

## RAADSVOORSTEL

---

zaaknummer: 747072  
afdelingsnaam: Beleid & Ontwikkeling - Ruimtelijke Kwaliteit  
steller: Marco Maréchal / G.J.J. Ruighaver  
Telefoonnummer 06 - 51 22 32 37 / 035 - 629 2898  
onderwerp: Vaststelling Mobiliteitsvisie Hilversum 2040

---

### Voorstel

1. De Mobiliteitsvisie Hilversum 2040 vast te stellen en te kiezen voor de maatregelen die inhoud geven aan het scenario: “Hilversum: de stad voor groene, duurzame en innovatieve mobiliteit”;
2. Het college op te dragen om:
  - a. op basis van het scenario “Hilversum: de stad voor groene, duurzame en innovatieve mobiliteit” een eerste uitvoeringsprogramma Mobiliteit op te stellen voor de volgende maatregelen:
    - de mogelijkheden van smart mobility (slimme VRI installaties en diverse typen sensoren om het gebruik van alle modaliteiten te meten en te regelen);
    - één of meerdere zero emissie zones;
    - een fijnmazig vervoersnetwerk;
    - ketenmobiliteit en OV-Knooppuntenontwikkeling;
    - deelvervoer;
    - betere faciliteiten voor langzaam vervoer, zoals voor voetgangers en fietsers;
    - contacten met bedrijven om de in- en uitgaande pendel te verkleinen (meer hybride werken naar aanleiding van Covid-19).
  - b. de volgende maatregelen meenemen in de participatie van de omgevingsvisie en deze vervolgens op te laten nemen in een tweede uitvoeringsprogramma Mobiliteit;
    - de gefaseerde realisatie van mogelijk een drietal multimodale hubs voor o.a. goederenvervoer aan de randen van Hilversum op strategisch gelegen locaties bij invalswegen;
    - een autoluwe binnenstad (binnen de contouren van de centrumring) die toch goed bereikbaar is;
    - nader onderzoek naar de betaalbaarheid en de uitvoerbaarheid van de Noordoost-tunnel (van de Larenseweg naar de Nieuwe Crailoseweg (Crailosebrug)).
  - c. de beide uitvoeringsprogramma’s met de gewenste investeringen ter vaststelling voor te leggen aan de gemeenteraad;
  - d. op basis van de Mobiliteitsvisie Hilversum 2040 en het daarbij behorende scenario “Hilversum: de stad voor groene, duurzame en innovatieve mobiliteit” subsidiemogelijkheden van Europa, Rijk en Provincie onderzoeken en de resultaten bij de uitvoeringsprogramma’s in beeld brengen;
  - e. op basis van de Mobiliteitsvisie Hilversum 2040 en het gekozen scenario nieuw parkeerbeleid maken en ter vaststelling voorleggen aan de gemeenteraad.

## Samenvatting

De mobiliteit in Hilversum is in beweging. De huidige en de verwachte mobiliteitsproblemen moeten worden aangepakt. Dit vraagt om een aangescherpte visie inclusief maatregelen om de bereikbaarheid van Hilversum, de doorstroming op het wegennet en de verkeersveiligheid te verbeteren. De voorliggende mobiliteitsvisie heeft aandacht voor alle modaliteiten. Er is gewerkt met 5 scenario's passend bij Hilversum. Op basis van het 3D-model zijn de gevolgen voor de mobiliteit van bepaalde keuzes inzichtelijk gemaakt. Het scenario "Hilversum: de stad voor groene, duurzame en innovatieve mobiliteit" geeft voor de mobiliteit in Hilversum realistische en haalbare oplossingen, die passen bij Hilversum. Het bevat een slimme brede mix van gefaseerd te nemen maatregelen. Dit groene, duurzame en innovatieve scenario doet recht aan de resultaten van het intensief doorlopen participatietraject, omdat de veel genoemde maatregelen vanuit de participatieronde hierin zijn opgenomen. Het is hiermee een op basis van de participatie-uitkomsten gewogen (eind)scenario passend bij Hilversum.

## Inleiding

### *Uitgangspositie*

In Hilversum spelen mobiliteitsproblemen die vragen om samenhangende en duurzame oplossingen. Het gaat om de volgende problemen (uit de Omgevingsfoto):

- de doorstroming van het wegverkeer op de Buitenring-Noord kan veel beter;
- de plannen van de afsluiting Kleine Spoorbomen beperken de bereikbaarheid van het Media Park en het Centrum;
- de snelheid op de Buitenring, op de Centrumring en op de radialen is een zorg van de inwoners;
- doorgaand (nachtelijk) vrachtverkeer veroorzaakt overlast;
- diverse knelpunten voor fietsers, voetgangers en bussen;
- de parkeerdruk is hoog, er zijn parkeerproblemen aan de randen van het betaald parkeren gebied, in zuidelijke wijken en het centrum;
- er is een hoog autobezit;
- Hilversum wordt in de toekomst drukker;
- de ruimte in Hilversum is beperkt. Uitbreiden van het stedelijk gebied van Hilversum is moeilijk, aangezien we de prachtige natuurgebieden rondom de stad graag willen behouden.

Bij twee voorgaande gemeentelijke verkeervisies, te weten Plan Wegen uit 1996 en het Integraal Bereikbaarheidsplan Hilversum e.o. uit 2005 (IBP) is al aangegeven dat er na 2020 nieuwe aanvullende maatregelen genomen moeten worden (t.o.v. het IBP) om de doorstroming in en de bereikbaarheid van Hilversum te kunnen garanderen. De Structuurvisie Verkeer en Vervoer 2030 uit 2016 is de laatst vastgestelde mobiliteitsvisie en verving Plan Wegen en het IBP. De mobiliteitsvisie Hilversum 2040 kan worden gezien als opvolger van deze Structuurvisie Verkeer en Vervoer 2030 uit 2016.

### *De mobiliteitsvisie*

In de mobiliteitsvisie worden, uiteraard in samenhang en afstemming met beleid en maatregelen van andere overheden, maatregelen opgenomen om de grootste Hilversumse knelpunten aan te pakken. Er wordt gezocht naar samenhang en verbinding met beleid en maatregelen (o.a. vastgelegd in ambities en programma's) van andere overheden, zoals Rijk, Provincies, een aantal grote gemeenten en uiteraard de buurgemeenten. De Mobiliteitsvisie Hilversum 2040 is een lokale visie op de mobiliteitsvraagstukken van Hilversum nu en in de toekomst. Hierbij zijn mogelijke consequenties voor andere ruimtelijke onderwerpen (zoals wonen, werken, gezondheid, klimaat en energietransitie) op hoofdlijnen in beeld gebracht.

## Doelstelling

Hilversum wil op het gebied van mobiliteit klaar zijn voor de toekomst. Dit kan niet zonder een lange termijn visie op het gebied van verkeer, vervoer en bereikbaarheid.

Doel van de Mobiliteitsvisie Hilversum 2040 is:

- het waarborgen van een goede bereikbaarheid van en binnen Hilversum;
- het bevorderen van de doorstroming voor alle modaliteiten;
- een goede leefbaarheid en verkeersveiligheid;

- een slimmere verdeling van het verkeer.

Met deze mobiliteitsvisie en de hierop volgende twee uitvoeringsprogramma's is Hilversum in staat om als gemeente toekomstgericht te handelen en gefaseerd de juiste maatregelen te nemen.

## Argumenten

### 1.1 De kaders van de Mobiliteitsvisie Hilversum 2040 en het scenario "Hilversum: de stad voor groene, duurzame en innovatieve mobiliteit" zijn richtinggevend.

De Mobiliteitsvisie Hilversum 2040 is een richtinggevende visie op hoofdlijnen. Deze Mobiliteitsvisie Hilversum 2040 is opgenomen op een website, zie <https://hilmovie.wowbureau.nl>. Daarnaast is in bijlage 1 een PDF-versie van de Mobiliteitsvisie Hilversum 2040 opgenomen.

### 1.2 Er zijn vijf scenario's gemaakt voor de Hilversumse mobiliteit

In bijlage 2 zijn een vijftal denkrichtingen in scenario's uitgewerkt. Alle scenario's houden rekening met autonome trends, zoals aangegeven ontwikkelingen aangevuld met onder andere een doorkijk naar 2040 vanuit het Ministerie van I&W en het CPB. Beiden plannen (1<sup>ste</sup> kwartaal 2020) geven aan dat er een toename is in het aantal verkeersbewegingen van 17 – 44% autokilometers en 27 – 45% treinkilometers tot 2040. Reeds gemaakte afspraken, zoals de realisatie van snelfietsroutes en van de HOV in 't Gooi, zijn ook een onderdeel van deze mobiliteitsvisie. Elk scenario heeft een eigen thema en een eigen identiteit. De eerste vier scenario's zijn scenario's die ook in vele andere gemeenten als scenario's gebruikt zijn. Er is geen duidelijke voorkeur naar voren gekomen voor een van de vier gepresenteerd scenario's. Wel zijn veel genoemde maatregelen samengevoegd in het scenario "Hilversum: de stad voor groene, duurzame en innovatieve mobiliteit".

Per scenario worden vanuit het thema gerichte maatregelen voorgesteld en op basis van het gebruikte model worden de gevolgen van deze maatregelen inzichtelijk gemaakt. Ook is er per scenario een eerste indicatie van de verwachte totale investering opgesplitst per maatregel gemaakt. Alle scenario's zijn op zichzelf uitvoerbaar wanneer deze financieerbaar zijn en er draagvlak is voor dat scenario. De realisatie van elk scenario vraagt om andere maatregelen, om bijbehorende eenmalige investeringen en terugkerende onderhoudskosten. In bijlage 2 is per scenario een indicatieve schatting opgenomen van de benodigde investering op basis van referentieprojecten en aannamen.

In het onderstaande kader zijn de verwachte totale investeringen per scenario opgenomen, voor een nadere onderbouwing van de verwachte investering per maatregel wordt verwezen naar bijlage 2.

1. BINNEN HILVERSUM GEBEURT HET: LOKAAL WONEN & WERKEN  
25 miljoen euro investering en 2.07 miljoen jaarlijks terugkomende kosten
2. HILVERSUM WORDT SCHONER: DUURZAAMHEID STAAT BOVENAAN  
65 miljoen euro
3. HILVERSUM VERBINDT HET: RUIMTE VOOR ALLE VERKEER  
315 miljoen euro
4. HILVERSUM HIGHTECH: TECHNOLOGIE VOOR MOBILITEIT  
29 miljoen euro
5. HILVERSUM: DE STAD VOOR GROENE, DUURZAME EN INNOVATIEVE MOBILITEIT  
mede op basis van de resultaten van het scenario HILVERSUM ZEG HET ZELF  
278,3 miljoen euro investering (inclusief de realisatie van de Noordoost-tunnel van 250 miljoen euro) en 150.000 euro jaarlijkse kosten

### 1.3 In het intensieve participatieproces zijn vele belangen in beeld gebracht.

Het proces van de mobiliteitsvisie Hilversum 2040 is gestart met een Hilversum-brede enquête. 1.802 mensen hebben de moeite genomen deze enquête in te vullen. In het doorlopen communicatie en participatietraject is een breed spectrum van belanghebbenden bevraagd over mobiliteit en de 5 scenario's voor de Hilversumse mobiliteit. De opgehaalde reacties zijn van groot belang, omdat hiermee vele inzichten, meningen en belangen in beeld zijn gekomen. Deze reacties wegen mee in de besluitvorming over de mobiliteitsvisie Hilversum 2040.

De betrokken participanten zijn onder andere:

- Inwoners (Hilversum en de Hilversumse Meent);
- Diverse bedrijfsterreinen (ondernemers, werkgevers en werknemers);
- Andere overheden, zoals het ministerie van Infrastructuur en Watermanagement, Provincies en andere gemeentes;
- Belangenverenigingen, zoals de ouderenbond, de fietsersbond, VNO NCW, Koninklijk Horeca Verbond en de ANWB;
- Scholen: directeuren van het MBO en ROC, maar ook studenten en scholieren;
- Hulpdiensten (politie, brandweer en ambulance);
- Vele verschillende wijk- en buurtverenigingen, waaronder die van de Johannes Geradtsweg, de Diependaalselaan, de Gijsbrecht, Groene Meren en de Hilversumse Meent;
- Vervoerders zoals de NS, ProRail, Connexxion, Transdev en taxibedrijven;
- Goederenvervoer, waaronder TLN;
- Vertegenwoordigers namens doelgroepen ouderen (ouderenbond), slechtzienden en WMO.

#### **1.4 Het scenario “Hilversum: de stad voor groene, duurzame en innovatieve mobiliteit”**

De vijf scenario's vanuit de participatierondes hebben allen maatregelen in zich die van meerwaarde zijn voor de duurzame oplossing van de huidige en verwachte toekomstige mobiliteitsproblemen in Hilversum. Er is geen duidelijke voorkeur bij belanghebbenden naar voren gekomen voor een gepresenteerd scenario. De veel genoemde maatregelen zijn onderzocht op technische realiseerbaarheid, effectiviteit en kosten. Dat heeft geleid tot een mix van te nemen maatregelen in het scenario “Hilversum: de stad voor groene, duurzame en innovatieve mobiliteit”. Deze mix doet recht aan de Hilversumse situatie, waarbij rekening wordt gehouden met de belangen die tijdens de participatie naar voren zijn gekomen. De voorgestelde maatregelen zijn technisch realiseerbaar (denk aan ruimte, geld en techniek) en de maatregelen tezamen bieden een oplossing voor de grootste mobiliteitsproblemen in Hilversum. De maatregelen leiden tot een verbetering van de bereikbaarheid, doorstroming, leefbaarheid (groen en schoon) en verkeersveiligheid. Aan de hand van deze punten zal een toetsingskader voor de maatregelen worden opgesteld. In de beide uitvoeringsprogramma's zullen deze toetsingskaders worden meegenomen.

##### *Nieuwe ontwikkelingen*

In het voorkeursscenario houden we rekening met nieuwe ontwikkelingen waar we op moeten inspelen of waar we gebruik van kunnen maken. Voorbeelden hiervan zijn de verwachte bevolkingsgroei en een verandering in de samenstelling van huishoudens. Ook komen er steeds meer technologische oplossingen waar we in de toekomst voordeel van kunnen hebben.

Het scenario “Hilversum: de stad voor groene, duurzame en innovatieve mobiliteit” leidt er toe dat Hilversum een prettige stad blijft om in te wonen, te leven, te werken en om te bezoeken. De omgeving is nog steeds aangenaam en groen. Het ‘dorpse’ karakter van Hilversum blijft behouden. Hieronder leggen we uit hoe we de maatregelen voor ons zien. De voorgestelde maatregelen zijn:

##### *Duurzaamheid*

In de toekomst zal het drukker zijn in Hilversum. Dat betekent meer bewegingen van, naar en door de stad. Tegelijkertijd willen we de uitstoot van CO<sub>2</sub> en fijnstof verminderen. Daarom investeren we in verschillende (kleine) vervoersmiddelen, zoals elektrische auto's, scooters, fietsen, steps en stadsbusjes die rijden op bestelling. Deze vervoersmiddelen vullen elkaar aan en zijn geschikt voor deelvervoer. De gemeente zal dit meer aanmoedigen en zorgen dat er voldoende mogelijkheden zijn om daadwerkelijk van deelvervoer gebruik te maken. Een andere maatregel om de uitstoot te verminderen, is het instellen van een emissievrije zone in de stad. Dit gebied is alleen toegankelijk voor schone (elektrische) vervoersmiddelen. Concrete maatregelen:

- Een fijnmazig vervoersnetwerk;
- Deelvervoer in buurten en wijken (Rapport uitgevoerd door het onderzoeksbureau Newcom);
- Betere faciliteiten voor langzaam vervoer zoals voor voetgangers en (snel-) fietsers.

##### *High tech*

We maken gebruik van slimme technologische oplossingen, zoals intelligente verkeerslichten die communiceren met navigatiesystemen en smartphones, en daarop reageren. Ook komen er sensoren die de

doorstroming van het verkeer verbeteren. Voor vrachtwagens wordt er gekeken of de gebruikte data en informatie op een andere manier kunnen worden verwerkt in het planningssysteem. Concrete maatregelen:

- De mogelijkheden van smart mobility (slimme VRI installaties en diverse typen sensoren om het gebruik van alle modaliteiten te meten en te regelen).

#### *Autoluwe binnenstad*

In het centrum rijden straks minder auto's. Fietsers en voetgangers krijgen hierdoor meer ruimte. Aan de rand van de stad komen zogenoemde logistieke hubs waar inwoners hun pakketjes en bestelde boodschappen kunnen afhalen. Vrachtverkeer krijgt eigen hubs, zoals bijvoorbeeld op de Gijsbrecht. Kleinere vrachtwagens kunnen hier hun lading afleveren, waarna kleinere – en schonere – vervoersmiddelen de goederen naar de stad brengen. Ook komen er hubs waar bezoekers van buiten Hilversum kunnen parkeren. Vanaf deze centrale plek kunnen ze met kleine elektrische vervoersmiddelen de stad in gaan. Concrete maatregelen:

- Een autoluwe binnenstad (binnen de contouren van de centrumring) die toch goed bereikbaar is;
- Eén of meerdere zero emissie zones.

#### *Buitenring*

Het is de bedoeling dat er in de toekomst minder vrachtverkeer over de buitenring en de Diependaalselaan rijdt. Door slim te werken met navigatiesystemen en planningssystemen, kunnen vrachtwagens gebruikmaken van andere routes. Om hiertoe te komen, gaan we het gesprek met verantwoordelijke overheden en vervoerders aan. Concrete maatregelen:

- Naast bovengenoemde maatregelen ook inzetten op slimme verkeerslichten (iVRI's) en sensoren om het verkeer beter te begeleiden.

#### *Multimodale hubs aan de rand van de stad*

- De gefaseerde realisatie van mogelijk een drietal multimodale hubs voor o.a. goederenvervoer aan de randen van Hilversum op strategisch gelegen locaties bij invalswegen.

#### *Parkeerbeleid*

Het parkeerbeleid wordt aangepast en flexibeler: in de nabije toekomst komen er steeds meer wijken en bedrijfsterreinen waar mensen een betaalbare woning of een pand kunnen kopen of huren, inclusief het gebruik van een gedeelde auto en parkeerplaats. Zij delen deze auto's en parkeerplaatsen met andere wijkbewoners of mensen die op hetzelfde bedrijventerrein werken. Concrete maatregelen:

- Contacten met bedrijven om de in- en uitgaande pendel te verkleinen;
- Van nieuwe ontwikkelingen wordt verwacht dat parkeren zoveel als mogelijk op eigen terrein wordt gerealiseerd, om zodoende de (beperkte) openbare ruimte zo optimaal mogelijk te kunnen benutten. Onderbouwd bestaat de mogelijkheid om flexibel om te gaan met de parkeernorm, waarbij het uitgangspunt is dat flexibiliteit moet leiden tot kwaliteit;
- Een aanpassing van het parkeerbeleid; waarin actieve sturing vanuit de gemeente veel meer mogelijk wordt.

#### *Thuiswerken*

Het aantal verkeersbewegingen daalt wanneer mensen meer vanuit huis werken. De gemeente wil thuiswerken aanmoedigen. Dat doen we door het goede voorbeeld te geven en werkgevers te vragen om meer mensen thuis te laten werken. Concrete maatregelen:

- In combinatie met de High tech variant, namelijk slimme iVRI's en sensoren helpen dit soort maatregelen ook in combinatie met het aangaan van de gesprekken met diverse bedrijven en bedrijfsterreinen om actief te kijken naar meer thuiswerken maar ook naar alternatieven van (deel) vervoer.

#### *Onderzoek naar tunnel*

Om de doorstroming van het verkeer in Hilversum te verbeteren, wil de gemeente goed nader onderzoek doen (in het tweede uitvoeringsprogramma) of het mogelijk is om de Noordoost-tunnel aan te leggen. Hierdoor komt er minder verkeersdruk op de Johannes Geradtsweg (naar verwachting 10 % tot 18 %

minder) en is het Media Park beter bereikbaar. Door te kiezen voor een tunnel, blijft de natuur op de heide behouden.

Het onderzoek bevat de nadere voorwaarden voor de haalbaarheid van deze tunnel en ook de effecten van aanvullende maatregelen ter ondersteuning van een maximaal gebruik van de Noordoost-tunnel.

Concrete maatregelen:

- Nader onderzoek naar de (betaalbaarheid van de) Noordoost-tunnel (van de Larenseweg naar de Nieuwe Crailoseweg (Crailosebrug)).

#### *Voor én van Hilversum*

Dit voorkeursscenario sluit goed aan op de Hilversumse situatie en de mobiliteitsontwikkelingen in de stad. Alle voorgestelde maatregelen zijn doorgerekend door deskundigen. Hierdoor weten we dat ze technisch, ruimtelijk en financieel haalbaar zijn. In dit scenario hebben we veel gebruikgemaakt van de wensen en ideeën die in onze bijeenkomsten met inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden naar voren zijn gekomen. Dat maakt dit plan tot een Mobiliteitsvisie voor én van Hilversum.

De Mobiliteitsvisie valt onder de paraplu van de Omgevingsvisie, waar de gemeente Hilversum ook aan werkt. Enkele ingrijpende maatregelen worden daarom opnieuw voorgelegd tijdens inspraaksessies over de Omgevingsvisie. Het gaat hier onder andere om meer connected hubs en een mogelijke tunnel. Dit betekent niet dat alle genoemde maatregelen uit het plan blijven liggen.

#### **1.5 Een aantal moties en toezeggingen met een relatie tot de Mobiliteitsvisie zijn beantwoord.**

Twee moties en twee toezeggingen die een relatie hebben met de Mobiliteitsvisie Hilversum 2040 zijn door het college beantwoord. De inhoud van de moties M20/013, M20/031 en de toezeggingen T18/044 en T20/001 en de beantwoording ervan zijn opgenomen in bijlage 4.

#### **2.1 De mobiliteitsvisie kan nader worden uitgewerkt in twee uitvoeringsprogramma's**

De mobiliteitsvisie Hilversum 2040 met het voorliggende scenario "Hilversum: de stad voor groene, duurzame en innovatieve mobiliteit" bevat een mix van maatregelen en geeft een oplossing op hoofdlijnen voor de aanpak van de Hilversumse problemen op het gebied van mobiliteit. Op basis hiervan kan worden gewerkt aan een eerste uitvoeringsprogramma Mobiliteit Hilversum 2040 voor de korte en middellange termijn. Later volgt een tweede uitvoeringsprogramma Mobiliteit Hilversum 2040 voor de lange termijn maatregelen. Beide uitvoeringsprogramma's worden ter vaststelling aan de gemeenteraad voorgelegd. Voor een nadere toelichting hierop, zie onderdeel Uitvoering van dit voorstel.

De kosten voor het maken van beide uitvoeringsprogramma's Mobiliteit 2040 zijn naar schatting € 200.000,-. Dit zijn kosten voor het uitvoeren van onderzoeken en voor de inzet van extra capaciteit. Hiervoor is voldoende budget beschikbaar in de meerjarenbegroting.

#### **2.2 Het is belangrijk om in een vroeg stadium de beschikbare subsidieregelingen in beeld te hebben**

De uitvoering van de Mobiliteitsvisie Hilversum 2040 zal veel investeringen vragen in de periode tot aan 2040. Het is belangrijk om al in een vroeg stadium de mogelijkheden voor het verkrijgen van diverse subsidies en stimuleringsregelingen goed te verkennen en in beeld te brengen. Er wordt gedacht aan diverse subsidiemogelijkheden vanuit Europa, het Rijk en de Provincie. Bij de twee uitvoeringsprogramma's zullen hier actieve verkenningen op plaatsvinden. Daarnaast worden reeds ingezette overlegtrajecten, zoals die over OV knooppunten, voorgezet. Daarbij zetten we de in opdracht van de raad reeds ingezette ontwikkeling van de OV knooppunten in Hilversum onverkort door, met als eerste de focus op station Hilversum en station Hilversum Sportpark (Arenapark). Station Hilversum ontwikkelt zich tot dé vervoersknoop van Gooi en Vechtstreek. In het stationsgebied worden voorzieningen toegevoegd die ketenmobiliteit (HOV, bus, fiets, spoor) sterk verbeteren, in combinatie met toevoeging van een bij de omgeving passend programma van wonen en werken en een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte. De clusters media, zorg en vrijetijdseconomie krijgen een impuls, als eerste op het Arenapark rondom een verplaatst station Sportpark en later rondom station Media Park. Op de Gooicorridor worden voorwaarden gecreëerd voor de doorontwikkeling van andere stationslocaties na 2030 en het mogelijk opwaarderen van de status ervan. We blijven daarvoor aansluiten op de daarvoor geëigende Rijks-regiotrajecten zoals Bereikbare Steden. De resultaten van deze verkenningen worden meegenomen in de twee uitvoeringsprogramma's.

### 2.3 Een aanpassing van het parkeerbeleid is nodig als vervolg op de Mobiliteitsvisie

Een aantal voorgestelde maatregelen (zoals autoluwe binnenstad) in de Mobiliteitsvisie Hilversum 2040 hebben een directe relatie met parkeren en met het gemeentelijk parkeerbeleid. Om deze maatregelen ook uit te kunnen voeren is een aanpassing van het gemeentelijk parkeerbeleid nodig.

## Kanttekeningen

### 1.1 Er zijn veel verbanden en afhankelijkheden en tussen de Mobiliteitsvisie en de Omgevingsvisie

De voorliggende mobiliteitsvisie is een visie op hoofdlijnen en geeft richting aan oplossingen voor mobiliteitsproblemen in Hilversum. Deze mobiliteitsvisie is slechts één van de visie op de stad waar Hilversum momenteel aan werkt. Er wordt bijvoorbeeld ook gewerkt aan een Economisch Perspectief 2040, een Woonvisie, een Programma Groen en de Omgevingsvisie. Deze visies zijn met elkaar verweven en komen in onderlinge afstemming tot stand.

Het scenario “Hilversum: de stad voor groene, duurzame en innovatieve mobiliteit” wordt als ‘bouwsteen’ meegenomen in het traject van de integrale Omgevingsvisie Hilversum.

### 1.2 Er is een mate van onzekerheid over de toekomst als direct gevolg van Covid-19

Het is onduidelijk wat de gevolgen van Covid-19 op mobiliteit gaat zijn. Het vele thuiswerken biedt ook kansen voor de toekomst, die wij hebben benoemd. Deze visie geeft met de voorgestelde maatregelen voldoende ruimte en flexibiliteit om met de mogelijke gevolgen om te kunnen gaan.

Op basis van recente onderzoeken is nog niet aangetoond dat Covid-19 gaat leiden tot structurele veranderingen in het gedrag van mensen met gevolgen voor de mobiliteit, richting 2040. Een mogelijke maatregel zou kunnen zijn het (deels) verplichten tot thuiswerken van medewerkers door overheidsinstanties of bedrijven. Dit zal uiteraard wel positieve gevolgen hebben voor de mobiliteit in Hilversum. De gemeente Hilversum geeft daarin het goede voorbeeld door te onderzoeken hoe er meer hybride kan worden gewerkt.

## Financiën

De kosten voor het maken van beide uitvoeringsprogramma's Mobiliteit 2040 zijn naar schatting € 200.000,-. Hiervoor is voldoende budget beschikbaar in de meerjarenbegroting.

De verwachte uitvoeringskosten van het scenario “Hilversum: de stad voor groene, duurzame en innovatieve mobiliteit” vraagt om een totale investering van 278,3 miljoen euro. De uitvoeringskosten van de Noordoost-tunnel zijn geraamd op 250 miljoen euro. Het scenario zonder de realisatie van de Noordoost-tunnel vraagt om een investering van 28,3 miljoen euro.

Zonder cofinanciering van andere partijen dan de gemeente Hilversum (markt danwel overheid) wordt de realisatie van de gewenste Noordoost-tunnel door het college voorsnog niet haalbaar geacht. In het tweede uitvoeringsprogramma zal goed onderzocht worden onder welke nadere voorwaarden de realisatie van deze Noordoost-tunnel haalbaar te maken is.

De mogelijkheden voor cofinanciering van een deel van de voorgestelde maatregelen en het verkrijgen van subsidies vanuit bijvoorbeeld Europa, Rijk, Provincie en MRA worden nader onderzocht.

De resultaten worden meegenomen in de beide uitvoeringsprogramma's.

## Uitvoering

Titel	Toelichting	Beeldvorming	Oordeelsvorming	Besluitvorming
<b>Diverse beeldvormende sessies over mobiliteit</b>	<i>In het kader van de Mobiliteitsvisie, de daarvoor uitgevoerde onderzoeken en het doorlopen participatietraject zijn vijf beeldvormende sessies georganiseerd.</i>	<i>3 september 2020 30 september 2020 3 december 2020 14 januari 2021 18 februari 2021</i>		

<b>Mobiliteitsvisie Hilversum 2040</b>	<i>Mobiliteitsvisie Hilversum 2040 op hoofdlijnen met richtinggevend scenario en een vervolgoopdracht tot het maken van twee uitvoeringsprogramma's</i>	<i>Commissie Duurzaamheid &amp; Bereikbaarheid 7 april 2021</i>	<i>Commissie Duurzaamheid &amp; Bereikbaarheid 7 april 2021</i>	<i>Raad 21 april 2021</i>
--	---	---	---	-------------------------------

### **De mobiliteitsvisie 2040 wordt nader uitgewerkt in twee uitvoeringsprogramma's**

De mobiliteitsvisie Hilversum 2040 met het voorliggende scenario "Hilversum: de stad voor groene, duurzame en innovatieve mobiliteit" bevat een mix van maatregelen en geeft een oplossing op hoofdlijnen voor de aanpak van de Hilversumse problemen op het gebied van mobiliteit. Op basis hiervan kan een groot deel van de maatregelen worden opgenomen in een eerste uitvoeringsprogramma Mobiliteit Hilversum 2040 voor de korte en middellange termijn.

Het gaat hierbij om de volgende maatregelen:

- de mogelijkheden van smart mobility (slimme iVRI installaties en diverse typen sensoren om het gebruik van alle modaliteiten te meten en te regelen);
- één of meerdere zero emissie zones (max. 3);
- een fijnmazig vervoersnetwerk;
- ketenmobiliteit en OV-Knooppuntenontwikkeling;
- deelvervoer;
- betere faciliteiten voor langzaam vervoer, zoals voor voetgangers en fietsers;
- contacten met bedrijven om de in- en uitgaande pendel te verkleinen (meer hybride werken naar aanleiding van Covid-19);
- een aanpassing van het parkeerbeleid.

Voor de volgende maatregelen geldt dat zij, onder andere vanwege het beslag op ruimte, eerst in de participatie van de omgevingsvisie moeten worden meegenomen:

- de gefaseerde realisatie van mogelijk een drietal multimodale hubs voor o.a. goederenvervoer aan de randen van Hilversum op strategisch gelegen locaties bij invalswegen;
- een autoluwe binnenstad (binnen de contouren van de centrumring) die toch goed bereikbaar is;
- nader onderzoek naar de (betaalbaarheid van de) Noordoost-tunnel (van de Larenseweg naar de Nieuwe Crailoseweg (Crailosebrug).

Hierna kunnen deze maatregelen in een tweede uitvoeringsprogramma Mobiliteit Hilversum 2040 worden verwerkt.

In de uitvoeringsprogramma's worden opgenomen: de voorgestelde maatregelen, een nadere onderbouwing van de verwachte investeringen, de gevolgen per maatregel, een mogelijke slimme fasering van de maatregelen en een voorstel voor de financiële dekking van de uitvoeringsprogramma's.

Burgemeester en wethouders van Hilversum,  
de gemeentesecretaris, de burgemeester,

D. Emmer

P.I. Broertjes

## **Bijlagen**

1. Mobiliteitsvisie Hilversum 2040 (pdf vanaf de website)
2. Scenario's Mobiliteitsvisie met indicatieve kostenraming
3. Verslagen participatiebijeenkomsten
4. Moties en toezeggingen