI’s optimaal zijn te gebruiken, moeten de (prioriteits-) regels zijn opgesteld en de iVRI’s zijn ingeregeld. Het opstellen van (prioriteits-) regels is gestart in 2024 en wordt voltooid in 2025. Het inregelen van de iVRI’s volgt daarna. De dekking voor deze maatregel bestaat uit €90.000 formatiebudget. Deze formatie wordt ingevuld in het team BOI.

Bijlage 1 Monitor Mobiliteit

In het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit is opgenomen dat jaarlijkse monitoring van de mobiliteit in Hilversum zal plaatsvinden. Met het uitvoeringsprogramma beoogt de gemeente een aantal maatschappelijke effecten te bereiken. Dit zijn kwalitatieve aspecten, namelijk een duurzame, verkeersveilige en bereikbare stad. Deze effecten zijn uitgewerkt in doelen met hieraan gekoppeld diverse indicatoren. De maatschappelijke effecten zullen niet direct, maar pas over meerdere jaren zichtbaar worden. Niet voor niets heeft het uitvoeringsprogramma een horizon tot 2040. Deze eerste versie van de monitor kan gezien worden als een 0-meting. Een nieuwe versie volgt in 2026, wanneer, zoals aangekondigd in het uitvoeringsprogramma, het robuuste meetsysteem is opgezet.

Hilversummers kiezen vaker voor fietsen en wandelen	
Fietsgebruik bij afstanden tot 7,5 km voor reguliere en elektrische fiets (2020-2022)	tot 7,5 km 37,6% totaal - 5,4% elektrisch - 32,2% regulier
Fietsgebruik bij afstanden tot 7,5 km voor reguliere en elektrische fiets (2020-2022)	tot 15 km 35,6% totaal - 5,3% elektrisch - 30,3% regulier
Percentage inwoners dat wekelijks of vaker gebruik maakt van de (elektrische) fiets	2022: 83% 2023: 65%
Vervoermiddel waarmee inwoners doorgaans naar hun werk gaan	2022: auto: 39% (elektrische) fiets: 25% trein: 21% 2023: auto 39% (elektrische) fiets: 26% trein: 18%
Percentage inwoners dat (zeer) tevreden is over de wandelmogelijkheden	2022: 83% 2023: 83%
Percentage inwoners dat (zeer) tevreden is over de fietsmogelijkheden	2022: 74% 2023: 75%
Oordeel bereikbaarheid centrum met de fiets	2022: 8,4 2023: 8,3
Percentage inwoners dat vindt dat er voldoende stallingsmogelijkheden zijn voor fietsen in het centrum	2022: 55% 2023: 56%

B. Hilversummers kiezen minder vaak voor de auto (maar de autobereikbaarheid blijft op peil)	
11. Aantal geregistreerde personenauto's per huishouden totaal *Streefwaarde is < voorgaande meting*	0,92
- Centrum	0,59
- Noordwesten	1,09
- Zuidwest	1,03

- Zuid	0,89
- Zuidoost	1,01
- Oost	0,83
- Noordoost	0,80
- De Meent	1,09
- Landelijk gebied	1,39
12. Verkeersintensiteit op 5 telpunten Centrumring (zie toelichting verkeersintensiteiten) *Streefwaarde is < voorgaande meting*	30.399
13. Verkeersintensiteit op 4 telpunten Centrumring (zie toelichting verkeersintensiteiten) *Streefwaarde is < voorgaande meting*	82.158
14. % Inwoners dat tevreden is over verplaatsing met auto *Streefwaarde is 40%*	30%
15. Waardering van de bereikbaarheid van het centrum per auto *Streefwaarde is 6*	5,4
16. Percentage inwoners dat een hybride auto bezit *Streefwaarde streefwaarde is > voorgaande meting*	11%
17. Percentage inwoners dat een elektrische auto bezit *Streefwaarde is > voorgaande meting*	10%

Bron 11: Klimaatmonitor, Bron 12,13: Gemeente, Bron 14-17: Monitor Hilversum 2024

Over parkeren wordt separaat gerapporteerd via voortgangsberichten, eerstvolgende in het tweede kwartaal 2025

Toelichting verkeersintensiteiten

Twee keer per jaar wordt op vaste telpunten de verkeersintensiteit gemeten. Dat doen wij voor 5 locaties op de Centrumring en 4 locaties op de Buitenring.
We zien tussen 2023 en 2024 een beperkte daling op de Centrumring en beperkte stijging op de Buitenring.

			2023	2024
Telpunt nr.	Straatnaam	Locatie	mvt/werkdag	mvt/werkdag
Centrumring				
601	Schapenkamp	Beatrixtunnel - Spoorstraat	9.474	8.805
603	Melkpad	Diepenweg - Noordse Bosje	7.002	7.110
606	Oude Torenstraat	's-Gravelandseweg - Kerkbrink	5.691	5.531
6091	Schapenkamp	Gooilandplein - Achterom	4.921	5.052
6092	Schapenkamp	Achterom - Gooilandplein	4.035	3.902
			31.122	30.399
Buitenring				
801B	Kamerlingh Onnesweg	Baerbergen - Zevenbergen	13.638	15.257
802	Johannes Geradtsweg	Spoorviaduct	21.619	21.473
803	Geert van Mesdagweg	's-Gravelandseweg - Vaartweg	21.783	21.889

			2023	2024
Telpunt	Straatnaam	Locatie	mvt/werkdag	mvt/werkdag
Centrumring				
601	Schapenkamp	Beatrixtunnel - Spoorstraat	9.474	8.805
603	Melkpad	Diepenweg - Noordse Bosje	7.002	7.110
606	Oude Torenstraat	's-Gravelandseweg - Kerkbrink	5.691	5.531
6091	Schapenkamp	Gooilandplein - Achterom	4.921	5.052
6092	Schapenkamp	Achterom - Gooilandplein	4.035	3.902
			31.122	**30.399**
Buitenring				
801B	Kamerlingh Onnesweg	Baerbergen - Zevenbergen	13.638	15.257
802	Johannes Geradtsweg	Spoorviaduct	21.619	21.473
803	Geert van Mesdagweg	's-Gravelandseweg - Vaartweg	21.783	21.889
806	Diependaalselaan	Admiraal de Ruyterlaan - Jacob Catsstraat	23.188	23.539

	80.228	**82.158**

Toelichting: om tot indicator 12 en 13 te komen is het aantal motorvoertuigen (mvt) per werkdag op de verschillende punten bij elkaar opgeteld. Auto's passeren doorgaans meerdere telpunten.

C. Hilversum beschikt over een breed en goed benut OV-netwerk	
18. Aantal in- en uitstappers per station	
- Station Hilversum	22.638
- Station Sportpark	5.982
- Station Hilversum Media Park	3.968
Streefwaarde is > voorgaande meting	
19. Aantal in- en uitstappers bus per week (concessie G&V)	72.000
Streefwaarde is > voorgaande meting	
20. % inwoners dat wekelijks of vaker gebruik maakt van de trein	23%
Streefwaarde is > voorgaande meting	
21. % inwoners dat wekelijks of vaker gebruik maakt van de bus (binnen Hilversum)	6%
Streefwaarde is > voorgaande meting	
22. Aantal reizigers dat Voor Nixx met de bus reist	-
Streefwaarde is > voorgaande meting	
23. Oordeel bereikbaarheid centrum met het OV	7,0
Streefwaarde is > voorgaande meting	

Bron 18: Dashboards.nsjaarverslag.nl/reizigersgedrag/Hilversum Bron 19: Vervoerplan G&V 2025 Transdev Bron 20,21,23: Monitor Hilversum 2024 Bron 21: Gemeente. Toelichting 22: Het project Voor Nixx met de bus start begin 2025.

D. Hilversum beschikt over een breed en goed benut aanbod aan deelvervoer	
24. Aantal deelauto's per 100.000 inwoners	50
Streefwaarde is > voorgaande meting	
25. Aantal deelauto's	53
Streefwaarde is > voorgaande meting	
26. Aantal deelscooters	159
Streefwaarde is > voorgaande meting	
27. Aantal deelfietsen	-
Streefwaarde is > voorgaande meting	
28. Aantal OV-fietsen per station	
- Station Hilversum	387
- Station Sportpark	32
Streefwaarde is > voorgaande meting	

Bron 24-27: Gemeente, Bron 28: OVfietsbeschikbaar.nl. Toelichting 27: Het realiseren van een deelfietssysteem is in voorbereiding. Toelichting 28: Station Media Park heeft geen OV-fietsen.

E. Hilversummers wonen in een kwalitatief gezonde woonomgeving	
29. CO2-uitstoot sector verkeer en vervoer (fossiele brandstoffen) in kton *Streefwaarde is < voorgaande meting*	80,1
30. Concentratie Verkeer NO2 in µm/m³ *Streefwaarde is < voorgaande meting*	5,64
31. Concentratie Verkeer PM10 in µg/m³ *Streefwaarde is < voorgaande meting*	1,05
32. Concentratie Verkeer PM2,5 in µg/m³ *Streefwaarde is < voorgaande meting*	0,66
33. Aantal laadpunten voor een elektrische auto (per 1.000 inwoners) - Publiek - Semi-publiek *Streefwaarde is > voorgaande meting*	964 512 452
34. Aantal kabelgoten voor laden van een elektrische auto *Streefwaarde is > voorgaande meting*	135

Bron 29: Klimaatmonitor, Bron 30-32: GCN-tool, Bron 33: Agenda Laadinfrastructuur, Bron 34: Gemeente. In het monitoringsplan stond ook de indicator Aantal emissieloze bussen. Sinds juli 2024 rijden er alleen nog elektrische bussen. Deze rijden op win- en zonne-energie die in de regio wordt opgewekt. De regio Gooi en Vechtstreek is de eerste regio waar de bussen 100% elektrisch rijden. Dat is een mooi resultaat. Het opnemen van een indicator is niet nodig c.q. zinvol.

F. Hilversummers zijn veilig in het verkeer	
35. Aantal geregistreerde fietsongevallen *Streefwaarde is < voorgaande meting*	86
36. Aantal verkeersbesluiten voor invoer van een 30 kilometer per uur zone *Streefwaarde is > voorgaande meting*	4
37. Aandeel doorgaand verkeer in het totale autoverkeer *Streefwaarde is < voorgaande meting*	16%
38. Aantal convenanten met scholen en sportparken *Streefwaarde is > voorgaande meting*	-

Bron 35: ViaSoftware, Bron 36, 38: Gemeente, Bron 37: Kentekenonderzoek. Toelichting 38: De gesprekken met diverse scholen lopen. Er is veel interesse vanuit deze scholen om samen aan de verkeersveiligheid te werken. Komende tijd zullen de eerste convenanten worden ondertekend.

Toelichting verkeersbesluiten (indicator 36)

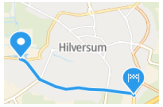
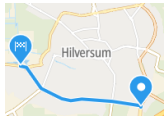
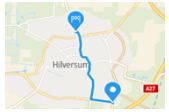
Er zijn in 2024 vier verkeersbesluiten genomen om delen van de weg naar 30 km/uur te brengen.

- Neuweg (deel van 200 meter tussen de school en kruispunt Gijsbrecht van Amstelstraat)
- Simon Stevinweg (tussen de Noorderweg en de Johannes Geradtsweg)
- Kloosterlaan (tussen de Gomarushof en de Theresiahof) bij de bushalte
- Huijgenstraat (tussen de Simon Stevinweg en de Noorderweg)

Doorstroming

Verder is nog gekeken naar de doorstroming op de Buitenring. Hier is niet 1 indicator voor te bepalen. Met behulp van data die met behulp van navigatiesystemen (bron: TomTom) is verzameld zijn de rijtijden en de gemiddelde rijsnelheden bepaald, uitgedrukt in V85. V85 is de gemiddelde snelheid in km per uur die 85% van het gemotoriseerd verkeer op de betreffende locatie rijdt. De rijtijden geven een goede indicatie van de doorstroming op de verschillende delen van de Buitenring. Er zijn 6 trajecten bepaald. Voor elke traject is een basis bepaald op een tijd waarvan wij er vanuit gaan dat er geen belemmeringen zijn die vertraging op de rijtijd geven (2-4 uur in de nacht). Vervolgens is gekeken naar de ochtendspits (8 tot 10 uur), avondspits (16 tot 18 uur) en naar een tijdvak gedurende de dag (12 tot 14 uur).

Geconstateerd kan worden dat het rijden in de spits (zowel in de ochtend als de avond) ongeveer twee keer langer duurt dan op momenten buiten de spits wanneer er geen belemmeringen zijn. De rijtijd in de ochtend- en avondspits is in 2024 iets toegenomen ten opzichte van 2023.

		2023		2024		
Route	**Time Set**	**Gemiddelde rijtijd [uu:mm:ss]**	**V85 (km/uur)**	**Gemiddelde rijtijd [uu:mm:ss]**	**V85 (km/uur)**	
Laren richting N201	2:00-4:00	00:06:30	60	00:06:30	59	
Laren richting N201	8:00-10:00	00:11:24	48	00:12:02	47	
Laren richting N201	12:00-14:00	00:09:27	49	00:09:45	48	
Laren richting N201	16:00-18:00	00:10:41	48	00:11:08	47	
N201 richting Laren	2:00-4:00	00:06:43	59	00:06:41	59	
N201 richting Laren	8:00-10:00	00:10:59	48	00:11:10	47	
N201 richting Laren	12:00-14:00	00:10:00	48	00:10:13	47	
N201 richting Laren	16:00-18:00	00:13:24	46	00:13:53	46	
N201 richting A27	2:00-4:00	00:05:13	59	00:05:19	58	
N201 richting A27	8:00-10:00	00:08:22	47	00:08:46	46	
N201 richting A27	12:00-14:00	00:07:45	47	00:08:03	46	
N201 richting A27	16:00-18:00	00:08:48	45	00:09:00	45	
A27 richting N201	2:00-4:00	00:05:15	58	00:05:16	57	
A27 richting N201	8:00-10:00	00:08:40	47	00:09:03	45	
A27 richting N201	12:00-14:00	00:07:42	47	00:08:06	46	
A27 richting N201	16:00-18:00	00:09:24	45	00:10:18	43	
A27 richting Mediapark	2:00-4:00	00:06:13	53	00:06:13	53	
A27 richting Mediapark	8:00-10:00	00:11:54	42	00:12:19	41	
A27 richting Mediapark	12:00-14:00	00:09:35	43	00:09:46	42	
A27 richting Mediapark	16:00-18:00	00:11:38	41	00:12:13	41	
Media Park richting A27	2:00-4:00	00:07:59	51	00:08:00	50	
Media Park richting A27	8:00-10:00	00:12:16	41	00:12:46	40	
Media Park richting A27	12:00-14:00	00:11:42	40	00:12:08	40	
Media Park richting A27	16:00-18:00	00:14:21	40	00:15:05	39	