

## Online participatie bijeenkomsten

### Samenvoeging van de notulen

*Onderstaand ziet u alle participatiesessies, deze zijn gesorteerd op datum (oplopend). Iedereen is akkoord gegaan met de notulen van de participatiebijeenkomst zoals die in dit bestand weergegeven wordt. In verband met privacy geven wij in plaats van de namen alleen de aantallen aanwezigen weer.*

*Helemaal onderaan dit bestand vind u verschillende bijlages, dit zijn toegevoegde visies en/of opmerkingen van de participanten*

## INHOUD

- Participatiebijeenkomst 10 november 2020
- Bijeenkomst november – december 2020
- Bijeenkomst 12 november 2020
- Bijeenkomst 18 november 2020
- Participatiebijeenkomst 23 november 2020
- Participatiebijeenkomst 24 november 2020
- Participatiebijeenkomst IFF
- Participatiebijeenkomst 30 november 2020
- Participatiebijeenkomst 2 december 2020 HET
- Participatiebijeenkomst 8 december 2020 HET
- Participatiebijeenkomst 9 december 2020 RTL
- Participatiebijeenkomst 9 december 2020 Hilversum B.V.
- Participatiebijeenkomst 10 december 2020 H100
- Participatiebijeenkomst 10 december 2020 Hr. van 't Hof Ministerie I&W
- Participatiebijeenkomst 15 december 2020
- Participatiebijeenkomst 16 december 2020 Buurtvereniging Van Linschotenlaan
- Participatiebijeenkomst 21 december 2020
- Participatiebijeenkomst 5 januari 2021 Mobiliteitsvisie 2040 & Werf35
- Participatiebijeenkomst 12 januari 2021
- Participatiebijeenkomst 14 januari 2021
- Participatiebijeenkomst 18 januari 2021
- Participatiebijeenkomst 19 januari 2021
- Participatiebijeenkomst 21 januari 2021
- Participatiebijeenkomst 21 januari 2021
- Participatiebijeenkomst 21 januari 2021
- Participatiebijeenkomst 25 januari 2021
- Participatiebijeenkomst 26 januari 2021
- Participatiebijeenkomst 28 januari 2021
- Participatiebijeenkomst 2 februari 2021
- Participatiebijeenkomst 11 februari 2021
- Participatiebijeenkomst 16 februari 2021
- Participatiebijeenkomst 22 februari 2021
- Participatiebijeenkomst 23 februari 2021
- Participatiebijeenkomst 23 februari 2021
- Participatiebijeenkomst 25 februari 2021
- Participatiebijeenkomst 1 maart 2021
- Participatiebijeenkomst 2 maart 2021
- Participatiebijeenkomst 11 maart 2021
- Bijlage 1 De Gijsbrecht
- Bijlage 2 Stichting Vliegveld Hilversum
- Bijlage 3 Hilversumse Meent
- Bijlage 4 Makeltrent
  - Deel 1 + 2 Problematiek Havenstraat | Deel 3 + 4 Parkeerproblematiek

**Participatie bijeenkomsten 10 november 2020**

<b>Datum / tijd</b>	10 november 2020 16.00 - 17.30 uur
<b>Aanwezig gemeente Hilversum</b>	Marco Maréchal, Hienke Stoffers, Piet Hein Stassen, Marieke Tschur
<b>Aantal aanwezige stakeholders</b>	5
<b>Achtergrond gehele groep</b>	Omliggende gemeenten en RWS
<b>Gekozen scenario</b>	Hilversum wordt schoner
<b>Gekozen gevolgschetsen</b>	40% Hilversum wordt schoner 20% Hilversum verbindt het 40% Hilversum zegt het zelf
<p><b>1. Wat zijn de belangrijke punten? Hoe zien de participanten (deze groep) de mobiliteitsvisie 2040?</b>          Logistiek, bevoorrading en buitenring met HUB' s (voor eigen gemeente ook van belang)          Eigen vervoer, auto blijft van groot belang ook in 2040 zeker voor buitengebied. Niet wenselijk wel reëel.          Toevoegen nieuwe rail verbinding (bus of trein), hoogwaardig openbaar vervoer verbinding naar o.a. Almere en Utrecht . Focus op meer fiets en bus. Verbreding van fietspaden</p>	
<p><b>2. Wat zijn de afwegingen en de dilemma's?</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bij HOV lijkt busstation / P + R dan wel op de goede locatie te liggen (bij CS) of op een andere plek richting afrit snelweg (A27 is niet logischer dicht bij de snelweg met overstap op HOV)?</li> <li>- Een uitbreiding van de busbaan, deze zou doorgetrokken kunnen worden naar Mediapark; maak een fijnmazig netwerk.</li> <li>- Meer hub's in combinatie met al eerder genoemde HOV en fijnmazig netwerk.</li> <li>- Stimuleren van het delen van de auto's op basis van Hightech) methodes bijvoorbeeld bij parkeren zorgen voor minder gebruikmaken van eigen auto, zo ook meer fiets- en loopbruggen ter vermindering van eigen auto.</li> <li>- Dilemma bij alleen een buitenring voor bus of auto, dit leidt niet altijd tot betere doorstroming. De juiste ring voor auto of OV met voorzieningen en meer ruimte en aansluiting voor bus en fiets zodat er goede doorstroming is.</li> <li>- Utrecht wordt als voorbeeld genoemd om buiten het centrum de auto te parkeren en met OV verder.</li> <li>- A-wegen verbreden wordt in omgeving Hilversum onderzocht, dit hangt o.a. af van de ontwikkelingen van andere modaliteiten in het algemeen, waaronder/zoals de gebruik van (elektrische) fiets.</li> <li>- CS is net als busstation in toekomst niet op ideale locatie. Verplaatsen van CS naar de A27</li> </ul>	
<p><b>3. Waar heeft het effect op – inzake op de omgeving zoals lucht leefbaarheid, gezondheid, klimaat?</b>          Waterafvoer heeft extra aandacht nodig bij tunnels, denk ook aan hittestress (denk hierbij aan klimaat verandering, de warmte blijft hangen in stad, oplossingen zijn speciaal beton, asfalt en koeling). Door meer focus op fiets en HOV en inrichting (veilig en duurzaam) van de HUB's én de ringwegen dan kan er pas een autoluwe centrum ontstaan. Bij aanleg HUB's direct veiligheid en bereikbaarheid als pluspunt.          Functieverhuizing: 1. Fiets 2. HOV 3. HUB's</p>	

**4. Eventuele opmerkingen / toevoegingen door de groep participanten**

- Tijdens de introductie meldt JvS dat er een onderzoek is uitgevoerd, hieronder het linkje.

<https://www.kimnet.nl/actueel/nieuws/2020/11/05/2020-omslagpunt-in-mobiliteitsontwikkelingen>

- Hightech en ambitieus plan neerzetten zou grote gemeenschappelijke trekker zijn.

***Zie de volgende pagina voor een foto van het eindscenario die tijdens deze participatie bijeenkomst is gecreëerd.***

FOTO EINDRESULTAAT GEMAAKTE SCENARIO

20201110 Stakeholdersessie GEMEENTEN.mp4

[Aanmelden](#) [Registreren](#) [↓](#)

### 20201110 Stakeholdersessie GEMEENTEN.mp4

**Details**

Grootte  
532,05 MB

[Alle details weergeven](#)

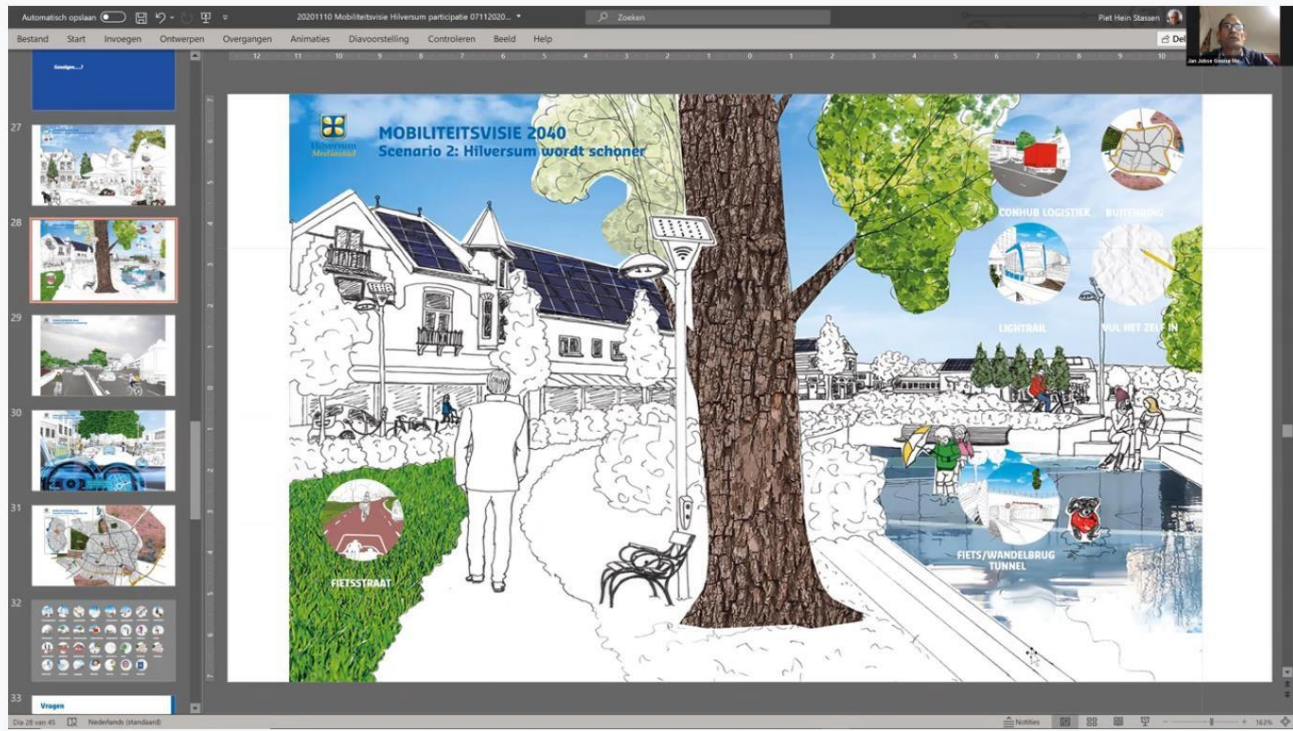


FOTO EINDRESULTAAT GEMAAKTE SCENARIO

**Participatie bijeenkomsten nov – dec 2020**

<b>Datum / tijd</b>	11 november 2020 13.30 uur
<b>Aanwezig gemeente Hilversum</b>	Marco Maréchal en Marieke Tschur
<b>Aantal aanwezig stakeholders</b>	2
<b>Achtergrond gehele groep</b>	Vastgoed Owners Collectief (VOC) Arenapark
<b>Gekozen scenario</b>	Hilversum verbindt

**1. Wat zijn de belangrijke punten? Hoe zien de participanten (deze groep) de mobiliteitsvisie 2040?**

Voor ondernemend, vastgoed beheer en werkgever zijn er andere belangen dan inwoners. Hightech gebruiken voor betere verkeersdoorstroming. Hierdoor zou Hilversum zich kunnen onderscheiden.

**2. Wat zijn de afwegingen en de dilemma's?**

- Er is een masterplan voor het Arenapark in ontwikkeling (al eerder onderzoek: Beter benutten )
- Als werkgever inspelen op een behoefte bij de werknemers, dan beleid aanpassen bijvoorbeeld deelvervoer of andere vormen van vervoer.
- Er is een lichte verbetering door tunnel, nog meer fysieke aanpassingen zouden helpen.

**3. Waar heeft het effect op – inzake op de omgeving zoals lucht leefbaarheid, gezondheid, klimaat?**

Een ultramodern stedenbouwkundigplan met een toekomst visie wordt genoemd als oplossing voor diverse toekomstige issues. (Zoals bij Nike getoond).

**4. Eventuele opmerkingen / toevoegingen door de groep participanten [ in 5 tot 10 bulletpoints]**

Graag weer in gesprek zodra MRA weer mogelijk wordt, en bij andere activiteiten voor het Arenapark.

***Deze participatie bijeenkomst bevat geen foto van het eindscenario.***

**Participatie bijeenkomsten 12 november 2020 1221**

<b>Datum / tijd</b>	12 november 2020 16.00 uur
<b>Aanwezig gemeente Hilversum</b>	Marco Maréchal, Daniel Wolters, Piet Hein Stassen, Marieke Tschur
<b>Aantal aanwezig stakeholders</b>	6
<b>Achtergrond gehele groep</b>	1221
<b>Gekozen scenario</b>	Hilversum zegt het zelf
<b>Gekozen gevolgschetsen</b>	Voetgangers de ruimte geven Mobiliteit gehandicapten HUB parkeren auto's en logistiek overslag Verblijfskwaliteit Wonen in 1221 Ruimte voor langzaam verkeer Tunnel / Fly over Deelauto's, parkeergarages Minder forensen

**1. Wat zijn de belangrijke punten? Hoe zien de participanten (deze groep) de mobiliteitsvisie 2040?**

- Meer ruimte voor voetgangers, onderhoud deze goed en kom afspraken hierbij na. Dit kan gerealiseerd worden doordat er diverse (soorten) HUB's en veilige parkeergarages aangelegd worden. Een juiste aansluiting bij rondwegen en een uitbreiding van het OV komt.
- Het elektrisch OV zo inzetten dat het veilig en fijnmazig is, deze bijvoorbeeld financieren door een mobiliteitsheffing. Daarnaast het gebruik maken van deelvervoer (step?), hierdoor vermindert het gebruik van eigen auto's. Dit heeft een groot voordeel: minder parkeren en minder aanschaf inwoners dure auto's; zo creëer je een stuk vrijheid voor de bewoners.
- Geen fossiele brandstof vervoer in stad meer.
- Campagne voeren voor de genoemde verschuivingen.

Goed onderhoud en aanleg voetpaden, knelpunten goed op de kaart met oplossingen

**2. Wat zijn de afwegingen en de dilemma's?**

- Meer ruimte voor voetgangers, onderhoud deze goed en kom afspraken hierbij na. Dit kan gerealiseerd worden doordat er diverse (soorten) HUB's en veilige parkeergarages aangelegd worden. Een juiste aansluiting bij rondwegen en een uitbreiding van het OV komt.
- Het elektrisch OV zo inzetten dat het veilig en fijnmazig is, deze bijvoorbeeld financieren door een mobiliteitsheffing. Daarnaast het gebruik maken van deelvervoer (step?), hierdoor

vermindert het gebruik van eigen auto's. Dit heeft een groot voordeel: minder parkeren en minder aanschaf inwoners dure auto's; zo creëer je een stuk vrijheid voor de bewoners.

- Geen fossiele brandstof vervoer in stad meer.
- Campagne voeren voor de genoemde verschuivingen.
- Goed onderhoud en aanleg voetpaden, knelpunten goed op de kaart met oplossingen.

**3. Waar heeft het effect op – inzake op de omgeving zoals lucht leefbaarheid, gezondheid, klimaat?**

- Direct invloed op de aanwezigheid van meer ruimte voor voetganger en fiets en minder auto, verkeer, gezondere leefruimte.
- Betere doorstroming verkeer door aanleg tunnels, met daarboven groenvoorzieningen

**4. Eventuele opmerkingen / toevoegingen door de groep participanten [ in 5 tot 10 bulletpoints]**

Beeldvorming voor visie 2040 met mooie input, er zijn meerdere visies die met elkaar verbonden dienen te worden. Het proces loopt, waarin volgend jaar (financiële) keuzes gemaakt dienen te worden.

***Zie de volgende pagina voor een foto van het eindscenario die tijdens deze participatie bijeenkomst is gecreëerd***



FOTO EINDRESULTAAT GEMAAKTE SCENARIO



**Participatiebijeenkomst 18 november 2020**

<b>Datum / tijd</b>	18 november 2020 19:30 uur
<b>Aanwezig gemeente Hilversum</b>	Marco Maréchal, Piet Hein Stassen, Marieke Tschur, Jelle van der Linde, Geert Jan Rijpstra
<b>Aantal aanwezig stakeholders</b>	8
<b>Achtergrond gehele groep</b>	ANWB, Rover en Fietsersbond
<b>Gekozen scenario</b>	Hilversum verbindt 60% (Scenario 2 40% Duurzaam/groen)
<b>Gekozen gevolgschetsen</b>	Binnenring zonder auto's in centrum, wel bussen Busbanen, lightrail Utrecht, Almere, Amsterdam met HUB Ondergronds parkeren, auto & Fiets, Park & Ride Fietsstraten, fietsverbinding Crailo Fiets- wandelbrug Kleine parkjes Mobiliteit kwetsbaren 8-80

<p><b>1. Wat zijn de belangrijke punten? Hoe zien de participanten (deze groep) de mobiliteitsvisie 2040?</b>          Leefbaarheid en kijkend naar de trend duurzaamheid.          Geen auto's in binnenstad, OV verkeerstromen ontwikkelen. Hierbij fiets- en wandelbrug (Utrechtseweg, Elzenlaan, Diependaalselaan), over het spoor en bij sportpark.          Parkeergarages ondergronds bij OV punten. Tegelijkertijd voor vrachtverkeer HUB voor bevoorrading.          Stad voor bezoekers ook aantrekkelijk maken.</p>
<p><b>2. Wat zijn de afwegingen en de dilemma's?</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Is het nieuwe 24/7 mobiliteit deelmobiliteit met OV met busbaan en deeltaxi's? Rekening houdend met minde valide.</li> <li>- Binnenstad autoluwe maken. Geen auto's meer in de binnenstad en hiervoor mooie parkeerterreinen, waarbij een aansluiting op OV en een fietsprogramma ontwikkelen</li> <li>- Huidige parkeergarages ombouwen tot woningen en fietsparkeren creëren (OV-fietsen oid)</li> <li>- Fietsstraten ontwikkelen, meer ruimte voor de fietsers: geen fietsfiles meer,</li> <li>- Hightech oplossingen bijvoorbeeld zodat fietsers voorrang krijgen en bij regen en drukke knelpunten .</li> <li>- Bij HUB winkels o.a. supermarkten, stad is meer voor sociale doeleinden: kleine winkels, cafés</li> <li>- Afschaffing intercity om Amsterdam CS te ontlasten</li> <li>- Is het nieuwe 24/7 mobiliteit deelmobiliteit met OV met busbaan en deeltaxi's? Rekening houdend met minde valide.</li> <li>- Binnenstad autoluwe maken. Geen auto's meer in de binnenstad en hiervoor mooie parkeerterreinen, waarbij een aansluiting op OV en een fietsprogramma ontwikkelen</li> </ul>

- Huidige parkeergarages ombouwen tot woningen en fietsparkeren creëren (OV-fietsen oid)
- Fietsstraten ontwikkelen, meer ruimte voor de fietsers: geen fietsfiles meer,
- Hightech oplossingen bijvoorbeeld zodat fietsers voorrang krijgen en bij regen en drukke knelpunten .
- Bij HUB winkels o.a. supermarkten, stad is meer voor sociale doeleinden: kleine winkels, cafés
- Afschaffing intercity om Amsterdam CS te ontlasten

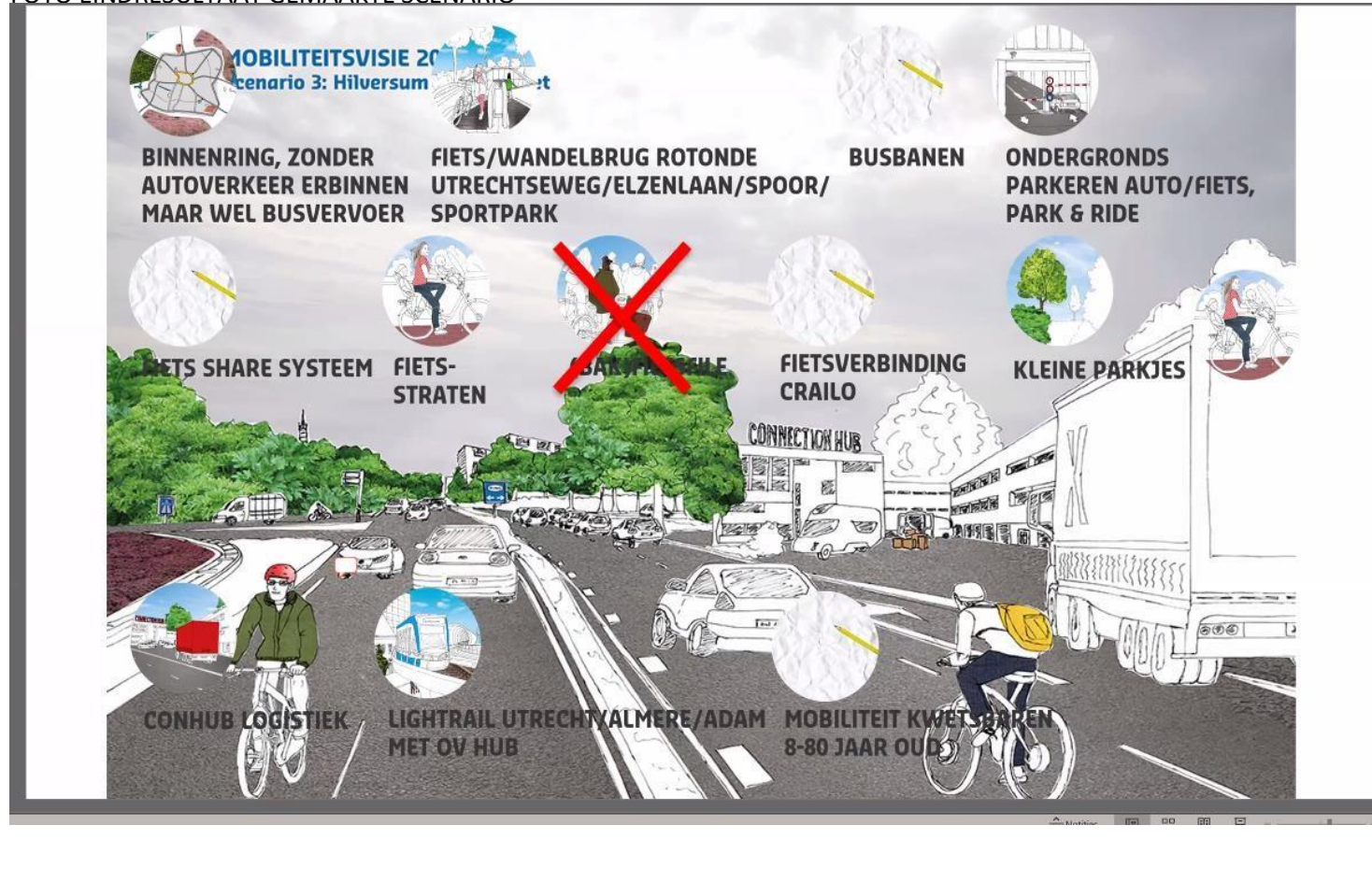
**3. Waar heeft het effect op – inzake op de omgeving zoals lucht leefbaarheid, gezondheid, klimaat?**  
Hilversum duurzamer maken, binnenstad autoluwe. Parken boven de ondergrondse (fiets) parkeergarages.

**4. Eventuele opmerkingen / toevoegingen door de groep participanten**

- Leerzaam, geeft stof tot nadenken.
- Kern: minder autovervoer

***Zie de volgende pagina voor een foto van het eindscenario die tijdens deze participatie bijeenkomst is gecreëerd.***

FOTO EINDRESULTAAT GEMAAKTE SCENARIO



**Participatiebijeenkomsten 23 november 2020**

<b>Datum / tijd</b>	23 november 2020
<b>Aanwezig gemeente Hilversum</b>	Marco Maréchal, Piet Hein Stassen, Marieke Tschur
<b>Aantal aanwezig stakeholders</b>	4
<b>Achtergrond gehele groep</b>	Mediapark
<b>Gekozen scenario</b>	Alle 4 een ander scenario, als start daarom scenario 5 Hilversum wildcard
<b>Gekozen gevolgschetsen</b>	Fietsstraat, fietsparkeren, snelfietsen, oplaadpunten fiets en auto, fiets-wandelbrug, CON-HUB's, steppen, wonen en werken, Hightech en last mile oplossingen

**1. Wat zijn de belangrijke punten? Hoe zien de participanten (deze groep) de mobiliteitsvisie 2040?**

- Woonruimte , Hilversum is een forensenstad. Hoe stimuleren wij om Hilversum aantrekkelijk te maken voor wonen **en** werken. Verbinden en verkeersdoorstroom is en blijft belangrijk punt.
- Het gebruik van de fiets is belangrijk, Hilversum fietsvriendelijker maken door faciliteren van fietsparkeren met o.a. veilige stalling en oplaad mogelijkheden. Het promoten van fietsgebruik o.a. door snelfietsen op fietsbanen en zorgen voor sneller en efficiënter gebruik van de fietsvoorzieningen, haal de knelpunten weg.
- Gebruik van HUB. 4 x HUB die duurzaam zijn ingericht , deze bij op- en afritten snelwegen

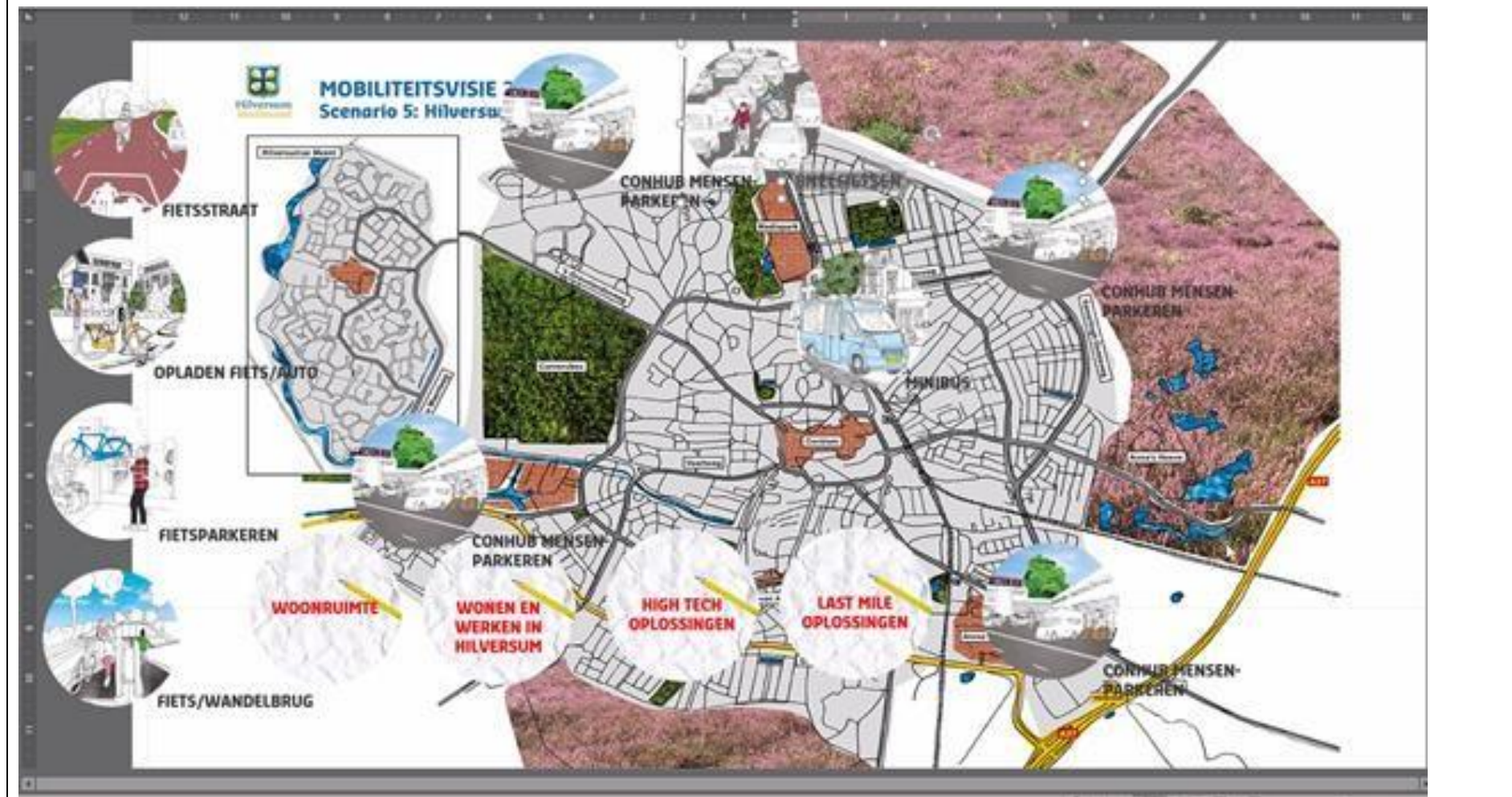
**2. Wat zijn de afwegingen en de dilemma's?**

- Minder gebruik van de auto's, de oplossing hiervoor is fietsen en OV stimuleren
- Aantrekkelijk vestigingsklimaat creëren voor bedrijven, niet alleen met parkeerplaatsen, juist met initiatieven voor mobiliteit zoals HUB's en verder met fiets of step naar eindbestemming.
- HUB bouwen in combinatie met uitgebreid HOV zoals minibusjes.
- Samenwerking met grote bedrijvenparken visies formuleren. Voor Mediapark en arenapark, verantwoordelijkheid bij bedrijven.
- Infrastructuur inrichten met verbeterde fietspaden en hightech oplossingen, als voorbeeld fietsers voorrang geven. Doorstroom van fietsverkeer met bijvoorbeeld fietsstraat, dit laten faciliteren door gemeente.
- Slim reizen, last mile oplossing: auto parkeren aan rand van stand en verder met fiets of OV
- Waar heeft het effect op – inzake op de omgeving zoals lucht leefbaarheid, gezondheid, klimaat?
- Autoverkeer terug dringen. Wonen en werken in Hilversum heeft effect op milieu als Hilversum zo aantrekkelijk is om in te kunnen wonen en werken door o.a. meer betaalbare woningen, waardoor minder autogebruik en inzet van meer (H)OV en fiets.

**3. Eventuele opmerkingen / toevoegingen door de groep participanten**

Onderzoeken gedaan intern bij stakeholders op gebied van mobiliteit, promoten fietsen met lease fiets of financiële regeling bij aanschaf

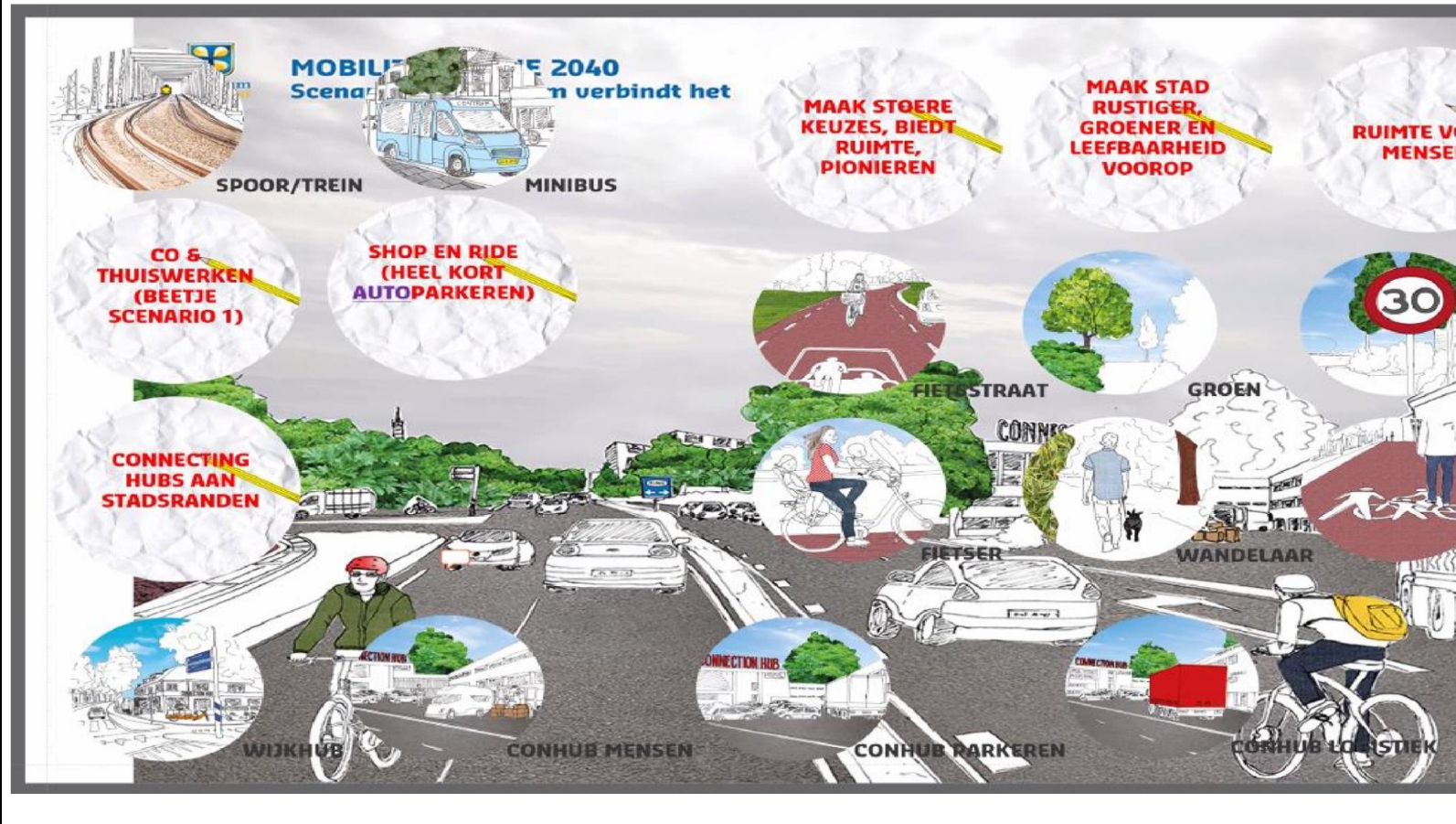
FOTO EINDRESULTAAT GEMAAKTE SCENARIO



**Participatiebijeenkomst 24 november 2020**

<b>Datum / tijd</b>	24 november 2020 16:30 uur
<b>Aanwezig gemeente Hilversum</b>	Marco Maréchal, Piet Hein Stassen, Marieke Tschur, Hienke Stoffers, Annelies Goorts
<b>Aantal aanwezig stakeholders</b>	3
<b>Achtergrond gehele groep</b>	Gijsbrecht
<b>Gekozen scenario</b>	Hilversum verbindt,
<b>Gekozen gevolgschetsen</b>	Groen, spoor/trein, minibus, maak stoere keuzes, biedt ruimte voor pionieren, maak stad rustiger, groener en leefbaarheid voorop, ruimte voor mensen, co & thuiswerken (scenario 1), connecting HUB aan randen, wijk + connecting + parkeer + logistieke HUB, shop & ride, fietser, fietsstraat, wandelaar, wandelstraat 30 km
<b>1. Wat zijn de belangrijke punten? Hoe zien de participanten (deze groep) de mobiliteitsvisie 2040?</b> Groen, leefbaarheid, auto welkom maar als gast. Meer kwaliteit van wonen, aantrekkelijk maken van de dorpsstad, weg van de drukte. Bereikbaar blijven. Binnenstad autoluw(er). Diverse HUB's waaronder connecting hub; met ruimte voor groen en fiets- en wandelstraten, kiss/shop & ride stroken, treingebruik met intercity en minibus.	
<b>2. Wat zijn de afwegingen en de dilemma's?</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Uitdagende keuzes maken, weg van de drukte bijvoorbeeld woningen bouwen zonder parkeerplek om zo tot minder autovervoer te komen.</li> <li>- Toekomst extra inzetten door diverse HUB's, visionaire visie om Gijsbrecht aantrekkelijk te maken met een hoge leefkwaliteit.</li> <li>- Ontmoedigen van autogebruik, stoere keuzes maken en andere uitgangspunten meenemen in transformatie.</li> <li>- Hoewel autowelkomststraat in de toekomstvisie minder autogebruik, geen auto's in centrum door bijvoorbeeld deelauto, co-working.</li> <li>- Wonen in de wijk in de toekomst, ook woningen zonder parkeerplek.</li> </ul>	
<b>3. Waar heeft het effect op – inzake op de omgeving zoals lucht leefbaarheid, gezondheid, klimaat?</b> Minder autogebruik door hele stad verhoogt leefkwaliteit. Dit kan door het gebruik van OV, trein, intercity, minibus en fietsen te promoten en anders omgaan met parkeren en parkeervoorziening.	
<b>4. Eventuele opmerkingen / toevoegingen door de groep participanten</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Om tot een goede visie te komen het verzoek om dit breder te bespreken, andere/nieuwe uitgangspunten meenemen in transformatie.</li> <li>• Voor eindscenario/visie zou een combinatie van scenario Hilversum verbindt en Hilversum groen kunnen ontstaan.</li> </ul>	

FOTO EINDRESULTAAT GEMAAKTE SCENARIO



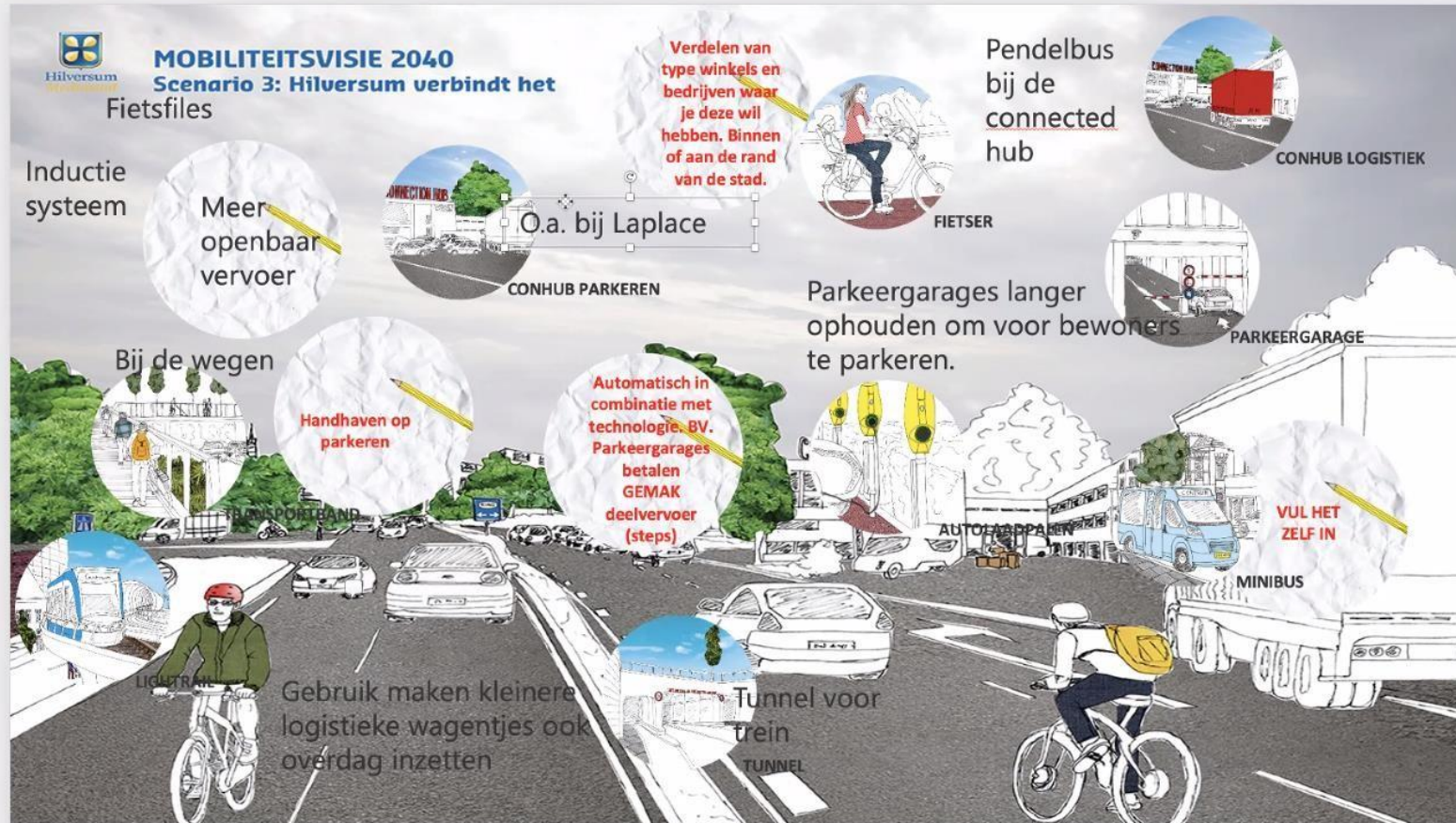


**Participatie bijeenkomst IFF**

<b>Datum / tijd</b>	23 november 2020
<b>Aanwezig gemeente Hilversum</b>	Marco Maréchal, Marieke Tschur
<b>Aantal aanwezig stakeholders</b>	3
<b>Achtergrond gehele groep</b>	IFF
<b>Gekozen scenario</b>	Deelnemers kiezen Hilversum verbindt of Hightech
<b>Gekozen gevolgschetsen</b>	Hilversum verbindt het
<b>Uitslag Poll</b>	Fietsfiles , opladen met inductiesysteem, meer OV, bij de wegen meer handhaving, loopband, con HUB-parkeren en con HUB logistiek, met pendelbus, verdelen van type winkels en bedrijven waar je ze wilt hebben, binnen of aan de rand van de stad, gebruik maken kleinere logistieke wagentjes ook overdag inzetten, automatisch icm technologie bijv bij parkeergarages, parkeergarages langer open houden voor bewoners, tunnel voor trein, minibus

<p><b>1. Wat zijn de belangrijke punten? Hoe zien de participanten (deze groep) de mobiliteitsvisie 2040?</b> Fijne stad om in te wonen en werken. Doorstroming is belangrijk. Hiervoor zoeken naar oplossingen zoals meer OV, meerdere soorten HUB's en ringweg. Gebruik techniek, elektrische busjes en inductiesystemen. Promoot het thuiswerken. Gebruik parkeergarages efficiënter, gebruik hiervoor ook reeds beschikbare techniek, en zorg voor aansluiting met OV. Maak deze HUB's aantrekkelijk en veilig met winkels, koffiekraam en laadpunten. Zet elektrische stepjes in, gemak in gebruik. Metro of lightrail onder de grond of combineer deze met tunnels. Ook tunnels voor fietsers en zorg voor veilige routes voor o.a. scholieren. Zo kun je tot een autovrij centrum komen.</p>
<p><b>2. Wat zijn de afwegingen en de dilemma's?</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Financiën zullen voor lightrail en veel ondergronds verkeer en parkeren een dilemma zijn.</li> <li>- Gebruik de techniek die er al is bijvoorbeeld bij parkeergarages</li> <li>- Hoe kom je tot een autovrij centrum, prettige woon/werkomgeving.</li> </ul>
<p><b>3. Waar heeft het effect op – inzake op de omgeving zoals lucht leefbaarheid, gezondheid, klimaat?</b> Autovrije binnenstad heeft veel voordelen. Zo ook het gebruik maken van techniek, elektrische light rail, elektrische wagens vanaf HUB, meer fietsen. Thuiswerken.</p>
<p><b>4. Eventuele opmerkingen / toevoegingen door de groep participanten</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vragen omtrent het huidige parkeerbeleid (genormeerd), en hoe gaat dat in de toekomst.</li> </ul>

FOTO EINDRESULTAAT GEMAAKTE SCENARIO



**Participatie bijeenkomst 30 november 2020**

<b>Datum / tijd</b>	30 november 2020 19.00 uur
<b>Aanwezig gemeente Hilversum</b>	Annette Wolthers, Daniel Wolters, Marco Maréchal, Marieke Tschur, Hienke Stoffers, Frederique de Jong, Frances van Kooten, Jelle v.d. Linde
<b>Aantal aanwezig stakeholders</b>	8
<b>Achtergrond gehele groep</b>	Johannes Geradtsweg
<b>Gekozen scenario</b>	Hilversum zegt het zelf
<b>Gekozen gevolgschetsen</b>	Park & Bike, Parkstad, extra ingangen mediapark, voorrang fietsers, fietsstraat, Buitenring niet door woonwijk, bouwen binnenstad zonder parkeervoorzieningen, rotondes, ConHUB's parkeren. Verstedelijking tegengaan ruimte voor groen, heide behouden. Parkeren en spoor en tunnels verdiepen met daarboven groenvoorzieningen. Technologie, Smart City, 30 km-zones. Forensenverkeer uit de stad. N525 richting Mediapark onder de heide door.

<p><b>1. Wat zijn de belangrijke punten? Hoe zien de participanten (deze groep) de mobiliteitsvisie 2040?</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Maak een statement, kies!</li> <li>- Doorstroming, ruimte voor fietsers en OV. Dit door fietsstraten en tunnels en een verdiept spoor met groenvoorzieningen.</li> <li>- Echte BUITENring, eventueel verdiept , niet door de woonwijken, park &amp; ride voorzieningen, 30 km zones HUB.</li> <li>- Hilversum parkstad, groen, houdt het verkeer buiten de stad (centrum) HUB's</li> <li>- OV aanpassen van grote (lege) bussen naar aangepaste elektrische kleine bussen ook voor woon-werkverkeer</li> </ul>
<p><b>2. Wat zijn de afwegingen en de dilemma's?</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Voor doorstroming wegen aanpassen.</li> <li>- Weg onder de hei met aansluiting op snelwegen (N201 en A27) tunnels bij mediapark en Crailo.</li> <li>- Andere infrastructuur (lange termijn planning) extra ingangen mediapark</li> <li>- Meer ruimte voor fietsers, autoverkeer houdt rekening met fietsers (niet andersom)</li> <li>- Weren van auto's in centrum door HUB, parkeren en woningen zonder parkeerplaats en parkeren voor forensen verder naar werk met fiets of (H) OV</li> <li>- Verplicht gebruik van OV , parkeerbeleid aanpassen.</li> </ul>
<p><b>3. Waar heeft het effect op – inzake op de omgeving zoals lucht leefbaarheid, gezondheid, klimaat?</b></p> <p>Technologie is van groot belang voor de ondersteuning voor genoemde oplossingen, dit kan ook werkgelegenheid creëren. Verduurzamen en bewuster en milieuvriendelijker zoals verkeersbewegingen (groot vervoer) door woonwijken tegengaan.</p>
<p><b>4. Eventuele opmerkingen / toevoegingen door de groep participanten.</b></p>

- Waarom is er nu gelegenheid door deze participatie input te geven? Het maakt inzichtelijk wat de belangrijke punten zijn zodat dit in de visie meegenomen kan worden
- Wat zijn de vervolgstappen en wat leggen wij vast?
- Het is een goed punt om de wensen en input van de diverse stakeholders vast te leggen, waarbij er veel sessie gehouden worden en de uitkomst verwerkt wordt in een 3D kaart en zo wordt een mobiliteitsvisie gevormd kan worden. Daarna zal een politieke keuze gemaakt worden.

***Zie de volgende pagina voor een foto van het eindscenario die tijdens deze participatie bijeenkomst is gecreëerd.***

FOTO EINDRESULTAAT GEMAAKTE SCENARIO



**Participatiebijeenkomst 2 december HET**

<b>Datum / tijd</b>	2 december 2020 15:30 uur
<b>Aanwezig gemeente Hilversum</b>	Marco Maréchal, Diane Bergmans, Marieke Tschur, Frederique de Jong
<b>Aantal aanwezig stakeholders</b>	3
<b>Achtergrond gehele groep</b>	Hilversum Energie Transitie
<b>Gekozen scenario</b>	Hilversum zegt het zelf
<b>Gekozen gevolgschetsen</b>	<p>Aparte baan als voorbereiding voor zelfrijdende auto's. Binnen- en binnenring. Drones. Wijk-HUB, conHUB-logistiek en -parkeren. Gestuurd OV. Tijdsloten voor logistiek vervoer. Weg met auto's. Wandel- en fietsstraat. Transportband. 2.000 deelauto's in 2040. Mobiliteit als NUT-functie. Wonen &amp; deelvervoer. Zelfrijdende auto's. Deelfietsstelsysteem met deelHUB's. Stimuleren van bezit naar deelgebruik/ontmoedigen eigen gebruik. Laadpalen;/laadHUB's (gebruik maken van natuurlijke bronnen) Technologische ontwikkelingen na 2040. .</p>

**1. Wat zijn de belangrijke punten? Hoe zien de participanten (deze groep) de mobiliteitsvisie 2040?**

Leefbaar en schoon. Minder auto's in Hilversum, stimuleer gebruik van elektrisch vervoer en maak digitaal gestuurd vervoer mogelijk. Vervoer op maat. Inzetbare technologie gebruiken.

Voorkeur voor autovrij centrum, met (wijk) HUB's en een fijnmazig wegennet voor elektrische fietsen, bakfietsen, scooters, steps, OV en wandelstraten. HUB op buiten en binnenring met laadpalen (zonneenergie).

Centraliseer in de wijk mobiliteit. Mobility as a service, door hightech services, beschikbare (leen of eigen auto's, fietsen ed.).

Zet techniek in zodat fietsers (steps en fietswagens) door kunnen rijden met regen en verhoog hierbij doorstroom. Tijdsloten voor vrachtverkeer.

Gemeentelijk collectief: van bezit naar gebruik. Data driven en in gemeenschappelijk beheer.

Bij nieuwbouw rekening houden met toekomstig parkeergedrag,

**2. Wat zijn de afwegingen en de dilemma's?**

- Voorkeur voor minder groot vervoer in te zetten en meer nieuwere kleine vervoersmiddelen (step).
- Gebruik straten voor fietsen (en ander klein verkeer) in plaats van auto's.
- Infrastructuur dient aangepast te worden, ringwegen met HUB's en aansluiting voor kleiner verkeer.
- Visie ontwikkelen waarbij je kunt door-ontwikkelen, op technisch gebied, (verkeer) op basis van oproep.
- Sluit mobiliteitsvisie aan op woon en omgevingsvisie, neem de nutsfunctie mee (overheid en deelmobiliteit)

**3. Waar heeft het effect op – inzake op de omgeving zoals lucht leefbaarheid, gezondheid, klimaat?**

Door centraliseren van mobiliteit worden de wijken leefbaarder, veiliger, meer ruimte voor groen.

Bij de ontwikkeling van deze visie en de technische ontwikkeling zoals zelfrijdende auto's zal er minder uitstoot, schoner. Auto op afroep, na gebruik weer op centraal punt uit (bij) wijk,

gemeenschappelijk beheer. Tijdelijke (tussen) oplossingen bij bijvoorbeeld busbaan voordat techniek en attitude zover zijn.

Ander attitude stimuleren voor gebruik van vervoer, aan bezit eigen gebruik consequenties verbinden.

**4. Eventuele opmerkingen / toevoegingen door de groep participanten**

Technologie is op bepaalde gebieden al beschikbaar, het gebruik en voorbereiding op inzet is volgend punt.

In het vervolg proces van deze sessie komen meer momenten voor input (politiek spoor en er is een periode van zienswijze.

***Zie de volgende pagina voor een foto van het eindscenario die tijdens deze participatie bijeenkomst is gecreëerd.***





**Participatiebijeenkomst 8 december HET**

<b>Datum / tijd</b>	8 december 2020 10:00 uur
<b>Aanwezig gemeente Hilversum</b>	Marco Maréchal, , Marieke Tschur
<b>Aantal aanwezig stakeholders</b>	4
<b>Achtergrond gehele groep</b>	Vliegveld Hilversum
<b>Gekozen scenario</b>	Hilversum zegt het zelf
<b>Gekozen gevolgschetsen</b>	Elektrisch luchtvaart / kenniscentrum. luchtHUB voor innovaties. Faciliteren recreatie. elektrische bus. Zonnepark. Elektrificeren. Verbetering infrastructuur. E-mobility en Transferium. Bereikbaarheid vliegveld. Faciliteren parkeren recreatie. Verduurzamen vliegveld. Infrastructuur 2040 proof. Propageren groene mobility. Verbeteren OV van en naar vliegveld. Stimuleren elektrisch vervoer. Auto laadpalen. Regionale/landelijke uitstraling vliegveld. Opladen fiets. Snelfietsen ConHUB parkeren.

**1. Wat zijn de belangrijke punten? Hoe zien de participanten (deze groep) de mobiliteitsvisie 2040?**

Verbeter infrastructuur van / naar en op vliegveld. Houdt rekening met het vervoer van Hollandse Rading, Loosdrecht, parkeergelegenheid. Het vliegveld trekt veel bezoekers, niet alleen als vliegveld, veel fietsers en wandelaar, het gehele gebied is voor recreanten aantrekkelijk, Loosdrechts plassen, de heide het is een mooi natuurgebied. Elektrische bussen inzetten naar het gebied. Ook voor achterliggende gebieden wonen en werken in Hilversum en omliggende gebieden. Zorg voor bereikbaarheid en maak het aantrekkelijk voor bewoners.

Zonnefarm op terrein bij vliegveld met oplaadmogelijkheden. Hightech 2040 hierbij rekening houden met de veranderingen in mobiliteit, ook voor luchtverkeer, aanleg van HUB en Transferium en het terrein verduurzamen met een regionale/landelijke uitstraling.

**2. Wat zijn de afwegingen en de dilemma's?**

- Er zijn nu onveilige situaties op een mooie drukke dag. Faciliteren van vliegers en toeristische stroom.
- Werkgelegenheid door bij de hangaars vernieuwingen aan te brengen met mogelijkheid voor bedrijven om zich te vestigen, en rol van kenniscentrum te creëren . Maak het bereikbaar (fietsafstand).
- Zorg voor infrastructuur die op toekomstige technieken aansluit, gebruik van drones, via HUB naar stad en achterliggend gebied. (elektrisch en hybridevervoer)

**3. Waar heeft het effect op – inzake op de omgeving zoals lucht leefbaarheid, gezondheid, klimaat?**

Door centraliseren van mobiliteit worden de wijken leefbaarder, veiliger, meer ruimte voor groen. Bij de ontwikkeling van deze visie en de technische ontwikkeling zoals zelfrijdende auto's zal er minder uitstoot, schoner. Auto op afroep, na gebruik weer op centraal punt uit (bij) wijk, gemeenschappelijk beheer. Tijdelijke (tussen) oplossingen bij bijvoorbeeld busbaan voordat techniek en attitude zover zijn.

Ander attitude stimuleren voor gebruik van vervoer, aan bezit eigen gebruik consequenties verbinden.

Gebruik van drones is milieubewuster, in plaats van vrachtverkeer drones gebruiken.

**4. Eventuele opmerkingen / toevoegingen door de groep participanten**

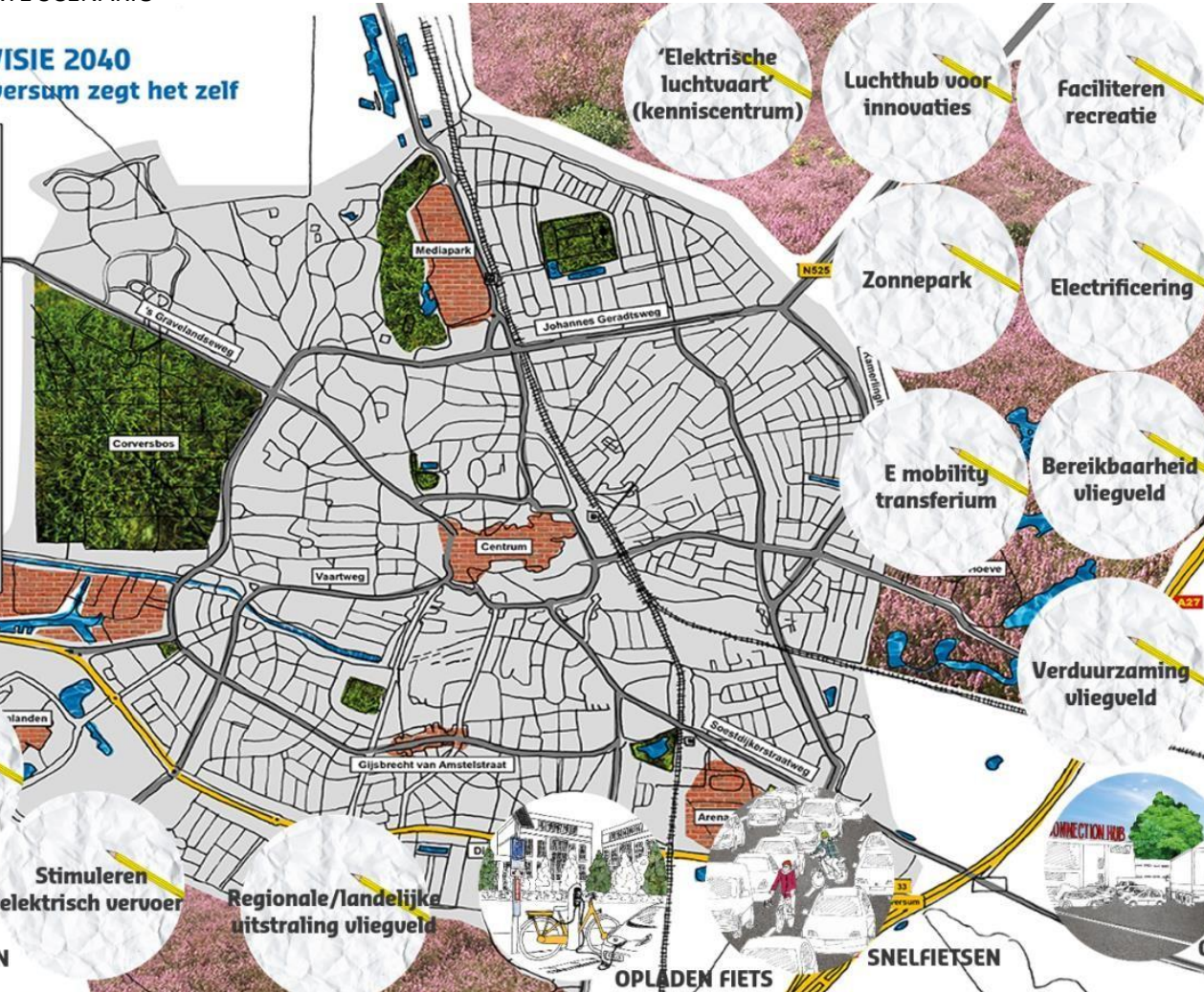
Graag bij definitieve versie terugkoppeling eigen visie erbij opnemen.

***Zie de volgende pagina voor een foto van het eindscenario die tijdens deze participatie bijeenkomst is gecreëerd.***

FOTO EINDRESULTAAT GEMAAKTE SCENARIO



**MOBILITEITSVISIE 2040**  
Scenario 5: Hilversum zegt het zelf



- 'Elektrische luchtvaart' (kenniscentrum)
- Luchthub voor innovaties
- Faciliteren recreatie
- Elektrische bus
- Zonnepark
- Electrificering
- Verbetering infrastructuur
- E mobility transferium
- Bereikbaarheid vliegveld
- Faciliteren parkeren (recreatie)
- Verduurzaming vliegveld
- Infrastructuur "2040 proof"

- 'Propageren' groene mobiliteit
- Verbetering OV van/naar vliegveld
- Stimuleren elektrisch vervoer
- Regionale/landelijke uitstraling vliegveld
- AUTOLAADPALEN

- OPLADEN FIETS
- SNELFIETSEN
- CONHUB PARKEREN

**Participatiebijeenkomst 9 december RTL**

<b>Datum / tijd</b>	9 december 2020 10:00 uur
<b>Aanwezig gemeente Hilversum</b>	Marco Maréchal, Piet Hein Stassen, Marieke Tschur
<b>Aantal aanwezig stakeholders</b>	4
<b>Achtergrond gehele groep</b>	RTL
<b>Gekozen scenario</b>	Hilversum zegt het zelf
<b>Gekozen gevolgschetsen</b>	Slimmer fietsverkeerslichten. Meer middenklas woningen met behoud van buitengebied. Afslag A1 Mediapark. Wonen en werken. Flexibel werken. Snelfietsen. ConHUB mensen. Transportband. Leenvervoer. Tweerichtingsverkeer. Steppen. Meer technologie met slimmer camera's. 24 uurs lightrail .

**1. Wat zijn de belangrijke punten? Hoe zien de participanten (deze groep) de mobiliteitsvisie 2040?**

Door gebruik van Hightech oplossingen zal onze omgeving schoner en duurzamer worden. Wonen en werken in Hilversum, met flexibel werken op mobiele werkplekken en gebruik van bijvoorbeeld (leen) fietsen en scooters, connection HUB's..

Deze HUB's bij de grote ingangen (afritten) snelwegen plaatsen met verbindingen naar o.a. Mediapark. Snelle verbindingen met Amsterdam en Utrecht en dan via HUB naar mediapark. Eventueel met gebruik van transportbanden.

Ring met twee-richtingsverkeer. Door hierbij meer technologie te gebruiken verbeter je de doorstroming: slimme camera's, carpool met minimaal 2 personen toegang tot centrum of bepaalde andere locaties.

Betaalbare woningen zodat er minder forensen komen.

Stimuleer gebruik van alternatieve mobiliteit: steppen, snelfietsen, Lightrail en faciliteer.

**2. Wat zijn de afwegingen en de dilemma's?**

- Aansluiting snelwegen, afslag A1 bijvoorbeeld.
- Gebruik van techniek, slimme camera's voor betere doorstroom fietsverkeer.
- carpool
- Behoud het mooie buitengebied

**3. Waar heeft het effect op – inzake op de omgeving zoals lucht leefbaarheid, gezondheid, klimaat?**

Door gebruik van Hightech oplossingen zal onze omgeving schoner worden

Meer middenklaswoningen zodat meer mensen in Hilversum kunnen wonen en werken om verkeersbewegingen van forensen tegen te gaan.

**4. Eventuele opmerkingen / toevoegingen door de groep participanten**

- Leenfietsen en scooters zijn al in gebruik.

FOTO EINDRESULTAAT GEMAAKTE SCENARIO



**Participatiebijeenkomst 9 december Hilversum BV**

<b>Datum / tijd</b>	9 december 2020 13.00 uur
<b>Aanwezig gemeente Hilversum</b>	Marco Maréchal, Marieke Tschur,
<b>Aantal aanwezig stakeholders</b>	2
<b>Achtergrond gehele groep</b>	BV Hilversum
<b>Gekozen scenario</b>	Hilversum verbindt het
<b>Gekozen gevolgschetsen</b>	ConHUB parkeren. Openbaar vervoer en Spoor optimaliseren. Tunnel. Parkeren aan de rand. Gerichte en slimme bedrijfsverplaatsingen. Vitaal zakelijk voor doorstroming en bereikbaarheid. WijkHUB. Transportband. Integraal mbt de omgevings- en woonvisie en fysieke ruimte. Fijn kunnen wonen en leven. Regionale positie borgen.

**1. Wat zijn de belangrijke punten? Hoe zien de participanten (deze groep) de mobiliteitsvisie 2040?**

Slim beleid toepassen: meer aandacht voor grote aantal forensen, meer woningen voor jongeren in het centrum en bedrijven meer naar buitenwijken. Woon en omgevingsvisie aansluiten.

Regionale groei stimuleren met integrale benadering, betaalbaarheid en subsidies in deze meenemen. Stationsgebied ontwikkelen met OV en fietsoplossingen, OV optimaliseren.

Hilversum ontwikkelen tot een aantrekkelijke stad om in te wonen en te werken, met mogelijkheid tot ontwikkelingen, opleiden.

Bedrijfsverplaatsing, connected HUB's en faciliteren voor mobiliteit voor vitaal zakelijk verkeer zodat je de bereikbaarheid goed houdt.

**2. Wat zijn de afwegingen en de dilemma's?**

- Regionale positie borgen.
- Meer huizen minder forensen, minder bewegingen.
- Oplossing voor vrachtverkeer in stad, creëer een HUB / parkeerterrein voor groot verkeer en van daaruit richting bedrijven.

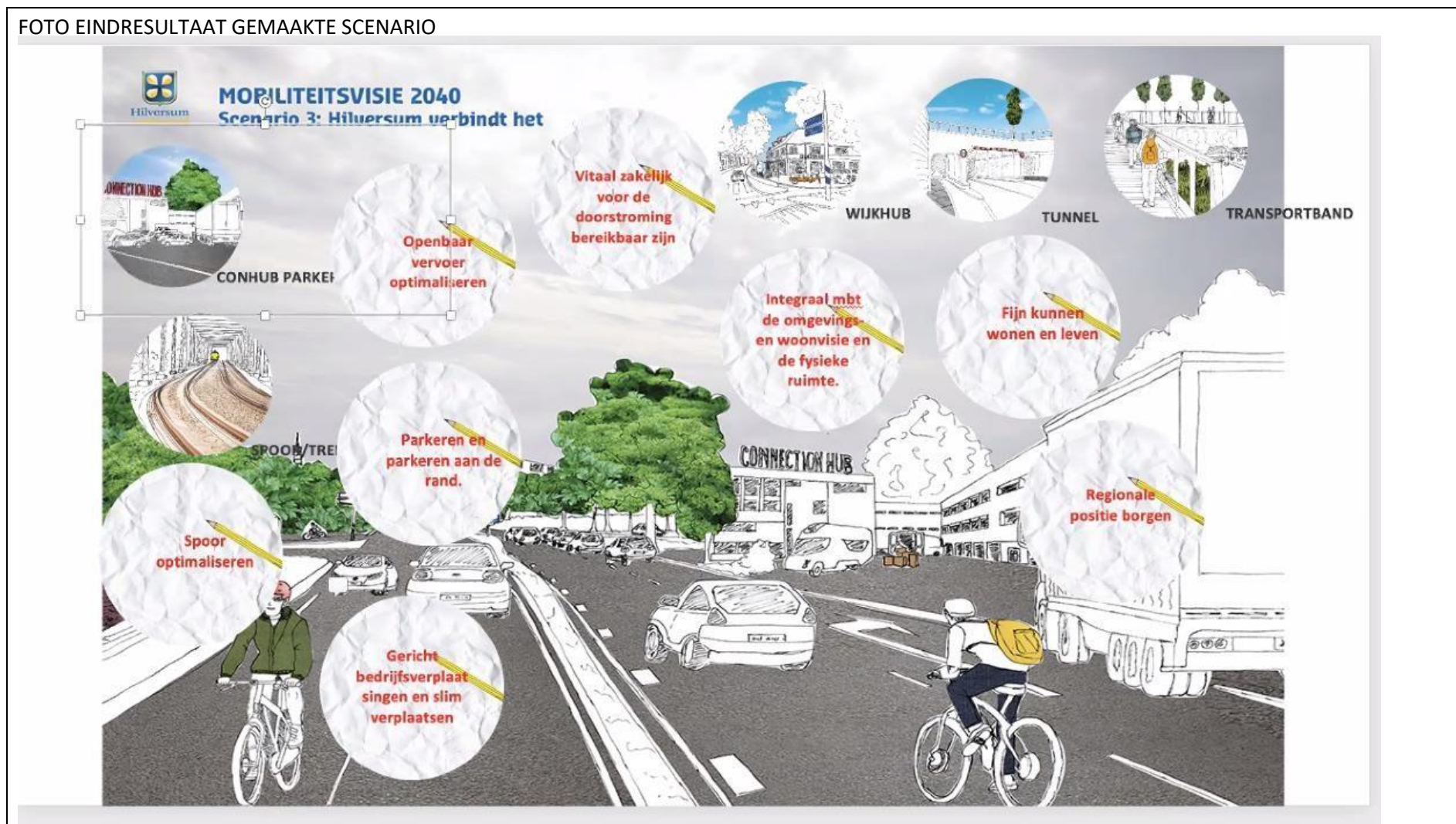
**3. Waar heeft het effect op – inzake op de omgeving zoals lucht leefbaarheid, gezondheid, klimaat**

Tunnel om de hei-gebied te behouden en Transportband op zonne-energie.

**4. Eventuele opmerkingen / toevoegingen door de groep participanten**

Stakeholders willen graag op de hoogte zijn van ontwikkelingen van 3D presentatie en communicatie.

FOTO EINDRESULTAAT GEMAAKTE SCENARIO



**Participatiebijeenkomst 10 december H100**

<b>Datum / tijd</b>	10 december 2020 13.00 uur
<b>Aanwezig gemeente Hilversum</b>	Marco Maréchal, Marieke Tschur, Frederique de Jong, Pieter de Vries
<b>Aantal aanwezige stakeholders</b>	5
<b>Achtergrond gehele groep</b>	Hilversum 100
<b>Gekozen scenario</b>	Hilversum verbindt,
<b>Gekozen gevolgschetsen</b>	Nieuwe wegenstructuur – inrichten obv innovatieve vervoersvormen. Groen. Slimme sensoren. Fietsparkeren, fietsstraat, fietsinfrastructuur, snelfietsen. Autolaadpalen. Regelen van verkeerslichten voor efficiëntie : korte oversteek tijden. 30 km. Steppen/segway. Buitenring. Buurtconciërge. Verbinding tussen Amsterdam en Hilversum. Lichtrail. Andre organisatiepatronen. Wijk- en logistiek- HUB, Spoor, minibus, Centrum auto vrij,.

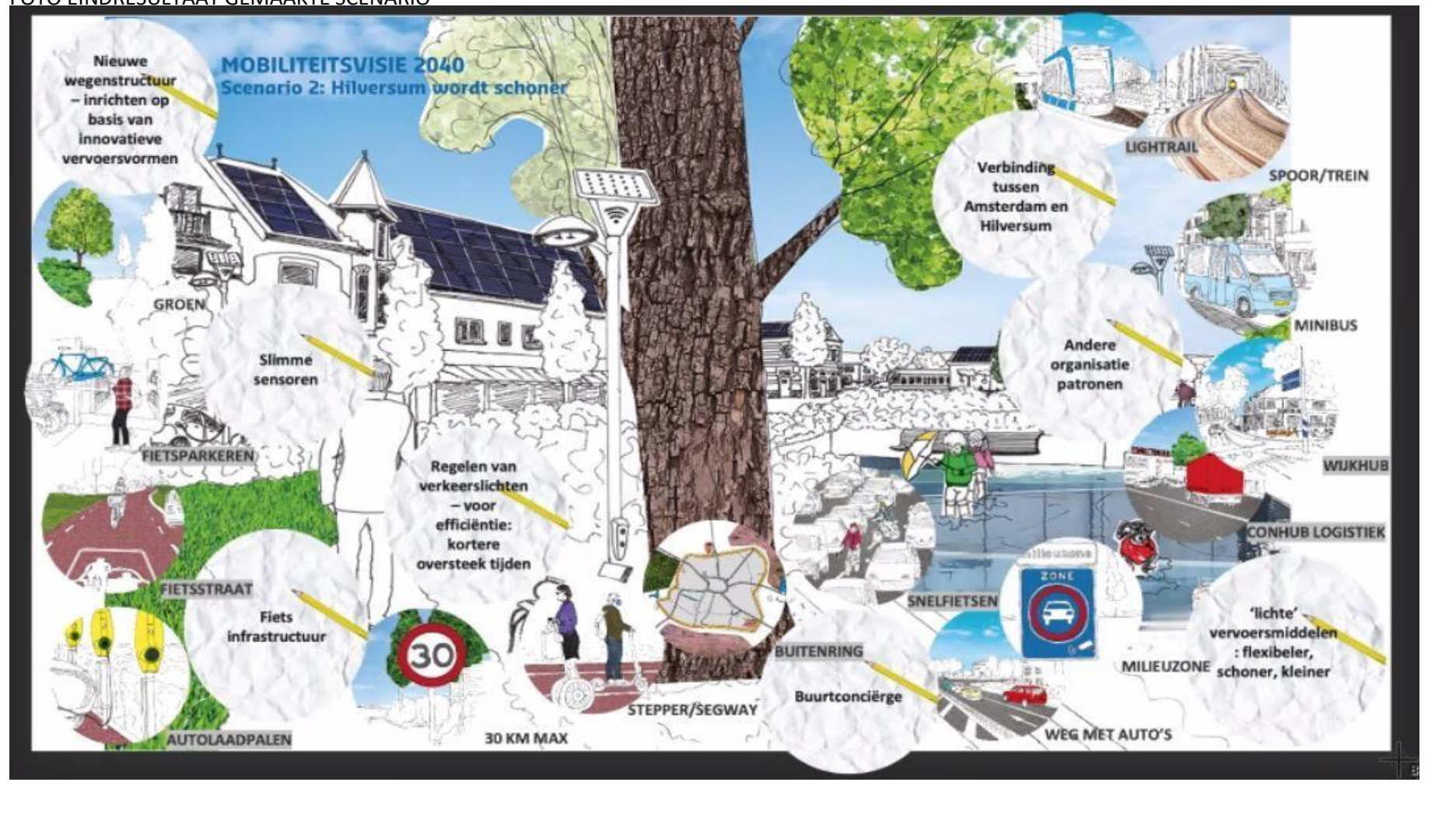
<p><b>1. Wat zijn de belangrijke punten? Hoe zien de participanten (deze groep) de mobiliteitsvisie 2040?</b> Duurzaamheid. Verbinden van thema's, groen, fietsen. Innovatieve mobiliteit, zoals segways, steps, golfcar, (milieu) vriendelijker lichter vervoer en OV. Hiervoor is een andere wegenstructuur voor nodig. Ander denken voor gebruik van HUB's, dienen de winkels nog op huidige manier bevoorrad worden? Nieuwe manier van aanlevering van producten : JUST in the wright place. Denk aan winkels die eten/boodschappen thuisbrengen. Gezond eten, smart waste en circulaire economie, sociale kant, andere samenwerking in wijken. Buurt conciërge heeft functie , duurzaam ondernemen. Techniek bij stoplichten (langer groen voor fietsers, demotiveren van autogebruik). Betere logistiek voor oversteken, regel het zo dat je het doorgaand verkeer niet langer hoeft te wachten in het buitengebied. Buitenring aanleggen met aansluiting emissie-loosvervoer naar stad.</p>
<p><b>2. Wat zijn de afwegingen en de dilemma's?</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ontsluiten van buitengebieden, op andere manier. Light rail hiervoor ontwikkelen.</li> <li>- Milieu zone gebruiken.</li> <li>- Laadpalen dienen zo geplaatst te worden dat ze efficiënt gebruikt kunnen worden</li> <li>- Buitenring gebruiken in combinatie met HUB en moderne technieken voor transport verder</li> <li>- Efficiënter en beter gebruik van stoplichten voor alle partijen, zoals korte oversteektijden, fietsers voorrang. Gebruik van slimme sensoren</li> </ul>
<p><b>3. Waar heeft het effect op – inzake op de omgeving zoals lucht leefbaarheid, gezondheid, klimaat?</b></p> <p>Beter afstemming van gebruik van auto;s en ander verkeer in en naar het centrum, milieu-zones instellen, omgeving groener en schoner.</p>
<p><b>4. Eventuele opmerkingen / toevoegingen door de groep participanten</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Geen grote verwachtingen bij nieuwe technieken op kleine schaal.</li> </ul>



- Samenwerkingen met andere gemeente, overheden en bedrijven en commerciële instellingen.

***Zie de volgende pagina voor een foto van het eindscenario die tijdens deze participatie bijeenkomst is gecreëerd.***

FOTO EINDRESULTAAT GEMAAKTE SCENARIO



**Participatiebijeenkomst 10 december Hr. van t Hof Ministerie I&W**

<b>Datum / tijd</b>	10 december 2020 15.00 uur
<b>Aanwezig gemeente Hilversum</b>	Marco Maréchal, Marieke Tschur
<b>Aantal aanwezig stakeholders</b>	1
<b>Achtergrond gehele groep</b>	Ministerie I&W
<b>Gekozen scenario</b>	Hilversum verbindt
<b>Gekozen gevolgschetsen</b>	Fietsstraat. Onderzoek van aan en afvoerwegen. Weg met auto's. P&R. Binnenring. Hiërarchie in stations. Wandelstraat. Onderzoek A27 om verkeersafwikkelingen te verbeteren. ConHub parkeren. Buitenring. Verkeersluw in binnenring. Weinig voorrang auto's. Meer wonen en werken in stad. Slimme technologie. Gerichte verkeersbesluiten en werkzaamheden. Spoorwegovergangen gelijk- en ongelijkvloers en her-routing i.c.m. kleinere busjes en actief parkeerbeleid.

**1. Wat zijn de belangrijke punten? Hoe zien de participanten (deze groep) de mobiliteitsvisie 2040?**

Wat voor een stad wil Hilversum worden? Bij Hilversum verbindt horen de randvoorwaarden:

duurzaamheid en (High)tech. Het wordt een combinatie van meerder scenario's. Breed de mobiliteit onderzoeken door inbreng van ministeries en provincies meenemen (MIRT), de woon- en werkgelegenheid dus woon- en omgevingsvisie meenemen. Hierbij hoort een economische groei (doel). Bij de (omliggende) infrastructuur speelt dat de doorstroom een bekend knelpunt is; A1 met op en afritten o.a. naar Mediapark. Hiervoor zijn diverse mogelijkheden: HUB's bij op- en afritten, waarbij te faciliteren o.a. met winkels. Park & Ride stroken aanleggen. De A27 is verbreed van/naar Utrecht; onderzoek start naar verbreding van/naar Almere. Verbreden A1 heeft geen prioriteit, bovendien is inpassing (tunnel?) complex en duur. . Voorbeelden (A2 Maastricht) laten zien dat alleen een combinatie met gebiedsontwikkeling kan leiden tot een kansrijk (business)plan. Gebiedsontwikkeling en economische ontwikkeling voor langere termijn (vermindert aantal forensen).

Parkeer gelegenheid bij buitenring en alleen beperkt langzaam verkeer richting stad en de juiste route aanleggen, waarbij de parkeergelegenheid op de juiste locatie liggen en de parkeertarieven ook aangepast worden. Binnenring autoluwe met slimme verkeerslichten. Geef fietsers meer ruimte, fietsparkeergarage leenfietsen of steps. Voor voetgangers bredere voetpaden.

Stedelijke ontwikkeling Hilversum verbinden aan rol en functie stations; waar wonen, werken, onderwijs slim concentreren. Leidt tot hiërarchie van stations. In treinbediening zit weinig speling, mede door plannen OV SAAL. Spoorlijn leidt tot barrièrewerking, maar ondertunneling is geen optie. Aandacht nodig voor veiligheid (ongelijkvloerse spoorwegovergangen i.v.m. samenvoegen/opheffen) en geluid/trillingen.

**2. Wat zijn de afwegingen en de dilemma's?**

- Plan A1 en aansluiting / doorstroming richting Hilversum met behoud van hei. Financieel dilemma, is geen verkeerskundige prioriteit en is nog geen reëel plan
- Autoluwe binnenstad, faciliteer bij HUB's, en zorg voor ruimte voor fietsers en voetgangers.
- Bij verbinden in toekomst zijn duurzaamheid en Hightech toepassingen randvoorwaardelijk.
- Combiplan, ontwikkeling en economische belangen bundelen. (CS en P&R)
- Betere verdeling van vrachtverkeer, regelgeving voor nachtverkeer, m.n. op route N201/zuidelijke ring/A27.

**3. Waar heeft het effect op – inzake op de omgeving zoals lucht leefbaarheid, gezondheid, klimaat?**

Direct effect bij autoluwe binnenstad (weten van auto's)

Bij woon- werk ontwikkeling minder verkeer van forensen.

***Zie de volgende pagina voor een foto van het eindscenario die tijdens deze participatie bijeenkomst is gecreëerd.***



**Participatiebijeenkomst 15 december**

<b>Datum / tijd</b>	15 december 2020 17.00 uur
<b>Aanwezig gemeente Hilversum</b>	Marco Maréchal, Marieke Tschur, Frederique de Jong, Thomas Snels
<b>Aantal aanwezig stakeholders</b>	6
<b>Achtergrond gehele groep</b>	Ondernemingsvereniging Hilversum Zuid West
<b>Gekozen scenario</b>	Binnen Hilversum gebeurt het 33 % , Hilversum verbindt 33 % , Hilversum zegt het zelf (33%). Hilversum zegt het zelf en aanvullen met andere twee

**1. Wat zijn de belangrijke punten? Hoe zien de participanten (deze groep) de mobiliteitsvisie 2040?**

Minder auto's, geef de fiets meer ruimte, dan is het vaak zo dat de fiets sneller is dan de auto.

Faciliteer het fietsen, bijvoorbeeld met fietsparkeren. Elektrische pick up's inzetten. Auto's blijven belangrijk, parkeren in het gebied blijft moeilijk.

Voorkeur is meer groen zijn. Ontwikkelingen op gebied van mobiliteit zijn in hoog tempo; zoals hyperloops, Logistiek anders organiseren, met onder andere een netwerk van elektrische voertuigen zoals scooters, fietsen met bakken. Hierbij faciliteren door laadpalen. en op andere manieren naar centrum of bedrijfsterreinen. Anders organiseren zoals in Arnhem, met een parkeerplaats voor vrachtauto's. Logistieke HUB met gebruik van smart key, zodat je kunt wachten op alle items, en zodra die binnen zijn dan op te halen door bijvoorbeeld DHL. Hier heb je ook ruimte voor opslag en HUB's. Het stimuleren van meer lokaal werken en in communities te werken, waardoor er minder verkeersbewegingen zijn. HUB's met goede voorzieningen, pendelbusjes hup on hup off, richting stad, voor dagjesmensen en voor ouderen. Behoudt het groen, duurzaam. Verbinding naar noord en zuid Hilversum.

Wonen en werken in Hilversum, gedragsverandering, minder forensen, meer fietsen, organiseer Park & Ride, HUB's met elektrische karretjes. Centrum geen winkelgebied maar sociaal gebied.

**2. Wat zijn de afwegingen en de dilemma's?**

- Het gebruik van vrachtauto's veroorzaakt onveilige situaties. Parkeerplaatsen op andere locaties organiseren met voorzieningen voor chauffeurs, deze zo inrichten zodat ze niet dagen in woongebied hoeven te staan. Vrachtauto's mogen in Hilversum staan in omliggende gebieden niet, betaal ervoor. Pas de regelgeving aan.
- Andere indeling straten, groenstroken opofferen voor parkeerplaatsen. Heeft niet de voorkeur maat is wel een oplossing
- Er is nu een onlogische doorstroom van verkeer, complex door omliggende fysieke beperkingen, logistieke transporten anders organiseren.
- Out of the box denken voor doorstroming, technologie kan steeds grotere rol spelen in verbetering.
- Hilversum heeft geen echte oude stadskern.
- Bij nieuwe processen of initiatieven een proefperiode instellen en dan pas definitief kijken of dit het gewenste resultaat oplevert.
- Duurzaam gebruik om efficiënt oplossingen door te voeren met zoveel mogelijk behoud van groen. Waar een boom weg gaat op een andere locatie in Hilversum terugplaatsen.

- Grote druk op infrastructuur door vele forensen. Hilversum geen doorrijd stad worden.
  - Diversiteit in wijken creëren, door grote diversiteit aan diensten en bedrijven, verbind ze.
- Zorg voor minder verkeersbewegingen. En zorg voor spreiding (geen vrachtauto's of in centra of bij scholen op piektijden).

**3. Waar heeft het effect op – inzake op de omgeving zoals lucht leefbaarheid, gezondheid, klimaat?**

Minder verkeersbewegingen als er HUB's komen en meer lokaal geleefd wordt. Share auto's inzetten is prima om fietsen te stimuleren zodat zij indien noodzakelijk een auto gebruikt kan worden

**4. Eventuele opmerkingen/toevoegingen door de groep participanten**

20 punten plan heeft veel oplossingen voor geschetste

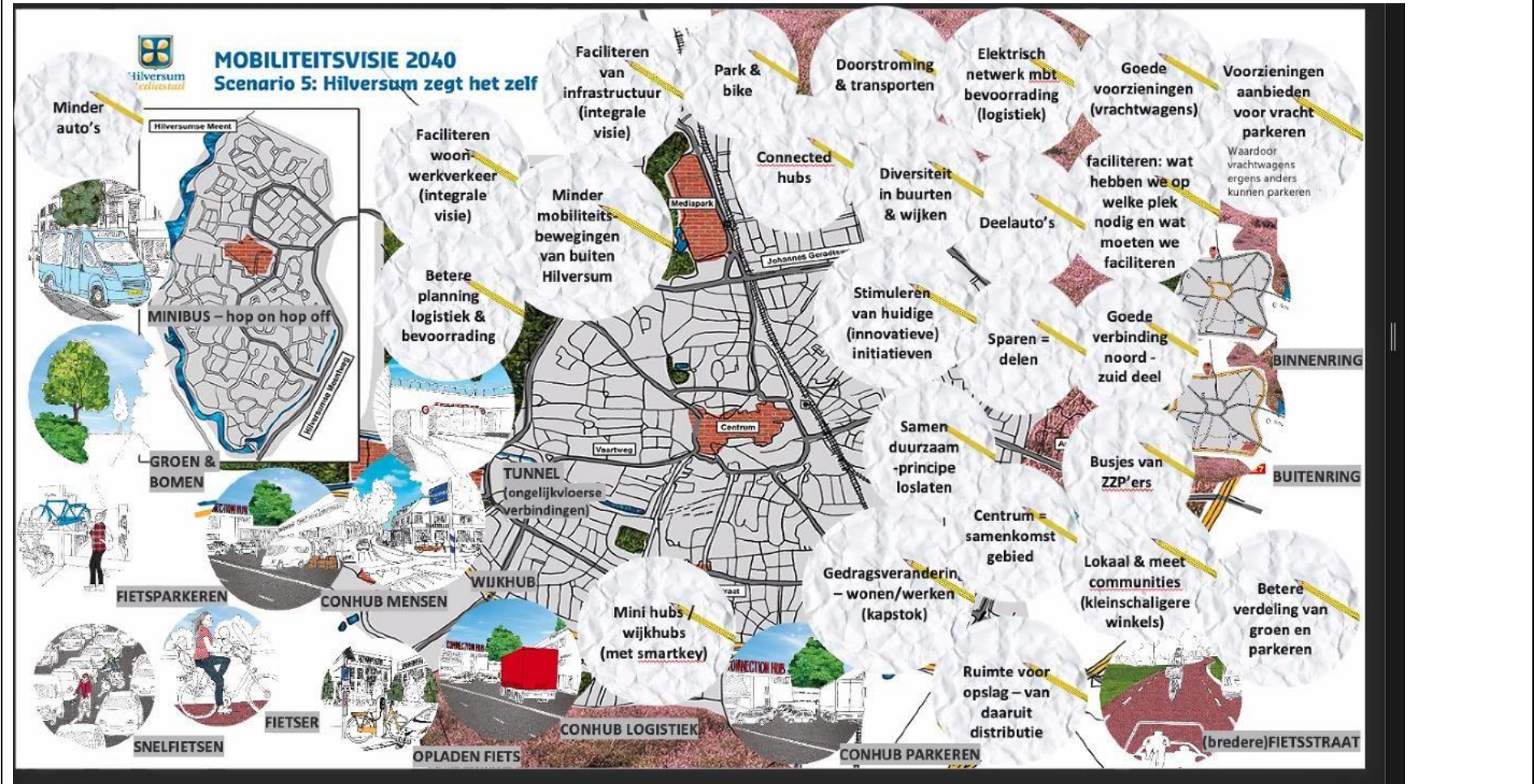
Samen duurzaam vooruit en het oude denken loslaten.

Graag snel beginnen met aantal zaken in te voeren. Niet wachten tot 2040. Eerst keuzes maken.

Verbindt omgevings-, woonvisie en economische belangen met mobiliteitsvisie

***Zie de volgende pagina voor een foto van het eindscenario die tijdens deze participatie bijeenkomst is gecreëerd.***

FOTO EINDRESULTAAT GEMAAKTE SCENARIO





**Participatiebijeenkomst 16 december 2020 Buurtvereniging Van Linschotenlaan**

<b>Datum / tijd</b>	16 december 2020 13.00 uur
<b>Aanwezig gemeente Hilversum</b>	Marco Maréchal, Marieke Tschur, Mohamed Amazyen
<b>Aantal aanwezig stakeholders</b>	2
<b>Achtergrond gehele groep</b>	Buurtvereniging Van Linschotenlaan Hilversum
<b>Gekozen scenario</b>	Hilversum verbindt het
<b>Gekozen gevolgschetsen</b>	Wandelstraat. Mobiliteitsbewegingen voor de hond. Stoep. Buitenring. Aantrekkelijk maken voor de fietsers.

**1. Wat zijn de belangrijke punten? Hoe zien de participanten (deze groep) de mobiliteitsvisie 2040?**

Openbaar vervoer is belangrijk voor de bewoners van deze buurt. Bij mobiliteit behoort meer ruimte voor wandelaars (ook met hond) en fietsers (fietsstraat). Dit terug laten komen in visuele tools en hef de obstakels op.

Tunnel of een oversteekplaats die ook geschikt is voor senioren, bakfietsen, wandelwagens etc. een fietsbrug gaat niet lukken door de steile overgang.

Langs de busbaan een goede fietsbaan, ook voor snelfietsers. Fietsverkeer krijgt voorrang boven autoverkeer.

Er is te veel vrachtverkeer, behoud alleen wat noodzakelijk is aan vrachtvervoer (denk hierbij een supermarkt bevoorraden). Auto's zoveel mogelijk uit de stad en HUB's voor bewoners om pakjes op te halen zodat er geen onnodig vrachtverkeer/busjes/auto's door de wijken hoeven.

Vanaf de stations verder kunnen verplaatsen met de fiets en als voetganger, op een veilige manier.

Ook de knelpunten weghalen voor auto's. Eenrichtingsverkeer is noodzakelijk vanwege de smalle straten. Goede bewegwijzering is belangrijk om de stad in en uit te kunnen komen (nu is Hilversum voor veel bezoekers een ramp). Zorg daarnaast voor een goed overzicht om naar de parkeergelegenheden en werkplekken te komen.

Maak Hilversum aantrekkelijk om je in te bewegen, faciliteer dit door juiste voorzieningen. Veilige speelplekken die goed te bereiken zijn voor kinderen en creëer fatsoenlijke wandelroutes.

Er is maar een beperkte ruimte in Hilversum voor goede mobiliteit.

**2. Wat zijn de afwegingen en de dilemma's?**

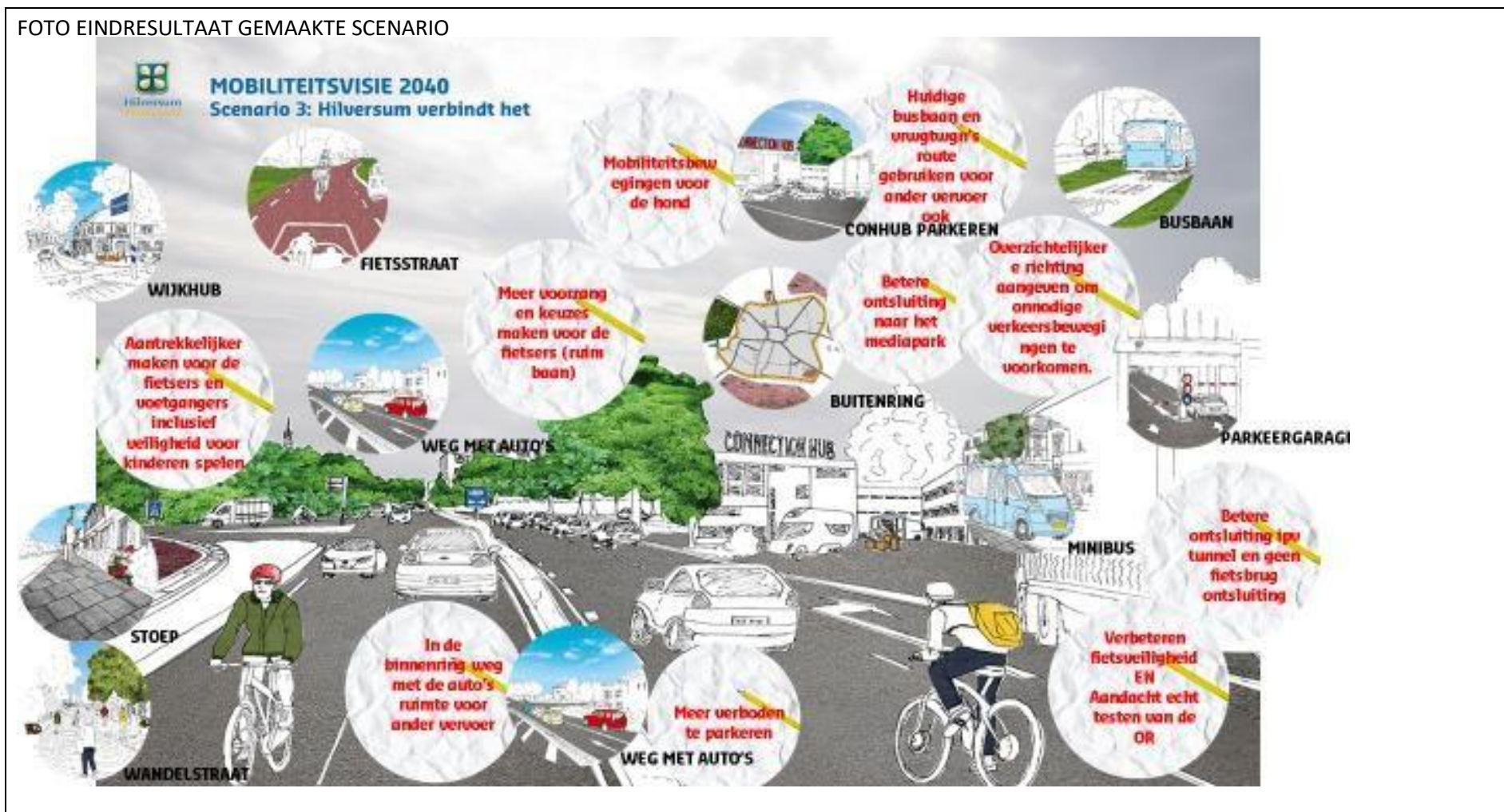
- Gevaarlijke situaties voorkomen: fietsen en wandelen veilig maken en ruimte maken hiervoor.
- Gedragsverandering om mensen uit de auto te krijgen.
- Bij scholen/ROC veilige oversteekplaatsen maken. Groot verkeer niet door straten bij scholen waar kinderen en ouders op schooltijden gebruik van maken.
- Aanrijden en parkeren bij ziekenhuis goed faciliteren.
- Verbeter de stoep-situaties. Nu staan er veel auto's op waardoor de wandelaars over de straat moeten lopen. Dit creëert gevaarlijke situaties. Zodra de auto's niet meer op de stoep mogen parkeren bevordert dit de veiligheid voor de wandelaars en wordt wandelen aantrekkelijker.
- mobiliteit voor senioren aanpassen (mede door de nieuwe wijk Anna's Hoeve) en voor het overstapstation van de HOV LIJN.
- Fietsbrug is ongeschikt, ook voor wandelwagens en bakfietsen. Mobiliteit optimaliseren voor langzaam verkeer en voetgangers tussen ziekenhuisomgeving en Anna's Hoeve.
- De bewoners zelf laten testen of de ontwerpen en oplossingen gebruikersvriendelijk, toepasbaar en bruikbaar zijn.

**3. Waar heeft het effect op – inzake op de omgeving zoals lucht leefbaarheid, gezondheid, klimaat?**

Meer ruimte voor fietsen en wandelen, ook parkeerplek voor auto's bij mooi buitengebied.

***Zie de volgende pagina voor een foto van het eindscenario die tijdens deze participatie bijeenkomst is gecreëerd.***

FOTO EINDRESULTAAT GEMAAKTE SCENARIO



**Participatiebijeenkomst 21 December**

<b>Datum / tijd</b>	21 december 15.30 uur
<b>Aanwezig gemeente Hilversum</b>	Marco Maréchal, Evy Lassche, Marieke Tscheer, Fred de Jong, Iris Dijkstra
<b>Aantal aanwezig stakeholders</b>	4
<b>Achtergrond gehele groep</b>	leden van het Hilversumse collectief BJKORV architectuur-interieur-stedenbouw, bezig met de visie Hilversum 2030
<b>Gekozen scenario</b>	Binnen Hilversum gebeurt het

**1. Wat zijn de belangrijke punten? Hoe zien de participanten (deze groep) de mobiliteitsvisie 2040?** Verkeer is een belangrijke sociale activiteit! Daarom is mobiliteit voor iedereen zo belangrijk!

Dit betekent dat iedereen, jong en oud, moet kunnen deelnemen. Voorkom dat drukke wegen inwoners van elkaar scheiden. Hoe kom je zelfstandig bij je vriendje van negen in de buurt aan de overkant? Focus je op de behoeften van de oudere, denk hierbij aan voorzieningen als uitrust punten en openbare toiletten. Dit verbeteren.

Meer ruimte voor de langzame verkeersdeelnemer. Je fijn kunnen voelen wanneer je je verplaatst. Overzichtelijk, voldoende verlichting, bestrating zonder struikelpunten. Soms ook toezicht nodig.

Versterk én benut aanwezige mogelijkheden. Zet in op (meer) fietssnelwegen (interregionale verbindingen). Rol voor het havengebied, aanleveren van logistiek via het water. Combineer meer: maak minder reiskilometers cq. laat het plaatsvinden in Hilversum. Zet in op het 'dicht bij huis werken' (als beter alternatief voor thuiswerken of 'ver van huis werken'). Benut hiervoor de vele steeds meer leegstaande winkels. Of combineer winkel en werkplekken. Zet in op een goede bereikbaarheid en stallingfaciliteiten voor andere vervoersmiddelen. Houd het centrum levend!

Meer ruimte voor elkaar (= minder ruimte voor het autoverkeer) in het centrum. Knip de binnenstad ring in tweeën! Maak de binnenstad (de binnenring + een deel van de oostkant) meer aantrekkelijk en gezond om er te zijn: ga voor de meest groene binnenstad. Autoverkeer beperken voor distributie en noodzakelijk bestemmingsverkeer. Geen verkeersborden of obstakels. Filevrije straten. Houd het centrum levend!

Beloon een lage CO<sup>2</sup> footprint. Met de focus op "meer lokaal" stimuleer je het sociale en economische 'profiel' van de stad, met oog voor ontspanning en recreatie, tegelijk beperk je het vele kilometer reizen. Stimuleer lagere huur bij schoner bedrijf. Beloon bedrijven die in hun mobiliteitsplan concreet zaken voor de wijk opnemen, zoals parkeerplekken voor bewoners en tegelijk iedereen van het bedrijf met de fiets of zoveel procent elektrisch vervoer.

Het spoor verdeelt Hilversum. Het is niet gemakkelijk om aan de andere kant te komen. Zet in op verbeteren van de verbindingen tussen de verschillende delen van Hilversum: op korte termijn met goede loop en fietsbruggen, op lange termijn met het 'spoor onder de grond' en bouwen boven het spoor bouwen of een lintpark.

Verander volgens het principe van meer te "geven" in plaats van te "nemen". Begin met het toevoegen van (leef) kwaliteit. Hierdoor maak je meer mogelijk. Bouw niet alleen woningen, maar voeg er daarnaast ook iets aan toe. En leg uit waarom je dit zo doet. Vind en versterk elkaar. Bewoners, overheid en bedrijven. Je hebt elkaar hard nodig Vooral ondernemers zien niches in de markt. Verbind urgentie en wens!

**Wat zijn de afwegingen en de dilemma's?**

- Vergroen parkeerplaatsen in je wijk, camoufleren van de parkeerplekken en auto's. → energievraagstuk aan koppelen.
- Distributie via de trein → postpakket-trein. Pakketje van het station halen bij een station hub.
- Mogelijkheden van de trein beter / breder benutten. Bijvoorbeeld: treincoupés waar je de fiets kunt ophangen.
- Een fietspad die zijn eigen verlichting genereerd, fietspaden van hergebruikt plastics.
- Een mobiliteitsvisie per bouwplan.
- Openbare ruimte herverkavelen ter gunste van de totale doorstroming - Fietsparkeren voor grotere bakfietsen etc.
- Versterk / verbeter de frequentie en diversiteit van het OV → doel: gebruik van het OV aantrekkelijker maken.

**3. Waar heeft het effect op – inzake op de omgeving zoals lucht leefbaarheid, gezondheid, klimaat?**

Door niet alleen duurzaam, maar ook naar de kwaliteit en veiligheid te kijken creëer je een veilig en gezonde leefomgeving.

**4. Eventuele opmerkingen / toevoegingen door de groep participanten**

Volg technologische ontwikkelingen en mogelijkheden, zoals v2g (vehicle to grid).

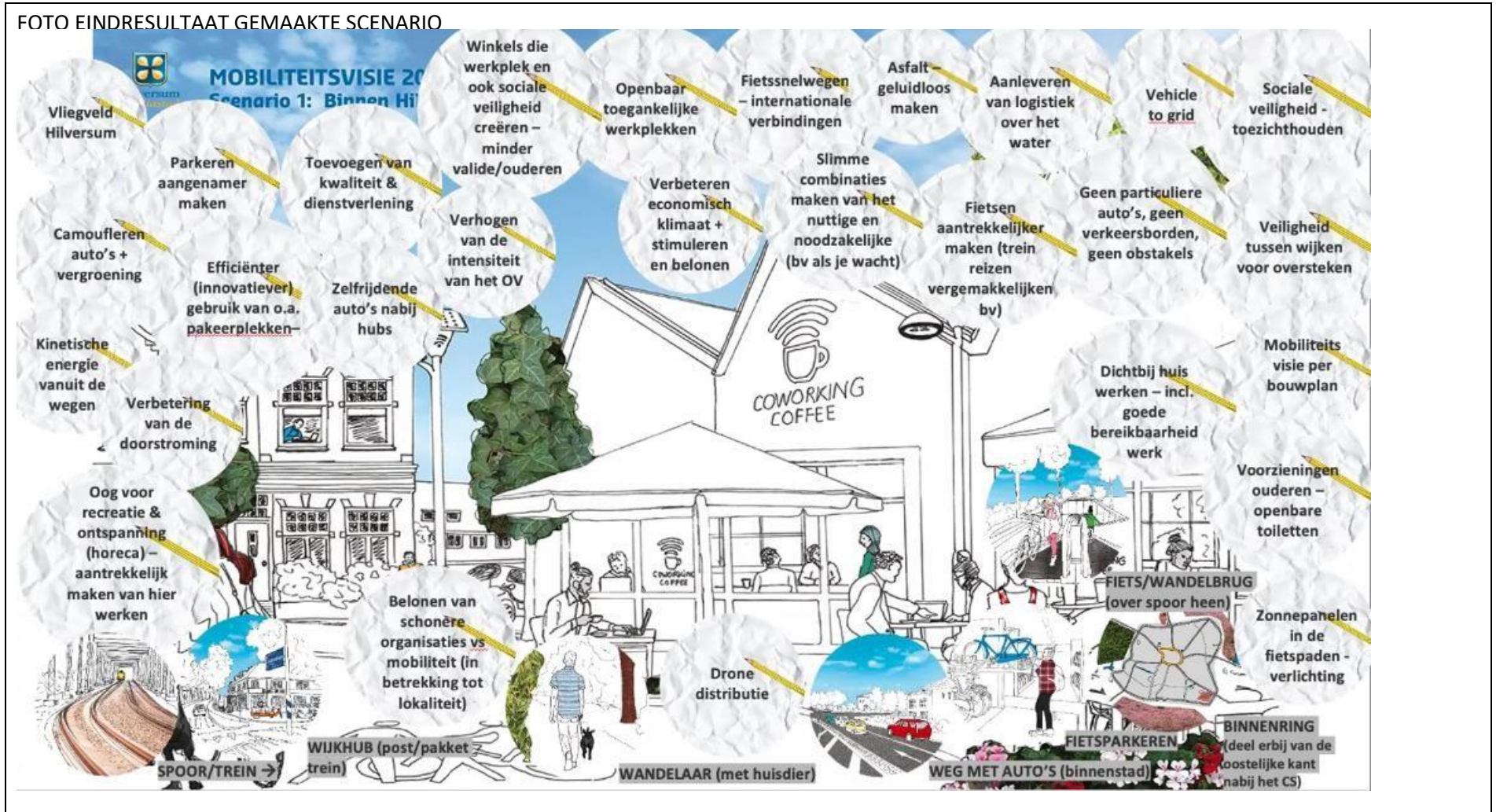
Benut mogelijkheden van lucht en water voor distributie.

Stimuleer openbaar toegankelijke werkplekken, bijvoorbeeld in de buurt van de kinderopvang.

Vergroenen van het centrum

***Zie de volgende pagina voor een foto van het eindscenario die tijdens deze participatie bijeenkomst is gecreëerd.***

FOTO EINDRESULTAAT GEMAAKTE SCENARIO



**Participatiebijeenkomst 5 januari  
Mobiliteitsvisie 2040 & Werf35**

<b>Datum / tijd</b>	5 januari 2021 11:00 uur
<b>Aanwezig gemeente Hilversum</b>	Marco Maréchal, Danielle Lammens, Frances van Kooten, Iris Dijkstra
<b>Aantal aanwezig stakeholders</b>	4
<b>Achtergrond gehele groep</b>	Werf 35
<b>Gekozen scenario</b>	Scenario 2: Hilversum word schoner
<b>Gekozen gevolgschetsen</b>	Mobiliteit en werf 35 Wonen, leven en werken

**1. Wat zijn de belangrijke punten? Hoe zien de participanten (deze groep) de Mobiliteitsvisie 2040?**

Flexibiliteit van norm naar meten met betrekking tot parkeren.

Vraag is op welk manier deze reductie aanmerking zal gaan komen en of hier draagvlak voor is. In dit (huidige)gebied is de parkeerdruk (nog) niet hoog. In andere gebieden is dit wel het geval. Deze druk en eventuele verschuivingen elders worden onderzocht.

Bewaakt moet worden is; *Wat is de werkelijkheid in de praktijk ipv van wat zegt het tabel.*

Vanuit de huidige norm zal worden opgestart en zal gefarceerd en uitgerold worden (bijvoorbeeld de fiets/ loopbrug). Door de ontwikkelingen die momenteel gaande zijn zal flexibel e.a. telkens opnieuw (dus flexibel ) worden gekeken wat nog nodig is of welke verschuivingen plaats moeten vinden om de kwaliteit van wonen, leven en werken op kwaliteit te houden.

**2. Wat zijn de afwegingen en de dilemma's?**

Belangrijke punten:

- Fasering
- Meten
- Weglek effect (mogelijkheid voor verandering in het mobiliteitsplan) (parkeren in de opname van de woonvisie op laten nemen)
- Afwijkingen laten vaststellen in de raad
- Use-case: zal een aparte afspraak gemaakt voor worden (Marco – Gijs).

***Zie de volgende pagina voor een foto van het eindscenario die tijdens deze participatie bijeenkomst is gecreëerd.***

FOTO EINDRESULTAAT GEMAAKTE SCENARIO





**Participatiebijeenkomst 12 januari**

<b>Datum / tijd</b>	12 januari 2021 12.00 uur
<b>Aanwezig gemeente Hilversum</b>	Marco Maréchal, Frederique de Jong, Charles Mann, Evy Lassche
<b>Aantal aanwezig stakeholders</b>	9
<b>Achtergrond gehele groep</b>	Facilitymanagers van de mediabedrijven
<b>Gekozen scenario</b>	Hilversum verbind het

**1. Wat zijn de belangrijke punten? Hoe zien de participanten (deze groep) de mobiliteitsvisie 2040?**

Faciliteer het fietsen, bijvoorbeeld met meer fiets parkeerplekken of laadpalen inzetten voor elektrische fietsen. Een lightrail richting Mediapark. Het openbaar vervoer, fietsen en wandelen moet meer gestimuleerd worden. Zorg hierbij voor dat je als wandelaar geen "schietschijf" wordt. Je moet zonder gevaar kunnen rondlopen en fietsen en denk hierbij ook aan elektrische voertuigen. Tegelijkertijd een beter bereikbaarheid van het Mediapark als je met de auto gaat. Het aantal werkplekken zal licht groeien dus daar moet ook ruimte voor zijn qua parkeerplekken, of dit nou fietsplekken of autoplekken zijn. Hetgeen wat ze in Rotterdam mee bezig zijn (slimme stoplichten), dat zien ze hier ook zitten voor al het fietsverkeer. Logistiek gezien moeten we ook kijken naar wat er allemaal mogelijk is. Mensvriendelijk en ecologische manier verbinden van Hilversum. Centraal punt voor pakketten etc. op Mediapark en een centraal punt voor afval etc. op Mediapark, denk hierbij dus aan Connected Hubs. Logistiek moet het daar beter ingericht worden zodat niet iedereen continue overal hoeft te wezen. Scheelt weer verkeersbeweging. Hoge Naardeweg is een heikult punt! Daar moet goed naar gekeken worden.

**2. Wat zijn de afwegingen en de dilemma's?**

- Thuiswerken 2/3 dagen zou een goede optie zijn → dit gaan een groep mensen niet doen in verband met locatiegerichte taken dus wat bereik je daar dan mee?
- Meer kijken naar fietsenpaden etc. → wat kan er veiliger en wat gebeurt er dan met de auto's qua bereikbaarheid.
- Meer mensen met de trein, maar mensen vinden dat minder prettig (zitten graag in eigen bubbel) → dus hoe kun je dat het beste stimuleren, denk ook aan de wandelpaden vanuit de trein naar en op het Mediapark
- Lightrail richting Mediapark zou de bereikbaarheid vergroten en meer mensen stimuleren.
- Aantal banen per gemiddelde inwoner is groter dan van een andere stad van deze omvang. Dus de verkeerstoevoer is groter dan gemiddeld, daar moeten we rekening mee houden.
- Mensen stimuleren om met de fiets of OV te gaan → mensen zijn gedragsdieren, dit moet je interessant voor ze maken.
- Weg langs de hei vergroot het autogemak, maar niet beter voor het milieu
- Tunnel voor het vergroten van het autogemak, maar financieel niet aantrekkelijk
- Reizen buiten de spits → niet altijd even praktisch werk gerelateerd bekeken.
- Hoge Naardeweg fietsstraat → geen veilige straat, auto's domineren de wegen nog steeds, zij zijn nog steeds "de baas". De weg is te smal om veilig voor fietsers te zijn.

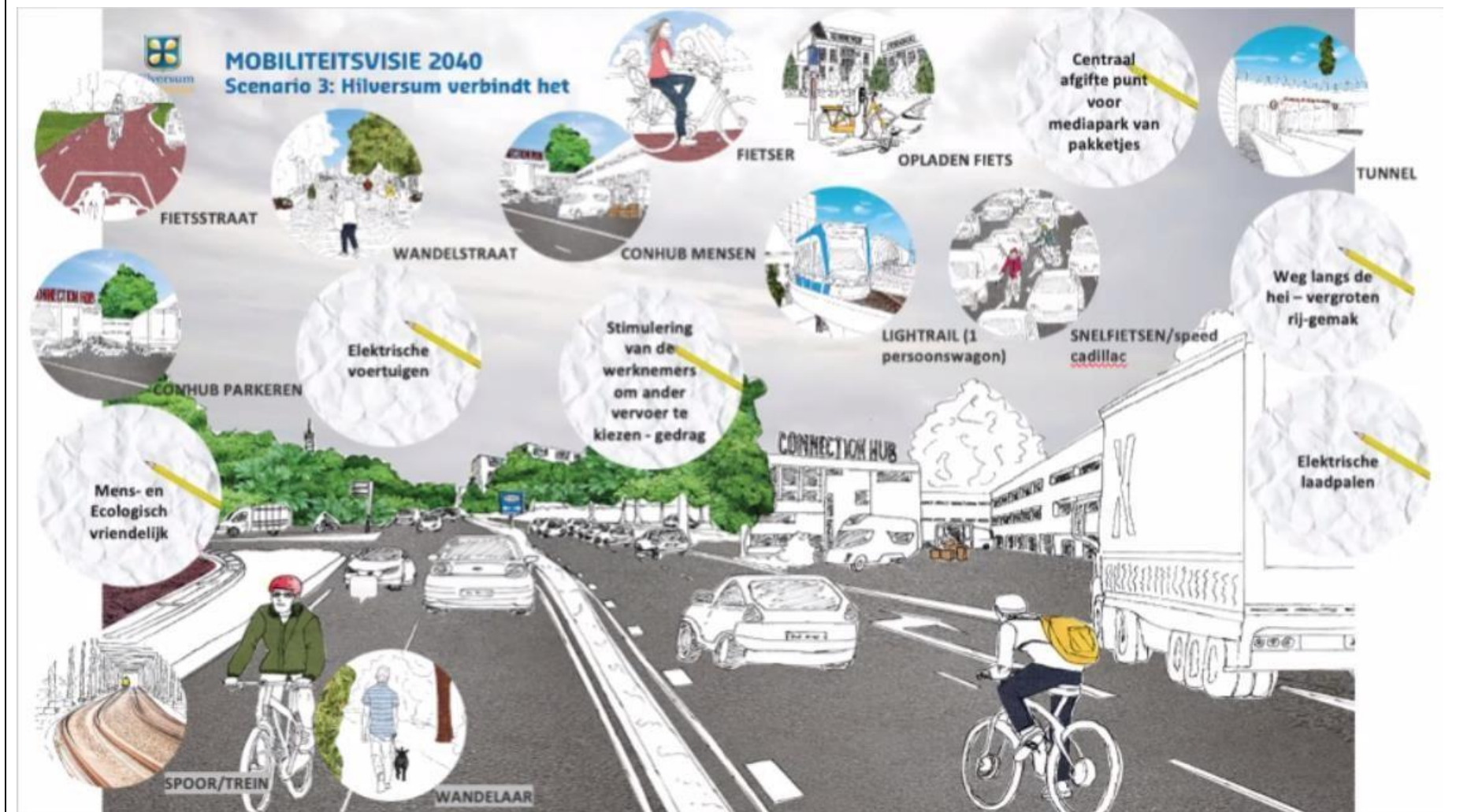
- Hub buiten de stad plaatsen waar de auto's kunnen parkeren en de stad zelf autoluw/autovrij maken. Zo wordt het veiliger voor fietsers en ander verkeer.

**3. Waar heeft het effect op – inzake op de omgeving zoals lucht leefbaarheid, gezondheid, klimaat?**

Als we meer gaan focussen op reizen met het openbaar vervoer of fiets zal de verkeersdrukke afnemen. Dit heeft een positief effect op het klimaat (want minder auto's) en de stress die afneemt omdat er minder drukke is richting Mediapark.

***Zie de volgende pagina voor een foto van het eindscenario die tijdens deze participatie bijeenkomst is gecreëerd.***

FOTO EINDRESULTAAT GEMAAKTE SCENARIO



**Participatiebijeenkomst 14 januari**

<b>Datum / tijd</b>	14 januari 2021 15.00 uur
<b>Aanwezig gemeente Hilversum</b>	Marco Maréchal, Evy Lassche
<b>Aantal aanwezig stakeholders</b>	3
<b>Achtergrond gehele groep</b>	HR en P&O van bedrijven op het Mediapark
<b>Gekozen scenario</b>	Hilversum verbind het

**1. Wat zijn de belangrijke punten? Hoe zien de participanten (deze groep) de mobiliteitsvisie 2040?**

Parkeergelegenheid en bereikbaarheid - personeel, arbeidsvoorwaarde en motivator. OV bereikbaarheid voor studenten zit wel goed. Nieuw fiets lease plan pakt niet zo gunstig uit → lease plan werkt niet, financieel levert het te weinig op. Bereikbaarheid met de auto is zeer belangrijk. Je mist iets van een rondweg. Plek station arenapark verschuiven richting Nike i.v.m. veiligheid studenten. Vanwege de veiligheid (die niet echt veel is) gaan mensen niet vaak fietsen, denk aan in het donker terug fietsen is niet veilig en door wisselende werkroosters kun je niet altijd meerijden. Hierdoor pakken mensen toch snel de auto. Ze hebben wel parkeerplaatsen maar de garage is snel vol.

Woningen is een probleem, toch kijken of je studenten daarmee kunt faciliteren, dan gaan ze sneller op de fiets of step. Voordeel voor Hilversum het is super bereikbaar en het heeft de luxe van 3 stations. Het verkeer moet soepeler gaan want nu staat iedereen steeds vast op de bekende punten. Het versoepelen van het verkeer gooi je dan ook op het gedrag van mensen. Mensen willen toch snel de auto pakken en je moet ze motiveren om met het OV te gaan. Of zorgen dat het veilig genoeg is waardoor ze met de step of (elektrische) fiets komen.

**2. Wat zijn de afwegingen en de dilemma's?**

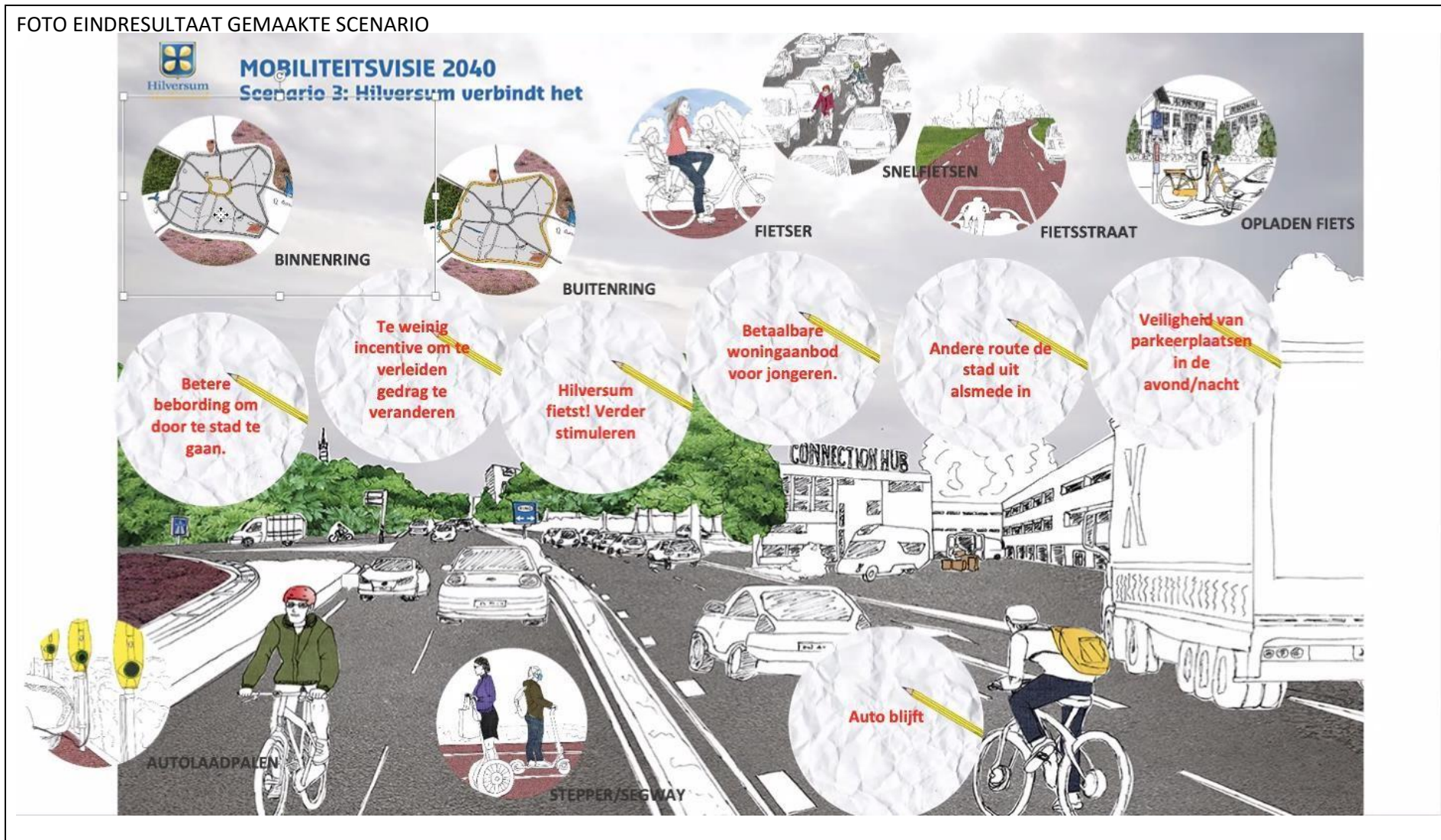
- (Elektrische) fietsen promoten → maar alle fietspaden moeten daardoor ook aangepast worden. Ze moeten breder worden, er moet meer doorstroming zijn in de binnenstad en de route verbeteren qua stoplichten etc. Fiets leasen valt wel echt tegen financieel gezien en wordt daarom ook niet aantrekkelijk.
- Woonklimaat is Hilversum als drop/stad enorm verbeterd, maar het betaalbaar woningaanbod is een probleem en vooral voor studenten en starters. → Woningen bouwen op het Mediapark? Woningen faciliteren vanuit de scholen/werk.
- Er is teveel verkeer van één kant, op een andere manier in of uit Hilversum komen is lastig → Het ontsluiten van bereikbaarheid richting Bussum zou hierbij kunnen helpen.
- Connected hub toevoegen zodat de hoeveelheid vrachtwagens afneemt in de stad zelf. En een route vinden waardoor ze op meerdere manieren de stad uit kunnen laten → verbeterd het woonklimaat voor de mensen aan de drukke straten.
- Best wel wat werkende van Mediapark hebben wel echt een auto nodig voor hun werk (denk aan reporters etc.), maar de jonge generatie is best wel te charmeren om te fietsen → Gebruik hiervoor iets als "Hilversum fietst", verleid ze. Er moet wel echt een goed aanbod komen anders gaan ze het niet doen

- Mensen zijn te verleiden, maar denk ook aan randzaken → een douche klaar zodat ze zich kunnen oprispen of een oplaadpaal voor de elektrische fiets etc. er moet dus gefaciliteerd worden vanuit bedrijven en de gemeente
- Hilversum is mooi, maar qua navigatie is echt lastig. Het is een ingewikkelde stad, vooral de binnenstad → Verduidelijking, betere wegbewijzing/navigatie. → mensen ontwijken hierdoor de binnenstad
- OV blijft achter, je hebt alleen een bus. Naast fiets en trein is er weinig aan optie voor OV. De bus duurt lang en is niet efficiënt.
- Elektrische fiets is een goed systeem → elektrische laadpalen is wel handig hier, stimuleert meer.
- Lopen vinden mensen lastig, iets verder lopen is al lastig. Parkeren liefst max. 100 van de voordeur. Hier is al onderzoek naar geweest.
- Veiligheid is iets wat hoog op de lijst moet komen → betere begeleiding van en naar locaties met lichten, betere bus aansluitingen (of misschien wel een tram o.i.d.)

**3. Waar heeft het effect op – inzake op de omgeving zoals lucht leefbaarheid, gezondheid, klimaat?**  
Hierdoor gaat de leefbaarheid omhoog, zeker voor de forensen. Als iedereen minder de auto pakt is dat beter voor het klimaat maar ook vaak voor de gezondheid van de mens. Er moet meer gelopen en gefietst worden.

***Zie de volgende pagina voor een foto van het eindscenario die tijdens deze participatie bijeenkomst is gecreëerd.***

FOTO EINDRESULTAAT GEMAAKTE SCENARIO



**Participatiebijeenkomst 18 januari**

<b>Datum / tijd</b>	18 januari 2021 15.30 uur
<b>Aanwezig gemeente Hilversum</b>	Marco Maréchal, Evy Lassche
<b>Aantal aanwezig stakeholders</b>	4
<b>Achtergrond gehele groep</b>	Talpa
<b>Gekozen scenario</b>	3. Hilversum verbind het, 2. Hilversum wordt schoner

**1. Wat zijn de belangrijke punten? Hoe zien de participanten (deze groep) de mobiliteitsvisie 2040?**

Als je kijkt naar de infrastructuur van Hilversum zijn er weinig mogelijkheden. Hilversum is te beperkt gebouwd. Er moet meer voorzien worden in groener en elektrische vervoersmiddelen. Fietsen binnen Hilversum is behoorlijk gevaarlijk, fietspaden die stoppen op kruispunten en je daardoor ineens over de autoweg moet. Connected hubs bij La Place toevoegen en (elektrische) steps legaliseren zodat je de drukte kunt afnemen van de wegen. Geen groot verkeer meer in Hilversum centrum zelf. Het fietsgevoel moet verbeterd worden, vooral kijkend naar de veiligheid. Denk ook aan de Fenix (Go scooters) en Car2Go (elektrische Smarts). Ook voor de jeugd aantrekkelijk omdat je ze te pas en te onpas kunt pakken. Niet alleen de fietspaden maar ook de looppaden moeten aangepakt worden want ook dat is gevaarlijk. Er is geen plek waar je goed met zijn tweeën naast elkaar kunt wandelen. De verhoudingen tussen auto-, fiets en wandelverkeer moet rechtgetrokken worden. Plan van lightrail is niet realistisch.

Er worden veel pleisters geplakt, maar het wordt er niet beter op. Er moet gezamenlijk gezocht worden naar oplossingen en de oplossing die komt moet dan ook rendabel zijn om te gebruiken/in te zetten. Fietsen waren op bij OV, maakt het niet aantrekkelijker. Fietsparkeren moet ook uitgebreid worden, meer mogelijkheden creëren. Leenfiets idee uit Londen een goed idee! Het budget is er om dingen aan te pakken, maar het alternatief moet echt goed genoeg zijn. Zodat als je een besluit neemt om bijvoorbeeld geen €0,19 per km te rekenen mensen het ook gaan accepteren/motiveren en doen.

**Belangrijkste: maak een keuze en voer deze dan ook uit.** Hilversum is een poldergemeente met super veel meningen, altijd een beetje half/half. Ze kiezen altijd voor de middenweg, of voor de "oplossing". Stop met pleister plakken en maak een goede beslissing. Voorbeeld: sluit voor een goede periode de Diependaalselaan af, verbeter deze dan volledig op alle fronten. Dit is tijdelijk erg vervelend, maar daarna heb je er wel meer profijt van. Maak een keuze, sta erachter en waai niet met de winden mee.

**Hilversum is niet slecht bezig geweest, best wat projecten gedaan die winst opgedaan hebben (zoals de tunnels die gerealiseerd zijn)!** Hilversum is te groot voor de logistieke mogelijkheden die in de stad zijn.

## 2. Wat zijn de afwegingen en de dilemma's?

- Diependaalselaan een fietsstraat maken
- Elektrische steps → gevoel van vrijheid, zelf pakken wanneer ze willen en je haalt veel verkeer weg.  
En toch een mogelijkheid geven voor de mensen om mee te doen aan het verkeer.
- Fietsstraat en wandelstraten toevoegen → dit wordt heel erg gemist, je loopt geen enkel moment op een goed loop- of fietspad. Fietsen vanaf station is behoorlijk gevaarlijk.
- Connected hubs toevoegen een goeie optie → Je moet dan wel infrastructuur van de fiets- en looppaden drastisch verbeteren. P & R = Connected Hub, werkt goed! Maar faciliteer dan wel de fietsen etc.
- Snelfietsen → qua kilometers prima te doen, maar het aanbod van de wegen om in Hilversum te komen is niet goed. Met de auto rij je in 1 rechte lijn waarbij je met de fiets op verschillende soort paden moet fietsen. Werkt niet motiverend (gaat over Amersfoort – Hilversum).
- De verhoudingen moeten weer rechtgetrokken worden. Je wordt gedwongen om met de auto te gaan want er is geen goed alternatief → er rijden wel bussen maar deze rijden maar 1x in het half uur en komen niet op tijd, er zijn wel fietsen maar het is niet altijd even praktisch etc.
- Zelf fietsen inzetten (denk aan OV-fietsen maar dan in privé bezit van Talpa) → de wil is er, denk aan OV business cards die er al zijn. Het zou veel gemakkelijker en sneller werken, maar de mogelijkheid moet wel zijn.
- Leen fietsen inzetten is een goed idee → creëer dan alleen wel meerder parkeerplekken waar je hem achter kunt laten. Bijvoorbeeld, één bij de Connected hub, één in het centrum, één op Mediapark, één bij de stations etc. Zo hoef je hem nooit ook mee terug te nemen als je er gebruik van hebt gemaakt. Dat maakt de keuze om het te gebruiken ook makkelijker. Nu moet de fiets altijd terug gebracht worden naar de plek waar het vandaan komt. Dat is echte **deelmobiliteit**. Je bent vrijer.
- Eigenlijk is er veel winst te behalen als je de industrie weg krijgt uit de binnenstad. Sommige bedrijven zijn erg groot en halen dus ook veel verkeer naar de binnenstad. Als die bedrijven buiten het centrum te plaatsen zijn dan neemt de verkeersdruk ook af. → deze bedrijven zitten bij wijze van al 80 jaar op dezelfde plek, maar het verhuizen is lastiger. Sommige zijn wel bezig met meer transport en logistiek naar buiten het centrum te plaatsen.
- Mogelijkheden maken om te kunnen oversteken op alleen oversteekplaatsen → maak dit duidelijk/baken de andere onofficiële wegen af zodat er niet overgestoken wordt op andere plekken. Hierdoor raakt de structuur van de stoplichten in de war.

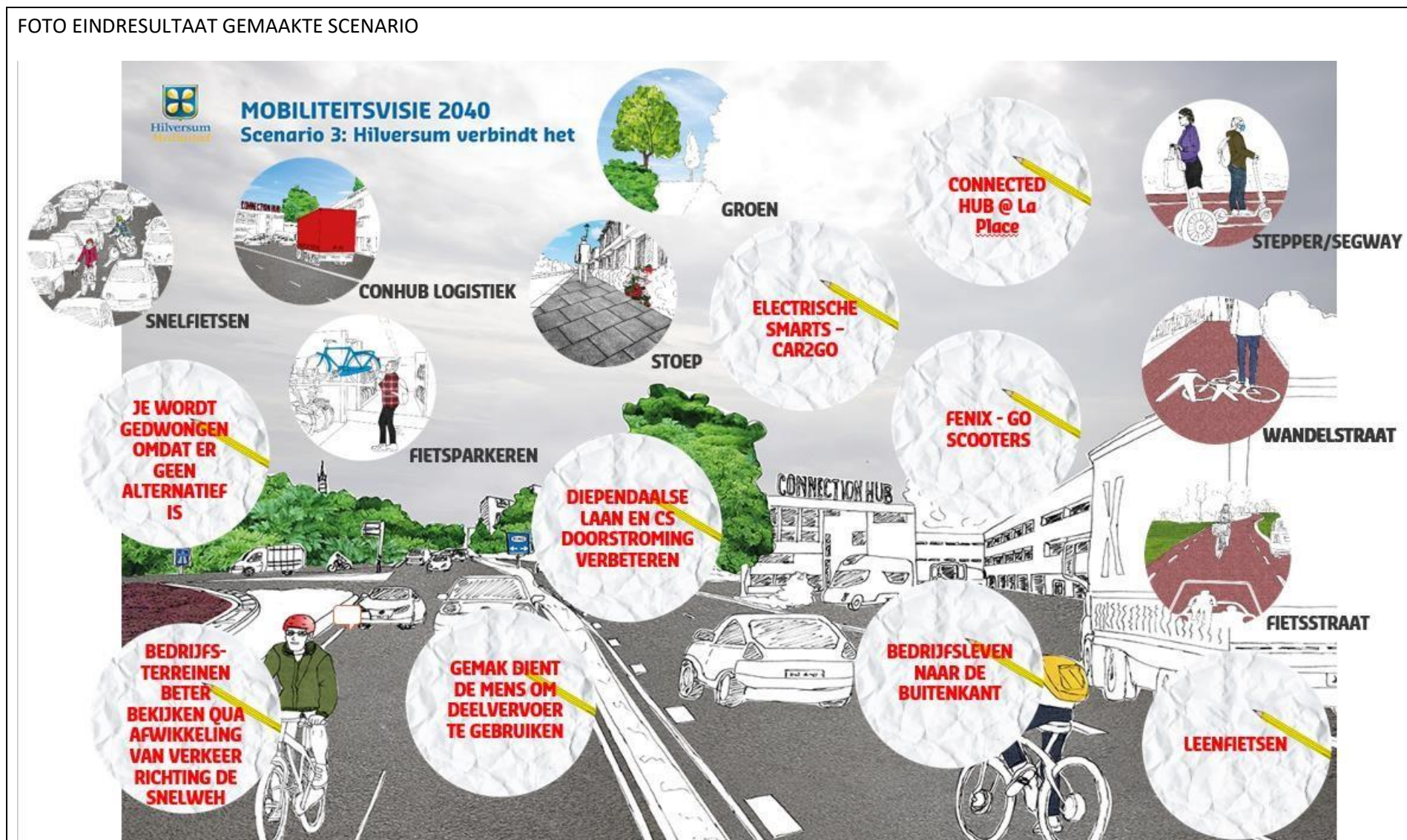
## 3. Waar heeft het effect op – inzake op de omgeving zoals lucht leefbaarheid, gezondheid, klimaat?

Meer elektrisch rijden en Connected hubs toevoegen gaat er voor zorgen dat de binnenstad schoner, groener en 'rustiger' wordt. Dit heeft een positief effect op de leefbaarheid, gezondheid en het klimaat.

***Zie de volgende pagina voor een foto van het eindscenario die tijdens deze participatie bijeenkomst is gecreëerd.***



FOTO EINDRESULTAAT GEMAAKTE SCENARIO



**Participatiebijeenkomst 19 januari**

<b>Datum / tijd</b>	19 januari 2021 11.10 uur
<b>Aanwezig gemeente Hilversum</b>	Rob van Ooijen, Dennus Ligter, Anne Pool, Marco Maréchal, Evy Lassche
<b>Aantal aanwezig stakeholders</b>	6
<b>Achtergrond gehele groep</b>	STIP, J. H. Donnerschool, Proceon, St. Alberdingk Thijm Scholen
<b>Gekozen scenario</b>	Hilversum verbind het (3 stemmen), Hilversum wordt schoner (2 stemmen). Gekozen voor scenario 3: Hilversum verbind het

**1. Wat zijn de belangrijke punten? Hoe zien de participanten (deze groep) de mobiliteitsvisie 2040?**

Leerlingen zijn lokaal vervoer, zowel primair als voortgezet onderwijs. Bij voortgezet veel zijn met de fiets en de scooter. Personeelsleden komen van buiten Hilversum en komen dus vaak met de auto en trein. School dicht bij het station = meer OV vervoer, school verder van het station = meer auto vervoer. Je volgt sneller wat er aangeboden wordt door de gemeente.

Ouders brengen kinderen naar school met de auto omdat ze vaak direct door moeten naar werk.

Als ze dat niet doen (dus eerst lopend/fiets naar de school en dan met de auto naar werk) komen ze Hilversum bijna niet meer uit en komen ze dus te laat op werk.

Rijden door Hilversum is lastig, je loopt vast in de binnenring daar ontmoeten allerlei mensen elkaar, denk aan wandelaars, fietsers, winkelende dagjesgasten, kinderen etc.. We moeten iets doen om de binnenstad meer open te kunnen maken.

Snelfietsen van kern naar kern heeft wel toegevoegde waarde. Denk hierbij van Amersfoort richting de binnenring.

In kader van het lerarentekort, "hoe belangrijk is het dat leraren in de stad kunnen komen". Kijken of het mogelijk is dat de vervoersverbindingen beter aansluiten op de scholen.

**2. Wat zijn de afwegingen en de dilemma's?**

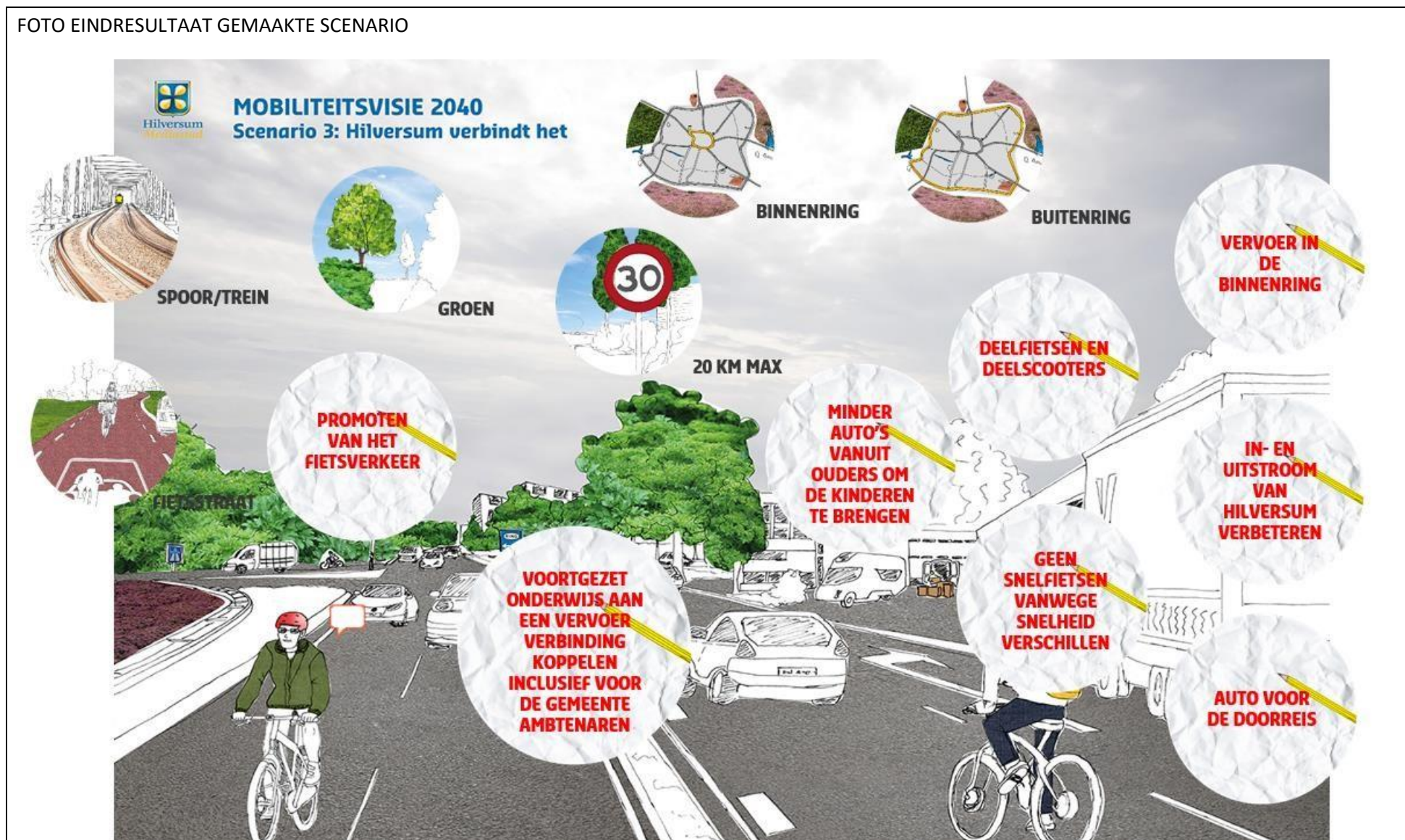
1. Sommige scholen zitten naast het station → treinvervoer is makkelijker om gebruik van te maken.
2. De in- en uitstroom van Hilversum moet verbeterd worden → zo kunnen forensen sneller Hilversum in- en uit. Dit gaat dan resulteren in ouders die hun kinderen per fiets of lopend naar school brengen en daarna pas de auto pakken om richting het werk te rijden.
3. Connected Hub → je auto parkeren in de buitenring en d.m.v. deelvervoer verplaatsen naar de binnenring. Niet alleen voor de forensen maar ook voor de dagjesgasten. - Fietsstraten →
4. Geen/minder snelfietsen → hiermee worden de snelheden van het verkeer nog ingewikkelder gemaakt, omdat je naast voetgangers, auto's en fietsers nog een nieuw aspect toevoegd → Of zorg ervoor dat de snelfietsen (net zoals de auto's en scooters etc.) niet harder mogen dan 20 km/h in de stad. Dan heb je dat probleem opgelost
5. Fietsverkeer promoten → ouders die kinderen niet meer met de auto brengen.

**3. Waar heeft het effect op – inzake op de omgeving zoals lucht leefbaarheid, gezondheid, klimaat?**

Als je meer focust op het verbeteren van de verbindingen van en naar de binnen- en buitenring zorgt dat er automatisch meer voor dat het geheel groener gaat worden. Mensen gaan dan sneller met de fiets in de binnenring omdat er geen haast meer is om op tijd op werk te komen. Dit zorgt dus voor een verbetering van de leefbaarheid, gezondheid en klimaat.

***Zie de volgende pagina voor een foto van het eindscenario die tijdens deze participatie bijeenkomst is gecreëerd.***

FOTO EINDRESULTAAT GEMAAKTE SCENARIO



**Participatiebijeenkomst 21 januari**

<b>Datum / tijd</b>	20 januari 2021 10:00 uur
<b>Aanwezig gemeente Hilversum</b>	Marco Maréchal, Evy Lassche
<b>Aanwezig stakeholders</b>	2
<b>Achtergrond gehele groep</b>	HR beeld en geluid, HR KRO NCRV
<b>Gekozen scenario</b>	Hilversum wordt schoner

**1. Wat zijn de belangrijke punten? Hoe zien de participanten (deze groep) de mobiliteitsvisie 2040?**

Duurzaamheid. Combinatie van de drie scenario's (Schoner, Verbinden, Technologie). Gratis pendelbussen inzetten werkt wel om te stimuleren dat mensen zonder auto komen. Om het te stimuleren moet je andere alternatieven aanbieden. Er zijn nog genoeg andere maatregelen te nemen in het arbeidsvoorwaardebeleid zonder dat je de reiskosten vergoeding volledig afschaft. Als je als organisatie duurzamer wilt zijn kun je zeker nog het één en ander verbeteren voordat je zwaardere maatregelen invoert. Thuiswerken is internationaal allang ingeburgerd. Nederland moet daar meer op focussen. Thuiswerken is al duurzamer omdat niet iedereen steeds meer naar kantoor hoeft. Als iedereen meer gaat thuiswerken heb je grote kans dat werknemers dus gaan verhuizen, niet meer in de randstad, maar lekker in een dorp of stad ernaast. Wonen waar de werknemers zelf willen i.p.v. m meeverhuizen met het bedrijf naar de randstad. Meer groen in de binnenstad.

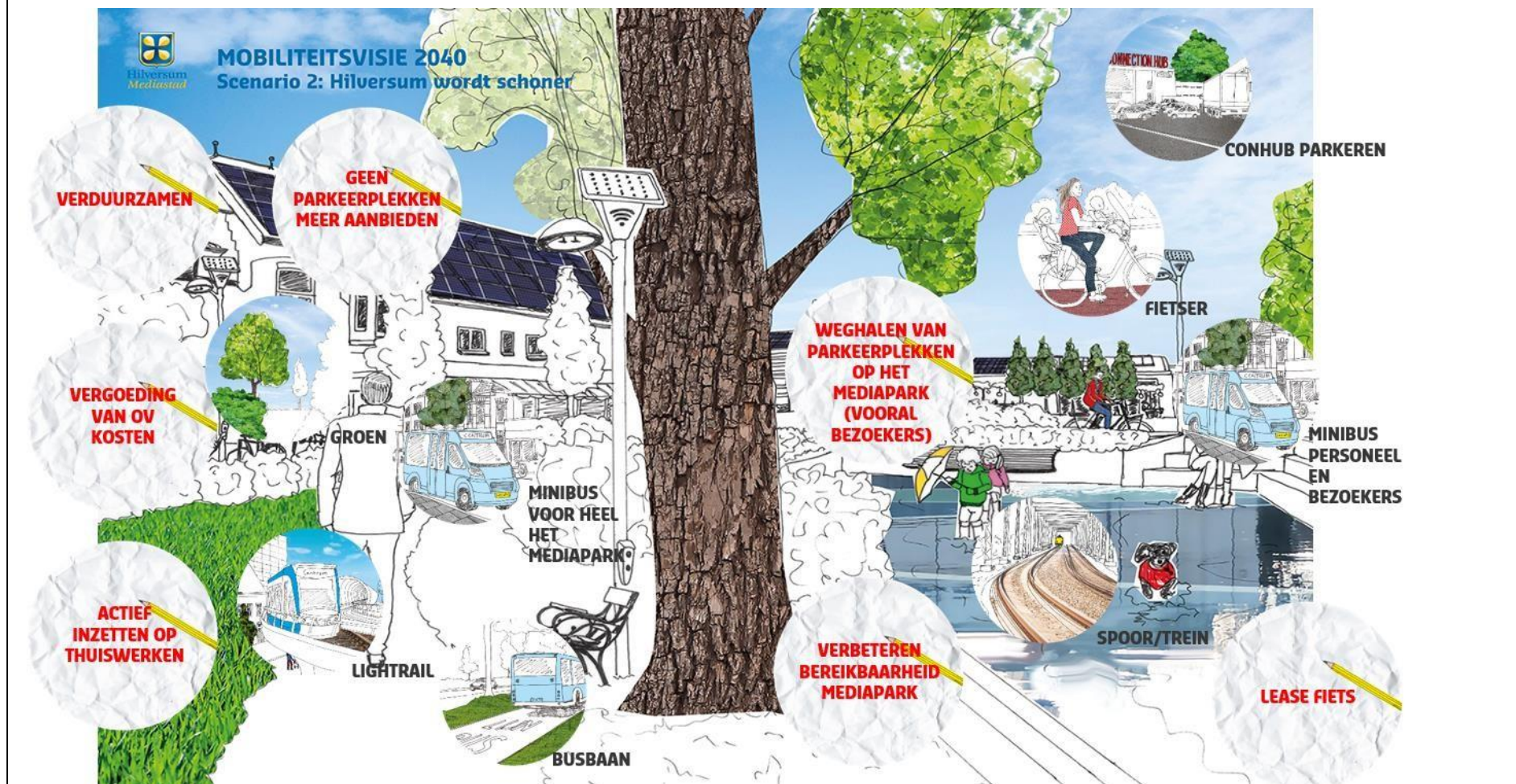
**2. Wat zijn de afwegingen en dilemma's?**

- Arbeidsvoorwaardebeleid verduurzamen → Leasefiets of fiets aanbieden die wat fiscale vrijheid geeft, cafetariamodel bedenken. Of bijvoorbeeld alleen reiskosten als je met OV komt
- Planning omgooien van de ondersteunende werkzaamheden → zo kunnen mensen samen rijden.
- Bepaalde parkeerplekken of (klein bedrag) betalen voor parkeerplekken → zo moeten mensen wel op andere manieren naar werk komen.
- Thuiswerken promoten → dit heeft een duurzamer effect, er ontstaat minder verkeer
- Er mag meer groen komen (vooral in de binnenstad) → het wordt steeds meer volgebouwd
- Beter bereikbaarheid voor Mediapark → Nu rijdt er een bus die 1 x per uur komt. Connected hub en dan een algemeen pendelbusje voor het Mediapark inzetten, zowel voor medewerkers als gasten/bezoekers.

**3. Waar heeft het effect op – inzake op de omgeving zoals lucht leefbaarheid, gezondheid, klimaat?**

Verduurzaming heeft een positief effect op het klimaat. Er ontstaat minder autoverkeer en dat resulteert weer in minder files.

FOTO EINDRESULTAAT GEMAAKTE SCENARIO



**Participatiebijeenkomst 21 januari**

<b>Datum / tijd</b>	21 januari 2021 16:00 uur
<b>Aanwezig gemeente Hilversum</b>	Marco Maréchal, Evy Lassche
<b>Aantal aanwezig stakeholders</b>	1
<b>Achtergrond gehele groep</b>	Goois Natuurreservaat
<b>Gekozen scenario</b>	Hilversum wordt schoner

**1. Wat zijn de belangrijke punten? Hoe ziet de participant de mobiliteitsvisie 2040?**

Veel mensen vinden het hier fijn wonen, juist omdat ze in zo'n prachtige omgeving wonen. De natuur rondom Hilversum (die er nu al is) moet zoveel mogelijk behouden worden.

Stimuleren van thuiswerken zal bevorderend zijn voor verschillende aspecten, dit kun je bijvoorbeeld doen door alleen reiskosten te vergoeden voor een x aantal dagen i.p.v. alle werkdagen.

Minder forensen, je kunt mensen stimuleren om dichterbij werk te gaan wonen door bijvoorbeeld minder km te vergoeden of tot een bepaald bedrag voor het OV.

Vooraf alles gooien op het OV en de fiets, zodat het autoverkeer en de verkeersbeweging afneemt.

Hierdoor wordt de auto minder prominent en krijgt de fietser de ruimte ten koste van de auto

Er zijn slimme oplossingen met deelvoertuigen, maar je blijft verkeersbewegingen houden. Je kunt dan beter focussen op fietsers, dat maakt de boel veiliger en rustiger.

Waardering voor het "buiten zijn" neemt veel meer toe, niet alleen bij de wandelaars maar ook bij de fietsers.

Stimuleren van minder auto gebruik kan zeker gedaan worden door financiële prikkels, daarbij is het ook niet altijd de snelste optie. Daar moet je veel meer op inzetten.

"Hilversum verbind" het minst aantrekkelijke scenario, zodra je de doorstroom verbeterd neemt de natuur af.

Bij de op- en afrit van de A27 lag een verkeersknoop en er waren plannen om een weg te plaatsen.

Met de verbreding van de A27 is dat niet doorgegaan. Het stuk wat niet werd gebruikt is

"teruggegeven" aan de natuur. Dat is een mooi voorbeeld van hoe het ook kan gaan. Zelfde gebeurt bij de weg over Anna's hoeve, daar komt nu een natuurbrug en zo ontstaat er weer een aan één gesloten stuk natuur.

Het Gooi is versnipperd door allerlei infrastructuur, maar Nederland is wereldleider in het verbinden van versnipperde natuurgebieden d.m.v. natuurbruggen en fauna voorzieningen.

Hilversum is de ecoduct der natuurverbindingen-hoofdstad ter wereld!

N201 aansluiten op A27 heeft juist negatief effect op de natuur. Het breekt meer af dan dat het opbouwt. Draagvlak voor het behouden van de natuur is enorm groot. Er moet een goede balans zijn tussen de natuur en mobiliteit, samenwerken i.p.v. elkaar afbreken.

Door de constructie van Dudok (compacte stad met het groen buiten de stad), zijn er vrijwel geen mogelijkheden om groen in het centrum te vergroten. Daarom ben je wel afhankelijk van de groen voorziening die er nu is. Als je daar aan gaat tornen krijg je een veel stedelijkere stad.

Verkeerstunnel onder de hei heeft zeker wel impact op de natuur, dit is dan ook niet gewenst. Dit geldt niet voor alle tunnels, sommige hebben wel echt waarde voor het Gooi. Verkeerstunnels maken onder de natuur heeft consequenties, ook voor de natuur, je moet toch altijd wat inleveren.

Hilversum wilt het groen behouden, maar blijft wel woningen bouwen. Hierdoor ontstaan weer (nieuwe) verkeersproblemen. Daardoor gaan ze weer kijken naar oplossingen (wegen bijbouwen etc) en zo kom je in een vicieuze cirkel terecht waarbij de natuur weer moet inleveren. .

Als GNR ervaren ze steeds druk van verschillende stedelijke functies om continue in de verdediging te staan. Stedelijke functies projecteren heel gemakkelijk iets in de natuur zoals een fietssnelweg. Terwijl het doel nog steeds is om de natuur ongerept te houden en de recreatie wel de ruimte te geven, maar dat is wel wat anders dan een fietssnelweg. GNR is er gewoon voor om de natuur te blijven verdedigen en dat heeft niks te maken met zonnepanelen, windmolens etc. dat hoort niet bij het ongerepte natuur wat GNR probeert te behouden.

Mobiliteitstoename dempen zodat nieuwe infrastructuur niet nodig is. Een nieuw fietspad toevoegen is het probleem niet, een geheel nieuw infrastructuur wel. De auto is een ruimte-vreter.

## **2. Wat zijn de afwegingen en de dilemma's?**

- Meer bereikbaarheid is wel gewild, maar er wordt dan vaak niet aan de consequenties gedacht die verbonden zijn aan "betere bereikbaarheid" (denk aan een weg dwars door de stad of hei).
- Groen & mobiliteit kansen zijn aanwezig → denk hierbij aan
- Stimuleren van thuiswerken → dit lost de noodzaak om nog meer asfalt aan te leggen op. Ook neemt hierdoor de verkeershinder af.
- Minder forensen → minder verkeer in en uit Hilversum en dit zorgt weer dat verkeersdrukte afneemt omdat mensen dan sneller voor een alternatief gaan i.p.v. de auto.
- Geen nieuw asfalt aanleggen → als je iets extra's aanlegt ontstaat er vaak ergens anders weer een nieuwe opstopping en zo blijf je bezig. Eindeloze vicieuze cirkel.
- Bussumergrintweg terug geven aan de natuur net zoals de weg over Anna's hoeve → het is een weg waar veel dieren aan hun einde komen, het is een vrij kleine weg namelijk.
- Provinciale weg vanaf Mediapark richting Hilversum (bij Bussumergrintweg), daar zitten afslagen in met stoplichten en het loopt daar altijd vast. → Als je het slim speelt kun je de stoplichten verwijderen en verwijder je de afslag richting bussumergrintweg. Daarmee verbeter je de doorstroming in combinatie met duidelijke verbetering van de natuur.

## **3. Waar heeft het effect op – inzake op de omgeving zoals lucht leefbaarheid, gezondheid, klimaat?**

Nieuwe infrastructuur heeft effect op de natuur en het klimaat. We moeten er met zijn allen voor zorgen dat de balans tussen de natuur en de verstedelijking goed blijft i.p.v. dat het doorslaat naar de verstedelijking. Het is belangrijk voor zowel mens als dier dat er genoeg (ongerepte) natuur over blijft.

***Zie de volgende pagina voor een foto van het eindscenario die tijdens deze participatie bijeenkomst is gecreëerd.***



FOTO EINDRESULTAAT GEMAAKTE SCENARIO

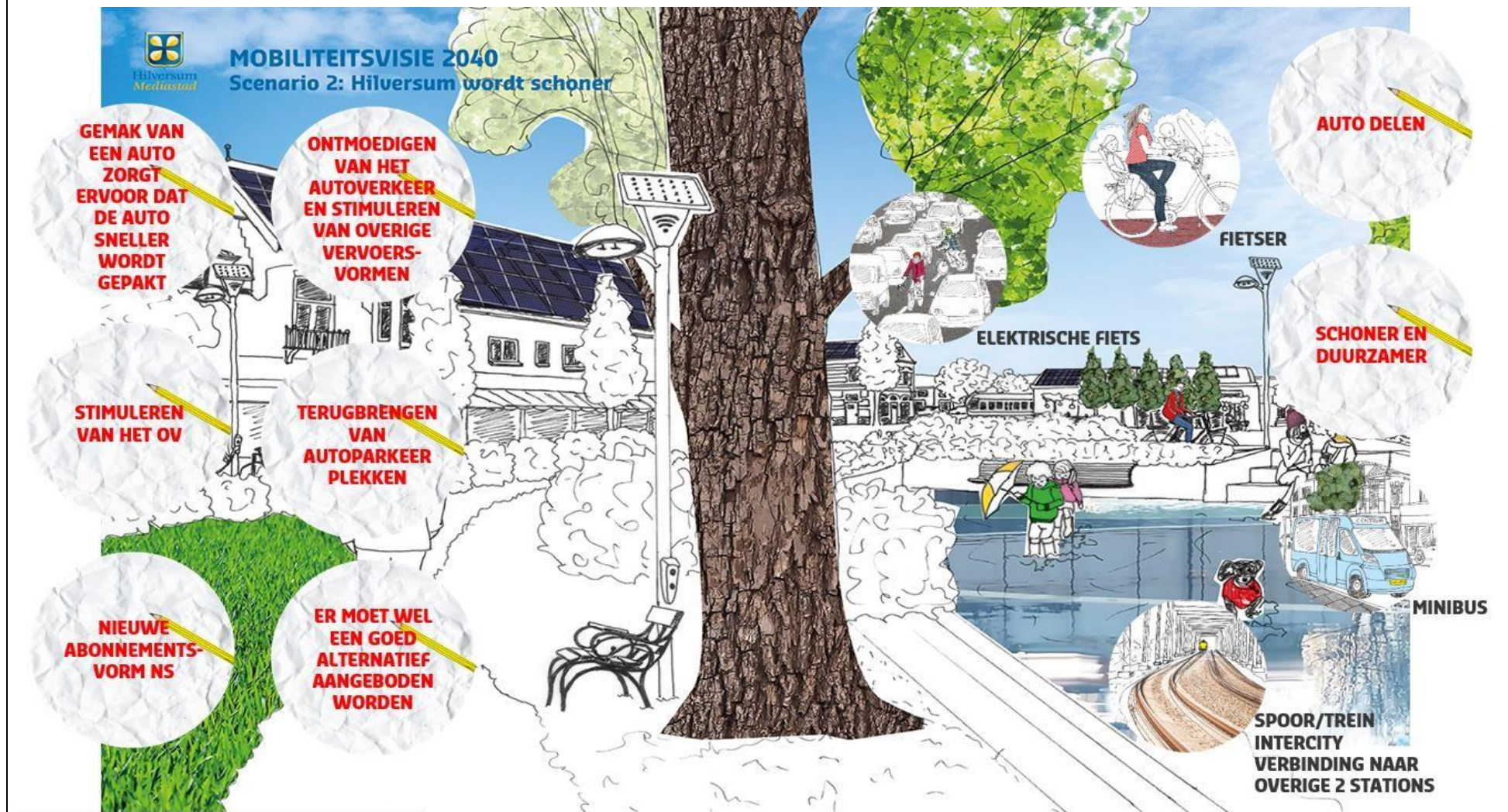


**Participatiebijeenkomst 21 januari**

<b>Datum / tijd</b>	21 januari 2021 10:00 uur
<b>Aanwezig gemeente Hilversum</b>	Marco Maréchal, Evy Lassche
<b>Aanwezig stakeholders</b>	3
<b>Achtergrond gehele groep</b>	HR van EO, Manager bedrijfsvoering BNN VARA, Manager bedrijfsvoering AVRO TROS
<b>Gekozen scenario</b>	Hilversum wordt schoner

- 1. Wat zijn de belangrijke punten? Hoe zien de participanten (deze groep) de mobiliteitsvisie 2040?** Technologie help ons om andere doelstellingen te realiseren. Deelmobiliteit zou hier een goede rol in kunnen spelen. De binnenstad meer autoluw maken is iets waar we over na moeten denken. Bij wijze van, als je tijdens spits een paar 100 m verderop moet zijn sta je rustig 30 minuten vast met de auto. Beperken van het autoverkeer en stimuleren van het OV is hier een belangrijk punt.
- Mensen twijfelen over het OV, als je zelf een auto hebt doe je hem niet zomaar weg. Het gemak van de auto is groter dan het gemak van het OV.
- Er moet een goede OV aansluiting zijn op het Mediapark, die mist nu eigenlijk.
- Het ontmoedigen van autoverkeer en stimuleren van andere vervoersvormen zoals het OV is goed, maar er moet een aansluiting zijn van het OV naar verschillende locaties. Dit zijn zaken die de bedrijven kunnen stimuleren. Denk hierbij aan: 1x in de maand een fietsenmaker waar je gratis je fiets kunt laten maken, oplaadpunten voor elektrische fietsen enz. Dit soort zaken maakt het alternatief aantrekkelijker. Na Covid-19 gaan mensen waarschijnlijker flexibeler werken, mensen blijven vaker thuis en hebben andere werktijden. Dit zorgt er ook voor dat de mensen niet massaal om 9 uur op kantoor komen en om 5 uur weer vertrekken.
- 2. Wat zijn de afwegingen en de dilemma's?**
- Deelmobiliteit en dan vooral met auto's helpt ons om autoverkeer in de stad te verminderen en dat zorgt er weer voor dat het allemaal schoner en duurzamer wordt.
  - Autoverkeer is belastend voor de stad → dit is vooral voor forensen erg lastig, er ontstaan veel files.
  - (Business) OV kaart is vrij duur → NS een nieuw project waarbij je betaald per rit i.p.v. van tevoren een vast maandbedrag betaald. Het OV is nog niet 'geschikt' voor de thuiswerk situatie.
  - Te veel tijd kwijt met reizen vanuit Centraal naar Mediapark → Een optie zou zijn om het station bij het Mediapark een intercity te laten rijden. Mocht dat kunnen natuurlijk. Een andere optie is een pendelbus.
  - Zaken om het alternatief aantrekkelijker te maken → makkelijk beschikbare fietsen, elektrische oplaadpalen, fietsenmaker, eigen pendelbus, terugbrengen van aantal parkeerplekken.
  - Er moet een goed alternatief aangeboden worden, anders gaan mensen het niet doen.

FOTO EINDRESULTAAT GEMAAKTE SCENARIO



**Participatiebijeenkomst 25 januari**

<b>Datum / tijd</b>	25 januari 2021 16:00 uur
<b>Aanwezig gemeente Hilversum</b>	Marco Maréchal, Evy Lassche
<b>Aantal aanwezig stakeholders</b>	5
<b>Achtergrond gehele groep</b>	VNO NCW, Provincie Noord-Holland, Evofendex, TLN, Ecorys
<b>Gekozen scenario</b>	Hilversum zegt het zelf

**1. Wat zijn de belangrijke punten? Hoe zien de participanten (deze groep) de mobiliteitsvisie**

**2040?** Combinatie van factoren, de ene wijk is geschikter voor “Hightech as a service” omdat daar een OV knooppunt ligt en mensen daar makkelijk gebruik van maken. MAAS werkt in een bepaalde concentratie van een bepaalde doelgroep. Soms moet je gewoon iets aanbieden om te kijken of het werkt maar de gemiddelde ondernemer zal geen concept uitrollen waar zijn/haar doelgroep niet in zit.

Hilversum stad is om te wonen, werken en recreëren. Het zit niet alleen binnen in Hilversum. Techniek zou in 2040 zeker een grotere rol kunnen krijgen. Denk hierbij aan data uitwisselingen. Veel bedrijven organiseren hun eigen logistiek vanuit een eigen soort Hub. Het bestaat voor sommige bedrijven dus al. Er moet beter gedefinieerd worden welk soort goederen en pakketten wel en niet via een Connected Hub geleverd worden.

Hoe gaat goederenvervoer in de mobiliteitsvisie 2040 passen? Hilversum moet nog wel leuk blijven om in te wonen. Goederenvervoer past niet goed in Mobiliteitsvisie, maar is wel de ader voor de stad zelf. Dus die moet je wel blijven faciliteren. Aandacht voor de logistiek van goederen.

Leggen van goede verbindingen en kansen voor nieuwe technieken.

Servicemonteurs → het onderhoud gebeurt ook met bestelbusjes (onderhoud van huizen, scholen, gebouwen etc.).

De oplaadpalen neerzetten in combinatie met daar waar gewerkt wordt. Neerzetten van een laadvisie. Vanuit ondernemersvervoer moet er ook gedacht worden. Niet alleen laad- en losplekken voor een bestelbus voor één uur, maar voor meerdere uren en dus niet alleen bestelbussen.

Vanaf 2030 mogen er geen voertuigen verkocht worden met fossiele brandstoffen... dus in hoeverre zijn er dan in 2040 nog veel uitlaatgassen aanwezig?

Kijk naar de **doelstelling** duurzaam en slim. Slim kan technologie zijn, maar kan ook op logistiek niveau zijn. Op logistiek niveau valt er nog wel wat aan te passen en te verbeteren qua afspraken etc. Elektrische bestelbussen zijn binnen 10 jaar een betere businesscase, maar dat moet je dan wel al ondersteunen. Door meer laad en losplekken te hebben waar ze ook kunnen opladen. Je moet daarin wel een faciliterende factor zijn.

Duurzaamheid moet ook in de mobiliteitsvisie 2040, je moet je toch houden aan landelijk gemaakte afspraken rondom zero emissies.

Distributeren zou je kunnen verbeteren door middel van data uitwisselingen.

Schoon is het waarschijnlijk al in 2040 vanwege alle maatregelen die er nu al worden getroffen (zoals in 2030 geen fossiele brandstoffen etc.)

OV in combinatie met een hub is wel een aantrekkelijk plan, zo wordt het vervoer binnen Hilversum minder groot (minder grote bussen). Zet de fiets in, deze is dan makkelijk te pakken vanuit een hub. Personenvervoer (eigen fiets, lopen) in combinatie met OV (bus, trein). Waarbij je moet letten op dat de bus niet gaat concurreren met de fiets. De fiets moet dan winnen want de bus moet iets toevoegen aan de fiets in plaats van andersom. Mensen pakken dan alleen de bus als ze niet kunnen fietsen of de afstand te lang is. Dit moet je dan faciliteren, zoals hubs.

Grootvrachtverkeer houd je altijd (brandweer, verhuiswagens), maar de manier waarop is van belang.

## 2. Wat zijn de afwegingen en de dilemma's?

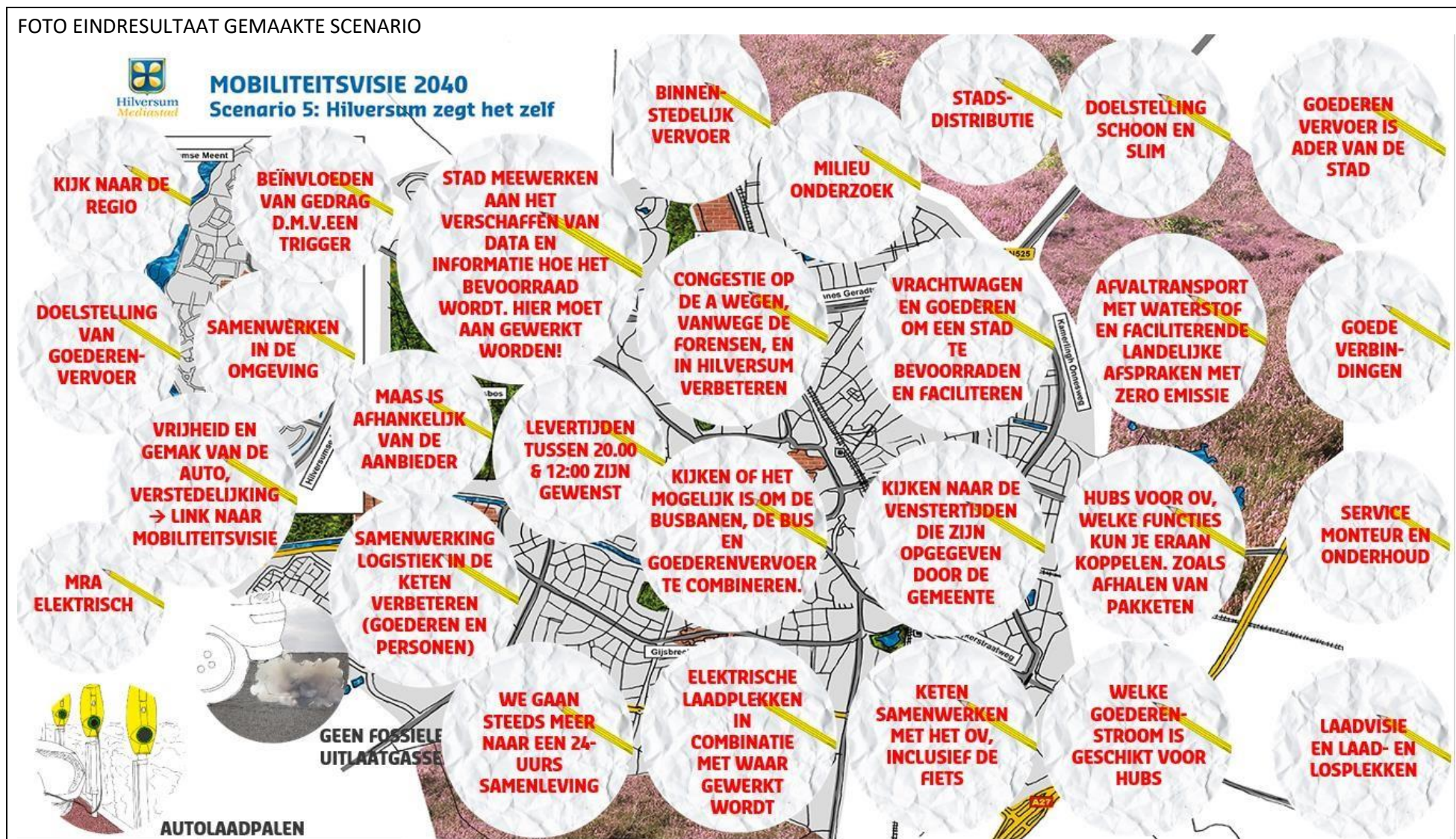
- Connected hubs werkt niet voor groothandel vervoer → supermarktketen kun je niet aanvullen met kleinere wagens i.p.v. een grote. Voor dezelfde hoeveelheid vracht van een trekker- en oplegcombinatie heb je wel 11 tot 13 bestelbusjes nodig. Dus wat is daar dan de winst?
- Investeren in elektrische (onderhouds)busjes → niet alleen extra oplaadpalen nodig in de stad, maar ook op locatie. Stel ze moeten 6 huizen opknappen dan is het handig als ze dan tegelijkertijd hun bus kunnen opladen → niet alleen oplaadpalen op hun eigen locatie hebben.
- Meerdere mogelijkheden om te laden en lossen → creëert minder files en is minder vervelend voor de omwonende.
- Als bewoners het fijn vinden dat er minder parkeerplekken zijn → niet ten koste van de ondernemers/laad- en losplekken.
- Duidelijkere communicatie tussen pakketbezorger en klant moet mogelijk zijn → zo rijden er minder bussen "voor niks" en bijna leeg rond en scheelt dus qua bussen in de stad.
- Connected Hubs zouden kunnen faciliteren → weinig voorbeelden waarbij dat dan echt lukt en werkt.
- Welke goederenstromen zijn al geschikt voor connected hubs → als je dan rondkijkt bestaan dat soort hubs al, het heet dan alleen al distributiecentrum van transport bedrijven.
- Meerdere functies aan een Hub zou zeker een optie zijn → OV hub waar je ook pakketten etc. kunt ophalen
- Laden- en lossensysteem veranderen → de venstertijden aanpassen, dus niet meer in de spits. Hier heb je wel medewerking nodig van alle ketens + gemeente Hilversum
- Grootvervoer over de busbanen rijden → i.p.v. 3 wagens nog maar 2 nodig. Er moet dan wel duidelijk zijn dat er alleen over gereden mag worden en niet laden of lossen. En de bussen hebben altijd voorrang op grootvervoer.

Pakketvervoer staat vaak voor een dichte deur → oplossen door pakketlockers te plaatsen, alle data beter uit te wisselen tussen klant en pakketvervoerder en avonddiensten te draaien (dus wanneer veel mensen wel thuis zijn).

## 3. Waar heeft het effect op – inzake op de omgeving zoals lucht leefbaarheid, gezondheid, klimaat?

Grootvervoer kan effectiever, duurzamer en schoner en dit heeft effect op bovengenoemde aspecten. Het wordt allemaal schoner en leefbaarder. Grootvervoer weglaten is geen optie, dat is niet bevorderend voor de leefbaarheid.

FOTO EINDRESULTAAT GEMAakte SCENARIO



**Participatiebijeenkomst 26 januari**

<b>Datum / tijd</b>	26 januari 2021 16:00 uur
<b>Aanwezig gemeente Hilversum</b>	Marco Maréchal, Evy Lassche
<b>Aanwezig stakeholders</b>	4
<b>Achtergrond gehele groep</b>	GGD, Brandweer, Ambulance, Ziekenhuis Tergooi
<b>Gekozen scenario</b>	Hilversum zegt het zelf

**1. Wat zijn de belangrijke punten? Hoe zien de participanten (deze groep) de mobiliteitsvisie 2040?**

Sommige steden heffen alle parkeerplekken en geven de fietser voorrang. Dat wordt nu een puinhoop. In 2040 zijn we veel verder en dan zal dit beter zijn.

Zonnepanelen boven de parkeergarage in combi met laadpalen in de parkeergarage voor de elektrische voertuigen.

Duurzaamheid is goed, maar vergeet veiligheid niet.

In parkeergarages komen elektrische en waterstof voertuigen steeds meer samen in één ruimte. Dit creëert steeds meer risico's.

Slimme IVRI's en traffic. Busbanen zijn interessant voor zowel ambulance en brandweer.

Snelheid omlaag halen is niet praktisch voor ambulance en brandweer, zo halen ze hun aanrijtijd niet.

Snelheid naar beneden halen gebeurt met drempels en twee kleuren asfalt. Voorkeur gaat uit naar twee kleuren asfalt, zo kunnen zij in nood toch hun aanrijtijd halen (en voor patiënten is het prettiger).

Makkelijker maken van het busvervoer, denk hierbij aan de HOV-lijn.

SOS-systeem (ambulance) en het KAR-Systeem (brandweer). Alle "obstakels" (paaltjes e.d.) aansluiten op het deze systemen. Zo kunnen diensten van buitenaf ook langs dit soort paaltjes. Dit geldt voor brandweer en ambulance.

In centrum gebeid meervoudig gebruik van openbare ruimte. Plekken kunnen autoluw gemaakt worden, maar de grote voertuigen moeten er nog wel doorheen kunnen in geval van nood. Dat is nu niet altijd het geval. Kleine voertuigen zijn niet echt een optie omdat je niet alle materialen in deze voertuigen hebt aangezien dat niet past. Daarbij kun je de wagens dan niet uitwisselen tussen verschillende steden en dorpen.

Snel en langzaam verkeer gescheiden, dus echt aparte stroken voor wandelaars en voor fietsers.

Veilige fietsenstallingen. Aandacht voor geluidsisolatie.

Combinatie verzinnen voor de forensen, zoveel mogelijk "buiten" blijven (dus in de buitenring) totdat ze dicht bij hun eindbestemming zijn. Mensen die in Hilversum wonen moeten een groter leefcomfort krijgen en ook makkelijker overal kunnen komen zonder een auto te hoeven te gebruiken.

**2. Wat zijn de afwegingen en de dilemma's?**

- Overall fietsers voorrang geven creëert ook fietsfiles.
- Er zitten multifunctionele parkeergarages aan te komen. Dit betekent dat de voertuigen niet alleen parkeren maar ook kunnen tanken/opladen. Zonder dat het risico's veroorzaakt. Je ziet dat dit soort locaties ook gebruikt kunnen gaan worden als hub voor koeriersdiensten en mogelijk zijn er nog meer mogelijkheden.

- Makkelijker maken van het busvervoer (betere en langere lijnen) → hierdoor gaan meer mensen die naar het ziekenhuis moeten de bus pakken (zowel werknemers als patiënten) en dit creëert dan minder files.
- Wat voor effect heeft het op de energievoorzieningen van de gemeente als we allemaal elektrisch gaan rijden? En hoe kan dat zo veilig mogelijk gemaakt worden.
- Rekening houden met de vergrijzing en de inclusieve samenleving → er moet een betere toegankelijkheid komen voor het OV en straat etc.
- Het terugdringen van parkeerplaatsen in de oude binnenstad heeft voor de nood- en hulpdiensten ook het voordeel dat de bereikbaarheid verbeterd wordt.

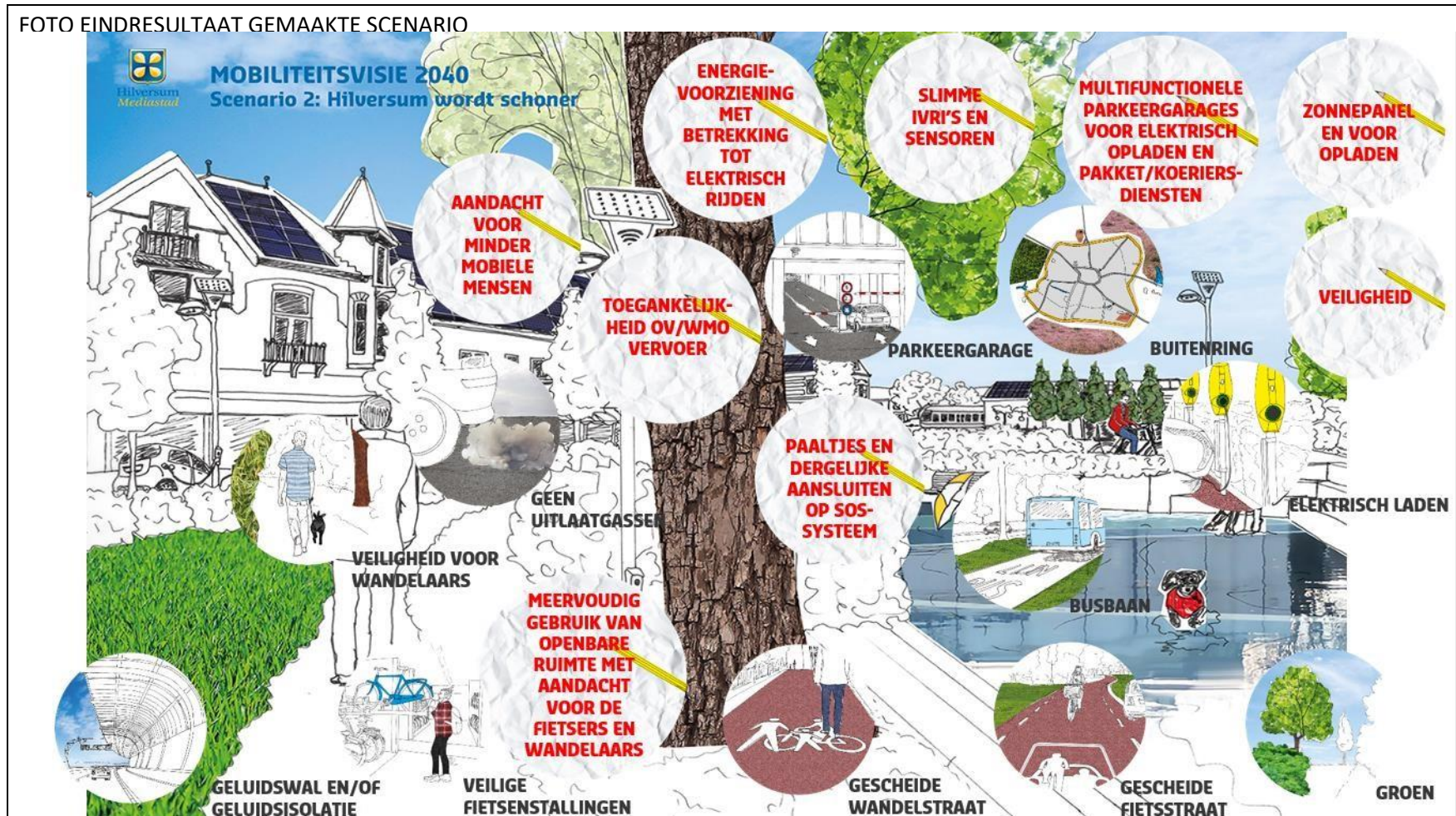
**3. Waar heeft het effect op – inzake op de omgeving zoals lucht leefbaarheid, gezondheid, klimaat?**

Doordat iedereen beter en sneller te plaatsen kan zijn zorgt dit voor een beter leefcomfort. Men voelt zich dan ook veiliger.

***Zie de volgende pagina voor een foto van het eindscenario die tijdens deze participatie bijeenkomst is gecreëerd.***



FOTO EINDRESULTAAT GEMAAKTE SCENARIO



**Participatiebijeenkomst 28 januari**

<b>Datum / tijd</b>	28 januari 2021 16:00 uur
<b>Aanwezig gemeente Hilversum</b>	Marco Maréchal, Evy Lassche
<b>Aantal aanwezig stakeholders</b>	2
<b>Achtergrond gehele groep</b>	Platform Gehandicapten en Chronisch Zieken Hilversum
<b>Gekozen scenario</b>	Hilversum zegt het zelf

**1. Wat zijn de belangrijke punten? Hoe zien de participanten (deze groep) de mobiliteitsvisie 2040?**

Ervaring nu: Scootmobiel neerzetten in wooncentra of zorghuizen (onder het mom van deelmobiliteit) heeft niet veel zin. De meeste worden niet gebruikt omdat veel mensen geen deelscootmobiel willen gebruiken: beperkt mogelijkheid voor gebruik.

Vanuit de provincie wordt een deel van het budget apart gehouden voor innovatie, maar hoe dat dan geregeld en besteed moet worden is onduidelijk

Als je niet mobiel genoeg bent om naar een bushalte te lopen heb je een probleem en kun je dus niet met het OV. Kleine busjes op oproepbasis kan een aanvulling zijn.

Wat betreft het centrum, als er beslissingen genomen moet worden dan moeten de inwoners meegenomen worden in de beslissing. Zoals een autoluw centrum. Dit is mogelijk maar alle bewoners moeten wel thuis kunnen komen, ook als ze niet kunnen/mogen fietsen of lopen.

Hilversum ziet eruit als een slaapstad, het is echt een forensenstad. Er worden nu allerlei plannen bedacht om huizen te bouwen, maar deze zijn niet echt nodig voor eigen bevolking (rapport Regio GV)

Soms worden er dingen bedacht door de gemeente, maar dan wordt er weinig rekening gehouden met mensen met een beperking. Altijd overleggen met doelgroep vertegenwoordigers als het Platform. (VNverdrag Handicap)

Apps etc. gebruiken is niet altijd handig voor mensen met een beperking. Niet iedereen kan ermee overweg, heeft een smartphone of snapt wat de bedoeling is. Vanaf begin moet er gekeken worden of iedereen er mee overweg kan. Je kunt technologie wel op een andere manier inzetten (zie punt 2 bij "stoplicht").

Gebruik zo min mogelijk "shared-space" gebieden bij het aanleggen van nieuwe/(her-)inrichten van wegen. Het is gevaarlijk en bedreigend en overzicht ontbreekt voor groot gedeelte van de bevolking. Shared-space heeft namelijk geen duidelijke stoepranden of lantarenpalen meer. Niet alleen voor mensen met een beperking, maar ook voor ouderen en kinderen. (Uitgangspunt van shared spaces is oogcontact.) Autovrije/Autoluwe wegen veranderen in duidelijke fiets- en wandelpaden.

Fietspad en stoep van hetzelfde materiaal, kleur en/of hoogte maken is vooral voor mensen met een visuele beperking niet te doen. Hoogteverschillen van max 2 cm. in verband met rolstoelen etc.

Als je wegen aan gaat leggen of herindelen moet je ook rekening houden met tandems. Sommige bochten of wegen zijn te smal en daar past dan geen tandem doorheen.

**2. Wat zijn de afwegingen en de dilemma's?**

- Fietspaden mogen breder → niet ten kosten van de voetpaden in verband met de scootmobiel/rolstoel en blindengeleidehonden.
- Kleine OV-busjes die je kunt opbellen mogen geen rolstoelen meenemen → hoe worden de normale buslijnen beter toegankelijk voor mensen met een rolstoel.
- In het kader van MAAS → taxi's aanvragen in plaats van het OV.
- Stoplicht kunnen bedienen zodat hij langer op groen blijft staan voor mensen die slecht ter been zijn.
- Connected Hubs + voor mensen.
- Gebruik van geleidelijnen en natuurlijke gidslijnen.
- Verkeerssnelheid van 50km naar 30km in het centrum en de straat daar goed op inrichten.
- Reismaatje goed idee → wel laagdrempelig maken en niet te duur.
- Elektrisch vervoer werkt goed, maar moet het wel geluid maken zodat iedereen ze hoort/ziet aankomen.
- Bij de deelmobiliteit fiets ook de tandem erbij betrekken.

**3. Waar heeft het effect op – inzake op de omgeving zoals lucht leefbaarheid, gezondheid, klimaat?**

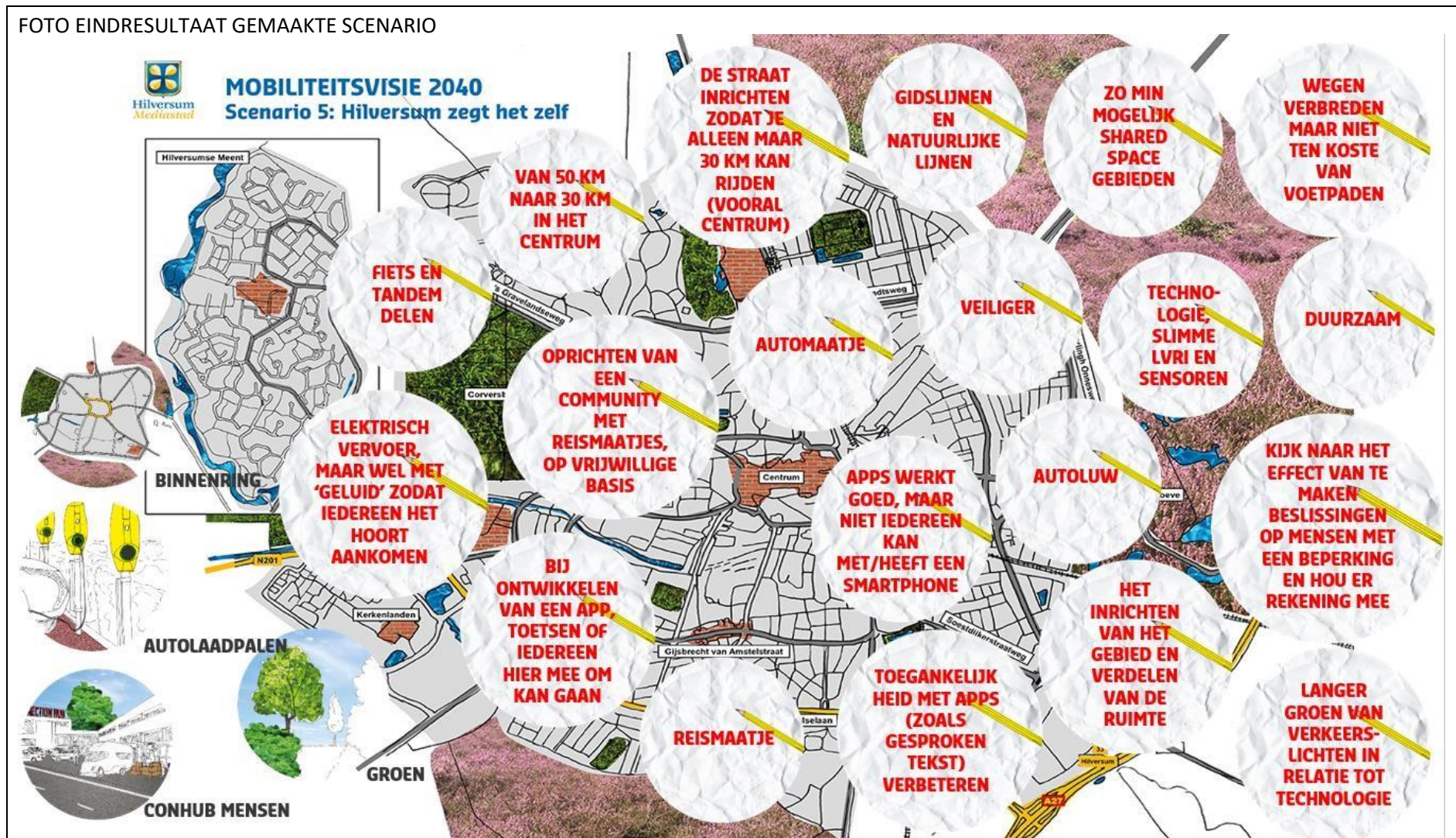
Als je rekening houdt met de mensen met een beperking zal dat het leefcomfort vergroten voor iedereen.

**4. Eventuele opmerkingen / toevoegingen door de groep participanten**

- We missen het onderwerp vergroenen. Dat hebben we wel genoemd. Je kunt groen bijvoorbeeld ook gebruiken voor betere en veilige inrichting van openbare ruimte.
- Niet iedereen heeft genoeg geld voor aanschaf van de (nu nog) veel duurdere elektrische auto

***Zie de volgende pagina voor een foto van het eindscenario die tijdens deze participatie bijeenkomst is gecreëerd.***

FOTO EINDRESULTAAT GEMAAKTE SCENARIO



**Participatiebijeenkomst 2 februari**

<b>Datum / tijd</b>	2 februari 2021 11:30 uur
<b>Aanwezig gemeente Hilversum</b>	Marco Maréchal, Evy Lassche
<b>Aantal aanwezig stakeholders</b>	4
<b>Achtergrond gehele groep</b>	Bewonersvereniging Zuidererf, Bewonersvereniging Vituswijk Klein Rome, Buurtvereniging Trompenberg Oost
<b>Gekozen scenario</b>	Hilversum zegt het zelf

**1. Wat zijn de belangrijke punten? Hoe zien de participanten (deze groep) de mobiliteitsvisie 2040?**

Effectiever gebruik van de ruimte die er nu al is, niet alleen qua openbare ruimte maar ook qua woningen.

Groener en duurzamer, minder auto's en niet in de auto stappen voor de kortere afstanden.

Hilversum is vrij groen, maar dat moeten we wel gaan behouden.

Elektrische auto's zijn beter dan gewone auto's, maar als iedereen daarin gaat rijden en nog steeds overal de auto voor pakt ga je er niet per sé op vooruit.

Veiligheid verbeteren van de wijken naar het centrum toe.

Wandelgebieden centraal stellen.

Snelheid van de auto's, vooral op de ring, hoeft niet per sé naar beneden. Wel beter begeleiden.

Spoordelen in tunnels in plaats van boven de grond.

Vaak is het zo druk aan op de ring dat het voor de wijken erg lastig is om er tussen te komen. Ze moeten regelmatig minutenlang wachten tot ze er tussen kunnen komen. Dit creëert gevaarlijke situaties.

Snellere fietspaden maken, plekken creëren waar ze veilig kunnen staan, veilige verkeerssituaties maken.

Connected Hub voor mensen/parkeren.

Het is lastig om met een rolstoel/rollator even te winkelen. Dit komt door de hoogte van stoepen (of gebrek aan), teveel auto's etc. Maak een paar straten autovrij, daar mag je wel fietsen en wandelen.

Leefbaarheid voor alle leeftijden vergoten en verbeteren.

**2. Wat zijn de afwegingen en de dilemma's?**

- Beter begeleiden van de autosnelheid zodat ze niet goed kunnen scheuren → toevoegen van zebrapaden en veiligere oversteekpunten voor fietsers en wandelaars.
- Verkeer helemaal omleiden via de buitenring zodat de binnenring rustiger wordt → de wijken kunnen dan makkelijker in of uit rijden.
- Meer fietskelders etc. → het wordt aantrekkelijker om dan de fiets te pakken.
- Het is lastig om met een rolstoel/rollator even te winkelen, dankzij stoepen, teveel auto's etc. → maak een paar straten autovrij, daar mag je wel fietsen en wandelen.
- Wat kunnen we "hangjongeren" bieden, zodat ze niet rondcrossen op fietsen/brommers in de bossen etc.

**3. Waar heeft het effect op – inzake op de omgeving zoals lucht leefbaarheid, gezondheid, klimaat?**

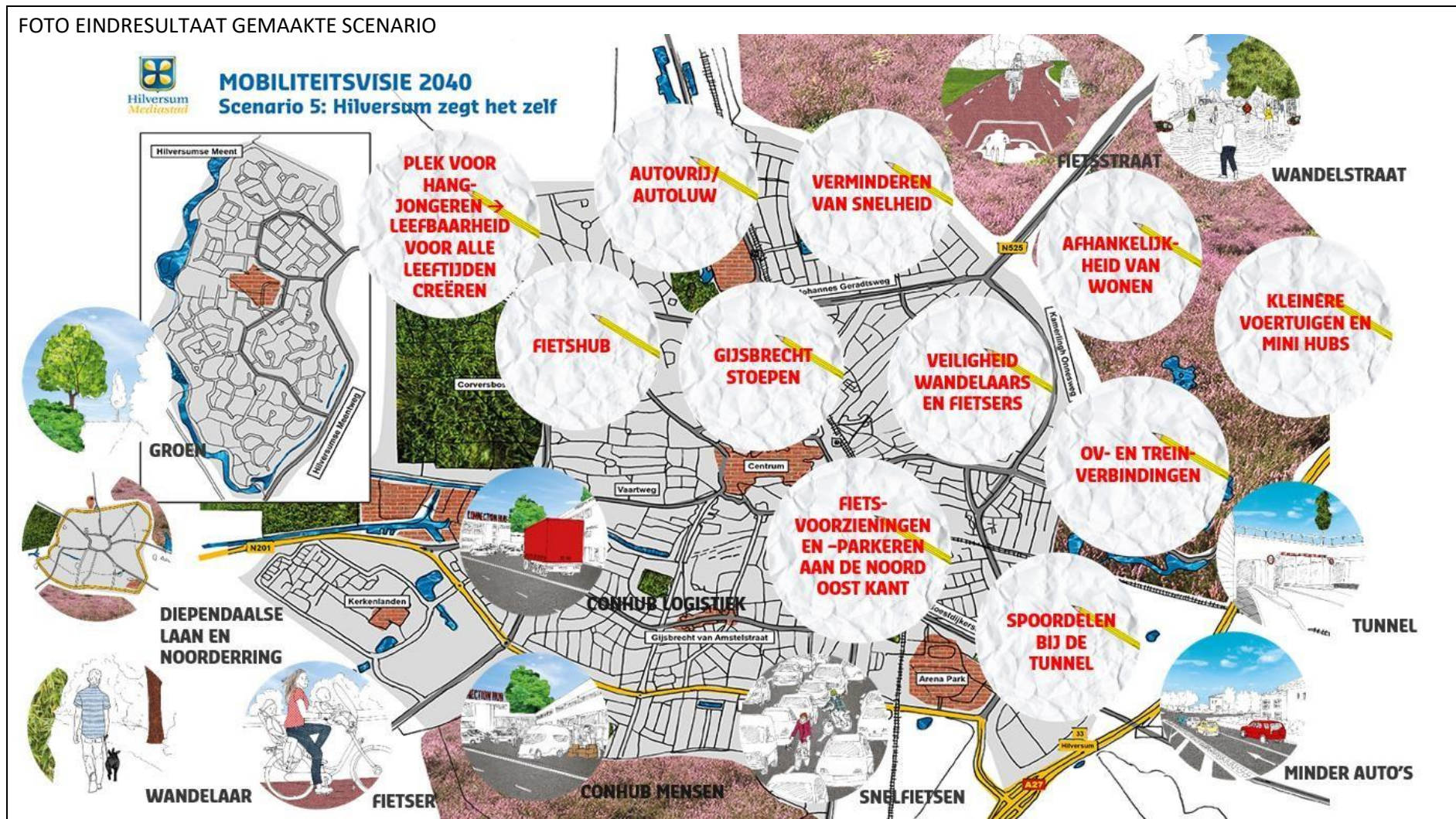
Door verschillende aspecten te verbeteren of te veranderen vergroot je de leefbaarheid van iedereen, zowel jong als oud. Dit zorgt ook weer voor een groenere en duurzamer Hilversum.

**4. Eventuele opmerkingen / toevoegingen door de groep participanten**

- Zelf gaf ik tijdens de sessie juist aan dat de buitenring juist vrij zwaar belast wordt, dat ik hoop dat jullie ook voldoende data meenemen in de visie van verkeer dat niet in de 94% bewonersrespondenten of 6% forens-respondenten valt, maar juist dwars door Hilversum rijdt richting provincie of de snelweg. Dat verkeer maakt ook flink gebruik van onze infrastructuur en verdient een belangrijke positie in de mobiliteitsvisie.
- De snelheid van auto's op de buitenring is vaak te hoog zodat fietsers/wandelaars moeilijk kunnen oversteken (waar geen verkeerslicht is).

***Zie de volgende pagina voor een foto van het eindscenario die tijdens deze participatie bijeenkomst is gecreëerd.***

FOTO EINDRESULTAAT GEMAAKTE SCENARIO



**Participatiebijeenkomst 11 februari**

<b>Datum / tijd</b>	11 februari 2021 om 15.00 uur
<b>Aanwezig gemeente Hilversum</b>	Marco Maréchal, Evy Lassche
<b>Aantal aanwezig stakeholders</b>	4
<b>Achtergrond gehele groep</b>	NS, Connexion, ProRail
<b>Gekozen scenario</b>	Hilversum wordt schoner

**1. Wat zijn de belangrijke punten? Hoe zien de participanten (deze groep) de mobiliteitsvisie 2040?**

Zodra de crisissen achter ons liggen wordt het OV volledig elektrisch in Hilversum. Binnenring qua doorstroming niet goed, dit zal ook niet verbeteren omdat de binnenring meer verkeer aantrekt dan het kan verwerken.  
Fietskelder bij Hilversum Centraal Station.  
Mensen stimuleren om meer thuis te werken en de fiets o.i.d. om het autovervoer te verminderen.  
Ontmoetingsaspect verbeteren, het woon-werk verkeer in de stad zelf vergroten.  
Mensen willen meer ruimte voor de fiets of auto, er moet een keuze gemaakt worden voor welke van de twee je gaat.  
Maak optimaal gebruik van de ruimte daar waar al vervoersmiddelen samenkomen.  
Het spoor kan een barrière zijn tussen wijken, bouw daar iets over heen of onderdoor. Maak dus meervoudig gebruik van dezelfde grond.  
Men wilt knooppunt ontwikkeling en verlichting.

**2. Wat zijn de afwegingen en de dilemma's?**

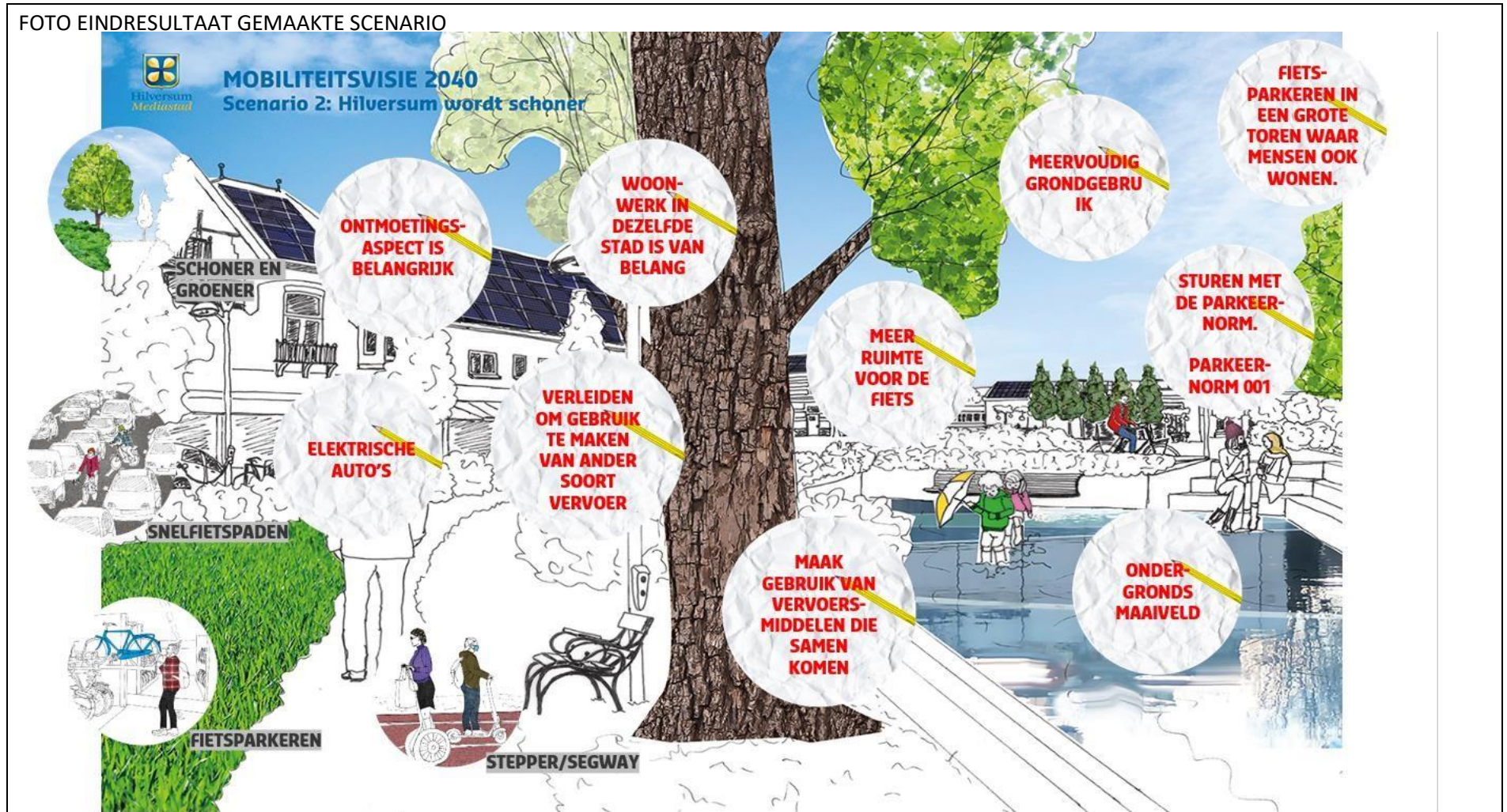
- Volledig elektrisch OV → minder CO2-uitstoot
- Voldoende parkeerplekken maken/faciliteren bij het station → als je meer focust op de fietsen gaan mensen minder met de auto en sneller met de fiets.
- Hoe pas je autodeelmobiliteit in een groenere en schoner Hilversum. Zijn de mensen wel bereid om naar schoner, duurzamer en groener te gaan?
- Meer mensen willen de fiets gebruiken om van en naar het station te gaan → vraag naar veel fiets parkeerplekken

**3. Waar heeft het effect op – inzake op de omgeving zoals lucht leefbaarheid, gezondheid, klimaat?**

Door het fietsverkeer te stimuleren en het OV elektrisch te laten rijden verminder je de CO2 uitstoten en dat heeft weer een positief effect op het klimaat.



FOTO EINDRESULTAAT GEMAAKTE SCENARIO



**Participatiebijeenkomst 16 februari 2021**

<b>Datum / tijd</b>	16 februari 2021 19:00 uur
<b>Aanwezig gemeente Hilversum</b>	Marco Maréchal, Evy Lassche
<b>Aantal aanwezig stakeholders</b>	8
<b>Achtergrond gehele groep</b>	De Groene Meren
<b>Gekozen scenario</b>	Hilversum zegt het zelf

**1. Wat zijn de belangrijke punten? Hoe zien de participanten (deze groep) de mobiliteitsvisie 2040?**

Mobiliteitsvisie komt voort uit andere visies.

Gedragsverandering bij mensen kan best alleen moet je het dan wel gaan faciliteren en niet afdwingen.

Vertrouw niet te veel en alleen op technologie.

Kijk niet te veel in kleine deelaspecten, maar kijk naar het totaalbeeld.

Doorpakken als je iets zegt/richting kiezen en dat dan doorzetten.

Het gaat nooit lukken om met zijn allen te werken en te wonen in Hilversum, zo zit de wereld niet in elkaar.

Het is nu juist plezierig dat je niet werkt en woont in Hilversum want daardoor creëer je een fysieke leefbare omgeving.

Buitenring gaat niks oplossen, iedereen wil Hilversum in/uit en niet er om heen. Probeer op de binnenring ongelijkvloerse kruisingen te maken voor wandelaars/fietsers.

Er rijden in 2050 geen voertuigen op fossiele brandstoffen meer. Voertuigen gaan dan nog steeds over de bestaande wegen.

Data is de belangrijkste bron om de mobiliteit in de toekomst vorm te geven.

Met meer thuiswerken ontstaat er een andere mobiliteitsbeweging. Bedrijven schakelen nu al massaal om. Er zal veel meer thuis gewerkt gaan worden (2 a 3 dagen per week). Mensen gaan er dan op uit voor een frisse neus etc. en allemaal op een ander moment. Niet altijd met de auto, maar per fiets, wandelen, deelscooter, pendelbusjes etc.

Verkeer minimaliseren van de A2 naar de A27. Mobiliteitsvisie komt voort uit de andere visies.

**2. Wat zijn de afwegingen en de dilemma's?**

- Weg/tunnel onder de hei ter noorden van Hilversum → veel verkeer naar Mediapark leiden vanaf de A1 zonder het uitzicht te belemmeren en het is makkelijker grond (zandgrond) . Het zuiden is niet geschikt.
- Het probleem is nu en in 2040 dat we met zijn allen op hetzelfde moment Hilversum in en uit willen. Issue wordt deels opgelost door thuiswerken. Stimuleer andere start- en eindtijdstippen door in spijtijden nog thuis te werken.
- Leg alles niet te veel vast, maar maak het raamwerk dat we nu creëren juist zo wendbaar mogelijk → voorzieningen treffen die het toekomstbeeld mogelijk maken.
- MaaS (Mobility as a Service) → sterk afhankelijk van data, hier hoeft je in principe niks voor aan te leggen of te kopen
- Thuiswerken voor 2 à 3 dagen in de week → minder beweging op de weg op de standaard momenten (bijvoorbeeld minder file om 8 uur).

**3. Waar heeft het effect op – inzake op de omgeving zoals lucht leefbaarheid, gezondheid, klimaat?**

Het heeft allemaal effect op de leefbaarheid in en om Hilversum.

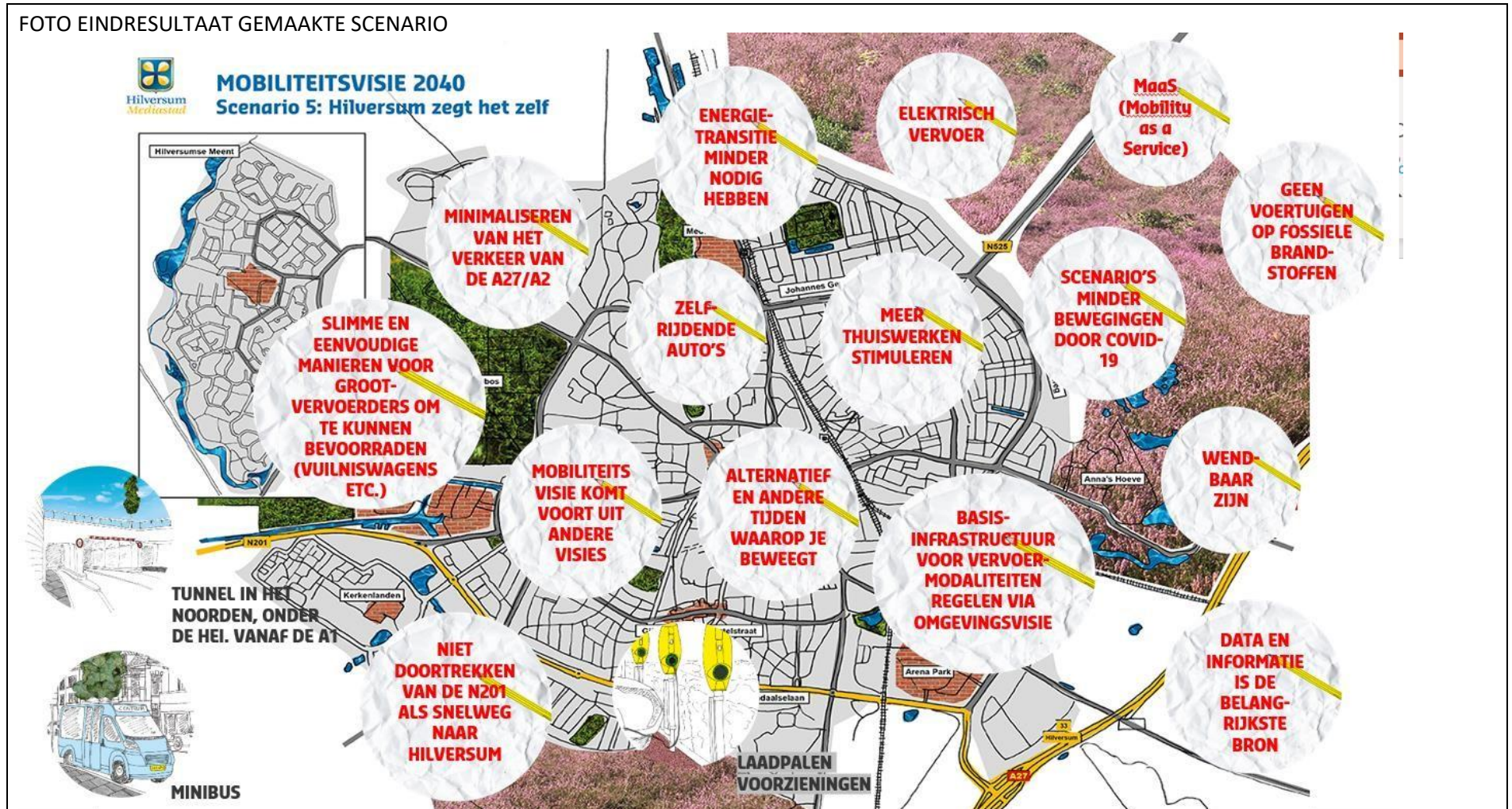
**4. Eventuele opmerkingen / toevoegingen door de groep participanten**

- De sessie is ervaren als kennissessie/hoorzitting met in hoog tempo wat ideeën uitwisselen. **Niet** als participatiebijeenkomst. Dit draagt niet bij aan een visie.
- Voorbereiding is noodzakelijk maar was niet mogelijk. Informatie had tevoren toegestuurd kunnen/moeten worden.
- Scenario's worden niet gezien om keuze uit te maken maar om gedachten te vormen. In elk scenario zitten zaken waar je altijd rekening mee moet houden/ wat goed is/ wat slecht is.
- De vraag blijft wat er met de input wordt gedaan en hoe rekening gehouden wordt met tegenstrijdige belangen als je die niet bij elkaar brengt (dus participanten met andere belangen niet zelf bij elkaar brengt)

Conclusie: het is niet als volwaardige/betekenisvolle participatie ervaren. Sessies op deze wijze kunnen onvoldoende bijdragen aan een visie. Graag worden we ook betrokken bij de visie die opgesteld wordt: we zouden deze graag nog van onze reactie voorzien voordat ie de formele procedure in gaat.

***Zie de volgende pagina voor een foto van het eindscenario die tijdens deze participatie bijeenkomst is gecreëerd.***

FOTO EINDRESULTAAT GEMAAKTE SCENARIO



**Participatiebijeenkomst 22 februari**

<b>Datum / tijd</b>	22 februari 2021 19:30 uur
<b>Aanwezig gemeente Hilversum</b>	Marco Maréchal, Evy Lassche
<b>Aantal aanwezig stakeholders</b>	4
<b>Achtergrond gehele groep</b>	Klankbordgroep Loosdrechtseweg
<b>Gekozen scenario</b>	Hilversum zegt het zelf

**1. Wat zijn de belangrijke punten? Hoe zien de participanten (deze groep) de mobiliteitsvisie 2040?**

Iemand die geen auto heeft, heeft een hele andere visie dan de persoon die wel een auto heeft.

Als je ergens naar toe wilt met de auto (binnen Hilversum) dan ga je vaak met de auto omdat je dat moet, maar met de auto rij je veel meer KM's dan met de fiets. Je rijdt vaak helemaal om dankzij de omwegen en éénrichtingsverkeer.

De efficiëntie van de pakketdiensten gaat verloren in de stad. Vroeger had je 1x per dag een postbode in de straat, nu heb je daarboven op nog 4-5 verschillende pakketdiensten bij in de straat als gevolg van e-commerce. Als verbetering kun je een stadsdistributiecentrum (of meerdere) neerzetten waar de grote vrachtwagens en bussen kunnen laden/losssen en van daaruit vracht consolideren en met elektrische busjes de finale aflevering doen. Daarmee zou je terug kunnen naar 1 of 2 busjes per straat per dag. Mensen kunnen ook de pakketten daar laten afleveren en/of zelf ophalen (denk aan Pick-Up Drop-Off points, ie PUDO). Niet te veel keuzes geven van afhaalplekken. Bijkomende complexiteiten: (1) Juridisch → overdracht aansprakelijkheid, (2) IT (track & trace, afleverbevestiging, scannen handtekening, etc.), maar fysiek is het eenvoudig en zeer efficiënt.

Mensen verleiden en faciliteren om het autobezit (en vooral de hoeveelheid per huishouden) terug te dringen met behulp van deelauto's zoals nu aangeboden via HET (Hilversum Energie Transitie). Dit is een zeer sympathiek middel om autobezit terug te dringen.

Meer fatsoenlijke parkeerplekken voor fietsen creëren in de binnenstad. Hou het simpel met een bewaker of hek er omheen etc.

Waar zit de winst in deelvervoer? Kopen ze geen fiets omdat er een deelfiets is of laten ze de auto staan omdat er een deelfiets is.

Parkeren aan de rand van de stad en met shuttles **snel** de stad in (Connected Hubs/P&R).

Mensen willen zich steeds sneller verplaatsen en dit gaat vaak ten koste van het klimaat (een vliegtuig i.p.v. een trein). De hele economie moet daar een omslagpunt in gaan maken, anders worden we nooit groener en schoner.

Milieuzones toevoegen aan Hilversum (met name voor vrachtverkeer).

De infrastructuur van Hilversum roept uit zichzelf veel problemen op, vele wegen zijn erg smal en staan vol met auto's op de stoep. Je moet de mensen meer uitnodigen om de fiets te pakken.

Hilversum is te veel een forensengemeente: de verhouding ligt hier bij 1 op 3, terwijl het gemiddelde in Nederlandse gemeenten 1 op 4 is. Dit pleit voor het streven naar versterking van de combinatie wonen + werken in Hilversum.

Kijk naar steden (in het binnen- en buitenland) die dezelfde problematiek hebben en kijk hoe zij de dingen aanpakken, kopieer wat werkt. Je hoeft niet steeds opnieuw het wiel uit te vinden.

Definieer wanneer de visie geslaagd is en hoe meet je dat en wat mag het kosten? Voorkom dat een visie/strategie een holle frase wordt, maak het concreet, dat zorgt ook voor een beter draagvlak onder de bevolking, want makkelijk uit te leggen/communiceren.

Wat wil Hilversum zijn en ga daar dan volledig voor. Wil je groen zijn ga dan voor groene maatregelen

## 2. Wat zijn de afwegingen en de dilemma's?

- Scheiden van bestemmings- en transitieverkeer. Ondergrondse ring creëren waarbij je bij een aantal punten naar boven kunt komen → zo ontlast je bepaalde drukke wegen. Ter illustratie: Op de A2 wordt het verkeer ter hoogte van Den Bosch gesplitst in bestemmingsverkeer Den Bosch, Vught, Rosmalen en transitieverkeer naar Eindhoven/Maastricht. Zo zou je de (ondergrondse)ringweg enkel afslagen kunnen geven bij grote kruispunten (afslag naar Johan Geradtsweg, Media Park, 's Gravelandseweg, Vreelandseweg, Diependaalselaan, Utrechtseweg, Arena Park, Soestdijkerstraatweg en Minckelerstraat)
- Wonen en werken in Hilversum aantrekkelijker maken → mensen stappen dan minder snel steeds in de auto.
- Communicatie tussen auto's, wegdek en elkaar (zogenaamde Groene Golf, Smart Traffic Lights)
- (Ondergronds) Doortrekken van N201 naar de A27 ter ontlasting van verkeersverbindingen binnen Hilversum → niet over maar **ONDER** de hei!
- De indeling van de wegen moeten anders → alle kleine wegen openstellen, uiteraard met lage snelheden etc. Zo maak je meer gebruik van het asfalt dat er al ligt.
- Eén stadsdistributiecentrum → Is erg aantrekkelijk. Fysiek erg goed mogelijk, maar de uitdaging ligt in de IT-technische en juridische gebieden.
- Deelvervoer slim inrichten → vaste plek om ze achter te laten/ in te leveren.
- Hilversumse straten meer autoluw maken → auto's buiten het centrum houden
- Aantrekkelijke en goede fietsverbindingen en goede fiets parkeerplekken creëren → dit maakt het aantrekkelijker om sneller de fiets te pakken i.p.v. de auto.
- Out of the box idee: Om (smalle) straten weer terug te geven aan bewoners en spelende kinderen, zouden auto's ondergronds kunnen met behulp van zogenaamde "individuele" ondergrondse parkeerboxen (dus niet een grote ondergrondse garage). Je houdt je auto, en "stopt" boven op je box, en de box parkeert de auto onder de grond. De straten worden daar wel leger door. Het is een illusie om te denken dat mensen hun auto wegdoen of bereid zijn hun auto ver van huis te parkeren. Dus je zou als gemeente kunnen experimenteren met het faciliteren van dit soort "auto-opslagboxen" en bijvoorbeeld (gedeeltelijk) terug verhuren aan bewoners.
- Parkeren in de hoogte, "stapelen" zoals in Singapore in zogenaamde "auto store systems":



- Parkeersensoren in parkeergarages en bij gewone parkeerplekken, deze werkt dan via een parkeerapp. Zo kun je zien waar je het beste kunt parkeren en hoeveel plekken er vrij zijn dicht bij de plek waar je naar toe moet.
- Parkeerplekken gebruiken van kantoorpanden. Deze zijn in het weekend en in de avonden leeg en kunnen dan gebruikt worden door winkelende mensen.
- Beprijzing van parkeerplekken veranderen → bijvoorbeeld: een half uur parkeren voor €0,10 en daarna verandert de prijs naar €6,- per uur.

Er is grote ergernis omtrent hardrijden en zogenoemde verkeersshuften. Fysieke obstakels en snelheidsbeperkende wegaanpassingen helpen maar beperkt. Mensen aan de snelheid laten houden kan heel makkelijk en snel, met behulp van flitspalen neerzetten. Binnen no-time houdt iedereen zich aan de regels. Hetzelfde geldt voor een groene golf.

### **3. Waar heeft het effect op – inzake op de omgeving zoals lucht leefbaarheid, gezondheid, klimaat?**

Als je alles goed regelt en doorzet, krijg je een rustig en leefbare omgeving die ook groener zal zijn

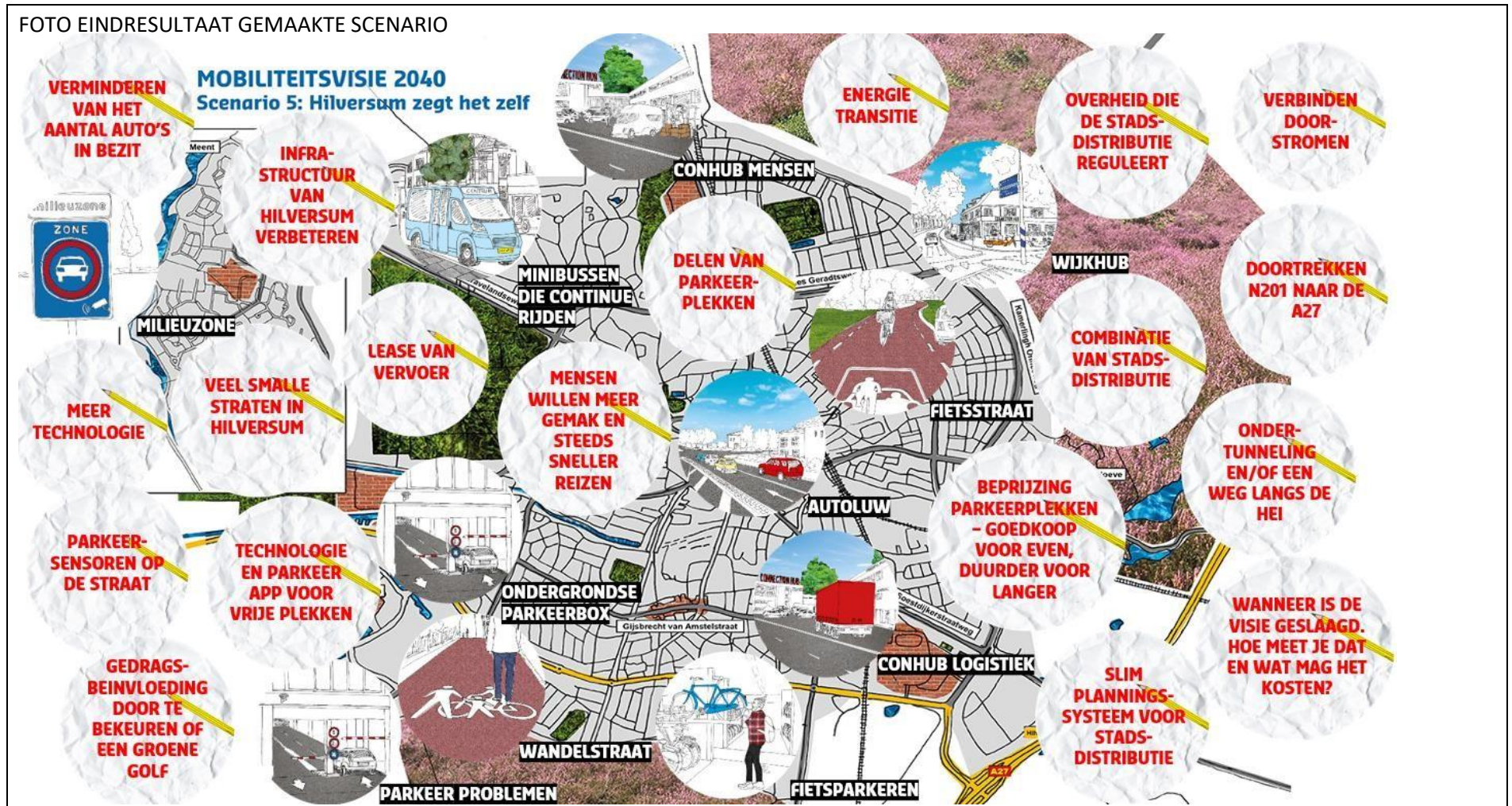
### **4. Eventuele opmerkingen / toevoegingen door de groep participanten**

- Probeer als Gemeente Hilversum niet zelf het wiel opnieuw uit te vinden. Er zijn vele verschillende innovatieve oplossingen in Nederland maar ook wereldwijd (Singapore, Shanghai, etc.). Het kan een idee zijn om met een taskforce met geïnteresseerde bewoners en bijvoorbeeld studenten van de TU Delft/Eindhoven of Twente te gaan kijken naar bestaande “best practices”. Maar ook samenwerking zoeken met andere steden in Nederland. Ter illustratie, auto-delen a la “HET” is ontzettend leuk en nuttig, maar ongetwijfeld dat 5 andere grote steden dit ook doen/willen. Dus bundel kracht, expertise en middelen om het zo snel en efficiënt mogelijk te realiseren.
- Hoewel ik het volledig eens ben met de stelling dat Hilversum niet zelf een wiel moet uitvinden moet Hilversum zich wel bewust zijn van verschillen met grote steden waar een hele afdeling kan nadenken over de mobiliteits problemen van de agglomeratie. Als voorbeeld: Amsterdam trekt ook veel dagjes mensen die met de auto komen om de stad te bekijken die zij niet kennen. Hilversum heeft waarschijnlijk een vergelijkbare toestroom voor het mediapark maar ik denk niet dat er veel mensen in Hilversum komen winkelen/sightseeing die geen idee hebben wat ze hier komen doen dus als je het binnenstad bezoeken erg lastig en/of duur maakt is er een redelijke kans dat het gemeden gaat worden. Ik ga liever in Laren winkelen dan in Hilversum(\*), het winkel aanbod in Hilversum verschaald snel en er blijven slechts lunchrooms, wine bars, bier tenten, snackbars, restaurants, koffie tentjes kebab zaken etc. over. (\*) hoewel ik eigenlijk alles het liefst met de fiets doe.

Analoog aan van 130 naar 100 op de snelweg (volgens mij is daar weinig weerstand tegen) lijkt het mij best acceptabel dat de maximum snelheid in de gehele stad naar 30 gaat, op dit moment ben je op de fiets al even snel als met de auto lijkt me dat zo'n maatregel de auto bestuurder heel weinig tijd gaat kosten en slechts een mindset aanpassing is.

***Zie de volgende pagina voor een foto van het eindscenario die tijdens deze participatie bijeenkomst is gecreëerd.***

FOTO EINDRESULTAAT GEMAAKTE SCENARIO





**Participatiebijeenkomst 23 februari**

<b>Datum / tijd</b>	23 februari 2021 18:00 uur
<b>Aanwezig gemeente Hilversum</b>	Marco Maréchal, Evy Lassche
<b>Aantal aanwezig stakeholders</b>	4
<b>Achtergrond gehele groep</b>	Comité Diependaals Belang
<b>Gekozen scenario</b>	Hilversum wordt schoner

**1. Wat zijn de belangrijke punten? Hoe zien de participanten (deze groep) de mobiliteitsvisie 2040?** Mileuzone, alles schoner.

Connected Hubs toevoegen kan, maar wat is daar echt het belang van. Het gaat hier vooral om het woon/werkverkeer.

Auto's te gast/autoluw. Dit kun je doen door fietsstraten te maken i.p.v. autowegen.

Minder vrachtwagens door de straten, bijvoorbeeld alleen de vrachtwagens die moeten bevoorraden en meer niet.

Zolang deze verbindingen met de snelwegen zijn, wordt het niet groener en schoner. Zorg eerst dat de verbindingen met de snelwegen goed verbeterd worden. Dan kan je daarna verder kijken op het gebied van schoner en groener.

Alle dorpen die aan de N201 ligt en waarbij je door Hilversum heen moet om er te komen geeft heel veel extra verkeer.

Mensen willen niet/kunnen niet de wegen verbreden in verband met al het natuur dat er om heen ligt.

Daar mag je niet aankomen en dat maakt dat de wegen veranderen/verbreden etc. moeilijk wordt. Heel veel industrieterreinen liggen uit elkaar en door Hilversum heen.

Maak hier één groot industrieterrein van.

Het is vrijwel onmogelijk om over te steken op de Diependaalselaan voor zowel fietser en voetgangers als voor auto's.

Niet alleen micro-oplossingen, maar gewoon een groter gestructureerd beleid.

Onder tunnels van Diependaalselaan en/of éénrichtingverkeer toepassen.

Er is geen bouwgrond meer, dus je moet dan meer denken aan tunnels of bruggen.

Pak het vrachtverkeer goed aan, verzin daar een goede oplossing voor.

JG weg is compleet aangepast, maar wat is er echt veranderd? Waren de aanpassingen van deze weg bedoeld om de doorstroming te verbeteren. Zo ja, dan hoeft hetzelfde niet bij de Diependaalselaan te gebeuren want het werkt niet. De doorstroming is niet echt verbeterd. Diependaalselaan is ook een doorgaande route, dus er zitten meer haken en ogen aan dan gewoon een weg verbeteren.

Elektrische (bak)fiets aantrekkelijker maken/meer stimuleren. Zo krijg je huishoudens met één auto en één elektrische bakfiets bijvoorbeeld. Noodweg bij het vliegveld doortrekken. Tegenwoordig zijn er veel mensen die online bestellen, in de straten rijden dan ook continue bestel busjes. Dit zou ook anders kunnen, hoe pak je zoiets het beste aan. Want het is vrij lastig om alles samen te voegen onder één pakketdienst, zowel planning technisch als concurrentiebeding.

Erkenning van het probleem is de eerste stap! Daarna moet er heel goed gekeken worden hoe je dit het beste kunt oplossen door middel van verkeersdeskundige etc.

**2. Wat zijn de afwegingen en de dilemma's?**

- Verbindingen van en naar de snelwegen verbeteren → de druk in de straten neemt dan af
- Je moet ervoor zorgen dat er minder verkeer over de Diependaalselaan → dit doe je door meer thuis te werken. Drempels toevoegen etc.
- Maak het zo onaantrekkelijk mogelijk om over de Diependaalselaan te rijden → per 20 mogen over de weg, dan pas de volgende groep. Of sluit alle afsluitingen af en zet er maar één open, door de weilanden etc.
- De Diependaalselaan niet meer op de Tom-Tom/Google Maps etc. zetten als de snelste route. In ieder geval niet voor het grote verkeer.
- Eén groot industrieterrein → minder beweging door verschillende straten in de stad. Het grote verkeer hoeft dan maar op één plek te wezen in plaats van vijf.
- Out of the box idee: Maak een éénrichtingsweg van de Diependaalselaan en een éénrichtingsweg van de JG weg. Zo zullen er minder opstoppingen zijn.
- Diependaalselaan helemaal onder tunnels voor doorgaand en woon-werkverkeer en deze kun je doortrekken richting Loosdrecht.
- Zo veel mogelijk thuiswerken stimuleren ook na corona-tijd → dit zorgt ervoor dat de verkeersdruk afneemt.
- Ervoor zorgen dat de werkgevers hun personeel met de trein laat komt (vooral Mediapark, die naast het station ligt).
- Elektrische (bak)fiets aantrekkelijker maken/meer stimuleren → werkgevers een subsidie geven zodat een fiets aanschaffen aantrekkelijker wordt.
- Minder auto parkeerplekken in het centrum → minder verkeersdruk in het centrum.

**3. Waar heeft het effect op – inzake op de omgeving zoals lucht leefbaarheid, gezondheid, klimaat?**

Door het verbeteren van de verbindingen en de verkeer hoeveelheid zal de leefbaarheid aanzienlijk verbeteren. Ook zal hierdoor het klimaat verbeteren.

***Zie de volgende pagina voor een foto van het eindscenario die tijdens deze participatie bijeenkomst is gecreëerd.***



**Participatiebijeenkomst 23 februari**

<b>Datum / tijd</b>	23 februari 2021 19:30 uur
<b>Aanwezig gemeente Hilversum</b>	Marco Maréchal, Evy Lassche
<b>Aantal aanwezig stakeholders</b>	1
<b>Gekozen scenario</b>	Hilversum verbind het

**1. Wat zijn de belangrijke punten? Hoe zien de participanten (deze groep) de mobiliteitsvisie 2040?**

Buitenring en binnenring. Trein/spoor. Mileuzone. Fietsstraat/wandelstraat. Fietser. Gyrocopter (helikopter taxi) inzetten niet alleen als vervoer voor mensen maar ook voor pakketen. Totaal oplossing bedenken voor de stad ook kijkend naar de elektriciteit, de belasting van het netwerk en de opslag van energie.

Met één onderdeel ga je het niet redden, niet kijken naar alleen waterstof of alleen elektriciteit, maar juist allemaal inzetten.

De problemen die er vroeger waren, zijn er nu nog steeds (en in sommige gevallen zelfs verergerd). We moeten dus denken in mogelijkheden en kijken welke stappen we gaan ondernemen om iets goeds te verwezenlijken op de langere termijn.

Hilversum moet zelf een keuze maken in hoeverre het een woongemeente, werkgemeente of doorstroomgemeente wilt zijn en kom dan met een structurele oplossing voor de gemaakte keuze. De huidige centrumring is vrij bijzonder gebouwd, kijk maar naar de parkeergarages die in het centrum zijn. Je moet de auto's uit het centrum krijgen. Upgrade van de centrumring of een extra buitenring over de Erfgooiersweg. Deze weg kan doorgetrokken worden naar een oud beton platen weg. Deze kan dan doorgetrokken worden als een extra buitenring richting vaartweg en aansluiten op de N201.

Olievlek theorie → drukker vanuit het centrum, dus de parkeergarages verplaatsen naar de centrumring, vanuit het centrumring naar de Diependaalselaan en JG weg en vanuit het verkeer dat daar zit, naar de buitenring.

Ondertunneling is zeker een optie, dit is namelijk nog wel mogelijk.

**2. Wat zijn de afwegingen en de dilemma's?**

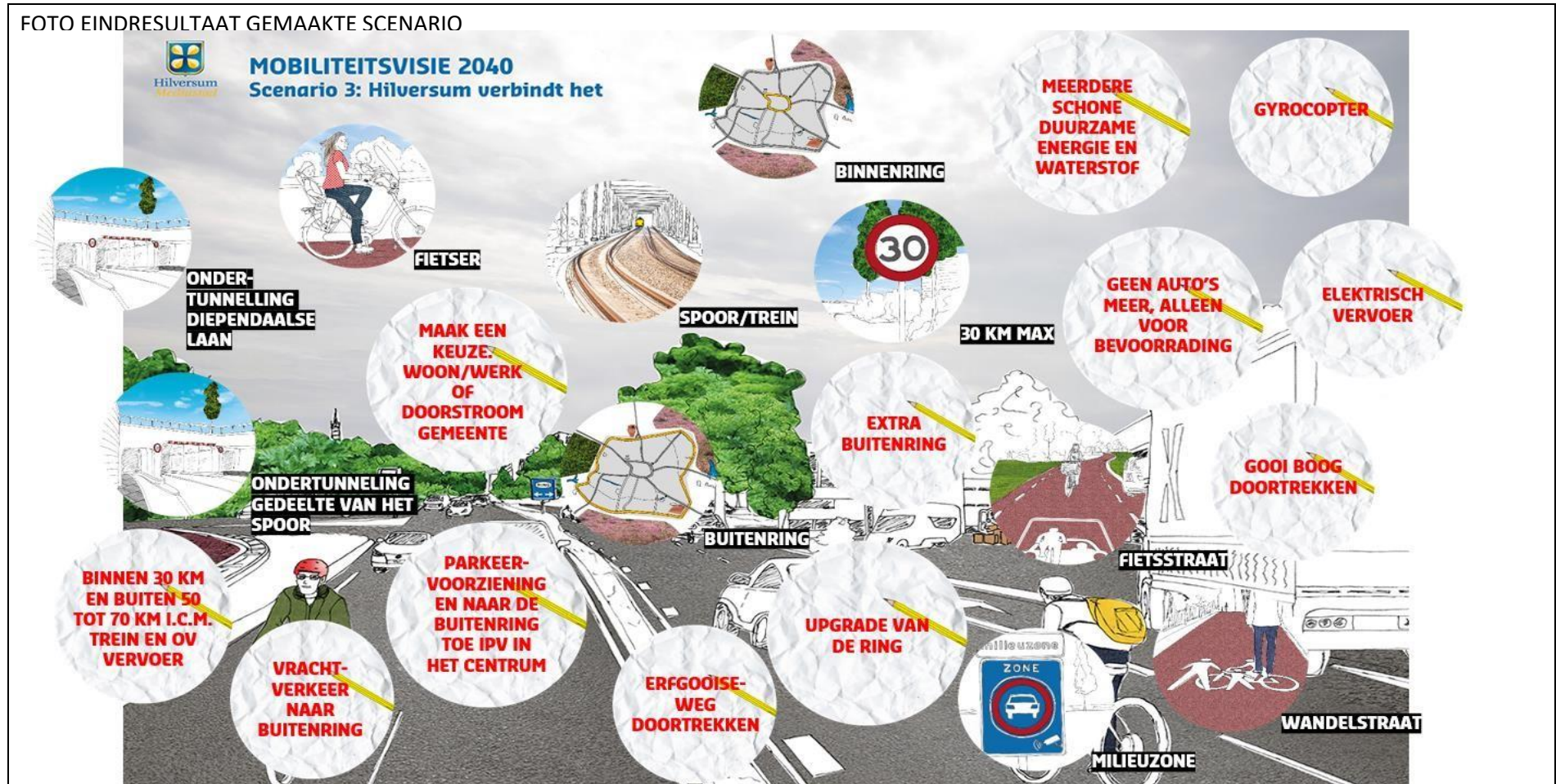
- Parkeergarages zijn in het centrum gebouwd, hierdoor dwing je mensen om het centrum in te gaan om te kunnen parkeren → zet de parkeergarages op de centrumring of zelf daar buiten.
- Met het naar buiten brengen van parkeervoorzieningen creëer je een autoluw centrum. De auto's blijven buiten het centrum en het centrum zelf is dan vrijwel alleen voor voetgangers en fietsers.
- Auto's het centrum uit krijgen → meer inspelen op het OV en andere vervoersmiddelen → je hebt dan wel een upgrade van het centrumring nodig of zelfs een extra ring aanleggen. - Extra buitenring zoals bij 1. Beschreven → minder belastend verkeer op de JG weg
- 30 km zone op de Diependaalse weg en JG weg, buitenring naar 50/60 km verhogen → zo gaat het vrachtverkeer en doorstromend verkeer sneller op de buitenring rijden.
- Gooiboog doortrekken voor het OV
- Ondertunneling van het spoor, in combinatie met Bussum
- Ondertunneling van de Diependaalselaan

**3. Waar heeft het effect op – inzake op de omgeving zoals lucht leefbaarheid, gezondheid, klimaat?**

Alles heeft effect op elkaar. Het mooiste zou zijn als je het verkeer beter kunt verspreiden over Hilversum. Dit creëert een gezondere en leefbaarder Hilversum.

***Zie de volgende pagina voor een foto van het eindscenario die tijdens deze participatie bijeenkomst is gecreëerd.***

FOTO EINDRESULTAAT GEMAAKTE SCENARIO



**Participatiebijeenkomst 25 februari**

<b>Datum / tijd</b>	25 februari 2021 19:30 uur
<b>Aanwezig gemeente Hilversum</b>	Marco Maréchal, Evy Lassche
<b>Aantal aanwezig stakeholders</b>	4
<b>Achtergrond gehele groep</b>	Hilversumse Meent
<b>Gekozen scenario</b>	Hilversum verbind het
<p><b>1. Wat zijn de belangrijke punten? Hoe zien de participanten (deze groep) de mobiliteitsvisie 2040?</b> De Hilversumse Meent is anders dan Hilversum op het gebied van mobiliteit. Waar in Hilversum bijvoorbeeld parkeren een probleem is, is dat in de Hilversumse Meent geen probleem. Bij een studie naar mobiliteit in Hilversum is het daarom onwenselijk om Hilversum en de Hilversumse Meent in één onderzoek samen te nemen. Je krijgt dan een scheef beeld. Aan de ene kant is het namelijk inderdaad zo dat in het tot op heden uitgevoerde onderzoek respondenten uit de Hilversumse Meent zijn vertegenwoordigd: 4 procent van de respondenten komt uit de Hilversumse Meent, en inderdaad circa 5 procent van de inwoners van de gemeente Hilversum woont in de Hilversumse Meent. Maar doordat de Hilversumse Meent zo afwijkt qua mobiliteit en qua mobiliteitsvraagstukken, levert dit een scheef beeld op in het onderzoek.</p> <p>Een van de zaken die in de Hilversumse Meent speelt, is de bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Als ouderen naar het ziekenhuis moeten zijn anderhalf uur kwijt om bij het Tergooi te komen. mis je de aansluiting ben je zelfs een halve dag kwijt. Deelname aan het OV is sterk afgenomen toen de “half uur-diensten” werden veranderd door “1x in het uur-diensten”.</p> <p>Hilversumse Meent ligt 7 KM van Hilversum af. en heeft dus veel baat bij een goede OV-dienstregeling. De verbinding met Hilversum is abominabel wat betreft het OV en fietspaden. Om nog een tweede voorbeeld te noemen: de bereikbaarheid van een dorpskern te voet. Als je op dit moment van de Hilversumse Meent naar Bussum loopt, ben je gedwongen bij de grens met Bussum (bij de rotonde) de weg over te steken. Een weg waar voor automobilisten een bord staat dat ze de gemeente Bussum verlaten. Sommige auto’s rijden daardoor op die plek harder. Met een rollator is dit lastig. Beide voorbeelden geven aan dat er extra problemen zijn voor mensen die minder goed ter been zijn. Dat zijn bijvoorbeeld ouderen. In de Hilversumse Meent wonen procentueel meer ouderen dan in Hilversum. Wat betreft de toenemende vergrijzing in Nederland loopt De Hilversumse Meent voorop: 35 procent van de inwoners is 65 jaar of ouder.</p> <p>Vervoer heeft alles te maken met de leefbaarheid op wijk- en buurtniveau (verkeersleefbaarheid). Je moet de mobiliteit ook bekijken vanuit de mobiliteitsbehoefte van mensen die langer zelfstandig blijven wonen.</p> <p>Hilversumse Meent is eigenlijk een apart eigen dorp met zijn eigen dorpse problemen. Je moet de mobiliteit dan ook bekijken vanuit de Hilversumse Meent en niet vanuit Hilversum zelf. Het heeft namelijk andere mobiliteit problemen. Het is niet samen één stad, dus gooit het niet op één hoop.</p>	

Je moet dus kijken naar micro interventies en “ouderproof” maken van de mobiliteit, het gaat dus ook om voertuilmobiliteit. Niet alleen om fietsen, auto’s etc.

Verblijven en vertoeven heeft ook met mobiliteit te maken, hoe meer mobiliteit op een weg is, hoe minder verblijfskwaliteit er is. Dit moet je ook meenemen in een mobiliteitsvisie en hoe verhoudt zich dat tot elkaar (dus de mobiliteit en verblijfskwaliteit).

De Hilversumse Meent wordt steeds vaker ook anders gebruikt, het wordt namelijk steeds meer een plek waar ook het bedrijf is gevestigd, doordat mensen vaker als zelfstandige vanuit huis werken en nu in coronatijd doordat mensen ook meer thuis werken.

Je auto buiten de stad parkeren en afhankelijk zijn van het OV om naar je huis te komen zorgt er voor dat weinig mensen dit daadwerkelijk gaan doen/willen. Je bent dan afhankelijk van het OV en het is niet per se veiliger voor je auto. Als er één grote toren komt met auto’s moet dat extreem goed beveiligd worden. Bovendien speelt dit specifiek bij de Hilversumse Meent niet. Dit speelt wellicht als mensen vanuit hun huis in de Hilversumse Meent naar Hilversum toegaan. Goederenvervoer (en dan vooral particulieren pakkettenvervoer) middels een connected hub heeft wel kans van slagen.

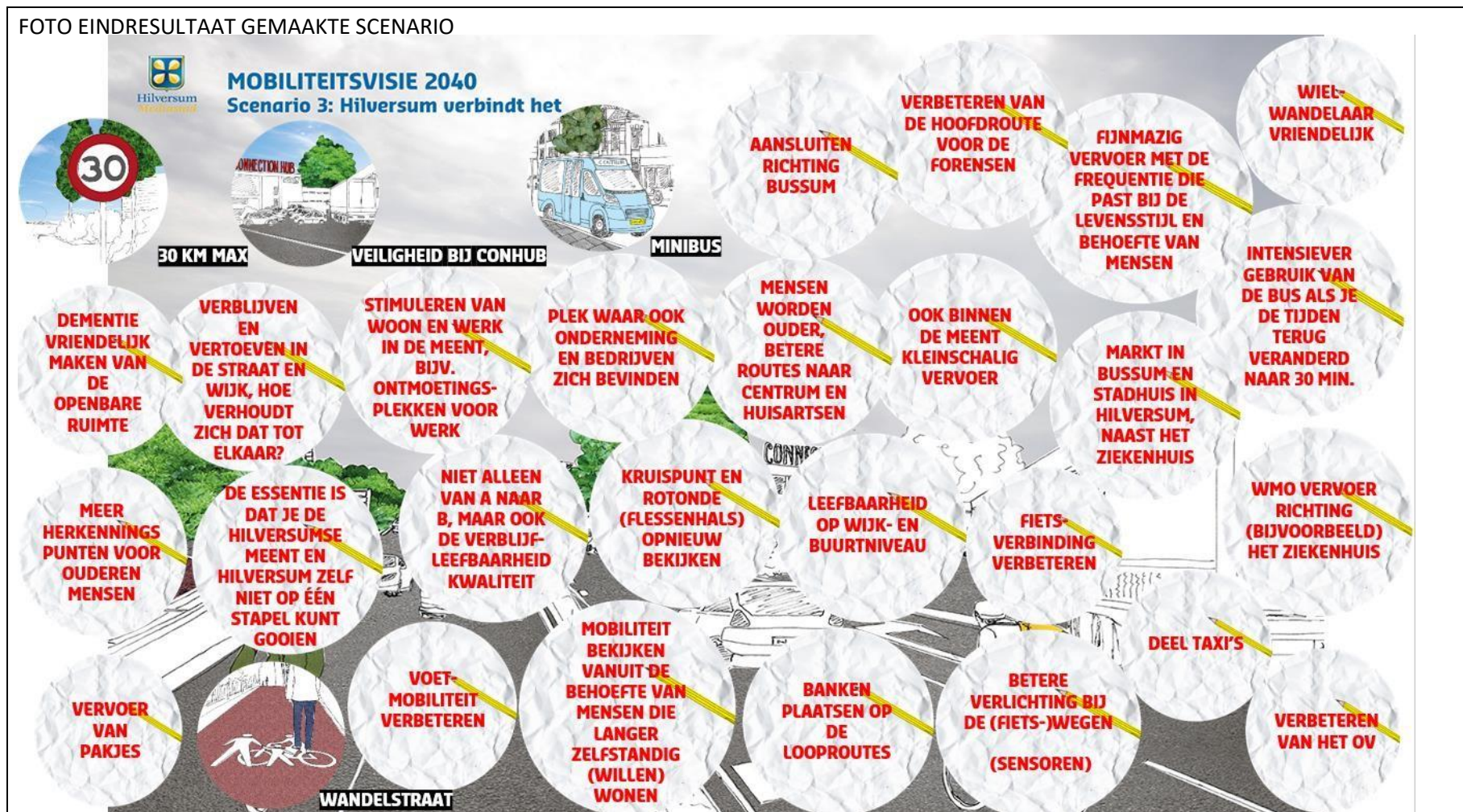
## **2. Wat zijn de afwegingen en de dilemma’s?**

- Beter aansluiting van het OV → vaker laten rijden en fijnmazig vervoer toevoegen (zoals mini bussen). Beide met de frequentie die past bij de levensstijl en behoefte van mensen.
- WMO vervoer wordt veel gebruikt vanwege slecht OV.
- Introduceren van klein mobiel materiaal waardoor mensen makkelijker van A naar B kunnen gaan.
- Fietsverbindingen (niet alleen richting Hilversum) → Verlichting plaatsen langs de fietspaden en de fietspaden zelf ook verbeteren. Met name een verlichte fietsverbinding is vanuit de mobiliteit tussen de Hilversumse Meent en Hilversum een wens die al vaker op de wijkagenda van de Hilversumse Meent staat. Vanuit het perspectief van natuurbeheer spelen hier wellicht ook andere elementen een rol.
- Klein intern vervoer verbeteren worden → verplaatsing richting het centrum van Hilversumse Meent moet ook makkelijker gemaakt worden.
- Voorbeeld: De mobiliteit en zelfstandigheid van ouderen kun je een plezier doen door op de looproute van Hilversum naar het winkelcentrum van Hilversumse Meent en van daar weer de looproute naar het centrum van Bussum bankjes neer te zetten.
- Oversteken bij een bottleneck bij rotondes → Dit is behoorlijk lastig voor rolstoelen, rollators of scootmobiel. Mensen gaan hierdoor minder naar buiten. Dit speelt bij de kruising van de Meentweg en de Groot Hertoginnelaan en de prinses Irenelaan
- Ouderproof maken → Stoepen weghalen, borden plaatsen zodat men zich beter kan oriënteren, meer bankjes plaatsen, meer herkenningspunten creëren, dementie vriendelijk maken van de openbare ruimte, wiel-wandelaar vriendelijk
- Wandelgebieden verbeteren → verlichting plaatsen, banken plaatsen etc.
- Plekken in de Hilversumse Meent creëren (waar goed internet is) waar mensen naar toe kunnen om daar te werken. Zo is er geen auto nodig om de Hilversumse Meent uit te gaan voor een goede werkplek.

**3. Waar heeft het effect op – inzake op de omgeving zoals lucht leefbaarheid, gezondheid, klimaat?** Mensen blijven steeds langer thuis wonen. Door het “ouderproof” maken van de Hilversumse Meent wordt het prettiger om daar langer te blijven wonen. De leefbaarheid gaat daarmee omhoog.



FOTO EINDRESULTAAT GEMAAKTE SCENARIO



**Participatiebijeenkomst 1 maart**

<b>Datum / tijd</b>	1 maart 2021 19:30 uur
<b>Aanwezig gemeente Hilversum</b>	Marco Maréchal, Evy Lassche
<b>Aantal aanwezig stakeholders</b>	2
<b>Achtergrond gehele groep</b>	Eco2City, Makeltrent
<b>Gekozen scenario</b>	Hilversum zegt het zelf

**1. Wat zijn de belangrijke punten? Hoe zien de participanten (deze groep) de mobiliteitsvisie 2040?**

Mensen en goederen laten overstappen op andere mobiliteiten (connected hubs) om naar de binnenstad te kunnen is een duurzaam concept.

Maak mooie korte lijnen tussen het centrum en Gijsbrecht en een Connected Hub.

Als we veel meer fietsers gaan krijgen moeten de wegen groter worden gemaakt.

Je wilt eigenlijk een ecosysteem creëren waarbij de forensen nog nauwelijks aanwezig zijn.

Hilversum moet lokaal kopen/alles wordt lokaal geregeld. Kijk wat er in de buurt is en steun dat.

We hebben namelijk alles in huis, maar werken niet samen.

Mixen van functies wordt steeds belangrijker, de woonwijken zijn hier alleen niet voor ingericht.

Pakketdiensten neutraal inrichten, dus één locatie voor alle pakketten. Je kunt hier gelijk alle pakketjes ophalen en als je dat dan combineert met je Coffee-To-Go heb je gelijk een win-win.

Dicht bij A27 een grotere Goederen hub neerzetten, vanuit daar een gebundelde rit rijden met alles wat er die dag gereden moet worden. Het liefst neem je dan ook gelijk alles mee wat de wijk weer uit moet (niet alleen pakketjes, maar ook batterijen, elektrische apparaten etc.). Zo geef je gestalte aan circulaire economie.

Full truck loads naar één adres zijn geen business voor Connected Hubs, daar moet je niet tussen zitten. Parkeernorm is ouderwets/achterhaald en moet afgeschaft worden. Woningen zijn keihard nodig, maar het wordt niet makkelijk gemaakt om woningen te creëren. Mede door de parkeernorm.

Niet alleen elektrische laadpalen toevoegen, maar ook wakkels op het dak en zonnepanelen om energie op te werken.

Andere ruimteverdeling van het gebied.

We hebben al heel veel techniek om alles duurzamer te maken, maar we gebruiken het niet. Je moet hierbij ook de mens gaan verleiden om anders te gaan bewegen. Het gedragscomponent is hierbij erg belangrijk. Soepel infrastructuur verleid wel gedrag, maar niet in alle instanties.

De nieuwe generatie gaat steeds minder met de auto want de auto is duur. De huidige generatie daarentegen ziet de auto als een heilig middel. Deze shift gaat er ook voor zorgen dat er later minder auto's gaan komen en dat deelauto's meer een ding gaan worden.

0 emissie zone betreft vooral de logistieke zone.

Snellere verbinding wat betreft de vervoerslijnen, die vaker gaat en ondergronds. Forensen blijf je toch houden dus de vervoerslijnen moeten goed blijven lopen.

**2. Wat zijn de afwegingen en de dilemma's?**

- Connected Hubs het liefst dichtbij de hoofdwegen. Zo trek je het (vracht)verkeer niet te veel de stad in.
- Wonen boven winkels realiseren → nu lastig in verband met opslag van de winkels zijn vaak op de bovenverdiepingen → Connected Hub voor de opslag van de winkels
- Fietspaden verbreden → er komen meer fietsers
- De wegen omdraaien → fiets op de grote wegen en de auto's op de smalle wegen.

- Werken en wonen combineren → creëert broedplaatsen met verschillende disciplines (of met dezelfde) waardoor het interessanter wordt om in Hilversum te blijven en het forensen neemt hierdoor af.
- Als iedereen steeds vaker gaat thuiswerken moeten er wijkhubs gaan komen. Zo kan de goederenflow veel diffuser door de stad heen gaan. Anders heb je continue allerlei goederenbusjes in de straat.
- Talking Traffic voor full truck loads.
- Mobiliteitsnorm toevoegen in plaats van een parkeernorm → een creatieve mix van mobiliteitsvorm dus deelauto, elektrische fiets etc.
- Experimenteerruimte creëren waar je met (verschillende) mobiliteitsnormen kunt werken in plaats van parkeernormen.
- Autolaadpalen toevoegen → we gaan elektrisch rijden
- Meer deelvervoer in de stad aanbieden - Spoorlijnen verlagen/verdiepen
- Hilversum Oost met het centrum verbinden door middel van een fiets- en eventueel autobrug → bij de Leen Bakker schuin oversteken naar de Vorstin.

**3. Waar heeft het effect op – inzake op de omgeving zoals lucht leefbaarheid, gezondheid, klimaat?** Het vergroten van de hoeveelheid woningen heeft invloed op de druk die er nu is. Door een slimme mobiliteitsnorm in plaats van een parkeernorm te gebruiken zal het verschil qua autovervoer niet extreem vergroten. Als je daarnaast dan slim gebruik maakt van de grond die we al hebben zal dat de leefbaarheid en het klimaat bevorderen.

**4. Eventuele opmerkingen / toevoegingen door de groep participanten**

- Toevoeging 1: De mogelijkheid om woningen te realiseren zonder te voldoen aan een parkeernorm en waarbij de toekomstige bewoners geen parkeervergunning krijgen. Daarbij moet als voorwaarde gelden dat er wel voldaan moet worden aan voldoende fiets parkeren of andere mobiliteitsoplossingen.
- Toevoeging 2: Vragen kunnen stellen aan het ambtelijke apparaat zonder een vooronderzoek in te dienen. Het is namelijk ongekend lastig om stellingen of kwesties te bespreken en men verwacht dat alles via het standaard proces te dienen laten verlopen. Ondernemers, althans ik, verwacht wel enige samenwerking of gesprekvorming ipv het indienen van een vooronderzoek en hopen dat de gemeente mee wil werken. Dit is geen dialoog en door sneller een dialoog/discussie te voeren kan het proces versnelt worden. (zie bijlage).

***Zie de volgende pagina voor een foto van het eindscenario die tijdens deze participatie bijeenkomst is gecreëerd.***



**Participatiebijeenkomst 2 maart**

<b>Datum / tijd</b>	2 maart 2021 15:00 uur
<b>Aanwezig gemeente Hilversum</b>	Marco Maréchal, Evy Lassche
<b>Aantal aanwezig stakeholders</b>	4
<b>Achtergrond gehele groep</b>	Smart Mobility platform MRA, Gemeente Almere, Gemeente Amersfoort, Politie
<b>Gekozen scenario</b>	Hilversum zegt het zelf

**1. Wat zijn de belangrijke punten? Hoe zien de participanten (deze groep) de mobiliteitsvisie 2040?**

Noodzaak van nabijheid, wonen en werken in dezelfde stad. Het dichtbij elkaar brengen van verschillende functies in één gebiedsontwikkeling waardoor je andere mobiliteit nodig hebt.

Er is veel te winnen op het gebied van de techniek en dat verbeterd dan ook de doorstroming en de duurzaamheid van mobiliteit.

Alle obstakels wegnemen die ander gebruik van mobiliteit stimuleert.

We hebben al een goede treinverbinding. Lightrail lijkt daardoor minder noodzakelijk/realistisch.

Voor de binnenring is een drama als je kijkt naar doorstroming en bereikbaarheid.

HOV-traject loopt al, dit is een positieve ontwikkeling.

Meer aandacht voor de fiets en zorgen dat er in ieder geval alles wat binnen de ring valt opgelost kan worden met de fiets. Hier wordt het ook schoner en duurzamer van.

Het versnellen van het mobiliteitsgedrag naar niet reizen, buiten de spits reizen of op een andere manier reizen (alternatief voor de auto).

Inpassen van mobiliteit, zowel in de gebiedsontwikkeling als in de bestaande gebieden.

Optimaliseren van de personenvervoer en logistieke stromen.

Kijk altijd op een breder niveau dus; hoe sluit het aan binnen de bredere MRA regio?

Met actief parkeerbeleid reguleer je ook het autobezit.

Openbare ruimte beter toegankelijk maken, wat meer vergevingsgezinder. Vooral vanwege de vergrijzing die plaatsvindt en voor mensen met een beperking.

**2. Wat zijn de afwegingen en de dilemma's?**

- Techniek verbeteren
- Obstakels wegnemen
- Autoluwer maken van Hilversum
- Binnenring meer naar de buitenring trekken
- Verbeteren van de fietsverbindingen in Hilversum
- Verkeer van buiten de stad niet verder dan de buitenring laten komen → alternatief aanbieden.
- Inclusiviteit en dan met name bij/met mensen met een beperking en ouderen → zoals bij de fietser en voetganger.

**3. Waar heeft het effect op – inzake op de omgeving zoals lucht leefbaarheid, gezondheid, klimaat?** Door naar het grotere plaatje te kijken en iedereen meenemen in de beslissingen creëer je een betere leefbaarheid. Daarnaast wordt het ook duurzamer en groener als je je ook focust op de technische aspecten.

**4. Eventuele opmerkingen / toevoegingen door de groep participanten**

C.Hoek: te weinig inzicht in de lokale Hilversumse situatie maakt dat enkel input is gegeven vanuit algemene MRA visie op ontwikkeling van mobiliteit.

FOTO EINDRESULTAAT GEMAAKTE SCENARIO



**Participatiebijeenkomst 11 maart**

<b>Datum / tijd</b>	11 maart 2021 19:30 uur
<b>Aanwezig gemeente Hilversum</b>	Marco Maréchal, Evy Lassche
<b>Aantal aanwezig stakeholders</b>	3
<b>Achtergrond gehele groep</b>	Centrum Hilversum, ANBO
<b>Gekozen scenario</b>	Hilversum wordt schoner

**1. Wat zijn de belangrijke punten? Hoe zien de participanten (deze groep) de mobiliteitsvisie**

**2040?** Logistieke Hubs zou zeker een uitkomst zijn voor de detailhandel die meerdere keren per week of per dag geleverd krijgt (liefst met elektrische auto's). Het heeft geen zin voor de winkels die al 1x per week een grote vracht binnen krijgen.

Hilversum ligt in het midden van het Gooi en heeft een regiofunctie voor het hele Gooi. Daarom moet het goed bereikbaar blijven voor bezoekers van buiten Hilversum met alle vervoersmodaliteiten, ook met de auto.

Het Centraal Station van Hilversum moet blijven waar het is, het is juist een kracht dat je zo snel in het centrum bent.

Het station ligt wel heel centraal, maar voelt niet veilig aan.

Schoner en duurzamer is zeker een randvoorwaarde voor een vitaal en levendig centrum. Er moet een aangename verblijfsplek gecreëerd worden.

Huidige verkeerstrooming in stand houden, maar wel anders inrichten. Dit maakt het dan ook een stuk duurzamer. Verkeerstroom beperken door middel van vergroening, maar het moet wel bereikbaar blijven.

Door shared space in het centrum weg te halen vergroot je het gevoel van veiligheid waardoor mensen meer ontspannen kunnen genieten van de omgeving en alles wat het centrum te bieden heeft.

Hilversum als Mediastad weer nieuw leven in blazen. Meer verbinding maken met het Mediapark, Beeld & Geluid en De Vorstin, denk bijvoorbeeld aan een lightrail (/kabelbaan).

Hilversum bestaat uit twee delen en de spoorbaan loopt er doorheen. Je moet die twee delen beter met elkaar verbinden. Niet alleen met wegen, maar ook qua atmosfeer.

Functies waar mensen plezier beleven en waarvoor ze naar Hilversum komen moet je ook in het Centrum hebben en niet net aan het randje.

Toekomstige centra worden nog meer een verzamelpunt van Cultuur, Horeca en Retail. Cultuur moet je heel erg integreren in je centrum, daar hoort een theater midden in het centrum bij.

Meer High Tech in het centrum toevoegen.

Centrum ook vriendelijk maken voor kinderen, niet alleen op volwassenen richten. Grote speelplaats maken, hierdoor komen meer kinderen en ouders naar het centrum.

Meer communityzin, dus bijvoorbeeld delen van het buitenspeelgoed van kinderen.



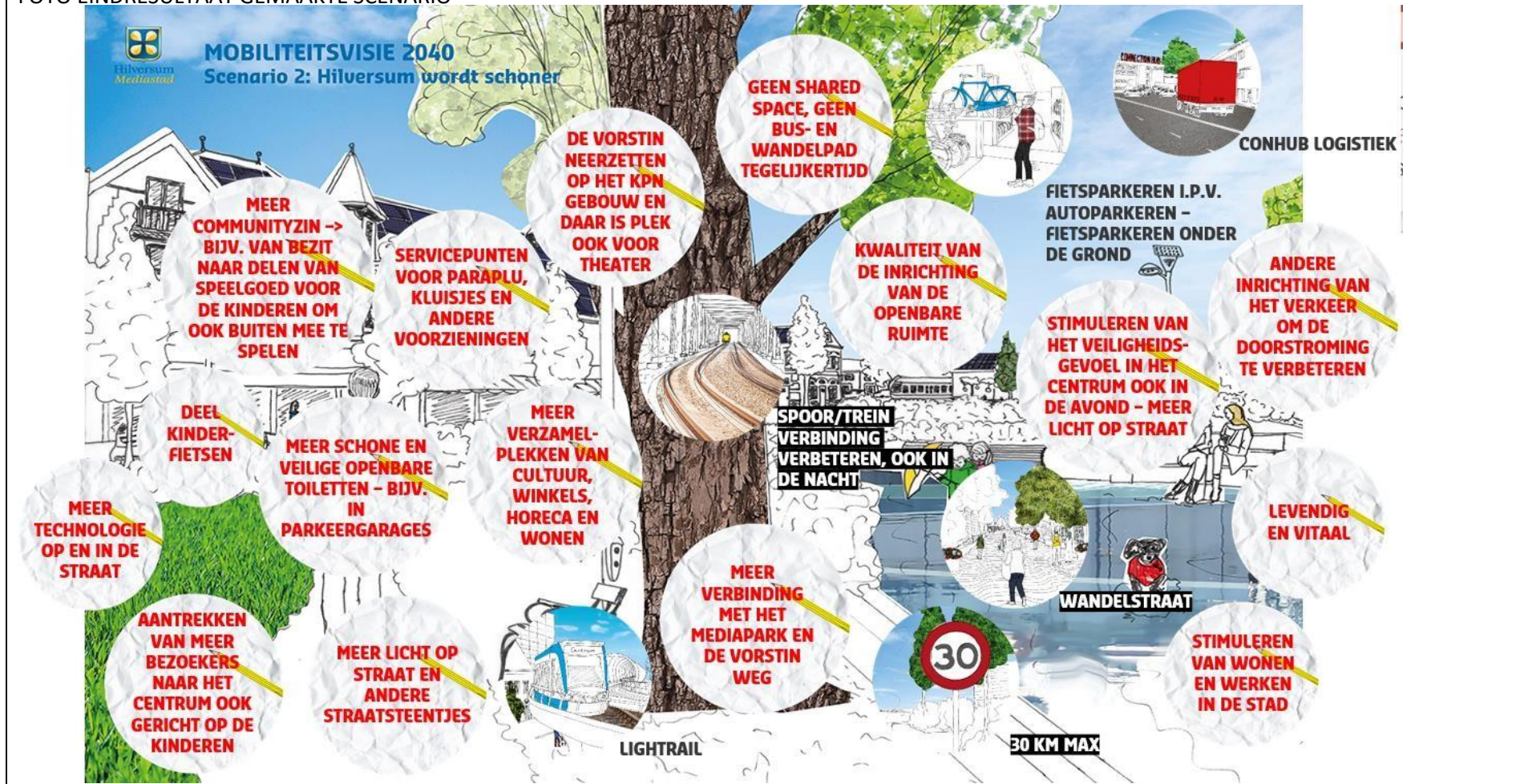
**2. Wat zijn de afwegingen en de dilemma's?**

- Autoluw centrum
  - Als je het centrum dichtgooit (geen parkeergarages en station) → minder mensen van buiten Hilversum die naar Hilversum centrum komen.
  - Veiligheid op straat verbeteren (ook 's avonds) door bijvoorbeeld meer straatverlichting te plaatsen. Ook van het station naar De Vorstin etc.
  - Je kunt heel veel andere functies (zoals bijvoorbeeld culturele voorzieningen, ateliers, expositieruimte, een yogastudio's, 3D printingshop, VR-studio's, AI-ateliers, etc.) nu nog niet naar het binnenste centrum halen, omdat de huur in het centrum hoger ligt en parkeren een probleem is. Dit verandert waarschijnlijk wel in de toekomst, maar je weet niet wanneer.
  - Stimuleren van wonen en werken in dezelfde stad.
  - Fietsparkeren in de plaats van autoparkeren → fietsparkeren krijgt dan de bovenhand, zo krijg je minder fietsen en scooters op straat. Je creëert hierdoor meer ruimte op straat zelf.
  - Nachttreinen van Hilversum naar Utrecht & Amsterdam → mensen gaan dan sneller met het OV.
  - Wandelstraten toevoegen, zeker nu iedereen meer wandelt.
  - 30 km of langzamer in het centrum
  - Inrichting van de openbare ruimte (los van groen) verbeteren, vooral kwalitatief. → vergroot ook het gevoel van veiligheid.
  - Geen shared space → OF een fietspad OF een wandelpad OF een busbaan. → je kunt bijvoorbeeld wel fiets- en voetpad, maar dit moet heel duidelijk gemaakt worden.
  - De Vorstin neerzetten op de plek van het KPN gebouw → er is plek + er is een parkeergarage onder het gebouw.
  - Mediapark plein opnieuw inrichten, shared space eruit.
  - Bij parkeervoorzieningen servicepunten toevoegen → lockers, paraplu, fietsen of buggy's huren etc.
- Goeie openbare toiletvoorzieningen (schoon en veilig) (ook bij parkeergarages). -  
Deelmobiliteit ook voor de kinderen → deel kinderfietsen

**3. Waar heeft het effect op – inzake op de omgeving zoals lucht leefbaarheid, gezondheid, klimaat?** Het verbeteren van het centrum zorgt voor meer mensen die naar Hilversum komen, niet alleen inwoners van Hilversum zelf maar ook mensen van buiten Hilversum. Dit creëert weer een gezonde economie, een voorwaarde voor leefbaarheid.

***Zie de volgende pagina voor een foto van het eindscenario die tijdens deze participatie bijeenkomst is gecreëerd.***

FOTO EINDRESULTAAT GEMAAKTE SCENARIO



# De bijlages van de online participatie bijeenkomsten

*Onderstaand ziet u alle bijlages, deze zijn gesorteerd op datum (oplopend) en er wordt duidelijk aangegeven waar de bijlage bij hoort.*

*Deze bijlages zijn toegevoegde visies en/of opmerkingen van de participanten.*

## INDEX

**Bijlage 1:** De Gijsbrecht pag. 106

**Bijlage 2:** Stichting Vliegveld Hilversum pag. 115

**Bijlage 3:** Hilversumse Meent pag. 120

**Bijlage 4:** Makeltrent pag. 202

Deel 1 + 2 → problematiek Havenstraat

Deel 3 + 4 → Parkeerproblematiek

## Bijlage 1: De Gijsbrecht



'ANWINKELSTRAAT

# NAAR WINKELERF'

De toekomstbestendige Gijsbrecht

## Wensbeeld herinrichting

Januari 2021

*de*  
*Gysbrecht*  
BRENGT HET SAMEN

Welkom in ons mooie, historische winkelgebied: een gezellige straat met markante bomen en een paar bochten die iets aan de verbeelding over laten. Op deze plek in Hilversum-Zuid werken we al een eeuw samen. Waar ooit in het voorhuis een

winkeltje begon, verschenen later de eerste zelfbedieningszaken, winkels voor band, garen, fietsen, speelgoed, bloemen, kleding, elektronica en cadeaus. Slagers, bakkers, groentezaken, kaasboeren en vishandels; ze waren er altijd en ze zijn er nog steeds. In veel opzichten is het ook vandaag nog dat charmante en authentieke winkelgebied.

De Gijsbrecht trekt als een magneet ondernemers, bezoekers en bewoners aan. De Gijsbrecht is het hart van Hilversum-Zuid; dorps en duurzaam.

Maar het knelt in de openbare ruimte. In de dagelijkse realiteit doorkruist - in een 30-kilometerzone - een autoweg het winkelgebied. Op de plek waar driekwart van de bezoekers met de fiets of lopend komt om te winkelen, bepalen auto's het

beeld. Aangevuld door vrachtverkeer en de vele bestelbusjes, die met hun laad- en losbewegingen de doorstroming belemmeren. Het is hollen (hard rijden) of stilstaan. Het recht van de snelste geldt, waarbij de voetganger onderaan de ladder staat. En dat strookt niet met de aard van dit gebied, en zeker niet met de natuurlijke behoefte om te verpozen, te flaneren - om prettig te kunnen verblijven in zo'n mooie en gezellige winkelstraat.

Wij willen weer ruimte voor mensen in De Gijsbrecht. Ruimte om ontspannen boodschappen te doen en te winkelen. Maar ook ruimte om te wandelen, te spelen, een praatje te maken, om je prettig te voelen. Chaotisch verkeer, stress, onveiligheid en lastige parkeersituaties: ze horen er niet bij. Samen met bezoekers, klanten, pandeigenaren en ondernemers - daartoe aangemoedigd door het Hilversumse bestuur - verzamelde de ondernemersvereniging de wensen. Hoe wil iedereen het dan wel op onze straat? Ruimer, veiliger, gemoedelijker. Meer groen, meer ruimte voor de voetganger en de fietser, vertraging in het verkeer. Een straat waarin je met de auto

welkom blijft, maar als gast, net als in het woonerf - waar het recht van de kwetsbaarste verkeersdeelnemer geldt.

Welkom in het winkelerf De Gijsbrecht. We nemen u graag mee in ons wensbeeld.

## De oorsprong

De basis voor dit wensbeeld vinden we in 2016. In dat jaar nodigden de ondernemers op De Gijsbrecht winkelstraatexpert Nel de Jager uit om een quick scan te maken van het gebied. Haar bevindingen - de kwaliteit van De Gijsbrecht in de winkels strookt niet met de buitenruimte - leverden de bouwstenen voor de visie op het verblijfsklimaat. In de zomer van 2017 bracht de BIZ het visiedocument 'De Ideale Gijsbrecht 2017 - 2022; dorps en duurzaam' naar buiten, met - naast profilering, promotie, branchering en samenwerking - ruime aandacht voor een beter verblijfsklimaat. In dezelfde tijd bevestigde koopstromenonderzoek dat bezoekers De Gijsbrecht hoog waarderen, maar het chaotische verkeer en het lastige parkeren hekelen. Kortom: de huidige verkeersinrichting en de staat van de openbare ruimte stroken niet met de naam en de functie die de Gijsbrecht heeft en ook niet met de uitstraling en het aanbod van de winkels. Visioenen van een 'straat-op-z'n-retour' liggen op de loer, met het risico van een neerwaartse spiraal in de beleving, zowel bij ondernemers als bij bezoekers.

Vanaf het begin vond de BIZ gehoor bij het lokale bestuur. Aan tafel bij de wethouders met economie en verkeer in hun pakket, namen zij gaandeweg het woord 'herinrichting' in de mond. De gemeenteraadsverkiezingen van 2018 zorgden voor vertraging in dat proces. Pas in het najaar van 2018 kwam het gesprek opnieuw op gang, met de nieuwe verkeerswethouder. Zij nodigde de ondernemers uit om de wensen voor de ideale Gijsbrecht te verzamelen, als basis voor een ontwerpschets voor een nieuwe inrichting. In het eerste kwartaal van 2019 inventariseerde de BIZ breed - bij ondernemers, buurtbewoners, bezoekers en vastgoedeigenaren - de wensen voor het gebied. Daadkracht vanuit de gemeente bleef echter uit. Dat is de reden waarom de ondernemers zelf zijn gaan schetsen. Het resultaat van dat proces is ons wensbeeld voor de herinrichting, voortgekomen uit co-creatie met heel veel Gijsbrechters en dankzij de expertise en energie van (stedelijk) landschapsarchitect Kenny Vandepoel van bureau Overlant.

Wij lanceerden dit wensbeeld op het Future Festival dat we in november 2019 organiseerden, het werd breed opgepikt door de regionale media. Van de ruim 400 bezoekers aan de duurzame toekomstweek op De Gijsbrecht zijn geen tegenstanders geteld; wel betrokken en kritische meedenkers. Ook in het afgelopen jaar zijn wij nog niemand tegen gekomen die niet enthousiast wordt van dit beeld van De Gijsbrecht. En dat begrijpen we ook wel. In dit wensbeeld klopt het weer: de aard van dit charmante, kwalitatieve, gewaardeerde winkelgebied is weer in lijn met de buitenruimte. Het is tijd om onze wensen om te zetten in plannen en deadlines. En daarin past dralen niet langer. We hebben iets belangrijks te koesteren: De Gijsbrecht, het hart van Hilversum-Zuid.

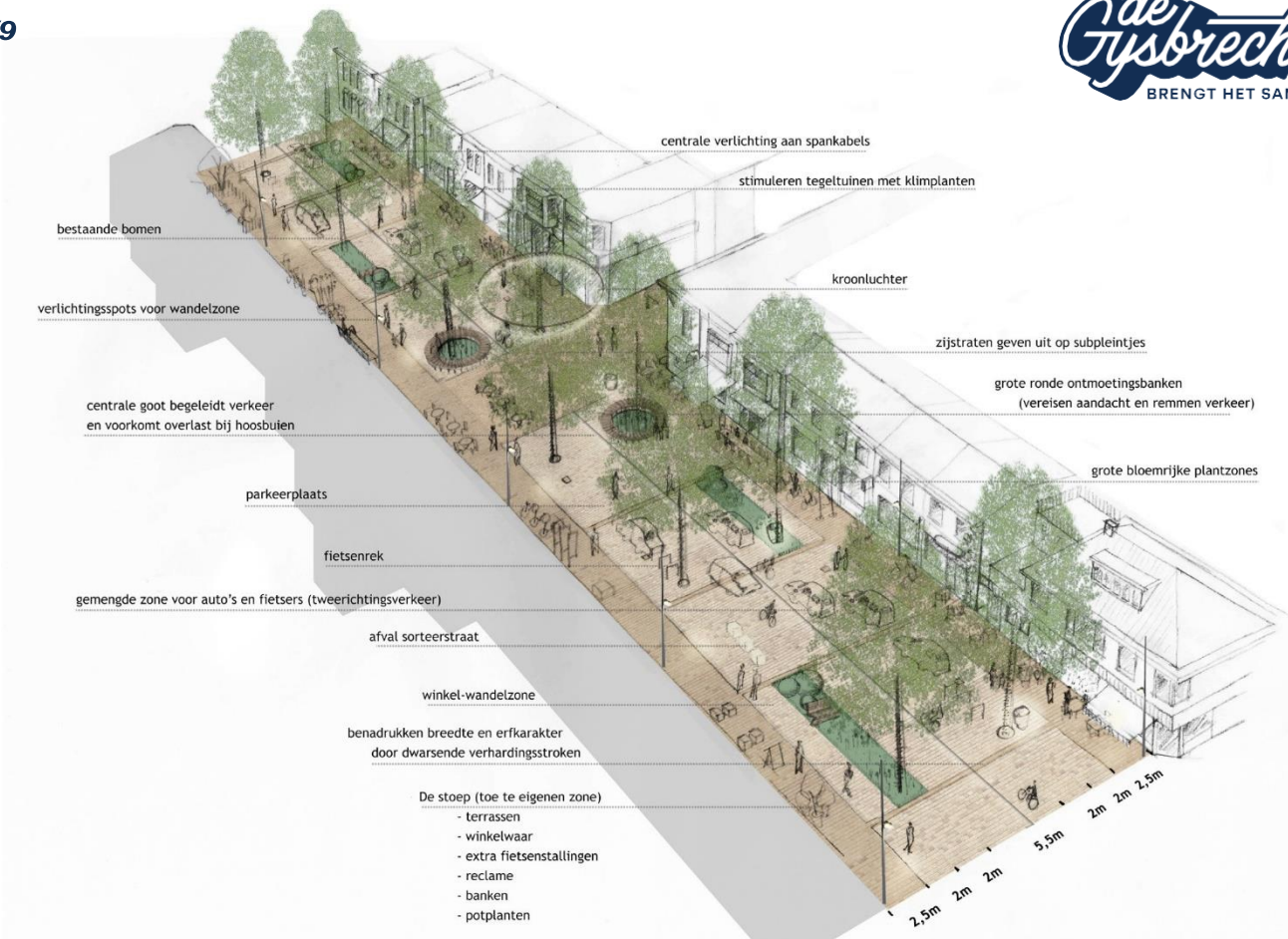
## Wensbeeld

*De belangrijkste wensen uit de ophaalsessie van wensen in maart 2019, waar zowel ondernemers, vastgoedeigenaren, bezoekers en bewoners aanwezig waren, gaan over:*

- Verblijfsklimaat: stress uit verkeersstromen, rust, ruimte voor elke gebruiker, meer ruimte voor voetganger en fietser
- Auto te gast: De Gijsbrecht is nu een 30-kilometerzone zonder handhaving, er is meer doorgaand verkeer dan bij karakter van winkelgebied past, veiligheid (vooral voor kinderen en scholieren)
- Brede stoepen: voetganger weer de ruimte geven, rust in straat terug laten keren
- Meer groen in de straat
- Parkeren: makkelijker parkeren, blauwe zone, eerste kwartier gratis

Daarnaast werden de thema's veiligheid, openbaar vervoer en branchering/aanbod ook vaak genoemd.





Samen met landschapsarchitect Kenny Vandepoel van Bureau Overlant hebben we de wensen vertaald naar een ontwerpschets en een visuele vertaling. Die laten zien dat in een brede straat als de Gysbrecht (19 meter van gevel tot gevel) alle functies van die straat op een harmonieuze manier samen kunnen komen. Vandepoel verlegt de nadruk in de straat naar de breedte in plaats van de lengte. Het roept de associatie op van een plein (straat), en niet die van de doorgaande weg. Een bestrating zonder hoogteverschillen zorgt voor een gevoel van (gedeelde) ruimte en oogt rustig en ruimtelijk. Fietzers gebruiken - samen met de auto's als gast - het midden van de weg, in een laag tempo. Voetgangers krijgen meer (veilige) ruimte om te wandelen, te verblijven en te winkelen. In de nieuwe inrichting is aandacht voor meer groen, waterbufferende beplanting en de opvang van hemelwater.

- wordt De Gysbrecht weer een aantrekkelijke verblijfplaats voor alle bezoekers, een winkelgebied met groot belang voor zowel buurt, wijk als de hele stad
- blijft tweerichtingsverkeer het uitgangspunt (dus ook voor auto's)
- is de focus verlegd van auto naar fietser en voetganger
- gaat de snelheid van auto's naar beneden en wordt gelijkmatiger (= meer capaciteit)
- blijft nagenoeg hetzelfde aantal parkeerplaatsen gehandhaafd, maar is in- en uitparkeren makkelijker (= betere doorstroming)
- wordt goederenvervoer ontmoedigd d.m.v. restricties op locatie en tijden van laden/lossen en door aanbod van duurzame distributie via een Goederenhub
- ontstaan bredere stoepen met ruimte om te flaneren en te verblijven (= betrokkenheid en levendigheid)
- zijn er geen verstopte gevaarlijke zebrapaden meer
- zorgen geveltuinen, groenstroken (regenwateropvang) en afwatering in het midden van de straat voor afwatering (bij neerslagpiek) en meer groen voor afkoeling tijdens hitte.



## De voordelen – en daarbij de nadelen indien niet geïnvesteerd wordt

- + Ruimte voor mensen om veilig te winkelen, wandelen en verblijven
- × Een onoverzichtelijke, chaotische, stressvolle en onveilige verkeerssituatie

- + Verbeterde concurrentiepositie Gijsbrecht: werkgelegenheid
- × Verminderde economische activiteit en minder werkgelegenheid

- + Behoud waarde onroerend goed: zowel voor winkelpandeigenaar als gehele wijk
- × Daling waarde commercieel en privaat vastgoed

- + Behoud gemeentelijke inkomsten: OZB, precario, etc.
- × Daling inkomsten of verhoging gemeentelijke belastingen voor inwoners

- + Behoud sociale cohesie
- × Verarming en verloedering met bijbehorende kosten

- + Verbetering vestigingsklimaat kapitaalkrachtigen en verjonging bevolking
- × Vestiging minder draagkrachtigen en veroudering met bijbehorende kosten

- + Betere doorstroming verkeer: geen snelheidsverschillen, hogere capaciteit bij lagere snelheid, makkelijker in- en uitparkeren, vermindering vrachtverkeer en laden/lossen, voorrangsweg
- × Opstoppingen blijven irritatie en zorgen voor onveilige situaties

- + Groen versus auto: toekomst versus 20ste-eeuwdenken
- × Inzetten op auto is weinig visionair

- + Populair bij bewoner/burger/kiezer (GR2022)
- × Achterban Gijsbrecht kan bij GR2022 anders kiezen

Conclusie: de kosten voor herinrichting zijn lager dan de kosten en verlies aan inkomsten voor alle belanghebbenden (en zeker ook voor de gemeente) bij een onnodig wegwijnende straat. Doembeelden van andere straten komen dan snel dichtbij: straten met leegstand, branchering uit balans en illegaliteit.

## De noodzaak

De effecten van de verwezenlijking van ons wensbeeld zijn niet alleen voor de ondernemers groot: de functie van de Gijsbrecht overstijgt ruimschoots het economische. Uiteraard profiteren bezoekers, vastgoedeigenaren en wijkbewoners. Daarnaast is het goed voor het milieu, de werkgelegenheid, de sociale cohesie, de aantrekkingskracht van Hilversum als vestigingsstad voor kapitaalcrachten en daarmee de gemeentelijke inkomsten. Zodoende is het ook maatschappelijk-economisch verstandig om te investeren in een toekomstbestendige Gijsbrecht.

De transformatie van winkelstraat naar winkelerf gaat niet vanzelf. Maar de belangen zijn veel te groot om het er voor de toekomst op aan te laten komen. Ervan uitgaan dat de ondernemers van De Gijsbrecht het met de huidige investeringen wel redden is een onverstandige gok. Alle zeilen moeten juist nu worden bijgezet. Door de opkomst van internet-shopperen staan fysieke winkel(straten) landelijk onder druk. De nadruk op 'local shoppen' en thuis werken in 2020 zorgde ervoor dat die trend voor de Gijsbrecht tijdelijk wat afvlakte. De consument gaat minder naar centrale winkelstraten, maar komt wel naar de Gijsbrecht. De Gijsbrecht heeft dan ook veel te bieden ten opzichte van internet: kennis, contact, kwaliteit, ontspanning, een ontmoetingsplek etc. Het zijn (sociale meer-)waarden om te koesteren. Het is echter ook aannemelijk dat de opmars van internetaankopen zich na de coronacrisis zal voortzetten. De Gijsbrecht kan deze concurrentie aan, als het plaatje klopt.

De Gijsbrecht, de BIZ-stichting en de ondernemers doen er zelf alles aan: van promotie tot evenementen en van ondernemersondersteuning tot het ondersteunen van een duurzame distributiehub. (De Stichting Goederenhub Hilversum is inmiddels door ondernemers - met steun van de gemeente - opgezet en per 1 januari 2021 actief, red.) En - niet te vergeten - het ontwikkelen van een visie op de openbare ruimte, als integraal onderdeel van de beleving van het winkelgebied. Het

borgen van de vitaliteit van de Gijsbrecht voor de toekomst vraagt daarom om een stevige gebiedsvisie en een onverwijlde aanpak. In het kader van het toekomstbestendig maken van winkelgebied De Gijsbrecht pleit Stichting Ondernemersfonds Gijsbrecht (*nu ook in nauw overleg met Stichting BIZ Vastgoed Gijsbrecht, die pandeigenaren wil verenigen om ook samen te investeren in een toekomstbestendig winkelgebied*) voor de herinrichting van

de Gijsbrecht in de geest van het in 2019 opgestelde wensbeeld.

De Gijsbrecht wil werken aan de toekomst: met visie en energie. En niet langer wachten op beleid zonder besluiten, op de volgende gemeenteraadsverkiezingen - met uitstel van de uitvoering van ons wensbeeld tot gevolg. De wereld gaat sneller. We zoeken bestuurders met lef, bewoners met hart voor hun wijk en ondernemers met passie. We willen samen kiezen voor de toekomstbestendige Gijsbrecht; een winkelerf; gemaakt voor mensen. We brengen graag samen onze wensen onder in plannen, besluiten en deadlines, maar vooral in uitvoering. Liefst nog in 2021. Zodat De Gijsbrecht ook over tien, twintig, ... zelfs over honderd jaar nog die mooie en fijne winkelstraat is.

## Conclusie – wat willen wij en wat willen wij van u?

- De Gijsbrecht toekomstbestendig maken door het realiseren van een aantrekkelijk en groener verblijfsklimaat met meer ruimte voor fietser en voetganger, waar de auto zich aanpast aan het winkelgebied met ruim en divers aanbod
- Wij vragen onomwonden steun. Steun die zich uit in een actieve rol in het bespoedigen van een gunstige besluitvorming over het wensbeeld; en doortastendheid bij de realisatie van de herinrichting
- Opname van dit wensbeeld als integraal onderdeel van de Mobiliteitsvisie van de gemeente
- Reservering van 'potjes' voor dekking van kosten uitvoering wensbeeld
- Besluit herinrichting voorjaar 2021, start uitvoering in 2021
- Naast elkaar doorlopen van processen van besluitvorming, aanbesteding etc.
- Opname van uitvoering herinrichting naar aanleiding van wensbeeld in partijprogramma's voor de gemeenteraadsverkiezingen van 2022

Wilt u ook een veilige, mooie en toekomstbestendige Gijsbrecht? Betuig uw steun en sluit u aan bij onze beweging. Dat kan door een mail te sturen aan [bestuur@degijsbrecht.nl](mailto:bestuur@degijsbrecht.nl). Ook ideeën en suggesties zijn meer dan welkom. We houden u graag op de hoogte van de voortgang.





**Stichting BIZ Ondernemersfonds De Gijsbrecht**  
**- januari 2021 -**  
**[www.degijsbrecht.nl](http://www.degijsbrecht.nl)**

## **Bijlage 2: Stichting Vliegveld Hilversum**

**KENNISSESSIE**

**MOBILITEITSVISIE 2040**

**GEMEENTE HILVERSUM**

**VLIEGVELD HILVERSUM**

**BESTUUR STICHTING VLIEGVELD HILVERSUM**

**DINSDAG 8 DECEMBER 2020 10:00 UUR**

## A - INLEIDING - Mobiliteitsvisie Vliegveld Hilversum

1. Vliegveld Hilversum is de grootse Buitenattractie van de Gemeente Hilversum in het Zuidelijk gebied:
  - Een onmisbaar, toekomstvast, veilig en gezellig vliegveld voor luchtvaardenden *door de lucht*
  - Een attractie voor 100.000 tot 150.000 bezoekers per jaar, jong en oud *op de grond*
  - Vliegveld Hilversum is een onmisbare schakel in het Nederlandse netwerk van regionale luchthavens
  
2. Ongeveer 1.200 beoefenaren luchtporten en commerciële gebruikers, naar schatting:
  - 700-800 Motorvliegers
  - 250-300 Zweefvliegers
  - 125-150 Parachutisten
  - Maatschappelijke vluchten (Media, Traumahelikopter, inspectiediensten etc.)
  - Personenvervoer (ook internationaal)
  
3. Gelegen aan de Noodweg tussen Loosdrecht en Hollandse Rading:
  - met in het noorden Hilversumse Hei
  - met in het oosten Bos richting Lage Vuursche
  - met in het zuiden weilanden
  - met in het westen de Loosdrechtse plassen
  
4. De directe burens van Vliegveld Hilversum zijn:
  - Korporaal van Oudheusden Kazerne
  - Paardenmaneges
  - MOB-Complex
  - Dagcamping
  
5. Ook op Vliegveld Hilversum is de energietransitie begonnen:
  - Deelname aan Hilversum 100 (H100)
  - Laadpaal voor elektrische auto's

- Eigen energieopwekking (zonnepanelen Gooise Zweefvliegclub)
- Elektrificering grondoperatie (sleepvoertuigen)
- Maatregelen isolatie
- Aankoop zuiniger grasmaaier
- Afvalscheiding

6. Visie 2050 van de Stichting Vliegveld Hilversum:

- Maatschappelijk Verantwoord Vliegen
- Upgrade van parkeerplaats naar “*e-mobility transferium*” met meer laadapparatuur
- Eerste elektrische vliegtuig voor lesdoeleinden van Nederland
- Installatie van een grote zonnefarm (RES) van circa 375 x 35 meter (HilverZon / SunRock)

- Energiezuinige vernieuwbouw / herontwikkeling gebouwen met Zonnepanelen op het dak
- Realisatie van een *Pipistrel Experience Center for Electric Propulsion* (scholing / ervaring)
- Nieuwbouw voor het huidige restaurant

## B - KNELPUNTEN & ISSUES - Mobiliteitsvisie Vliegveld Hilversum

### 1. Bereikbaarheid **over de grond** - Inventarisatie van knelpunten & issues:

- a. Te weinig infrastructuur voor laadpalen; meer chargers voor fiets, scooter, auto's zullen noodzakelijk worden in de transitie.
- b. Op drukke dagen wordt parkeerterrein gebruikt als transferium voor dagjesmensen, en vol is in het weekend echt overvol:
  - i. er wordt dan op de Noodweg geparkeerd
  - ii. Er is geen parkeerplaats meer voor de "eigenlijke vliegveld gebruikers", die vaak een strak schema hebben vanwege huurtijden
  - iii. Onveilige situaties op Noodweg met parkeerders en overstekende mensen
  - iv. Er wordt hard gereden op de Noodweg (er is overigens net een digitale snelheidsmeter geïnstalleerd op lantaarnpaal ter hoogte van het vliegveld)
  - v. Wellicht zal Vliegveld Hilversum gedwongen worden om vliegers prioriteit te geven en dagjesmensen te weren op mooie dagen. Er is dan echter geen alternatieve parkeerplaats in de directe omgeving, dus vrees voor foutparkeerders en ander onwenselijk gedrag.
- c. Misbruik van het parkeerterrein door groot transport, stuk rijden van de zandgrond (vroeger gras, nu kapotgereden) door onder meer:
  - i. Aan-/afkoppelen aanhangers
  - ii. Oefeningen Defensie
  - iii. Keren van zwaar wegtransport
  - iv. Overhevelen bulkgoederen
  - v. Langparkeerders transporteurs
  - vi. Paardenwagens



d. Geen aansluiting op openbaar vervoer.

2. Bereikbaarheid **door de lucht** - Inventarisatie van knelpunten & issues:

a. Slechte terreingesteldheid door erosie van landingsbanen. Het vliegveld bestaat uit veengrond en zandgrond. Veengrond is te nat in de natte winter, zandgrond is te droog in

de droge zomer. Daardoor slechte spreiding van vluchten, er ontstaan piekmomenten als het terrein weer open wordt gesteld voor lesvluchten etc.

- b. Er is nog veel “geluidsruimte” niet gebruikt, vliegtuigen worden steeds stiller. Er is echter wel een helikopterquotum (2.000 bewegingen = starts + landingen) dat jaarlijks overschreden zou worden, indien er geen actieve stappen ondernomen zouden worden. In die 2000 bewegingen zitten veel vluchten van maatschappelijk belang (o.a. door ANWB).
- c. Verkleinen van huidige geluidscontouren schept mogelijke druk op het gebruik van vliegveld Hilversum doordat bij nieuwbouw toekomstige eigenaren klachten over vliegveldgebruikers kunnen gaan uiten. NIMBY (Not In My Back Yard) politiek.
- d. Alternatieve plannen voor Ter Syde in Loosdrecht. Beperkte woningbouw, aangevuld met industrieterreinen. Dit creëert potentieel een gevaarlijke situatie. Door rondom de risico contour te bouwen neemt de gemeente Loosdrecht een potentieel risico op schade/ letsel na een storing in een luchtvaartuig. Met NIMBY politiek als gevolg, die dan weer druk legt op gebruik vliegveld Hilversum.

### 3. Knelpunt voor investeringen

- a. Er is sprake van huurcontracten (grond) met de Gemeente Hilversum van slechts 10 jaar. Een nieuwe huurtermijn gaat in 2023 in. Een huurtermijn voor een relatief korte bepaalde tijd heeft tot gevolg dat er geen basis is voor investeringen in vastgoed, infrastructuur mobiliteit en de energietransitie (zonnepanelen). Vliegveld Hilversum kan daardoor niet meegaan met de tijd en verpaupert daardoor zelfs. Dit is volstrekt onnodig want Vliegveld Hilversum is in Nederland een toekomstvaste locatie voor General Aviation en voldoet aan alle voorwaarden van het Provinciale beleid en Luchthavenbesluit.

## 1. Over en op de grond

- a. Investeer in een **e-mobility transferium** Vliegveld Hilversum
- b. Ontwikkel de grootste **Zonnefarm** van de Gemeente Hilversum op Vliegveld Hilversum. Geef kaders en hulp in alle vormen voor de realisatie van Hilversum's grootste Zonnefarm op Vliegveld Hilversum i.s.m. HilverZon en SunRock.
- c. Sluit Vliegveld Hilversum aan op het **openbaar vervoer**, bijvoorbeeld als tussenstop van een elektrische bus tussen Loosdrecht en station Hollandse Rading.
- d. Geef ruimte in het bestemmingsplan voor de oprichting van een *Pipistrel **Experience Center for Electric Propulsion*** voor scholing en ervaringen van studenten (technici, piloten), bezoekers met elektrificering in de luchtvaart.
- e. Een verlenging van het **huurcontract** met dusdanige termijn dat er een economische gezonde basis voor investeringen gaat ontstaan geeft de mogelijkheid tot vervanging van de huidige hangaarruimte. Dit geeft op haar beurt weer tot de mogelijkheid tot het creëren van kantooruimte bovenop deze hangaar ruimte. Met werkgelegenheid op vliegveld Hilversum als gevolg.

## 2. Door en in de Lucht

- a. Verleng het **huurcontract** (grondhuur) vanaf 2023 tot een dusdanige termijn dat er een economische gezonde basis voor investeringen gaat ontstaan.
- b. Faciliteren, stimuleren van alle vormen van **elektrisch luchttransport**. Denk bijvoorbeeld aan drones voor personenvervoer en transport, vliegende auto's.
- c. Door de Stichting Duurzaam Vliegen (de organisatie die als deelnemer aan de klimaattafels die elektrisch en hybride vliegen stimuleert) wordt mogelijk een **vast laadstation** voor vliegtuigen geïnstalleerd. Kosten aanschaf, aanleg en beheer nog te beslissen.
- d. Er moet ruimte komen voor een **gecertificeerd onderhoudsbedrijf** (EASA Part 145) met verwarmde hangaar voor elektrische vliegtuigen. Tevens opleidingscentrum voor ROC studenten.

## Bijlage 3: Hilversumse Meent



Vilans



Vilans

# Ouder worden in de Hilversumse Meent

(kan niet zonder jonger)

Onderzoek naar de kansen en bedreigingen  
van de demografische ontwikkelingen in de  
Hilversumse Meent

## Leeswijzer: rapport “Ouder worden in de Meent (maar niet zonder jonger)”

1. Het rapport begint met een inleiding waarin een samenvatting van de conclusie is opgenomen.

2. Pagina 11 - Literatuurstudie: de effecten van vergrijzing.

Het eerste hoofdstuk geeft een beschrijving van een literatuurstudie naar de effecten van vergrijzing. Wat zijn in het algemeen gevolgen van vergrijzing? Dit wordt uitgewerkt op de onderdelen: wonen, mobiliteit, sociale samenhang en eenzaamheid, contact tussen jong en oud, eenzaamheid, gezondheid en zorg, mantelzorg.

Dit hoofdstuk wordt op pagina 20 afgesloten met een samenvatting: de meest belangrijke conclusies.

3. Op pagina 21 - Praktijkonderzoek, de Hilversumse Meent.

In het tweede hoofdstuk wordt een beschrijving gegeven van de situatie in de Meent, mede aan de hand van diverse verzamelde gegevens (cijfers). Hieronder ook die van de preventieve huisbezoeken (75+-bezoeken). Aan de orde komen: woonomgeving – wonen – verhuisbereidheid, gezondheid en mantelzorg, sociale samenhang.

4. Op pagina 25 - Resultaten interviews en focusgroepen.

Het derde hoofdstuk beschrijft de resultaten van gehouden interviews met professionals én van gespreksbijeenkomsten met wijkbewoners (focusgroepen). De professionals betreft hen die bij de wijk betrokken zijn, via bijv. zorg, welzijn of gemeente.

- Indieinterviews (pag.25) is ondermeeraandachtbesteedaan: de Hilversumsemeent, de stichting Hilversumse Meent (wijkorganisatie), De Kruisdam (wijkcentrum), Sociale cohesie, gezondheid en zorg, voorzieningen en bereikbaarheid, gevolgd door een onderdeel “gezicht op de toekomst”.

- IndeFocusgroepen (pag.31) is gesproken over wonen, sociale cohesie, zorg, fysieke omgeving en voorzieningen.

5. Op pagina 37 - Effecten van de vergrijzing voor de leefbaarheid in de Meent.

Wordt een analyse gemaakt van de kansen en bedreigingen die de vergrijzing in de Meent oplevert. Van beiden wordt een samenvattend overzicht gegeven

op pagina's 40 en 41.

6. Op pagina 43 - Conclusies voor de toekomst.

Hoofdstuk 5 geeft aan wat voor oudere en jongere generaties nodig is op het gebied van wonen, sociale cohesie, bereikbaarheid, voorzieningen en zorg.

7. Op pagina 45 - word het rapport tot slot afgerond met een overzicht van "initiatieven, processen en voorzieningen voor de Meent": een lijst met concrete aanbevelingen. Geordend naar het onderdeel van het onderzoek waar ze uit voortkomen.

Op pagina 51 – Literatuurverwijzingen.

<b>Inleiding</b> .....	9
Aanleiding voor het onderzoek.....	9
Onderzoeksvraag en methoden .....	9
Samenvatting .....	10
<b>Hoofdstuk I - Literatuurstudie – De effecten van de vergrijzing</b> .....	11
Wonen .....	11
Mobiliteit.....	13
Sociale samenhang en eenzaamheid .....	14
Sociaal kapitaal.....	14
Contact tussen jongen oud .....	14
Eenzaamheid.....	16
Gezondheid en zorg .....	17
Mantelzorg.....	18
Samenvatting literatuurstudie.....	20
<b>Hoofdstuk 2 - Praktijkonderzoek – De Hilversumse Meent</b> .....	21
Cijfers over de wijk.....	22
Preventieve huisbezoeken .....	23
Verhuisbereidheid.....	23
Woonomgeving en wonen.....	23
Gezondheid en mantelzorg .....	24
Sociale samenhang in de Meent .....	24
<b>Hoofdstuk 3 - Resultaten interviews en focusgroepen</b> .....	25
Resultaten interviews .....	25
De Hilversumse Meent volgens de geïnterviewden .....	25
Met het oog op de toekomst.....	29
Resultaten focusgroepen.....	31
Wonen .....	31
Sociale cohesie.....	32
Zorg .....	33
Fysieke omgeving en voorzieningen.....	34
<b>Hoofdstuk 4 - Effecten van de vergrijzing voor de leefbaarheid in de Meent</b> .....	37
De Hilversumse Meent .....	37
Kansen en bedreigingen van de vergrijzing .....	38
Kansen van de vergrijzing .....	38
Bedreigingen van de vergrijzing .....	40
<b>Hoofdstuk 5 - De toekomst van de Hilversumse Meent</b> .....	43

Wensen en behoeften.....	43
Wonen .....	43
Sociale cohesie.....	43
Bereikbaarheid .....	43
Voorzieningen.....	44
Zorg.....	44
<b>Overzicht van initiatieven, processen en voorzieningen voor de Meent .....</b>	<b>45</b>
Aanbevelingen volgend uit de literatuur .....	45
Aanbevelingen volgend uit de interviews .....	46
Aanbevelingen volgend uit de focusgroepen.....	48
Verwijzingen .....	51



## Inleiding

### Aanleiding voor het onderzoek

In het voorjaar van 2019 is Vilans door de commissie Welzijn & Zorg van de Stichting Hilversumse Meent benaderd voor het doen van een onderzoek naar de kansen en bedreigingen van de demografische ontwikkelingen in de Hilversumse Meent.

De aanleiding voor het onderzoek is huidige vergrijzing van de Hilversumse Meent, de afwezigheid van een woon/zorg complex en de moeilijkheden bij doorstroom naar kleinere (levensloopbestendige) woningen aan de ene kant en het feit dat bewoners graag in de wijk blijven wonen, er een stabiele en actieve wijkorganisatie is en dat er een groot potentieel is aan actieve wijkbewoners aan de andere kant. In het onderzoek wordt een brede invalshoek gehanteerd. Er wordt niet alleen vanuit de verwachte problematiek geredeneerd, maar gekeken naar de kansen en mogelijkheden die zich voordoen. Daarbij wordt er gekeken naar het gehele spectrum van zorg- en welzijnsvoorzieningen in de wijk.

Naast het bovenstaande onderzoek naar de kansen en bedreigingen van de vergrijzing zal er ook gekeken worden naar de specifieke activiteit Ontmoeting & Dagbesteding. De vraag die hierbij centraal staat is onderbouwen dat investeringen aan de "welzijnsvoorkant" (het voorliggende veld), uiteindelijk een kostenbesparing aan de achterkant bij "dure professionele zorg" opleveren (Wmo en Wlz). Bijvoorbeeld omdat het beroep op deze zorg uitgesteld of voorkomen kan worden. De bevindingen van deze studie zijn opgenomen in een apart document.

De uitkomsten van het onderzoek worden opgenomen in een wijkplan voor de Hilversumse Meent. In dit plan wordt er gekeken wat al aanwezig is in de Meent, wat er nodig is om de wijk voor alle bewoners leefbaar te houden en wat daarvoor gedaan moet worden. Hierin worden de onmogelijkheden geëlimineerd en gerangschikt naar termijn en budget.

### Onderzoeksvraag en methoden

De hoofdvraag in het onderzoek luidt:

*"Welke kansen en bedreigingen vloeien voort uit de demografische ontwikkelingen binnen de Meent en welke initiatieven, processen en voorzieningen er nodig zijn om de kwaliteit van de levensomstandigheden en het leefklimaat in de Meent voor de inwoners optimaal te houden"*

Het beantwoorden van deze vraag zal duidelijke contouren opleveren wat aan ontwikkelingen te verwachten is en wat er in de toekomst nodig is. Het beantwoorden van de onderzoeksvraag wordt gedaan door middel van verschillende onderzoeksmethoden:

- Omgevingsanalyse: er wordt een analyse gemaakt van de Hilversumse Meent, dit wordt gedaan op basis van data (demografie, gezondheid, wonen, etc.) en op basis van een rondleiding door de wijk.
- Literatuurstudie: er wordt een literatuurstudie gedaan naar de te verwachten ontwikkelingen in een vergrijzende wijk, de elementen van een leefbare wijk en naar waarde van de investeringen in het voorliggend veld. Daarnaast wordt er gekeken hoe andere wijken met dezelfde uitdagingen rondom demografie en wonen omgaan.
- Interviews: voor het onderzoek worden interviews gedaan met de professionals (zorg en welzijn) die in de Meent werkzaam zijn.
- Focusgroepen: het perspectief van de bewoners van de Meent wordt meegenomen door middel van 3 focusgroepen waarin een afspiegeling van de wijk hun ervaringen en wensen voor de toekomst deelt.

### Samenvatting

Aan de hand van literatuuronderzoek en praktijkonderzoek is in kaart gebracht wat de kansen en bedreigingen van de vergrijzing in de Hilversumse Meent zijn. Kijkend naar de leefbaarheid in de Meent biedt de vergrijzing met name kansen op het gebied van 'wonen', 'bewoners' en 'voorzieningen'. Door de vergrijzing is er een aanpassingsopgave van het bestaande woningaanbod in de Meent wat de diversiteit van het woningaanbod kan vergroten en een verduurzamingsslag met zich mee kan brengen. Daarnaast heeft de vergrijzing op dit moment een positief effect op het sociaal kapitaal in de wijk, de bewoners van de Meent zijn betrokken bij de wijk en hun buurtgenoten. Het doorgeven van dit sociaal kapitaal aan de volgende generaties, de huidige 55+'ers en de leeftijdscategorieën daarna biedt een mooie kans voor de doorontwikkeling van de sociale cohesie in de Meent. Dit sociaal kapitaal maakt ook dat er veel voorzieningen en activiteiten door de bewoners van de Meent worden geïnitieerd.

Kijkend naar de bedreigingen van de vergrijzing in de Meent is er een negatieve impact te zien op de dimensies 'woningen', 'bewoners',

'voorzieningen' en 'veiligheid'. De mismatch tussen het woningaanbod en de huidige populatie van de Meent maakt dat mensen in woningen wonen die niet geschikt zijn voor hun levensfase, wat eenzaamheid en onveilige situaties met zich mee kan brengen. Daarnaast ontstaat door de toenemende ziektelast onder ouderen, in combinatie met het langer thuis wonen, meer druk op zowel de formele als de informele zorg in de wijk. Om het mantelzorg- en vrijwilligerspotentieel op pijl te houden is het belangrijk dat de sociale cohesie tussen 'jong' en 'oud' versterkt wordt. Tot slot komt de verkeersveiligheid in de Meent door de vergrijzing onder druk te staan. Ouderen zijn per afgelegde kilometer vaker betrokken bij een verkeersongeval dan andere bevolkingsgroepen.

In deze rapportage leest u de onderzoekers tot deze kansen en bedreigingen van de vergrijzingen zijn gekomen. Daarnaast worden er aanbevelingen vanuit de literatuur, de geïnterviewden professionals en de focusgroepen met bewoners geformuleerd. Met dit onderzoek hopen de onderzoekers bij te dragen aan de leefbaarheid van de Hilversumse Meent, voor alle bewoners, nu en in de toekomst.

## Hoofdstuk I - Literatuurstudie – De effecten van de vergrijzing

Dat Nederland vergrijst is een feit, de effecten van deze vergrijzing zijn echter op sommige plekken duidelijker merkbaar dan op andere. Wijken en buurten, zoals bijvoorbeeld de Hilversumse Meent, die gebouwd zijn in de jaren 70 en toen jonge gezinnen aantrokken kennen nu een vrij homogene en vergrijsde populatie. Deze vergrijzing heeft gevolgen voor de gezondheid en sociale samenhang in de wijk, maar ook de fysieke leefomgeving zoals de woningen en de woningmarkt en de mobiliteit binnen de wijk wordt beïnvloed.

### Wonen

Ouderen zijn afgelopen jaren ouderen steeds honkvaster geworden. Pas op hoge leeftijd – na het 85e levensjaar – gaan ouderen weer fors vaker verhuizen. Dit komt doordat ouderen steeds vaker huiseigenaar zijn, eigenwoningbezit remt de verhuismobiliteit af. De vergrijzing draagt daarmee bij aan de geringe doorstroom op de woningmarkt en vormt een hindernis voor jonge huishoudens die naar een grotere woning willen verhuizen (Planbureau voor de Leefomgeving, 2013). Ouderdom komt echter nog altijd met gebreken. De vergrijzing gaat dan ook gepaard met een toenemend tekort aan woningen die geschikt zijn om oud in te worden. Dit toenemende tekort wordt soms vertaald

#### *Grijstinten in de tussenmaat – Almere Waterwijk*

*Waterwijk is een van de oudste wijken van Almere stad, de woningen zijn gebouwd tussen 1982 en 1983. Veel oorspronkelijke bewoners wonen er nog steeds en waarderen de wijk enorm vanwege de centrale ligging de het vele groen en is daarmee vergelijkbaar met de Hilversumse Meent. Een andere overeenkomst met de Meent is dat waterwijk in een zeer korte tijd is gebouwd voor een eenzijdige doelgroep (gezinnen) en dat de vergrijzing nu hard toeslaat. Het overgrote deel van de bestaande woningen zijn eengezins- rijwoningen, die niet per definitie 'vergrijzingsproof' zijn. Een wijk als Waterwijk is, net zoals de Meent, gebaseerd is op het gezin dat woont op de eigen privé-kavel, in het eigen huis met de eigen tuin waar geen ruimte is voor het gemeenschappelijke. Er is door de vergrijzing een mismatch ontstaan tussen de woningvraag en het woningaanbod.*

*In opdracht van de gemeente Almere heeft het onderzoeksteam 'grijstinten in de tussenmaat' onderzocht hoe het bestaande woningaanbod beter kan worden afgestemd op de toekomst. Uit dit onderzoek blijkt dat individuele huishoudens er voor open staan om hun woning te (laten) aanpassen. Zowel kleine aanpassingen (traplift, aanpassing badkamer, etc.) als een 'grotere' verbouwing worden gezien als mogelijkheden. Die grotere aanpak betreft een aanbouw plaatsen in de tuin, woningen splitsen en woningen clusteren.*

*Meer informatie over Almere Waterwijk: [grijstintenindetussenmaat.wordpress.com](http://grijstintenindetussenmaat.wordpress.com)*

*En bijgevoegd bij deze rapportage het onderzoek 'Blijven wonen in Waterwijk' waarin gekeken wordt welke investeringen en ontwikkelingen nodig zijn om Almere Waterwijk toekomstbestendig te houden.*

naar een nieuwbouwopgave. Het is echter de vraag of dat realistisch is. Veel ouderen willen in hun woning en in hun wijk blijven wonen, óók wanneer zij minder mobiel en vitaal worden en de behoefte aan zorg toeneemt. De opgave voor de woningvoorraad is daarom eerder een opgave van aanpassing van de bestaande voorraad dan van uitbreiding door nieuwbouw (Groot, Dam, & Daalhuizen, 2014).

Omdat ouderen steeds vaker huiseigenaar zijn verschuift de verantwoordelijkheid van de woningaanpassing van de corporaties naar de huiseigenaar zelf. Voor corporaties zijn dergelijke investeringen 'rendabeler' dan voor particuliere huiseigenaren, omdat vrijkomende huurwoningen weer verhuurd kunnen worden aan andere (oudere) huishoudens. Oudere huiseigenaren blijken niet geneigd te investeren in woningaanpassingen die niet (deels) vanuit de Wmo vergoed worden. Dit geldt zowel voor de huiseigenaren met een forse overwaarde op hun huis als voor woningeigenaren zonder deze extra financiële ruimte. Mogelijk komt dit doordat het idee dat men bij een toenemende zorgbehoefte en mobiliteitsbeperkingen kan terugvallen op de overheid vooralsnog sterk is verankerd in het gedachtegoed. Deze gedachte heeft echter bijstelling want de zelfredzaamheid van burgers staat in het huidige beleid centraal. Hierdoor bestaat de kans dat de zelfredzaamheid meer het karakter krijgt van het leren leven met de ongemakken in de eigen woning, met op termijn het risico op een onveilige situatie, dan van het nemen van verantwoordelijkheid voor het aanpassen van de eigen woning (Groot, Dam, & Daalhuizen, 2014).

Wanneer er gekozen wordt voor ouderen te bouwen dan ligt het voor de hand daarvoor ruimte in bestaande buurten te vinden, gezien de gehechtheid van ouderen aan hun woonbuurt. Dit zou hun verhuisgeneigdheid kunnen bevorderen (van Dam, 2017). Het gaat hier dan voornamelijk om woon-zorg complexen

#### **Woonvormen tussen thuis en verpleeghuis**

*Ouderen zo lang mogelijk thuis laten wonen lijkt ideaal, maar is niet in alle gevallen haalbaar. Het langer thuis beleid zorgt ook voor overbelasting van mantelzorgers, een lange verblijfsduur in het ziekenhuis bij gebrek aan passende opvang en eenzaamheid. Als antwoord hierop zijn de afgelopen jaren veel woonvormen ontstaan die inzitten tussen zelfstandig thuis wonen en wonen in een zorginstelling. Denk hierbij aan thuishuizen, kangoeroewoningen en woongemeenschappen.*

*Het Actiz-Aedes Kenniscentrum Wonen en Zorg (KCZW) zet verschillende woonvormen op een rij:*

*<https://www.beteroud.nl/zelfstandig-wonen/14-woonvormen-tussen-zelfstandig-wonen-en-verpleeghuis>*

*Op het Zorgsaamwonencongres worden 10 woonvormen voor ouderen uitgelicht:*

waarin de bewoner 'thuis' is en waar kwaliteit van leven voorop staat. Dit zijn woonvormen die geschikt en aantrekkelijk zijn voor kwetsbare ouderen, met een zorg- of ondersteuningsvraag, die gebaat zijn bij veiligheid, ontmoeting en (gedeelde) voorzieningen. Denk aan vormen als moderne hofjes, waar mensen in elkaars nabijheid wonen of woningen die evensloopbestendig

zijn, woongroepen of verzorgingshuizen

### 3.0

(Actiz, 2019). Daarnaast is de inbedding in de buurt belangrijk voor dergelijke complexen, denk hierbij aan laagdrempelige activiteiten (biljart, bingo) maar bijvoorbeeld ook aan een cultureel programma (films, muziek, theater, lezingen) wat voor de hele buurt toegankelijk is. Het op deze manier bevorderen van de verhuisgeneigdheid van oudere bewoners bij de bouw van een woon-zorg complex zorgt aan de ene kant voor een grotere doorstroom op de woningmarkt en aan de andere kant voor een veiligere woonsituatie voor mensen die niet meer zelfstandig thuis kunnen wonen.

Om te voorkomen dat wijken de aankomende decennia grote problemen krijgen rond de huisvesting en zorg van ouderen, is het nodig dat gemeenten inzicht hebben in de lokale opgave op het gebied van wonen en zorg, dat gemeenten lokaal beleid ontwikkelen dat inspeelt op de vergrijzing (samenwerking tussen ruimtelijke ordening en sociaal domein) en dat gemeenten meer samenwerken met zorgorganisaties en woningcorporaties (Actiz, 2019).

## Mobiliteit

De vergrijzing van de bevolking leidt ertoe dat een steeds groter deel van de afgelegde verplaatsingen en kilometers per auto voor rekening van ouderen komt. Ouderen hebben bijna allemaal een auto en gebruiken deze tot op hoge leeftijd, deels als vervanging van verplaatsingen met de fiets of te voet. De actieradius (mogelijkheden) en de actieruimte (gedrag) van ouderen zijn door het toegenomen autobezit groter geworden. Ouderen gebruiken de auto niet meer zozeer voor woon-werkverkeer maar voor (onregelmatiger) vrijetijdsverkeer en rijden vaak korte afstanden binnen de eigen leefomgeving. De vergrijzing van de (auto)mobiliteit leidt tot een toename van het aantal ongelukken en verkeersslachtoffers. Ouderen zijn immers per afgelegde kilometer veel vaker slachtoffer van een verkeersongeval dan anderen en een grotere omvang van het autoverkeer vergroot de kans op ongevallen (Werkverband Periodieke Rapportage Bevolkingsvraagstukken, 2012) (Planbureau voor de Leefomgeving, 2013). Vergrijzing betekent hiermee dus meer autoverplaatsingen overdag binnen de wijk, en daarmee dus ook een hoger risico op ongevallen en verkeersslachtoffers.

voor een groot deel van je contacten moet je

**ANWB AutoMaatje**

*Nederland telt ruim 4 miljoen ouderen. 25 procent daarvan voelt zich eenzaam. Dat komt vooral omdat ze niet meer mobiel zijn. Deze afname van mobiliteit zien we ook in de Meent. Even boodschappen doen of een partner in het verzorgingstehuis bezoeken is voor deze groep niet meer vanzelfsprekend. Tegelijkertijd is de Meent een wijk met betrokken bewoners die hun buurtgenoten graag helpen. Tegelijkertijd is het steeds moeilijker een beroep te doen op vervoer met (Wmo) indicatie.*

*Het AutoMaatje project van de ANWB kan de vraag naar vervoer en het aanbod van behulpzame buurtbewoners bij elkaar brengen.*

Met

*AutoMaatje vervoeren vrijwilligers hun mobiele plaatsgenoten tegen een mindere onkostenvergoeding. Op deze manier kleine mensen mobiel en betrokken bij de hliiven maatschappelijke omgeving*

*AutoMaatje is een samenwerking tussen de ANWB, gemeenten en lokale welzijnsorganisaties.*

Vanaf 80 jaar daalt het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag onder de één (Planbureau voor de Leefomgeving, 2013). De afname van het aantal verplaatsingen per dag hangt samen met een (sterk) verminderde mobiliteit. De groep ouderen met een (sterk) verminderde mobiliteit maakt gebruik van hulpmiddelen bij het lopen of van een scootmobiel of een rolstoel en heeft daarmee dan ook moeite zich binnen de wijk te bewegen. De afstand naar een winkel of zorgverlener in de wijk kan al te lang zijn. Het blijkt dan ook dat mensen met ernstige beperkingen in de bevorderen van mobiliteit onder thuiswonende ouderen kan zelfredzaamheid en zelfstandigheid bevorderen en is daarmee zeer belangrijk. Dit kan gedaan worden door middel van het aanbieden van hulpmiddelen en transportvoorzieningen, maar ook het (her)inrichten van de openbare ruimte, mobiliteit inboeten op hun welbevinden en sociale contacten (CBS, 2018). Daarbij zijn personen met (ernstige) mobiliteitsproblemen drie keer zo vaak minder gelukkig en tevreden met het leven dan personen zonder beweegproblemen. Dit kan betekenen dat deze mensen, eerder dan anderen, niet meer zelfstandig mobiel zijn en zo meer afhankelijk worden van anderen. Juist nu verwacht wordt dat mensen langer thuis blijven wonen heeft dit ernstige gevolgen. Verminderde mobiliteit kan bovendien sneller leiden tot vereenzaming, want nu eenmaal zelf je huis uit (Visser, 2015). Het



het goed regelen van thuishulp en dagopvang en (beweeg)aanbod voor ouderen in buurthuizen en ontmoetingscentra is belangrijk (Visser, 2015).

## Sociale samenhang en eenzaamheid

### **Sociaal kapitaal**

Vergrijzing betekent dat er verschillende ruimtelijke opgaven zijn op het gebied van wonen, mobiliteit en ruimtelijke inrichting. Tegelijkertijd biedt de vergrijzing ook nieuwe perspectieven voor een wijk of buurt. De oudere van nu is immers steeds vaker vitaal, hoogopgeleid, welvarend en mobiel. Het omvangrijke sociale kapitaal onder ouderen is een belangrijke bron voor burgerinitiatieven, het verenigingsleven en mantelzorg. De vergrijzing is daarmee een belangrijke aanjager van sociale cohesie in de wijk. Tegelijkertijd wordt de beschikbare tijd, kennis, ervaring en sociale en het (voormalige) professionele netwerk van ouderen steeds belangrijker in lokale (burger)initiatieven. De oudere van nu staat niet meer aan de kant, maar is betrokken en trekt zelfs de kar. Vanaf 2025 zal dit grote reservoir aan aanjagers van sociale cohesie met een groot sociaal kapitaal weer langzaam leeglopen en sluit dit 'window of opportunity' zich weer (Dam & Daalhuizen, 2013). Om het opgebouwde sociaal kapitaal in de wijk in stand te houden is het van belang dat er goed contact tussen ouderen en de generaties na hen is, alleen dan kan het stokje worden overgenomen.

### **Contact tussen jong en oud**

Er is in Nederland echter weinig contact tussen verschillende generaties. Een belangrijke oorzaak van de scheiding tussen leeftijdsgroepen is de maatschappelijke loopbaan, die het leven grofweg opdeelt in drie aparte fasen: onderwijs, werk en pensioen. Wanneer kinderen naar kinderopvang of school gaan, brengen zij veel van hun dagen door met hun leeftijdsgenoten. Wanneer mensen gaan werken, komen zij terecht in een meer gemengd gezelschap, maar jongeren en 60-plussers zijn op de werkplek vaak afwezig. Gepensioneerden hebben weinig contact met andere leeftijdsgroepen die elders verplichtingen hebben. Als ouderen vrijwilligerswerk doen, ontmoeten zij daar bijvoorbeeld vooral veel andere ouderen. Niet alleen in de maatschappelijke loopbaan, ook in het openbare leven is er een scheiding zichtbaar tussen jong en oud. Ouderen sporten overdag, terwijl sportvelden,

## **Club JOUD**

*Bewust of onbewust leven jongeren en senioren structureel in twee volstrekt verschillende werelden. Cultuurverschillen tussen de twee generaties en verschillen in normen en waarden maakt de afstand tussen jongeren en senioren steeds groter. Een praktische manier waarop het contact en onderling begrip tussen jongeren en ouderen in een buurt vergroot kan worden is Joud Club. Onder begeleiding van een mentor organiseren jongeren activiteiten voor oudere buurtgenoten. In Schiedam heeft de lokale Joud Club activiteiten voor ouderen opgezet welke nu ingebed zijn als een doorlopende voorziening in de wijk. Deze voorziening wordt ondersteund door de lokale organisaties van het jongeren en ouderenwerk.*

*Naast het slechten van de (vaak fictieve) kloof tussen jong en oud is de werkwijze van een Joud Club gericht op de persoonlijke en sociale ontwikkeling van jongeren, een ketenaanpak tussen de lokale partners en het stimuleren van vrijwilligerswerk onder jongeren.*

*Meer weten en de methodiek downloaden?*

<https://www.movisie.nl/praktijkvoorbeeld/ontmoeting-tussen-jong-oud>

tennisbanen en fitness-scholen tijdens de avonden juist vooral bevolkt worden door jongere groepen. Ook in de supermarkt is deze tweedeling zichtbaar (van den Broek, Bronneman, & Veldheer, 2010).

De woonomgeving is een belangrijke ontmoetingsplek voor verschillende generaties. In de meeste wijken en buurten in Nederland wonen jong en oud door elkaar heen. Het contact met buurtgenoten van een andere generatie blijft echter vaak oppervlakkig. Afgezien van de eigen kinderen, krijgt 42 procent van de zestigers zelden of nooit een jongere over de vloer. Van de twintigers ontmoet zelfs

59 procent, afgezien van de eigen ouders, zelden of nooit een oudere thuis (Vermeij, 2011). Vriendschappen tussen jong en oud zijn nog veel zeldzamer. Het lijkt erop dat Nederlanders er weinig moeite mee hebben dat generaties langs elkaar heen leven. Jonge en oude mensen geven aan dat ze elkaar begrijpen en dat ze het zelfs leuk vinden om met elkaar te praten. Nederlanders lijken de afstand tussen leeftijdsgroepen te accepteren als vanzelfsprekend en onschuldig. Toch is het percentage Nederlanders dat een grote maatschappelijke tegenstelling ziet tussen jong en oud gestegen, van 38 procent in de jaren tachtig tot 51 procent in 2010 (Dekker, den Ridder, & de Goede, 2010). Als redenen hiervoor worden genoemd: verschillen in normen en waarden en opvoeding. Ook bij politieke twistpunten als de AOW-leeftijd, pensioenen en ontslagrecht komen de tegengestelde belangen van generaties naar voren.

Het is belangrijk om generaties met elkaar in contact te brengen. Daarmee voorkomen we dat we als mensen loskomen van elkaar en het komt de onderlinge solidariteit en leefbaarheid van wijken en buurten ten goede. Contacten met jongere mensen zou kunnen bijdragen aan de levenslust van ouderen, hun gezondheid en het gevoel dat de wereld waarin zij leven ook nog de hunne is (Vermeij, 2011). Ook voor de jongere

generaties biedt dit leerzame ervaringen. Ze komen niet alleen in contact met een andere wereld, ook ontdekken ze dat ze daarin een positieve rol kunnen vervullen. Samenwerkende generaties ervaren zo nieuwe vormen van verbondenheid. Je beseft dat je elkaar nodig hebt, dat je iets voor elkaar kunt betekenen en dat je onvermoede hulp kunt inschakelen van mensen buiten je eigen kringetje van leeftijdgenoten. Sterke gemeenschappen kenmerken zich door sterke banden tussen de generaties (Aedes-Actiz Kenniscentrum Wonen-Zorg, 2013).

### ***Generaties huizen samen: veelbelovende woonprojecten voor jong en oud***

*De maatschappelijke belangstelling voor intergenerationeel wonen neemt toe. Dat constateren het Aedes- Actiz Kenniscentrum Wonen-Zorg, Leyden Academy on Vitality and Ageing en Vereniging Het Zonnehuis. Reden voor de drie organisaties om de digitale publicatie 'Generaties huizen samen' uit te brengen. In een reeks portretten worden inspirerende woonvariëaties en hun intergenerationele bewoners belicht.*

*Op veel plekken werken mensen er hard aan dat kwetsbare ouderen en andere mensen met beperkingen en kwetsbaarheden langer zelfstandig kunnen blijven wonen. Ze doen dat onder meer door projecten op te zetten waar jong en oud samenwonen. Nu eens in bestaand vastgoed, dan weer in nieuwbouw, steeds vaker met oog voor de wijk en gebruikmakend van de kracht van bewoners. Zo ontstaan prachtige projecten. De kennis die de organisatoren al doende ontwikkelen en de ervaringen die de bewoners opdoen willen we graag verder brengen.*

*In de publicatie 'Generaties huizen samen' komen vijf bestaande varianten in intergenerationeel wonen aan bod. Alle vijf zijn het voorbeelden van zinvolle ontmoetingen tussen jong en oud. In de brochure staan de aandachtspunten bij de organisatie van deze projecten omschreven, voorwaarden voor succes, en hobbels en knelpunten. Oude en jonge bewoners komen aan het woord. Beide generaties bieden elkaar gezelligheid, praktische steun en levenslessen, zo blijkt uit hun woorden. Een Goede Buur is beter dan een verre vriend, geldt hier in de praktijk.*

*Verder lezen over generatiehuizen en de verschillende projecten in Deventer, Dordrecht, Zwolle, Nijmegen en Utrecht? De digitale publicatie 'Generaties huizen samen' vind je hier:*

*<https://www.kcwz.nl/doc/woonvariëaties/Generaties-huizen-samen-web.pdf>*

## Eenzaamheid

Vooraf de situatie van oudere ouderen roept zorgen op (Hagestad & Uhlenberg, 2005). Mensen van boven de zeventig hebben geen contacten meer op het werk en ook in het verenigingsleven en de buurt ontmoeten ze minder jonge mensen naarmate ze ouder worden. Oudere ouderen geven aan dat zij een relatief grote afstand ervaren ten opzichte van jongeren in hun leefomgeving (en daarbuiten). Contacten met jongere mensen zouden kunnen bijdragen aan de levenslust van ouderen, hun gezondheid en het gevoel dat de wereld waarin ze leven ook nog de hunne is (van den Broek, Bronneman, & Veldheer, 2010). Wat de afwezigheid van contact tussen jong en oud verder bemoeilijkt en eenzaamheid als gevolg kan hebben is dat ouderen met het verstrijken

van de jaren steeds vaker de voorkeur geven aan sociale interacties met personen die zeer dicht bij hen staan. Dergelijke interacties ervaren ouderen als vertrouwd, omdat ze voorspelbaar zijn en in het verleden geleid hebben tot positieve ervaringen. Door te veel te focussen op deze

### **Betrokken Buurten**

*Buurtinitiatieven, zoals de Stichting Hilversumse Meent, bieden een mogelijke oplossing voor de groeiende eenzaamheid in wijken, juist zij staan dicht bij bewoners en weten wat er speelt. Buurtinitiatieven streven naar inclusieve wijken waarin iedereen mee kan doen, zich thuis voelt en een plek heeft. Het project Betrokken Buurten geeft 6 initiatieven de kracht en kennis om eenzaamheid in de buurt te verminderen:*

- *Groei tuinen in Dordrecht*
- *Dorpscoöperatie de Brug in Gasselternijveen*
- *Bewonerscommissie Middellaan in Breda*
- *Vereniging de Bloesem in Wormerveer*
- *Bij de Halte in Deventer*

*Meer informatie over de 6 initiatieven:*

<https://www.lsabewoners.nl/zorg/de-6-initiatieven->

relaties, en niet op het contact met andere (jongere) mensen, ontstaat echter het risico dat ouderen hun netwerk zelf (onbewust) steeds verder beperken. Als de interacties met naasten vervolgens onbereikbaar worden of in intensiteit afnemen, bijvoorbeeld door de verhuizing van een kind, wordt de kans op vereenzaming groter (Daalhuizen, van Dam, de Groot, Schilder, & van der Staak, 2019).

Bovenstaande ontwikkelingen, in combinatie met een verminderde mobiliteit en achteruitgang van de gezondheid, maakt dat eenzaamheid toeneemt met het ouder worden. Dit geldt specifiek voor sociale eenzaamheid<sup>1</sup>. Het percentage mensen dat zich emotioneel eenzaam<sup>2</sup> voelt, neemt toe vanaf 75 jaar (GGD Nederland, 2018). Na de leeftijd van ongeveer 75 jaar is de kans op eenzaamheid groter bij een opeenstapeling van verschillende gebeurtenissen zoals het overlijden van de partner en van andere leeftijdsgenoten en het verlies van mobiliteit en zelfstandigheid door afnemend fysiek, cognitief en sensorisch functioneren. Van de 85-plussers voelt bijna tweederde zich eenzaam. Onder de 85-plussers zijn relatief veel vrouwen eenzaam. Een verklaring daarvoor is dat oudere vrouwen vaker alleenstaand zijn dan oudere mannen (GGD Nederland, 2018).

---

<sup>1</sup>Sociale eenzaamheid draait om minder contact hebben met andere mensen dan je wenst. Denk aan het missen van vrienden, kennissen of collega's. Het sociaal netwerk schiet tekort. Er is een sociale behoefte. <sup>2</sup> Emotionele eenzaamheid treedt op als iemand een hechte, intieme band mist met één of meerdere personen. Meestal gaat het om de levenspartner. Er is een emotionele behoefte.

## Gezondheid en zorg

Het aandeel ouderen in de samenleving neemt toe en tegelijkertijd worden steeds ouder en wonen mensen langer thuis. Door de vergrijzing heeft een groter deel van de bevolking chronische aandoeningen zoals diabetes en dementie.

Bovendien hebben mensen steeds vaker meerdere aandoeningen tegelijk. Dementie zal in de toekomst de meeste sterfte en de hoogste ziektelast veroorzaken. Naast

chronische aandoeningen hebben ouderen ook vaak last van problemen

zoals visusproblemen, geheugenproblemen,

beperkingen in het dagelijks functioneren, incontinentie, eenzaamheid en polyfarmacie (het gebruik van meerdere geneesmiddelen tegelijkertijd). Deze

opeenstapeling vergroot de kwetsbaarheid van oudere en ontstaat er meer druk op zowel de formele als de informele zorg in de wijk.

Door de vergrijzing zal de

### **Dementievriendelijke wijk het Franse Gat**

*In wijken waar veel ouderen nog zelfstandig thuis wonen, zoals de Hilversumse Meent, speelt het thema dementie een steeds grotere rol. Mensen met (beginnende) dementie kunnen zichzelf meestal nog goed redden, maar soms kunnen zij wel wat hulp gebruiken uit hun omgeving, in de Meent is de dagbesteding een mooi voorbeeld van wat extra hulp in de omgeving.*

*In de Veenendaalse wijk het Franse Gat wordt er gewerkt aan een omgeving waarin mensen met dementie zo lang mogelijk zelfstandig kunnen blijven wonen. Door het vormen van een dementievriendelijke gemeenschap wordt het dagelijks leven van mensen met dementie zo gemakkelijk mogelijk gemaakt. Om deze doelstellingen te behalen worden er activiteiten en trainingen georganiseerd, hiervoor werd samengewerkt met mensen met dementie, hun mantelzorgers, zorgorganisaties, maar ook de politie en middenstand zijn betrokken. Wat blijkt? Een dementievriendelijke wijk komt alleen tot stand wanneer betrokken partijen, organisaties en buurtbewoners elkaar weten te vinden, elkaars taal leren spreken en weten samen te werken.*

*Meer informatie over dementievriendelijke wijken en trainingen:*

*[samendementievriendelijk.nl](http://samendementievriendelijk.nl) en*

gezichts- en gehoorstoornissen,

druk op de zorg toenemen, zowel in omvang als in complexiteit. Er zal niet alleen meer druk zijn op de formele zorg, maar ook op de informele zorg (mantelzorg). Dit komt omdat steeds meer ouderen zelfstandig in hun eigen huis en wijk

blijven wonen. Ook neemt het aantal alleenwonende ouderen toe (RIVM, 2018). De behoeften van ouderen liggen niet alleen op het gebied van medische zorg, maar ook op het gebied van welzijn. Meer inzet op welzijn kan ouderen helpen om een goede kwaliteit van leven te behouden ondanks ziekte en beperkingen. Dit vraagt niet alleen om een betere samenwerking tussen zorgprofessionals onderling, maar ook tussen zorgprofessionals, welzijnsprofessionals en mantelzorgers (RIVM, 2018). Deze ontwikkeling maakt samenwerking en contact tussen formele en informele zorg en ondersteuning in de wijk van groot belang.

Nu ook ouderen met gezondheidsproblemen langer thuis wonen is er een stijging van complexe patiënten op de eerste hulp te zien. Na een ziekenhuisopname is het van belang dat de doorstroom naar vervolgzorg zoals eerstelijnsverblijf of geriatrische revalidatiezorg snel op gang komt zodat iemand weer zijn of haar eigen leven kan oppakken. Een langere ligtijd in het ziekenhuis betekent immers een kleinere kans op terugkeer naar huis (Nederlandse Zorgautoriteit, 2018). De beweging dat ouderen langer thuis wonen vraagt daarmee om een integrale en sector overstijgende aanpak. Dit betekent niet alleen goede samenwerkingen en afspraken tussen de thuiszorg, ziekenhuizen,

### **Buurtziekenhuis Amsterdam Zuidoost**

*Langer thuis wonen sluit voor veel ouderen aan bij de wens om oud te kunnen worden in de eigen omgeving. Ouder worden komt daarentegen vaak met een toenemende kwetsbaarheid waardoor de kans op acute gezondheidsproblemen toeneemt. Op de eerste hulp van ziekenhuizen is er de laatste jaren dan ook een toename zichtbaar van ouderen met acute gezondheidsproblemen, bijvoorbeeld een longontsteking of een val. En dat is maar al te vaak het begin van een vicieuze cirkel, ziekenhuisopname doet deze groep geen goed; omdat doorplaatsing naar een eerstelijnsverblijf of een verpleeghuis moeilijk is loopt de ligduur vaak op tot wel tien dagen en dat tast de zelfredzaamheid aan.*

*Het buurtziekenhuis in Amsterdam Zuidoost doorbreekt deze vicieuze cirkel. Het achterliggende idee van beide initiatieven is een goede samenwerking tussen huisartsen, (wijk)verpleegkundigen, specialisten ouderengeneeskunde, thuiszorg en anderen zodat ouderen dicht bij huis geholpen kunnen worden en door middel van een 'warme overdracht' terug naar huis kunnen. Het buurtziekenhuis staat midden in de wijk, mensen kunnen via de SEH of de huisarts opgenomen worden. de focus ligt niet alleen op het oplossen van de acute zorgvraag maar op het snel en veilig weer terug kunnen naar huis. Daarnaast maakt de locatie van het buurtziekenhuis in de wijk dat gedurende de opnametijd de sociale contacten niet stil komen te liggen en er een minder harde scheiding is tussen de thuiszorg en het ziekenhuis.*

*Gezien de (vergrijzende)populatie in de Meent, en de sterke wens in de wijk om zo lang mogelijk thuis of elders in de wijk te wonen, sluit de buurtkliniek aan op een wens die in de wijk speelt.*

*In dit filmpje wordt het buurtziekenhuis toegelicht:*

huisartsenposten, maar ook bijvoorbeeld met de gemeente.

### **Mantelzorg**

Ouderen blijven steeds langer thuis wonen. Omdat dit hun wens is, maar ook omdat de toegang tot verzorgings- en verpleeghuizen steeds meer beperkt wordt. Het langer thuis wonen in combinatie met de vergrijzing en de nadruk op zelfredzaamheid in zorg en ondersteuning maakt dat het belang van mantelzorg steeds groter wordt. Maar blijven mantelzorgers in de toekomst voldoende in staat en bereid om die zorg ook daadwerkelijk te verlenen?

De verwachting is dat tussen 2018 en 2040 de groep ouderen die



mantelzorg nodig heeft met bijna 70% zal stijgen (de Boer, Plaisier, & de Klerk, 2019). De groep potentiële mantelzorgers zal in de komende twintig jaar echter als gevolg van de vergrijzing halveren. Deze sterke toekomstige daling zet de mantelzorg verder onder druk (SCP, 2018). Met name de zorg voor mensen met dementie, psychische problemen en mensen met een terminale ziekte wordt door mantelzorgers als zeer belastend ervaren. Ongeveer 1 op de 10 mantelzorgers ondervindt een hoge belasting (de Boer, Plaisier, & de Klerk, 2019). Het verlichten van de lasten voor mantelzorgers kan door het delen van

de hulp met andere mantelzorgers of met professionals. Deze samenwerking verloopt vaak goed, maar er zijn ook verbeterpunten, vooral als het aankomt op het delen van informatie en het oog hebben voor het welzijn van de mantelzorger. Zo wordt er ervaren dat huisartsen zich nog vaak vooral op de cliënt focussen en niet op de mantelzorger, dat de POH'ers (praktijkondersteuners huisarts) gebrek aan tijd hebben om samen te werken met de mantelzorgers en dat thuiszorgmedewerkers niet geneigd zijn de mantelzorger te betrekken bij beslissingen over de te leveren zorg.

Gemeenten zijn verantwoordelijk voor de ondersteuning van mantelzorgers, bijvoorbeeld door het leveren van respijtzorg. Het gebruik van deze ondersteuning is echter gering, veel mantelzorgers kent de weg naar ondersteuning niet (de Boer, Plaisier, &

de Klerk, 2019). Het is van groot belang dat mantelzorgers weten hoe zij ondersteuning aan kunnen vragen en dat er aandacht is voor het welbevinden van deze informele ondersteuners. Overbelasting van de mantelzorger is niet alleen een persoonlijk drama, het maakt ook dat degene die verzorgd wordt vaak niet meer thuis kan blijven wonen (de Jong, 2018).

De verwachting is dat de druk op de mantelzorg in de komende jaren zal toenemen en daarmee waarschijnlijk ook de belasting die hiermee gepaard gaat. Dit wordt onderbouwd door de ramingen van het Sociaal en Cultureel Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving die voorspellen dat er minder gevers per hulpbehoevende zullen zijn (Kooiker, de Jong, Verbeek-Oudijk, & de Boer, 2019). De toenemende druk

#### **Vraagstukken en oplossingsrichtingen mantelzorg**

*Steeds meer ouderen wonen langer thuis, waar nodig bieden familie, burens en vrienden ondersteuning. Zij willen dat graag goed doen én de zorg kunnen volhouden. Voor veel mantelzorgers is dat echter niet eenvoudig. Vragen als 'hoe zorg ik voor mijn naasten samen met beroepskrachten?', 'Hoe houd ik het zorgen voor mijn naaste vol?' en 'hoe geeft ik op een goede manier zorg en ondersteuning aan mijn naaste?' spelen voor deze groep.*

*Het programma 'In voor mantelzorg thuis' geeft inzicht in deze vraagstukken, de logische oplossingsrichtingen en de taaie opgaven binnen deze oplossingsrichtingen in de dagelijkse praktijk. Bij alle vraagstukken zijn tools en instrumenten genoemd die kunnen helpen.*

<https://www.invoormantelzorg.nl/wp-content/uploads/2019/07/Infographic->

zal onder meer zichtbaar worden bij ouderen die in toenemende mate hulp gaan geven aan hun partner of leeftijdsgenoten. Het afnemend potentieel aan mantelzorgers maakt ook dat zij vaker de enige helper zijn, wat het risico vergroot dat niemand zicht heeft op hun welzijn.

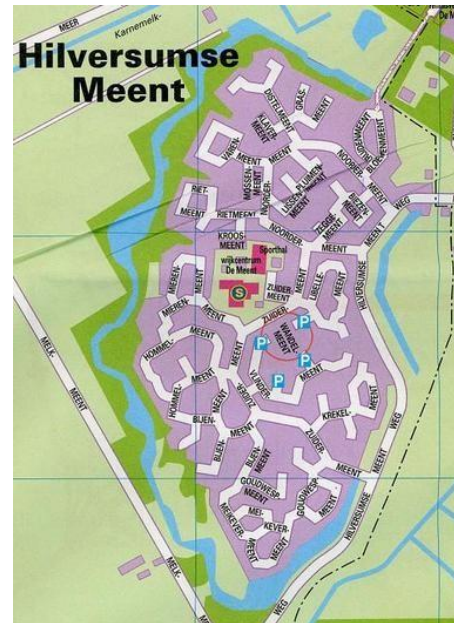
#### 4. Samenvatting literatuurstudie

- ✓ De opgave voor de woningvoorraad is eerder een opgave van aanpassing van de bestaande voorraad dan van uitbreiding door nieuwbouw.
- ✓ De verhuisbereidheid onder ouderen is laag, maar wanneer zij in de eigen wijk kunnen blijven wonen neemt deze verhuisbereidheid wel toe.
- ✓ Vergrijzing zorgt voor een toename van het aantal autoverplaatsingen in een wijk, en daarmee ook voor een toename van het aantal verkeersongevallen.
- ✓ Het bevorderen van mobiliteit onder thuiswonende ouderen door middel van de inrichting van de openbare ruimte en het aanbieden van hulpmiddelen kan zelfredzaamheid en zelfstandigheid bevorderen.
- ✓ Het omvangrijke sociale kapitaal onder ouderen is een belangrijke bron voor burgerinitiatieven, het verenigingsleven en mantelzorg. De vergrijzing is daarmee een belangrijke aanjager van sociale cohesie in de wijk.
- ✓ Er is in Nederland weinig contact tussen verschillende generaties, dit vindt zijn oorzaak in de inrichting van de maatschappelijke loopbaan en het openbare leven.
- ✓ Het is belangrijk om generaties met elkaar in contact te brengen. Sterke gemeenschappen kenmerken zich door sterke banden tussen de generaties.
- ✓ Met het verstrijken van de jaren geven ouderen steeds vaker de voorkeur aan sociale interacties met personen die zeer dicht bij hen staan, hierdoor ontstaat het risico dat ouderen hun netwerk zelf (onbewust) steeds verder beperken
- ✓ Door de vergrijzing heeft een groter deel van de bevolking chronische aandoeningen, met name dementie zal in de toekomst de oorzaak zijn van een hoge ziektelast
- ✓ Vergrijzing maakt dat de druk op de formele en informele zorg in een wijk toeneemt
- ✓ De beweging dat ouderen langer thuis wonen vraagt om een integrale en sector overstijgende aanpak.
- ✓ De vergrijzing maakt dat het potentieel van mantelzorgers in de nabije toekomst sterk zal afnemen terwijl het aantal ouderen dat een beroep zal doen op mantelzorg juist toeneemt.
- ✓ Veel mantelzorgers zijn niet bekend met de mogelijkheden


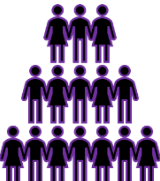

tot ondersteuning vanuit de gemeente

## 5. Hoofdstuk 2 - Praktijkonderzoek – De Hilversumse Meent

De Hilversumse Meent is een van de jongste woonwijken van de gemeente Hilversum, de bebouwing stamt uit de jaren '70. De wijk ligt op enige afstand van Hilversum en wordt omringd door de Bussumse woonwijk Het Spiegel en verschillende natuurgebieden. De ligging maakt dat de bewoners meer gericht zijn op Bussum dan op Hilversum. Rondom de wijk ligt een groengordel in de vorm van een park met een singel. De Meent bestaat voornamelijk uit woonerfachtige straten, kenmerkend is dat de straten allemaal in een kronkelend patroon liggen. De verschillende 'Meenten' worden met elkaar verbonden door voetpaden en liggen allemaal aan de doorlopende Zuider- en Noordermeent die dwars door de wijk loopt. Centraal in de wijk vind je een winkelcentrum, kinderopvang, scholen, de sporthal en het wijkcentrum 'de Kruisdam'. Kijken we verder dan de wijk, dan zien we dat het gebied omringd is door veel groen en natuur.



De Hilversumse Meent is in de jaren '70 gebouwd voor een éézijdige doelgroep, namelijk gezinnen. Het feit dat er voornamelijk ééngezinswoningen (94%, bron: allecijfers.nl) staan maakt de wijk aan de ene kant zeer aantrekkelijk om te wonen. Aan de andere kant slaat de vergrijzing vaak hard toe in dergelijke wijken waardoor deze vorm van bebouwing niet goed meer aansluit bij de woonwensen van de (vergrijzende) oorspronkelijke bewoners van de wijk.

		De Meent	Hilversum	Nederland	
Wonen (2018)		Aantal woningen	1.827	-	-
		Koopwoningen	57%	-	-
		Huurwoningen	40%	-	-
		(coöperatie Gemiddelde	€271.00	-	-
		WOZ waarde Percentage	0 94%	-	-
		eengezinswoning	1830	42.259	-
		Huishoudens totaal	525 (29%)	17.588	-
		Eenpersoonshuishoudens	705 (39%)	(42%)	-
		Huishoudens zonder kinderen	610 (33%)	11.070	-
		Huishoudens met kinderen		13.601	
		(32%)			
Bevolking (2018)		Totaal	4.085	89.521	17.181.084
		bevolking 65 tot 80 jaar	1380 (34%)	17.033 (19%)	3.239.116 (19%)
		Mannen	1935 (46%)	-	-
		Vrouwen	2150 (53%)	-	-
		Niet westerse migranten	430 (11%)	-	-
		Westerse migranten	460 (10%)	-	-
		Sociaal Economische Status			
			Hoog		
Gezondheid en zorg		Gebruik eerstelijnszorg Huisartsen (2015)	83%	79,2%	78,4%
		Gebruik basis GGZ en/of POH-GGZ (2015)	2,8%	4,2%	4%
		Gebruik Wijkverpleging (2015)	2,4%	2,7%	3,2%
		2 of meer chronische aandoeningen (2015)	5,6%	4,3%	4,8%



Gebruik diabetes type II (2015)	6,2%	5%	5,7%
Psychische problematiek (2015)	7,9%	9,8%	9,3%
Verminderde mobiliteit (2016)	9,0%	9,5%	9,6%
Mantelzorg verlenen (2016)	15,0%	11,3%	14,2%
Eenzaamheid (2016)	38,0%	41,3%	42,9%
Beweegt voldoende (2012)	64,0%	56,5%	63%
Roken (2016)	17,0%	17,6%	20,4%
Overgewicht (2016)	46,0%	41%	48%

Tabel 1: cijfers over de Meent (bronnen: CBS, Leefbarometer, Vektis en gezondheidsmonitor volwassenen)

### Cijfers over de wijk

Onderstaande tabel geeft de cijfers over de Hilversumse Meent weer. De cijfers zijn opgedeeld in drie categorieën; Wonen (bron: Kerncijfers wijken en buurten 2018), Bevolking (bron: Kerncijfers wijken en buurten 2018) en gezondheid en zorg (bron: Leefbarometer 2.0, Vektis dataset, Gezondheidsmonitor volwassenen). In de tabel is te zien dat verschillende cijfers al enkele jaren oud zijn, op moment van schrijven waren dit echter de meest recente gegevens. Niet alle cijfers geven dus een beeld over de huidige situatie in de wijk, in de onderstaande paragrafen worden daarom verschillende gegevensbronnen gebruikt om de cijfers te duiden.

In de tabel is te zien dat 34% van de bewoners van de Hilversumse Meent 65 jaar of ouder is terwijl het Hilversums en Nederlands gemiddelde op 19% ligt. Daarbij is bijna 80% van de inwoners autochtoon en heeft twee derde van de huishoudens geen inwonende kinderen.

Kijkende naar de cijfers over gezondheid en zorg zijn er verschillende opvallende getallen. Zo ligt het gebruik van de eerstelijnszorg huisartsen relatief hoog, dit is te verklaren door de oudere bevolking van de wijk. Met de leeftijd neemt ook de kwetsbaarheid toe waardoor de huisarts vaker bezocht wordt. Ook het wat hogere percentage mensen met diabetes en mensen met 2 of meer chronische aandoeningen ligt, net zoals het hogere percentage mantelzorg, in lijn met de verwachtingen van een vergrijsde wijk. Opvallend is wel dat het gebruik van de wijkverpleging op zijn beurt weer lager ligt dan het Hilversumse en landelijke gemiddelde, dit past eigenlijk niet bij de verwachting op basis van de demografie. Kanttekening hierbij is dat de cijfers over het gebruik van de wijkverpleging al enkele jaren oud zijn en deze situatie ondertussen anders kan zijn.

Bovenstaande tabel geeft ook weer dat het percentage 'verminderde mobiliteit'<sup>3</sup> en de cijfers over genoeg bewegen<sup>4</sup> niet veel afwijken, of



zelfs beter zijn, dan het Hilversums en Nederlands gemiddelde. Hierbij moet wel gezegd worden dat de cijfers over bewegen uit 2012 stammen en dus vertekend kunnen zijn. Ook de psychische gezondheid van de Meentbewoners lijkt goed. Kijkende naar de GGZ en psychische problematiek valt op dat deze cijfers (ruim) onder de Hilversumse en landelijke gemiddelden liggen. Daarnaast ligt ook het percentage eenzame mensen relatief laag.

Uit de cijfers is af te lezen dat de Meent een oude maar vitale wijk is waar mensen gezond oud worden. De kanttekening die te plaatsen is bij deze informatie is dat verschillende gegevensbronnen uit 2015 stammen. In de afgelopen vier jaar is de wijk verder verouderd en daarmee ook

---

<sup>3</sup> Hier wordt onder verminderde mobiliteit en beperking van de (fysieke) bewegingsmogelijkheden zonder immobiel te zijn verstaan. Dit hangt samen met voldoende bewegen.

<sup>4</sup> Nederlandse Norm Gezond Bewegen schrijft voor dat volwassenen minstens vijf dagen per week een halfuur per dag matig intensief moeten bewegen.

kwetsbaarder geworden. De cijfers zullen daarom een positiever beeld geven dan de huidige situatie in de wijk is.

### Preventieve huisbezoeken

De stichting Hilversumse Meent benadert samen met Versa Welzijn alle Meentbewoners van 75 jaar of ouder voor een preventief huisbezoek. Deze bezoeken zijn bedoeld om de bewoner te informeren over het zo lang en comfortabel mogelijk zelfstandig thuis te blijven wonen en om signalen op te halen. De huisbezoeken worden uitgevoerd door hiervoor speciaal getrainde vrijwilligers die gedurende het gesprek de wensen en behoeften van de bewoner vastleggen. Deze gesprekken zijn daarmee ook een bron van informatie over de behoeften, wensen en situatie van de oudere Meentbewoner.

De huisbezoeken worden vanaf 2016 uitgevoerd, in totaal zijn er tussen 2016 en 2019 383 bewoners benaderd en zijn er 237 gesprekken gevoerd<sup>5</sup>. De informatie die uit deze gesprekken komt kan een aanvulling zijn op de cijfermatige informatie die in tabel 1 wordt weergegeven.

### Verhuisbereidheid

Opvallend is dat de verhuisbereidheid onder de oudere Meentbewoner laag lijkt, de meeste huishoudens geven aan dat ze niet willen verhuizen. De mensen die aangeven wel te willen verhuizen geven de voorkeur aan een verhuizing naar een serviceflat. Een type woning die nu niet (voldoende) in de Meent aanwezig is. Deze lage verhuisbereidheid komt ook naar voren in de onlangs in de Meent uitgevoerde enquête 'woontransitie en energietransitie Hilversumse Meent' (n = 339), hierin geeft 64,4% van de bevroegden aan in de huidige woning te willen blijven wonen. Tegelijkertijd geeft 83,8% van de mensen die open staan voor een verhuizing aan in de Meent te willen blijven wonen.

Meentbewoners willen graag in de Meent blijven wonen, voor veel oudere bewoners is er echter geen passende woning in de wijk te vinden. Hierdoor neemt de verhuisbereidheid af, mensen blijven liever in de huidige woning, ook als deze niet meer bij de woonbehoeften past, dan dat zij de Meent verlaten. Een behoorlijk deel van de huishoudens gesproken tijdens de preventieve huisbezoeken staan dan ook niet ingeschreven bij woningnet, dit is verklaarbaar door de lage verhuisbereidheid, maar kan ook problematisch zijn aangezien mensen zonder inschrijving niet in aanmerking komen voor een huurwoning van een woning coöperatie. Wanneer verhuizen onvermijdelijk is, maar er nog geen plek in het verzorgingstehuis (nodig) is, is het doorstromen naar een andere woning moeilijk.

## Woonomgeving en wonen

Het grootste deel van de deelnemers aan de preventieve huisbezoeken geeft aan contact met de burens te hebben. Er is echter ook een deel, ongeveer één derde van de gesproken Meentbewoners die aangeeft dat het contact met de buurt afneemt. Dit zou kunnen komen door een veranderende samenstelling van de buurt maar bijvoorbeeld ook door verminderde mobiliteit en kan een indicator zijn voor toenemende eenzaamheid. Het grootste deel van de bezochte huishoudens geeft aan bekend te zijn met de Stichting Hilversumse Meent en de activiteiten en ondersteuning die de Stichting aanbiedt en de Kruisdam te bezoeken.

---

<sup>5</sup>De 237 gesprekken die gevoerd zijn, zijn niet bij 237 unieke huishoudens gedaan. Omdat iedereen boven de 75 jaarlijks de uitnodiging voor een gesprek krijgt is er sprake van overlap.

2016: n = 18; 2017: n = 95; 2018: n = 102; 2019: n = 22

Het grootste deel van de Meentbewoners die in het kader van de preventieve huisbezoeken gesproken zijn wonen in een ééngezinwoning, dit komt overeen met de samenstelling van het woningaanbod in de wijk. De bewoners ervaren deze woningen als goed toegankelijk, ondanks dat ze niet drempelvrij zijn. Aanpassingen aan toilet en badkamer zijn in ongeveer de helft van de huizen uitgevoerd en een klein deel heeft een (extra)kamer op de begane grond.

De bereikbaarheid van voorzieningen zoals de winkels, maar ook medische voorzieningen wordt door de meeste huishoudens als goed ervaren. Over de bereikbaarheid van het openbaar vervoer heerst wel ontevredenheid.

### **Gezondheid en mantelzorg**

Uit de preventieve huisbezoeken komt het beeld dat de gezondheid van de oudere Meentbewoner redelijk goed is. De meest voorkomende lichamelijke klachten gaan over het gebruik van de benen en over hart en bloedvaten. Met name de klachten over het gebruik van de benen duiden op een vermindering van de mobiliteit. Al geeft een groot deel wel aan nog gebruik te maken van eigen vervoer en zelfstandig boodschappen en andere klusjes te doen. Dit sluit aan bij het relatief lage percentage mensen met een verminderde mobiliteit (tabel 1).

Veel deelnemers aan de preventieve huisbezoeken krijgen hulp bij huishoudelijke taken, tuinonderhoud, klussen en reparaties en andere praktische steun van mantelzorgers. Er zijn dan ook weinig mensen die voor deze dingen gebruik maken van professionele hulp. De mantelzorg wordt verleend door de partner, de familie en de burens.

### **Sociale samenhang in de Meent**

Het relatief lage percentage eenzaamheid en het hogere percentage mantelzorg dat uit de cijfers en uit de preventieve huisbezoeken blijkt duidt op een goede en sterke sociale structuur in de wijk.

Het bevorderen van de sociale samenhang in de Meent is, naast wijkontwikkeling en wijkbeheer, al ruim 40 jaar één van de kernfuncties van de Stichting Hilversumse Meent. De Stichting biedt een breed scala van activiteiten en evenementen aan ten behoeve van zoveel mogelijk doelgroepen waarin wijkbewoners elkaar kunnen ontmoeten en zich kunnen ontplooiën. Door het grotere beroep dat in de 'participatiesamenleving' op de eigen verantwoordelijkheid en de omgeving zal worden gedaan, vraagt de zorg voor kwetsbare groepen in de wijk de bijzondere aandacht van de Stichting, een van de activiteiten die hieruit voortgekomen is, is de dagbestedingsactiviteit voor mensen met beginnende geheugenproblemen (Stichting Hilversumse Meent, 2018). Wijkcentrum de Kruisdam, centraal geleden in de wijk, vormt het

decor van veel van de activiteiten van de stichting.

Mede door sterke sociale samenhang in de wijk is de Meent voor veel bewoners een prettige woonomgeving. Dit maakt dat de bereidheid om uit de Meent weg te verhuizen laag is. De Meentbewoner wil oud worden in de prettige en vertrouwde omgeving waar hij/zij al 40 jaar woont.

## 6. Hoofdstuk 3 - Resultaten interviews en focusgroepen

Voor het onderzoek naar kansen en bedreiging van de vergrijzing in de Hilversumse Meent is naast de bovenstaande kwantitatieve informatie ook kwalitatieve informatie opgehaald. Dit is gedaan in de vorm van interviews met professionals en betrokkenen bij de wijk en focusgroepen met bewoners. Daarnaast is er tijdens het Eetcafé (een activiteit van de Stichting Hilversumse Meent) aan de deelnemers gevraagd hoe zij de toekomst van de Meent zien en wat daarin voor hen belangrijk is.

In totaal zijn er 9 interviews afgenomen bij medewerkers van de gemeente, welzijnswerkers, wijkverpleegkundigen en de woningcorporaties met een woningportefeuille in de Meent. Aan de drie focusgroepen hebben in totaal 32 Meentbewoners deelgenomen. Voor de samenstelling van de focusgroepen is een representatieve afspiegeling van de bewoners van de Meent nagestreefd. In totaal waren 29 van de 32 deelnemers ouder dan 65, hieruit kan geconcludeerd worden dat een representatieve afspiegeling van alle leeftijdsgroepen woonachtig in de Meent niet gehaald is. Tegelijkertijd ligt de focus van het onderzoek op de vergrijzing van de Meent, de oververtegenwoordiging van de oudere populatie is daarom geen obstakel voor dit onderzoek. De resultaten uit de focusgroepen zijn aangevuld met de wensen en behoeften van de bezoekers van het senioren-eetcafé in de Kruisdam. De bezoekers van deze activiteit is gevraagd wat zij in het kader van de vergrijzing de belangrijkste zaken vinden. Hier hebben 22 mensen op gereageerd.

### Resultaten interviews

Gedurende de interviews is gevraagd naar de huidige leefbaarheid van de Meent en wat positieve en verbeterpunten zijn in de wijk. Vervolgens ging het gesprek in op de toekomst van de Meent, wat er nodig is om de leefbaarheid voor alle groepen te garanderen, hoe dat bereikt kan worden en wat daarvoor nodig is. Onderstaande paragrafen geven een samenvatting weer van wat er tijdens de interviews gezegd is. Om de anonimiteit van de geïnterviewden te garanderen zijn de teksten niet op personen terug te leiden.

#### **De Hilversumse Meent volgens de geïnterviewden**

“De Hilversumse Meent is eigenlijk een dorp” is een veelgehoorde uitspraak tijdens de interviews. De wijk wordt door alle geïnterviewden als een warme en betrokken wijk omschreven. De sociale cohesie is sterk, de bewoners investeren in elkaar en kijken naar elkaar om. Dit maakt van de

Meent een prettige wijk om in te wonen, wat ook blijkt uit het feit dat mensen niet weg willen merken alle geïnterviewden op. Er is wel verhuisbereidheid zolang de verhuizing binnen de wijk kan plaatsvinden. Dat de wijk een zeer homogene bevolking heeft draagt ook bij aan het gevoel van gemeenschappelijkheid wat er in de wijk heerst.

#### *De Stichting Hilversumse Meent*

Er is een sterk netwerk aanwezig in de Meent, in de vorm van de Stichting de Hilversumse Meent. De geïnterviewden geven aan dat dit goed georganiseerde bewonersnetwerk veel activiteiten in de wijk organiseert en weet wat er speelt in de wijk. De Stichting doet via het goed gelezen wijkblad veel aan de bekendheid van de activiteiten en zorgt dat de bewoners van de Meent kunnen beschikken over veel en goed toegankelijke informatie. De Meent is bijvoorbeeld de enige wijk van Hilversum met een servicepunt voor het sociaal domein wat door vrijwilligers georganiseerd wordt. Daarnaast is er georganiseerde burenhulp in de vorm van 'Meentbewoners voor Meentbewoners', mensen kunnen via dit initiatief hulp krijgen met klusjes in en rond het huis. De ervaringen met de stichting zijn

wisselend. Verschillende professionals geven aan dat de wisselwerking tussen de actieve vrijwilligers van de Stichting en de professionele hulp- en dienstverlening goed is. Aan de andere kant zijn er ook geïnterviewden die zien dat er wat spanning zit op deze wisselwerking en dat de Stichting wel wat meer integraal kan opereren, er zijn nu veel groepjes actief onder de paraplu van de Stichting en het is voor buitenstaanders vaak niet zo duidelijk hoe het geheel in elkaar steekt. Tot slot wordt er aangegeven dat het belangrijk is om te blijven investeren in de relatie tussen de Stichting en de professionals.

Verschillende geïnterviewden geven aan dat doordat de Stichting zo veel organiseert zij zeer bepalend is in wat het aanbod in de wijk is. De vraag die bij verschillende professionals opkomt is of de mensen die zich minder aangesproken voelen door de Stichting op dit moment tussen wal en schip vallen. Dit gaat om zowel jongeren als ouderen, de voorzieningen zijn voornamelijk gericht op ouderen en de activiteiten zijn gericht op een kerngroep. Verschillende geïnterviewden geven aan dat activiteiten inclusiever kunnen en dat er meer variëteit in het aanbod kan komen zodat mensen die zich nu niet aangesproken of welkom voelen betrokken kunnen worden. Dat de Stichting een nieuw bestuur heeft wordt gezien als een positieve ontwikkeling. Aan de andere kant wordt ook aangegeven dat het onmogelijk is om iedereen te betrekken.

### *De Kruisdam*

De plek waar de meeste activiteiten van de Stichting worden georganiseerd is het wijkcentrum de Kruisdam. Alle geïnterviewden geven aan dat, ondanks dat het een centrale ligging in de wijk heeft, de uitstraling van het wijkcentrum niet aantrekkelijk is. Daarnaast ervaren zij dat niet iedereen de Kruisdam weet te vinden en dat er wijkbewoners zijn die zich niet welkom voelen. Het aanbod in de Kruisdam is meegegroeid met de bezoekers en er mogen wel wat meer activiteiten plaatsvinden die voor iedereen leuk zijn, aldus verschillende respondenten. Als voorbeeld, waarbij dat wel goed is gebeurd, wordt de Sinterklaasintocht genoemd en sportwedstijden die op een groot scherm worden getoond. Meerdere respondenten geven aan dat het nieuwe Stichtingsbestuur hier goed werk van maakt en de Kruisdam voor een breder publiek aantrekkelijk wil maken. Verschillende respondenten merken daarnaast op dat het feit dat de Kruisdam geen vaste openingstijden heeft een belemmering is voor sommige mensen om binnen te lopen. Tot slot wordt er door verschillende respondenten opgemerkt dat er in de Meent ook meer gebruik gemaakt kan worden van andere plekken, de Meentwerf wordt door enkelen als een mooie aanvulling op het huidige wijkaanbod gezien aangezien deze locatie



een andere doelgroep trekt dan de Kruisdam.

### *Sociale cohesie*

De sociale samenhang in de Meent is goed, er is onderling veel contact tussen bewoners. Wat verschillende geïnterviewden wel opvalt is dat dit contact vaak binnen de generatiegrenzen blijft en dat het op straat ook niet altijd zichtbaar is dat dit contact er is. Het is overdag bijvoorbeeld erg rustig op straat. Het aanmoedigen van contact tussen de generaties en de levendigheid in de wijk aanmoedigen is volgens alle geïnterviewden belangrijk voor Meent. Omdat mensen langer thuis wonen zijn de sociale contacten in de buurt steeds belangrijker geworden. Voorbeelden die aangedragen worden zijn het opzetten van laagdrempelige sociale initiatieven zoals een telefooncirkel of een gezamenlijke moestuin of andere activiteiten in de hofjes. Vooral het laatste wordt door de geïnterviewden gezien als iets wat het contact tussen de generaties kan aanwakkeren.

Naast het contact tussen jong en oud zijn er verschillende geïnterviewden die aangeven dat doordat er zo veel nadruk ligt op de vergrijzing van de Meent, andere groepen naar hun idee wat over het

hoofd worden gezien. Bijvoorbeeld de groep bewoners met een niet westerse afkomst. Zij voelen zich niet aangesproken door de huidige activiteiten en doen voor informele zorg vaker een beroep op hun kinderen dan op hun burens. Tegelijkertijd wordt er ook opgemerkt dat de Stichting wel aandacht heeft voor de statushouders in de wijk en dat verschillende Meentbewoners zich echt inzetten voor deze groep.

### *Gezondheid en zorg*

De indruk die de geïnterviewden hebben van de Meent is dat het een gezonde wijk is, de inwoners hebben een gezonde leefstijl. Tegelijkertijd is de wijk vergrijsd en zien zij ook bij mensen met een gezonde leefstijl de kwetsbaarheid toenemen. Omdat de Meent een kleine wijk is zijn er niet genoeg zorgvoorzieningen in de wijk, zo is de tandarts weg uit de wijk, maar ook het ontbreken van specifieke zorgvoorzieningen voor ouderen maakt dat de leefbaarheid voor deze groep achteruit gaat. Enkele geïnterviewden geven aan dat een voorziening waar verpleging en verzorging geboden wordt goed zou passen in de wijk, mensen moeten voor daarvoor nu de wijk uit en dat willen zij niet. Het is nu ook een hele klus om een naaste in het ziekenhuis of het verzorgingstehuis op te zoeken. Hierdoor zien de geïnterviewden ook de eenzaamheid onder (alleenstaande) thuiswonende ouderen toenemen.

In een vergrijsde wijk is dementie een belangrijk aandachtspunt geven de geïnterviewden aan. Het dementievriendelijk maken van de wijk zou in de komende periode een speerpunt van de gemeente kunnen zijn. Niet in de laatste plaats omdat de Meent met haar kronkelende stratenplan door verschillende geïnterviewden als een doolhof wordt bestempeld. Verschillende professionals geven aan dat in de wijk al wel gewerkt wordt aan het vormgeven van een dementievriendelijke omgeving, de supermarkt is hiermee bezig en de Stichting heeft met subsidie van de gemeente een dagbestedingsactiviteit opgezet voor mensen met beginnende dementie. De dagbesteding wordt actief gepromoot, is lokaal en laagdrempelig. Toch geven verschillende geïnterviewden aan dat de bekendheid van de dagbesteding beter kan, het doorverwijzingsproces door de AVG wordt belemmerd en dat zij de indruk hebben dat de drempel om naar de dagbesteding te gaan voor sommige buurtbewoners nog hoog is.

### *Voorzieningen en bereikbaarheid*

Het is voor de bewoners van de Meent belangrijk om de verbinding met Bussum te behouden aangezien de stations en winkels van Bussum dichterbij zijn dan Hilversum. Op dit moment wordt er nog veel gebruik gemaakt van auto en fiets om Bussum te bereiken, verschillende

geïnterviewden geven echter aan dat met de toename van de kwetsbaarheid van de bewoners de afhankelijkheid van het openbaar vervoer zal toenemen. De buslijn door de Meent staat echter onder druk, de frequentie is de laatste jaren al teruggebracht en er is nu sprake van het verleggen van de buslijn zodat deze enkel nog op de Meentweg stopt. De bushaltes zullen hiermee buiten de wijk komen te liggen. Verschillende geïnterviewden merken op dat voor een aantal mensen in de wijk de bereikbaarheid van de bushaltes nu al een uitdaging is, wanneer je achterin de wijk woont is het al vrij ver lopen naar de haltes, laat staan wanneer deze buiten de wijk geplaatst worden. De bus toegankelijk houden wordt gezien als een belangrijk element van het behoud van zelfredzaamheid van de Meentbewoner.

Het feit dat de Meent een wijk is die goed toegankelijk is voor wandelaars, en ook uitnodigt om te wandelen, wordt als zeer positief gezien. Verschillende geïnterviewden geven aan dat dit maakt dat de oudere Meentbewoner blijft bewegen en zelfstandig boodschappen kan blijven doen. Het

plaatsen van bankjes en andere rustpunten rondom het winkelcentrum draagt hier ook aan bij. Een van de respondenten merkt op dat zodra lopen niet meer goed gaat mensen overstappen op de fiets of scootmobiel, en dat dit dan ook steeds vaker gebeurt in de Meent. De omgeving van het winkelcentrum is echter vooral ingericht op voetgangers, het aanwijzen van een fiets en scootmobiel zone zou bijdragen aan de toegankelijkheid en veiligheid van het winkelcentrum.

### *Wonen*

Alle geïnterviewden zijn het erover eens dat wonen het grote vraagstuk is in de Meent. De bewoners worden ouder en wonen vaak nog in de gezinswoningen die zij 30 of 40 jaar geleden betrokken hebben. Omdat de Meentbewoner graag in de wijk blijft, maar er geen passend woningaanbod is voor deze groep zit de woningmarkt vast wat uiteenlopende gevolgen heeft voor de Meent en haar bewoners.

Ten eerste is het door het gebrek aan doorstroom voor jonge mensen erg moeilijk om zich in de Meent te vestigen, terwijl het wel een hele aantrekkelijke wijk is voor deze groep. Op dit moment is het evenwicht tussen jong en oud niet zo goed in de wijk, dit is niet wenselijk aangezien gemengde wijken vitaler zijn. Verschillende geïnterviewden waarschuwen wel dat de focus niet te veel op het aantrekken van jonge mensen moet liggen en dat er niet voorbijgegaan moet worden aan de behoeften van de oudere bewoners.

Ten tweede is het aanbod levensloopbestendige (huur)woningen in de Meent te klein om aan de vraag te voldoen. Het enige aanbod van deze woningen is de Meentzicht, dit gebouw is enkele jaren geleden opgeleverd. De doorstroom naar deze woningen vanuit de Meent is toen ook niet goed op gang gekomen. Aan de ene kant kwam dit doordat enkele jaren geleden de nood om te verhuizen voor veel Meentbewoners nog niet zo hoog was, aan de andere kant kwam dit ook door de (ervaren) toename in woonlasten. Bij het opleveren van nieuwbouw kwamen Meentbewoners wel als eerste in aanmerking voor de woningen.

De geïnterviewden geven aan dat er bij veel Meentbewoners ook onduidelijkheid heerst over wat de kosten en mogelijkheden zijn rondom verhuizen of woningaanpassingen en dat voorlichting hierbij kan helpen. Het is bijvoorbeeld belangrijk om mensen duidelijk te maken dat je het thuisgevoel mee kan nemen met een verhuizing maar ook een duidelijk kostenplaatje kan helpen bij de doorstroom naar levensloopbestendige woningen. Het kan bijvoorbeeld voorkomen dat de maandelijkse huur wat omhooggaat, maar dat de nieuwe woning energiezuiniger is dan de huidige

woning waardoor de maandelijkse lasten gelijk blijven of zelfs lager worden. Voor veel bewoners staat verhuizen synoniem aan meer betalen. Daar wordt wel bij opgemerkt dat er een groep bewoners is die al lang in dezelfde huurwoning woont en dat gedurende deze periode hun inkomen is gestegen ten opzichte van het inkomen waarop de huur is gebaseerd. De vraag die daarbij wordt opgeworpen is of het niet logisch is dat je met een hoger inkomen meer huur betaalt. Daarnaast is er ook een aanzienlijke groep die niet veel te besteden heeft, voor hen is het belangrijk dat er ook voldoende sociale huur woningen komen. Verschillende geïnterviewden werpen op dat het ook de vraag is hoeveel de doorstroom je waard is, je zou kunnen denken aan huurgewenning waarbij de huurprijs langzaam opgebouwd wordt. Tegelijkertijd komt bij het betalen van een te lage huur de solidariteit binnen de woningcorporatie in het geding, andere huurders moeten de gederfde huur opvangen.

Niet alle huizen in de Meent zijn echter huurwoningen, ruim 50% van het woningaanbod is eigendom van de bewoner. Ook deze huiseigenaren worden ouder en hebben behoefte aan passende

woningen. Dit kan, na verkoop van de huidige woning in de vorm van een huurappartement, een andere koopwoning of woningaanpassingen. Een enkele geïnterviewde geeft aan dat de bereidheid om zelf te investeren in woningaanpassingen niet hoog is, ook bij de mensen die een woning met overwaarde hebben. Pas na een acute situatie neemt de bereidheid om de woning aan te passen toe, terwijl het echter wenselijk zou zijn wanneer mensen de woning aanpassen wanneer daar eigenlijk nog geen noodzaak toe is. Voor voorlichting over verhuizingen en woningaanpassingen wordt er door de geïnterviewden voornamelijk gekeken naar de wooncoaches, de gemeente en de 75+ gesprekken.

### **Met het oog op de toekomst**

Wanneer de geïnterviewden gevraagd wordt wat er in de toekomst nodig is om de Meent voor alle bewoners een prettige, veilige en gewilde wijk te houden zeggen alle geïnterviewden dat het oplossen van het woonprobleem met stip op nummer één staat. Dit geeft de huidige (vergrijsde) Meentbewoner een prettige en veilige woning in de eigen wijk én geeft jonge gezinnen de kans om in de Meent te komen wonen. Hierdoor wordt de populatie gemengder en de vitaliteit van de wijk beter. Op korte termijn een nieuwe 'Meentzicht' bouwen is volgens alle geïnterviewden noodzakelijk. Enkele geïnterviewden voegen daar nog aan toe dat de nieuwbouw nog meer een woon-zorg functie moet krijgen dan de Meentzicht. Zij zien een woon-zorg complex voor zich met in de 'plint' van het gebouw ruimte voor gezondheidscentrum waarin zorg en welzijn een plek krijgen of zelfs een ambulante post voor kleine medische behandelingen.

Wat betreft de organisatie van activiteiten is het belangrijk dat deze ook in de toekomst in de wijk belegd blijven. De Meent is een hechte gemeenschap met een stevige lokale structuur waar veel organisatiekracht zit, dit wordt door alle geïnterviewden als de grote kracht van de wijk gezien. Tegelijkertijd is het wel belangrijk dat de Stichting en de Kruisdam inclusiever worden. Om de lokale kracht te behouden en de wijk levendig te houden is er nieuwe aanwas nodig en dat maakt dat dingen anders gedaan zullen worden dan altijd het geval was en dat er andere plekken, naast de Kruisdam, belangrijk worden in de sociale structuur. Dit is volgens de geïnterviewden iets waar sommige vrijwilligers moeite mee hebben maar wat voor de toekomst van de wijk wel noodzakelijk is.

Het is voor de leefbaarheid van de Meent ook erg belangrijk dat de bereikbaarheid binnen en buiten de wijk gewaarborgd blijft. De buslijn is daar een belangrijke factor in. Zowel de bereikbaarheid van de bushaltes is belangrijk als het verhogen van de frequentie van de buslijn

worden genoemd door de geïnterviewden. Naarmate de kwetsbaarheid toeneemt neemt ook de afhankelijkheid van de bus toe, verschillende geïnterviewden geven aan dat het in hun ogen ook goed zou zijn wanneer de bus op zaterdag weer gratis wordt voor ouderen. Dit kan mensen aanmoedigen de bus te nemen in plaats van de auto of de fiets. Daarnaast wordt ook geopperd om het concept van de buurtbus uit de Hilversumse wijk Kerkelande over te nemen. Dit concept werkt daar erg goed en zou ook bij de Meent passen. Dit helpt mensen ook om langer zelfstandig boodschappen te doen of naar de bushalte te komen. Daarnaast werd ook geopperd om oplaadpunten voor scootmobielen in het winkelcentrum te plaatsen, te zorgen voor een duidelijk onderscheid tussen fiets en wandelzones en een kiss&ride plek aan te wijzen voor de Wmo-taxi. Tot slot is het volgens de geïnterviewden belangrijk om ook in de toekomst aandacht te besteden aan de rolstoel, rollator, scootmobiel en kinderwagenvriendelijkheid van de wijk. Verlaagde stoepen en niet te veel hekjes op de voetpaden zijn hier een belangrijk onderdeel in.

Dementievriendelijkheid is volgens de geïnterviewden een belangrijk thema voor de toekomst van wijk. Gezien de demografie en het langer thuis beleid van de overheid zal het aantal mensen met dementie woonachtig in de Meent de komende jaren alleen maar toenemen. Het zou goed zijn om op korte termijn trainingen en voorlichting te organiseren voor alle partijen aanwezig in de wijk (bewoners, gemeente, lokale middenstand, zorg en welzijn) over hoe de wijk zo ingericht kan worden dat het voor mensen met dementie mogelijk is om zo lang mogelijk zelfstandig thuis te wonen. Denk hierbij aan een duidelijke route van en naar het winkelcentrum en de dagbesteding maar ook aan aandacht voor en herkenning van dementie in de winkels.

Niet alleen de omgeving en faciliteiten moeten klaargestoomd worden voor de toekomst, ook de Meentbewoner zelf moet zich bewust worden van het belang van investeren in de toekomst geven de geïnterviewden aan. Dit geldt zowel op sociaal vlak, het belang van het opbouwen van en investeren in een sociaal netwerk in de wijk, als op het wonen vlak, de bereidheid om tijdig woningaanpassingen te doen of te verhuizen. Dit is wel iets waar de gemeente, de woningbouwcorporaties en de welzijnspartners in de wijk aan moeten bijdragen. Als voorbeeld wordt genoemd de leeftijd van de preventieve 75+ gesprekken naar beneden brengen en meer aandacht besteden aan wonen en de mogelijkheden van woningaanpassingen en verhuizen. Een ander voorbeeld is vanuit het Sociaal Plein vroegsignalering op het gebied van woningaanpassingen opzetten, wanneer ouderen voor het eerst met het Sociaal Plein in contact komen meteen samen kijken naar de vragen en mogelijkheden. Het gaat hier voor een groot deel over verwachtingsmanagement en de angst voor verhuizen wegnemen. Ook moet er gekeken worden naar wat er geleerd kan worden van Centraal Wonen op de Wandelmeent als het aankomt op nieuwe woonvormen.

Tot slot merken verschillende geïnterviewden op dat de wijk in de toekomst op verschillende manieren diverser wordt. Wanneer het woonprobleem wordt opgelost komen er woningen vrij voor nieuwe bewoners, aan de ene kant zullen dit jonge gezinnen zijn, maar het vrijkomen van sociale huurwoningen betekent ook dat er meer kwetsbare groepen in de wijk komen wonen, bijvoorbeeld statushouders en mensen met GGZ-problematiek die door de extramuralisering ook langer zelfstandig blijven wonen. Voor de toekomst van de wijk is het belangrijk om hier rekening mee te houden en te onderzoeken hoe deze mensen onderdeel kunnen worden van de structuur van de Meent.



## Resultaten focusgroepen

De drie focusgroepen met bewoners stonden in het teken van de leefbaarheid van de Hilversumse Meent, nu en in de toekomst. Middels een 'omgekeerde brainstorm'<sup>6</sup> is opgehaald wat de aanwezige Meentbewoners belangrijk vinden in hun wijk. Deze onderwerpen zijn vervolgens geclusterd in vier thema's; Wonen, zorg, fysieke ruimte en voorzieningen en sociale cohesie. De vier thema's zijn vervolgens tijdens een groepsgesprek verder uitgediept, hierbij stond de vraag 'wat is er belangrijk om in de toekomst prettig te kunnen wonen in de Meent?' centraal.

### Wonen

Betaalbaarheid van woningen is een zorg bij alle aanwezigen, er is een grote behoefte aan betaalbare huur en koopwoningen. Zij geven het belang aan van een betaalbare verhuizing en betaalbare woonlasten.

*"Je moet niet minder woning voor meer geld krijgen" (deelnemer focusgroep).*

Daarnaast moet er bij het doorstromen naar een nieuwe woning ook rekening mee gehouden worden dat verhuizen ook een hoop geld kost, voor een nieuwe inrichting en stoffering. De onzekerheid over wat de kosten zijn maakt verhuizen voor veel mensen op dit moment niet aantrekkelijk. De wooncoaches helpen hier wel bij, die nemen wat onzekerheid weg en helpen ook bij het toeleiden naar woningen. Dat is voor de toekomst ook belangrijk, dat de Meentbewoner weet waar hij/zij aan toe is.

*"Voordetoekomstishetbelangrijkdattewewetendatwehetkunnen betalenomteverhuizen, die zekerheid is nodig" (deelnemer focusgroep).*

Omdat de Meentzicht alleen huurwoningen heeft ben je afhankelijk van een woningnetinschrijving om daar een woning te krijgen. Mensen met een koopwoning, en zonder inschrijving, vallen zo tussen wal en schip als ze willen verhuizen. Het is daarom goed om ook aanpassingen van bestaande woningen beter bereikbaar maken. Je kan hierbij denken aan relatief kleine aanpassing bijvoorbeeld waardoor kangoeroewoningen of mantelzorgwoningen aangebouwd worden, of grotere aanpassingen waardoor groepswoningen of woongroepen ontstaan.

*"Woningaanpassingen vragen om een investering en flexibiliteit van de bewoner, maar het maakt het voor kwetsbare mensen wel mogelijk om langer in de Meent te kunnen wonen." (deelnemer focusgroep).*

Er zijn te weinig woningen voor ouderen. Voor de toekomst is het belangrijk dat er meer woningen zoals de Meentzicht bij komen, maar dan wel betaalbaar. Ouderen willen wel verhuizen, maar binnen de Meent. Ook

is er behoefte aan gemengd wonen, jong en oud door elkaar en huur en koop. Nieuwbouw zou hieraan moeten voldoen. Er zijn onder de bewoners wel zorgen over waar er dan gebouwd moet worden. Veel bewoners vinden de Meent een fijne plek omdat het juist zo ruimtelijk en groen is en er haast geen hoogbouw is. Dit doorbreken door het vol te bouwen met hoogbouw om veel nieuwe woningen voor ouderen te creëren is ook geen aantrekkelijk perspectief. Wat ook naar voren komt is dat iedereen het belangrijk vindt dat er nieuwbouw komt, maar niemand wil

---

<sup>6</sup>Zoals de naam al zegt gaat het hier om een andere manier van brainstormen. Je denkt hierbij niet na over mogelijke manieren om te bereiken wat je wilt. In plaats daarvan richt je je gedachten op de vraag wat je moet doen als je juist het omgekeerde zou willen bereiken. Door de vraag te keren kom je tot nieuwe en creatieve inzichten. De vraag die tijdens deze brainstorm gesteld werd was 'wat moet er gebeuren om de Meent de

minst leefbare wijk van Hilversum te maken?'

uitzicht op een flat. Veel mensen stellen daarom voor om de huidige seniorenwoningen op de Zeggemeent te vervangen voor hoogbouw.

*“Een tweede Meentzicht flat is bitter noodzakelijk, zodat de doorstroming bevorderd wordt”*

(bezoeker senioren-eetcafé)

Er is ook behoefte aan een ‘ouderwets’ bejaardentehuis, we moeten steeds langer thuis wonen van de overheid, maar dat werkt ook eenzaamheid in de hand. Er is niet alleen een woonbehoefte onder de ouderen in de wijk, er is ook een zorgbehoefte. Mensen willen de zekerheid dat ze ook wanneer ze een toenemende zorgvraag hebben in de wijk kunnen blijven wonen.

### **Sociale cohesie**

De Meent wordt door alle aanwezigen bij de focusgroepen gezien als een warme en hechte wijk, ook de jongere bewoners en de bewoners die nog niet lang in de Meent wonen (jong en oud) sluiten zich hierbij aan.

*“In de Meent zorgen we goed voor elkaar, als iemand ergens hulp bij nodig heeft of een lift naar het ziekenhuis nodig heeft dan doen we dat voor elkaar”* (deelnemer focusgroep).

Er wordt in de Meent veel georganiseerd voor ouderen, deelnemers geven aan dat dat komt doordat het al sinds de oprichting van de Kruisdam dezelfde mensen zijn die de activiteiten organiseren. Zij begonnen toen ze 40 waren en zijn nu 70 en er is geen nieuwe aanwas. Volgens verschillende deelnemers komt dat ook doordat dingen op een bepaalde manier gedaan worden binnen de Stichting, niet iedereen voelt zich daarbij welkom of vindt het makkelijk om aan te haken.

*“Er is toch wel een vast clubje in de Kruisdam en de oude garde wil graag een vinger in de pap houden”* (deelnemer focusgroep).

Daarbij moet wel gezegd worden dat er een nieuw, en jonger, stichtingsbestuur is dat ook echt werk maakt van het verjongen van de Stichting. Verschillende deelnemers geven aan dat het ook wel moeilijk is om jongeren aan te trekken, mensen werken hard en hebben weinig tijd.

Voor de toekomst van de Meent wordt het wel als belangrijk gezien dat de verbinding tussen jong en oud verbeterd wordt. Dit is voor veel deelnemers een zorgpunt voor de toekomst. Een goede verbinding tussen jong en oud maakt de wijk leuker en leefbaarder, en de Stichting en de Kruisdam hebben dan ook bestaanszekerheid. Er moet dan wel werk gemaakt worden van de uitstraling van het gebouw, het is nu niet echt uitnodigend, aldus verschillende deelnemers. Je moet van buitenaf kunnen zien dat het binnen gezellig en verwelkomend is.

*“Als de Kruisdam meer een huiskamer uitstraling zou hebben en er bijvoorbeeld zzp-plekken zouden komen zou het alleen hele andere groep aantrekken” (deelnemer focusgroep).*

In een van de focusgroepen kwam ook ter sprake dat de opstelling van de oudere vrijwilligers in de Kruisdam een drempel kan zijn voor jongeren om een actieve rol aan te nemen. Als je wil verjongen moet je er wel open voor staan en flexibel zijn. Bijvoorbeeld door op een andere manier te gaan communiceren, de vraag is of de jongere Meentbewoner zich wel aangesproken voelt door de wijkkrant en door de activiteiten die er georganiseerd worden. Er wordt nu veel aangeboden voor ouderen en voor kinderen, maar er is eigenlijk niets voor de groep 35+. Voor de toekomst is het belangrijk om uit te zoeken of er activiteiten zijn die deze groep aanspreken, bijvoorbeeld sportwedstrijden op een groot scherm uitzenden.

*“Als we meer jongeren willen aantrekken in de Kruisdam moeten we er ook open voor staan dat dingen anders kunnen gaan dan dat wij gewend zijn” (deelnemer focusgroep).*

Het vasthouden van de sterke lokale structuur is voor de toekomst van de Meent een belangrijke factor. De aanwezigen willen ook in toekomst de Kruisdam kunnen bezoeken en deelnemen aan de activiteiten, maar zij gunnen het de nieuwe generatie ook om onderdeel uit te maken van een wijk met actieve bewoners en veel sociaal kapitaal. Een zorg hierbij is dat het potentieel aan vrijwilligers aan het verdwijnen is, onder jongere mensen lijkt de bereidheid voor het doen van vrijwilligerswerk in de wijk kleiner. Het bieden van een vergoeding zou hiervoor een stimulans kunnen zijn.

*“Jonge gezinnen zijn in de Meent ook belangrijk om de wijk levendig te houden, maar ook om de diverse functies in bestuurendiverse clubstecontinueren”(bezoekersenioren-eetcafé)*

### **Zorg**

Het zorgaanbod in de wijk wordt als goed ervaren. De nabijheid van de huisarts en fysiotherapeut is belangrijk voor de aanwezigen. Wel wordt er aangegeven dat de huisartsen beter zouden kunnen samenwerken door bijvoorbeeld voor elkaar waar te nemen. Verder wordt de tandarts gemist, de deelnemers geven aan dat het goed zou zijn als er weer een tandartspraktijk in de wijk komt, juist met het oog op de afnemende mobiliteit van ouderen en het belang van goede mondzorg voor ouderen. Het voorstel is dan ook om een gezondheidscentrum in Meent op te richten waar zorg en welzijn samen komen. Alle zorg op één bereikbare en laagdrempelige plek is goed wanneer de bewoners van de wijk kwetsbaar worden. Een voorwaarde die hierbij wordt aangegeven is dat het vervoer van en naar het zorgcentrum wel goed geregeld moet worden zodat iedereen ook echt kan komen.

*“Een zorgcentrum waar alle zorg en welzijn aanbieders samen komen zou fijn zijn. Hier kan dan ook een aanspreekpunt voor de wijkverpleging en de thuiszorg komen, dat wordt nu wel gemist.” (deelnemer focusgroep)*

Ook over het informatiepunt wordt positief gesproken, het is laagdrempelig en er komen veel mensen om hulp, informatie of advies vragen. Mensen weten dat punt goed te vinden. Daarnaast worden de gezondheid bevorderende activiteiten van de buurtsportcoach ook zeer positief ontvangen.

De dagbesteding is bekend onder de deelnemers, maar zij geven ook aan dat er toch nog wel veel mensen zijn die het niet weten te vinden of niet weten dat je geen indicatie nodig hebt om deel te nemen. Dat is jammer want er zijn vast meer mensen die deze activiteit kunnen gebruiken omdat ze eenzaam zijn of wat meer structuur in hun leven wensen. Verschillende deelnemers geven ook aan dat zij in hun

omgeving zien dat mensen het moeilijk vinden om toe te geven dat ze onder de doelgroep van de dagbesteding vallen. Dementie en kwetsbaarheid zijn nou eenmaal gevoelige thema's. Nu worden mensen soms doorgestuurd vanuit het informatiepunt, de huisarts of vanuit welzijn. Maar het zou goed zijn om er wat breder betekenis aan te geven.

*“Juist voor de toekomst moet het taboe van de dagbesteding afgehaald worden, als we door dit soort initiatieven langer in de Meent kunnen blijven wonen moeten we daar blij mee zijn.”*  
(deelnemer focusgroep)

Er heerst onder de deelnemers wel een angst dat zij in de toekomst steeds minder kunnen verwachten van het zorgaanbod en van de Wmo. Er wordt veel bezuinigd en de vraag of het in de toekomst nog mogelijk is om hulpmiddelen uit de Wmo vergoed te krijgen of een beroep te kunnen doen op thuiszorg wordt opgeworpen.

*“Door het overheidsbeleid raken we steeds meer op onszelf aangewezen, ook als we zorg nodig hebben” (deelnemer focusgroep).*

Tot slot wordt er opgemerkt dat voor mensen met (beginnende) dementie de Meent een moeilijke wijk is, het is soms net een doolhof. Hier aandacht aan besteden wordt in de toekomst alleen maar belangrijker. Het makkelijk terug kunnen vinden van bijvoorbeeld de Kruisdam is hier een onderdeel van, maar er is in de wijk ook kennis nodig over hoe je mensen kan helpen, aldus de deelnemers. Hetzelfde geldt voor de AED's die in de wijk geplaatst gaan worden, er is behoefte aan een training of cursus hoe deze gebruikt kunnen worden.

### **Fysieke omgeving en voorzieningen**

Iedereen is er tijdens de focusgroepen over eens dat de buslijn niet mag verdwijnen, tegelijkertijd wordt door veel mensen ook aangegeven ze zelf niet met de bus gaan. Zij nemen liever de fiets of de auto wanneer zij naar Bussum of Hilversum gaan. Een van de oorzaken hiervan is dat de bus erg weinig rijdt, daarnaast sluit nu ook niet goed aan op de trein, om deze verbinding aantrekkelijk te maken is een goede aansluiting naar Utrecht/Amsterdam wel belangrijk. Het belang van het behoud van de busverbinding is gebaseerd op de verwachting dat je als je ouder wordt op een gegeven moment niet meer de fiets of de auto kan nemen. Het behoud van de busverbinding is voor veel mensen daarom ook een zekerheid voor de toekomst. Dit maakt ook dat het belang voor het behoud van de haltes in de wijk groot is. Wanneer de bus enkel over de Meentweg rijdt zijn de haltes niet meer voor iedereen bereikbaar.

*“Het is een beetje een kip en ei verhaal. Want door de lage frequentie is het ook niet een betrouwbare voorziening, je mist de bus en je moet een uur wachten. Dan nemen mensen liever de auto. Maar als dat in de toekomst niet meer gaat wordt de bus wel weer erg belangrijk.” (deelnemer focusgroep)*

Het winkelcentrum wordt als goed ervaren, je kan er al je dagelijkse boodschappen doen en het is goed bereikbaar, zowel lopend als met de fiets en de auto. De aankleding mag echter wel wat beter. Een mooie aanvulling op het aanbod zou een sportschool of een bibliotheek zijn. Vooral het idee van een bibliotheek wordt zeer enthousiast ontvangen tijdens de focusgroepen. Een bibliotheek is ook een mooie plek om met kinderen te komen en zo de verbinding tussen jong en oud te versterken. Een koffiehoek in de bibliotheek is ook gewenst, dan kan je even buitenshuis koffie drinken. De enige plek daarvoor is nu in de Kruisdam, maar die is alleen open als er ook een activiteit is, wat het onbetrouwbaar maakt en voor sommigen ook een drempel opwerpt.

Meer voorzieningen in de Kruisdam, een mooiere uitstraling en ruimere

openingstijden worden ook door verschillende deelnemers geopperd. Dit kan werken om een wat breder publiek te trekken. Maar ook verschillende deelnemers die regelmatig de Kruisdam bezoeken geven aan dat er behoefte is aan de mogelijkheid om daar te eten. Niet alleen voor de mensen die zelf niet meer kunnen koken, maar ook omdat het gezellig is en eenzaamheid tegengaat.

*“De uitstraling van de Kruisdam moet beter, het is nu niet echt verwelkomend. Ruimere openingstijden en een terras zou ook erg fijn zijn. Ook om een wat ander publiek te trekken.” (bezoeker focusgroep)*

Het maandelijks senioren eetcafé wordt heel goed bezocht, hier is een grote behoefte aan. Misschien kan het uitgebreid worden, of misschien kan de Kruisdam vaker simpele maaltijden aanbieden. Mensen vinden het gezellig om samen te eten en vinden het jammer dat ze nog te jong zijn voor het eetcafé. Daarbij, er mag wat meer aandacht besteed worden aan vegetarische opties, ook daardoor wordt het inclusiever.



*“Een uitbreiding van het wijkcentrum met eet mogelijkheden of een soort tafeltje dek je zou fijn zijn”*

(bezoeker senioren-eetcafé)

Veel mensen geven aan dat ze de Meent wel een wijk vinden waar je een auto of fiets nodig hebt, dit heeft onder andere te maken met de slechte bus verbinding. Daarnaast geven verschillende deelnemers aan dat de Wmo taxi weinig wordt toegekend. Dat is wel een probleem want mensen die niet meer zo mobiel zijn hebben dit wel nodig. In één van de focusgroepen komt het AutoMaatje van de ANWB ter sprake. Verschillende mensen opperen ook een elektrisch buurtbusje van en naar het winkelcentrum en/of de bushaltes, nadeel van een busje is dat hier ook weer vrijwilligers voor nodig zijn.

*“Er is veel vraag naar vervoer en we helpen elkaar graag in de Meent. Met het AutoMaatje zijn we niet afhankelijk van de gemeente.”* (deelnemer focusgroep)

Een van de grootste pluspunten van de Meent is voor veel bewoners het feit dat het een hele groene wijk is. De groengordel is erg mooi en een fijne plek om te wandelen, er zijn echter wel zorgen over de bereikbaarheid van dit park in de toekomst. Steeds meer mensen zijn afhankelijk van een rollator, rolstoel of scootmobiel en ondervinden hinder van de hekjes bij de ingangen van het park en elders in de wijk. Een goede toegankelijkheid van het groen is ook belangrijk omdat dit een van de plekken is die sociale cohesie aanmoedigt, mensen wandelen er samen. Om dit verder aan te moedigen opperen verschillende deelnemers dat je er ook een gezamenlijke kruiden- of moestuin kan aanplanten. Hier zou je ook de school bij kunnen betrekken. Het groen in de wijk moet wel goed onderhouden worden, als de wijk verslonst is het niet meer prettig wonen en nemen de gevoelens van onveiligheid ook toe.

*“Ik heb paseen scootmobiel en als ik er meer rijd heb ik vaak dat de dubbele hekjes te smal zijn en ik er niet door kan.”* (bezoeker senioren-eetcafé)

Om de bereikbaarheid van de voorzieningen in de wijk toegankelijk te houden voor mensen met een rollator, rolstoel of scootmobiel en alle andere mensen die wellicht wat langzamer of slechter ter been zijn is het belangrijk dat er wordt gekeken naar de stoepen, drempels en oversteekplaatsen in de wijk. Vooral goede oversteekplekken bij de bushaltes worden nog wel gemist. Er zijn ook hofjes met veel parkeeroverlast, dat is voor de toekomst niet veilig want de hulpdiensten kunnen soms niet eens het hofje in. Zorg op plekken voor een parkeerverbod en de gemeente moet dat dan ook goed handhaven.

*“Er zijn wel wat oversteekplaatsen verbeterd, dat is fijn,  
maar in de toekomst worden we allemaal wat langzamer,  
hier ook rekening mee houden in het stratenplan.”*

(deelnemer focusgroep)

Veiligheid is een thema dat een paar keer in de focusgroepen genoemd wordt. Het ontbreken van een (zichtbare) wijkagent, slechte straatverlichting op sommige plekken en een rommelig straatbeeld maken dat de deelnemers zich niet altijd prettig en veilig voelen in de wijk. Voor de toekomst geven de deelnemers aan dat het voor hen belangrijk is zich veilig te voelen in de wijk, dat de wijkagent beschikbaar is en zorgen serieus neemt. Meer zichtbaarheid zou hierbij helpen.

## 7. Hoofdstuk 4 - Effecten van de vergrijzing voor de leefbaarheid in de Meent

Leefbaarheid is de mate waarin de omgeving aansluit bij de eisen en wensen die er door de mens aan worden gesteld (Leidelmeijer & van Kamp, 2004). Met andere woorden, met leefbaarheid wordt aangegeven hoe aantrekkelijk en/of geschikt een gebied is om er te wonen. Hier komt direct de beperking van dit begrip om de hoek kijken, of iemand een gebied aantrekkelijk en/of geschikt vindt om te wonen hangt af van de kenmerken van deze persoon. Een gezin met jonge kinderen vraagt iets anders van de leefomgeving dan bijvoorbeeld een alleenstaande oudere. Tegelijkertijd zijn er verschillende aspecten van leefbaarheid die voor iedereen gelden, denk hierbij aan de aanwezigheid van voldoende voorzieningen (scholen, winkels, parkeergelegenheid en OV); een veilige leefomgeving, een schone leefomgeving; de kwaliteit van de openbare ruimte (de aanblik van het straatbeeld); de aanwezigheid en kwaliteit van buurtcontacten en vormen van burenhulp; en de mate waarin de overheid de door haar gestelde regels op het gebied van leefbaarheid wel of niet handhaaft.

Om leefbaarheid meetbaar te maken worden er in de Leefbarometer vijf dimensies van leefbaarheid onderscheiden:

- Woningen
- Bewoners
- Veiligheid
- Voorzieningen
- Fysieke omgeving

Deze dimensies zijn opgemaakt uit ruim 100 indicatoren en wegen niet allen even zwaar mee bij het berekenen van de leefbaarheid in een wijk (Leefbarometer, 2019). De leefbarometer geeft de situatie in de wijk weer, maar ook ontwikkelingen en achtergronden van de buurt.

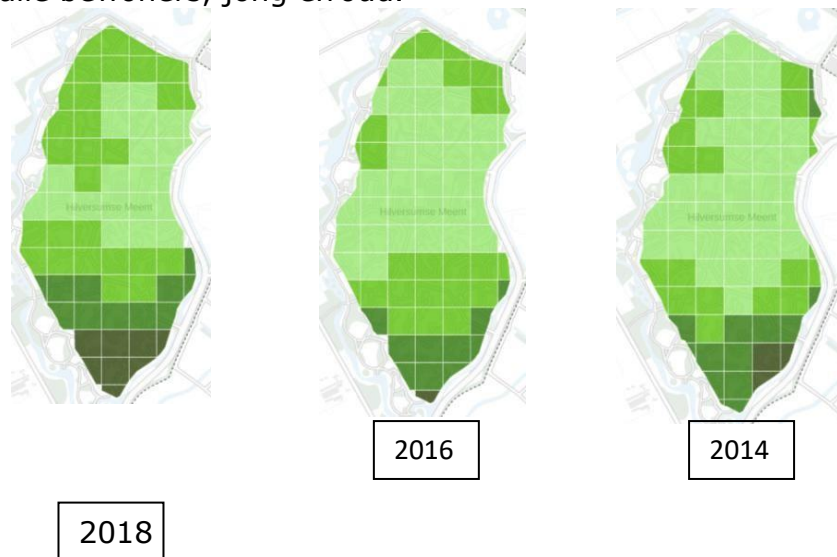
### De Hilversumse Meent

Op basis van de scores van de Hilversumse Meent in de Leefbarometer kan geconcludeerd worden dat de leefbaarheid van de wijk goed is en de afgelopen jaren zelfs is toegenomen (figuur 1). Ondanks dat er wel wat verschillen zichtbaar zijn binnen de wijk wordt de Meent gezien als een goed leefbare wijk. Met name op de dimensies 'bewoners', 'veiligheid' en 'fysieke omgeving' scoort de wijk zeer goed tot uitstekend en daarmee boven het Nederlands gemiddelde. De dimensies 'voorzieningen' en 'woningen' scoren lager, dit heeft hoogstwaarschijnlijk

te maken met de periode waaruit het woningaanbod stamt en de afwezigheid van horeca en culturele voorzieningen. Dat de Meent een leefbare wijk is om in te wonen wordt in grote lijnen duidelijk door de scores van de leefbarometer, tegelijkertijd wordt ook duidelijk dat de leefbarometer eigenlijk niets zegt over hoe de inwoners de wijk ervaren. De scores zijn samengesteld aan de hand van vaststaande en meetbare indicatoren en niet aan de hand van de ervaringen en meningen van de bewoners. Kijken naar wat de inwoner belangrijk vindt als het op leefbaarheid in de wijk aankomt is altijd belangrijk, maar in een wijk als de Hilversumse Meent welke een vergrijsde populatie heeft misschien nog wel wat meer. Nu ouderen langer thuis wonen is het van belang om te kijken naar welke elementen in de wijk kunnen worden versterkt en/of ontwikkeld om dit voor hen mogelijk te maken. Om een compleet beeld van

de leefbaarheid van de Meent te kunnen schetsen, en daarbij te kunnen identificeren welke ontwikkelingen er nog nodig zijn in de wijk, is het van belang te kijken naar welke effecten de vergrijzing heeft, zowel voor de oudere als de jongere inwoners. In dit onderzoek is dit gedaan aan de hand van de literatuur. Daarbij is er een kwalitatieve (interviews en focusgroepen) en kwantitatieve (data analyse) studie naar de huidige situatie, de leefbaarheid en de toekomst van de Meent gedaan.

De uitkomsten van dit onderzoek geven een overzicht van wat volgens de inwoners en professionals actief in de wijk een leefbare wijk maakt en wat de wijk nodig heeft om ook in de toekomst, met de demografische ontwikkelingen in het achterhoofd, een leefbare en prettige wijk te blijven voor alle bewoners, jong en oud.



Figuur 1: Leefbaarheid in de Hilversumse Meent (bron: Leefbarometer)

### Kansen en bedreigingen van de vergrijzing

In dit onderzoek is er gekeken naar welke kansen en bedreigingen voor de leefbaarheid van de Hilversumse Meent voortvloeien uit de demografische ontwikkelingen. Dit is gedaan aan de hand van literatuuronderzoek, bestaande informatie over de wijk en een kwalitatief onderzoek onder professionals en bewoners. Onderstaande paragraaf geeft antwoord op het eerste deel van de onderzoeksvraag:

*“Welke kansen en bedreigingen vloeien voort uit de demografische ontwikkelingen binnen de Meent?”*

### Kansen van de vergrijzing

#### Wonen

Uit het onderzoek blijkt dat wonen het grootste vraagstuk is in de Meent.

De Meent is gebouwd voor gezinnen en dit woningaanbod sluit niet aan bij de huidige (vergrijsde) populatie. Omdat de Meentbewoner zeer gehecht is aan de Meent en de wijk niet wenst te verlaten is een aanpassing van het huidige woningaanbod noodzakelijk. Deze noodzaak wordt aangejaagd door de vergrijzing en brengt op verschillende manieren kansen voor de wijk met zich mee.

Er is zowel een nieuwbouwopgave als een veranderopgave, de veranderopgave richt zich voornamelijk op de huiseigenaren. Op dit moment wonen er in de Meent relatief veel één en tweepersoonshuishoudens in gezinswoningen met drie tot vijf slaapkamer. Deze woningen zijn ten

eerste vaak te groot voor een één- of tweepersoonshuishouden en ten tweede niet aangepast aan de behoeften van de oudere Meentbewoner. Dat er hier een veranderopgave ligt is duidelijk. De verandering van het woningaanbod vraagt om een investering van de eigenaar maar kan op verschillende manieren voordelen opleveren, zowel voor de eigenaar als voor de wijk.

Het levensloopbestendig maken van de woning kan op verschillende manieren gedaan worden. Er kunnen verschillende kleine aanpassingen komen, zoals de woning drempelvrij maken en een traplift aanleggen. De grootste kansen zitten echter in een grootschaligere verbouwing van de woning. Bijvoorbeeld tot kangoerewoning<sup>7</sup> waardoor er ruimte komt voor jonge gezinnen in de Meent, de wijk verjongt en het vrijwilligers- en mantelzorgpotentieel toeneemt. Ook het splitsen van eengezinswoningen in twee of meer kleinere woningen brengt kansen met zich mee. Ouderen kunnen zo kleiner gaan wonen en in elkaars nabijheid blijven. Tegelijkertijd beantwoorden kleinere woningen ook aan de vraag die ontstaat door een andere demografische ontwikkeling, namelijk de toename van het aantal éénpersoonshuishoudens. Mensen gaan steeds later samenwonen en het aantal echtscheidingen neemt toe. De Meent kent een woningaanbod gericht op het gezin waardoor het voor iemand die alleen woont zeer moeilijk is een huis te vinden en te betalen in de Meent. Denk bijvoorbeeld aan een gescheiden paar dat beide in de Meent wil wonen om dichtbij de kinderen te zijn of een jong stel dat nog geen. Meerdere woningen voor één of tweepersoonshuishoudens in de Meent maakt dat de wijk beter aansluit bij de huidige vraag en maakt de wijk diverser. Voor de Meent is het echter belangrijk dat de kleinere woningen voldoen aan de wensen die de oudere populatie heeft bij dit soort woningen. Tot slot maakt de noodzaak tot woningaanpassingen ook de drempel voor het verduurzamen van het woningaanbod lager. Bij een (grootschalige) verbouwing zijn mensen sneller geneigd om het 'in een keer goed te doen'.

### *Sociale cohesie*

De vergrijzing van de Meent biedt ook kansen voor de sociale cohesie in de wijk. De oudere van nu is steeds vaker vitaal, hoog opgeleid, welvarend en mobiel. Dit geldt niet alleen voor de mensen die nu 65 en ouder zijn, maar ook voor de toekomstige oudere: de huidige 55+'er. Deze laatste groep maakt ook een groot deel uit van de populatie van de Meent. Het grote sociaal kapitaal<sup>8</sup> van de huidige en toekomstige oudere is een bron voor burgerinitiatieven als de Stichting de Hilversumse Meent, voor het verenigingsleven in de Kruisdam en voor mantelzorg. Met andere woorden, de oudere van nu zit niet meer achter de geraniums maar

zorgt er voor dat een wijk levendig is. In de Meent is dit al duidelijk zichtbaar, de oudere Meentbewoners organiseren veel met en voor elkaar en vormen een hechte gemeenschap. Er is een actief verenigingsleven, de mantelzorgpercentages zijn hoog en de eenzaamheidspercentages laag. De vergrijzing in de Meent maakt dat de bewoners betrokken zijn bij de wijk en hun buurtgenoten. Het doorgeven van dit sociaal kapitaal aan de volgende generaties, de huidige 55+'ers en de leeftijdscategorieën daarna biedt een mooie kans voor de doorontwikkeling van de sociale cohesie in de Meent.

### *Samenvatting van de kansen van de vergrijzing*

Kijkend naar de leefbaarheid in de Meent biedt de vergrijzing met name kansen voor de dimensies 'wonen', 'bewoners' en 'voorzieningen'. Wat betreft de dimensie 'voorzieningen' liggen de kansen

---

<sup>7</sup>Een kangoeroewoning is een combinatie van twee (zelfstandige) woningen of wooneenheden onder één dak. De woonruimtes hebben elk een aparte voordeur en hebben een interne afsluitbare verbindingsdeur.

<sup>8</sup>Belangrijke elementen van sociaal kapitaal zijn sociale relaties, groepslidmaatschap, formele en informele sociale netwerken, gedeelde normen, vertrouwen, wederkerigheden in zet voor de gemeenschap.



voornamelijk op het gebied van voorzieningen geïnitieerd vanuit de bewoners zelf en minder over het aanbod van winkels en culturele voorzieningen in de wijk. De schaalgrootte van de Meent maakt dat deze voorzieningen nou eenmaal minder voorkomen.

- ✓ Door verbouwingen een beter passend woningaanbod creëren
- ✓ Meer woningen voor één of tweepersoons huishoudens
- ✓ Meer ruimte voor nieuwe bewoners
- ✓ Verduurzaming woningaanbod
- ✓ Mantelzorgpotentieel
- ✓ Bron voor burgerinitiatieven
- ✓ Voorkomen van eenzaamheid
- ✓ Sociale cohesie

### **Bedreigingen van de vergrijzing**

Naast kansen en mogelijkheden voor de Meent brengt de vergrijzing ook bedreigingen met zich mee. Er zijn verschillende vraagstukken omtrent de vergrijzing die in de wijk spelen en die belangrijk zijn om uit te lichten.

#### *Wonen*

Wonen is het grootste vraagstuk in de Meent, het ontbreken van passende woningen voor de populatie van de wijk brengt verschillende kansen met zich mee, maar vormt ook een bedreiging voor de inwoners. De mismatch tussen het woningaanbod en de huidige populatie van de Meent maakt dat mensen in woningen wonen die niet geschikt zijn voor hun levensfase. Ouderen wonen in grote ééngezinswoningen met verschillende verdiepingen. Deze woningen vragen om relatief veel onderhoud, zowel binnen- als buitenshuis en zijn niet drempelvrij of traploos. Voor de oudere bewoner kan het onderhoud van deze huizen een te grote opgave worden waardoor de woning achteruit gaat en in waarde afneemt. Daarnaast loopt een oudere bewoner in een niet passende woning een groter risico wat betreft ongelukken binnenshuis, denk hierbij aan een val van de trap of in de badkamer. Een val ongeluk is de meest voorkomende oorzaak van letsel bij ouderen. Bijna de helft van ouderen die op de eerste hulp terecht komen, na een val, is in zijn of haar eigen vertrouwde omgeving gevallen. Ook kan het alleen wonen in een grote woning een gevoel van eenzaamheid en sociaal isolement met zich meebrengen. De combinatie van de vergrijzing, een niet passend woningaanbod en een lage bereidheid om buiten de wijk te verhuizen is een bedreiging voor

leefbaarheid in de Meent.

### *Gezondheid en zorg*

Ook op het gebied van gezondheid en zorg vormt de vergrijzing een bedreiging voor de Meent. Met de jaren nemen vaak ook de lichamelijke klachten toe. De opeenstapeling van ziektelast, verminderde mobiliteit en andere problemen zoals verminderd zicht of gehoor vergroot de kwetsbaarheid van oudere. Met name chronische aandoeningen als dementie veroorzaken een hoge ziektelast en sterfte. Er ontstaat hierdoor, in combinatie met het langer thuis wonen, meer druk op zowel de formele als de informele zorg in de wijk. De formele zorg in Nederland staat al enige jaren onder druk waardoor het beroep op de informele zorg alleen maar toeneemt. In de Meent is het mantelzorgpotentieel op dit moment nog goed, net als de (in)formele voorzieningen geïnitieerd door de Stichting. Denk hierbij aan de dagbesteding en het Meentbewoners voor Meentbewoners initiatief. De groep actieve bewoners in de Meent wordt echter ouder en het is moeilijk gebleken om de jongere Meentbewoner te betrekken bij deze initiatieven. Deze ontwikkeling vormt een

bedreiging voor de wijk, wanneer de groep die mantelzorg verleent en de activiteiten organiseert zelf zodanig kwetsbaar wordt dat zij dit niet meer kunnen doen, en de volgende generatie niet klaar staat om dit op te vangen zal de gezondheid en het welzijn van de inwoner afnemen.

### *Sociale cohesie*

De verbinding tussen jong en oud in de wijk is niet alleen belangrijk als je kijkt naar mantelzorg en andere vormen van informele zorg. Het is ook belangrijk om generaties met elkaar in contact te brengen aangezien sterke gemeenschappen zich kenmerken door sterke banden tussen de generaties. Op dit moment is de ervaring in de Meent dat er veel door en voor ouderen ondernomen wordt binnen de Stichting en de Kruisdam, maar dat het moeilijk is om hier jongeren bij de te betrekken. Zij voelen zich niet aangesproken door de activiteiten die georganiseerd worden en ervaren dat het moeilijk is om aansluiting te vinden bij de actieve bewoners. Daar komt bij dat de Kruisdam geen aantrekkelijke uitstraling heeft waardoor 'onbekenden' een drempel ervaren, zij lopen niet makkelijk binnen. De ervaren geslotenheid van de Stichting vind zowel zijn oorzaak in de vergrijzing, de actieve populatie in de wijk wordt ouder, als dat het een bedreiging is, wanneer er geen verjongen plaatsvindt zal het potentieel aan vrijwilligers afnemen.

### *Mobiliteit*

Door de vergrijzing in de Meent neemt het aantal verplaatsingen per auto toe, zowel in frequentie als in kilometers. Ouderen hebben bijna allemaal een auto en gebruiken deze tot op hoge leeftijd, deels als vervanging van verplaatsingen met de fiets of te voet. Door het gebruik van de auto blijven ouderen mobiel. Omdat de auto door deze groep vooral overdag gebruikt wordt en omdat zij vaak korte afstanden binnen de bebouwde kom afleggen neemt het verkeer in de wijk toe. Omdat ouderen per afgelegde kilometer vaker slachtoffer zijn van een verkeersongeval dan anderen, gecombineerd met het feit dat meer verkeer de kans op ongelukken vergroot, komt de verkeersveiligheid in de Meent door de vergrijzing onder druk te staan.

### *Samenvatting van de bedreigingen van de vergrijzing*

Kijkend naar de leefbaarheid in de Meent heeft de vergrijzing vooral een negatieve impact op de dimensies 'woningen', 'bewoners', 'voorzieningen' en 'veiligheid'.

- ✓ Toename eenzaamheid
- ✓ Valrisico neemt toe, en daarmee het aantal ziekenhuisopnames.
- ✓ Achterstallig onderhoud en waardevermindering woningen

- ✓ Toenemende druk op informele zorg
- ✓ Geen goede verbinding tussen jong en oud doet het mantelzorg potentieel afnemen
- ✓ Toenemende kwetsbaarheid van de inwoners
- ✓ Afname mantelzorgers
- ✓ Afname vrijwilligers
- ✓ Afname gemeenschapszin
- ✓ Toename aantal verkeersongelukken in de Meent

8.

9.

10.

11.

12.

13.

14. **Hoofdstuk 5 - De toekomst van de Hilversumse Meent**

In het voorgaande hoofdstuk is gekeken naar de kansen en bedreigingen van de vergrijzing voor de leefbaarheid van de Hilversumse Meent. Daarmee is het eerste deel van de onderzoeksvraag beantwoord. Het tweede deel van de onderzoeksvraag richt zich op de toekomst van de Meent, hierbij wordt er gekeken naar wat de oudere bewoner nodig heeft om prettig en veilig in de Meent te kunnen blijven wonen maar ook naar de wensen en behoeften van de jongere Meentbewoner.

*Welke initiatieven, processen en voorzieningen zijn er nodig om de kwaliteit van de levensomstandigheden en het leefklimaat in de Meent voor de inwoners optimaal te houden.*

In de bovenstaande studie zijn op basis van de literatuur, de blik van de professionals en de wensen en behoeften van de inwoner al verschillende ideeën over initiatieven, processen en voorzieningen voor de toekomst van de Meent voorbij gekomen. In dit hoofdstuk worden deze samengevat en gebundeld in een handzaam en actiegericht overzicht.

Wensen en behoeften

### **Wonen**

Met stip op nummer één staat een oplossing vinden op het woonprobleem in de Meent. Er is nieuwbouw nodig om de doorstroom te bevorderen aangezien de woningmarkt nu muurvast zit. De nieuwe woningen dienen bestemd te zijn voor senioren en verenigen bij voorkeur wonen en zorg met elkaar. Dit woon-zorg complex dient centraal in de wijk te komen zodat de bewoners gebruik kunnen

(blijven) maken van de voorzieningen in de Kruisdam en het winkelcentrum.

Naast de nieuwbouw is het ook belangrijk dat de bereidheid tot verhuizen en doen van aanpassingen van de woning omhoog gaat. Er moeten onzekerheden over de kosten die verhuizingen met zich meebrengen weggenomen worden en de nieuwe woning moet niet te duur zijn. Daarnaast is het belangrijk dat de oudere huiseigenaar zich bewust is van het belang van woningaanpassingen, de kosten die eraan verbonden zijn en de financieringsmogelijkheden.

### **Sociale cohesie**

Het behoud van de sociale cohesie in de Meent zeer belangrijk. De wijk kent op dit moment een groot sociaal kapitaal en sterke onderlinge verbondenheid. Kanttekening die daarbij door verschillende mensen gegeven wordt is dat niet iedereen zich op dit moment welkom voelt bij de Stichting en in de Kruisdam, dit komt doordat zij geen aansluiting vinden bij de groep die nu actief is of dat de georganiseerde activiteiten niet bij hen aansluiten. Om ook in de toekomst de sociale cohesie in de buurt te waarborgen is het belangrijk dat ook de jongere Meentbewoner zich welkom voelt bij de Stichting en dat het aanbod van de Kruisdam aansluit bij zijn of haar wensen. Hierbij moet gezegd worden dat het huidige stichtingsbestuur hier werk van maakt. Dit onderzoek benadrukt het belang hiervan. Ook de uitstraling van de Kruisdam is een vaak genoemd obstakel, het gebouw is helaas niet zo verwelkomend en is alleen open als er ook een activiteit is. Wat meer aandacht voor de entree van de Kruisdam en vast openingstijden zou al een verschil kunnen maken.

### **Bereikbaarheid**

De bereikbaarheid van de Meent is voor veel inwoners, met het oog op de toekomst, een belangrijk punt. Op dit moment is de Meentbewoner nog redelijk mobiel, maar dit gaat met de jaren afnemen. Hierdoor raken ouderen voor een bezoek aan Bussum of Hilversum meer afhankelijk van de buslijn.

Deze bus rijdt op dit moment slechts één keer per uur en de aansluiting op de trein is niet goed. Dit maakt dat er op dit moment niet veel gebruik gemaakt wordt van de bus waardoor het behoud van de haltes in de Meent onder druk staat. Het waarborgen van de bushaltes in de Meent is met een blik op de toekomst echter noodzakelijk voor de Meentbewoner.

Ook de bereikbaarheid binnen de wijk is een punt van aandacht voor de toekomst, voor sommige bewoners zijn de bushaltes en het winkelcentrum al te ver om te lopen. Ook zijn niet alle plekken in wijk geschikt voor een rollator, rolstoel of scootmobiel. Op sommige plekken zijn de stoepen hoog, staan er hekjes of missen er goede en veilige oversteekplaatsen. Met het verouderen van de populatie is het belangrijk deze bereikbaarheid te waarborgen. Het uitbreiden van de bankjesroute of het aanbieden van een buurtbusje zou hiervoor een oplossing zijn.

### **Voorzieningen**

De Meent is een wijk met goede voorzieningen, het winkelcentrum biedt alles wat de bewoner dichtbij huis nodig heeft en de Kruisdam biedt activiteiten aan. Er is echter wel een roep om meer diversiteit in het aanbod. Dat er nu veel in de Kruisdam maakt dat er ook een groep 'gemist' wordt. De Kruisdam en de Meentwerf zouden een goede aanvulling op elkaar kunnen zijn en elkaar kunnen versterken in het organiseren van activiteiten en het functioneren als ontmoetingsplek. Daarnaast wordt het idee van een bibliotheek met koffiehok geopperd en wordt de wens voor de mogelijkheid tot het eten van een simpele maaltijd in de Kruisdam uitgesproken.

### **Zorg**

In de toekomst zal de Meentbewoner een groter beroep gaan doen op zorgfaciliteiten. De huisarts en fysiotherapeut hebben al een plek in de wijk, net zoals de buurtsportcoach die werkt aan het langer vitaal en gezond houden van ouderen. Wat voor de toekomst nodig is in de Meent is een gezondheidscentrum waarin alle zorg en welzijnsvoorzieningen samen kunnen komen. Hier kan dan ook een aanspreekpunt voor de wijkverpleging en thuiszorg komen. Daarnaast zou het goed zijn als er weer een tandarts in de wijk komt.

Er zou ook meer aandacht voor dementie moeten komen, de eerste goede stappen zijn al gezet met de dagbestedingsactiviteit en het winkelcentrum is ook gericht op dementievriendelijkheid. Gezien de prevalentie van dementie in de Meent is het echter een goed idee wanneer er wijkbreed ingezet gaat worden op dementievriendelijkheid. Bijvoorbeeld door aanpassingen in het straatbeeld waardoor mensen de Kruisdam

kunnen vinden. Een effect hiervan kan zijn dat de ervaren drempel om naar de dagbesteding te gaan verlaagd wordt.

## Overzicht van initiatieven, processen en voorzieningen voor de Meent

In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van de initiatieven, processen en voorzieningen die, afgaande op de onderzoeksresultaten, nodig zijn om de Meent in de toekomst voor alle inwoners leefbaar te houden. Het overzicht is opgedeeld in de aanbevelingen die voortkomen uit de literatuur, de interviews en de focusgroepen, dit maakt dat er een verschil zit in hoe concreet de aanbevelingen zijn. Waar bijvoorbeeld uit de literatuur de weinig concrete aanbeveling komt dat het aan te bevelen is om aandacht te hebben voor de verkeersveiligheid kunnen in de interviews en focusgroepen voorstellen gedaan zijn voor specifieke activiteiten. Deze aanbevelingen vullen elkaar aan en zullen deels overlappen. Er is gekozen voor deze opsplitsing van de aanbevelingen zodat het duidelijk is wat de herkomst van de aanbeveling is; literatuur, professional of bewoner.

De uitvoering en daarmee ook prioritering van de aanbevelingen valt buiten het bereik van dit onderzoek. De Stichting de Hilversumse Meent zal zich hierover buigen en stappen zetten. Dat wil echter niet zeggen dat de verantwoordelijkheid voor een goede uitvoering altijd bij de Stichting ligt. De leefbaarheid en levensloopbestendigheid van de Meent is een vraagstuk dat domein- en organisatie overstijgend is. Samenwerking tussen verschillende domeinen (welzijn, woningbouw, zorg) en organisaties (gemeente, corporaties, zorginstellingen en de Stichting) is in de uitvoering van veel aanbevelingen dan ook noodzakelijk.

### Aanbevelingen volgend uit de literatuur

<b>Onderwerp</b>	<b>Omschrijving en aanbeveling</b>
<i>Wonen</i>	De verantwoordelijkheid voor woningaanpassingen ligt steeds vaker bij de huiseigenaar. Omdat er echter nog veel onduidelijk is voor de huiseigenaar is voorlichting nodig over: <ul style="list-style-type: none"><li>- Wat is er mogelijk als het aankomt op je huis levensloopbestendig maken (van kleine aanpassingen tot een grote verbouwing)</li><li>- Voor welke aanpassingen kan je bij de gemeente terecht</li><li>- Voor welke aanpassingen ben je zelf verantwoordelijk</li><li>- Wat zijn mogelijke financieringsvormen</li></ul>
<i>Wonen</i>	Er ontstaan steeds meer woonvormen die tussen zelfstandig wonen en wonen in een verpleeghuis inzitten. Dergelijke woonvormen beantwoorden ook (een deel van) de huisvestingsvraag binnen de Meent. Meer kennis en voorlichting over dergelijke woonvormen, denk aan woongroepen en hofjeswoningen, en over hoe deze te organiseren binnen de wijk



---

is nodig.

---

<i>Wonen</i>	Gezien de gehechtheid aan de eigen buurt, en de verhuisbereidheid binnen de eigen buurt, is het bij nieuwbouw sterk aan te bevelen hiervoor ruimte binnen de Meent te vinden.
<i>Wonen</i>	Om te voorkomen dat er in de Meent (nog) grotere problemen ontstaan rond de huisvesting en zorg van ouderen, is het nodig dat de gemeente Hilversum inzicht heeft in de lokale opgave op het gebied van wonen en zorg. Samenwerking tussen ruimtelijke ordening en het sociaal domein en tussen gemeenten, zorgorganisaties en woningcorporaties is hiervoor noodzakelijk.
<i>Mobiliteit</i>	Het bevorderen van mobiliteit onder thuiswonende ouderen is zeer

---

	<p>belangrijk. Dit kan gedaan worden door:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- het aanbieden van hulpmiddelen (rollator, rolstoel, etc.)</li> <li>- Transportvoorzieningen (buurtbus, AutoMaatje)</li> <li>- Het goed inrichten van de openbare ruimte (voldoende bankjes, verlaagde stoepen)</li> <li>- Het goed regelen van thuishulp, dagopvang en (beweeg)aanbod voor ouderen in de wijk.</li> </ul>
<i>Mobiliteit</i>	Vergrijzing betekent meer autoverplaatsingen overdag binnen de wijk en daarmee een hoger risico op ongevallen en verkeersslachtoffers. Aandacht voor verkeersveiligheid en het aanmoedigen van (waar mogelijk) andere vervoersmiddelen binnen de Meent is nodig.
<i>Contact tussen jong en oud</i>	De woonomgeving is een belangrijke ontmoetingsplek voor verschillende generaties. Het opzetten van gemengde woonvormen in de Meent kan dit contact waarborgen en aanmoedigen.
<i>Eenzaamheid</i>	Buurtinitiatieven bieden een oplossing voor de groeiende eenzaamheid in vergrijzende wijken. Voor de Stichting de Hilversumse Meent geldt de aanbeveling: <ul style="list-style-type: none"> <li>- De activiteiten zoals ze nu georganiseerd worden voort te zetten</li> <li>- Te leren van wat andere buurtinitiatieven doen</li> <li>- Te onderzoeken wat werkt in het tegengaan van eenzaamheid.</li> </ul>
<i>Gezondheid en zorg</i>	Dementie zal in de toekomst de hoogste ziektelast en sterfte veroorzaken, dit in combinatie met het langer thuis wonen maakt dat dementievriendelijkheid in de Meent een belangrijk thema is. Het is daarom aan te bevelen dat de verschillende zorg en welzijn partijen (formeel en informeel) in de Meent werken aan het vormen van een dementievriendelijke gemeenschap.
<i>Gezondheid en zorg</i>	De samenwerking tussen formele en informele zorg en ondersteuning in de Meent is van groot belang om ouderen een goede kwaliteit van leven te bieden. De Stichting Hilversumse Meent organiseert al veel samen met de formele zorg partijen, het is aan te bevelen deze samenwerking voort te zetten, te verduurzamen en verder te ontwikkelen.
<i>Gezondheid en zorg</i>	Het is voor de gezondheid van ouderen belangrijk dat zij na een ziekenhuisopname, en wanneer zij niet direct naar huis kunnen, snel doorstromen naar een revalidatieplek. Deze plek is voorkeur in de eigen omgeving. Het is hierom aan te bevelen te onderzoeken of het mogelijk is eerstelijnsbedden of revalidatiezorg in de Meent te organiseren.

---

<i>Mantelzorg</i>	Het is van groot belang dat mantelzorgers weten hoe zij ondersteuning aan kunnen vragen en dat er aandacht is voor het welbevinden van deze ondersteuners. Het organiseren van ondersteuning en voorlichting voor mantelzorgers vanuit zowel de formele als informele zorg is aan te bevelen.
-------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

---

### **Aanbevelingen volgend uit de interviews**

---

<b><i>Onderwerp</i></b>	<b><i>Omschrijving en aanbeveling</i></b>
-------------------------	-------------------------------------------

---

<i>De Stichting de Hilversumse Meent</i>	De Stichting de Hilversumse Meent bestaat uit verschillende commissies en activiteiten. Voor buitenstaanders is het niet altijd duidelijk wat de samenhang is. De Stichting zou meer integraal en in samenhang kunnen organiseren.
<i>De Stichting de Hilversumse Meent</i>	Het is belangrijk te blijven investeren in een goede relatie tussen de Stichting en de zorg- en welzijn professionals actief in de wijk.
<i>De Stichting de Hilversumse Meent</i>	De activiteiten van de Stichting zijn gericht op een (oudere) kerngroep. De activiteiten kunnen inclusiever en het aanbod kan gevarieerder, om mensen (jong en oud) die zich nu niet aangesproken of welkom voelen te betrekken.
<i>De Kruisdam</i>	De Kruisdam heeft een centrale positie in de wijk, maar kan aantrekkelijker gemaakt worden voor bezoekers: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vaste openingstijden zou de drempel om even binnen te komen lopen verlagen.</li> <li>- Meer activiteiten aanbieden die voor verschillende groepen leuk zijn (zoals nu al Sinterklaas en sportwedstrijden).</li> <li>- Onderzoeken hoe de Kruisdam en andere ontmoetingsplekken in de Meent elkaar kunnen aanvullen en versterken.</li> </ul>
<i>Sociale cohesie</i>	Het aanmoedigen van sociaal contact tussen de generaties door: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Het opzetten van laagdrempelige sociale initiatieven</li> <li>- Een gezamenlijke moestuin</li> <li>- Activiteiten in de hofjes</li> </ul>
<i>Sociale cohesie</i>	Er ligt veel nadruk op de vergrijzing en de ouderen in de Meent, het is belangrijk andere groepen zoals de inwoners met een niet-westerse achtergrond niet over hoofd te zien in de activiteiten die georganiseerd worden.
<i>Sociale cohesie</i>	Voor de toekomst van de wijk is het belangrijk om rekening te houden met een toenemende diversiteit in de wijk en te onderzoeken hoe deze mensen onderdeel kunnen worden van de structuur van de Meent.
<i>Gezondheid en zorg</i>	Een voorziening waar verpleging en verzorging geboden wordt goed zou passen in de wijk. Als mensen in de wijk kunnen blijven als zij niet meer zelfstandig kunnen wonen neemt de kans op eenzaamheid af.
<i>Gezondheid en zorg</i>	Het dementievriendelijk maken van de wijk zou in de komende periode een speerpunt moeten zijn. <ul style="list-style-type: none"> <li>- Trainingen</li> <li>- Voorlichting</li> </ul>

---

<i>Gezondheid en zorg</i>	Voor een makkelijke en snelle doorverwijzing naar de dagbestedingsactiviteit Ontmoeting & dagbesteding is er een generiek formulier nodig waarmee de professionals toestemming krijgen informatie te delen.
<i>Voorzieningen en bereikbaarheid</i>	Een goede bereikbaarheid van Bussum en Hilversum is belangrijk, ook wanneer de auto of fiets geen optie meer is. Om de Meentbewoner zelfstandig en zelfredzaam te houden is het behoud van de buslijn noodzakelijk: - De bushaltes in de wijk behouden

---

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Frequentie omhoog</li> <li>- De bus op zaterdag weer gratis maken voor ouderen</li> </ul>
<i>Voorzieningen en bereikbaarheid</i>	<p>De omgeving van het winkelcentrum anders inrichten om het bereikbaar en veilig te houden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aanwijzen van een fiets- en scootmobiel zone</li> <li>- Oplaadpunt scootmobiel</li> <li>- Kiss&amp;ride plek voor de Wmo taxi</li> </ul>
<i>Voorzieningen en bereikbaarheid</i>	<p>Het concept van de buurtbus in de wijk Kerkelande overnemen in de Meent zodat mensen de bus en het winkelcentrum langer kunnen bereiken.</p>
<i>Voorzieningen en bereikbaarheid</i>	<p>Aandacht besteden aan de rolstoel, rollator, scootmobiel en kinderwagenvriendelijkheid van de wijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verlaagde stoepen</li> <li>- Duidelijke oversteekplaatsen</li> <li>- Niet te veel hekjes op de voetpaden</li> </ul>
<i>Wonen</i>	<p>Om de wijk toekomstbestendig te maken staat het oplossen van het woonprobleem met stip op één. Het bouwen van een tweede Meentzicht is noodzakelijk. In dit gebouw zou wonen en zorg samen moeten komen door het vestigen van een gezondheidscentrum in de plint.</p>
<i>Wonen</i>	<p>Er heerst bij veel Meentbewoners onduidelijkheid over de kosten en mogelijkheden rondom verhuizingen. Voor verwachtingsmanagement en het wegnemen van angst, meer voorlichting over:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Hoe je het thuisgevoel kan meenemen naar een nieuwe woning</li> <li>- Wat worden de maandlasten na een verhuizing</li> </ul>
<i>Wonen</i>	<p>Ook huiseigenaren worden ouder en hebben behoefte aan passende woningen. Voor verwachtingsmanagement en het wegnemen van angst, meer voorlichting over:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Het belang van woningaanpassingen op tijd uitvoeren</li> <li>- Het financieren van woningaanpassingen</li> </ul>
<i>Wonen</i>	<p>Meer vroegsignalering op het gebied van woningaanpassingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De leeftijd van de 75+ gesprekken naar beneden brengen en tijdens deze gesprekken meer aandacht besteden aan wonen en de mogelijkheden van woningaanpassingen en verhuizen.</li> <li>- Wanneer ouderen voor het eerst met het Sociaal Plein in contact komen meteen samen kijken naar de vragen en mogelijkheden rondom woningaanpassingen.</li> </ul>

## Aanbevelingen volgend uit de focusgroepen

---

<b>Onderwerp</b>	<b>Omschrijving en aanbeveling</b>
<i>Wonen</i>	Het is belangrijk om onzekerheid rondom verhuizingen weg te nemen. Voorlichting over: <ul style="list-style-type: none"><li>- Kosten van een verhuizing</li><li>- Het belang van een woningnetinschrijving</li><li>- Mogelijkheden rondom woningaanpassingen</li></ul>

---

<i>Wonen</i>	Er zijn te weinig woningen voor ouderen in Meent, nieuwbouw is noodzakelijk voor ouderen om in de wijk te kunnen blijven wonen.
<i>Wonen</i>	Het is belangrijk dat de nieuwbouw de uitstraling en structuur (groen en open) van de wijk niet veranderd.
<i>Wonen</i>	Mensen hebben behoefte om ook wanneer zij niet meer zelfstandig kunnen wonen in de wijk te blijven, een 'ouderwets bejaardentehuis' kan dit mogelijk maken.
<i>Sociale cohesie</i>	Een goede verbinding tussen jong en oud maakt de wijk leuker en leefbaarder, en de Stichting en de Kruisdam hebben dan ook bestaanszekerheid. Om dit te bewerkstelligen: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Moet er werk gemaakt worden van de uitstraling van de Kruisdam. Je moet van buitenaf kunnen zien dat het binnen gezellig en verwelkomend is.</li> <li>- De Stichting moet verder verjongen, hiervoor moet de 'oude garde; open staan en flexibel zijn.</li> <li>- Op een andere manier gaan communiceren, bijvoorbeeld via social media</li> <li>- Onderzoeken welke activiteiten de aansprekend zijn voor de groep 35+'ers in de wijk</li> </ul>
<i>Sociale cohesie</i>	Er zijn zorgen over het verdwijnende potentieel aan vrijwilligers. Uitzoeken of een vrijwilligersvergoeding een optie is om het aantal vrijwilligers binnen de stichting op peil te houden.
<i>Zorg</i>	De huisartsen kunnen beter samenwerken door bijvoorbeeld voor elkaar waar te nemen.
<i>Zorg</i>	Een tandartspraktijk in de wijk is met het oog op de afnemende mobiliteit en het belang van goede mondzorg voor ouderen belangrijk
<i>Zorg</i>	Er is vraag naar een gezondheidscentrum op een goed bereikbare plek in de wijk waar alle zorgaanbieders gevestigd zijn.
<i>Zorg</i>	De voorlichting rondom de dagbesteding kan beter. <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mensen zijn er wel bekend mee maar er is wat onduidelijkheid over of je een indicatie nodig hebt om deel te nemen.</li> <li>- Mensen vinden het moeilijk om toe te geven dat zij onder de doelgroep van de dagbesteding vallen. Bredere bekendheid kan dit (deels)wegnemen.</li> </ul>



---

<i>Zorg</i>	<p>Meer aandacht voor dementie in de wijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De Meent heeft een complex stratenplan, zorgen dat mensen sowieso het winkelcentrum/de Kruisdam/de dagbesteding kunnen vinden.</li> <li>- Voorlichting over hoe je mensen met dementie kan helpen en ondersteunen</li> </ul>
<i>Fysieke omgeving en voorzieningen</i>	<p>Ondanks dat de bus niet veel gebruikt wordt is het behoud ervan belangrijk. De bus wordt ook aantrekkelijker wanneer:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De frequentie omhoog gaat</li> <li>- De aansluitingen op de trein in Hilversum en Bussum beter zijn</li> </ul>

---

	- De haltes in de wijk behouden blijven
<i>Fysieke omgeving en voorzieningen</i>	Er is behoefte om het aanbod in het winkelcentrum uit te breiden met een bibliotheek met koffiehoeke.
<i>Fysieke omgeving en voorzieningen</i>	Er is behoefte om het aanbod in de Kruisdam uit te breiden met de mogelijkheid er 's avond een simpele maaltijd te kunnen eten.
<i>Fysieke omgeving en voorzieningen</i>	Om de bereikbaarheid van de voorzieningen in en buiten de wijk de waarborgen het AutoMaatje van de ANWB in de wijk opzetten of een (elektrisch)busje binnen de wijk laten rijden.
<i>Fysieke omgeving en voorzieningen</i>	Steeds meer mensen in de wijk zijn afhankelijk van een rollator, scootmobiel of rolstoel. Het is belangrijk dat de voorzieningen in de wijk ook voor deze groep bereikbaar blijven: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Opletten dat de hekjes bij de groengordel deze groep niet te veel hinderen.</li> <li>- Verlaagde stoepen en voldoende rustpunten.</li> <li>- Goede oversteekplaatsen bij de bushaltes.</li> </ul>
<i>Fysieke omgeving en voorzieningen</i>	Het is belangrijk om gevoelens van onveiligheid bij de Meentbewoner tegen te gaan. Door: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Een zichtbare wijkagent in de Meent</li> <li>- Goede straatverlichting</li> <li>- Opgeruimd en verzorgd straatbeeld</li> </ul>

## 15. Verwijzingen

Actiz. (2019). *Position paper wonen en zorg voor kwetsbare ouderen*. Utrecht: Actiz.

Aedes-Actiz Kenniscentrum Wonen-Zorg. (2013). *Generaties verbinden, inspiratie vinden*. Utrecht: Aedes-Actiz Kenniscentrum Wonen-Zorg.

CBS.(2018). *Een van de vijf ouderen beperkt in bewegingsvrijheid*. Den Haag: Centraal Bureau voor de Statistiek.

Daalhuizen, F., van Dam, F., de Groot, C., Schilder, F., & van der Staak, M. (2019). *Zelfstandig thuis op hoge leeftijd: verkenning van knelpunten en handelingsperspectieven in beleid en praktijk*.

Den Haag: Planbureau van de Leefomgeving.

de Boer, A., Plaisier, I., & de Klerk, M. (2019). *Mantelzorgers in het vizier*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.

de Jong, Y. (2018, september 14). *Cijfers over mantelzorg in Nederland*. Opgehaald van Zorg voor Beter: <https://www.zorgvoorbeter.nl/mantelzorg/cijfers-nederland>

Dekker, P., den Ridder, J., & de Goede, I. (2010). *Continu Onderzoek Burgerperspectief*.

*Kwartaalbericht 2010/1*. Den Haag: SCP.

Dijk, A., Dröes, R., Hoek, L. v., & Mieland, F. (2014). *Draaiboek Laagdrempelige Psychogeriatrische Dagbehandeling met Mantelzorgondersteuning*. Amsterdam: VU medisch centrum. Afdeling Psychiatrie/Afdeling Huisartsgeneeskunde en Ouderengeneeskunde.

GGDNederland. (2018). *Gezondheidsmonitor Volwassenen en Ouderen, GGD'en, CBS en RIVM*. Den Haag: GGD Nederland.

Groen-Van de Ven, L., Smits, C., F., D. G., Span, M., Eefsting, J., Jukema, J., & Vernooij-Dassen, M. (2017). Involvement of people with dementia in making decisions about their lives: a qualitative study that appraises shared decision-making concerning daycare. *MBJ Open*.

Groot, C. d., Dam, F. v., & Daalhuizen, F. (2014, 06 27). Honkvast in een koopwoning: vergrijzing, verzilvering en woningaanpassingen. *Geron*, pp. 27-29.

Hagestad, G. O., & Uhlenberg, P. (2005). Social separation of old and young: The root of ageism.

*Journal of Social Issues*, 61, 2, 343-360.

Klerk, M. d., Boer, A. d., Plaisier, I., Schyns, P., & Kooiker, S. (2015). *Informele hulp: wie doet er wat?*

Den Haag: SCP.

Kooiker, S., de Jong, A., Verbeek-Oudijk, D., & de Boer, A. (2019). *Toekomstverkenning mantelzorg aan ouderen in 2040. Een regionale toekomstverkenning voor de komende 20 jaar*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.

Langzultuwonen. (2019, Mei 27). *Langer thuis met dementie: 10 aandachtspunten*. Opgehaald van langzultuwonen: <https://www.langzultuwonen.nl/langer-thuis-met-dementie-10-aandachtspunten/>

Leefbarometer. (2019, oktober 7). *Dimensies en indicatoren*. Opgehaald van Leefbarometer: [www.leefbarometer.nl](http://www.leefbarometer.nl)

Leidelmeijer, K., & van Kamp, I. (2004). *Kwaliteit van de leefomgeving en leefbaarheid; Naar een begrippenkader en conceptuele inkadering*. Bilthoven: RIVM.

Nederlandse Zorgautoriteit. (2018). *Monitor acute zorg 2018*. Utrecht:

Nederlandse Zorgautoriteit. Planbureau voor de Leefomgeving. (2013).

*Vergrijzing en Ruimte*. Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.

Planbureau voor de Leefomgeving. (2013). *Vergrijzing, verplaatsingsdrang en mobiliteit*. Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.

RIVM. (2018). *De vergrijzing heeft grote impact op de volksgezondheid en zorg*. Bilthoven: RIVM. Robinson, A., Lea, E.,

Hemmings, L., Vosper, G., McCann, D., & Weeding, F. (2012). Seeking respite: issues around the use of day respite care for the carers of people with dementia. *Ageing Society*, 196-218.

SCP. (2018, maart 29). *Sterke daling van potentiële mantelzorgers in de toekomst*. Opgehaald van Sociaal en Cultureel Planbureau: [https://www.scp.nl/Nieuws/Sterke\\_daling\\_van\\_potenti\\_le\\_mantelzorgers\\_in\\_de\\_toekomst](https://www.scp.nl/Nieuws/Sterke_daling_van_potenti_le_mantelzorgers_in_de_toekomst)

Stichting Hilversumse Meent. (2018, november 19). *Doel en organisatie*. Opgehaald van Hilversumse Meent: [www.hilversumsemeent.nl](http://www.hilversumsemeent.nl)

van Dam, F. (2017, 09 14). De Grijze Groeikern. *Rooilijn*.

van Dam, F., & Daalhuizen, F. (2013, april 16). Vergrijzing als kans voor dorpen. *Rooilijn*, pp. 136-141. van den Broek, A., Bronneman, R., &

Veldheer, V. (2010). *Wisseling van de wacht*. Den Haag: SCP. Vermeij, L.

(2011, maart 7). Jong en oud leven in gescheiden werelden. *Sociale Vraagstukken*.

Visser, M. (2015). *Sedentair gedrag van ouderen*. Amsterdam: Vrije Universiteit Amsterdam.

Werkverband Periodieke Rapportage Bevolkingsvraagstukken. (2012). *Actief Ouder Worden in Nederland*. Den Haag: Werkverband Periodieke Rapportage Bevolkingsvraagstukken

Stichting Hilversumse Meent De Meent 5 - 1218CB  
Hilversum [info@hilversumsemeent.nl](mailto:info@hilversumsemeent.nl)  
[www.hilversumsemeent.nl](http://www.hilversumsemeent.nl)

# Bijlage 4: Makeltrent – problematiek Havenstraat + Parkeerproblematiek

## Deel 1 – brief gemeente transformatie problematiek Havenstraat

9 November 2020, Hilversum

Geachte college van B&W,

Ik zou graag uw aandacht willen voor het volgende. Wij, Makeltrent, hebben dit jaar de Havenstraat 49 gekocht waar nu op de begane grond nog een dagbesteding zit en op de verdieping een groot maar verouderd appartement aanwezig is. De huur van de dagbesteding is per april 2021 opgezegd waardoor wij het gehele gebouw onder handen kunnen nemen.

Wij hebben dit gebouw gekocht om op deze locatie woonfuncties toe te voegen conform gemeentelijk beleid (agenda economie en media 2020/2021, bijlage 1) waarbij het volgende beschreven staat:

*In het gemeentelijk detailhandelsbeleid en het horecakader is de compacte structuur voor retail en horeca in Hilversum vastgelegd. Dit betekent ook dat er voor straten als de Vaartweg, Havenstraat, Emmastraat, Koninginneweg en Naarderstraat een nieuw perspectief nodig is. Dit is gebaseerd op het uitfaseren van detailhandel en omzetten naar wonen. De Havenstraat een heeft nog een functie als restaurantzone.*

Dit komt overeen met de visie om het centrum compacter te maken (zie bijlage 2).

Wij willen dit beleid graag verwezenlijken en hier ons steentje aan bijdragen. Wij willen het gebouw transformeren naar zes duurzame appartementen. Per verdieping willen wij twee appartementen per verdieping realiseren van circa 50m<sup>2</sup>. Aangezien het gebouw nu uit twee lagen bestaat willen wij, net als de beide gebouwen naast ons, een dakopbouw realiseren waar wij ook twee woningen willen realiseren. Door de toevoeging van deze verdieping ontstaat de mogelijkheid om een goed geïsoleerde schil te creëren waardoor de woningen energiezuinig kunnen worden gerealiseerd.

Op de Tweede Nieuwstraat 45A t/m 47B hebben wij ervaring opgedaan om energiezuinige woningen te realiseren met allerlei nieuwe duurzame toepassingen, zoals een grote hemelwatertank, een hydraloop, douche- en gevel WarmteTerugWinning systemen en wij zouden voor deze ontwikkeling nog meer duurzame vernuftigheid toepassen om zo de duurzame boodschap te stimuleren en tevens deze kennis te delen met andere Hilversummers.

Wij hebben voor deze transformatie een gerenommeerde architect, Archiworks in handen genomen om zo architectonische en duurzame kwaliteit toe te voegen aan de Havenstraat. Deze architect, Maarten Marijnusse heeft in 2012-2013 Hilversumse Architectuur Prijs 2012-2013 gewonnen voor de ontwikkeling van de Oude Haven.

Echter is dit verhaal simpelweg niet mogelijk doordat het beleid/ visie niet synchroon loopt met het eigen parkeerbeleid (parkeernota 2017). Ik zou graag toelichten waar de schoen wringt en natuurlijk welke oplossing wij aandragen.

In de parkeernota staat beschreven dat er voor ontwikkelingen altijd parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd dienen te worden. Op de Havenstraat, een voormalige winkelstraat bestaat deze mogelijk niet aangezien er geen eigen terrein aanwezig is. Dit geldt niet alleen voor onze ontwikkeling maar voor de gehele straat. Hierdoor kan er dus nooit aan deze eis voldaan worden waardoor de wens zoals in de economische visie beschreven staat om de Havenstraat om te zetten naar woongebied een wens is die met de huidige regelgeving simpelweg niet uitvoerbaar is.

Voor het afgesloten kernwinkelgebied is hier al wel een oplossing. Daar hanteert de gemeente geen parkeernorm waardoor het wonen boven winkels gestimuleerd wordt. Wil men daar parkeren, moet men zelf bij een nabij gelegen parkeergarage een abonnement afnemen.

Nu is het zo dat de Havenstraat 49 in een straal van 200 meter ligt van een openbare parkeergarage. Volgens de parkeernota mogen wij het bezoekersdeel van de parkeereis, (0,3 parkeerplaats per woning) afwentelen op deze garage wat betekent dat nog steeds per woning 1,4 parkeerplaats per woning gerealiseerd moet worden. Naast het feit dat ik het opmerkelijk vind dat de bezoekers wel in de garage mogen parkeren maar de bewoners niet vind ik een bijzondere keuze. Gevoelsmatig zou dit andersom veel beter werken. Het is immers betaald parkeren van maximaal 1 uur op de Havenstraat waar iedereen mag parkeren. Men zal pas in de parkeergarage parkeren als er nergens op de Havenstraat plek is of men langer dan 1 uur wil blijven. Om de parkeerdruk op straat niet toe te laten nemen willen wij willen de parkeereis van de aanwezige woning dus inruilen voor het bezoekersdeel van deze woningen.

Door het betaald parkeren op de Havenstraat is het voor de toekomstige bewoners niet mogelijk om te parkeren op de straat simpelweg omdat ze geen parkeervergunning krijgen. Hierdoor is het afsluiten van een abonnement in een parkeergarage een logische keuze aangezien men hier dagelijks gebruik van kan maken.

### **Oplossing:**

---

Met de Mobiliteitsvisie 2040 in het verschiep is het essentieel om een testcase te creëren om te kijken wat werkt. Tot nu toe is het nog onduidelijk wat de beste methodiek is maar des te logischer is het om op de Havenstraat een pilot te draaien om zo de straat een facelift/ upgrade te geven en leegstand om te zetten naar een woonfunctie.

Het voorstel is dat op de Havenstraat woningen gerealiseerd kunnen worden zonder een parkeerplaats op eigen terrein te creëren. Dat betekent dat de toekomstige bewoners dus geen parkeerplaats hebben en geen parkeervergunning krijgen. Dit kunnen wij notarieel vastleggen en natuurlijk goed communiceren met onze toekomstige huurders maar het zou ook wenselijk zijn om dit expliciet op de gemeente site aan te geven dat op de volgende adressen het niet mogelijk is om een parkeervergunning aan te vragen. Deze manier van werken past men in Amsterdam (zie pagina 3) toe en is relatief eenvoudig te realiseren. Mocht men toch willen parkeren, kan men een abonnement afsluiten in de dichtbij zijnde parkeergarages.

Daarnaast is het ook een mogelijkheid om voor de nieuw te realiseren woningen een kleine bijdrage te vragen voor het mobiliteitsfonds. Op deze manier heeft de gemeente middelen om nog meer te investeren in nieuwe vormen van mobiliteit.



Wij zullen in onze transformatie rekening houden met voldoende fietsstandplaatsen in het achtergelegen terrein om zo het openbaar vervoer te stimuleren en het straatbeeld niet vervuilen.

Aangezien er vanuit de gemeente Hilversum een enquête is gehouden omtrent de mobiliteitsvisie 2040 heb ik contact gehad met de heer Marco Maréchal begreep ik dat de input van de mobiliteitsvisie voor dit gebied positief was op de vraagstelling waar gesteld werd dat woningen gerealiseerd konden worden zonder een parkeerplaats te realiseren.

Op deze manier ben ik van mening dat dit voorstel een oplossing biedt om de discrepantie in verschillende gemeentelijk beleid recht te trekken, leegstand omgezet kan worden naar een woonfunctie waar veel vraag naar is en bovendien wij allen gaan monitoren of deze omzetting een parkeerdruk op zal leveren. Indien dit het geval is hebben wij bijgedragen aan het mobiliteitsfonds om zo de eventuele ontstane problematiek op te lossen. Een win-win situatie op alle vlakken, zowel nu als in de toekomst. Op deze manier spelen wij in op de veranderingen die in de hedendaagse samenleving zichtbaar zijn.

Ik hoop dat wij de probleemstelling duidelijk hebben gemaakt en u tevens overtuigt hebben van de oplossing die wij aandragen. Ik denk graag in kansen en meen dat deze oplossing perfect is om leegstand op de Havenstraat terug te dringen en bij te dragen aan de woningopgave.

Ik ben natuurlijk bereid om dit verhaal mondeling toe te lichten.

Ik hoop van u te horen.

Met vriendelijke groet,

Raoul van de Wetering

Oprichter [www.Hilversummers.nl](http://www.Hilversummers.nl)

Eigenaar van de broedplaats Fabrique Ludique Van  
de Wetering VOF & Makeltrent [info@makeltrent.nl](mailto:info@makeltrent.nl)

06-24950434

**Bijlage 1:** Agenda economie en media 2020/2021

**Bijlage 2:** Kranten artikel compacter centrum

**Verwijzing:** <https://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/parkeervergunning/nieuwbouw/>



Dhr. R. van de Wetering

GEMEENTE HILVERSUM  
POSTBUS 9900  
1201 GM HILVERSUM

BEZOEKADRES:  
RAADHUIS  
DUDOKPARK 1  
TELEFOONNUMMER: 14 035  
WWW.HILVERSUM.NL

DATUM 26 januari 2021  
ZAAKNUMMER 717370  
BEHANDELD DOOR T. van den Hoek  
TELEFOON (035) 629 2678  
BETREFT Reactie op uw brief van 9 November 2020

Geachte heer Van de Wetering,

Op 9 november 2020 heeft u een brief ingediend bij de griffie gericht aan het college van Burgemeester en Wethouders. In de brief geeft u aan dat het huidige parkeerbeleid een transformatie van het pand met adres Havenstraat 49 onmogelijk maakt. Ook geeft u aan dat dit voor meer ontwikkelingen op de Havenstraat geldt. Verder geeft u uw visie op de oplossing. Puntsgewijs reageren wij op uw brief.

#### **Problematiek Havenstraat krijgt de aandacht in vernieuwd parkeerbeleid**

Ten eerste geeft u aan dat de schoen wringt in het huidige parkeerbeleid dat door de raad in 2017 is vastgesteld. Volgens dit beleid moet bij transformaties de toenemende parkeervraag op eigen terrein worden opgelost. Vanwege het karakter en de bebouwing van de Havenstraat, is dit voor de meeste gebouwen in deze straat niet mogelijk. Om die reden is het ook in het huidige beleid reeds mogelijk om, onder voorwaarden, de parkeereis af te kopen via een storting in het mobiliteitsfonds.

Toch (h)erkent de gemeente ook het door uw beschreven probleem. De gemeente is echter verplicht te toetsen aan het vigerend beleid. Na vaststelling van de mobiliteitsvisie in 2021, zal de gemeente het parkeerbeleid ook updaten. Hierbij zal ook zeker de aandacht uitgaan naar de problematiek in de Havenstraat.

#### **Alleen het bezoekersdeel kan afgewenteld worden op de openbare parkeergarages**

Ten tweede vindt u het vreemd dat alleen het bezoekersdeel van de parkeervraag op de bestaande garages afgewenteld mag worden en niet het bewonersdeel. Als reden noemt u dat bezoekers wel in de garage mogen parkeren en bewoners niet. Dit klopt niet. Bewoners mogen namelijk ook een abonnement in de garage afsluiten. Echter, vanwege de wet Markt en Overheid, moeten de abonnementstarieven in de garage kostendekkend zijn. Parkeren in de garage kost een bewoner al snel €130 per maand. Een parkeervergunning op straat kost in de schil €50 euro per jaar. Bewoners zullen om economische redenen dan ook sneller kiezen voor een parkeervergunning op straat dan een abonnement in de garage. Momenteel hebben wij nog geen juridische basis om de bewoners uit te sluiten van het verkrijgen van een bewonersvergunning. Wij kunnen de bewoners niet dwingen tot het afsluiten van een abonnement in de bestaande garages.

Verder, is het om een andere reden ook logischer om het bezoekersdeel op de parkeergarage af te wentelen en niet het bewonersdeel. Bijvoorbeeld, indien een transformatie wel ruimte heeft voor één parkeerplaats op eigen terrein. Deze zou dan bestemd zijn voor bezoekers. Hierdoor hebben de bewoners van het pand

continu vreemde mensen over hun erf omdat er bezoekers van winkels parkeren. Of, er is een parkeerplaats waar zij zelf geen gebruik van kunnen en mogen maken. Alleen hun eigen bezoek mag er parkeren. Het mogelijk maken om enkel het bewonersdeel af te wentelen op de parkeergarages en het bezoekersdeel niet, is daarom niet haalbaar.

### **Winkelregime Havenstraat**

Zoals u aangeeft, hebben steeds meer pandeigenaren het plan om de panden in de havenstraat te transformeren naar woningen. Indien de Havenstraat in de toekomst alleen nog maar uit woningen bestaat, zal het winkelstraatregime van maximaal 3 uur parkeren zijn doel niet meer dienen en opgeheven worden. Vergunninghouders kunnen dan weer zelf in de Havenstraat parkeren. Ook om deze reden is het niet wenselijk het parkeren voor bezoekers beter te faciliteren dan voor bewoners.

### **Afwijken van het huidige parkeerbeleid is niet mogelijk**

U stelt voor om met het oog op de Mobiliteitsvisie 2040 alvast te starten met een testcase op de Havenstraat om de door u beoogde ontwikkeling mogelijk te maken. U stelt hierbij voor dat toekomstige bewoners van de transformaties in de Havenstraat geen parkeerplek op eigen terrein hebben, en ook niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning op straat. Momenteel kunnen wij zelfstandige adressen zonder eigen parkeerplaats geen vergunning op straat weigeren, omdat dit niet geborgd is in het beleid. Indien een nieuwe bewoner het weigeren van een vergunning aanvecht, houdt dit juridisch geen stand. Het notarieel vastleggen is niet hierin niet voldoende.

### **Parkeereis afkopen via mobiliteitsfonds is, onder voorwaarden, reeds mogelijk**

Tevens stelt u voor dat de ontwikkelende partij een kleine bijdrage doet in het mobiliteitsfonds. Met het geld uit de mobiliteitsfonds kan de gemeente investeren in mobiliteitsoplossingen. De mobiliteitsfonds bestaat reeds. Ontwikkelaars kunnen de parkeereis afkopen indien zij aan de gestelde voorwaarden kunnen voldoen. Dit vergt echter maatwerk. U kunt een vooronderzoek indienen om hierover in gesprek te gaan.

### **Conclusie**

Het probleem dat u beschrijft op de Havenstraat heeft de aandacht. Uw brief en input worden ook zeker meegenomen in de mobiliteitsvisie. Uw vraag om een testcase te starten in de Havenstraat kunnen wij niet vooruitlopend op de nog vast te stellen mobiliteitsvisie en vernieuwd parkeerbeleid niet honoreren. U kunt gebruik maken van de regeling om de parkeereis af te kopen via het mobiliteitsfonds, indien u aan de in de Parkeernota Hilversum 2017 gestelde voorwaarden voldoet. Om hier verder over in gesprek te gaan, kunt u uw plan aanmelden voor een vooronderzoek.

Met vriendelijke groet,

Namens burgemeester en wethouders van Hilversum  
Teammanager Advies en Ondersteuning, afdeling Publiekszaken

Mw. M. Jordans

### Deel 3 – brief naar wethouders betreffende parkeerproblematiek

**Betreft:** Havenstraat 49 parkeerproblematiek

26 februari 2021, Hilversum Geachte

wethouders, Beste Arno en Floris,

Bij deze doe ik u dit schrijven toekomen omdat ik oprecht wil naar een oplossing voor de Havenstraat (49). Op 9 November 2020 heb ik het college geïnformeerd over het huidige parkeerbeleid wat alle ontwikkelingen voor de havenstraat belemmerd. Daar waar de gemeente heeft aangegeven dat deze straat getransformeerd moet worden naar wonen zorgt het huidige parkeerbeleid ervoor dat dit niet mogelijk gemaakt kan worden. Transformatie naar wonen eist parkeerplaatsen op eigen terrein echter is dit in straat onmogelijk om te realiseren. Ik heb in het schrijven van 9 november een idee geopperd om het beleid aan te passen en zo voor deze straat woningen te maken zonder een parkeerplaats of recht te hebben op een parkeervergunning. Op deze manier kan de Havenstraat een nieuwe impuls krijgen. Met mij zijn vele andere ontwikkelaars die willen investeren in de straat.

Op 26 januari 2021 heb ik een antwoord gekregen op m'n schrijven waar de gemeente het probleem (h)erkend maar jammer genoeg geen structurele oplossing aandraagt. Men geeft namelijk aan dat afwijken van het huidige parkeerbeleid niet mogelijk is waarbij geconstateerd wordt en dat met de mobiliteitsvisie in het vizier, eerst dit traject belopen dient te worden voordat echt beleid gemaakt kan worden. Men raadt aan om een vooronderzoek in te dienen. Echter wordt door het indienen van een vooronderzoek geen nieuw beleid gemaakt waardoor ik sceptisch ben over de uitkomst van het vooronderzoek.

Eerlijkheidshalve had ik dan ook gehoopt dat de politiek de problematiek beter zou oppakken en met een oplossing zou komen. Nu voelt het alsof ik weer terug bij af ben terwijl ik alle goede wil heb getoond om antwoord/sturing te krijgen. Het opmaken van een vooronderzoek kost namelijk tijd en geld en als ik nu al weet dat men niet mee wil werken aan ontheffing i.v.m. hoge parkeerbelasting (100%) op de Havenstraat is deze optie niet realistisch. Daarnaast hoor ik momenteel veel verhalen dat de termijnen van vooronderzoeken ruim overschreden worden (7 maanden).

Na het ontvangen van gemeentelijke reactie heb ik telefonisch contact gezocht met de heer Perez en hebben wij gesproken over de 3 ontheffingsmogelijkheden (pagina 38 en 39 parkeerbijdrageregeling 2017) waarbij er altijd wel een regel of artikel te vinden is waarom men geen gebruik van deze ontheffing wil verlenen. Hetzij doordat parkeren in de Gooische Brink niet mogelijk is omdat de gemeente geen langdurige contracten afgeeft, hetzij dat er volgens B&W geen redenen zijn waarom het belang van het plan groter is dan het voldoen aan de parkeereis of hetzij wij geen aanspraak kunnen doen op de specifieke uitzonderingsregels waar zeer spaarzaam mee om wordt gegaan.

Ondanks dat ik bij alle drie de ontheffingen veel overlap heb en ondanks de wens van de gemeente om de Havenstraat te voorzien van meer woningen is de route daar naartoe nog niet duidelijk en is er geen sprake van maatwerk. Zelfs ondanks het feit dat wij hebben aangegeven bij te willen dragen aan het mobiliteitsfonds om zo door te kunnen.

Ik werd deze week echter wel totaal verrast toen ik heb nieuwe parkeerbeleid voor OV knooppunten las. Ik constateer daarbij de volgende punten:

- De argumentatie mobiliteitsvisie speelt geen rol voor het opmaken van beleid voor OV knooppunten.
- Bij de opmaak van dit beleidsstuk was m'n schrijven al ingediend en had in dit voorstel verwerkt kunnen worden. Dit bleef jammer genoeg uit.
- Reductie van de parkeernorm in een gebied waar de gemeente woningen wil maken is nu wel mogelijk gemaakt.

En ik vind het goed dat jullie beleid maken om zo ontwikkelingen mogelijk te maken. Ik ben namelijk blij dat er iets met de entree van Hilversum gaat gebeuren. Echter ben ik niet content over het feit dat er sinds 9 november niets met m'n schrijven is gedaan maar wel synchroon een ander beleid tot stand is gekomen waarin vele versoepelingen toegepast zijn. Het argument wat betreft de mobiliteitsvisie blijkt echter niet voor alle partijen te gelden.

Ik vind dit oprecht zonde aangezien de drive om te ondernemen vaak weg wordt genomen en dat terwijl wij juist willen investeren in de stad. Zowel in m'n werkgebied waar wij gave ontwikkelingen voor handen hebben (Lijsterweg 20A, Mussenstraat 55/Fabrique Ludique) maar ook op het gebied van Hilversummers.nl waar wij Hilversummers stimuleren om op te staan en zelf kijken hoe zij bij kunnen dragen om bij te dragen om de leefbaarheid in Hilversum.

En dan komt de filosofie van Hilversummers.nl om de hoek kijken waar wij denken in kansen en oplossingen. Als ik nu heb geconstateerd dat er nieuw beleid gemaakt kan worden voor OV knooppunten, lijkt het mij ook mogelijk om een toevoeging/appendix te maken voor het geldende parkeerbeleid zodat de vele ontwikkelingen op de Havenstraat door kunnen gaan.

Denk aan fietsparkeer opties (hetgeen ook meegenomen is in het OV knooppunten beleid) daar waar men niet instaat is om te voldoen aan het realiseren van parkeerplaatsen, makkelijkere ontheffingsvoorwaarden moeten gelden voor plannen in straten daar waar de wens van de gemeente is om te transformeren naar wonen. Of het realiseren van woningen zonder parkeerplaats waarbij men geen recht heeft op een vergunning is een reële optie. Dit gebeurt namelijk ook in het centrum. Dit kan los van het grotere alles omvattende mobiliteitsvisie die over alle ontwikkelingen in Hilversum gaan. Dit betreft namelijk maatwerk voor een deel van Hilversum waar de nodige impulsen gegeven moeten worden.

Voor nu hoop ik dat er voor de Havenstraat een structurele oplossing verzonnen kan worden aangezien wachten op een nieuwe visie waarvan ik vermoed dat deze pas aan het eind van het jaar pas klaar is, in een economische crisis niet wenselijk is. Dat betekent namelijk dat vele gebouwen nog zeker een jaar leeg zullen staan en dit is m'n inziens geen beleid. Stilstand is achteruitgang.

Ik hoop dat wij spoedig tot een oplossing kunnen komen en wij zonder een vooroverleg tot een vergunningsaanvraag kunnen komen. Wij willen inzetten op architectuur/duurzaamheid/kennisdeling en willen dienen als een voorbeeldfunctie voor de toekomstige ontwikkelingen op de Havenstraat. Als men kantoor/winkelfunctie op de plint wil behouden is dit natuurlijk bespreekbaar maar graag hoor ik hoe wij voor de verdieping de woonfuncties kunnen uitbreiden zodat wij door kunnen.

Ik hoop u voldoende te hebben geïnformeerd, wens u beide een fijn weekend en kijk ik uit naar uw reactie.

Met vriendelijke groet,

Raoul van de Wetering

06-24950434

Info@makeltrent.nl

## Parkeernota Hilversum 2017



HILVERSUM - JUNI 2017



## Samenvatting

Het (auto)parkeerbeleid van de gemeente Hilversum is toe aan een herijking. In de huidige situatie zijn de relevante nota's op parkeergebied te veel versnipperd en ontbreekt een duidelijk geheel. Tegelijk is er op diverse onderdelen binnen het parkeerbeleid een roep om verandering, bijvoorbeeld ten aanzien van (de invoering van) betaald parkeren, de aanpak van verstoringen in de totale parkeerbalans en de parkeersituatie bij ruimtelijke ontwikkelingen. In de voorliggende nieuwe parkeernota wordt rekening gehouden met de wensen van nu en worden de verschillende delen van het parkeerbeleid samengevoegd in één overkoepelend bestand. Ook wordt een duidelijke relatie gecreëerd tussen het netto overschot dat parkeren jaarlijks oplevert en de uitgaven van deze gelden. In bijlage 8.1 zit een overzicht van het Uitvoeringsprogramma.

## Inhoudsopgave

1. Aanleiding
2. Inhoud
3. Doelstelling
4. Sectie A: Betaald parkeren
5. Sectie B: Parkeren bij Ruimtelijke ontwikkelingen
6. Sectie C: Parkeerverordening
7. Sectie D: Overige maatregelen
8. Bijlagen
  - 8.1 Uitvoeringsprogramma
  - 8.2 Stroomschema Betaald Parkeren
  - 8.3 Kaart huidig gebied
  - 8.4 Overzichtskaat mogelijke uitbreidingen betaald gebied
  - 8.5 Financieel overzicht Parkeerexploitatie
  - 8.6 Kaart afgesloten kernwinkelgebied
  - 8.7 Concept Beleidsregels Parkeren bij Ruimtelijke ontwikkelingen Hilversum 2017

## **16. 1. Aanleiding**

Het parkeerbeleid van Hilversum vraagt om een actualisatie. Met een nog altijd licht stijgend autobezit en met de toename van het aantal huishoudens in de gemeente blijft het een opgave om de schaarse parkeerruimte zo goed mogelijk te verdelen. Hilversum kent een aantal reguleringsmiddelen, waarvan betaald parkeren (in Hilversum altijd gecombineerd met parkeren voor vergunninghouders) en de parkeereis bij ruimtelijke ontwikkelingen de belangrijkste zijn. In de Structuurvisie 2030 is vastgelegd dat in 2030 in heel Hilversum gereguleerd parkeren is met één parkeerplaats per adres in de openbare ruimte. In de Structuurvisie Verkeer & Vervoer 2030 is, als uitwerking van de algemene Structuurvisie, al een aanzet gegeven om te komen tot een moderner parkeerbeleid. Ook onderdelen uit het coalitieakkoord zijn verwerkt (bijvoorbeeld nieuwe parkeernormen).

In de nieuwe **Parkeernota Hilversum 2017** wordt nader invulling gegeven aan het parkeerbeleid voor de komende jaren (scope 2025). Uiteraard staat parkeren niet op zich; het heeft een nauw verband met onder andere wonen, economie, centrum en mobiliteit. Gelet op de aanstaande veranderingen als gevolg van de Omgevingswet is het nog belangrijker geworden om parkeren goed te borgen in de stad en de mogelijkheid van flexibiliteit in te bouwen. Het bereikbaar en leefbaar houden van buurten is daarbij het uitgangspunt, waarbij klantvriendelijk parkeren voor bewoners, ondernemers en bezoekers van Hilversum nadrukkelijk betrokken is.

NB. Deze parkeernota richt zich op het parkeren van auto's. De opgave op het gebied van fietsparkeren worden in het Fietsparkeerplan behandeld. Deze is in april 2017 in de raadscommissie Verkeer & Beheer behandeld.

## **17. 2. Inhoud**

In deze Parkeernota is al het bestaande parkeerbeleid samengevoegd en waar nodig aangepast. De diverse onderdelen zijn verdeeld in secties, die onderling naar elkaar verwijzen. In de eerste sectie (hoofdstuk 4) wordt ingegaan op de invoering van betaald parkeren. In de tweede sectie (hoofdstuk 5) wordt ingezoomd op het borgen van een goede parkeeroplossing bij ruimtelijke ontwikkelingen. In de derde sectie (hoofdstuk 6) komen enkele veranderingen ten aanzien van vergunningparkeren aan bod. Sectie vier (hoofdstuk 7) bevat de overige relevante wijzigingen in het parkeerbeleid. Een deel van het parkeerbeleid is reeds opgenomen in de Structuurvisie Verkeer.

## **18. 3. Doelstelling**

Het doel van de nieuwe parkeernota, waar al het autoparkeerbeleid in één document is ondergebracht, is veelderig:

- Het beter inspelen op de veranderingen die in de hedendaagse samenleving zichtbaar zijn
- Het bereikbaar en leefbaar houden van de buurten van Hilversum
- Het creëren van een evenwichtige parkeerbalans door vraag en aanbod beter op elkaar af te stemmen
- Effectiever gebruik beschikbare parkeerplaatsen
- Het verbeteren van processen rondom invoering betaald parkeren
- Het bijdragen aan een hoogwaardig woon- en werkklimaat van Hilversum

#### **19. 4. Sectie A: Betaald Parkeren**

Dit hoofdstuk beschrijft de problematiek rondom de invoering en uitbreiding van het gebied met betaald parkeren en geeft nieuwe kaders wat dat onderwerp betreft.

#### **Aanleiding**

Hilversum kent al lange tijd een systeem van betaald parkeren met vergunninghoudersparkeren<sup>1</sup>. Ooit gestart in het centrum, is parkeerregulering steeds verder uitgebreid in de gebieden rondom het centrum. De processen rondom het invoeren en/of uitbreiden van betaald parkeren zijn complex en gaan meestal gepaard met veel emotie vanuit de samenleving. Doel van deze sectie is om het proces rondom invoering betaald parkeren in beeld te brengen en aan te geven hoe deze verbeterd kan worden.

#### **Probleemanalyse**

Het autobezit is de laatste 50 jaar verzesvoudigd. Met de opbouw van Hilversum is geen rekening gehouden met een dusdanig autobezit. Vooral in de vooroorlogse wijken leidt dit tot een hoge parkeerdruk, vanwege de smalle straten met weinig mogelijkheden om te parkeren enerzijds en de hoge woningdichtheid anderzijds. Parkeerplaatsen op eigen terrein zijn zeldzaam. Voorbeelden van dit soort wijken zijn de Geuzenbuurt, de Electrobuurt en het Bloemenkwartier.

Invoering van betaald parkeren leidt ertoe dat parkeerproblematiek verschuift (de zogeheten olievlekwerking). Men is niet bereid om te betalen voor parkeren en zoekt de dichtstbijzijnde gratis parkeerplaats. Er zijn daarin verschillende groepen parkeerders te onderscheiden: bewoners (die geen parkeervergunning kunnen of willen aanvragen in het betaalde gebied), bezoekers (met name van het centrum), werknemers van het centrum, forensen (die op en neer reizen naar bijvoorbeeld Amsterdam, Schiphol of Utrecht) en vakantiegangers (langdurig gratis parkeren nabij station).

De combinatie van een hoog autobezit en de aantrekkingskracht voor 'freeriders' zorgen in veel wijken voor parkeeroverlast. Het invoeren van betaald parkeren zorgt ervoor dat vraag en aanbod beter met elkaar in balans komen. Steeds meer bewoners en ondernemers van de overlastgebieden geven aan een proef betaald parkeren te willen starten. In de Nota Draagvlakonderzoek (2004) zijn spelregels

---

<sup>1</sup> In het vervolg van deze nota wordt gesproken over 'betaald parkeren'. Hiermee wordt de combinatie bedoeld van betaald parkeren en vergunninghoudersparkeren, tenzij anders is aangegeven.

opgesteld hoe dit soort verzoeken dienen te worden aangepakt. Hoewel de basis simpel lijkt (enquête uitzetten bij gebieden met een parkeerdruk hoger dan 80%, minimaal 60% respons, minimaal 50%+1 voor), zitten er toch veel haken en ogen aan. Dit is het beste te illustreren met een voorbeeld (zie kader volgende bladzijde).

### **Huidig beleidskader betaald parkeren**

Het huidige relevante beleid ten aanzien van betaald parkeren is te vinden in de Structuurvisie 2030, de nota Geïntegreerd parkeerbeleid 2009 en de Nota Draagvlakonderzoek 2003.

#### *Structuurvisie 2030 & Structuurvisie Verkeer en Vervoer 2030*

In de Structuurvisie 2030 staat de langetermijnvisie van de gemeente beschreven. Ten aanzien van parkeren staat er onder meer dat parkeren op maaiveld in heel Hilversum in 2030 gereguleerd is en dat er gemiddeld één parkeerplaats per adres in de openbare ruimte aanwezig is. Bewoners zijn zelf verantwoordelijk voor de oplossing van de tweede en derde auto's binnen een huishouden. Een en ander wordt nader uitgewerkt in de Structuurvisie Verkeer en Vervoer 2030, onder andere de onderdelen draagvlak en parkeerdruk.

#### *Nota geïntegreerd parkeerbeleid 2009*

In de parkeernota van 2009 wordt onder andere opgemerkt dat vraag en aanbod beter in balans moeten raken. Het invoeren van betaald parkeren kan daarbij van grote waarde zijn (met name om de parkeervraag in een buurt te verlagen), maar ook het toevoegen van parkeerplaatsen is van belang (verhogen parkeeraanbod).

#### *Nota Draagvlakonderzoek 2004*

In de Nota Draagvlakonderzoek<sup>2</sup> staan de huidige regels van enquêteering beschreven. Het aanbieden van een vorm van parkeerregulering is wijkgericht en gebeurt bij een geconstateerde parkeerdruk van meer dan 80%. Bij een gemeentelijke enquête dient minstens 60% gereageerd te hebben en meer dan de helft (50%+1) voorstander te zijn van invoering betaald parkeren (advies aan college), alvorens daartoe wordt overgegaan.

#### *Voorbeeld huidig proces invoering betaald parkeren*

*De gemeente ontvangt een handtekeningenlijst van een aantal bewoners in buurt X met het verzoek om betaald parkeren in te voeren. Er is een ruime meerderheid voor het starten van een proef. Ervaring leert dat parkeerproblematiek opschuift (olievlek), dus zet de gemeente de enquête breder in de wijk uit dan alleen in de straten waar de ruime meerderheid van de handtekeningenlijst is aangetroffen. In de totale buurt is een meerderheid tegen de start van de proef, maar inzoomend op het gebied dat net buiten het gereguleerde deel ligt, wordt een ruime meerderheid voor de proef aangetroffen (zoals verwacht op basis van de handtekeningenlijst).*

---

<sup>2</sup> Plan van Aanpak. Draagvlakonderzoek en mogelijke uitbreiding parkeerregulering in Hilversum, 2004

*Gelet op de hoge parkeerdruk en het aantal voorstanders wordt in het eerste deel van de buurt betaald parkeren ingevoerd. Tegenstanders wijzen op de percentages voor de totale buurt en stellen dat betaald parkeren niet ingevoerd had moeten worden. Dit gevoel van onrechtvaardigheid wordt nog eens versterkt als de parkeeroverlast opschuift naar de straten van de tegenstanders. Er is sprake van een hoog NIMBY-gehalte (Not In My BackYard): dat de buurtbewoners dicht bij het gereguleerde gebied de parkeeroverlast hebben, wordt niet erg gevonden, zolang de overlast maar niet tastbaar wordt voor de mensen verderop in de buurt. De boodschap "als de gemeente het daar niet had ingevoerd, had ik nu geen probleem gehad, dus draai het maar terug" is dan regelmatig te horen. Dat hun buurtgenoten dan met de problemen blijven zitten, wordt niet erg gevonden.*

## **Nieuwe methode Invoering betaald parkeren**

Om de processen rondom invoering betaald parkeren begrijpelijker te maken voor bewoners, bezoekers en ondernemers in Hilversum, is een stroomschema opgesteld. In het schema is eenvoudig te zien hoe gekomen wordt tot een uitbreiding van het gereguleerde gebied. Er moet voldaan worden aan een aantal voorwaarden:

### *Voorwaarde 1 – Belanghebbenden ervaren overlast*

De belangrijkste voorwaarde is dat de **bewoners en/of gebruikers** van een gebied parkeeroverlast ervaren en bereid zijn om een proef betaald parkeren te starten. Hiertoe levert de buurt handtekeningen aan voor het organiseren van een gemeentelijke enquête met de vraag of er wel of geen betaald parkeren moet worden ingevoerd, waarbij de meerderheid van de adressen getekend heeft voor het uitvoeren van deze enquête. Individuele bewoners die zich melden met deze vraag worden ingelicht over de te volgen procedure en desgewenst in contact gebracht met medestanders.

### *Voorwaarde 2 – Hoge parkeerdruk*

Net zo belangrijk is de constatering dat er inderdaad sprake is van een hoge parkeerdruk. De gemeente meet iedere 2 à 3 jaar de parkeerdruk in de hele bebouwde kom. Hierdoor is er een actueel inzicht in de parkeerdruk in een straat en/of buurt. Indien sprake is van een parkeerdruk hoger dan 80%, wordt gesproken van een hoge parkeerdruk. In woongebieden is een parkeerdruk hoger dan 90% problematisch. Als voorwaarde wordt een grens van **85% parkeerdruk** gesteld op enig moment.

### *Voorwaarde 3 – Logisch gebied*

Bekeken moet worden of een **logisch gebied** ingericht kan worden als proefgebied betaald parkeren. Daar wordt de enquête uitgezet. Bij voorkeur wordt een hele buurt in het geheel onderdeel van de proef, maar vaker zal een buurt onderverdeeld worden in deelgebieden. Hierbij kan gebruik gemaakt worden van logische grenzen (infrastructuur, groen of water). Bij het instellen van een logisch gebied wordt ook gekeken naar de aansluiting met een naastgelegen al gereguleerd gebied. De buurt wordt ook betrokken bij het bepalen van de grenzen. Door een zo eenduidig mogelijk systeem aan te bieden, voorkom je onduidelijkheden bij de

parkeerders in het gebied. Daar staat tegenover dat de hoge parkeerdruk vaak niet samenvalt met 'het logische gebied', maar op het niveau van een (deel) van een straat. Maatwerk op straatdeelniveau blijft mogelijk. Deze voorwaarde is ook bij stap 5 weer terug te zien.

#### Voorwaarde 4 – Respons

Bij het peilen van het draagvlak voor de invoering van een proef betaald parkeren wordt een **minimale respons van 40%** gehanteerd. Ervaring wijst uit dat dit percentage voldoende representatief is. De afgelopen jaren is meestal een respons tussen de 50 en 60% waargenomen bij gemeentelijke enquêtes over betaald parkeren. We hebben gemerkt dat het draagvlak vrijwel altijd sterk toeneemt na invoering. Met een minimale respons van 40% wordt voorkomen dat een voorstel sneuvelt op een te hoog responspercentage (60%), terwijl is gebleken dat de representativiteit bij 40% of meer ook voldoende is. Bij een respons lager dan 40% wordt de enquête als onvoldoende representatief beschouwd. Dat houdt in dat in principe geen nadere actie wordt ondernomen.

#### Voorwaarde 5 – Draagvlak

Er is voldoende draagvlak als **meer dan de helft** (minstens 50% +1 stem) van de respondenten voorstander is van de invoering proef betaald parkeren. Uitzonderingen kunnen gemaakt worden, bijvoorbeeld wanneer een enclave binnen een gereguleerd gebied ontstaat. Als straten minder dan 67% tegenstanders hebben, komen te liggen grenzend aan een stuk uitbreiding van het gereguleerde gebied en de verwachting bestaat dat hier de overlast dusdanig groot zal worden dat de bewoners van een straat alsnog mee willen doen met de proef, dan worden ook deze straten meegenomen. Dit is locatieafhankelijk en dient per geval beoordeeld te worden. Ook hier is het streven naar een logisch gebied, waarbij aandacht blijft voor de problematiek op straatdeelniveau.

#### Voorwaarde 0 – Bereikbaarheid nood- en hulpdiensten

De bereikbaarheid van nood- en hulpdiensten is essentieel. In sommige straten van Hilversum is de doorgang problematisch te noemen als gevolg van een hoge parkeerdruk. Invoering van betaald parkeren en daarmee het verlagen van de parkeerdruk kan een groot verschil maken. In het kader van de veiligheid heeft de gemeente een duidelijke verantwoordelijkheid. Daarom is de mogelijkheid gecreëerd om betaald parkeren eenzijdig op te leggen, zonder dat bewoners zich voor of tegen een proef mogen uitspreken. Deze mogelijkheid kan ook benut worden op het moment dat er sprake is van langdurige overlast en een grote claim op handhaving vanwege veel foutgeparkeerde voertuigen.

### **Procedure (incl. tijdspad)**

1. Individuele bewoners melden zich met klachten/vragen over hoge parkeerdruk en/of de vraag om betaald parkeren te starten. Boodschap: er is breed draagvlak nodig, dus peil in de buurt. (*week 1*)
2. Er wordt door bewoners een handtekeningenlijst aangeleverd waar minstens de helft van de adressen instemt met 'het organiseren van een officiële enquête vanuit de gemeente met de vraag of er wel of geen betaald parkeren wordt ingevoerd'. Hierbij geldt een minimaal aantal

adressen van 40 (waarvan weer minimaal de helft (20) voorstander moet zijn van de enquête).

(doorlooptijd afhankelijk van bewoners, kost meestal een paar weken, *week 4*)

3. Gemeente bekijkt of op enig moment sprake is van een parkeerdruk van meer dan 85% in het gebied. (*week 4*)
4. Gemeente organiseert een buurtgesprek, waarbij de parkeerproblematiek en oplossingsrichtingen worden besproken. Afhankelijk van de uitkomsten van het buurtgesprek wordt besloten of de vervolgstappen gezet worden. Ook wordt gekeken naar een zo logisch mogelijke inrichting van het gebied, zonder daarbij belangen van straten (in verband met voorbereiding buurtgesprek en uitnodiging van buurt kost dit een paar weken, *week 7*)
5. Officiële enquête wordt uitgezet in een ruim gebied (*week 8*). Hierbij wordt gebruik gemaakt van een extern bureau. Bewoners worden ingelicht over de handtekeningenlijst en de zeer waarschijnlijke uitkomst van betaald parkeren in dat deel van de buurt. Aanliggende straten kunnen aansluiten. Is een ruime meerderheid (2/3 of meer van de respondenten) in een straat tegen, dan dient minimaal één jaar gewacht te worden, alvorens weer in de proef ingestapt kan worden. Op die manier wordt voorkomen dat er continu straten in en uit een proef stappen met een telkens ter discussie staande grens tot gevolg. Onrust in de buurt wordt voorkomen, duidelijkheid geschapen. (uitkomst enquête drie weken na verspreiding enquêtebrief, *week 11*)
6. Bestuurlijke besluitvorming door het college (Raad geïnformeerd via een Raadsinformatiebrief). (als gevolg van aanlevertermijnen kost dit paar weken, *week 14*)
7. Start proef van twee jaar met evaluatie en instapmoment voor andere straten na één jaar.

(bestellen parkeerautomaten, inregelen digitale parkeervergunningen kost enige tijd, *week 19*)

8. Evaluatie en definitief besluit in laatste kwartaal tweejarige proefperiode. Dit is in principe een collegebesluit, waarbij de raad middels een Raadsinformatiebrief op de hoogte wordt gesteld. (*20 maanden na start proef*)

Bij de beoordeling van de respons en mate van draagvlak dienen lokale omstandigheden te worden meegewogen. In het verleden zijn er situaties geweest die om maatwerk vroegen. Er moet dan bijvoorbeeld gedacht worden aan grote appartementencomplexen met eigen parkeergelegenheid in een straat met een hoge parkeerdruk. Er is geconstateerd dat de respons in dergelijke panden erg laag is, omdat de noodzaak voor invoering betaald parkeren voor bewoners van het complex niet hoog is. De bewoners van een dergelijk complex die wel reageren, zijn meestal geen voorstander. Tegelijkertijd ervaren hun burens wel veel parkeeroverlast en is er onder die bewoners een groot draagvlak voor parkeerregulering. In dat geval is het logisch om de voorwaarde van een minimale respons kritisch te bekijken en ook de mate van overlast te betrekken in de afweging. Tot slot is geconstateerd dat bedrijven met veel werknemers, maar met slechts één officieel adres, problemen hebben met hun bedrijfsvoering. Om het geluid van dergelijke bedrijven beter te laten horen, wordt in de afweging meer waarde gehecht aan deze problematiek, waarbij ook de momenten van parkeren



worden overwogen. In veel straten worden parkeerplaatsen overdag gebruikt door bedrijven en 's avonds door bewoners. De werknemersvergunning (zie Sectie C) kan een oplossing zijn voor bedrijven die in een betaald gebied komen.

### **Logisch gebied vs. individuele (delen van) straten**

Er ligt een nadrukkelijke voorkeur om grote gebieden in één keer toe te voegen. Helaas is te zien dat de grootste overlast in de straat direct grenzend aan het betaalde gebied plaatsvindt. Verderop in de wijk ervaart men minder of geen problemen en dus is het lastiger om een logisch gebied aan te wijzen. Toch is het van belang om ook de bewoners van een individuele straat de mogelijkheid te geven om aan te sluiten bij het betaald gebied.

In Bijlage 8.2 is een stroomschema opgenomen met daarin de exacte procedure schematisch weergegeven.

### **Financieel draagvlak voor maatregelen**

Het aanwijzen van straten waar betaald parkeren geldt, is een bevoegdheid van het college. Inherent aan het invoeren van betaald parkeren is het plaatsen van parkeerautomaten. Het beschikbaar stellen van de benodigde financiën is een bevoegdheid van de gemeenteraad. Omdat de raadsvergadering één tot drie maanden (tijdens het zomerreces) na het collegebesluit geagendeerd staat, duurt het vaak relatief lang voor een maatregel ingevoerd kan worden. Dit is helemaal het geval als er een vorm van aanbesteding dient plaats te vinden. Parkeerautomaten verdienen zichzelf over het algemeen terug, waardoor sprake is van een rendabel investeringskrediet. Omdat de kosten op langere termijn gedekt zijn, is de besluitvorming over het financiële deel meestal een formaliteit. Uit oogpunt van efficiëntie wordt voorgesteld om het college ook te laten besluiten over het financiële aspect bij de invoering van betaald parkeren. Dit kan geschieden door het structureel opnemen in de begroting van een sterretjespost voor de aanschaf van parkeerautomaten met een maximum van €100.000 per jaar. Door middel van een Raadsinformatiebrief wordt de gemeenteraad geïnformeerd. Over dit voornemen is eerder in de gemeenteraad gesproken.

Uitgangspunt bij de invoering van betaald parkeren is financiële transparantie, zodat bewoners en ondernemers van een aan te sluiten gebied begrijpen waarom parkeervergunningen en straattarieven een bepaalde prijs hebben.

In Bijlage 8.3 is een overzicht te vinden van het overschot binnen de Parkeerexploitatie van de afgelopen jaren.

### **Planning buurten**

Vanuit diverse buurten zijn er signalen bekend van bewoners die ook een proef betaald parkeren willen starten / willen aansluiten bij een bestaande proef. Het invoeren van betaald parkeren is complex door de emotie van voor- en tegenstanders. Dergelijke processen dienen zorgvuldig te verlopen. Helaas is het daardoor lastig om veel buurten tegelijk aan te pakken. Buurten met een hogere

parkeerdruk hebben voorrang op buurten met een lagere parkeerdruk, maar eerst dienen bewoners een formeel verzoek in te dienen (gepaard met handtekeningen).

In Bijlage 8.4 is een kaart van het huidige gereguleerde gebied opgenomen. In Bijlage 8.5 is een overzichtskaart met de buurten opgenomen, waar signalen bekend zijn van bewoners die graag willen aansluiten bij het betaalde gebied. De gebieden op de kaart zijn genummerd volgens de tabel hierboven.

1	2017 – voorjaar	Geuzenbuurt	Enquête proef afgerond → geen betaald parkeren
2	2017 – voorjaar	Electrobuurt	Definitieve invoering + uitbreiding → per 1 mei
3	2017 – najaar	Havenstraatbuurt West	Eindevaluatie bestaande proef en mogelijke uitbreiding
4	2017 – najaar	Taludweg/Hyacintenlaan	Eindevaluatie bestaande proef en mogelijke uitbreiding
5	n.n.b.	Sint Vitusbuurt	Meerdere signalen bekend
6	n.n.b.	Bloemenkwartier-Zuid	Paar signalen bekend
7	n.n.b.	Riebeeckkwartier	Paar signalen bekend
8	n.n.b.	AKN/Boomberg	Paar signalen bekend
9	n.n.b.	Indische buurt	Paar signalen bekend
10	n.n.b.	Rode Dorp	Paar signalen bekend
11	n.n.b.	Omgeving Ziekenhuis	Paar signalen bekend
12	n.n.b.	J. v/d Heijdenstraat e.o.	Paar signalen bekend
13	n.n.b.	Vogelbuurt	Paar signalen bekend
14	n.n.b.	Simon Stevinweg/spoor	Paar signalen bekend
15	n.n.b.	Wernerlaan e.o.	Paar signalen bekend
16	n.n.b.	Arenapark	Enkel signaal bekend

*Tabel 1. Invoering betaald parkeren*

### **Afwijkende procedure t.o.v. Structuurvisie 2030**

Met de voorgestelde procedure wordt de keuze om wel of niet betaald parkeren in te voeren nadrukkelijk bij de bewoners en ondernemers van de buurten zelf neergelegd. Dit sluit aan bij de Kadernotitie Burgerrecht leven die in maart door de raad is vastgesteld. Ten aanzien van hetgeen is voorgesteld in de Structuurvisie 2030 (heel Hilversum betaald parkeren in 2030), bestaat de kans dat een meerderheid van een buurt structureel tegen (een proef) betaald parkeren blijft zijn, waardoor dat beleidsvoornemen mogelijk niet gerealiseerd wordt. Een alternatief waar de gemeente betaald parkeren oplegt aan buurten, is qua proces eenvoudiger, maar gaat naar grote waarschijnlijkheid stuiten op veel weerstand vanuit bewoners. Voorstel is dan ook om af te wijken van de Structuurvisie 2030 en bewoners zelf te laten bepalen over het parkeerregime in de buurt. Dit sluit tevens aan bij de strekking van de artikelen in de Gemeentewet, waar het regulerend

karakter wordt genoemd als belangrijkste reden van invoering betaald parkeren. Als er geen noodzaak is om te reguleren, kan het invoeren van betaald parkeren achterwege blijven.

### **Beperking autobezit**

Om te sturen op autobezit is het een optie om de parkeervraag in te dammen. Voornaamste middel daartoe is het beprijsen van het autobezit. Op gemeentelijk niveau kan dan bijvoorbeeld gedacht worden aan het duurder maken van parkeervergunningen. Zolang het gebied met betaald parkeren in Hilversum niet flink wordt opgerekt, blijft het goedkope (gratis) alternatief altijd binnen schootsafstand. Juist in dat geval worden buurten nog meer belast met buurtvreemde parkeerders. Derhalve wordt het duurder maken van parkeervergunningen niet voorgesteld.

Ditzelfde geldt voor het sturen op aanbod: door het aanleggen van minder parkeerplaatsen, bijvoorbeeld ten gunste van meer groen, ruimte, etc. neemt de druk op de schaarse parkeerruimte verder toe. Gelet op het verwachte toenemend autobezit (doorberekeningen CPB) leidt het verlagen van de parkeeraanbod tot een verslechtering van de leefbaarheid. Dit sluit ook aan bij de top-5 problemen die elk jaar onder Hilversummers wordt opgehaald. Het vinden van een parkeerplaats is daarbij al jarenlang in de lijst meest gehoorde probleempunten opgenomen.

#### **20. 5. Sectie B: Parkeren bij Ruimtelijke ontwikkelingen**

Om de parkeerdruk die er op veel plaatsen in Hilversum is niet verder te laten toenemen, geldt al sinds jaar en dag een beleid dat bij de ontwikkeling van bouwplannen en/of functiewijzigingen de eigen broek moet worden opgehouden waar het parkeren betreft. Dit betekent dat een dergelijke ontwikkeling moet voorzien in de eigen parkeerbehoefte; de extra toegevoegde parkeervraag moet op eigen terrein worden opgelost. Dit beleid wordt gecontinueerd in de toekomst en wordt op onderdelen aangepast.

De belangrijkste aanpassingen zijn:

- Nieuwe parkeernormen
- Afgesloten kernwinkelgebied geen parkeernorm
- Gebruik aanwezigheidspercentages bij functiewijziging
- Bezoekersdeel Centrum en panden in Schilgebied binnen 200 meter (hemelsbreed) van een openbare parkeergarage afgewenteld op die garage.

### **Nieuwe parkeernormen**

De tot nu gebruikte parkeernormen zijn door de gemeenteraad vastgesteld in 2009 en zijn een afgeleide van de parkeerkencijfers van het CROW<sup>3</sup> uit 2005. Het CROW heeft in 2012 nieuwe kencijfers gepubliceerd. Deze kennen meer onderscheid in

---

<sup>3</sup> Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek.

functies en geven een nauwkeuriger beeld van de verwachte parkeervraag. Hierdoor wordt voorkomen dat er te veel of te weinig parkeerplaatsen worden aangelegd bij een bepaalde ruimtelijke ontwikkeling.

Binnen de parkeernormen wordt onderscheid gemaakt tussen goedkope, middeldure en dure woningen. Om deze grenzen te bepalen wordt aansluiting gezocht bij de in het meest recente Woonbeleid opgestelde categorisering. Bij een nieuwe versie van het Woonbeleid kunnen de grenzen van de categorieën dus wijzigen. De grenzen die in de huidige situatie (prijsspeil 2017) van kracht zijn, worden in Tabel 2 afgebeeld.

	Goedkoop	Middelduur	Duur
Huur	< € 710,68	€ 710,68 - €850,00	> € 850,00
Koop	< €210.000	€ 210.000 - € 350.000	> € 350.000

Tabel 2. Categorisering huidige Woonvisie.

In de langetermijnsenario's van het Centraal Planbureau is zelfs in het lage scenario een groei van het autobezit te merken. Autodelen of het bewust wegdoen van een (tweede) auto heeft weliswaar een dempend effect, maar buigt het autobezit niet om. Ook voor Hilversum is te verwachten dat het autobezit de komende jaren licht blijft stijgen.

### **Afgesloten kernwinkelgebied geen parkeernorm**

In een deel van het centrum is autoverkeer beperkt toegestaan, doordat dit gebied is afgesloten met beweegbare palen. Binnen dit gebied is autogebruik, zeker op drukke momenten niet wenselijk. Eventuele ontwikkelingen in dit kernwinkelgebied (o.a. Schoutenstraat, Kerkstraat en Zeedijk) die een extra parkeervraag met zich meebrengen stuiten in het verleden op de opgelegde parkeereis. In het nieuwe beleid is sprake van het laten vervallen van de parkeereis voor het gebied binnen de afzetting, zodat deze voor het centrum wenselijke ontwikkeling (vooral om leegstand van (etages boven) winkels tegen te gaan) makkelijker vormgegeven kunnen worden. In Bijlage 8.6 is het gebied opgenomen waarbinnen geen parkeereis wordt opgelegd, waarbij opgemerkt wordt dat als voorwaarde geldt dat het adres niet per auto bereikbaar is op het moment dat het kernwinkelgebied is afgesloten. In andere winkelstraten, zoals de Gijsbrecht van Amstelstraat is het lastiger om af te wentelen op de openbare ruimte, omdat er geen sprake is van een nabijgelegen parkeergarage. Hier is geen ruimte om af te wijken van de parkeereis. Wel wordt naar mogelijkheden gekeken om met behulp van het Mobiliteitsfonds extra parkeerruimte te creëren.

### **Bezoekersdeel afgewenteld**

Door de aanwezigheid van de openbare parkeergarages kan het bezoekersdeel van ontwikkelingen in het centrum worden afgewenteld op de aanwezige parkeergelegenheid. Ook voor delen van het Schilgebied die in de directe nabijheid van de parkeergarages gelegen zijn (binnen 200 meter hemelsbreed) kan dit bezoekersdeel afgewenteld worden. Hierdoor valt de parkeereis lager uit. Er staat geen bijdrage tegenover het afwentelen van dit bezoekersdeel, omdat enerzijds is

aangetoond dat er ruimte is in de parkeergarages van het centrum en anderzijds het bezoek zelf betaalt om te parkeren in de garages en daarmee dus een financiële bijdrage levert.

### **Historische parkeervraag**

Tot op heden kon bij (gedeeltelijke) sloop en nieuwbouw de historische parkeervraag verrekend worden.

Omdat met sloop een perceel volledig vrijvalt, wordt bij nieuwbouw de historische parkeervraag niet langer meegerekend. Dit houdt in dat in het geval van sloop de volledige parkeervraag dient te worden opgelost op eigen terrein. De historische parkeervraag wordt bij langdurige leegstand (langer dan vijf jaar) niet meer meegerekend. Ook in deze gevallen dienen nieuwe ontwikkelingen aan de volledige parkeereis te voldoen. Het college behoudt de mogelijkheid om af te wijken van de parkeereis in het geval het belang van het plan zwaarder weegt dan het moeten voldoen aan de parkeereis (bijv. bij tegengaan leegstand, bij noodzakelijke functiewijzigingen of bij monumenten waar het aanbrengen van parkeerplaatsen ten koste zou gaan van de monumentale waarde).

### **Parkeernorm onvrije woning en 'mengvormwoningen'**

Onvrije woningen en mengvormwoningen worden qua parkeernorm gelijkgesteld aan zelfstandige woningen. Onvrije woningen zijn woningen die geen eigen voordeur hebben, maar bereikbaar zijn via een andere ruimte (bijvoorbeeld een bedrijfsruimte). In het kader van de Wet BAG hebben onvrije woningen een zelfstandig huisnummer.

Mengvormwoningen zijn woningen, waarbij één of twee van de voorzieningen keuken, douche, toilet gedeeld moeten worden. Deze woningvorm werd vaak aangegrepen om een lagere parkeernorm te verkrijgen, waardoor een grotere kans ontstaat op het 'verhokken' van panden. Door de parkeernorm voor mengvormwoningen gelijk te stellen aan zelfstandige woningen wordt deze planologisch onwenselijke ontwikkeling tegengegaan.

### **Aankoop parkeerplaats bij bouwplan**

Parkeerplaatsen die niet in de openbare ruimte liggen (bijvoorbeeld garageboxen of parkeerplaatsen op buurpercelen) kunnen worden aangekocht om te voorzien in de parkeerbehoefte bij een bouwplan/functiewijziging. Voorwaarde is wel dat parkeerplaatsen niet eerder zijn toebedeeld aan een bouwplan. Het huren van parkeerplaatsen is een onvoldoende duurzame oplossing. Parkeerplaatsen dienen kadastraal gekoppeld te worden aan (onderdelen van) het bouwplan. In het geval van een omgevingsvergunning wordt de koppeling ook expliciet opgenomen in de tekst van deze vergunning.

In Bijlage 8.7 zijn de nieuwe parkeernormen en de nieuwe Beleidsregels Parkeren bij ruimtelijke ontwikkelingen te vinden.

### **Parkeerplaatsen bij appartementencomplexen**

In het verleden is regelmatig geconstateerd dat parkeerplaatsen bij appartementencomplexen onderbenut zijn. Dit is met name het geval als deze complexen in nog niet gereguleerd gebied staan. Parkeerplaatsen in het complex dienen meestal tegen betaling te worden afgenomen. Op het moment dat het alternatief op straat gratis is, zullen de meeste bewoners geen parkeerplaats afnemen. Bij dergelijke ontwikkelingen streeft de gemeente ernaar om het recht op een parkeerplaats te koppelen aan het wonen. Concreet betekent dit dat het gebruik maken van een parkeerplaats gratis is, dan wel is meegenomen in de huurprijs. Een dergelijke afspraak is bijvoorbeeld bij de ontwikkeling van het Lucent-complex gemaakt. Hierdoor wordt voorkomen dat bewoners hun voertuig in gratis gebied parkeren, waardoor de parkeerdruk voor de rest van de buurt hoog wordt met alle mogelijke problemen vandien.

### **Link naar Omgevingsvisie**

In het kader van de Omgevingswet worden gemeenten geacht om een Omgevingsvisie op te stellen. De ambities voor deze visie moeten in Hilversum nog bepaald worden. De gemaakte keuzes kunnen leiden tot een andere visie op het parkeren rondom ruimtelijke ontwikkelingen. Omdat het vaststellen van de Omgevingsvisie vooralsnog gepland staat voor eind 2018 en de nu beschreven wijzigingen in het parkeerbeleid wenselijk zijn, wordt nu toch al een aantal wijzigingen doorgevoerd. Afhankelijk van de uitkomst van de Omgevingsvisie kunnen onderdelen van deze nota aangepast worden.

#### **21. 6. Sectie C: Parkeerverordening**

In deze sectie worden de voorgenomen wijzigingen in de Parkeerverordening en de Nadere Regels Parkeervergunningen beschreven. Met de digitalisering van parkeervergunningen is er de mogelijkheid om meer vergunningstypes te creëren in het vergunningenbeleid. Waar nodig blijft het mogelijk om papieren vergunningen te verstrekken, maar vanuit efficiency en uit kosten oogpunt heeft een hoge digitaliseringsgraad de voorkeur. Buiten de nieuwe vergunningtypen worden verder geen wijzigingen doorgevoerd in de parkeerverordening. Het sturen op het oplossen van de parkeervraag op eigen terrein blijft leidend. Het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein wordt afgetrokken van de hoeveelheid verkrijgbare parkeervergunningen. Zo wordt voorkomen dat auto's onnodig op straat parkeren.

#### **1. Invoering mantelzorgvergunning**

Met de toenemende vergrijzing en de veranderingen in de zorg neemt het aantal mantelzorgers in Nederland toe. Ook in Hilversum is te zien dat familie en vrienden hulpbehoevenden regelmatig te hulp schieten bij de dagelijkse taken. Omdat het aantal schrapkaarten tegen gereduceerd tarief ten behoeve van bezoek vaak tekortschiet (max. 80 uur per kwartaal), kunnen de parkeerkosten voor deze mantelzorgers flink oplopen. Om deze manier van niet-beroepsmatige en onbetaalde zorgverlening mogelijk te maken, wordt de mantelzorgvergunning in het leven geroepen.

Voorstel is om een mantelzorgvergunning op te nemen in de regelgeving met de volgende voorwaarden:

1. Parkeervergunning op naam van hulpbehoevende;
2. Hulpbehoevende is woonachtig binnen het betaalde gebied;
3. Hulpbehoevende heeft een mantelzorgverklaring (maximaal twee maanden oud) van de huisarts of een andere professionele zorginstelling. Een indicatie van verpleeghuis, thuiszorg of een verklaring vanuit het Sociaal Plein van de gemeente volstaat ook;
4. Er kunnen maximaal drie kentekens worden geregistreerd op de parkeervergunning. Deze zijn niet tegelijk te gebruiken;
5. Er is een maximum van 80 uur per kwartaal;
6. De houder van de mantelzorgvergunning heeft ook recht op de bezoekersvergunning (met eveneens een maximum van 80 uur per kwartaal).

De mantelzorgvergunning zal hetzelfde werken als de bezoekersregeling, waarbij het kenteken van de mantelzorger dient te worden aangemeld. De mantelzorgvergunning wordt gratis verstrekt, onafhankelijk van het gebied waarin men woont. De parkeervergunning is wel alleen geldig in het gebied waar de hulpbehoevende woont. Er zit een dagelijkse limiet op wat betreft het aantal te gebruiken uren.

## **2. Vergunningen Centrum**

De op de Dagvergunning van toepassing zijnde voorwaarden worden ook opgenomen voor de week- en maandkaarten Centrum. Deze laatste twee producten heten voortaan 'vergunningen' en zijn geen 'kaarten' meer. Dezelfde regelgeving is van kracht, waardoor nadere eisen worden gesteld aan de parkeerders in het centrumgebied, zodat deze vergunningen alleen verleend kunnen worden als er sprake is van het incidenteel uitvoeren van werkzaamheden in het Centrum waarbij er aangetoond wordt dat het parkeren van de auto in de directe omgeving van de werkzaamheden noodzakelijk is.

## **3. Schrappen max. aantal parkeervergunningen bij naar meerdere**

### **eenheden verbouwde woningen**

In de huidige Nadere Regels Parkeervergunningen staat dat per nieuw adres in een gesplitst pand maximaal één parkeervergunning kan worden verleend.

Achterliggende gedachte was om de effecten van illegale verbouwingen op een buurt te verminderen. Tegelijkertijd hebben eigenaren van gesplitste panden wel een parkeerbijdrage betaald als niet kon worden voorzien in de benodigde parkeerbehoefte. Vanuit het oogpunt van rechtsgelijkheid is het voorstel om de artikelen in de Nadere regels ten aanzien van het aantal parkeervergunningen voor dergelijke panden te schrappen. In principe zouden bewoners van deze panden namelijk gewoon in aanmerking moeten komen voor een parkeervergunning als de parkeereis is afgekocht. Met het nieuwe paraplubestemmingsplan wordt verbouwing van panden verder tegengegaan en is de bepaling in de parkeerverordening eigenlijk overbodig geworden. Digitaal blijkt het bovendien niet mogelijk om dergelijke panden goed te registreren.

### **4. Combinatievergunning**

De parkeerruimte in het Centrum is schaars. In de parkeergarage Gooiland (in bezit van de gemeente) is vaak nog veel ruimte over. Om deze parkeerruimte beter te benutten wordt een combinatievergunning in het leven geroepen. Dit betekent dat parkeerders de keuze hebben om op straat te parkeren of gebruik te maken van parkeergarage Gooiland. Het tarief komt te liggen op €250,- per jaar en is daarmee iets duurder dan de bewonersvergunning voor op straat voor het centrum. Het tarief is wel veel goedkoper dan het huidige abonnement dat bewoners van het centrum kunnen aanschaffen (€60 tot €80,- per maand). Door invoering van dit product heeft men de mogelijkheid om op een parkeerplaats in de parkeergarage te parkeren. In parkeergarage Gooische Brink is er geen ruimte om extra abonneehouders toe te laten. Deze maatregel wordt na één jaar geëvalueerd.

### **5. Overloopvergunning**

In betaalde gebieden met een lage parkeerdruk is veel parkeerruimte onderbenut. In het aansluitende gratis gebied is de parkeerdruk juist erg hoog. Om de parkeersituatie meer in balans te brengen wordt een overloopvergunning in het leven geroepen. Met deze vergunning kunnen bewoners van aangrenzende straten die niet beschikken over eigen parkeergelegenheid een parkeervergunning aanvragen voor het betaalde gebied, ondanks dat ze hier niet woonachtig zijn/hun onderneming hebben. Het tarief wordt gelijkgesteld aan de tweede bewonersvergunning. Men dient binnen een straal van 100 meter hemelsbreed te wonen ten opzichte van de dichtstbijzijnde parkeerplaats in het gereguleerde gebied. De parkeerdruk in de gebieden wordt regelmatig gemonitord, zodat voorkomen wordt dat de parkeerdruk in bestaande gebieden te hoog oploopt. Bewoners van het betaalde gebied hebben voorrang op bewoners uit het overloopgebied.

### **6. Werknemersvergunning**



In de woonwijken binnen de parkeergebieden Schil en Buitenschil is overdag vaak parkeerruimte aanwezig, omdat vergunninghouders (bewoners) aan het werk zijn. In de gebieden waar deze ruimte aanwezig is, kunnen werknemersvergunningen verstrekt worden. Het tarief wordt gelijkgesteld aan de tweede zakelijke vergunning, ongeacht of er sprake is van eigen parkeergelegenheid. De parkeerdruk in de gebieden wordt regelmatig gemonitord, zodat voorkomen wordt dat de parkeerdruk in bestaande gebieden te hoog oploopt. De werknemersvergunning is geldig van 9 tot 18 uur.

## **7. Zorgvergunning**

De mogelijkheden voor een zorgvergunning worden iets verruimd. Nu geeft de regelgeving de mogelijkheid voor een zorgvergunning aan: huisarts, verloskundige, thuiszorginstelling (non-profit) en ambulancedienst voor dieren. In de praktijk blijken er ook vragen te komen van andere professionele zorg- of hulpverleningsinstellingen (bijv. een fysiotherapeut die vaak op huisbezoek moet) die in overwegende mate en geregeld zorg verlenen aan personen of dieren op wisselende plaatsen in het gebied waar betaald parkeren geldt. De hoofdactiviteit van de te verlenen professionele zorg dient betrekking te hebben op de geestelijke of lichamelijke gezondheid van de hulpbehoevende. Het achterliggende doel is het beschermen van mensen die om medische redenen afhankelijk zijn van zorg en die om financiële redenen afhankelijk zijn van de reguliere openbare zorg.

## **22. 7. Sectie D: Overige maatregelen**

In de laatste sectie worden enkele losse maatregelen opgesomd die ter uitvoering van de parkeernota worden genomen.

### **Motie Parkeren bedrijfsbusjes**

Tijdens de Motiemarkt 2016 konden bewoners en ondernemers van Hilversum moties indienen die door raadsleden bij de begrotingsbehandeling konden worden ingebracht. Eén van de aangenomen moties betreft het onderzoeken van de mogelijkheid tot het inrichten van een gereserveerde parkeerplaats voor bedrijfsbusjes in de Geuzenbuurt.

Bij de toelichting op de motie wordt gewezen op het parkeerterrein achter Geuzenweg 92-96. In de Geuzenbuurt is een behoorlijk aantal zzp'ers actief, waarbij ook relatief veel bedrijfsbusjes in de nauwe straten te vinden zijn. De parkeerdruk is hoog en de geringe breedte van de straat kan in combinatie met de wat bredere bedrijfsvoertuigen voor doorstromingsproblemen veroorzaken. Vooral in het geval van de bereikbaarheid van nood- en hulpdiensten is dat niet wenselijk.

Daar staat tegenover dat juist door de hoge parkeerdruk de bewoners van de Geuzenbuurt liever geen schaarse parkeerruimte opofferen voor bedrijfsbusjes. Bovendien is het de vraag hoeveel zzp'ers gebruik willen maken van een parkeervergunning voor deze busjes. Bij de verdere uitwerking van deze motie worden de bewoners en ondernemers van de Geuzenbuurt gevraagd of er draagvlak is voor het creëren van deze gereserveerde parkeerplaats voor bedrijfsbusjes op het parkeerterrein achter Geuzenweg 92-96.

### **Abonnementen parkeergarage**

De capaciteit van parkeergarages wordt momenteel onderbenut. Zeker in de gemeentelijke parkeergarage Gooiland staat de onderste parkeerlaag vaak helemaal leeg. Om meer abonneehouders kwijt te kunnen wordt onderzocht of de tarieven over de hele linie verlaagd kunnen worden, zodat meer bewoners in de gelegenheid kunnen worden gesteld om het goedkopere abonnement aan te schaffen. De verwachting is dat veel meer abonneehouders gevonden kunnen worden, waardoor de exploitatie van parkeergarage Gooiland gunstiger wordt. Met de beheerders van de andere garages binnen het centrumgebied zijn reeds gesprekken gaande om te kijken hoe ook de capaciteit in die garages beter benut kan worden. De abonnementen in parkeergarages zorgen er mede voor dat de gewenste groei van het aantal huishoudens in het centrum kan worden gerealiseerd (in samenhang met de tot 0 verlaagde parkeernorm in het kernwinkelgebied). In de parkeergarages is voldoende ruimte om de groei op te kunnen vangen. Bij de Structuurvisie Verkeer is de parkeerbalans onderdeel geweest van de besluitvormingsstukken.

### **Tarieven en gebieden (vrijwel) ongewijzigd**

De tarieven voor straatparkeren, vergunningparkeren en kort garageparkeren blijven ongewijzigd. De tarieven die de gemeente hanteert zijn marktconform (garages) en goed vergelijkbaar met andere gemeenten (straatparkeren). Uitgangspunt blijft dat tarieven kostendekkend zijn. Een veelgehoorde vraag is het verlagen van de tarieven om de middenstand te helpen. Diverse onderzoeken hebben aangetoond dat de hoogte van parkeertarieven vrijwel geen effect hebben op de omzet van de detailhandel. In dat verband kan verwezen worden naar de vele studies van prof. Mingardo (Erasmus Universiteit/TU Delft) over de relatie tussen parkeren en winkelen.

Ook aan de gebieden wordt nauwelijks iets gewijzigd. De huidige grenzen zijn over het algemeen logisch te noemen. Waar mogelijk wordt maatwerk verricht. Reden om niet veel te sleutelen aan de gebieden is het feit dat bij elke maatregel een deel van de bewoners/ondernemers van een gebied nadelige effecten ondervinden. Dit kan bijvoorbeeld te maken hebben met de eindtijd voor betaald parkeren, het parkeren op een koopzondag of het plafond maximaal af te geven parkeervergunningen. Mocht in de toekomst de Centrumring verlegd worden, dan zal ook beschouwd worden of het Marktpllein bij het gebied Centrum gaat horen. Na de herontwikkeling van het Marktpllein is het voor vergunninghouders Schil lastiger geworden om aan die zijde van het gebied een plek te vinden. Het zonder meer overhevelen van de parkeerplaats op het Marktpllein naar het Centrumgebied is geen optie.

### **Eindtijden betaald parkeren ongewijzigd**

Er is gekeken wat de effecten zouden zijn van het wijzigen van de eindtijd van betaald parkeren. Momenteel wordt in Hilversum zoveel mogelijk eenduidigheid beoogd. Dit uit zich in dezelfde begin- en eindtijden in grote delen van het betaalde gebied (maandag tot en met zaterdag, 09:00 tot 21:00). Uitzonderingen zijn het Centrum (eindtijd 0.00 uur), het AKN-gebied (eindtijd 18.00 uur en alleen doordeweeks betaald parkeren) en enkele straten in BKN (ook tot 18.00 uur). Bewoners, ondernemers en bezoekers van Hilversum weet waar men aan toe is op het moment dat de eindtijd op de meeste plekken gelijk is. Dat pleit voor het vasthouden aan één eindtijd.

Belangrijkste reden om 21.00 uur als eindtijd aan te houden is om bewoners van het vergunningengebied die wat later thuis komen de mogelijkheid te geven om in de eigen buurt te parkeren. Bewoners van diverse gebieden melden nu al regelmatig voertuigen die na 21.00 uur de wijk instromen, waardoor de parkeerdruk toeneemt (bijvoorbeeld voertuigen van bewoners die niet kunnen of willen beschikken over een parkeervergunning). Bij een eerdere eindtijd neemt de overlast door deze parkeerders toe. Daar komt bij dat de parkeerdruk verder toeneemt als bezoekers van het centrum uitwijken naar het gratis gebied (dat dan dus eerder beschikbaar is). Dit effect treedt nu al op rond de bioscoop. Ondanks de naastgelegen parkeergarage Markt kiezen veel bezoekers van de late films om te parkeren in het Schilgebied (thans tot 21.00 uur betaald), hoogstwaarschijnlijk vanuit financieel oogpunt. Dit leidt tot klachten vanuit de omliggende straten. Het verder verlagen van de eindtijd zou hier tot nog meer ongewenste effecten leiden.

Verder zal het verlagen van de eindtijd ook leiden tot een financieel effect: er komen minder inkomsten binnen in de avonduren. De meeste inkomsten worden overdag behaald, maar uiteindelijk levert een eindtijd van 19.00 uur in plaats van 21.00 uur een geschatte derving op van €230.000,-.

Gelet op de ongewenste effecten op ruimtelijk vlak enerzijds en het financiële effect anderzijds, wordt voorgesteld om de eindtijden gelijk te houden aan de huidige situatie.

## **Winkelstraten**

Hilversum kent een aantal winkelstraten in het betaalde gebied met een maximale parkeerduur. Deze verschilt per straat van één tot drie uur. Ondernemers van de betreffende straten kunnen zelf bepalen hoe lang de maximale parkeerduur is. Doel van de maximale parkeerduur is met name om de parkeerplaatsen vrij te houden voor kortparkeerders. Het geheel afschaffen van de maximale parkeerduur wordt niet overwogen, omdat in dat geval de kans groot is dat langparkeerders de parkeerplaatsen bedoeld voor winkelbezoek langdurig bezet houden.

Regelmatig is er een roep om blauwe zones. In principe is het beleid om hier terughoudend mee om te gaan. Dit heeft een aantal redenen: financieel gezien worden er wel handhavingskosten gemaakt, maar staan er geen inkomsten tegenover, omdat eventueel uitgeschreven parkeerboetes ten gunste van het Rijk komen. Daarnaast kost de handhaving capaciteit die anders elders ingezet zou kunnen worden. Verder is het systeem blauwe zone fraudegevoelig, bijvoorbeeld door het zogeheten schijfje draaien of zelfs blauwe schijven met een ingebouwde klok. Belangrijkste argument is echter de eenduidigheid in het gereguleerde gebied. Een uniforme vorm van parkeerregulering (in Hilversum: betaald parkeren gecombineerd met vergunninghoudersparkeren) geeft voor eenieder duidelijkheid in verwachtingen en leidt op straat niet tot misverstanden over welk regime precies van toepassing is. In gebieden ver buiten het gereguleerde gebied kan een blauwe zone wel nog een optie zijn, zoals bijvoorbeeld nu al het geval is bij de Riebeeckgalerij en op de Stephensonlaan.

## **Mobiliteitsfonds**

Ten aanzien van het Mobiliteitsfonds wordt een actiever beleid voorgesteld wat betreft de bestedingen. De gemeente bekijkt de mogelijkheid om bepaalde locaties aan te kopen om in te richten als parkeerplaats. Tegelijk wordt gekeken naar investeringen op breder gebied, bijvoorbeeld in het openbaar vervoer of in fietsvoorzieningen. Ook het inzetten op deze alternatieve vervoerswijzen moet leiden tot een minder hoge parkeerdruk en dus een evenwichtiger balans tussen parkeervraag en – aanbod.

## **Vrachtwagenparkeren**

Wat betreft het parkeren voor vrachtwagens verandert er weinig. De aangewezen plekken blijven waar mogelijk gereserveerd. Rondom Werf 35 (Mussenstraat) en de Philipslocatie verdwijnen naar alle waarschijnlijkheid wel

vrachtwagenparkeerplaatsen. Uitgangspunt blijft dat de oplossing zo veel mogelijk op eigen terrein gezocht moet worden.

### **Duurzaamheid**

Op het gebied van duurzaamheid zetten we de ingeslagen weg voort. Dit houdt in dat we streven naar besparingen op energiegebruik (alle parkeerautomaten hebben zonnecellen om in de eigen energiebehoefte te kunnen voorzien). In de gemeentelijke parkeergarages wordt naar gelang de vraag een verdere uitbouw van het aantal parkeerplaatsen met oplaadpunt voorzien. Ook op straat wordt middels het laadpuntenbeleid een verdere verdichting van het oplaadpuntennetwerk in Hilversum gestimuleerd. Tot slot wordt het delen van auto's aangemoedigd door actief mee te werken aan initiatieven op dit gebied. In het algemeen kan gezegd worden dat het toenemen van het gebruik van deelauto's leidt tot een lichte afname van het aantal (tweede) auto's in de wijk. Vooralsnog wordt niet verwacht dat de toename van deelauto's leidt tot een afname van het autobezit in Hilversum.

### **Handhaving**

Met behulp van handhaving probeert de gemeente te sturen op correct parkeergedrag (voorkomen foutparkeren) en het voldoen aan de parkeerbelastingplicht. Het wettelijk kader is daarbij nadrukkelijk het uitgangspunt, bijvoorbeeld als het gaat om het laden en lossen van goederen en/of personen, maar ook klantvriendelijkheid is van belang.

Naast deze hoofdtaken fungeren de parkeercontroleurs ook als oren en ogen op straat. Zij staan direct in contact met de bewoners, ondernemers en bezoekers van Hilversum en vangen signalen op in buurten, waar vervolgens wat mee gedaan kan worden. In het contract dat de gemeente heeft afgesloten met betrekking tot parkeercontrole zit ook 10% vrij te besteden uren. Deze uren zijn bijvoorbeeld besteed aan de aanpak fietsparkeren en de handhaving van het vuurwerkverbod in het centrum. Binnen het contract is nog ruimte om meer punten aan te pakken. In samenspraak met bewoners en ondernemers van buurten kan, bijvoorbeeld tijdens een buurtschouw, gekeken worden of de parkeercontroleurs bepaalde handhavingstaken (bijv. voortuinparkeren) kunnen oppakken. Hierbij ligt zowel een link met het VTH-beleid (Vergunningen, Handhaving & Toezicht) en met de Kadernotitie Buurten.

### **Kentekenparkeren**

Veel gemeenten zijn overgestapt op kentekenparkeren. Dit helpt mee in het verder digitaliseren van het parkeren, omdat ingevoerde kentekens digitaal gescand kunnen worden. Bij het gebruik van een scanvoertuig kan parkeercontrole veel efficiënter uitgevoerd worden. Gelet op de problemen met betrekking tot kentekenparkeren die andere gemeenten momenteel ervaren, wordt in dit stadium nog niet overwogen om hierop over te stappen. Wel is te zien dat het aandeel parkeerders in Hilversum dat betaalt met belparkeren blijft stijgen. In 2016 was het

percentage betalende parkeerders dat met munt betaalde voor het eerst lager dan 50%.

## **23. 8. Bijlagen**

8.1 Uitvoeringsprogramma

8.2 Stroomschema Betaald Parkeren

8.3 Financieel overzicht Parkeerexploitatie

8.4 Kaart huidig betaald gebied

8.5 Overzichtskaart mogelijke uitbreidingen

8.6 Kernwinkelgebied Hilversum

8.7 Concept Beleidsregels Parkeren bij ruimtelijke ontwikkelingen Hilversum 2017

- Sectie 1 Parkeernormen Hilversum 2017

- Sectie 2 Parkeerbijdrageregeling Hilversum 2017

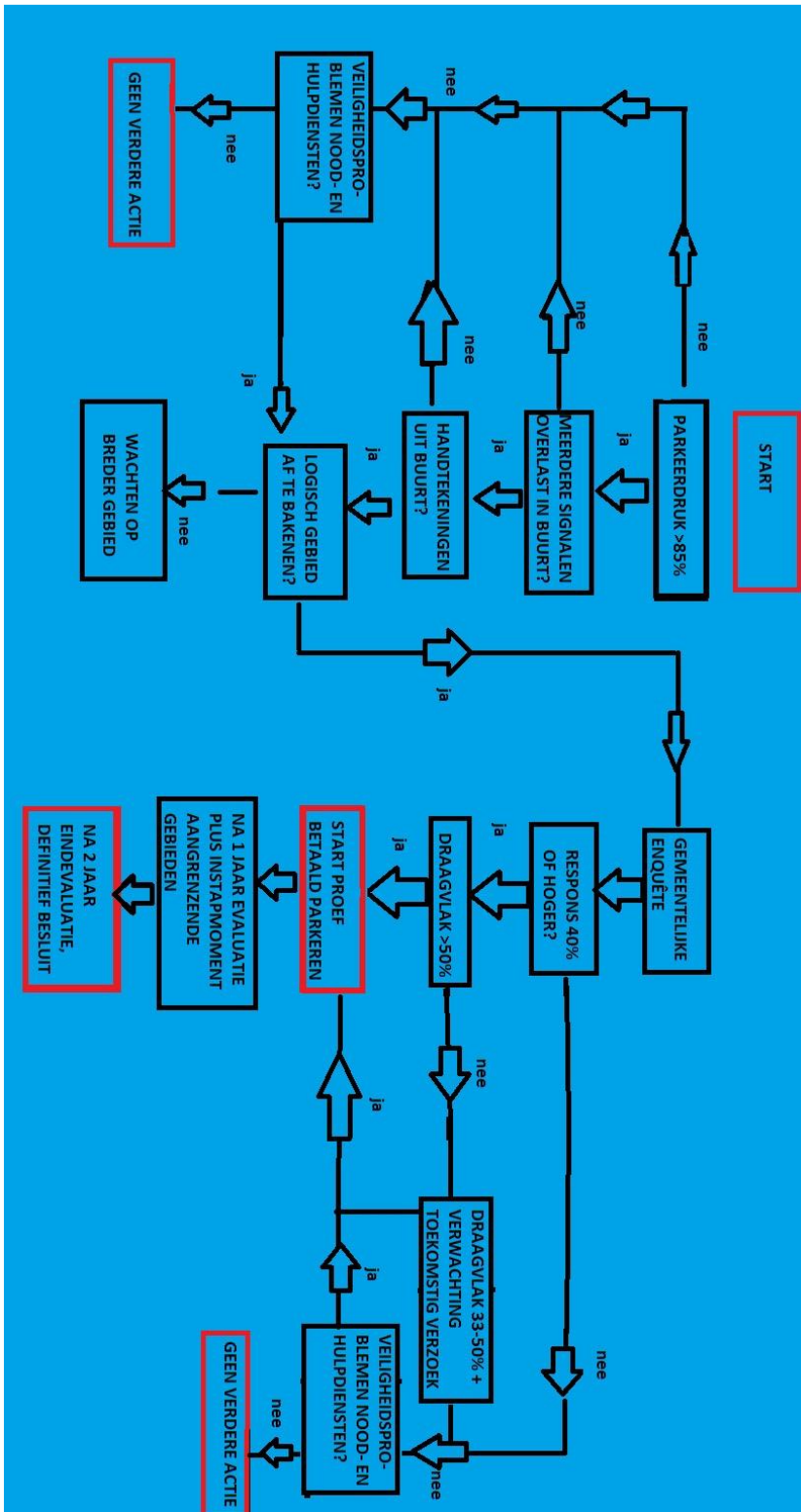
## 8.1 Uitvoeringsprogramma

Tabel maatregelen parkeerbeleid				
	<i>Maatregel</i>	<i>Planning</i>	<i>Kosten</i>	<i>Info</i>
1	Uitbreidingsbeleid betaald parkeren	jul	n.v.t.	Datum inwerkingtreding
2	Opnemen structureel €100.000 uitbreiding betaald parkeren	najaar 2017	€ 100.000	Opnemen sterretjespost in begroting 2018
3	Nieuwe parkeernormen	jul	n.v.t.	Datum inwerkingtreding
4	Aanwezigheidspercentages opnemen	jul	n.v.t.	Datum inwerkingtreding
5	Bezoekersdeel centrum op 0	jul	n.v.t.	Datum inwerkingtreding
6	Mantelzorgvergunning	najaar 2017	n.v.t.	Mee te nemen in Verordeningen en Naderre regels
7	Schrappen max. aantal 1 verg. gesplitste panden	najaar 2017	n.v.t.	Mee te nemen in Verordeningen en Naderre regels
8	Combinatievergunning	najaar 2017	n.v.t.	Mee te nemen in Verordeningen en Naderre regels
9	Overloopvergunning	najaar 2017	n.v.t.	Mee te nemen in Verordeningen en Naderre regels
10	Werknemersvergunning	najaar 2017	n.v.t.	Mee te nemen in Verordeningen en Naderre regels
11	Motie bedrijfsbuses Geuzenbuurt	zomer 2017	PM	Afhankelijk van buurtconsultatie
12	Onderzoek verlaging tarieven abonnementen parkeergarages	jul	PM	Minder inkomsten per abonnement, maar meer abonnementen

Tabel 3 Planning maatregelen



## 8.2 Stroomschema Betaald Parkeren



Figuur 1. Stroomschema betaald parkeren

## 8.3 Financieel overzicht Parkeereexploitatie

Jaar	Begroot (l)	Realisatie (l)	Saldo (bg-r) (l)	Begroot (b)	Realisatie (b)	Saldo (bg-r) (b)
------	-------------	----------------	------------------	-------------	----------------	------------------

2013	3.879	3.703	<b>-176</b>	-4.810	-4.561	<b>249</b>
2014	3.931	3.866	<b>-65</b>	-4.960	-4.720	<b>240</b>
2015	3.907	3.681	<b>-226</b>	-4.710	-5.101	<b>-391</b>
2016	3.481	3.150	<b>-331</b>	-4.477	-5.019	<b>-542</b>
2017	3.024	nmb	<b>nmb</b>	-4.950	nmb	<b>nmb</b>

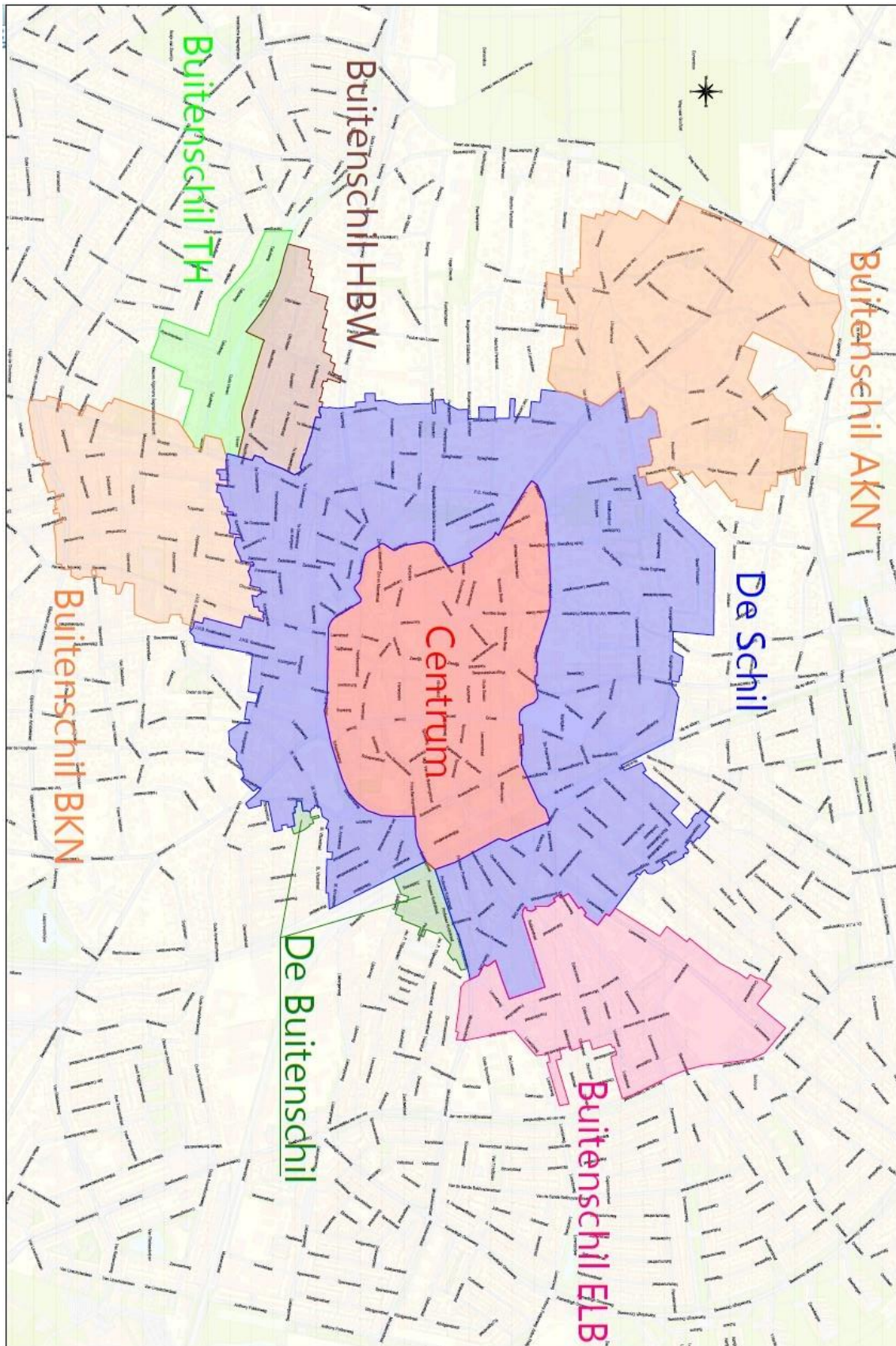
*Tabel 4. Financieel overzicht afgelopen jaren (bedragen x €1.000 (negatief is voordeel)) (NB. Jaarrekeningcijfers 2016 zijn voorlopige cijfers) – dikgedrukt = saldo begroting minus realisatie, zowel aan lastenzijde als aan batenzijde*

<b>Jaar</b>	Begroot (l)	Begroot (b)	<b>Saldo (l-b)</b>	Realisatie (l)	Realisatie (b)	<b>Saldo (l-b) (b)</b>
2013	3.879	-4.810	<b>-931</b>	3.703	-4.561	<b>-858</b>
2014	3.931	-4.960	<b>-1.029</b>	3.866	-4.720	<b>-854</b>
2015	3.907	-4.710	<b>-803</b>	3.681	-5.101	<b>-1.420</b>
2016	3.481	-4.477	<b>-996</b>	3.150	-5.019	<b>-1.869</b>
2017	3.024	-4.950	<b>-1.926</b>	nmb	nmb	<b>nmb</b>

*Tabel 5. Financieel overzicht afgelopen jaren (bedragen x €1.000 (negatief is voordeel)) (NB. Jaarrekeningcijfers 2016 zijn voorlopige cijfers) – dikgedrukt = saldo lasten minus baten, zowel aan begrotingszijde als aan realisatiezijde*

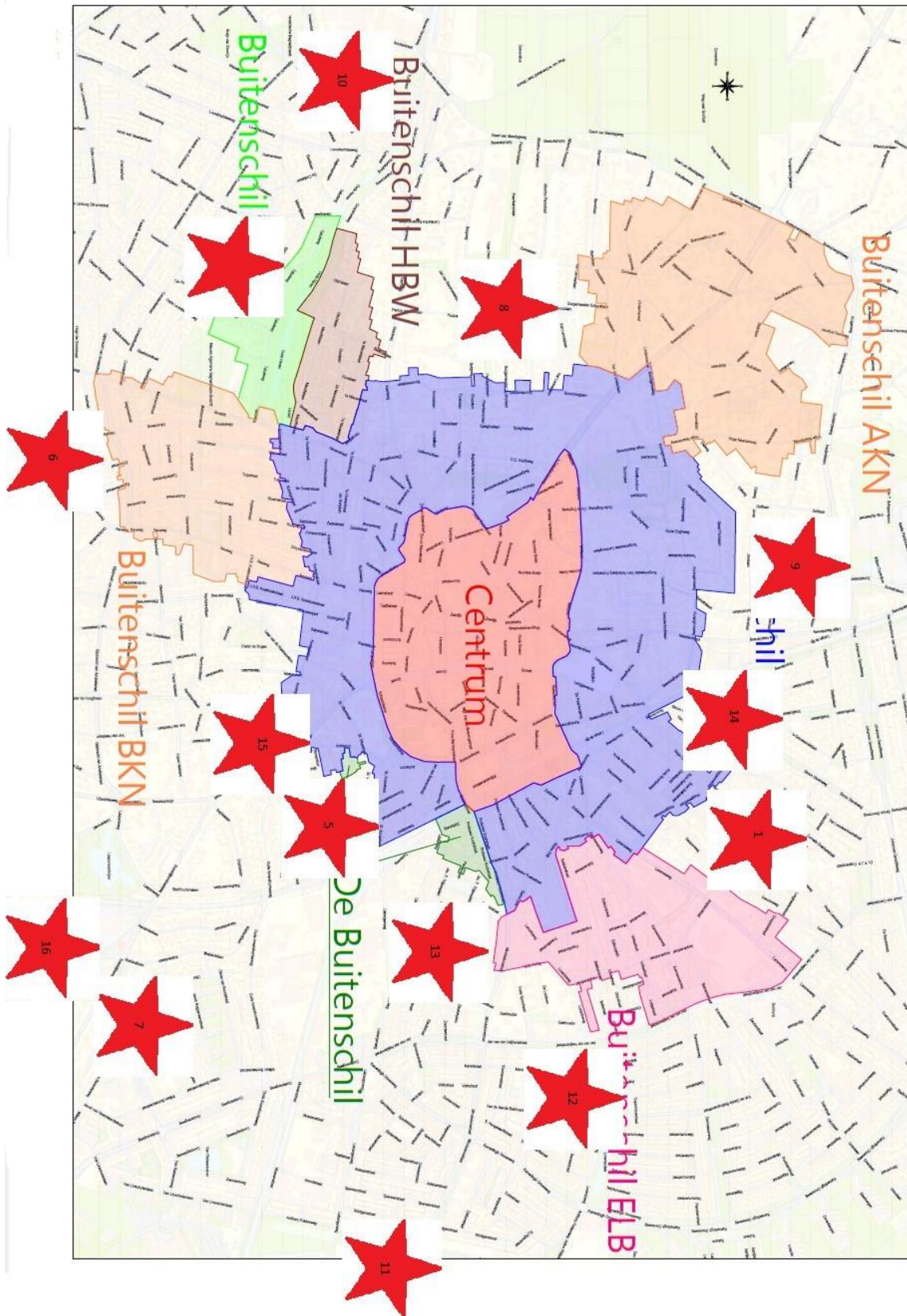


## 8.4 Kaart huidig betaald gebied



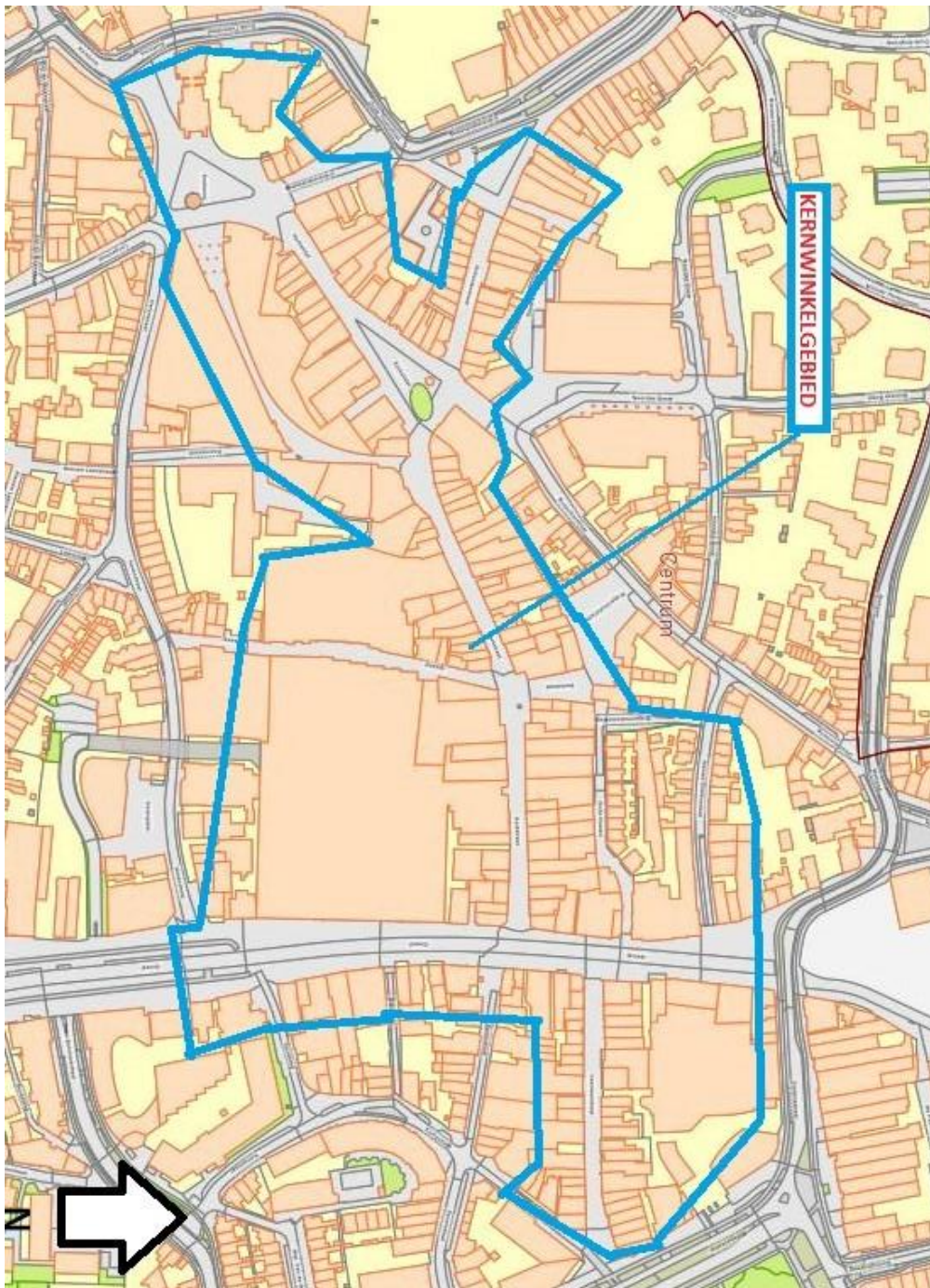
Figuur 2. Betaald parkeren Hilversum anno 1 mei 2017

## 8.5 Overzichtskaart mogelijke uitbreidingen betaald gebied



Figuur 3. Mogelijke uitbreidingen

## 8.6 Kaart afgesloten kernwinkelgebied



*Figuur 4. Kernwinkelgebied Hilversum*

## 8.7 Concept Beleidsregels Parkeren bij ruimtelijke ontwikkelingen Hilversum 2017

*Beleidsregels Parkeren bij ruimtelijke ontwikkelingen Hilversum 2017*

Burgemeester en wethouders van Hilversum;

Gelet op de Gemeentewet, de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (hierna: 'Wabo'), de Woningwet, de Wet ruimtelijke ordening (hierna: 'Wro'),

de Bouwverordening Hilversum 2009, artikel 4:81 van de Algemene wet bestuursrecht, de Nota parkeerbijdrageregeling en mobiliteitsfonds 2009 en de Verordening Mobiliteitsfonds Hilversum 2009;

Besluiten:

1. Vast te stellen de navolgende beleidsregels met betrekking tot de wijze van bepalen van de hoeveelheid benodigde parkeer-/stallings-/laad- of losplaatsen, verband houdende met bouwen en/of gebruik, alsmede de navolgende beleidsregels met betrekking tot de parkeerbijdrageregeling
2. De beleidsregels in werking te laten treden per 1 juli 2017.
3. Dat de beleidsregels kunnen worden aangehaald als “Beleidsregels Parkeren bij ruimtelijke ontwikkelingen Hilversum 2017”

#### *Omschrijving*

Deze beleidsregels hebben betrekking op het stellen van een eis tot het aanbrengen van parkeer-/ stallingsruimte voor auto's op 'eigen terrein', alsmede de wijze van bepalen van de hoeveelheid benodigde parkeerplaatsen, in verband met aanvragen betrekking hebbend op bouwen en/of gebruik. Ook wordt een eis gesteld aan de afmetingen van de parkeer-/stallingsruimte en wordt een verplichting geformuleerd inzake laad- of losruimte.

#### *Doel*

Het doel van dit beleid is dat in parkeer-/stallingsruimte voor auto's, dan wel laad- of losruimte, op eigen terrein moet worden voorzien als daartoe behoefte ontstaat ten gevolge van bouwen, waarvoor een vergunning is vereist, en/of gebruik in geval vergunning is vereist omdat wordt afgeweken van een bestemmingsplan, beheersverordening of voorbereidingsbesluit. Op deze wijze wordt in het bijzonder de parkeerdruk in de openbare ruimte beperkt, en wordt de verantwoordelijkheid voor het realiseren van de benodigde parkeerplaatsen primair bij de 'veroorzaker' van de parkeervraag gelegd.

#### *Aanleiding nieuwe regels*

Met deze nieuwe set beleidsregels worden diverse beleidsdocumenten die betrekking hebben op parkeren samengevoegd in één document. Ten opzichte van de huidige documenten vindt een aantal wijzigingen plaats. De belangrijkste daarvan zijn:

- de aanpassing van de parkeernormen naar aanleiding van de nieuwe parkeerkcijfers van het CROW<sup>4</sup>
- het toepassen van aanwezigheidscijfers in het geval van transformatie

---

<sup>4</sup> Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water-, en Wegenbouw en de Verkeerstechniek

- het aankopen van een ppl. voor een bouwplan

#### *SECTIE 1 Parkeernormen Hilversum 2017*

De gemeente Hilversum hanteert op dit moment parkeernormen die in 2009 zijn vastgesteld. Destijds werden de parkeernormen gebaseerd op de parkeerkencijfers van het CROW uit 2005. In 2012 heeft het CROW nieuwe parkeerkencijfers opgesteld. De verschillende gebruiksfuncties zijn verder gedifferentieerd, zodat de cijfers beter aansluiten bij de werkelijkheid. De Parkeernormen Hilversum 2017 zijn een afgeleide van de parkeerkencijfers van het CROW van 2012. Ook dit keer is uitgegaan van één parkeernorm en niet voor een bandbreedte. Het hanteren van de bandbreedte leidt in de regel tot discussie over wat dan de precieze norm zou moeten zijn. Eén parkeernorm leidt tot eenduidigheid en duidelijkheid.

De parkeernormen zijn per gebied onderverdeeld. Er wordt een indeling aangehouden van Centrum, Schil en Rest bebouwde kom/Buitengebied. Aansluiting wordt gezocht bij de indeling van de zones met betaald parkeren, waar ook sprake is van Centrum, Schil en overig (waaronder zowel Buitenschil als niet-betaald parkeergebieden vallen). In bijlage 1A zijn de nieuwe parkeernormen te vinden.

#### Aanwezigheidspercentages

Bij nieuwe bouwplannen bestond er al de mogelijkheid om aanwezigheidspercentages toe te passen. Dit houdt in dat dubbelgebruik van parkeerplaatsen kan plaatsvinden, bijvoorbeeld in het geval sprake is van een mix van kantoor (voornamelijk parkeervraag overdag) en wonen (voornamelijk parkeervraag buiten kantooruren). Dit leidt tot een lagere behoefte aan parkeerplaatsen, omdat deze op verschillende momenten door verschillende parkeerders gebruikt worden.

Tegenwoordig worden veel functies omgezet naar een andere functie. Het deel van de parkeervraag dat afgewenteld kon worden op de openbare ruimte kon voorheen verrekend worden met de nieuwe parkeervraag. Hierdoor konden scheve situaties ontstaan, waarbij bijvoorbeeld de historische parkeervraag van kantoor afgewenteld werd op de openbare ruimte en dat na omzetting naar wonen eenzelfde deel van de parkeervraag opnieuw mocht worden afgewenteld. In de praktijk leidt dit met name in de avonden tot overlast in woonbuurten, omdat de parkeerdruk dan hoger ligt en er minder ruimte is om af te wentelen.

Met de nieuwe methode wordt rekening gehouden met de aanwezigheidspercentages van het CROW (zie bijlage 1B) om te bepalen welk deel van de historische parkeervraag, mag worden meegerekend bij de nieuwe ontwikkeling. Een voorbeeld van de oude en nieuwe situatie is opgenomen bij deze bijlage om inzichtelijk te maken welk probleem verholpen wordt. De nieuwe werkwijze heeft wel als gevolg dat het vereiste aantal parkeerplaatsen bij functiewijzigingen toeneemt.

#### Huren/Kopen parkeerplaatsen

Ontwikkelaars willen regelmatig gebruik maken van gehuurde of gekochte parkeerplaatsen. Uitgangspunt is dat bij bouwplannen de eigen broek opgehouden kan worden voor een langdurige periode. Een huurcontract voor een parkeerplaats is vaak kortdurend en is daarmee geen duurzame oplossing. Daarnaast kunnen



reeds aan een bouwontwikkeling toegewezen parkeerplaatsen niet opnieuw worden gebruikt bij een ander bouwplan.

Parkeerplaatsen kunnen dus alleen worden gebruikt voor het oplossen van de parkeereis indien sprake is van een duurzame oplossing (meer dan 20 jaar) en gelegen binnen een straal van 400m (Centrum) of 200m (restgebied).

#### *Proces van toetsing*

Voor toetsing van aanvragen zoals hierboven bedoeld geldt de volgende regel:

A. Indien de omvang of de bestemming van een gebouw daartoe aanleiding geeft moet ten behoeve van het parkeren of stallen van auto's in voldoende mate ruimte zijn aangebracht in, op of onder dat gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort. Deze ruimte mag niet overbemeten zijn, gelet op het gebruik of de bewoning van het gebouw, waarbij rekening moet worden gehouden met de eventuele bereikbaarheid per openbaar vervoer. Onder een 'gebouw' wordt ook begrepen een bouwwerk, werk geen bouwwerk zijnde of werkzaamheid of bijbehorend gebruik van grond en van de zich daar bevindende bouwwerken.

B. De onder A bedoelde ruimte voor het parkeren van auto's moet afmetingen hebben die zijn afgestemd op gangbare personenauto's. Aan deze eis wordt geacht te zijn voldaan indien daarbij ten behoeve van de bruikbaarheid rekening wordt gehouden met de situatie en inrichting van de plek waar parkeerruimte wordt aangebracht en:

a. indien de afmetingen van bedoelde parkeerruimten ten minste 1,80 m bij 5,00 m en ten hoogste 3,25 m bij 6,00 m bedragen, waarbij de parkeerruimten bereikbaar en bruikbaar zijn

(voorbeeld: bij haaksparkeren dienen de parkeerplaatsen minstens 2,30m breed te zijn);

b. indien de afmetingen van een gereserveerde parkeerruimte voor een gehandicapte - voorzover die ruimte niet in de lengterichting aan een trottoir grenst - ten minste 3,50 m bij 5,00 m bedragen.

C. Indien de bestemming van een gebouw aanleiding geeft tot een te verwachten behoefte aan ruimte voor het laden of lossen van goederen, moet in deze behoefte in voldoende mate zijn voorzien aan, in of onder dat gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort. Onder een 'gebouw' wordt ook begrepen een bouwwerk, werk geen bouwwerk zijnde of werkzaamheid of bijbehorend gebruik van grond en van de zich daar bevindende bouwwerken.

D. Het is mogelijk van het gestelde onder A, B en C ontheffing te verlenen.

### Wijze van berekenen parkeerbehoefte voor een concreet plan

Met behulp van de bij deze beleidsregels horende parkeernormen kan een parkeerbalans<sup>3</sup> worden opgesteld om te bepalen hoeveel parkeerplaatsen bij een concreet plan moeten worden gerealiseerd.

Met deze parkeerbalans wordt aan de hand van de soort functie(s), de omvang van deze functie(s) en de parkeernorm(en) van deze functie(s) een benodigd aantal parkeerplaatsen berekend. Indien binnen het bouwplan verschillende functies worden ontwikkeld, is het mogelijk rekening te houden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Voorwaarde is wel dat de ontwikkelaar in het bouwplan vastlegt dat de voor dubbelgebruik meegerekende parkeercapaciteit door alle gebruikers van het bouwplan gebruikt kan worden, dus dat exclusieve parkeerplaatsen daarvan geen deel uitmaken.

Bij bouwontwikkelingen mag de berekende parkeervraag van het laatste legale gebruik van het pand of perceel, voor zover toegerekend aan de openbare ruimte, worden afgetrokken van de berekende parkeervraag van het nieuwe gebruik (NB. bij een eventuele afname van de totale parkeervraag geldt dat een zo groot mogelijk deel op eigen terrein moet worden opgelost; de parkeerplaatsen op eigen terrein gaan voor op het afwentelen op de openbare ruimte). Hierbij wordt wel rekening gehouden met de aanwezigheidspercentages. Bij (gedeeltelijke) sloop en nieuwbouw vindt geen verrekening plaats. In dat geval dient de volledige nieuwe parkeereis gerealiseerd te worden.

De aanvrager stelt de parkeerbalans op, waarna de gemeente Hilversum deze toetst. Is het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein kleiner dan de parkeereis dan is het plan in principe niet akkoord. In bepaalde gevallen en onder zekere voorwaarden bestaat een mogelijkheid een ontheffing van de parkeereis te verlenen. Dit wordt nader geregeld in de in Sectie 2 opgenomen Beleidsregels Parkeerbijdrageregeling Hilversum 2017.

In de uiteindelijke omgevingsvergunning wordt expliciet de koppeling gelegd tussen parkeerplaats en functie conform onderstaande tekst:

#### Voorwaarde parkeerplaatsen

Aan deze vergunning verbinden wij de voorwaarde dat de AANTAL parkeerplaatsen zoals ingetekend op tekening NAAM/NUMMER moet worden aangelegd en in stand gehouden ten behoeve van het parkeren van gebruikers van dit pand.

*Tekst aanbiedingsbrief/uitleg*

Bij de beoordeling van de aanvraag wordt ook gekeken naar het aantal parkeerplaatsen dat passend is voor het beoogde gebruik. Doorgaans moeten deze parkeerplaatsen op eigen terrein worden aangelegd omdat in openbaar gebied te weinig parkeerruimte is. U bent verplicht om deze parkeerplaatsen aan te leggen en in stand te houden. Deze verplichting geldt ook voor uw rechtsopvolgers. Als de vereiste parkeerplaatsen op eigen terrein toch niet beschikbaar blijken te zijn komen de gebruikers van het pand niet in aanmerking voor een parkeervergunning op de openbare weg omdat op basis van deze vergunning voldoende parkeerruimte op eigen terrein aanwezig moet zijn.

Bijlage 1A Parkeernormen Hilversum 2017

Parkeercijfers CROW		NIEUW = Parkeernorm Hilversum 2017				
		Centrum	Schil	Rest		
		nieuw	nieuw	nieuw	eenheid	aandeel bezoekers
<b>Wonen</b> koop, vrijstaand		1,8 1,9				
				2,2	woning	0,3 per eenheid
	koop, 2-onder-1-kap	1,7	1,8	2,1	woning	0,3 per eenheid
	koop, tussen/hoek	1,5	1,7	1,9	woning	0,3 per eenheid
	koop, etage, duur	1,6	1,9	2,1	woning	0,3 per eenheid
	koop, etage, midden	1,4	1,6	1,8	woning	0,3 per eenheid
	koop, etage, goedkoop	1,3	1,4	1,6	woning	0,3 per eenheid
	huurhuis, vrije sector	1,5	1,7	1,9	woning	0,3 per eenheid
	huurhuis, sociale huur	1,3	1,4	1,6	woning	0,3 per eenheid
	huur, etage, duur	1,4	1,6	1,8	woning	0,3 per eenheid
	huur, etage, midden/goedkoop	1,1	1,2	1,4	woning	0,3 per eenheid
	kamerbewoning (geen studenten)	0,55	0,65	0,7	kamer	0,2 per eenheid
	kamerbewoning, studenten	0,25	0,25	0,25	kamer	0,2 per eenheid
	aanleunwoning en serviceflat	1,05	1,1	1,1	woning	0,3 per eenheid
<b>Werken</b>						
	(commerciële) dienstverlening (kantoren met balie)	2,05	2,35	2,85	100 m² bvo	20%
	kantoren (kantoren zonder balie)	1,55	1,95	2,05	100 m² bvo	5%
	arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods/opslag)	0,65	0,85	1,05	100 m² bvo	5%
	arbeidsintensief/bezoekersintensief (industrie/werkplaats)	1,55	1,95	2,35	100 m² bvo	5%
	bedrijfsverzamelgebouw	1,25	1,55	1,85	100 m² bvo	5%
<b>Winkelen</b> buurtsupermarkt		1,9 2,7				
				3,5	100 m² bvo	89%
	discountsupermarkt	3,3	4,9	6,5	100 m² bvo	96%
	fullservice supermarkt (laag en middellaag prijsniveau)	3,1	4,7	5,4	100 m² bvo	93%
	fullservice supermarkt (middelhoog en hoog prijsniveau)	3,6	4	4,9	100 m² bvo	93%
	grote supermarkt	6	6,9	7,7	100 m² bvo	84%
	groothandel levensmiddelen	n.v.t.	6,4	6,4	100 m² bvo	80%
	binnenstad 50.000-100.000 inwoners	3,8	n.v.t.	n.v.t.	100 m² bvo	92%
	buurt- en dorpscentrum	n.v.t.	3,1	3,7	100 m² bvo	72%
	wijkcentrum (klein)	n.v.t.	3,7	4,5	100 m² bvo	76%
	wijkcentrum (gemiddeld)	n.v.t.	4,4	5,1	100 m² bvo	79%
	wijkcentrum (groot)	n.v.t.	4,8	5,7	100 m² bvo	81%
	stadsdeelcentrum	n.v.t.	5,2	6,3	100 m² bvo	85%
	weekmarkt (bij klein wijk-, buurt-, en dorpscentrum)	0,2	0,2	0,2	per kraam*	85%
	kringloopwinkel	n.v.t.	1,25	1,85	100 m² bvo	89%
	bruin- en witgoedzaken	3,95	5,85	7,85	100 m² bvo	92%
	woonwarenhuis/woonwinkel	1,25	1,65	1,85	100 m² bvo	91%
	woonwarenhuis (zeer groot)	n.v.t.	n.v.t.	5,05	100 m² bvo	95%
	meubelboulevard/woonboulevard	n.v.t.	n.v.t.	19,65	100 m² bvo	93%
	winkelboulevard	n.v.t.	3,75	4,15	100 m² bvo	94%
	outletcentrum	n.v.t.	9,1	10,1	100 m² bvo	94%
	bouwmart	n.v.t.	1,85	2,35	100 m² bvo	87%
	tuin- of groencentrum	n.v.t.	2,25	2,55	100 m² bvo (incl. buitenruimte)	89%
<b>Sociaal</b>						
	cultuur					
	bibliotheek	0,45	0,75	1,15	100 m² bvo	97%
	museum	0,6	0,8	1,1	100 m² bvo	95%
	bioscoop	3,2	8	11,2	100 m² bvo	94%
	filmtheater/filmhuis	2,6	5,3	7,9	100 m² bvo	97%
	theater/schouwburg	7,4	8	9,8	100 m² bvo	87%
	musicaltheater	2,9	3,4	4	100 m² bvo	86%
	amusement					
	casino	5,7	6,1	6,5	100 m² bvo	86%
	bowlingcentrum	1,6	2,3	2,8	per bowlingbaan	89%
	biljart-/ snookercentrum	0,85	1,15	1,35	per tafel	87%

indoor speeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld en kleiner	3,1	3,9	4,7	100 m² bvo	97%
indoor speeltuin (kinderspeelhal), groot	3,7	4,6	5,6	100 m² bvo	98%
indoor speeltuin (kinderspeelhal), zeer groot	3,9	4,9	5,8	100 m² bvo	98%
kinderboerderij	n.v.t.	18,8	22,5	boerderij	98%
dierenpark	8	8	8	ha netto terrein	99%
attractie- en pretpark	8	8	8	ha netto terrein	99%
volkstuin	n.v.t.	1,25	1,35	10 tuinen	100%

*Parkeernormen Hilversum 2017 deel 1*

sport dansstudio	1,6 3,9 5,5	100 m² bvo	93%	fitnessstudio/sportschool	1,4 3,4 4,8	100 m² bvo	87%	fitnesscentrum	1,7 4,5 6,3	100 m² bvo	90%	sporthal	1,55 2,15 2,85	100 m² bvo	96%	sportzaal	1,15 1,95 2,75	100 m² bvo	94%																								
tennisal	0,3 0,4 0,5	100 m² bvo	87%	squashhal	1,6 2,4 2,7	100 m² bvo	84%	zwembad overdekt	n.v.t.	10,7 11,5	100 m² bassin	97%	zwembad openlucht	n.v.t.	10,1 12,9	100 m² bassin	99%	sportveld	20 20 20	per ha netto terrein	95%	stadion	0,1 0,1 0,1	per zitplaats	99%																		
kunstijsbaan (kleiner dan 400m)	1,25	1,55	1,85	100 m² bvo	98%	kunstijsbaan (400m)	n.v.t.	2,25	2,55	100 m² bvo	98%	jachthaven	0,6	0,6	ligplaats	99%	golfoefencentrum	n.v.t.	n.v.t.	51,1	centrum	93%	golfbaan (18 holes)	n.v.t.	n.v.t.	96	18 holes (60ha)	98%	manege	n.v.t.	n.v.t.	0,4	box	90%									
wellness	wellnesscentrum	n.v.t.	n.v.t.	9,3	100 m² bvo	99%	sauna/hammam	2,5 4,6 6,7	100 m² bvo	99%	tennisal	1 1 1	kamer																														
horeca camping (kampeerterrein)	n.v.t.	n.v.t.	1,2	standplaats	90%	bungalowpark	n.v.t.	n.v.t.	1,7	bungalow	91%	1* hotel	0,4 0,8 2,4	10 kamers	77%	2* hotel	1,35 2,25 4,05	10 kamers	80%	3* hotel	2,1 3,3 5	10 kamers	77%	4* hotel	3,4 5,1 7,2	10 kamers	73%	5* hotel	5,3 7,9 10,6	10 kamers	65%	café/bar/cafeteria	5 5 6	100 m² bvo	90%	restaurant	9 9 13	100 m² bvo	80%	discotheek	6,9 13,9 20,8	100 m² bvo	99%
evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw	5,5	6,5	8,5	100 m² bvo	99%																																						
zorg	huisartsenpraktijk (-centrum)	2,05	2,45	2,95	behandelkamer	57%	apotheek	2,25	2,75	3,15	apotheek	45%	fysiotherapiepraktijk (-centrum)	1,25 1,45 1,75	behandelkamer	57%	consultatiebureau	1,35 1,55 1,85	behandelkamer	50%	consultatiebureau voor ouderen	1,3 1,6 1,9	behandelkamer	38%	tandartsenpraktijk (-centrum)	1,55 1,95 2,35	behandelkamer	47%	gezondheidscentrum	1,55 1,85 2,15	behandelkamer	55%	ziekenhuis	1,4 1,6 1,7	100 m² bvo	29%	verpleeg- en verzorgingstehuis	0,6	0,6	0,6	wooneenheid	60%	
onderwijs kinderdagverblijf*	1 1,2 1,4	100 m² bvo	0%	basisonderwijs*	0,75 0,75 0,75	leslokaal	0%	middelbare school	3,7	4,5	4,9	100 leerlingen	11%	ROC	4,7 5,4 5,8	100 leerlingen	7%	hogeschool	9,3 10 10,7	100 studenten	72%	universiteit	13,2 15,2 16,5	100 studenten	48%	avondonderwijs	4,5 5,6 6,8	10 studenten	95%														
overig	crematorium	n.v.t.	n.v.t.	30,1	plechtigheid	99%	begraafplaats	n.v.t.	n.v.t.	31,6	plechtigheid	97%	peninentiare inrichting	1,65	2,15	3,25	10 cellen	37%	religiegebouw	0,15	0,15	0,15	zitplaats	99%																			

*Parkeernormen Hilversum 2017, deel 2*

*Bijlage 1B Aanwezigheidspercentages CROW*

Tabel aanwezigheidspercentages (bron: CROW)								
	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koopavond	Nacht	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Gelijktijdige aanwezigheid functies:								
Woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
Kantoor/Bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%	0%
Supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	0%
Sport binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
Sport buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
Bios/Theater/Podium	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
Sociaal medisch: arts/therapeut/consultatiebureau	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
Zorg:	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
verpleeghuis/verzorgingstehuis/aanleunwoning								
Ziekenhuis patiënten + bezoek	60%	100%	60%	60%	5%	60%	60%	60%
Ziekenhuis werknemers	75%	100%	40%	40%	25%	40%	40%	40%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%

Tabel 1. Aanwezigheidspercentages per functie

#### Voorbeeld oude vs. nieuwe situatie

In een straat met 25 parkeerplaatsen is overdag een parkeerdruk van 80% (vijf lege plekken) en 's avonds een parkeerdruk van 100% (nul lege plekken). In de straat is een kantoor gelegen van 320 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak (bvo) met een parkeernorm van 1,55 per 100 m<sup>2</sup> bvo. De totale parkeerbehoefte is 5 parkeerplaatsen. Een ontwikkelaar wil de kantooruimte omzetten naar zes woningen in de goedkope sector (parkeernorm van 1,45 per woning) met een totale parkeerbehoefte van 8,7 parkeerplaatsen, inclusief 0,3 parkeerplaats per woning voor bezoekers.

In de oude rekenmethodiek is er sprake van een volledige aftrek van de historische parkeervraag. Er resteert dan een parkeervraag van 8,7 (nieuwe parkeervraag) – 5,0 (oude parkeervraag) = 3,7, afgerond vier parkeerplaatsen. De ontwikkelaar dient vier parkeerplaatsen aan te leggen op eigen terrein. Op het moment dat dit gedaan wordt, zal er in de avond een probleem ontstaan, want aan de 100% parkeerdruk die dan zichtbaar is, worden extra voertuigen toegevoegd.

In de nieuwe rekenmethodiek wordt rekening gehouden met de aanwezigheidspercentages. Voor alle momenten wordt gekeken wat het verschil is tussen de oude en de nieuwe situatie. Dan blijkt dat op de werkdagavond de parkeervraag het meest toeneemt. Op dat moment wordt 5% van de parkeervraag voor kantoren nog meegenomen (0,25), maar zorgen bewoners (6,21) en bezoekers (1,44) voor een parkeervraag van 7,65. Dit betekent dat in de avonduren de parkeervraag toeneemt met 7,65 minus 0,25 is 7,4 afgerond zeven parkeerplaatsen.

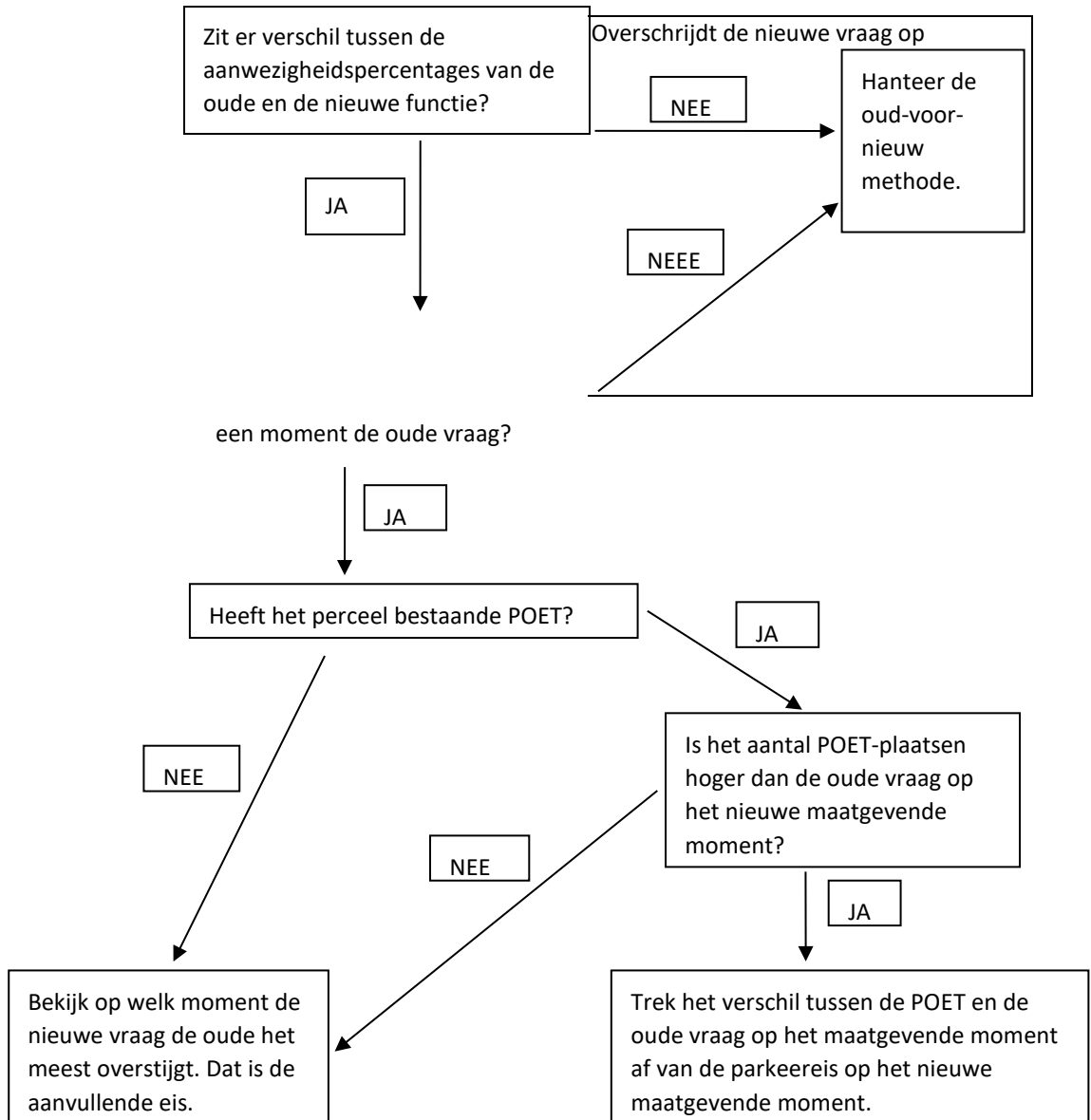
In dat geval moet de ontwikkelaar zeven parkeerplaatsen toevoegen op eigen terrein en wordt de buurt niet meer belast met extra voertuigen, zoals bij de oude rekenwijze het geval was. Dit komt overeen met de door de buurt ervaren extra parkeerdruk, waarvoor een oplossing gevonden dient te worden.

<b>Oude rekenmethodiek</b>			
<b>Oude parkeervraag</b>	Kantoor 320 m <sup>2</sup>	P-norm	1,55 per 100 m <sup>2</sup> bvo
P-vraag moment n.v.t.	5	maatgevend rekenend met	5
<b>Nieuwe parkeervraag</b>	Wonen 6x	P-norm	1,45 per goedkope woning
P-vraag moment n.v.t.	8,7	maatgevend rekenend met	8,7
<b>Saldo extra parkeervraag</b>	(nieuw - oud) (8,7-5,0)	<b>Totaal</b>	<b>3,7 afgerond 4 ppl.</b>
<b>Nieuwe rekenmethodiek</b>			
<b>Oude parkeervraag</b>	Kantoor 320 m <sup>2</sup>	P-norm	1,55 per 100 m <sup>2</sup> bvo
P-vraag moment n.v.t.	5	maatgevend moment Werkdagavond	rekenend met 0,25 (5% aanwezigheidspercentage)
<b>Nieuwe parkeervraag</b>	Wonen 6x	P-norm	1,45 per goedkope woning*
P-vraag moment n.v.t.	8,7	maatgevend moment Werkdagavond	rekenend met 7,65 (90% aanw. Bewoners, 80% bezoekers)
<b>Saldo extra parkeervraag</b>	(nieuw - oud)	(7,65-0,25)	<b>Totaal</b>
			<b>7,4 afgerond 7 ppl.</b>

Tabel 2. De nieuwe en oude rekenmethodiek in tabelvorm (\* voor de vergelijking is de oude parkeernorm gebruikt)

Na de besluitvorming over de parkeernormen en de aanwezigheidspercentages wordt een online rekentool opgesteld, zodat men eenvoudig kan berekenen wat de exacte parkeereis bedraagt.

**Scenario's & stroomschema**



*Figuur 1. De nieuwe methodiek in een stroomschema*

*SECTIE 2 Parkeerbijdrageregeling Hilversum 2017*

Algemeen uitgangspunt van het gemeentelijk beleid is dat bij bouwplannen of ontheffingen van het bestemmingsplan, die leiden tot een vergroting van de parkeervraag, wordt voorzien in extra parkeerruimte op eigen terrein. Op deze



manier wil de gemeente Hilversum de bereikbaarheid en de leefbaarheid van de stad bevorderen. Bij plannen in gebieden met een hoge stedelijkheidsgraad<sup>1</sup> blijkt het moeilijk om het parkeren op eigen terrein op te lossen. Het gevolg is dat op zich wenselijke ontwikkelingen niet uitvoerbaar blijken te zijn.

Hoofdzakelijk is dat de aanvrager van een bouwvergunning of ontheffing er alles aan doet om de parkeereis op eigen terrein te realiseren. Wanneer de aanvrager echter met gegronde redenen kan aantonen dat realisering van de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein niet mogelijk is, kan het college van burgemeester en wethouders besluiten om ontheffing van de parkeereis te verlenen. Het verlenen van ontheffing heeft echter nadelige effecten voor de bereikbaarheid en leefbaarheid. Vandaar dat van deze mogelijkheid terughoudend gebruik wordt gemaakt. In principe zit aan de ontheffing een parkeerbijdrage gekoppeld.

De gemeenteraad heeft daarvoor een mobiliteitsfonds ingesteld. Uit dit fonds worden maatregelen gefinancierd voor de verbetering van parkeren en, indien dit de parkeersituatie aantoonbaar verbetert, mobiliteit.

In artikel 2.5.30, eerste lid van de Bouwverordening Hilversum is de eis opgenomen dat er bij een bouwplan of ontheffing bestemmingsplan in voldoende mate ruimte op eigen terrein voor het parkeren is aangebracht. Als aan deze eis niet wordt voldaan, wordt de bouwvergunning of ontheffing in principe geweigerd. Op grond van lid 4 artikel 2.5.30 kan een ontheffing gegeven worden van de parkeereis. Het vijfde lid (per Bouwverordening Hilversum 2009) geeft het college de mogelijkheid beleidsregels vast te stellen met betrekking tot deze ontheffingen en financiële voorwaarden daar aan te stellen. Op grond van de Wro wordt de parkeereis opgenomen in de nieuwe bestemmingsplannen. De eerstkomende jaren blijft artikel 2.5.30 van de bouwverordening nog van groot belang.

De aanvrager dient aan te tonen dat er op geen enkele wijze met het plan voldaan kan worden aan de parkeereis. Indien slechts aanpassingen mogelijk zijn die onevenredige hoge kosten –meer dan 150% van de normale, dat wil zeggen geëigend in die specifieke omstandigheid, aanlegkosten- met zich meebrengen, dan heeft de college de bevoegdheid om ontheffing te verlenen van de eis dat er bij een bouwplan in voldoende mate ruimte voor het parkeren of stallen van auto's op het terrein van het plan moet zijn aangebracht.

Op het moment dat daarvan ontheffing wordt verleend, wordt de omgeving belast met een ruimtelijk probleem. De parkeerdruk zal toenemen, waarmee de bereikbaarheid en de leefbaarheid van Hilversum in eerste instantie zal afnemen. Het creëren van parkeergelegenheid binnen het plan moet daarom op zodanige bezwaren stuiten, dat aan deze bezwaren doorslaggevende betekenis moet worden gegeven. Als de aanvrager niet aannemelijk maakt –de aanvrager dient daarvoor bij aanvraag een deugdelijke onderbouwing aan te leveren- dat de parkeereis niet

binnen het plan op eigen terrein kan worden opgelost, dan wordt de aanvraag geweigerd.

De parkeereis is gebaseerd op de bouwverordening of bestemmingsplan. In de bouwverordening of in het bestemmingsplan staat tevens een mogelijkheid om ontheffing van de parkeereis te verlenen.

1. Ontheffing kan worden verleend in één (of meer) van de volgende situaties:

- a. voor zover op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingsruimte, dan wel laad- of losruimte wordt voorzien;
- b. indien het voldoen aan de parkeereis op zodanige bezwaren stuit, dat aan deze bezwaren een doorslaggevende betekenis moet worden gegeven. c. In specifieke uitzonderingsgevallen.

Ad a. Het op een andere wijze voorzien in de nodige parkeer- of stallingsruimte kan op de volgende manieren:

- gebruik maken van de bestaande parkeermogelijkheden in de openbare ruimte -
- gebruik maken van openbaar toegankelijke parkeergarages - aanleggen van
- nieuwe parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

Gebruik van parkeerplaatsen in de openbare ruimte is alleen mogelijk, indien nog voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn. De grens is gelegd op een piekbelasting van 80% parkeerdruk, de nieuwe vraag meegerekend. (een druk van 90% of meer wordt beschouwd als een kritische grens). Bij deze specifieke ontheffing is de fysieke parkeerplaats direct beschikbaar, maar legt wel beslag op de beperkte openbare ruimte. Aan het door burgemeester en wethouders verlenen van deze ontheffing wordt een financiële consequentie –de parkeerbijdrage- gekoppeld. Ook als de aanvrager op acceptabele afstand van het plan voldoende nieuwe parkeerplaatsen realiseert buiten de openbare ruimte kan een ontheffing worden verleend. Aan deze ontheffing wordt geen financiële eis gekoppeld omdat geen beslag wordt gelegd op de openbare ruimte. Voor wonen ligt de grens van ‘acceptabele afstand’ in het centrum van Hilversum in principe op 400m loopafstand, daarbuiten op 200m loopafstand.

Ad b. Ontheffing is pas aan de orde indien zich een bijzondere omstandigheid voordoet: het scheppen van parkeergelegenheid op eigen terrein moet zodanige bezwaren opleveren dat aan deze bezwaren doorslaggevende betekenis moet worden gegeven. Daarbij valt te denken aan omstandigheden van stedenbouwkundige, esthetische, historische, monumentale of verkeerskundige aard die tot gevolg hebben dat het fysiek niet mogelijk is of ongewenst is om op of onder het bouwterrein de vereiste parkeergelegenheid te realiseren. De ontheffing wordt verleend, omdat er volgens het college van burgemeester en wethouders redenen zijn waarom het belang van het plan groter is dan het voldoen aan de

parkeereis. Aan het verlenen van deze ontheffing wordt een financiële consequentie – parkeerbijdrage- gekoppeld.

Enkele situaties die zich kunnen voordoen:

- De locatie leent zich niet voor het aanbrengen van parkeerplaatsen op of onder die locatie en/of het gebouw leent zich niet voor het aanbrengen van parkeerplaatsen in, op of onder dat gebouw.
- Het is technisch zeer ingewikkeld om te voldoen aan de parkeereis.
- De kosten per parkeerplaats zijn buiten proportioneel hoog (meer dan 150% van de normale richtprijs voor een dergelijke voor de locatie/gebouw geschikte parkeerplaats) en daarmee wordt de investering in de parkeervoorziening ten opzichte van de totale investering buitenproportioneel groot.

Ad c. In specifieke uitzonderingsgevallen kunnen Burgemeester en wethouders ontheffing verlenen zonder het heffen van een parkeerbijdrage. Van de onvoorwaardelijke ontheffingsmogelijkheid – zonder parkeerbijdrage of aanleg vervangende ruimte– dient spaarzaam gebruik te worden gemaakt. Deze mogelijkheid is voorbehouden aan bijzondere omstandigheden. In dit geval is alleen het college van burgemeester en wethouders besluitbevoegd (geen mandaat). Het verlenen van een ontheffing is vervolgens nog steeds geen plicht. Het college van burgemeester en wethouders kan altijd beslissen dat er onvoldoende redenen zijn om ontheffing op de parkeereis te verlenen.

#### *Onder financiële voorwaarden*

Het verlenen van een ontheffing van de parkeereis heeft consequenties voor de parkeersituatie in de omgeving van het plan en kan derhalve in tegenspraak zijn met een van de doelen van het parkeerbeleid, een evenwichtige parkeersituatie. Door het koppelen van een financiële consequentie aan het verlenen van een ontheffing op de parkeereis wordt de gemeente in staat gesteld met deze gelden de effecten van het verlenen van ontheffing te beperken. Daarnaast wordt een aanvrager gestimuleerd om binnen het plan voldoende parkeerplaatsen te realiseren.

In de jurisprudentie is uitgemaakt dat een bestuursorgaan de mogelijkheid heeft door middel van een financiële voorwaarde tot betaling van een tegemoetkoming of compensatie te verplichten, indien door voldoening aan de gestelde voorwaarde een rechtstreekse bijdrage wordt geleverd aan de doelstelling van de wettelijke bepaling waarop de vergunning of ontheffing berust en de verlening of ontheffing in het algemeen belang tot heffen van een geldbedrag noopt. Aan het koppelen van een financiële consequentie voor het verlenen van een ontheffing van de parkeereis zijn een aantal beperkingen verbonden. De belangrijkste beperking is dat aangetoond moet worden dat niet een andere, uit hoofde van rechtsbescherming meer aanvaardbare, mogelijkheid aanwezig is om een tegemoetkoming of compensatie te vragen zoals het invoeren van een baatbelasting of het plaatsen van parkeermeters. De ontheffing met financiële consequentie van de parkeereis wordt

verleend volgens een publiekrechtelijke regeling. Aan het betalen van de bijdrage kan de aanvrager geen rechten ontleen. Wel is de gemeente in algemene zin gehouden de gelden te besteden aan de verbetering van de parkeersituatie. De parkeereis zoals neergelegd in de bouwverordening en in (toekomstige) bestemmingplannen heeft als belangrijke doelstelling het reguleren en beperken van de parkeerdruk in de openbare ruimte, zodat Hilversum bereikbaar en leefbaar blijft. De parkeerbijdrage dient een rechtstreekse bijdrage te leveren aan deze doelstelling. Dit betekent dat het geld uit het mobiliteitsfonds, voor zover verkregen uit bijdragen gekoppeld aan ontheffingen, moet worden aangewend ten behoeve van de openbare parkeersituatie of anderszins bijdragen aan de parkeeroplossing (bijvoorbeeld flankerend beleid).

### Hoogte afkoopbedrag

Per niet gerealiseerde parkeerplaats geldt een afkoopbedrag dat hoog genoeg moet zijn om ontwikkelaars te stimuleren om binnen het bouwplan voldoende parkeerplaatsen te realiseren en om een financieel fonds op te bouwen waarmee de gemeente investeringen kan doen. Het afkoopbedrag moet echter niet zo hoog zijn dat ontwikkelingen onmogelijk worden. In bijlage 2A staan de tarieven van de bijdragen.

### Bijlage 2A Parkeerbijdrageregeling Tarieven 2017

#### Bijlage C Parkeerbijdrageregeling Hilversum 2009, tarieventabel 2017

Tarieventabel per niet aangelegde maar wel opgelegde parkeerplaats      Indexering tarieven op basis van CBS consumentenprijsindexcijfer maand augustus

Alleen van toepassing indien B&W ontheffing verlenen onder financiële voorwaarde. (CPI alle huishoudens basis 2009 +aug.2010 +aug.2011 + etc.)

(bedragen excl. BTW)

				stedelijkheidsgraad (CBS indeling)					
		koopprijs (v.o.n.)		1	2	3	4	5	
<b>woning of appartement</b>	duur	>330000	bijdrage	€ 13.965,03	€ 11.172,03	€ 8.937,62	€ 7.150,10	€ 5.720,08	factor 0,8
	midden	>230000	bijdrage	€ 11.172,03	€ 8.937,62	€ 7.150,10	€ 5.720,08	€ 4.576,06	factor 0,8
	goedkoop	tot 230000 huur/mnd	bijdrage	€ 5.586,01	€ 4.468,81	€ 3.575,05	€ 2.860,04	€ 2.288,03	factor 0,8
<b>woning of appartement</b>	duur	>750	bijdrage	€ 13.965,03	€ 11.172,03	€ 8.937,62	€ 7.150,10	€ 5.720,08	factor 0,8
	midden	500-750	bijdrage	€ 11.172,03	€ 8.937,62	€ 7.150,10	€ 5.720,08	€ 4.576,06	factor 0,8
	goedkoop	tot 500	bijdrage	€ 5.586,01	€ 4.468,81	€ 3.575,05	€ 2.860,04	€ 2.288,03	factor 0,8
<b>(hotel)kamer</b>	alle		bijdrage	€ 1.675,81	€ 1.675,81	€ 1.791,92	€ 1.791,92	€ 1.791,92	
<b>bovenwoning boven</b>									
<b>bestaand pand centrum en schil' legalisering</b>	alle		bijdrage	€ 2.793,01	€ 2.787,43	€ 2.787,43	€ 2.787,43	€ 2.787,43	
<b>splitsingen woningen vóór 1/1/2003</b>	alle		bijdrage	€ 1.675,81	€ 1.672,46	€ 1.672,46	€ 1.672,46	€ 1.672,46	

alle overige functies

€ 13.965,03 € 11.172,03 € 8.937,62 € 7.150,10 € 5.720,08 factor  
0,8

**Indeling stedelijkheidsgraad: zie betreffende tabel en kaart (Bijlage B Parkeerbijdrageregeling)**

<sup>1</sup> het gaat om panden in het kader van beleid Wonen boven Winkels

CPI alle huishoudens augustus 2010	1,50%
CPI alle huishoudens augustus 2011	2,60%
CPI alle huishoudens augustus 2012	2,30%
CPI alle huishoudens augustus 2013	2,80%
CPI alle huishoudens augustus 2014	1,00%
CPI alle huishoudens augustus 2015	0,80%
CPI alle huishoudens augustus 2016	0,20%

*Tabel 3. Parkeerbijdrageregeling 2017 (NB. Vanaf 2018 wordt aangesloten bij de tarieven die in het Woonbeleid zijn opgenomen.)*