

Concept Bestuurlijk Plan van Aanpak Mobiliteitsvisie/Programma Mobiliteit Gemeente Hilversum



Versie september 2019

Inhoudsopgave

Bestuurlijke samenvatting.....	3
1. Inleiding	5
2. Aanleiding.....	5
3. Opzet Mobiliteitsvisie en Programma Mobiliteit	7
4. Samenwerking met de regio.....	9
5. Communicatie en Participatie	9
6. Planning.....	12
7. Financiën	13

Bestuurlijke samenvatting

Voor u ligt het bestuurlijk Plan van Aanpak voor de Mobiliteitsvisie/Programma Mobiliteit voor Hilversum. In dit Plan van Aanpak beschrijven we wat de Mobiliteitsvisie/Programma Mobiliteit is, de relatie met de toekomstige Omgevingsvisie “Voor een mooier en beter Hilversum”, waarom we dit najaar aan de slag gaan en hoe we dat aanpakken.

Aanleiding (H2)

De meest concrete aanleiding voor de Mobiliteitsvisie/Programma Mobiliteit zijn de afspraken in het Coalitieakkoord 2018-2022 om in deze collegeperiode een duurzame toekomstgerichte mobiliteitsvisie opstellen voor de middellange termijn om de bereikbaarheid van Hilversum te verbeteren.

De tweede aanleiding is de Omgevingswet. De Omgevingswet vraagt een integrale beschrijving van de ambities voor de fysieke leefomgeving, ook op het gebied van mobiliteit, in een Omgevingsvisie. De visie op mobiliteit moet een plek krijgen in de Omgevingsvisie.

Opzet Mobiliteitsvisie en Programma Mobiliteit (H3)

In dit hoofdstuk beschrijven we de bestuurlijke uitgangspunten (richtinggevende principes) en hoe de Mobiliteitsvisie in de Omgevingsvisie en het Programma Mobiliteit er vervolgens uit komen te zien

Samenwerking in de regio (H4)

Meerdere gemeenten in regio Gooi en Vechtstreek werken aan een Mobiliteitsvisie/Programma Mobiliteit. Deze mobiliteitsvisies/programma's mobiliteit moeten goed op elkaar aansluiten. Hiervoor zullen wij regelmatig in overleg gaan met de andere gemeenten.

Communicatie en Participatie (H5)

Het participatieproces voor de Mobiliteitsvisie/Programma Mobiliteit hebben we beschreven in hoofdstuk 5 en is gelijk aan die van de Omgevingsvisie. We maken gebruik van bestaande netwerken en instrumenten zoals de buurt/wijk aanpak, het burgerpanel en de adviescolleges zoals de ARK (ruimte) en de kinderraad. Vanzelfsprekend bouwen we mee aan een platform voor de maatschappelijke organisaties in Hilversum.

Aanvullend willen we graag experimenteren met nieuwe vormen van participatie, die aansluiten op de verschillende leefstijlen zoals we die in Hilversum kennen. Voorbeelden zijn een burgerplatform, samenwerking met scholieren, inzet van de buurtbus, een reizende tentoonstelling, op uitnodiging aanschuiven diverse clubs in de stad et cetera.

Vanaf oktober 2019 tot de zomer van 2020 bouwen we samen met de stad aan de Omgevingsvisie en Mobiliteitsvisie/Programma Mobiliteit. De besluitvorming voor de Omgevingsvisie/Mobiliteitsvisie is voorzien in het december 2020. Het Programma Mobiliteit wordt daarna vastgesteld. Qua planhorizon mikken we op de periode tot 2040.

Met alle juridische aspecten, de complexe integratieslag van tal van beleidsterreinen, de cultuurverandering en de aandacht voor participatie zou je bijna vergeten waar we het allemaal voor doen: “Aan de slag voor een bereikbaar Hilversum.”

Bestuurlijke planning (H6)

De planning voor de Omgevingsvisie/Mobiliteitsvisie en het programma Mobiliteit staat op hoofdlijnen beschreven. Doel is om eind 2020 een vastgestelde Omgevingsvisie met daarin een visie op mobiliteit voor Hilversum. Vaststelling van het Programma Mobiliteit volgt dan daarna in de eerste helft van 2021.

Financiën (H7)

In de begroting 2019 is voor het opstellen van de Mobiliteitsvisie/Programma Mobiliteit budget beschikbaar in het mobiliteitsbudget, de kosten voor participatie worden gedekt uit het budget implementatie Omgevingswet.

CONCEPT

1. Inleiding

Voor u ligt het bestuurlijk Plan van Aanpak voor de Mobiliteitsvisie/Programma Mobiliteit voor Hilversum. Het Plan van Aanpak beschrijft hoe wij een nieuwe visie op mobiliteit en het uitvoeringsprogramma voor Hilversum gaan opstellen.

Leeswijzer

Na deze inleiding volgt een korte schets van de aanleiding voor het Mobiliteitsvisie/Programma Mobiliteit en de relatie met de Omgevingsvisie in hoofdstuk 2.

In hoofdstuk 3 beschrijven wij de bestuurlijke uitgangspunten en de opzet van de Mobiliteitsvisie/Programma Mobiliteit. Daarin staat uit welke onderdelen de Mobiliteitsvisie bestaat en hoe het Programma Mobiliteit op hoofdlijnen eruit komt te zien.

In hoofdstuk 4 beschrijven we kort hoe we gaan samenwerken met andere gemeenten in de regio Gooi en Vechtstreek bij de totstandkoming van de Mobiliteitsvisie.

In hoofdstuk 5 schetsen we de uitgangspunten voor het (participatie)proces, zoals we dat hebben beschreven in het Bestuurlijk Plan van Aanpak voor de Omgevingsvisie. We sluiten aan bij dit proces voor de Mobiliteitsvisie/Programma Mobiliteit.

In hoofdstuk 6 staat op hoofdlijnen de bestuurlijke planning voor de Mobiliteitsvisie en het Programma Mobiliteit.

In hoofdstuk 7 beschrijven we ten slotte de financiële kant van de totstandkoming van de Mobiliteitsvisie/Programma Mobiliteit.

2. Aanleiding

De meest concrete aanleiding voor de Mobiliteitsvisie/Programma Mobiliteit zijn de afspraken in het Coalitieakkoord 2018-2022 om in deze collegeperiode een duurzame toekomstgerichte mobiliteitsvisie opstellen voor de middellange termijn om de bereikbaarheid van Hilversum te verbeteren.

De tweede aanleiding is de Omgevingswet. De wet treedt naar verwachting in werking op 1 januari 2021. De Omgevingswet vraagt een integrale beschrijving van de ambities voor de fysieke leefomgeving, ook op het gebied van mobiliteit, in een Omgevingsvisie. De Mobiliteitsvisie moet een plek krijgen in de Omgevingsvisie. Voor de meer op de uitvoering gerichte beleidsdocumenten kent de Omgevingswet de figuur van het “programma” voor thema’s of gebieden, zoals mobiliteit. Het Programma Mobiliteit stellen we ná de Omgevingsvisie vast.

2.1 Coalitieakkoord 2018-2022

De bereikbaarheid van Hilversum is een blijvend aandachtspunt. In het Coalitieakkoord 2018-2022 is afgesproken dat we in deze collegeperiode: *‘een duurzame toekomstgerichte mobiliteitsvisie opstellen voor de middellange termijn om de bereikbaarheid van Hilversum te verbeteren. Hierin worden bestaande knelpunten zoals de Diependaalselaan en de Johannes Geradtsweg meegenomen. We betrekken hierbij onze inwoners, ondernemers en andere betrokkenen. Deze visie is gericht op alle verkeersmodaliteiten. In deze visie is er ook aandacht voor lightrail en stadsdistributie en de bereikbaarheid van het centrum. Op voorhand sluiten we geen enkele oplossingsvariant uit.’*

2.2 Omgevingswet/Omgevingsvisie

De toekomstige Omgevingswet verplicht elke gemeente een Omgevingsvisie te maken. De Omgevingsvisie is dé integrale lange termijn visie voor de fysieke leefomgeving met beleidskeuzes op hoofdlijnen.

We starten dit najaar in Hilversum met het opstellen van de Omgevingsvisie, omdat we bij de invoering van de Omgevingswet op 1 januari 2021 een vastgestelde Omgevingsvisie willen hebben. De Omgevingsvisie is bovendien nodig omdat actuele opgaven op het gebied van energie, klimaatadaptatie, biodiversiteit, wonen, werken en mobiliteit vragen om een integrale samenhangende toekomstvisie, inclusief duurzaamheid en gezondheid.

De directe aanleiding voor het opstellen van een Omgevingsvisie is de verplichting die voortvloeit uit de Omgevingswet. De Omgevingswet is bedoeld om het omgevingsrecht eenvoudiger te maken door de regels voor ruimtelijke projecten te bundelen. Zo wordt het makkelijker om ruimtelijke projecten te starten.

De Omgevingsvisie vormt een belangrijke basis voor het Omgevingsplan (juridische vertaling) en eventuele Programma's gericht op de uitvoering van het beleid. De Omgevingsvisie vervangt in principe alle structuurvisies en beleidsvisies voor de fysieke leefomgeving die een gemeente nu kent. Bij de vaststelling van de Omgevingsvisie zal dan ook expliciet worden besloten welke sectorale en overige beleidsvisies vanaf dat moment niet langer van kracht zijn.

Voor de meer op de uitvoering gerichte beleidsdocumenten kent de Omgevingswet de figuur van het programma voor thema's of gebieden. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om onderwerpen als verkeer en vervoer (mobiliteit), water, milieu, natuur, gebruik van natuurlijke hulpbronnen, energie, economie, wonen, landbouw en cultureel erfgoed. Voor zover het gevolgen heeft voor de ruimtelijke ontwikkeling ook voor sport- en recreatie, toerisme, veiligheid en gezondheid.

Bereikbaarheid en mobiliteit in de Omgevingsvisie

Bereikbaarheid en mobiliteit vormen een belangrijke opgave voor de Omgevingsvisie Hilversum. Het Rijk stelt in de startnotitie voor de Nationale Omgevingsvisie dat een groei van de economie en de bevolking zal leiden tot een sterke toename van files, toenemende drukte in het openbaar vervoer en knelpunten op de woningmarkt. De provincie constateert in de Provinciale Omgevingsvisie dat de behoefte aan mobiliteit verder toeneemt, waarbij verplaatsingspatronen steeds diffuser worden en de impact en snelheid van technologische veranderingen omkleed zijn met tal van onzekerheden. Ook in de Verkenning Gooi en Vechtstreek is mobiliteit een belangrijk vraagstuk. Hoe houden we de regio goed bereikbaar? Hoe gaan we om met de toenemende vraag naar mobiliteitskeuzes? En hoe behouden we de kwaliteiten van de regio daarbij? De mobiliteitsbehoefte zal in de toekomst verder toenemen onder invloed van de groei van de bevolking, de economie en de welvaart.

In het coalitieakkoord is de mobiliteitsopgave onderkend en vertaald in het voornemen om een Mobiliteitsvisie op te stellen. De mobiliteit groeit in Hilversum nog steeds en de bereikbaarheid zal met de groei qua wonen en werken verder onder druk komen te staan. Aan de andere kant zijn er met SMART-Mobility, Mobility as a Service (MaaS) en het succes van de e-fiets goede mogelijkheden om mobiliteit en parkeren slimmer en beter te organiseren. Bereikbaarheid en parkeren zijn belangrijke thema's in de Hilversumse samenleving en scoren ook hoog in de wijkanalyses. Mobiliteit, bereikbaarheid en parkeren vormen daarmee belangrijke thema's voor de gemeentelijke Omgevingsvisie. De interactie op proces en inhoud met de Mobiliteitsvisie kan zorgen voor een goede integrale afweging van de oplossingsrichtingen. De doelen op hoofdlijnen bepalen we in de

Omgevingsvisie. Het Programma Mobiliteit geeft als programma in de zin van de Omgevingswet aan hoe de doelen gerealiseerd kunnen worden.

3. Opzet Mobiliteitsvisie en Programma Mobiliteit

In dit hoofdstuk geven we een antwoord op één van de kernvragen voor dit bestuurlijk Plan van Aanpak Mobiliteitsvisie/Programma Mobiliteit, namelijk hoe komt het er allemaal uit te zien? Als eerste beschrijven we de bestuurlijke uitgangspunten. Daarna volgt de (voorlopige) inhoud en opzet van de Mobiliteitsvisie en het Programma Mobiliteit.

3.1 Bestuurlijke uitgangspunten voor de koers van de Mobiliteitsvisie/Programma Mobiliteit

Voor de ontwikkeling van het Mobiliteitsvisie/Programma Mobiliteit willen wij de volgende richtinggevende principes hanteren:

1. Mobiliteit gaat verder dan de gemeentegrens;
2. Duurzame mobiliteit noodzakelijk;
3. Balans tussen mobiliteit en omgeving;
4. Keuzevrijheid in het mobiliteitsgedrag;
5. Samen, van participatie naar partnership;
6. Slimme mobiliteit biedt extra kansen.

Voor de ontwikkeling van het Mobiliteitsvisie/Programma Mobiliteit willen wij de volgende bestuurlijke uitgangspunten hanteren:

- De Mobiliteitsvisie en Programma Mobiliteit is gericht op alle verkeersmodaliteiten;
- Op voorhand wordt geen enkele oplossingsvariant uitgesloten;
- Duurzaamheid;
 - Stimuleren elektrisch vervoer;
 - Inzetten op elektrische stadsdistributie;
- Verbeteren bereikbaarheid werklocaties Media Park, Arenapark en Monnikenberg;
- Verbeteren bereikbaarheid van het centrum en doorstroming Centrumring;
- Verbeteren doorstroming Buitenring:
 - Hierin worden bestaande knelpunten zoals de Diependaalselaan en de Johannes Geradtsweg meegenomen;
- De fiets is de beste manier om je binnen Hilversum te verplaatsen;
- Verbeteren van efficiëntie, klantvriendelijkheid en duurzaamheid van het OV door innovatie:
 - Aandacht voor lightrail;
- Realisatie van HOV in 't Gooi inclusief de Verlegde Weg over Anna's Hoeve;
- Verbetering van de verkeersveiligheid;
- Samenwerking: We betrekken onze inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden bij de totstandkoming van de Mobiliteitsvisie en Programma Mobiliteit.

In het Coalitieakkoord 2018-2022 zijn ook de volgende concrete acties opgenomen:

- Het op korte termijn nemen van maatregelen die de bereikbaarheid van het Media Park verbeteren;
- Het aanpakken van de verkeerscirculatie bij het station en de Kleine Spoorbomen;
- Het spoedig realiseren van een grote fietsenstalling als onderdeel van het plan Stationsplein;
- Het realiseren van snelfietspaden binnen de regio Gooi en Vechtstreek;

- Het verbeteren van het fietsparkeren in het centrum;
- Het aanleggen van de HOV-verbinding inclusief de Verlegde Weg over Anna's Hoeve;
- Het verbeteren van de verkeersveiligheid met fysieke maatregelen, gedragscampagnes en handhaving;
- Innovatie en pilots in het OV en OV-nachtverbinding met Utrecht en Amsterdam;
- Het verkennen van de mogelijkheden een perron van station Hilversum Sportpark te verplaatsen;
- Het benoemen van snelheidshandhaving als een prioriteit van de politie.

3.2 Mobiliteitsvisie

1. Probleemanalyse: Huidige verkeerssituatie voor Hilversum in beeld
 - We hebben de afgelopen jaren al veel bereikt op het gebied van bereikbaarheid en mobiliteit. Wij mogen best trots zijn op onze aanpak en willen daarom ook verder op de ingeslagen weg. Daaruit vloeit ook een aantal mobiliteitsopgaven voort op het gebied van:
 - Economie (o.a. Bereikbaarheid Centrum en Media Park)
 - Stadsdistributie
 - Gastvrijheid
 - Fietsen
 - Doorstroming
 - Beter benutten
 - Parkeren en fietsenstallen
 - Verkeersveiligheid
 - Toegankelijkheid voor iedereen
 - Slim en samen

Verder kan uit de participatie blijken dat we deze lijst nog verder moeten aanvullen.

2. Beleidsverkenning bereikbaarheid en mobiliteit en de vertaling daarvan naar Hilversum
 - a. Rijk
 - b. provincie Noord-Holland en Utrecht
 - c. regio Gooi en Vechtstreek
3. Trends en ontwikkelingen en hun samenhang met mobiliteit
 - Onze maatschappij is zeer dynamisch. Veranderingen volgen elkaar steeds sneller op en spelen op verschillende terreinen: demografie, economie, sociaal-cultureel, technologie, ecologie en politiek. In een aantal gevallen leidt dit tot nieuwe opgaven.

Maar nieuwe technologische ontwikkelingen en innovatie bieden ook kansen voor nieuwe inzichten en oplossingen van vraagstukken. Het tempo en de impact van de verschillende ontwikkelingen variëren en liggen niet vast. Sommige trends voltrekken zich in de periode tot 2030, andere (vooral technologie en energie) kunnen zeker nog over een langere tijd tot na 2040 doorwerken.

Hierna beschrijven wij een aantal (landelijke) trends en ontwikkelingen die mogelijke impact hebben op mobiliteit:

- Vergrijzing
- Verstedelijking
- Meer aandacht voor gezondheid

- Informatisering en digitalisering
- Nieuwe vervoertechnologieën
- Duurzaamheid en energietransitie
- Andere overheid
- Deeleconomie (Huureconomie)

4. Toekomstscenario 2040 voor bereikbaarheid en mobiliteit in Hilversum

3.2 Programma Mobiliteit

De Mobiliteitsvisie moet een plek krijgen in de Omgevingsvisie. Voor de meer op de uitvoering gerichte beleidsdocumenten kent de Omgevingswet de figuur van het “programma” voor thema’s of gebieden, waaronder het Programma Mobiliteit. Hieronder staat de (voorlopige) inhoudsopgave van het Programma Mobiliteit.

1. Mobiliteit in de Omgevingsvisie Hilversum
 - a. Visie op mobiliteit in de Omgevingsvisie (vastgestelde toekomstscenario 2040)
 - b. Uitgangspunten/richtinggevende ontwikkelprincipes voor het Programma Mobiliteit
2. Acht thema’s met ambities:
 1. Stad in een regionaal netwerk
 2. De groeiende stad
 3. Centrum/Stationsgebied
 4. Verkeersveiligheid
 5. Fietsen
 6. Openbaar Vervoer
 7. Duurzaamheid, gezondheid, energietransitie en klimaatadaptatie
 8. Toegankelijkheid voor iedereen
3. Maatregelen/Agenda Mobiliteit

4. Samenwerking met de regio

Diverse gemeenten in regio Gooi en Vechtstreek werken aan een mobiliteitsvisie en/of programma mobiliteit. Deze mobiliteitsvisies en uitvoeringsprogramma’s moeten goed op elkaar aansluiten. Mobiliteit gaat immers over gemeentegrenzen heen. Daarom zullen wij regelmatig in overleg gaan met de andere gemeenten.

5. Communicatie en Participatie

Dit hoofdstuk is overgenomen uit het Bestuurlijk Plan van Aanpak Omgevingsvisie “Voor een mooier en beter Hilversum”, omdat we de participatieprocessen in samenhang willen vormgeven.

In dit hoofdstuk beschrijven we het communicatie en participatieproces voor de Omgevingsvisie/Mobiliteitsvisie. Met andere woorden hoe gaat het planvormingsproces er uit zien? En hoe gaan we de participatie van alle betrokkenen in de stad vormgeven? Wat willen we met participatie bereiken (doelen)? En hoe gaan we die participatie vormgeven?

Daarnaast gaan we kort in op de kaders voor de participatie (waar gaat het wel/niet over) en de planning voor het hele proces tot en met de vaststelling van de Mobiliteitsvisie/Omgevingsvisie door de gemeenteraad.

Wij gaan er vanuit dat er veel kennis, ervaring en talent in Hilversum aanwezig is. Wij zien dat als een kans om te komen tot een inspirerende breed gedragen Mobiliteitsvisie. Via de participatie hopen we bovendien veel goede ideeën op te halen die kunnen bijdragen aan de realisatie van de doelen uit het Mobiliteitsvisie.

Alle wethouders hebben een rol in het participatieproces, hetzij vanuit een inhoudelijke verantwoordelijkheid (Bereikbaarheid en Parkeren), dan wel vanuit de wijkverantwoordelijkheid.

5.1 Doelstellingen participatie

In de Omgevingswet zelf en bij de implementatie van de Omgevingswet is veel aandacht besteed aan participatie (<https://aandeslagmetdeomgevingswet.nl>).

In de Omgevingsvisie zelf moet staan hoe inwoners, bedrijven, maatschappelijke organisaties en andere bestuursorganen bij de voorbereiding betrokken zijn. En wat de resultaten daarvan zijn. Deze motiveringsplicht is geregeld in artikel 10.7 van het Omgevingsbesluit. De gemeente mag zelf weten hoe zij daar invulling aan geeft. Wie een overheid bij de vroegtijdige participatie betreft, hangt af van het type Omgevingsvisie: de aard, de omvang en invloed op de fysieke leefomgeving. De doelstellingen voor participatie zijn:

- Het creëren van betrokkenheid bij en draagvlak voor de Omgevingsvisie/Mobiliteitsvisie;
- Uit te nodigen om een bijdrage te leveren aan realisatie van de Omgevingsvisie/Mobiliteitsvisie. In de geest van de Omgevingswet en de aanpak buurten en SMART-city ligt het voor de hand in Hilversum een stap verder te gaan en de participatie te gebruiken om ondernemers en inwoners uit te nodigen initiatieven in te dienen die bijdragen aan de doelen van de Omgevingsvisie. Dit sluit ook aan op *“the right to challenge”* dat het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijkszaken (BZK) actief ondersteunt en dat in Hilversum ook actief wordt opgepakt. Initiatieven die met grote mate van zekerheid bijdragen aan die ambitie (*“no regret”*) kunnen we wellicht via de buurten aanpak al tijdens de visievorming oppakken. Het participatieproces kan ook een aanvullend beeld opleveren van de netwerken en organisaties in de stad die een rol kunnen spelen bij de realisatie van de doelen van de Omgevingsvisie/Mobiliteitsvisie;
- Een derde doelstelling van het participatieproces is bewustwording. Welke veranderingen brengt de Omgevingsvisie/Mobiliteitsvisie met zich mee en wat betekent dat voor de inwoners, bezoekers en ondernemers in Hilversum.

In termen van de participatie-ladder zijn de uitkomsten van de participatie te beschouwen als een zwaarwegend advies ten behoeve van de besluitvorming door de gemeenteraad.

5.2 Vormgeving participatie

Bij de vormgeving van de participatie is het van belang dat er in het coalitieakkoord vier beleidstrajecten zijn aangekondigd namelijk:

1. De Omgevingsvisie
2. Mobiliteitsvisie/Programma Mobiliteit
3. Groenbeleidsplan (Programma Groen)
4. Energietransitieplan (Programma Energie)

Vanwege de sterke inhoudelijke samenhang en het belang van een efficiënte en effectieve participatie zullen wij de participatieprocessen voor de vier beleidstrajecten in samenhang vormgeven. Dit doen we door:

- De participatie onder één gemeenschappelijke noemer vorm te geven, bijvoorbeeld: “Werken aan een mooier en beter Hilversum” (nader definitief te bepalen);
- Heldere kaders vooraf en duidelijkheid over welke keuzes wij in welk beleidstraject voorbereiden. Qua niveau van participatie (participatieladder) kiezen we voor het niveau adviseren en op onderdelen (initiatieven) coproduceren;
- De processen een herkenbare drieslag mee te geven van: verkennen van de opgaven (analyse), verkennen van oplossingen en het voorbereiden van keuzes;
- Per bijeenkomst/activiteit voor de verschillende beleidstrajecten te werken met een heldere subtitel, zodat duidelijk is welk accent de betreffende bijeenkomst/activiteit heeft (inclusief goede vastlegging en onderlinge uitwisseling van relevante inbreng);
- Waar mogelijk te sturen op parallelle doorlooptijden (grootweg start oktober 2019, afronding juni 2020), maar rekening te houden met de verschillen in doorlooptijd als gevolg van externe invloeden. De besluitvorming over de beleidsdocumenten inhoudelijk in samenhang en waar mogelijk in de tijd goed op elkaar af te stemmen;
- Te werken met uiteenlopende bijeenkomsten en activiteiten, zodat uiteenlopende doelgroepen met verschillende leefstijlen kunnen worden bereikt:
 - Buurtaanpak, om per wijk/buurt – bij elke stap in het proces (analyse, oplossingen, keuzes) - een goed beeld te krijgen van de vraagstukken in de fysieke leefomgeving in hun onderlinge samenhang;
 - Het digitale burgerpanel dat circa 4 x tijdens het proces van visievorming (voor alle 4 de beleidstrajecten gezamenlijk) wordt bevraagd op: de belangrijkste opgaven, de mogelijke oplossingen en de keuzes;
 - Een burgerplatform bestaande uit 50 te kiezen inwoners (gespreid over de verschillende leefstijlen en met bijpassende werkvormen) en ondernemers die gedurende de periode oktober 2019 – juni 2020 circa 4 -6 keer worden bevraagd op de opgaven.
 - Samenwerking met de maatschappelijke organisaties, belangenverenigingen en stichtingen (onder andere erfgoed) in Hilversum (Maatschappelijk platform Omgevingsvisie);
 - Inzet van scholieren in de drie hiervoor benoemde stappen (pilot op 24 mei 2019). Het gaat over hun toekomst. En met het grote aantal scholieren en praktische hulpmiddelen (apps, smartphone) biedt dit kansen om een helder en wervend beeld te krijgen van wat er leeft in de samenleving in Hilversum;
 - Aanvullend kan gewerkt worden met ondersteunende laagdrempelige vormen van participatie zoals de buurtbus (jonge ouders en senioren), sport/spelactiviteiten (jonge ouders), korte pitches/filmpjes, Lagerhuisdebat, inloop, kennissessies, lunchbijeenkomsten, gerichte bezoeken aan / op uitnodiging van specifieke doelgroepen / gebruik maken van ervaringen pilots (Spoorzone - 1221);
 - Omgekeerd kan Hilversum zich natuurlijk prima laten uitnodigen voor bijeenkomsten die maatschappelijke organisaties in de stad zelf organiseren;
- Aanvullend te werken met thematische bijeenkomsten bedoeld om te komen tot verdieping van bepaalde opgaven (altijd in relatie tot de andere opgaven voor de fysieke leefomgeving);
- Na elke stap in het proces zullen we terugkijken op de vormgeving van de participatie en waar nodig de aanpak aanpassen.

5.3 Uitgangspunten voor het proces (participatie)

Belangrijk voor elk planvormings- en participatieproces is dat bij de start helder is wat de uitgangspunten (kaders) zijn. Met andere woorden:

- Wat is een uitgangspunt en staat in principe niet ter discussie?
- Waar ligt de speelruimte en willen we vooral het gesprek met de stad, de inwoners, de ondernemers en onder maatschappelijke partners voeren.

5.4 Participatie Mobiliteitsvisie/Programma Mobiliteit

Voor de totstandkoming van de Mobiliteitsvisie en Programma Mobiliteit willen wij de kracht en de kennis van inwoners, weggebruikers en het bedrijfsleven zo goed mogelijk benutten. Een vroegtijdige betrokkenheid maakt het mogelijk om maatregelen en acties te formuleren waar partijen zich aan conformeren en waaraan zij – eventueel – mede uitwerking kunnen en willen gaan geven. En dat is belangrijk, immers de overheid kan het niet alleen.

De eerste stap in het proces om te komen tot een Mobiliteitsvisie en een Programma Mobiliteit is de toetsing van de probleemanalyse die mede in het kader van de Omgevingsvisie wordt opgesteld. Zijn alle huidige knelpunten en mobiliteitsopgaven in beeld (verkennen van de opgaven). Vervolgens wordt gevraagd welke trends en ontwikkelingen belanghebbenden zien en welke toekomstbeelden er bestaan over mobiliteit in 2040. De combinatie van de probleemanalyse, trends en ontwikkelingen en voorkeurstoekomstscenario vormen samen de visie op mobiliteit die onderdeel gaat uitmaken van de Omgevingsvisie.

Vervolgens worden in het Programma Mobiliteit thema's, gebieden en doelgroepen uitgewerkt waarmee we in Hilversum tot 2040 aan de slag willen gaan (verkennen van de oplossingen en voorbereiden van keuzes). Hierin willen we ook actief specifieke doelgroepen, wijken en andere belangen laten participeren in de totstandkoming van dit uitvoeringsprogramma.

6. Planning

De planning voor de Omgevingsvisie/Mobiliteitsvisie en het programma Mobiliteit ziet op hoofdlijnen als volgt uit:

Maand	Vorbereiding	Besluitvorming
		Behandeling bestuurlijk PvA Mobiliteitsvisie/Programma Mobiliteit in de commissie Duurzaamheid en Bereikbaarheid
		Vaststelling bestuurlijk PvA Mobiliteitsvisie/Programma Mobiliteit door het college van B&W
September/oktober 2019	Beleidsverkenning & analyse huidige situatie en ontwikkelingen (opgaven)	
Oktober 2019	Participatie over opgaven	
November 2019	idem	
December 2019	Analyse resultaten eerste fase	Resultaten eerste fase in B&W Gemeentelijke adviescommissies
Januari 2020		Resultaten eerste fase in de raad
Februari 2020	Participatie oplossingsrichtingen	
Maart 2020	idem	
April 2020	Analyse resultaten tweede fase	Resultaten tweede fase in B&W Gemeentelijke adviescommissies
Mei 2020		Resultaten tweede fase in de raad
Juni/juli/augustus 2020	Uitwerken ontwerp Omgevingsvisie	
September 2020		Ontwerp Omgevingsvisie in B&W
Oktober 2020	Derde fase participatie: Inspraak	:
November 2020		Omgevingsvisie met MER en resultaten inspraak in B&W Gemeentelijke adviescommissies
December 2020		Omgevingsvisie ter vaststelling in de raad
Medio 2021		Programma Mobiliteit ter vaststelling door college en de raad.

7. Financiën

In de begroting 2019 is voor het opstellen van de Mobiliteitsvisie/Programma Mobiliteit budget beschikbaar in het mobiliteitsbudget, de kosten voor participatie worden gedekt uit het budget implementatie Omgevingswet.

CONCEPT