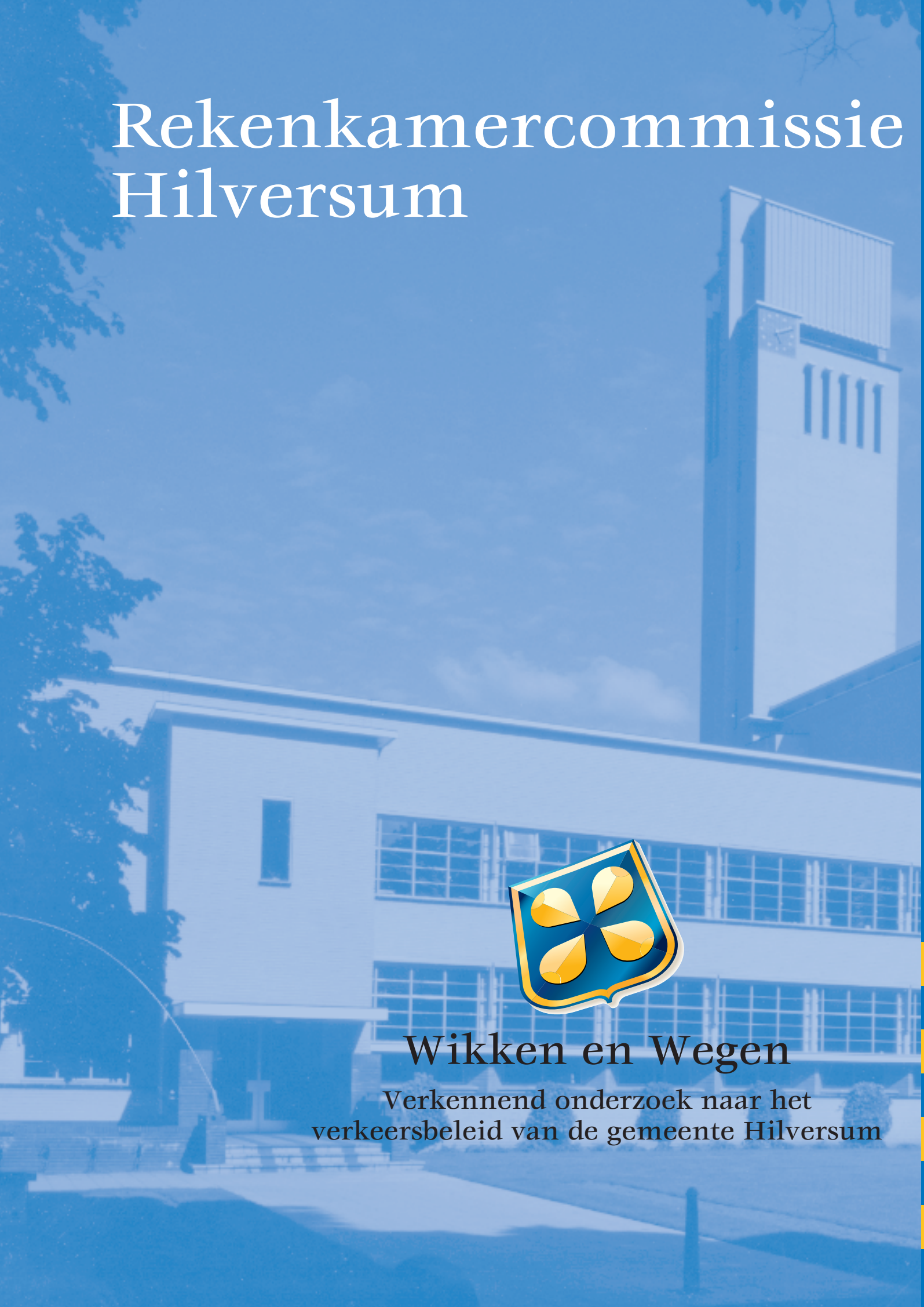
Rekenkamercommissie Hilversum



Wikken en Wegen

Verkennend onderzoek naar het verkeersbeleid van de gemeente Hilversum

Wikken en Wegen

Verkennend onderzoek naar het verkeersbeleid van de gemeente Hilversum

Rekenkamercommissie Hilversum
dr. Vivien van Geen, voorzitter
dr. Robert Elenbaas
prof. dr. Dirk Swagerman
drs. Dorien Verloop, secretaris

Dudokpark 1, kamer 1.14
Postbus 9900
1201 GM HILVERSUM
rekenkamercommissie@hilversum.nl

Augustus 2010

Voorwoord

Dit onderzoeksrapport van de Rekenkamercommissie is gewijd aan het verkeersbeleid van de gemeente Hilversum. Aanleiding voor dit onderzoek waren signalen dat burgers ontevreden zijn over de Hilversumse verkeerssituatie. Om deze signalen te kunnen duiden, vonden wij het van belang eerst de achtergronden - de beleidskaders - te kennen. Wij hebben met dit onderzoek in kaart gebracht of de uitgangspunten en de doelstellingen van het Hilversumse verkeersbeleid duidelijk zijn benoemd en onderling samenhangen.

Wij hebben niet onderzocht of de vastgestelde doelstellingen de juiste zijn. Ook hebben wij niet onderzocht of het beleid goed wordt uitgevoerd en wat de maatschappelijke effecten van het beleid zijn. Wij beseffen dat niet alleen Raadsleden, maar ook andere belanghebbenden na lezing van dit rapport behoefte kunnen hebben aan verdieping in bepaalde aspecten. Dat kan reden zijn voor een vervolgonderzoek.

In het onderzoek stond voorop de bestudering van beleidskaders, nota´s en plannen (in totaal 35 documenten). Daarnaast zijn interviews gehouden met betrokken wethouder en ambtenaren om vragen die naar aanleiding van de documentenstudie waren ontstaan, te verduidelijken.

Het feitenrapport zoals dat in deel 2 is opgenomen, is in concept voorgelegd aan de ambtelijke organisatie voor een controle op de juistheid van de feiten. Dit heeft geleid tot een aantal verbeteringen in het rapport. Vervolgens hebben wij de feiten geanalyseerd en conclusies en aanbevelingen geformuleerd. Het definitieve rapport hebben wij voorgelegd aan het College van burgemeester en wethouders voor een reactie op onze bevindingen, conclusies en aanbevelingen. Deze reactie kan bij de behandeling van het rapport in de Discussie en de Raad worden gebruikt als handvat voor de politieke dialoog tussen Raad en College. De bestuurlijke reactie en ons nawoord horen als losse bijlagen bij dit rapport.

Rest ons allen die aan de totstandkoming van dit rapport hebben meegewerkt, te danken voor de plezierige en constructieve samenwerking.

dr. Vivien van Geen,
voorzitter

Inleiding **6**

Deel 1 – Samenvatting, conclusies en aanbevelingen **7**

1. Samenvatting **7**

1.1 Waarom dit onderzoek? 7

1.2 Onderzoeksverantwoording en opbouw rapport 7

1.3 Wat opviel 7

1.4 De bevindingen 8

2. Conclusies en aanbevelingen **9**

Deel 2 – De feiten **16**

3. Waarom dit onderzoek? **16**

4. Welke vragen moet dit onderzoek beantwoorden? **17**

4.1 De centrale vraag 17

4.2 De specifieke onderzoeksvragen 17

5. Werkwijze **17**

6. Toetsing **19**

7. Inventarisatie **20**

7.1 Nationaal beleid 20

7.2 Regionaal beleid 22

7.3 Lokaal beleid 24

8. Bevindingen **38**

8.1 Toetsing en beoordeling van de Hilversumse beleidsstukken 38

8.2 Toelichting algemeen 39

8.2.1 Een lastige situatie 39

8.2.2 Kanttekeningen over bronmateriaal 39

8.3 Toelichting per criterium 40

8.3.1 Criterium 1: Er is een overkoepelende integrale visie op de samenleving 40

8.3.2 Criterium 2: Het verkeersbeleid is onderdeel van die overkoepelende visie 40

8.3.3 Criterium 3: Er is een integrale visie op het verkeersbeleid 43

8.3.4 Criterium 4: Participatie 47

8.3.5 Criterium 5: Het beleid is consistent 48

8.4 Samenvattend 49

Bijlage 1 – Stukken voor het dossieronderzoek **51**
Bijlage 2 – Geïnterviewde personen **53**
Bijlage 3 – Test bereikbaarheidswebsite Media Park **54**
Bijlage 4 – Test informatievoorziening luchtkwaliteit **63**

Inleiding

Verkeer is altijd en overal een gevoelig onderwerp. Er zijn veel belangen mee gemoeid die elkaar zelfs voor een groot deel uitsluiten. Wie in de auto zit, vindt andere dingen belangrijk dan de fietser en de voetganger. Wie haast heeft, kent andere prioriteiten dan wie met de buurvrouw staat te praten.
Tot de grootste irritaties behoren opbrekingen en wegwerkzaamheden. In de perceptie van de weggebruiker vinden zij altijd overal tegelijk plaats, waardoor de bereikbaarheid verslechtert. Toen omroep MAX in 2008 een top 10 van ergernissen samenstelde, stond dit knelpunt met stip op plaats drie in de rubriek 'overheid en openbaar bestuur'.

In deze context is de verkeerssituatie in Hilversum bijzonder. De grootschalige reconstructies die worden uitgevoerd in het kader van het Integraal BereikbaarheidsPlan, hebben de laatste paar jaren tot de ene bouwplaats na de andere geleid.

Voor de Rekenkamercommissie waren de klachten over het verkeer aanleiding voor een verkennend onderzoek naar het verkeersbeleid. Wij nemen in dit onderzoek niet de klachten zelf onder de loep. We vonden het noodzakelijk ons te richten op het achterliggende beleid en op de stukken die dit beleid beschrijven. Relevante vragen zijn dan:

- Wat wil het gemeentebestuur bereiken?
- Welke argumenten heeft het gemeentebestuur voor de gekozen doelen en hoe verhouden die zich tot het rijksbeleid en regionaal beleid en andere randvoorwaarden?
- Hoe verhouden de doelen zich tot elkaar? Zijn er nog ontbrekende doelen?
- Welke informatie heeft het gemeentebestuur gebruikt om de doelen te kiezen en is/was er (ook) voor Hilversum beschikbare, relevante informatie die niet gebruikt is?

Wij hebben niet onderzocht of de geformuleerde doelen en de gemaakte keuzes goed zijn.

Klachten van burgers hebben betrekking op het beleid of op de uitvoering van het beleid. De Rekenkamercommissie is zich ervan bewust, dat de ergernissen van alledag maatschappelijk relevant zijn. Zij bewegen mensen die er recht op hebben gehoord te worden. Dit stuk geeft geen antwoord op de vraag of de klachten terecht zijn. Voor sommigen zal dit een teleurstelling zijn. Maar we denken dat het nuttig is om eerst de achtergrond te kennen. Pas dan is het zinvol kritisch te kijken naar de wijze waarop het beleid wordt uitgevoerd en welk effect dit beleid op de burger heeft.

Deel 1 – Samenvatting, conclusies en aanbevelingen

1. Samenvatting

1.1 Waarom dit onderzoek?

De directe aanleiding voor dit onderzoek waren signalen van ontevredenheid onder de burgers. Op basis van een interne voorinventarisatie kreeg de Rekenkamercommissie de indruk, dat de gemeente Hilversum wel een aantal impliciete, maar nauwelijks expliciete beleidsuitgangspunten en doelstellingen voor haar verkeersbeleid heeft benoemd. Bovendien werd het karakter van veel plannen als technisch ervaren, terwijl het verkeersbeleid bij uitstek een domein is waar elke burger dagelijks mee te maken krijgt.
Het doel van het onderzoek is daarom de Raad een overzicht te bieden van de uitgangspunten voor het verkeersbeleid die Hilversum op dit moment hanteert. Zijn de uitgangspunten en doelstellingen duidelijk benoemd? Zitten er misschien tegenstrijdigheden in de stukken? En biedt het verkeersbeleid voldoende houvast voor een weloverwogen afweging in de Raad? Dit verkennende onderzoek zal zeker niet alle vragen uitputtend kunnen beantwoorden, maar het beoogt wel enige orde in het verkeersdossier te brengen.

1.2 Onderzoeksverantwoording en opbouw rapport

Aan het begin van het onderzoek is een normenkader opgesteld. Dat is een set van criteria waaraan de bevindingen worden getoetst. Het hoofdgedeelte van het onderzoek bestond uit het lezen, ordenen en analyseren van de verkeersbeleidsstukken op lokaal, regionaal en nationaal niveau. Vragen die tijdens lezing van de stukken naar boven kwamen, zijn ter verduidelijking voorgelegd aan degenen die direct verantwoordelijk zijn voor en betrokken bij het verkeersbeleid.
Na deze voorbereidende stappen is het feitenrapport opgesteld, dat weergegeven is in Deel 2 – De feiten. De centrale onderdelen hiervan beslaan twee hoofdstukken. Hoofdstuk 7 (Inventarisatie) beschrijft na een ordening de relevante stukken uit de documentenlijst om een overzicht te geven van het beleidskader. Hoofdstuk 8 (Bevindingen) geeft tegen de achtergrond van het normenkader een beoordeling van het beleid dat blijkt uit de stukken en de interviews. Hiervoor zijn de criteria uit het normenkader met plussen en minnen gewaardeerd, waarna een toelichting volgt die de argumentatie voor de waardering weergeeft.
Het eerste deel van het rapport bevat een korte samenvatting van de belangrijkste bevindingen. Daarnaast bevat dit deel de conclusies en aanbevelingen.

1.3 Wat opviel

Medewerkers van de dienst Stad hebben de stukken voor dit onderzoek geselecteerd. Het onderzoek is op deze selectie gebaseerd. De stukken waren niet geordend, maar in een willekeurige volgorde genummerd. Er was geen onderscheid gemaakt tussen kaderstellende en op uitvoering gerichte stukken. Bovendien was vaak de status onduidelijk: betreft het geaccordeerde of voorgestelde stukken? In sommige gevallen was alleen een concept aanwezig. Dat geldt ook voor programmabegrotingen. Voor 2008 en 2009 zaten er beleidsdocumenten in de lijst, waarvan deels de financiering en de indicatoren nog niet waren ingevuld.

En ten slotte waren bij sommige nota's uitvoeringsplannen gevoegd, waarvan niet duidelijk is of ze gehaald zijn en of ze sindsdien gewijzigd zijn.
Dit alles gaf de selectie een ongestructureerd en soms wat willekeurig karakter. Op basis daarvan kan niemand in één oogopslag een beeld vormen van de opbouw en de ordening van het beleid en in welk verband de afzonderlijke stukken ten opzichte van elkaar staan. We komen hierop in de conclusies en aanbevelingen terug.

1.4 De bevindingen

1. Voor het totale Hilversumse beleid bestaat een overkoepelende integrale visie: *Hilversum 2015*. Dit stuk vertoont echter het karakter van een compromis. Daarin worden geen keuzes gemaakt. Het visiedocument kan daarom ook niet als richtinggevend worden beschouwd voor de verschillende beleidsonderdelen.
2. Uit *Hilversum 2015* spreekt de intentie om verkeer dienstbaar te maken aan de samenleving en niet andersom. *Plan Wegen* (1996), de actualisatie daarvan *Verder met Wegen* (1999) en het Integraal BereikbaarheidsPlan (IBP) geven echter geen van alle expliciet aan dat zij die intentie onderschrijven. Uit de voorliggende stukken komt het verkeersbeleid als redelijk geïsoleerd naar voren, zonder duidelijke dwarsverbindingen naar andere beleidsvelden. De Rekenkamercommissie ziet een discrepantie tussen de wens om een integraal beleid te ontwikkelen en de beperkte wijze waarop in de stukken aan deze wens recht wordt gedaan.
3. Het Hilversumse beleid sluit aan bij het Europese, nationale en regionale beleid. Maar de informatievoorziening over het al dan niet voldoen aan geldende Europese milieuregels is gebrekkig en niet gebruiksvriendelijk.
4. Het Hilversumse verkeersbeleid heeft oog voor langzaam verkeer, voor het gebruik van openbaar vervoer en voor snel verkeer in hun onderlinge verbanden. Maar het bovenliggende *Plan Wegen* verwoordt deze prioriteitsvolgorde niet expliciet.
5. Er is geen samenhangend en toegankelijk stuk waarin de gemeente haar visie op het verkeer, de doelstellingen, de gemaakte keuzes, de knelpunten en de maatregelen door de jaren heen presenteert. De gemeente heeft bovendien bereikbaarheid wel als het centrale doel van het verkeersbeleid genoemd, maar niet gespecificeerd. Wanneer zijn we (voldoende) bereikbaar en voor wie? Dat beschouwt de Rekenkamercommissie als een ernstig mankement. Zo kan niemand goed beoordelen of Hilversum deze centrale doelstelling heeft gerealiseerd.
6. De Rekenkamercommissie krijgt op basis van de gevoerde gesprekken de indruk dat de gemeente veel aandacht besteedt aan burgerparticipatie en aan samenwerking met andere overheden en het bedrijfsleven. Desondanks zullen er altijd ook ontevreden burgers zijn. Terecht of niet terecht. De mate waarin deze ontevredenheid algemeen is of waar deze zich specifiek op richt, is niet onderzocht. Tevens is niet onderzocht in hoeverre deze ontevredenheid 'terecht' is.
7. Het Hilversumse verkeersbeleid is consistent en heeft een consequente ontwikkelingslijn. De wijze waarop de gemeente nieuwe inzichten in het beleid invoert en daarvoor ook de verantwoordelijkheid neemt, vindt de Rekenkamercommissie echter niet op alle punten overtuigend. Zo hecht de gemeente veel waarde aan de ontwikkeling van een goed flankerend beleid door bijvoorbeeld mobiliteitsmanagement. Maar de resultaten op dit gebied zijn mager.
8. Wel denkt de gemeente grondig na over hoe zij het beleid over de grenzen van verschillende beleidsterreinen heen kan vernieuwen. Een experiment moet op dit punt meer duidelijkheid geven. Dat voornemen heeft de interesse van de Rekenkamercommissie gewekt.

2. Conclusies en aanbevelingen

Dit hoofdstuk bevat de kernconclusies en de daaraan verbonden aanbevelingen. Tegelijk beantwoordt de Rekenkamercommissie hierin de onderzoeksvragen die zij in het korte hoofdstuk 4 formuleert.

Conclusie 1 – Ordening en structuur

De gemeente heeft het verkeersbeleid vastgelegd in een ongestructureerde veelheid aan stukken. Het is onmogelijk om in één oogopslag een heldere en logische lijn hierin in te ontdekken. Voor een buitenstaander is niet inzichtelijk welke afwegingen en keuzes ten grondslag liggen aan de maatregelen in de openbare ruimte, waarvan hij wel overlast ondervindt.

Kaderstellend beleid, uitvoeringsbeleid, startnota's, conceptnota's, aanvullend beleid, fietsbeleid, parkeerbeleid, regionaal beleid, lokaal beleid…, alles bestaat naast elkaar, alles loopt door elkaar en alles hangt met alles samen. (Bijna) alles is wel ergens te vinden, maar nergens staat alles overzichtelijk bij elkaar. De documentenlijst voor dit onderzoek was hiervoor exemplarisch.

Aanbeveling 1– Ordening en structuur

- Zorg voor een heldere structuur in het verkeersbeleid. Zowel burgers als Raadsleden hebben die nodig.
- Maak een samenhangend stuk en presenteer daarin de visie op het verkeer, de keuzes, de knelpunten, de doelstellingen, de randvoorwaarden en de maatregelen door de jaren heen.
- Zorg ervoor, dat dit stuk ook voor de leek begrijpelijk is.

Begin bij de hoogste visie: de stadsvisie die nog moet komen (zie hiervoor ook aanbeveling 5). Maak op basis daarvan de verkeersvisie met: de hoofddoelen, de maatregelen om die doelen te realiseren, de wijze waarop het succes kan worden gemeten en het bijbehorende tijdspad. Integreer in dat stuk bij het betreffende niveau (kaderstellend beleid of uitvoeringsbeleid) de voorhanden stukken en beschrijf hiervan in een paar woorden de inhoud. Dat past misschien niet op één A4, maar wel in één document. Verwijs naar de vindplaats van de onderliggende stukken en de randwoorden/eisen die worden gesteld aan de uitvoering (kwaliteitsbeleid).
Dit helpt de burgers zich te oriënteren en de Raad bij de menings- en besluitvorming. Want zo heeft de gemeente alles op hoofdlijnen overzichtelijk bij elkaar: een Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) in optima forma. Voor zover de Rekenkamercommissie dat kan overzien, is dit nog in geen gemeente in Nederland gedaan. Aan Hilversum de primeur.

Conclusie 2 – Communicatie en samenwerking met burgers

Signalen van ontevredenheid onder burgers vormden de aanleiding voor dit onderzoek. Een steekproef van zienswijzen op verkeersbesluiten versterkt deze indruk.

Hoewel klachten over het verkeer aanleiding waren voor dit onderzoek, waren zij geen onderwerp van het onderzoek. In het kader van dit onderzoek is hierover niet gesproken met burgers en hun vertegenwoordigers. Bestuurders en ambtenaren hebben bij de Rekenkamercommissie de indruk gewekt, dat zij op een gedegen manier met burgers communiceren over de uitvoering van voorgenomen verkeersplannen. De commissie kon niet opmaken of burgers en ondernemers ook actief worden betrokken bij de beleidsvoorbereiding. Wel laten niet-representatieve steekproeven van klachten die op de website van de gemeente binnenkomen, zien dat burgers ontevreden zijn. Dat betreft de plannen zelf en de uitvoeringsfase ervan. Zo begrijpen zij niet waarom bepaalde opbrekingen zo lang moeten duren en zien zij het nut en de noodzaak van sommige maatregelen niet in.

Aanbeveling 2 – Communicatie en samenwerking met burgers

- Ga via een representatieve steekproef na hoe het werkelijk is gesteld met de ontevredenheid van burgers en ondernemers. Maak daarbij onderscheid tussen beleid, uitvoering van beleid en de randvoorwaarden ten aanzien van de uitvoering.
- Intensiveer de communicatie met de betrokkenen. Laat hen weten wat de uitgangspunten en doelstellingen van het verkeersbeleid zijn (zie ook aanbeveling 1). Actualiseer dit regelmatig. Stel de burgers en ondernemers ook op de hoogte van de principes die je voor een vlekkeloze en efficiënte uitvoering van projecten nastreeft.
- Betrek betrokken partijen (burgers en ondernemers) actief bij de beleidsvoorbereiding (en niet alleen bij de uitvoering van beleid).

De Rekenkamercommissie denkt dat de gemeente een groter maatschappelijk draagvlak kan realiseren door het gesprek beter aan te gaan met burgers en ondernemers. Een goede voorlichting maakt het beleid transparanter en zorgt voor een groeiend vertrouwen van de burger in het gevoerde verkeersbeleid van de overheid. De informatievoorziening over de luchtkwaliteit (zie bijlage 4) en de bereikbaarheidswebsite van het Mediapark (zie bijlage 3), kan bijvoorbeeld beter. Veel burgers maken zich zorgen over de luchtkwaliteit in Hilversum. De informatie daarover moet gemakkelijk toegankelijk worden gemaakt. Zolang dit niet gebeurt, wordt het wantrouwen verder gevoed. Ook de bereikbaarheidswebsite van het Media Park functioneert niet naar behoren. Deze site wekt niet de indruk, dat de gemeente haar ‘flankerend beleid’ serieus neemt. Een goede voorlichting geldt ook voor de randvoorwaarden die bij de uitvoering van het beleid in acht worden genomen. Heeft de gemeente Hilversum voorwaarden bepaald met het oog op de overlast tijdens de uitvoering van bijvoorbeeld de IBP-projecten? Is er bijvoorbeeld vastgesteld hoe lang een bepaalde weg opengebroken mag zijn, of wat de maximale hoeveelheid toegestane geluidsoverlast is? En als zulke voorwaarden er zijn, in welke stukken zijn die terug te vinden en hoe zijn ze tot stand gekomen? Zijn burgers en ondernemers hierin betrokken? Hoe worden deze randvoorwaarden gecommuniceerd en gehandhaafd? Deze vragen

kwamen pas gedurende het onderzoek aan de orde, maar omdat de uitvoering van het IBP al zo´n 13 jaar duurt, vonden wij ze wel degelijk van belang. In de stukken zijn zulke overwegingen niet terug te vinden. De vraag is daarom ook direct aan de betrokken ambtenaren voorgelegd. Daaruit bleek dat er voor de uitvoering een hele reeks streefprincipes wordt gehanteerd om het leed voor iedereen zo veel mogelijk te verzachten. Het lijkt de moeite waard deze algemene principes beleidsmatig te verankeren en te publiceren.

De Rekenkamercommissie adviseert de gemeente daarom dringend het communicatietraject op de volgende punten te verbeteren:

- maak een voor iedereen begrijpelijke samenvatting van de uitgangspunten van het verkeersbeleid (zie aanbeveling 1);
- maak per project een beschrijving van het probleem, de beoogde oplossing, de daarbij gehanteerde beleidsuitgangspunten, hoe lang het project gaat duren, welke hinder wordt verwacht en welke maatregelen zijn getroffen om deze hinder te verzachten;
- documenteer de bereikte resultaten (en niet alleen van het IBP-project);
- maak inzichtelijk wat nog te doen staat (maatregelen en flankerend beleid) en hoe en wanneer dit zal worden uitgevoerd;
- verduidelijk de rol, de taken en de verwachtingen die aan de burgers worden gesteld, de verantwoordelijkheid die burgers hier zelf in kunnen nemen en hun inbreng in dezen.
- zorg in overleg met het RIVM voor een gebruikersvriendelijker ontsluiting van de milieuonderzoeken en verbeter de bereikbaarheidswebsite van het Media Park.

Een dergelijke actualisering moet zich naar de mening van de Rekenkamercommissie niet beperken tot een eenmalige actie. Via een goed doordacht communicatieplan moet dit steeds weer gebeuren. Want hoe om te gaan met verkeer en bereikbaarheid is een doorlopend leerproces. Het vraagt meedenken van alle partijen, maar ook de bereidheid om compromissen te sluiten. Dit vergt intensieve inspanningen en een lange adem. Maar dat alles komt uiteindelijk ten goede aan het maatschappelijke klimaat in de stad.

Conclusie 3 – Bereikbaarheid

Het hoofddoel van het verkeersbeleid is de stad bereikbaar te maken en te houden. Maar dit doel blijft vaag, doordat de gemeente het niet specificeert.

Het Hilversumse verkeersbeleid staat in het teken van de bereikbaarheid. Die heeft al veel hoofdbrekens gekost. Want de stad heeft een bijzondere ligging te midden van omringend natuurgebied dat niet mag worden aangetast. Het was dan ook voor iedereen een verademing dat met *Plan Wegen* eindelijk een draagvlak ontstond voor politieke besluitvorming. *Plan Wegen* geeft met de indeling in buitenring, binnenring, verbindende radialen en verblijfsgebieden een heldere structuur aan de Hilversumse infrastructuur. Met de nodige aanpassingen in *Verder met Wegen* kon die structuur voor binnenring, radialen en verblijfsgebieden ook in de praktijk worden gerealiseerd. Dat dit beleid met het IBP voor de buitenring kon worden voortgezet, is een huzarenstukje. Toch blijft bereikbaarheid als hoofddoel van het verkeersbeleid vaag en dus onbruikbaar, zolang de gemeente het niet specificeert. Ook de samenhang met de andere doelen (behoud van leefbaarheid, natuur, veiligheid en aantrekkelijke ruimte) blijft dan in de lucht hangen.

Aanbeveling 3 – Bereikbaarheid

Probeer het begrip 'bereikbaarheid' te definiëren en daarover een maatschappelijke en politieke consensus te bereiken.

Waarom vinden we bereikbaarheid het belangrijkste doel van het verkeersbeleid en hoe willen we die combineren met de maatschappelijk net zo belangrijke doelen als leefbaarheid, veiligheid en aantrekkelijkheid van de stad? Wanneer vinden we dat we voldoende bereikbaar zijn? Welke wachttijden en opstoppingen vinden we acceptabel? Wordt daarvoor een indicatieve norm gehanteerd? Moeten we een zekere mate aan 'onbereikbaarheid' niet misschien voor lief nemen? En werkt dit niet zelfs in het voordeel van de alternatieve vervoersvormen die in het beleid worden nagestreefd? En in het voordeel van de aspecten leefbaarheid en aantrekkelijkheid? Voor wie en wanneer willen we bereikbaar zijn? Voor het in- en uitstromende verkeer in de dagelijkse ochtend- en avondspits? Voor de recreanten die voor een dag of langer naar Hilversum komen? Voor de inwoners van de stad en de verplaatsing van het ene stadsdeel naar het andere? Voor de bezoekers van een show in een van de studio's?
Het hoofddoel bereikbaarheid hoeft niet op gespannen voet te staan met de andere beleidsdoelen. De gemeente hoeft niet het ene doel ten koste van de andere te kiezen. Maar wanneer de gemeente niet samen met burgers en bedrijfsleven bevredigende indicatoren voor het begrip 'bereikbaarheid' uitwerkt, zal dit punt ook in de toekomst aanleiding geven tot ontevredenheid. Naar aanleiding van de ambtelijke verificatie hebben wij begrepen dat momenteel in het kader van het dynamisch verkeersmanagement, gewerkt wordt aan de definiëring van het begrip bereikbaarheid voor alle modaliteiten aan de hand van indicatoren. Naar verwachting moeten de resultaten hiervan zijn doorgevoerd, wanneer de werkzaamheden van het IBP zijn afgerond. Wij vinden het belangrijk dat dit – los van de afronding van het IBP – zo snel mogelijk gebeurt en dringen binnen dit proces nogmaals aan op het belang van burger- en ondernemerparticipatie.

Conclusie 4 – Prioritering van de weggebruikers

Het uitgangspunt van het Hilversumse verkeersbeleid is: eerst het langzame verkeer, daarna het openbaar vervoer en tot slot de auto. Maar de gemeente maakt onvoldoende duidelijk wat zij met deze getrapte aanpak bedoelt en welke concrete consequenties die heeft voor de inrichting van de openbare ruimte.

De betrokkenen herleiden de getrapte aanpak naar *Plan Wegen*. Maar daarin staat die aanpak niet duidelijk omschreven. Wel dat op de binnenring en de radialen altijd ruimte voor fietspaden moet zijn en dat dit bij een tekort aan ruimte leidt tot eenrichtingsverkeer voor de auto.
De getrapte aanpak zoals hierboven omschreven, spreekt zeer tot de verbeelding en komt in de verschillende stukken ook telkens aan de orde. Maar is voor de Raad en voor het brede publiek duidelijk wat de aanpak behelst en welke consequenties die heeft? Effecten van die aanpak zijn onder

meer eenrichtingsverkeer en het parkeerbeleid. Juist daarover klagen veel burgers. Misschien voor een groot deel omdat ze te weinig achtergrondinformatie hebben.

Aanbeveling 4 – Prioritering van de weggebruikers

Maak duidelijk wat er met de getrapte aanpak fietser/voetganger – openbaar vervoer – auto wordt bedoeld, waar die vandaan komt, waarom de gemeente een dergelijke aanpak belangrijk vindt en welke voordelen en consequenties die heeft.

Hierbij moet de gemeente vooral de leek op verkeersgebied voor ogen houden. Hij moet weten wat de getrapte aanpak inhoudt en hoe hij die moet verbinden met bijvoorbeeld eenrichtingsverkeer en een streng parkeerbeleid.

Conclusie 5 – Een overkoepelende visie

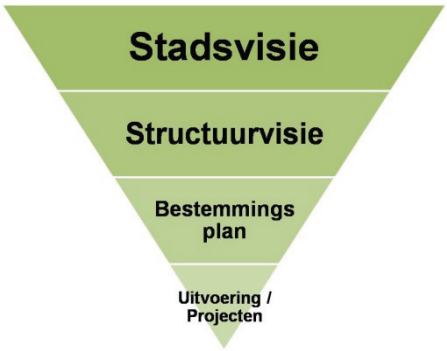
Hilversum heeft geen stadsvisie. Daardoor ontbreken handvatten om beleid uit de verschillende sectoren in samenhang met elkaar te brengen en aan te sturen.

In *Hilversum 2015* heeft de gemeente allerlei ambities op elkaar gelegd, zonder te kijken of en hoe dit allemaal tegelijk bereikt kan worden. Als stadvisie voldoet dit stuk dus niet. Oorspronkelijk bevatte het document wel een stroomlijning van verschillende beleidsterreinen. Maar die heeft de Raad er zelf uit weggestreept. Daarvan heeft de gemeente geleerd. De komende *Structuurvisie 2030* moet en zal wel keuzes maken en wissels plaatsen. Daarom brengt de gemeente nu de ruimteclaims in allerlei meerjarenprogramma's bestuurlijk in beeld. Vervolgens ligt de politieke vraag bij de Raad of die wil kiezen voor een duidelijk profiel. Die inhoudelijke keuzes worden interessant, omdat de koers voor de komende periode daarvan afhangt. De Rekenkamercommissie adviseert om een goed ruimtelijk kader op te stellen waarbinnen ontwikkeld kan worden. Dit moet de Raad op hoofdlijnen houvast geven.

Aanbeveling 5 – Een overkoepelende visie

Grijp de gelegenheid van de op handen zijnde structuurvisie aan, om meteen ook een echte stadsvisie uit te werken.

Werk dus niet alleen aan een nieuwe structuurvisie, maar ook aan een echte stadsvisie. De kernvraag voor de stadsvisie is: wat wil de gemeente met deze stad? Om die vraag te beantwoorden, kan de gemeente een profiel van zichzelf opstellen en op basis daarvan haar relatief sterke kanten benoemen. Essentiële keuzes zijn dan onder andere: wil men het huidige aantal inwoners behouden of gaat men voor een groeiscenario naar 100.000 inwoners? Wil men een slaapstad worden of een levendige stad



blijven? Wil men de sociale diversiteit, de diversiteit in leeftijdscohorten, in sociale gelaagdheid behouden?
De gemaakte keuzes vertalen zich ook naar het verkeersbeleid, dat immers nooit autonoom tot stand komt. Impliciet heeft Hilversum gekozen voor een soort consolidatiestrategie, waarbij het aantal inwoners niet hoger komt te liggen dan 80.000 à 85.000. Dat is nergens zo direct uitgesproken. Maar het mobiliteitsbeleid is daarvan wel een weerspiegeling, zowel infrastructureel als qua gedragsbeïnvloeding.
De Rekenkamercommissie mist dit soort dwarsverbanden in de huidige stukken. Juist op deze beleidsterreinen mag de gemeente zich geen blinde vlek veroorloven. Wanneer een gemeente een groeistrategie nodig zou achten voor het overleven van de stad, heeft dit consequenties voor het (her-)inrichten van bedrijventerreinen. Dat bepaalt mede het mobiliteitsbeleid. Uiteindelijk zou zo'n gemeente op een ander infrastructureel model uit kunnen komen. Het mobiliteitsbeleid is een directe vertaling van scherpe keuzes.
Belangrijk is daarbij om niet bij de gemeentegrenzen te stoppen, maar te proberen het grotere geheel te overzien. Want ook vanuit een andere invalshoek, namelijk de ontwikkelingen van de Randstad als geheel en de positie van het Gooi en Hilversum daarbinnen, moeten keuzes worden gemaakt. Kijkend naar het regionale speelveld constateert de Rekenkamercommissie, dat het Gooi als plek om te werken en als plek om te wonen als het ware wordt overgeslagen. Tegen die achtergrond dienen alle Gooigemeenten zich af te vragen wat hun sterke kanten zijn en welk profiel daarbij past om in het grotere kader van de noordelijke Randstad hun positie te behouden. Deze overwegingen zijn ook een voorwaarde voor een zinvolle visie op de stad Hilversum.
In een stadsvisie maakt een gemeente de echte keuzes. De structuurvisie is in essentie een technische vertaling van de stadsvisie. In het proces dat nu wordt begonnen, zal de gemeente dus moeten proberen de twee stappen boven in de trechter in één klap te zetten.

Conclusie 6 – Integrale beleidsontwikkeling

Bestuurders en ambtenaren hebben de wens om beleid integraal te ontwikkelen. Toch zijn de huidige beleidsstukken op het gebied van verkeer nog verkokerd. Het ontbreekt aan dwarsverbindingen met andere beleidsvelden. Het beleid voldoet wel aan landelijke en provinciale normen.

Hilversum start met een interessant experiment om een betere verbinding tot stand te brengen tussen belangrijke dossiers voor de stad. Gemeentebreed worden enkele beleidsambtenaren benoemd als strategisch adviseurs van het Centraal Management Team (CMT). Het experiment moet doorbraken vanuit het werkproces naar integrale beleidsvorming stimuleren. De gemeente wil zo de kloof tussen het ambtelijke en het bestuurlijke domein overbruggen, met alle respect voor verantwoordelijkheden en bevoegdheden. Een goed en breed georiënteerd management kan op de vraag naar het 'wat' reageren, terwijl het college meedenkt over de vraag naar het 'hoe'. Dat brengt ambities en haalbaarheid bij elkaar én bevordert integrale beleidsontwikkeling.

Aanbeveling 6 – Integrale beleidsontwikkeling

Zorg ervoor dat dit experiment transparant en volgbaar is voor betrokkenen. De Raad moet zich regelmatig laten informeren over de vorderingen en inzichten.

Hier ligt een kans voor een doorlopend en innovatief beleidsvernieuwingsproces. Naar onze mening kan de gemeente hiervoor zelfs subsidie krijgen vanuit Europese samenwerkingsprogramma's voor beleidsvernieuwing. Hilversum kan zich hierin op een bijzondere manier profileren, zeker wanneer de inzichten ook doorwerken in de wijze van inrichten en beheren van de openbare ruimte.

Deel 2 – De feiten

3. Waarom dit onderzoek?

> "De hiervoor genoemde en beargumenteerde besluiten zijn het gevolg van voortschrijdend inzicht, veel wikken en wegen, uitgebreide discussie en de nodige hoofdbrekens. Niet iedereen zal er even blij mee zijn, en niet alle problemen zullen ermee worden opgelost. Maar samen vormen ze een evenwichtig pakket dat recht doet aan de uitgangspunten en samenhang van Plan Wegen.
> Laten we die samenhang, die absoluut noodzakelijk is voor welk verkeersplan dan ook, in het oog houden. Laten we de verleiding weerstaan om er zoveel gaten in te schieten dat enkel los zand overblijft.
> Een verkeersbeleid dat alle problemen het hoofd biedt, bestaat niet. Een verkeersbeleid dat de problemen zo goed als mogelijk is, oplost en daarbij rekening houdt met zoveel mogelijk betrokkenen, wel. Het heeft jaren geduurd voordat we het geformuleerd en vastgesteld hadden. Het zal ook jaren duren voordat we het uitgevoerd hebben.
> Laten we proberen dat geduld op te brengen."

Met deze woorden besloot de toenmalige wethouder Verkeer haar brief aan de Raadscommissie Verkeer & Buurt, toen zij de nota *Verder met Wegen* aan de commissie- en Raadsleden voorstelde. "Het is," zo stelde zij in haar brief, "van het grootste belang dat duidelijkheid ontstaat over het Hilversumse verkeersbeleid."

Dat was op 26 januari 1999, ruim twaalf jaar geleden. Is die duidelijkheid er inmiddels? Om deze vraag te kunnen beantwoorden, heeft de Rekenkamercommissie besloten een verkennend onderzoek naar het verkeersbeleid uit te voeren.
De directe aanleiding tot het onderzoek waren signalen van ontevredenheid onder de burgers.
De commissieleden waren verontrust over deze signalen en kregen op basis van een interne voorinventarisatie de indruk, dat er wel een aantal impliciete, maar nauwelijks expliciete beleiduitgangspunten en doelstellingen voor het Hilversumse verkeersbeleid zijn. Bovendien werd het karakter van veel plannen als technisch ervaren. Waarom iets een goede oplossing is, is vaak niet te af te leiden uit de plannen. Het is helemaal moeilijk na te gaan hoe bepaalde oplossingen vanuit het beleid te rechtvaardigen zijn.

Wanneer burgers ontevreden zijn met bepaalde beleidsaspecten heeft dit ook zijn uitwerking op de Raadsleden als vertegenwoordigers van deze burgers. Het appel van de eerder genoemde wethouder om geduldig en prudent met het verkeersbeleid om te gaan en niet alleen rekening te houden met het eigen belang, maar ook met dat van de samenleving als geheel, is zeer terecht. Maar gevoelens van ontevredenheid kunnen een zakelijke afweging in de weg staan. Gevoelens van ontevredenheid kunnen betrekking hebben op de politiek, het beleid of de uitvoering van het beleid. In dit onderzoek heeft de Rekenkamercommissie geen analyse uitgevoerd naar de oorzaken van deze gevoelens van ontevredenheid. Zij vond het van belang eerst inzicht te hebben in het kader, voordat de werking van dat kader en het effect daarvan op de burger beoordeeld kunnen worden. Daarom wilde zij een verkennend onderzoek uitvoeren, dat inzicht verschaft in de inhoud van de beleidsstukken en in de samenhang tussen de afzonderlijke stukken over diverse aspecten van het verkeersbeleid.

Dit verkennende onderzoek zet de doelstellingen en eventuele tegenstrijdigheden en lacunes op een rij. Wat zijn de uitgangspunten en doelstellingen van het verkeersbeleid en zijn deze duidelijk benoemd? Vertonen de stukken soms tegenstrijdigheden? Biedt het verkeersbeleid voldoende houvast voor een weloverwogen afweging in de Raad? Dit onderzoek kan zeker niet alle vragen uitputtend beantwoorden, maar het brengt wel enige orde in het verkeersdossier. De Rekenkamercommissie heeft er niet naar gekeken of de visie, doelstellingen en resultaten goed of niet goed zijn. Zij heeft onderzocht of de visie er *is*, of de doelstellingen er *zijn*, of die een *samenhangend geheel* vormen, of ze *houvast* bieden voor beslissingen. Vertaalt het beleid een visie in keuzes en doelen, geeft het een strategie aan om tot die doelen te komen en toetst het de bereikte resultaten, waarna die vervolgens kunnen worden bijgesteld en/of gecontinueerd?

De Rekenkamercommissie heeft voor dit onderzoek, uitgevoerd in de periode van februari tot en met juni 2010, de ondersteuning van Shared Space Institute ingeschakeld.

4. Welke vragen moet dit onderzoek beantwoorden?

4.1 De centrale vraag

De centrale vraag van dit onderzoek is die naar de doelen van het gemeentelijke verkeersbeleid. Zijn die doelen helder benoemd en hoe verhouden zij zich tot elkaar?

4.2 De specifieke onderzoeksvragen

Uit de centrale vraag is een aantal specifieke onderzoeksvragen naar voren gekomen. Zij vormen de leidraad voor dit onderzoek:

- Wat wil het gemeentebestuur met betrekking tot het verkeer bereiken?
- Welke informatie en argumenten heeft het gemeentebestuur voor de gekozen doelen?
- Hoe verhouden de doelen zich tot elkaar?
- Zijn er nog ontbrekende doelen?
- Is of was er voor Hilversum beschikbare, relevante informatie die niet gebruikt is?

5. Werkwijze

Het onderzoek was verdeeld in vijf opeenvolgende stappen:

1. Opstellen van een normenkader.

Aan het begin van het onderzoek is een normenkader opgesteld. Dit kader levert de onderlegger voor de beoordeling van de beleidsstukken. Het bevat een aantal criteria waaraan naar opvatting van de Rekenkamercommissie goed verkeersbeleid zou moeten voldoen. Het normenkader wordt toegelicht in hoofdstuk 6 (Toetsing).

2. Uitvoeren van een dossieronderzoek.

Het hoofdgedeelte van het onderzoek bestond uit het lezen, ordenen en analyseren van de verkeersbeleidsstukken op lokaal, regionaal en nationaal niveau. De meeste van deze stukken zijn door

de medewerkers van de dienst Stad aangereikt. Omdat het verkeersbeleid niet op zichzelf staat, maar met andere beleidssectoren verbonden is, zijn ook stukken uit die andere beleidssectoren bij de analyse betrokken. Omdat de lijst behoorlijk omvangrijk was, is al voor beëindiging van dit dossieronderzoek gestart met het voeren van interviews. De totale lijst van de bestudeerde stukken vindt u in bijlage 1.

3. Houden van interviews.

Vragen die tijdens lezing van de stukken naar boven kwamen, zijn ter verduidelijking voorgelegd aan degenen die direct verantwoordelijk zijn voor en betrokken bij het verkeersbeleid: de wethouder Verkeer en vervoer, de directeur van de dienst Stad en drie beleidsmedewerkers van deze dienst. Van deze gesprekken heeft de Rekenkamercommissie een schriftelijk verslag gemaakt dat zij ter correctie heeft voorgelegd aan de gespreksdeelnemers. Deze gesprekken waren zeer verhelderend en waar relevant wordt in dit rapport hieruit geciteerd. De lijst met geïnterviewden vindt u in bijlage 2.

4. Opstellen van het feitenrapport.

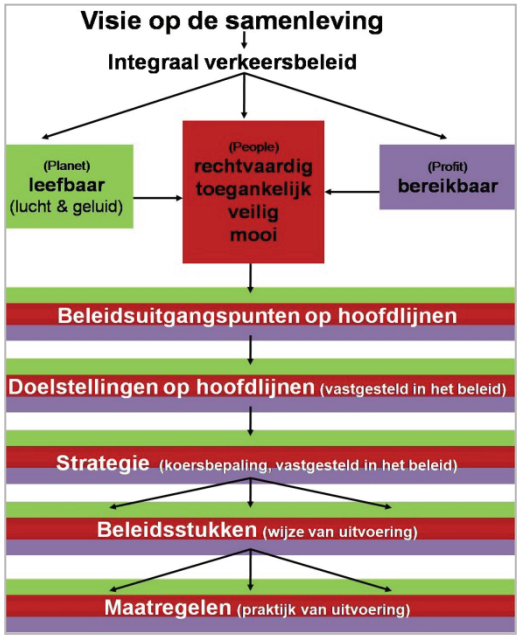
Na deze voorbereidende stappen is het feitenrapport opgesteld zoals dat hier in deel 2 van dit onderzoek voor u ligt. Centraal daarin staan hoofdstuk 7 (Inventarisatie) en hoofdstuk 8 (Bevindingen). In hoofdstuk 7 worden de relevante stukken uit de documentenlijst geordend en inhoudelijk beschreven. Op basis daarvan geeft dit hoofdstuk een overzicht van het beleidskader. In hoofdstuk 8 (Toetsing) worden de stukken en de interviews tegen de achtergrond van het normenkader beoordeeld. Hiervoor heeft de Rekenkamercommissie de criteria uit het normenkader met plussen en minnen gewaardeerd. In een toelichting beargumenteert zij de waardering. Dit rapport is ter ambtelijke verificatie voorgelegd.

5. Formuleren van conclusies en aanbevelingen.

Na de ambtelijke verificatie zijn de conclusies en aanbevelingen geformuleerd. De Rekenkamercommissie heeft in deel 1 (Samenvatting, conclusies en aanbevelingen) haar bevindingen kort samengevat en haar conclusies en aanbevelingen verwoord. Het gehele rapport is ten slotte voorgelegd aan het college van B&W voor bestuurlijk wederhoor.

6. Toetsing

In dit verkennende onderzoek gaat het om de beleidsdoelen en niet om de wijze waarop de gemeente het beleid uitvoert. Zijdelings is de uitvoering natuurlijk wel aan de orde. Want niet altijd is een zuivere scheidslijn te trekken tussen beleid en uitvoering. En sommige stukken hebben meer betrekking op het strategische beleid, andere meer op het uitvoerende beleid.
De Rekenkamercommissie heeft als eerste een optimaal beeld geschetst van integraal verkeersbeleid. Dit beleid is ingebed in een visie op de samenleving en weerspiegelt de aspecten 'people', 'planet' en 'profit'. Het beleid stelt op hoofdlijnen de uitgangspunten vast. Daaruit worden achtereenvolgens de doelstellingen, de strategie en de wijze van uitvoering afgeleid. Op basis daarvan moeten de maatregelen op de werkvloer – de praktische uitvoering – worden genomen.



Met bovenbeschreven beeld als vertrekpunt heeft de Rekenkamercommissie als onderliggend kader voor dit onderzoek de volgende criteria opgesteld, waaraan goed functionerend beleid naar haar mening moet voldoen:

1. Er is een overkoepelende integrale visie op de samenleving.
   Een integrale en richtinggevende visie bepaalt het Hilversumse beleid. Deze visie bevat de kernwaarden en -doelen die in alle beleidssectoren tot uitdrukking moeten komen. Hierin zijn de uitgangspunten geformuleerd die kort en bondig uitspraken doen over
   – de wijze waarop Hilversum zich zou moeten ontwikkelen;
   – de wijze waarop de gemeente dit in het openbare leven wil vormgeven;
   – de rol die mensen hierin spelen en de plaats die zij innemen.

2. Het verkeersbeleid is een onderdeel van die overkoepelende visie op de samenleving.
   – Het verkeersbeleid is afgeleid uit de overkoepelende integrale visie.
   – Het verkeersbeleid is ingebed in en verbonden met beleidsdoelen uit andere sectoren.
   – Er is een expliciete afweging gemaakt van de mate waarin deze dwarsverbanden met andere beleidsvelden wel of niet gelegd worden.

3. Er is een integrale visie op het verkeersbeleid (coherentie).
   – Het Hilversumse beleid is ingebed in en afgeleid van nationale en regionale beleidskaders.
   – Het verkeersbeleid voldoet aan de Europese en nationale normen voor geluid en milieu.
   – Er is sprake van een gezamenlijk beleid voor alle weggebruikers en vervoerssoorten.
   – Het beleid is op hoofdlijnen (kaders) geformuleerd.

- Er is een keuze gemaakt en er zijn prioriteiten gesteld voor de resultaten die met het verkeersbeleid bereikt moeten worden.
- Er is een probleemanalyse uitgevoerd van knelpunten die de resultaten (kunnen) belemmeren.
- Er is een overzicht gemaakt van doelstellingen die het beleid en de te bereiken resultaten specificeren.
- Deze doelen zijn realiseerbaar en controleerbaar.
- Dit beleid is vertaald in een strategie (koersbepaling), waarlangs de doelen bereikt worden.
- Er is een uitvoeringsplan van geprioriteerde maatregelen opgesteld, waardoor een coherent geheel met het voorgaande ontstaat.
- De maatregelen zijn qua inhoudelijke ambities en financiering uitvoerbaar.

4. Participatie
   - Maatschappelijke organisaties, burgers en bedrijfsleven zijn betrokken bij beleid, planvorming en uitvoering.

5. Het beleid is consistent.
   - Er is een doorgaande lijn tussen eerdere en latere beleidsstukken (in termen van voortbouwen op resultaten of corrigeren en inbouwen van nieuwe inzichten).
   - Er zijn evaluatiemomenten.

Dit toetsingskader dient tevens als beoordelingskader. In dit rapport geeft de Rekenkamercommissie in hoofdstuk 8 aan in hoeverre het Hilversumse verkeersbeleid aan de genoemde criteria voldoet.

7. Inventarisatie

In dit hoofdstuk ordent, benoemt en beschrijft de Rekenkamercommissie het beleidskader voor het Hilversumse verkeersbeleid. De wetgever heeft in de nationale Planwet Verkeer en Vervoer vastgelegd, dat de gemeenteraad, respectievelijk het college van burgemeester en wethouders zorg moet dragen 'voor het – zichtbaar – voeren van een samenhangend en uitvoeringsgericht verkeers- en vervoersbeleid, dat richting geeft aan de door de Raad en het college te nemen beslissingen inzake verkeer en vervoer'. Daarbij moeten de essentiële onderdelen van het nationale en van het provinciale verkeers- en vervoerplan in acht worden genomen[1].
In haar ordening begint de Rekenkamercommissie daarom bij de stukken op nationaal en regionaal niveau. Daarna richt zij de focus op de stukken op lokaal niveau.

7.1 Nationaal beleid

1. Nationaal Verkeers- en Vervoersplan 2001 – 2020 (NVVP)

Dit moet ervoor zorgen, dat aan iedereen een doelmatig, veilig en duurzaam functionerend verkeers- en vervoerssysteem wordt geboden. Daarbij moet de kwaliteit voor de individuele gebruiker in een goede verhouding staan tot de kwaliteit voor de samenleving als geheel. Het NVVP bevat een beleidsagenda die om de twee jaar wordt geactualiseerd. De opstellers hebben de behoefte van de burgers centraal gesteld, met dien verstande dat zij keuzes van burgers en bedrijven respecteren.

[1] Bron: http://wetten.overheid.nl/BWBR0009642/geldigheidsdatum_08-04-2010

Daarbij betaalt de gebruiker voor wat hij kiest. Een belangrijk uitgangsput is: decentraal regelen wat kan, centraal regelen wat moet.

2. Nota Mobiliteit

De nota is bedoeld als specifieke uitwerking van de uitgangspunten in de Nota Ruimte. De laatste schetst een ruimtelijke strategie om te komen tot een sterke economie, een veilige samenleving, een goed leefmilieu en een aantrekkelijk land. De Nota Mobiliteit richt zich op nationale vraagstukken die doorwerken in het decentrale verkeers- en vervoerbeleid. Dit zijn: de doorstroming op het rijkswegennet, de verkeersveiligheid, het transport van gevaarlijke stoffen en de (internationale) kaders voor milieu en leefomgeving.
Een van de hoofdpunten uit de Nota Mobiliteit is: de mobiliteitsgroei zo accommoderen dat betrouwbare, vlotte en veilige verplaatsingen van A naar B mogelijk zijn. Daarbij zijn de opstellers zich ervan bewust dat meer mobiliteit leidt tot minder bereikbaarheid. Maar zij vinden het terugdringen van mobiliteit geen optie. Wel moet de mobiliteitsgroei in goede banen worden geleid, vooral door onnodige mobiliteit te voorkomen: slim ruimtelijk beleid, transportbesparing, vervoersmanagement of ICT-toepassingen voor optimale logistieke processen, reis- en route-informatie en thuiswerken.
Verder stellen zij in deze nota, dat een hoog veiligheidsniveau moet worden gehandhaafd, onder andere door agressief gedrag samen met decentrale overheden en maatschappelijke organisaties te verminderen.

3. Gebiedsgerichte Uitwerking Mobiliteitsaanpak

De gebiedsgerichte uitwerking beschrijft per landsdeel concreet het pakket aan maatregelen voor de periode 2012 tot 2020. De maatregelen die Hilversum kunnen raken, hebben betrekking op het openbaar vervoer: ontbrekende schakels in het netwerk worden aangevuld, waaronder de realisatie van de HOV-verbinding Huizen – Blaricum (HOV = hoogwaardig openbaar vervoer).

4. Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020

Het doel van dit plan is aantal verkeersdoden en gewonden te verminderen:

- in 2010 tot maximaal 750 doden en 17.000 gewonden;
- in 2020 tot maximaal 580 doden en 12.250 gewonden.

De opstellers van het plan zetten daarbij mede in op de eigen verantwoordelijkheid van de mensen. Iedere verkeersdeelnemer moet zijn of haar steentje bijdragen aan de eigen verkeersveiligheid en die van anderen. Speciale aandacht gaat onder andere uit naar kwetsbare verkeersdeelnemers: voetgangers, fietsers, kinderen en ouderen.

5. RAAM

In 2009 is het Rijksbesluit Almere-Amsterdam-Markermeer (RAAM) vastgesteld en aan de Tweede Kamer gezonden. In de kern gaat het om de groei van Almere tot de vijfde stad van Nederland. Daaraan gekoppeld zijn een woningbouwopgave (60.000 woningen) en opgaven voor mobiliteit (weg en openbaar vervoer), natuur en landschap, werkgelegenheid en voorzieningen, waaronder de vestiging van een hogeschool. Omdat het een voor het Gooi belangrijk kaderstellend document is, is hierover een Raadsinformatiebrief opgesteld met daarin ook een eerste indicatie van de te verwachten consequenties voor lopende mobiliteitsprojecten.

7.2 Regionaal beleid

6. Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP)

De algemene beleidsdoelstelling van het PVVP is en blijft 'vlot en veilig door Noord-Holland'. Uit de netwerkanalyse Noordvleugel is gebleken, dat vrijwel overal knelpunten bestaan. Deze betreffen: capaciteitstekorten, ontbrekende schakels en verkeersonveilige situaties en kwetsbaarheid van het netwerk voor incidenten. Hieruit volgt, dat de provincie inzet op drie fronten: benutten, beprijzen en bouwen. Dit betekent: het vergroten van de wegcapaciteit waar dat nodig is, het inzetten op het gebruik van alternatieven en het optimaliseren van de verplaatsing in de 'keten'. Bij de keuzes voor uitbreiding van de wegcapaciteit zal rekening worden gehouden met de effecten voor het gehele (relevante) netwerk.

7. Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur 2008 – 2012

In dit programma wordt het provinciale investeringsprogramma geconcretiseerd, waaronder ook de maatregelen voor een betere bereikbaarheid van het Media Park.

8. Ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040

Dit beleidsstuk vat de Noordvleugel (Amsterdam, Haarlem, Almere en Flevoland) op als 'Metropoolregio Amsterdam' en heeft tot doel die te positioneren als een belangrijke motor van de Nederlandse economie.

9. Streekplan Noord-Holland Zuid

De opstellers van dit plan zien het Media Park Hilversum als centrum van de multimediasector (inclusief telecommunicatie) binnen de Randstad. Het biedt een uitstekende en in Nederland unieke uitgangspositie voor de ontwikkeling van audiovisueel gerelateerde multimedia in de regio. Voortdurende aanpassingen zijn nodig om de kansen optimaal te kunnen benutten.
Een van de belangrijkste opgaven in het Streekplan Noord-Holland Zuid is behoud en zo mogelijk verbetering van de bereikbaarheid van de regio, zowel per openbaar vervoer als over de weg. Een structurele uitbreiding van het provinciale wegennet is niet aan de orde. Waar zich doorstromingsproblemen en/of leefbaarheidsproblemen voordoen (zoals bijvoorbeeld op het buitencircuit van Hilversum), denken de opstellers primair aan maatregelen die een betere benutting van de bestaande infrastructuur behelzen. De aanleg van nieuwe autowegen over of onder de hei naar Hilversum is niet gewenst.

10. Structuurvisie Randstad 2040

Deze bevat primair de ruimtelijke keuzes en acties voor de lange termijn en het daarbij behorende ruimtelijke ontwikkelingsbeeld. De Structuurvisie is onderdeel van het Programma Randstad Urgent, waarin het kabinet, de provincies, de gemeenten en de stadsregio's de krachten bundelen om problemen in de Randstad aan te pakken.
Aansluitend op de keuzes van het kabinet wordt voor respectievelijk de noordelijke en de zuidelijke Randstad een samenhangend ontwikkelingsbeleid uitgewerkt voor wonen, werken en verplaatsen. Inzet is om de afspraken in de Nota Ruimte op het gebied van verstedelijking waar te maken. Daarom komen er vooralsnog geen nieuwe uitleglocaties. Mocht de toekomstige woningvraag beduidend hoger uitvallen, dan gebeurt dit volgordelijk binnen bestaand bebouwd gebied, in aansluiting op de steden in de noordelijke en zuidelijke Randstad op relatief hoog gelegen locaties die gunstig liggen ten opzichte van infrastructuur en ten slotte op verder weg gelegen plaatsen.

11. Regiokaart 2015 Gooi en Vechtstreek

Dit regionaal beleidsstuk dateert uit september 2005. Het beschrijft de inzet van het gemeenschappelijk ruimtelijk beleid van de negen gemeenten van Gooi en Vechtstreek, uitgesplitst voor de sectoren landschap, recreatie, wonen, werken en verkeer.

12. VERDER

Na een netwerkanalyse in 2006 is regio Utrecht begonnen met twee pakketstudies. Een daarvan was gericht op de driehoek Amersfoort – Hilversum – Utrecht. Het doel van deze studie was een samenhangend pakket uit te werken van gebiedsgerichte verkeer- en vervoermaatregelen, met een optimale combinatie van openbaar vervoer, fiets, auto en mobiliteitsmanagement. Afgesproken is om de samenwerking voort te zetten in een getrapte aanpak. Tot eind 2007 zijn aanvullende verkenningen uitgevoerd. Daarna zijn maatregelen en projecten vastgesteld voor een formele procedure. De voorbereidingen daarvoor zijn getroffen en vanaf 2008 werken de betrokken gemeenten aan de realisatie van de projecten.

13. Stedelijke distributie

Dit plan zet in op de ontwikkeling van een kwaliteitsnet voor het goederenvervoer in de Noordvleugel. Nadat de eerste fase van het kwaliteitsnet is afgerond, volgt een actieprogramma om knelpunten op te lossen en het netwerk beleidsmatig te implementeren in beheer- en beleidsprogramma's. Van gebruikers wordt een inspanning gevraagd om het netwerk ook daadwerkelijk te gebruiken in de dagelijkse routekeuze. Ook zal het kwaliteitsnet in gemeentelijke en regionale plannen moeten worden opgenomen.

14. Regionet Korte Termijn

Het stuk dateert uit 2001 en geeft een wensbeeld voor het regionale hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) tot 2005. Regionet is het HOV-stelsel dat voorziet in de regionale verplaatsingen tussen belangrijke locaties op het gebied van wonen, werken en voorzieningen in de noordvleugel van de Randstad. Bus en trein moeten complementair functioneren. Er wordt gestreefd naar een overzichtelijk regionaal netwerk, waarmee de meeste reizigers met maximaal één overstap in een met de auto concurrerende reistijd hun bestemming kunnen bereiken. Het Hilversumse college heeft uitgebreid op de voorstellen gereageerd.

15. Mobiliteitsmanagement

In 2008 is de intentie uitgesproken om te komen tot een gemeenschappelijk mobiliteitsmanagement voor de Ring Utrecht en de Driehoek Amersfoort. Het mobiliteitsmanagement zoekt samenwerking tussen overheid en bedrijfsleven en is gericht op een optimale benutting van het wegennet. Het moet leiden tot 5 procent minder auto's in woon-werkverkeer tijdens het spitsuur. Het toetsmoment is september 2012.
Centraal in het mobiliteitsmanagement staat een totaalpakket van activiteiten om het bewuste keuzegedrag te stimuleren: wel of niet reizen, het tijdstip en de modaliteit van het reizen. Daarnaast wordt een beperking van emissies van voertuigen beoogd.
Het is voor Hilversum verder uitgewerkt in het mobiliteitsmanagement ArenaPark, het mobiliteitsmanagement Media Park en het mobiliteitsmanagement Tergooiziekenhuizen. Zie hiervoor verder in de paragraaf 7.3 (lokaal beleid).

7.3 Lokaal beleid

16. Hilversum 2015

In deze toekomstvisie voor Hilversum die eind 1999 aan de Raad is aangeboden, wordt Hilversum geprofileerd als:

- een vitale stad, voor jong en oud en alles daartussenin;
- een stad die veilig, leefbaar en toegankelijk is;
- dynamisch centrum in het groene Gooi, waar mensen met plezier wonen, werken, winkelen, leren, uitgaan, recreëren.

De ambities in de toekomstvisie zijn:

- komen tot circa 82.000 inwoners, divers samengesteld;
- een voorzieningenniveau creëren van regionale betekenis;
- komen tot circa 46.000 arbeidsplaatsen, waarvan vele in de multimediasector;
- een goede bereikbaarheid bieden met een breed scala aan op elkaar afgestemde vervoerswijzen;
- een verrassende mengeling genereren van jong monumentale gebouwen en beeldbepalende moderne architectuur;
- in de stedenbouwkundige structuur afwisseling paren aan hoge kwaliteit;
- het hebben van een groene gordel van levenskrachtige gebieden om Hilversum heen.

De focus is gericht op 'Stabiliteit met een plus'. Dit betekent: handhaven en versterken van:

- Hilversum als centrumgemeente;
- Hilversum als woongemeente;
- Hilversum als werkgemeente en multimediastad;
- de bereikbaarheid van Hilversum;
- de hoogwaardige stedenbouwkundige, architectonische en landschappelijke kwaliteit van Hilversum.

Voor verkeer en bereikbaarheid betekent dit, dat een goede bereikbaarheid van Hilversum en specifiek van de binnenstad en de bedrijvenlocaties weliswaar essentieel is, maar dat de stad vooral leefbaar en veilig moet zijn. Een groei van het autoverkeer is in strijd met deze doelen. Daarom kiezen de opstellers van de toekomstvisie niet voor de aanleg van meer infrastructuur voor het autoverkeer, maar vooral voor:

- mobiliteitsbeleid, waarin primair alternatieven voor het gebruik van de auto moeten worden gecreëerd zoals van-deur-tot-deur-vervoer. Dit betekent een regionale en lokale vervoersstructuur, waarbij reizigers snel en goed hun bestemming kunnen bereiken met gebruikmaking van verschillende vervoersmiddelen (auto, trein, lightrail, stads- en streekbus, pendelexpres, (deel)taxi, fiets). Daarvoor zijn strategisch gelegen vervoersknooppunten en transferia nodig;
- stringent locatie- en parkeerbeleid; dit moet bedrijven stimuleren tot een goed vervoersmanagement en mensen bewegen tot het overstappen van de auto op het openbaar vervoer.

Het Hilversumse mobiliteitsbeleid richt zich dus primair op het bevorderen van alternatieve mobiliteit. Desondanks moeten bestaande knelpunten worden aangepakt door:

- het beter benutten van de weginfrastructuur, onder andere door dynamisch verkeersmanagement (toe- en afritdosering, koppeling verkeerslichten en dynamische route-informatie);
- het oplossen van de problematiek van de buitenring;
- het opheffen van de barrièrewerking van het spoor door een of meer ongelijkvloerse kruisingen met het spoor te genereren en op de lange termijn door het spoor geheel ondergronds te brengen.

17. Plan Wegen & Verder met Wegen

Begin 1996 heeft de gemeenteraad het *Plan Wegen* vastgesteld. Met dit totaalpakket aan maatregelen wil de Raad de verkeersproblematiek in Hilversum beheersen en waar mogelijk oplossen. Een deel van de verkeersproblemen overstijgt de gemeentegrens en moet daarom samen met andere overheden en partijen worden aangepakt. De opstellers van het plan willen een evenwicht creëren van bereikbaarheid en leefbaarheid in Hilversum. Daarom wijzen zij een hoofdwegennet aan: de buitenring, de binnenring en de verbindende radialen. Hierdoor moet ruimte worden gecreëerd voor de leefbaarheid in de daarbinnen ontstane verblijfsgebieden. Het *Plan Wegen* benoemt en beschrijft voor uitvoering alleen de radialen en de binnenring. De radialen moeten vanwege de veiligheid in ieder geval vrijliggende fietspaden krijgen. Waar ze te smal zijn voor auto plus fiets plus bus moet eenrichtingsverkeer voor gemotoriseerd vervoer komen.
Voor de binnenring geldt (met inachtneming van het ruimtelijk bestemmingsplan *Binnenstad beter in Beeld*) een logisch eenrichtingscircuit tegen de klok in met vrijliggende fietspaden. Gezien de plaats van de binnenring in het hoofdwegennet, is het gebruik hiervan door alle verkeer zeer aantrekkelijk. Er is onvoldoende ruimte beschikbaar om aan het gewenste gebruik tegemoet te komen. Desondanks zal de binnenring de hele dag intensief gebruikt worden. Hiermee moet rekening worden gehouden als het gaat om behoud van doorstroming, oversteekbaarheid en veiligheid.
De opstellers van het *Plan Wegen* doen bewust nog geen uitspraken over de buitenring. Samen met andere overheden wil de Raad komen tot een toekomstbeeld. Er moet een evenwichtige doorstroming van het autoverkeer komen met oversteekvoorzieningen, fietsvoorzieningen, veiligheidsmaatregelen, snelheidsbegrenzers, geluidsmaatregelen en een duidelijke oriëntatie. Vast staat: geen weg door de heide.
Alle wegen die niet tot de buitenring, binnenring en radialen behoren, zijn verblijfsgebied. Dit betekent 30 km-gebied. De aanpak per wijk met eventuele aanvullende circulatieplannen moet een klachtgewijze aanpak vervangen. Sluipverkeer en asociaal rijgedrag moeten worden tegengegaan.

Ten slotte worden in *Plan Wegen* drie aandachtsgebieden genoemd:

- Parkeren: in de binnenstad in parkeergarages en op maaiveldvoorzieningen, met een regime van betaald parkeren. De parkeergarages zijn rechtstreeks vanaf de binnenring bereikbaar. De bezoeker van de binnenstad wordt met een dynamisch verwijssysteem naar vrije plaatsen in de garages geholpen.
- Fietsen: er moet overal ruimte worden gemaakt voor vrijliggende fietspaden. Waar nodig kan dit leiden tot eenrichtingsverkeer voor auto's. De kruising Vaartweg – Havenweg blijft een bottleneck met 1 op de 30 fietsslachtoffers. Hier is eenrichtingsverkeer niet mogelijk. Daarom het voorstel om op deze plek veiligheid te garanderen via 'aanpassing aan enkele panden.'
- Busvervoer: door eenrichtingsverkeer ontstaat een dilemma. Enerzijds is het bevorderlijk voor doorstroming. Anderzijds komen haltes in beide richtingen niet bij elkaar te liggen. Daarom moet op enkele plaatsen het lijnennet worden herzien. Voor de rest moeten 'verstorende elementen' zoveel mogelijk worden vermeden ten gunste van een betrouwbare dienst- uitvoering.

Verder met Wegen is een actualisatie van *Plan Wegen* en vastgesteld in 1999. De uitgangspunten uit *Plan Wegen* blijven ongewijzigd, met dien verstande dat een einde moet komen aan 'voortdurende onduidelijkheid, verwarring en uitstel van planvorming en -uitvoering'. Daarom worden voor enkele straten wijzigingen ten opzichte van *Plan Wegen* aangebracht.

Nieuw is in 1997 ingevoerde rijksbeleid Duurzaam Veilig. Hierin wordt een wegencategorisering voorgesteld (in stroomwegen, gebiedsontsluitings- en erftoegangswegen), waar de indeling uit *Plan Wegen* naadloos bij aansluit. *Verder met Wegen* bevat een bijlage met categorisering.
Ook wordt een gedetailleerd protocol voor communicatie gemaakt: hoe om te gaan met brievenschrijvers, met belangengroepen, burgers, winkeliers etc. Aan de nota is een planning voor de uitvoering toegevoegd. Ten slotte wordt aangegeven dat de buitenring en vooral de bereikbaarheid van het Media Park is opgenomen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT).

18. Integraal BereikbaarheidsPlan (IBP)

Het IBP heeft tot doel de verkeersstromen in Hilversum en omgeving zo te organiseren, dat het Media Park zijn economische functie goed kan uitoefenen en de effecten van de verkeersstromen evenwichtig over alle toegangswegen worden verdeeld. Het IBP kon worden gerealiseerd door samenwerking van de gemeenten Laren, Bussum en Hilversum, het ministerie van Verkeer & Waterstaat, de provincie Noord-Holland en TCN Property Projects (waarvan TCN Media Park een dochteronderneming is). Het totaalbudget van € 50 miljoen, te besteden binnen vijf jaar (dus afronding in 2011), wordt voor de helft opgebracht door het ministerie, daarnaast door de provincie Noord-Holland (€ 12,5 miljoen), de gemeente Hilversum (€ 6,5 miljoen) en TCN (€ 6,0 miljoen).
Het IBP volgt vijf principes:

1. Het plan bevat een integrale benadering en moet om succesvol te zijn in zijn geheel worden uitgevoerd.
2. De inzet is om zoveel mogelijk verkeer af te wikkelen door middel van openbaar vervoer.
3. Maatregelen die de doorstroming bevorderen, moeten het bestaande wegennet optimaliseren.
4. Onder het motto 'de pijn wordt verdeeld' worden maatregelen evenwichtig verdeeld over alle toegangswegen met volledige aandacht voor inpasbaarheid en leefbaarheid.
5. Er wordt gewerkt binnen de bestaande milieunormen.

Het IBP bevat circa veertig maatregelen, verdeeld over:

1. het optimaliseren van de bestaande infrastructuur op de vier aanrijroutes naar het Media Park: vanaf de A1, A27, N201 en vanaf Bussum;
2. het vernieuwen van vrijwel alle grote kruisingen op de buitenring om de doorstroming te verbeteren;
3. maatregelen om het Media Park beter bereikbaar te maken met trein, bus en fiets; deze maatregelen worden in 2007 en deels in 2008 uitgevoerd.

Daarnaast wordt ingezet op flankerend beleid:

- Een mobiliteitsmanager wordt verantwoordelijk voor deelprojecten zoals routegeleiding, een bereikbaarheidswebsite[2], het verbeteren van de fietsfaciliteiten, combikaarten voor show en OV, de mobiliteitspas (parkeren/pendelbus/OV-fiets).
- Beleidsmarketing moet informatieverstrekking, beprijzing en promotie gaan stroomlijnen.
- In het openbaar vervoer wordt gestreefd naar verbetering van sociale veiligheid, toegankelijkheid, beprijzing etc.
- Een parkeerregulering wordt eventueel geïntroduceerd, zodra de wijken om het Media Park heen overlast krijgen van bezoekers van het Media Park die in die wijken hun auto parkeren.
- Geluidsoverlast door vrachtverkeer op de N201 wordt teruggebracht in samenwerking met provincie Noord-Holland.

[2] Zie bijlage 3 – Test bereikbaarheidswebsite Media Park

19. Fietsbeleid

De nota Fietsparkeren dateert van januari 2006 en sluit aan op het Masterplan Fiets uit 1990. Het geeft aan dat van de geplande fietsroutes uit *Plan Wegen* het grootste gedeelte inmiddels is gerealiseerd (directe, verkeersveilige, vrijliggende en comfortabele fietsverbindingen langs alle verkeerswegen). Er zijn nog te weinig vlotte en veilige fietsroutes. Er is sprake van een intensief fietsgebruik. Daarom vinden de opstellers van dit beleidsstuk een extra beleidsnota nodig voor het parkeren van fietsen met accent op de binnenstad.
Doel van dit fietsparkeerbeleid is het aanbieden van voldoende fietsparkeervoorzieningen. Daarvoor wordt een aantal maatregelen aangedragen (hoofdzakelijk meer fietsklemmen, waarvan de plekken, aantallen en eenmalige, respectievelijk structurele kosten gedetailleerd worden benoemd).

Aanvullend fietsbeleid: Nadat de afgelopen vijftien jaar fors is geïnvesteerd om fietsgebruik te bevorderen, is het aantal fietsbezoeken van het centrum bijna verdubbeld en het aantal geregistreerde verkeersongevallen meer dan gehalveerd. De gemeente gaat door met het fietsbeleid, ook in het kader van het IBP. Er zijn tien verbeterpunten opgesteld, die voor discussie zijn voorgelegd aan de Raadscommissie Verkeer en Buurt. Als resultaat van de discussie is een opdracht verstrekt aan een extern bureau voor concrete uitwerking.
Dat heeft in december 2007 een eindrapportage gemaakt. Stoelend op de doelen in de programmabegroting 2006-2011 (groei van het fietsverkeer, minder slachtoffers in het fietsverkeer en verkeersgroei opvangen met alle vervoerswijzen) is bekeken waar nog winst te behalen valt, nu de fysieke maatregelen uitgevoerd, respectievelijk in beeld zijn. Dit heeft tot vijf verbeterpunten geleid:
1. promotie;
2. diefstalpreventie;
3. reis- en route-informatie;
4. beïnvloeding keuzeproces;
5. sociale veiligheid.

Die punten zijn voor de uitvoering aan jaren gekoppeld. Een gedetailleerd uitvoeringsprogramma voor de periode 2008-2012 is opgesteld.

Dit heeft in augustus 2008 geleid tot de Nota aanvullend fietsbeleid – *Na het fietspad nu de fietser*. Daarin wordt voorgesteld door te gaan met investeringen in de fietsinfrastructuur en tegelijk ook te kiezen voor een aanvullende aanpak voor extra impulsen ter bevordering van het fietsen. De opstellers van de nota geven daarbij aan, dat er een link met andere beleidsvelden kan worden gelegd (bijvoorbeeld fietsparkeren koppelen aan handhaving van de openbare ruimte en bewaakte stallingen via werkervaringsplaatsen koppelen aan wijkveiligheid).

20. Parkeerbeleid

De *Heroverweging parkeercapaciteit* dateert uit december 2002. De achtergrond daarvan is het schilparkeersysteem dat Hilversum begin 2001 in de wijken heeft ingevoerd. Daaruit zijn vier knelpunten naar voren gekomen:
1. Bewoners en bedrijven uit het centrum hebben geen mogelijkheid meer voor gratis parkeren van hun (tweede) auto in de wijken, terwijl er wel een wachtlijst is van drie jaar voor parkeervergunning in het centrum.
2. In schilparkeergebieden is een tekort aan parkeermogelijkheid voor thuiszorg en mantelzorg.
3. In gebieden met vrij parkeren neemt de parkeerdruk toe.

4. Ook bewoners en bedrijven rond winkelgebieden en grootschalige voorzieningen (bijvoorbeeld Gijsbrecht van Amstelstraat) ondervinden parkeerdruk.

Het oplossingsvoorstel:
1. Er komt één systeem met drie gebieden: centrum, schil, buiten schilgebied.
2. Er moet overal betaald worden voor parkeren op het maaiveld. Dus geen extra vergunninghoudersplaatsen, maar medegebruik door vergunninghouders. Uitzondering zijn de winkelradialen. Hier worden betaalde plaatsen gereserveerd voor winkelpubliek. Voor mantel- en thuiszorg wordt overal parkeren mogelijk gemaakt. De gemeente geeft hiervoor een dagkaart uit tegen gereduceerd tarief.
3. Voor centrum, schil en daarbuiten stelt de gemeente het tarief, het aantal vergunningen, de parkeerduur en de werkingsduur vast conform de werkelijke parkeerdruk.
4. De gemeente stimuleert het parkeren in het centrum in parkeergarages door maaiveldparkeren twee keer zo duur te maken als in de garage.
5. De gemeente stroomlijnt de tarieven, openingstijden etc. van alle vijf garages rondom het centrum.

De nota *Geïntegreerd parkeerbeleid* dateert uit 2008. Hoewel er grenzen zijn aan de opnamecapaciteit van de stad, moet een goede bereikbaarheid met de auto, het openbaar vervoer en langzaam verkeer gegarandeerd zijn. Dit kan alleen via maatwerk en stevig flankerend verkeersbeleid. 'Gecontroleerde groei' is dan ook de visie voor dit beleid. Voor het parkeren betekent dit:
- effectief gebruik van de beschikbare parkeerruimte (te meten in bezettingsgraden van parkeergarages en maaiveldparkeerplaatsen);
- minder overlast in woonwijken door geparkeerde auto´s van woon-werkverkeer en bezoekers van het centrum (te meten met de Omnibusenquête);
- mobiliteitsgroei aanpassen: deze niet meer zoals in achterliggende jaren voornamelijk opvangen met de auto. In plaats daarvan wordt tot 2010 flankerend verkeersbeleid vastgesteld en uitgevoerd voor fiets, openbaar vervoer en mobiliteitsmanagement. In de programmabegroting staat de ambitieuze doelstelling ´vasthouden van de aandelen van fiets en openbaar vervoer in de totale mobiliteit´ (samen 48 procent, te meten door de modal split uit het Mobiliteitsonderzoek Nederland);
- een evenwichtige parkeerbalans (vraag en aanbod ook op termijn in evenwicht) en meer kwaliteit in parkeren.

De aanpak bestaat uit een hele reeks gedetailleerd beschreven maatregelen:
- de huidige vraag beter sturen (maximaal stimuleren van parkeren in openbare parkeergarages en parkeren op eigen terrein);
- stevig flankerend beleid (pakket aan maatregelen voor fiets, openbaar vervoer, vervoermanagement en gedragsbeïnvloeding);
- ontwikkelingen benutten (bijvoorbeeld mobiliteitsfonds voor parkeren bij nieuwbouwplannen);
- samenwerking met partners (intern bij gemeente, maar ook bij ontwikkelaars en burgers).

Bij de nota hoort een uitvoeringsprogramma.
Als bijlagen zijn aan de nota toegevoegd:
- Onderzoek Verplaatsingsgedrag, / Mobiliteitsonderzoek Nederland voor de gemeente Hilversum 2004/2005 (zie hiernaast);

Vervoerwijze	Binnen Hilversum	Grens-overschrijdend	Totaal
Auto (tot)	35,8%	66,3%	51,2
Trein	0,0%	18,8%	9,5
Bus/tram/metro	1,7%	4,3%	3,0
Fiets	35,5%	8,2%	21,7
Lopen	25,7%	1,1%	13,3
Overig	1,3%	1,3%	1,3
Totaal	100,0%	100,0%	100,0

- Parkeernormen Hilversum uit de bouwverordening (2006);
- Kosten en opbrengsten fiscaal parkeren Bloemenbuurt Noord per jaar;
- Toelichting maatregelenpakket (uit uitvoeringsprogramma);
- Resultaten van de consultatieronde.

21. Stads- en streekvervoer

Voor de Europese aanbesteding van het busvervoer in de Gooi- en Vechtstreek heeft de provincie in 2004 een voorlopig Programma van Eisen (PvE) opgesteld. De gemeente Hilversum heeft in augustus 2004 gereageerd op dit PvE. Zij heeft het beoordeeld op grond van:

- de dilemmanotitie stads- en streekvervoer. Medio juni 2004 heeft Hilversum gereageerd op een notitie van de provincie, waarin een aantal belangrijke keuzes voor de aanbesteding werd voorgelegd. Eind juli 2004 heeft de provincie weer op de Hilversumse inbreng gereageerd;
- het vigerend beleid van de gemeente Hilversum;
- het oordeel van het Mobiliteitsplatform over het concept PvE.

De beoordeling is zeer uitgebreid en secuur.

De gemeente heeft een consciëntieuze evaluatie gemaakt van het busvervoer in en om Hilversum in 2006 en 2007. Dit is gebeurd vanuit Hilversums perspectief. De provincie heeft vervolgens maar weinig suggesties daadwerkelijk overgenomen.

De gemeente heeft eveneens gereageerd op het PvE voor de Europese aanbesteding van het busvervoer tussen 2011-2019. Ook hier is de reactie zeer gedetailleerd en consciëntieus om een zo goed mogelijk resultaat voor Hilversum te bereiken.

De gemeente Hilversum heeft een vigerend OV-beleid opgesteld. Interessant detail: aan het laatste stuk was het onderliggende vigerende OV-beleid van de gemeente Hilversum toegevoegd [3]:

- Het openbaar vervoer moet een alternatief voor autoverplaatsingen bieden, vooral in het woon-werkverkeer, gericht op binnenstad, station en werklocaties.
- De financiële middelen moeten doelmatig worden ingezet en er moet een hogere kostendekkingsgraad worden bereikt. Dit kan door openbaar vervoer aan te bieden op verbindingen met een grote vervoervraag. Dit zijn vooral regionale verbindingen.
- Het regionale openbaar vervoer moet worden uitgebouwd en kwalitatief worden verbeterd, zodat het een betere concurrentiepositie inneemt ten opzichte van de auto. Een coherent stelsel van hoogwaardige openbaar vervoerverbindingen op de belangrijkste relaties is noodzakelijk. Tot de zogenoemde Gooise Ringlijn is uitgevoerd, wordt hoogwaardig openbaar vervoer gerealiseerd op de corridors West, Noord en Zuidoost.
- De betekenis van openbaar vervoer op lokaal niveau is minder groot. Maar hier moet de sociale functie van het OV blijvend worden ingevuld. Dit speelt met name in de woonwijken. Inzet van kostenefficiënt klein materieel en experimenten met onconventionele vormen van personenvervoer zijn gewenst als goedkopere alternatieven voor dure systeemonderdelen. In het uiterste geval moet Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV) als alternatief voor onrendabele OV-lijnen worden

[3] Een dergelijk stuk bevond zich niet als afzonderlijk beleidsstuk op de documentenlijst. Wel was er een brief van wethouder Boog aan de leden van de Raadscommissie Verkeer en Buurt, waarin hij zijn eerdere toezegging nakomt en de bestaande beleidskaders voor openbaar vervoer samenvat. In grote lijnen komt zijn beschrijving overeen met die van het vigerende beleid, zoals hierboven beschreven. Verhelderend (ten opzichte van het hierboven geschetste kader) is echter, dat hij ook de complementaire functie van trein en bus (streekvervoer en stadsvervoer) schetst. We hebben daarom de punten uit deze informatiebrief onder een aparte subkop opgenomen (zie 22. Beleidskader openbaar vervoer uit wethoudersbrief).

ingevoerd. CVV en stads- en streekbusvervoer moeten dan worden geïntegreerd in één herkenbaar systeem.

- Er moeten hoogwaardige knooppunten worden gerealiseerd, waar stads- en streekvervoer op prima wijze zijn geknoopt aan vervoer per trein.
- Een vergroting van systeemsynergie is gewenst, mogelijk door speciaal vervoer (WvG, WSW, leerlingen, ouderen) te integreren in openbaar vervoer.

22. Beleidskader openbaar vervoer uit wethoudersbrief

De datum van deze brief is niet ingevuld. Hij moet eind 2006 zijn geschreven. Uit de brief komen de volgende hoofdlijnen naar voren:

- Het beleid voor OV in de gemeente Hilversum is integraal opgenomen in verschillende beleidskaders, waarvan de belangrijkste zijn: *Hilversum 2015* (1999), *Plan Wegen* (1996) en *Verder met Wegen* (1999), het *Integraal Bereikbaarheidsplan Hilversum* e.o. (2005) en de programmabegroting 2007.
- De ambities zijn: groei van het OV-gebruik en opvangen van de verkeersgroei met alle vervoerwijzen (behoud modal split). Dit is een trendbreuk met het verleden. Daarvoor is nodig dat de kwaliteit van sommige onderdelen van het openbaar vervoer verbetert. Dit vraagt om keuzes, in termen van ruimte en geld. Gezien het speelveld en de rolverdeling daarin vraagt dit ook om een goed overleg met Rijk, provincie en vervoerders.
- Het openbaar vervoer moet de reiziger in staat stellen om ´van-deur-tot-deur´ te reizen. In de praktijk betekent dat een ´keten´ van verplaatsingen:
  - de trein voor het grootste deel van de lange verplaatsingen (15-40 km): frequente en snelle bereikbaarheid vanuit de omliggende grote steden (Utrecht, Amersfoort, Amsterdam, Almere en Schiphol);
  - de bus voor het grootste deel van de middellange verplaatsingen.(5-15 km): vervoer tussen grote kernen in de regio; op termijn een HOV-traject Hilversum-Huizen met een gemiddelde snelheid van 35 km/uur; voor de overige verbindende lijnen tussen Hilversum en de regio een gemiddelde snelheid van 25 km/uur.
  - korte verplaatsingen, voor- en natransport (tot 5 km): OV-taxi, OV-fiets en busvervoer voor korte verplaatsingen, maar dit laatste beperkt tot ´basismobiliteit´ met minimale frequentie van twee keer per uur in wijken met een redelijke en hoge inwonerdichtheid. Het buslijnennet moet vanuit 95 procent van de woningen (ook in Hilversumse Meent) binnen 400 meter bereikbaar zijn.

23. Gratis Openbaar Vervoer (GOV)

Uit september 2006 dateert de *GOV – Discussienota*, opgesteld naar aanleiding van een verkenning bij hogere overheden voor de uitvoering van een experiment GOV conform het collegeprogramma. Deze nota is bedoeld om voeding te geven aan de discussie en de besluitvorming over GOV. Het concept wordt gedefinieerd, de betrokken partijen worden voorgesteld en de standpunten voor en tegen worden toegelicht. Verder worden mogelijke modellen voor Hilversum voorgesteld en de kosten die ermee gepaard gaan.

Uit 2008 dateert een voorstel voor een experiment GOV. Dit is uitgewerkt, nadat de Raadscommissie Verkeer en Buurt in september 2007 een negatief advies gaf op het eerste voorstel. Het negatieve oordeel was geen reactie op het experiment zelf, maar op de parameters. In het voorstel uit 2008 zijn die opnieuw uitgewerkt. Tijdsduur, doelgroepen, gewenste effecten (direct en afgeleid) en

succesindicatoren zijn bepaald. De kosten worden vastgesteld op € 276.561 en bestaan grotendeels uit inkomstenderving.
In 2008 vindt van 1 maart tot 1 september het experiment plaats. Ouderen en houders van een Wmo-vervoerspas krijgen door de week gratis openbaar vervoer. Op de zaterdag is dat er voor iedereen: inwoners van en bezoekers aan Hilversum. Uit de evaluatie blijkt dat:

- het experiment zeer positief is ontvangen, zowel bij reizigers als bij ondernemers;
- doordeweeks circa 850 ouderen en houders van een Wmo-vervoerspas gebruik hebben gemaakt van het openbaar vervoer tegen normaal 560 gebruikers;
- inwoners van en bezoekers aan Hilversum op zaterdag gemiddeld circa 7.500 gratis kaartjes hebben gekregen tegen normaal circa 5.500 betaalde kaartjes;
- de toename van gemiddeld 36 procent op de zaterdag boven verwachting is. Maar deze toename is niet gemeten in het centrum, waar aanvankelijk het beoogde resultaat (een groei van 20 procent) wel werd behaald. Maar deze bleek niet toekomstvast te zijn;
- er geen aantoonbare afname van het autogebruik naar het centrum is gebleken. Er is dus geen sprake geweest van positieve milieueffecten.

Er ligt een voorstel om het hele experiment na 31 december 2008 te verlengen tot 31 december 2010. In het voorjaar van 2010 wordt het voortzetten van het oorspronkelijke experiment uit 2008 in 2009 en 2010 met de Raad geëvalueerd. Vervolgens kan de Raad in het kader van de zomernota 2010 een besluit nemen om al dan niet middelen beschikbaar te stellen voor het voortzetten van het gratis busvervoer.

24. Toegankelijke bushaltes

Het beleidsstuk over toegankelijke bushaltes dateert uit juli 2006 en is gebaseerd op een overeenkomst tussen het ministerie van V&W met IPO en VNG. In deze overeenkomst staat, dat 46 procent van de bushaltes in Nederland, grotendeels bij belangrijke voorzieningen als ziekenhuizen, winkelcentra en vervoerknooppunten, fysiek toegankelijk moeten worden. De provincie stimuleert dit beleid met een subsidie van 95 procent voor de uitvoeringskosten en met een subsidie van 50 tot 100 procent voor de voorbereidingskosten.
Om dit gestalte te geven in Hilversum, wordt voorgesteld:

- om belangrijke knopen eerst uit te voeren en te beginnen bij busstation Hilversum;
- om te komen tot een buslijngewijze aanpak;
- om de uitvoering waar mogelijk te combineren met de herinrichting van straten (infraplanning) en met andere projecten (IBP, bouwplannen). Deze combinatie wordt ‘werk-met-werk-maken’ genoemd.

Later is aan het bovenstaande toegevoegd:

- een gedetailleerd PvE per halteperron, haven, constructie haven en perron, informatie, positionering halte, halte-uitrusting algemeen, omgeving, voertuigen;
- schetsen/blauwdrukken;
- referentiebeelden/projecties;
- een beschrijving van projecten waarin toegankelijke bushaltes aan de orde zijn;
- een kostencalculatie.

25. Korte Afstand Radio (KAR)

Dit stuk dateert uit maart 2006. Noord-Holland heeft de gemeente Hilversum in 2005 verzocht om mee te werken aan het introduceren van KAR (Korte Afstand Radio) als voertuigdetectiesysteem in

verkeersregelinstallaties. Nieuwe bussen van Connexxion, die in het voorjaar van 2006 zullen instromen, kunnen door middel van KAR-transponders in de voertuigen de verkeersregelinstallaties beïnvloeden.
De provincie heeft de gemeente uitgenodigd om een subsidieaanvraag in te dienen en KAR in verkeersregelinstallaties in te bouwen. Het college van B&W is op die uitnodiging ingegaan en heeft medio zomer 2005 een subsidieaanvraag bij de provincie ingediend. Die heeft de provincie gehonoreerd met een subsidiepercentage van 100 procent van de extern gemaakte kosten.
In het IBP is vastgesteld, dat een aantal verkeersregelinstallaties in de komende jaren vervangen of verwijderd wordt. In het IBP is organisatorisch en financieel voldoende rekening gehouden met het installeren van KAR. Nu het IBP is vastgesteld, kan de gemeente KAR installeren in verkeersregelinstallaties. Hiervoor heeft de provincie 100 procent subsidie toegezegd, die geen deel uitmaakt van het IBP. Er wordt een aantal verkeersregelinstallaties voor installatie van KAR voorgesteld.

26. Programmabegroting

Doel van de programmabegroting is inzicht te geven in de relatie tussen doelen, activiteiten en kosten van het programma bereikbaarheid. Met de begroting moet de Raad zo zijn kaderstellende en controlerende rol goed kunnen vervullen. Per jaar[4] wordt een overzicht gegeven van:

- de missie en programmadoelstelling;
- kaderstellende beleidsnota's;
- programmaonderdelen (gemotoriseerd verkeer: auto-, motor- en het vrachtverkeer; langzaam verkeer: fietsverkeer en voetgangers; openbaar vervoer: bus, trein, OV-taxi; parkeren; beïnvloeding vervoerwijzekeuze).

Per onderdeel wordt aangegeven:

- beleidsdoelen: wat willen we bereiken?
- prestatie: wat gaan we ervoor doen?
- controle: volgens welke indicatoren wordt afgerekend?

27. Programmarekening

Doel van de programmarekening is het gevoerde beleid te verantwoorden. De prestaties van het afgelopen jaar worden beoordeeld[5]. In tabellen (Wat hebben we beloofd? Wat hebben we gedaan?) worden per programmaonderdeel conform de programmabegroting de prestaties beschreven. Voor een aantal punten wordt duidelijk waaraan dit gemeten wordt (bijvoorbeeld: x-aantal IBP-projecten zouden worden uitgevoerd, y-aantal zijn daadwerkelijk uitgevoerd. Voor andere onderdelen wordt echter geen compleet antwoord gegeven. Een voorbeeld:
Onder punt 2.1.2./-2.2.1.: *Wat hebben we beloofd?*: "Opstellen fietsbeleid (fietsstructuur, bebording, antidiefstal, fietsparkeerplaatsen)."
"Wat hebben we gedaan?" "In 2007 is de gemeente gestart met het opstellen van fietsbeleid. Diverse belangengroepen en een afvaardiging van de Raad zijn vertegenwoordigd in een klankbordgroep. Een voorstel voor fietsbeleid en een maatregelenpakket komt in 2008 in besluitvorming."
Op een interessant onderdeel (fietsstructuur) wordt niet ingegaan. Is dat niet belangrijk meer? En hoe wordt de prestatie in z'n geheel beoordeeld?

[4] In de documentenlijst waren opgenomen de begrotingen voor 2008, 2009 en 2010, daarvan 2008 en 2009 deels zonder invulling van de gereserveerde budgetten.
[5] Voor dit onderzoek waren de programmarekeningen voor 2007 en 2008 beschikbaar. Voor 2008 was echter de financiële paragraaf nog niet ingevuld.

Verder valt op, dat een overzicht wordt gegeven van ontvangen middelen/subsidies, maar geen balans van inkomsten en uitgaven.

28. Hilversum Buiten

Het beleidsstuk *Hilversum Buiten* stamt uit 2004 en is bedoeld als visie op (de inrichting van) de openbare ruimte. Het is daarmee het beleidskader voor elke aanpak in de openbare ruimte. De relatie met bestaand beleid is gedetailleerd beschreven.
Startpunt van de inrichtingsvisie is een beschrijving van de kwaliteiten van Hilversum:

- De stad heeft een groen karakter: volgroeid groen in de straten, een grote diversiteit aan bomen, visuele relaties met de natuur rondom Hilversum.
- De stad heeft een geschiedenis als agrarisch brinkdorp: brinken, Y-splitsingen, driften, fijnmazige radialenstructuur.
- Hilversum heeft parkachtige villagebieden.
- De gemeente kan bogen op Dudokkwaliteiten: stedenbouwkundig concept, zichtassen en zichtlijnen, monumentale gebouwen.
- Hilversum heeft een veelheid en verscheidenheid aan jonge monumenten.
- De stadsdelen hebben verschillende sferen: van villaparken tot Dudokwijken.
- Het landschap is afleesbaar: de grote hoogteverschillen, de overgang van hei naar veenweide etc.
- De gemeente heeft een landelijke bekendheid als multimediastad.

Hilversum Buiten brengt de huidige knelpunten in kaart en beschrijft een aantal uitgangspunten voor de inrichting. Het definieert het begrip ‘kwaliteit’ met betrekking tot zowel de inrichting als het beheer. Ook benoemt het de stappen voor de procesmatige samenwerking tussen ontwerpers en beheerders. In een kwaliteitsanalyse beschrijft *Hilversum Buiten* Hilversumse typologieën, structuren, bijzondere plekken en de gebruiksdruk ervan. Aansluitend wordt in het stuk de visie op de inrichting uitgewerkt. De opstellers van de nota geven aan, dat er altijd moet worden getoetst aan kwaliteitscriteria. Ook bepalen zij een prioriteitsvolgorde voor de inrichting.
Ten slotte geven zij een zeer gedetailleerde uitwerking voor:

- vlakken: centrum, vroege uitbreidingen (tot circa 1920), uitbreidingsplan 1910-1960, villagebied, villapark, uitbreiding jaren ‘60 en ’70, recente en nieuwe uitbreidingen, bedrijven, kantoren en media;
- lijnen: hoofdweg met het karakter van een villapark of villagebied, hoofdweg met planmatig karakter, hoofdweg met compacte bebouwing, spoorzone, binnenring, buitenring, stadsranden;
- plekken: groenplekken op stadsniveau, groenplekken op wijk- of buurtniveau, waterpartijen, brinken en bijzondere pleinen, zichtassen en groengebieden naar buitengebied, winkelcentra.

29. Handboek Inrichting Buitenring

Dit handboek dateert uit november 2009 en heeft als doel eenduidigheid in maatvoering en materialen op (kruispunten van) de buitenring te scheppen. Dit moet gebeuren conform het IBP. Het IBP beoogt duidelijkheid en herkenbaarheid voor de weggebruiker en een verhoging van de verkeersveiligheid.
De opstellers van het handboek zien de buitenring als een van de visitekaartjes van de stad. Maar deze is niet als een geheel ontstaan en ontworpen. De opstellers van het handboek willen werken vanuit een totaalvisie op kwaliteit, eenheid en herkenbaarheid. Zo kan de gemeente toch een doorgaande lijn op de buitenring tot stand te brengen. De opstellers bieden handvatten aan voor het ontwerpproces van de aparte onderdelen.
Voor de inrichting hanteren zij de volgende uitgangspunten:

1. Typologieën in kleuren en inrichting
   Alle verschillende gedeelten van de ring zijn terug te voeren tot vier basisvormen. Verschillen in vorm, maat, rol en uiterlijk zijn verbonden met de betreffende wijk. Deze gedachte is een van de uitgangspunten voor de inrichting van de ring. Het gaat om samenhang in verscheidenheid.
2. Bijzondere kenmerken
   - continue rijbaan;
   - bijzondere materialisering op de kruispunten;
   - verbijzonderde lichtmasten.
3. Overige uitgangspunten
   De inrichting is mooi, duurzaam, functioneel en veilig, zoals die van de gehele Hilversumse openbare ruimte.
4. De bestaande situatie is het startpunt voor de herinrichting. Om tijd, geld en energie te sparen, worden eventuele ingrepen ingebed in de aanwezige rijbaan en volgroeide bomen.
5. Groen
   De inrichting vindt langs hele ring plaats met gebruikmaking van laanbomen, bomenrijen en groene zij- en middenbermen. Blauwwitte bloemenperkjes op voorrangspleintjes geven de inrichting een bijzondere kwaliteit.
6. Kunst
   De opstellers zien de ring ook als een geschikte locatie voor kunst. Vanwege de verkeersveiligheid wordt kunst niet opgesteld op kruispunten.
7. Reclame
   Het beleid is op dit punt nog in ontwikkeling. In principe is lichtmastreclame langs de hele buitenring mogelijk.

In het toepassingsgedeelte werken de opstellers van het handboek deze uitgangspunten zeer gedetailleerd uit.

30. Verkeersveiligheidsmonitor voor de jaren 2007 en 2008

In 2008 heeft een aantal fracties in de Raad uit de verkeersveiligheidmonitor opgemaakt, dat de verkeersveiligheid in Hilversum zich negatief ontwikkeld. Dat geldt voor de fietsers in het bijzonder. De betreffende fracties hebben de verkeersveiligheidcijfers uit Hilversum afgezet tegen de landelijke cijfers. Zij constateerden voor Hilversum een licht stijgende trend van ernstige ongevallen met ziekenhuisgewonden. In dezelfde periode geven de landelijke cijfers een dalende trend te zien. Onder fietsers is het aantal ernstig gewonden 40,9 procent van het totale aantal ernstig gewonden. Landelijk is dat 22,5 procent.

In de verkeersveiligheidsmonitor is voor de periode 2003 t/m 2007 de ontwikkeling van het aantal ernstige slachtoffers uitgesplitst naar vervoerwijze, leeftijdscategorie, locaties, ongevalkenmerken en gedrag van de bestuurder. Uit de monitor blijkt, dat sommige groepen vaker dan gemiddeld in het aantal fietsslachtoffers vertegenwoordigd en dus kwetsbaarder zijn. Het gaat om:

- jongeren van 12 tot en met 15 jaar, die nog weinig verkeerservaring hebben, maar die vergeleken met de andere leeftijdscategorieën relatief veel fietsen;
- ouderen vanaf 55 jaar, die relatief weinig fietsen, maar die fysiek kwetsbaarder zijn dan andere groepen. Als zij betrokken zijn bij een ongeval raken zij vaker ernstig gewond dan een jongere.

Voor het jaar 2008 zijn tien locaties (kruispunten) in Hilversum aangegeven, waar de meeste ongevallen gebeuren. Geen van deze locaties valt echter onder de definitie van ´black spot (zes letselongevallen in drie jaren).

31. Mobiliteitsmanagement

Stukken in het kader van mobiliteitsmanagement zijn opgesteld met betrekking tot:

- ArenaPark
- Media Park
- Tergooiziekenhuizen

ArenaPark

Het convenant Mobiliteitsmanagement ArenaPark dateert uit 2008. Het sluit aan bij een intentieverklaring over mobiliteitsmanagement voor de Ring Utrecht en de Driehoek Amersfoort uit datzelfde jaar. Het doel van het convenant is te komen tot een structurele verbetering van de bereikbaarheid van en leefbaarheid op het park. Ook wordt voorzien in een aanpak van de parkeeroverlast. Voor financiering kan de gemeente mogelijk middelen uit het programma VERDER gebruiken. Een nog op te richten mobiliteitsgroep ArenaPark zal de maatregelen ontwikkelen. De gemeente verwacht de voorstellen voor medio 2009 verwacht, zodat in het derde kwartaal van 2009 besluitvorming kan plaatsvinden.

Media Park

Het mobiliteitsmanagement Mediapark is tot stand gekomen in het Europese samenwerkingsproject Optimum 2. Daarin lossen lokale en regionale overheden bereikbaarheidsproblemen op. Zij doen dat in nauwe samenwerking met partijen zoals werkgevers en projectontwikkelaars.
De doelen voor het mobiliteitsmanagement Media Park zijn:

- verkorten van de reistijd voor auto, openbaar vervoer en de hele vervoersketen;
- verhogen van de betrouwbaarheid van de reistijd;
- vergroten van de aantrekkelijkheid van fiets, keten en openbaar vervoer;
- verminderen van parkeren door bezoekers.

Als maatregelen worden voorgesteld:

- aanstellen van een mobiliteitsmanager;
- verbeteren van de betrouwbaarheid door routegeleiding, route-informatie vanaf/naar omliggende rijkswegen, een bereikbaarheidswebsite en thuiskomgarantie;
- aantrekkelijk maken van alternatieven en verkorten van de reistijd door verbetering van de infrastructuur voor het openbaar vervoer, door een fietsplan, fietsfaciliteiten, combinatiekaartjes en mobiliteitspas.

Voor de financiering zijn twee bronnen: bij de start van het project mobiliteitsmanagement is een budget gereserveerd van € 80.000. Daarnaast is in het IBP budget gereserveerd voor maatregelen.

Tergooiziekenhuizen

Het onderzoeksrapport over ‘mobiliteit van en naar de Tergooiziekenhuizen’ dateert ut februari 2009. Het is opgesteld naar aanleiding van een motie in januari 2008. De opstellers van het rapport stellen tien maatregelen voor die een betere bereikbaarheid van de ziekenhuizen moeten bewerkstelligen.

32. Evaluaties infra en IBP

In de documentenlijst bevonden zich evaluaties van infraprojecten 2006-2007, 2007-2008, 2008-2009 (als concept). Daarnaast zijn ook de IBP-projecten geëvalueerd van 2006 en 2007. Die van 2008 staat wel als titel op de lijst, maar de evaluatie zelf ontbreekt. Wij hebben begrepen dat deze rapportage inmiddels gereed is en medio september 2010 aan het college van B&W zal worden aangeboden.

De evaluaties van de infraprojecten zijn erg ongestructureerd en het is niet duidelijk wie ze heeft uitgevoerd. Voor de IBP-projecten is een uitvoerig protocol opgesteld. Dat bevat degelijke onderliggende informatie over: de gebruikte vragenlijst en de antwoorden uit doelgroepenonderzoek voor bepaalde locaties, de wacht- en verliestijdmetingen, tellingen en modelcijfers en bevindingen uit het locatieonderzoek over de afwikkeling van langzaam verkeer, autoverkeer en bus etc. Ons is toegelicht dat evaluaties conform het vastgestelde gemeentelijk beleid intern worden uitgevoerd.
Op advies van de Raadscommissie Verkeer en Vervoer heeft het college van Burgemeester en Wethouders voor het IBP een afwijkende procedure vastgesteld. Evaluaties van IBP-projecten worden conform de afspraken met de investerende partijen (Rijk, TCN, provincie Noord Holland, RWS en de gemeenten Laren, Bussum & Hilversum) door een onafhankelijk extern verkeerskundig adviesbureau (op basis van een standaard IBP-evaluatieprotocol) uitgevoerd.

33. Wijkveiligheid

Het Wijkveiligheidsplan Centrum dateert van april 2006. De uitvoeringsperiode voor dit plan is twee jaar: 2006-2008. Het plan is tevens in de commissie Bestuur behandeld. Begin mei is gestart met de uitvoering van de top 10 van activiteiten.
(In de eindrapportage van mei 2008 staat, dat er een nieuw plan gemaakt zal worden voor de komende twee jaar: 2008-2009).
Een top 10 van zaken die aanpak behoefden, werd benoemd rond de volgende thema's:

- overlast in de avonduren van horecabezoekers;
- leefbaarheid;
- te hard rijdende auto's;
- diefstal van fietsen;
- blowende en rondhangende jongeren in het winkelgebied;
- overlast jongeren Oude Haven en meer voorzieningen voor de buurt.

Aan de hand van die thema´s werden activiteiten geprogrammeerd.

Het tweede Wijkveiligheidsplan Hilversum Centrum betreft de jaren 2008-2009. Het beoogt een duidelijk beeld te krijgen en te houden van de veiligheidsproblematiek. Vervolgens kan de gemeente dan eventuele problemen snel en efficiënt aanpakken. Er is een eenmalig budget van € 15.000 voor projecten die in 2008 en 2009/2010 zullen worden uitgevoerd. Anders dan het eerste plan is dit tweede opgesteld aan de hand van gegevens uit de Omnibusenquête 2008, de input van de leden van de klankbordgroep van het eerste plan, de ervaringen van Versa Welzijn, de ervaringen en cijfers van de politie en een aantal willekeurig gekozen inwoners die zijn geïnterviewd. Hieruit is een nieuwe top 10 gekozen.
Met het overzicht van thema's heeft de gemeente een aantal oplossingen en projecten bedacht. Deze heeft zij tijdens de wijkbijeenkomst voorgelegd aan de bewoners van de wijk. Aan de bewoners is gevraagd om aan te geven welke oplossingen en projecten zij als prioriteit aanmerken. Dit heeft geresulteerd in een overzicht (in volgorde van aantal stemmen). Opvallend is dat in dit plan – anders dan in het eerste plan – geen specifieke verkeers(veiligheids)items zijn benoemd.

34. Economische visie 2007 – 2020

Deze visie bevat een focusscenario voor schone en groene werkgelegenheid. Het doel is om in de werkstad Hilversum een groot aantal voordelen van de woonstad te behouden en wellicht uit te breiden. Speerpunten daarin zijn: media, toerisme en zorg. Van die drie speerpunten verwacht de gemeente een wederzijdse meerwaarde.

Over bereikbaarheid stelt dit visiedocument, dat er een goede aansluiting is op de snelwegen, dat er goede treinverbindingen, een goed fietswegennet en redelijke goede busverbindingen zijn. En toch heeft de stad qua bereikbaarheid een slecht imago. Dat geldt met name de bereikbaarheid met de auto. De bereikbaarheid met openbaar vervoer en per fiets wordt in het algemeen als heel positief ervaren. Het aantal arbeidsplaatsen voor werknemers van buiten de stad is in Hilversum relatief hoog: 57 procent. Dit leidt dagelijks tot drukke spitsuren: 23.000 werknemers willen de stad in en 20.000 willen er weer uit.
Vervolgens brengt het visiedocument de kansen en acties in kaart voor de Multimediastad, de Zorgstad en de Toeristische stad. Het verkent de consequenties ervan voor andere beleidsvelden. Als het gaat om bereikbaarheid, verkeer en vervoer verwachten de opstellers van het visiedocument knelpunten in Hilversum Zuidoost. De oplossingen van het IBP zijn niet toereikend om de economische ontwikkelingen aan de zuidoostkant van Hilversum geheel te faciliteren. Ook hier noemen de opstellers als aanvullende maatregel het vervoermanagementplan voor het Media Park, waarin ook een rol is weggelegd voor werkgevers.

35. Investeringsprogramma Stedelijke Vernieuwing (ISV)

ISV is voor elke gemeente beschikbaar. Het Rijk maakt onderscheid tussen enerzijds de 31 gemeenten die onder het stedenbeleid vielen, waar ernstige sociaalmaatschappelijke of sociaaleconomische problematiek speelt, en anderzijds de overige gemeenten waaronder ook Hilversum, die ISV-budget ontvangen door tussenkomst van de provincie.
In het kader van ISV zijn voor Hilversum de volgende prioriteiten benoemd:

- In de woningvoorraad van Hilversum is een relatief groot aandeel sociale woningbouw (waarvan het overgrote deel in het betaalbare segment).
- Hilversum is een krimpgemeente ’avant la lettre’, mede vanwege beperkte groeimogelijkheden.
- De gemeente heeft te maken met een sterke vergrijzing.
- Hilversum is een gewilde woongemeente. Maar de woningmarkt zit op slot. De wachttijd voor sociale huurwoningen is lang en koopwoningen zijn relatief duur.
- De woningvoorraad baart zorgen. 90 procent is meer dan dertig jaar oud; 45 procent zelfs ouder dan zestig jaar. De bouwkundige staat van de woningen is over het algemeen nog behoorlijk. Maar bepaalde buurten en complexen zijn in woontechnisch opzicht verouderd of versleten.
- Hilversum heeft een mobiliteitsprobleem. Er is veel inkomend en uitgaand woon-werkverkeer. Meer dan de helft van de Hilversummers werkt buiten de stad. Mensen die buiten de stad wonen, vullen voor meer dan de helft de arbeidsplaatsen in Hilversum in. Daarnaast neemt het recreatief autogebruik toe.
- Hilversum is een centrumgemeente. Ongeveer een derde van de bevolking van de regio Gooi en Vechtstreek woont in Hilversum. De gemeente heeft een centrumfunctie op het gebied van winkels, uitgaan, voorzieningen voor maatschappelijke opvang en scholen (voortgezet en speciaal onderwijs). De centrumfunctie geldt ten dele ook voor buurgemeenten uit de provincie Utrecht. Maar die is beperkt, zeker met Amsterdam en Utrecht dichtbij.

In het document volgt een opsomming van maatregelen per wijk. Die wordt aangevuld door een bijlage waarin per programma de beleidsdoelen zijn genoemd die bijdragen aan stedelijke vernieuwing. Voor verkeer zijn dat: doorstroming, een betere benutting van de parkeerruimte en een evenredige verdeling van de mobiliteitsgroei over alle vervoerswijzen. Per wijk is ook een inventarisatie van de openbare ruimte uitgevoerd: wat is goed, wat niet, wat zijn knelpunten, problemen etc.? Verkeers- en parkeerproblemen komen in elke wijk aan de orde. Ten slotte is een inventarisatie van de veiligheid en de Omnibusenquête opgenomen.

8. Bevindingen

In dit hoofdstuk bekijken wij als Rekenkamercommissie de hierboven beschreven stukken als totaalpakket tegen de achtergrond van het normenkader. We beginnen met een waardering en lichten deze daarna uitvoerig toe.

8.1 Toetsing en beoordeling van de Hilversumse beleidsstukken

In de tabel hieronder hebben we een eerste beoordeling[6] gemaakt: welke waardering kan tegen de achtergrond van het toetsingskader aan het verkeersbeleid worden toegekend, voor zover dit blijkt uit de geselecteerde stukken?

Criterium	Beoordeling
Criterium 1: Er is een overkoepelende integrale visie op de samenleving. Hierin zijn de uitgangspunten geformuleerd die uitspraken doen over:	+/-
De wijze waarop Hilversum zich zou moeten ontwikkelen.	+/-
De wijze waarop de gemeente het openbaar vervoer wil vormgeven.	+/-
De rol die mensen hierin spelen en de plaats die zij innemen.	-
Criterium 2: Het verkeersbeleid is onderdeel van die overkoepelende visie.	+/-
Het verkeersbeleid is afgeleid uit de overkoepelende integrale visie.	+/-
Het is ingebed in en verbonden met beleidsdoelen uit andere sectoren.	+/-
Er is een expliciete afweging gemaakt van de mate waarin deze dwarsverbanden met andere beleidsvelden wel of niet gelegd worden.	-
Criterium 3: Er is een integrale visie op het verkeersbeleid.	+/-
Het Hilversumse beleid is ingebed in en afgeleid van nationale en regionale beleidskaders.	++
Het voldoet aan de Europese en nationale geluids- en milieunormen.	+/-
Er is een gezamenlijk beleid voor alle weggebruikers en vervoerssoorten.	+
Het beleid is op hoofdlijnen (kaders) geformuleerd.	+/-
Er is een keuze gemaakt en er zijn prioriteiten gesteld voor de resultaten die met het verkeersbeleid bereikt moeten worden.	+/-
Er is een probleemanalyse uitgevoerd van knelpunten die de resultaten (kunnen) belemmeren.	--
Er is een overzicht gemaakt van doelstellingen die het beleid en de te bereiken resultaten specificeren.	+/-
Deze doelen zijn realiseerbaar en controleerbaar.	+/-
Dit beleid is vertaald in een strategie (koersbepaling), waarlangs de doelen bereikt worden.	-
Er is een uitvoeringsplan van geprioriteerde maatregelen opgesteld, waardoor een coherent geheel met het voorgaande ontstaat.	+/-
De maatregelen zijn qua inhoudelijke ambities en financiering uitvoerbaar.	+/-

[6] Betekenis van de gebruikte tekens oplopend van -- naar ++: -- helemaal niet van toepassing; - weinig van toepassing; + / - onbepaald / kan geen eenduidige uitspraak over gedaan worden; + redelijk van toepassing; ++helemaal van toepassing.

Criterium 4: Participatie	(+)
Maatschappelijke organisaties, burgers en het bedrijfsleven zijn betrokken bij beleid, planvorming en uitvoering.	(+)
Criterium 5: Het beleid is consistent	+/-
Er is een doorgaande lijn tussen eerdere en latere beleidsstukken (in termen van voortbouwen op resultaten of corrigeren en inbouwen van nieuwe inzichten).	+
Er zijn evaluatiemomenten.	+/-

8.2 Toelichting algemeen

8.2.1 Een lastige situatie

Hieronder zullen we beredeneren op grond van welke argumenten we tot bovenstaande beoordeling zijn gekomen. Vooraf willen we echter één inleidende opmerking plaatsen. Het verkeersbeleid is in veel gemeenten een heet hangijzer Daarin staat Hilversum niet alleen. De situatie in Hilversum is echter door een aantal aspecten lastiger dan elders. De stedenbouwkundige opzet (ogenschijnlijk willekeurig, met brinken en verbindingsstraatjes daartussen) maakt een heldere structuur niet overal gemakkelijk. Daar komt bij, dat het omgevende natuurgebied aansluitingen op de snelwegen belemmert. Veel initiatieven (wegen over en onder de hei) zijn gestrand op onvoldoende maatschappelijk en/of financieel draagvlak. Ook zorgen de opkomst en snelle groei van de media-industrie en de bijbehorende mobiliteitsgevoelige werkgelegenheid voor een sterke belasting van de buitenring. In de dagelijkse spitsuren komen 23.000 werknemers naar Hilversum en vertrekken er 20.000 vanuit de stad.

8.2.2 Kanttekeningen over bronmateriaal

Na deze relativerende opmerkingen willen we hier vooraf ook een paar kritische kanttekeningen plaatsen:

- Medewerkers van de dienst Stad hebben de stukken voor dit onderzoek geselecteerd. We hebben dus geen zicht op alle dossiers, maar beperken ons tot de vooraf gemaakte selectie. Wat ons als eerste opviel was, dat er geen ordening in de stukken was aangebracht. Ze waren in een willekeurige volgorde genummerd en er was geen onderscheid gemaakt tussen kaderstellende en op uitvoering gerichte stukken. Daardoor leek de keuze van de stukken ongestructureerd en de groepering soms wat willekeurig. Zo zaten er bijvoorbeeld in de map ‘Fietsimpuls’ diverse lijsten met knelpunten in het fietspadennetwerk, zonder dat inzichtelijk werd waar het trefwoord ‘fietsimpuls’ aan refereert. Dat het hierbij gaat om een subsidieprogramma van de provincie blijkt uit de ‘Nota voor discussie’ over ‘Aanvullend fietsbeleid’ die te vinden is in een andere map over juist dit aanvullende fietsbeleid. Een en ander werkt nogal verwarrend.
- Vaak was de status onduidelijk: betreft het geaccordeerde of voorgestelde stukken? In sommige gevallen was alleen een concept aanwezig. Dat geldt bijvoorbeeld voor belangrijke stukken als de programmabegrotingen. Voor 2008 en 2009 zaten er stukken in de lijst, waarvan deels de financiering en de indicatoren nog niet waren ingevuld. In andere gevallen werd het begin van een beleidstraject van enkele jaren geleden genoemd, zonder dat duidelijk werd hoe het sindsdien verder is gegaan.
- Bij sommige nota’s horen uitvoeringsplannen of programma’s, waarvan aan de hand van de aangeleverde documentatie niet kon worden opgemaakt of ze gehaald, of inmiddels gewijzigd zijn.

8.3 Toelichting per criterium

8.3.1 Criterium 1: Er is een overkoepelende integrale visie op de samenleving

Wat is het doel van het verkeer en dus ook van het verkeersbeleid? Dit is meestal de eerste vraag waarover verhitte discussies losbarsten wanneer gesproken wordt over verkeersbeleid. Dan slaat men echter een belangrijke vraag over die aan de basis ligt van alle beleid: welke visie hebben bestuurders, burgers en maatschappelijke organisaties op de samenleving als geheel? Wat zijn de overkoepelende doelen voor de gemeente op de langere termijn? Pas daarna komt de vraag naar de doelen en de gewenste resultaten van het beleid in de verschillende sectoren. Want die zouden samen moeten bijdragen aan de realisering van de visie op de samenleving.

We hebben ons daarom als eerste de vraag gesteld, of zo'n overkoepelende visie voor de Hilversumse samenleving is geformuleerd. Is of zijn er een of meerdere duidelijk geformuleerde uitgangspunten over het ontwikkelingsbeeld voor Hilversum en de wijze waarop het openbare leven zou moeten functioneren? Over de wijze waarop de gemeente het openbare leven wil vormgeven? En over de rol die mensen hierin spelen en de plaats die zij innemen?

Kijkend naar de beleidsstukken is de aanzet voor zo'n overkoepelende visie aanwezig, en wel in de toekomstvisie *Hilversum 2015* van 1999. Hierin is het profiel van Hilversum beschreven als 'vitale stad, voor jong en oud en alles daartussenin [-] waar mensen met plezier wonen, werken, winkelen, leren, uitgaan, recreëren.' Maar er is ook kritiek op deze visie. Alle ambities zijn op elkaar gelegd, zonder te kijken of en hoe dit allemaal tegelijk kan. "*Hilversum 2015* stuurt dus in die zin niet en geeft de Raad ook weinig houvast. De wederzijdse stroomlijning zat er trouwens oorspronkelijk wel in, maar de Raad heeft die sturende aspecten er zelf uit weggestreept."[7] En: "Het document vertoont duidelijk de kenmerken van een compromis."[8]

We vinden zo'n overkoepelende visie deels in een collegeprogramma, bijvoorbeeld in het programma voor de periode 2006 – 2010: *Een ander spoor*. Hierin staat dat het college minder aandacht wil besteden aan de *fysieke* infrastructuur en een verschuiving ambieert in de richting van de *sociale* infrastructuur en de kwaliteit van de leefomgeving. Deze visie geldt echter voor de collegepartijen voor de duur van vier jaar. Het is niet vanzelfsprekend, dat een volgend college daarop voortbouwt. Een collegeprogramma voorziet dan ook niet in een visie voor de lange termijn met een breed draagvlak.

Bevinding 1:

Hilversum 2015 (1999) biedt een overkoepelende visie op de stad en de samenleving, maar vanwege de ouderdom en het compromiskarakter van dit visiedocument hebben we deze vraag met een onbepaald + / - beantwoord.

8.3.2 Criterium 2: Het verkeersbeleid is onderdeel van die overkoepelende visie

In de bovengenoemde visie *Hilversum 2015* komt het verkeer expliciet aan de orde: "Goede bereikbaarheid van Hilversum en specifiek van de binnenstad en de bedrijvenlocaties is essentieel. Daarnaast moet de stad leefbaar en veilig zijn voor de mensen die er wonen en voor de verkeersdeelnemers. Groei van het autoverkeer is in strijd met deze doelen. [-] Concentreren op de

[7] Bron: gesprek met betrokken ambtenaren
[8] Bron: gesprek met betrokken ambtenaren

aanleg van meer infrastructuur voor het autoverkeer lost het bereikbaarheidsprobleem niet op: de extra gerealiseerde capaciteit zal ook volstromen en opnieuw zullen de bereikbaarheid en de leefbaarheid in het gedrang komen." "Men wil het verkeersbeleid primair inzetten om alternatieven voor het gebruik van de auto te creëren. Dat lukt niet alleen met OV en fiets. Daarom zal worden gewerkt aan een regionale en lokale vervoersstructuur waarbij reizigers snel en goed hun bestemming kunnen bereiken met gebruikmaking van verschillende vervoersmiddelen. Dit wordt aangevuld met een stringent locatie- en parkeerbeleid om overstappen te stimuleren op andere vervoersmiddelen en met het stimuleren van een intelligent en integraal vervoersmanagement bij bedrijven."
Deze passages geven een helder uitgangspunt aan: we willen niet, dat de auto onze stad beheerst en we zetten op verschillende fronten in om alternatieven te realiseren. Maar de duidelijkste uitspraak hierover komt uit het collegeprogramma 2006 – 2010, dat boven al is geciteerd: "Minder nadruk op de fysieke infrastructuur ten gunste van een betere sociale infrastructuur."
De visie *Hilversum 2015* stamt uit 1999. *Plan Wegen* is van voor die tijd (1995). Was er toen ook al sprake van dit overkoepelende perspectief? De beschikbare stukken reiken niet zo ver terug. Maar vaststaat dat *Plan Wegen* niet refereert aan zo'n hoger gelegen doel. De opstellers geven ook geen beleidskader aan waarbinnen zij zich met dit plan positioneren. *Verder met Wegen* werd pas in 1999 vastgesteld en onderschrijft de uitgangspunten van *Plan Wegen*. Ook dit plan schetst echter geen beleidskader. De opstellers refereren niet aan een bovenliggende visie, terwijl zij in ieder geval op dat moment wel degelijk naar de visie *Hilversum 2015* hadden kunnen verwijzen.
Is daarmee gezegd, dat het verkeersbeleid losstaat van de visie op de samenleving? Alhoewel er in de verkeersstukken niet expliciet aan een bovenliggende visie wordt gerefereerd, kunnen we impliciet wel het een en ander uit de stukken destilleren. Volgens allen die we hierover hebben gesproken, geeft *Plan Wegen* de volgende prioritering: langzaam verkeer, openbaar vervoer en auto. In ons onderzoek noemde iedereen deze prioritering als het meest belangrijke, onderscheidende en typerende kenmerk van het Hilversumse verkeersbeleid. Opvallend is echter, dat we deze prioritering nergens expliciet in *Plan Wegen* vinden. Deze belangrijke uitspraak staat slechts impliciet in het stuk. De boodschap ervan kunnen we bijvoorbeeld afleiden uit het feit, dat zowel bij de radialen als bij de binenring altijd wordt gekozen voor (vrijliggende) fietspaden en waar mogelijk voor vrije ruimte voor het openbaar vervoer. Is die ruimte er eigenlijk niet, dan gaat dit ten koste van de auto (lage prioritering) en kiest het gemeentebestuur op die plekken voor eenrichtingsverkeer. De uitspraak 'Eerst langzaam verkeer, dan OV en tot slot de auto' wordt als eerste aangehaald om het verkeersbeleid en vooral het *Plan Wegen* te kenschetsen, maar in die duidelijkheid staat het er niet in. Indirect wordt er echter wel een maatschappelijk relevant uitgangspunt geformuleerd.
We hebben ons vervolgens de vraag gesteld, of het verkeersbeleid is ingebed in en verbonden met beleidsdoelen uit andere sectoren. Andersom is dat namelijk wel het geval. Vanuit het ruimtelijk inrichtings- en beheersbeleid wordt een directe relatie gelegd met het verkeersbeleid. Ook de opstellers van *Kenniscentrum Hilversum*, de economische visie voor 2007 – 2020, koppelen de economische ontwikkeling aan de bereikbaarheid van de stad en de voorwaarden die daaraan moeten worden gesteld. En nog vanuit een heel ander terrein, namelijk het jeugdbeleid, wordt een verbinding gelegd met het verkeersbeleid. De opstellers van *Geef ze de ruimte*, waarin zij het Hilversumse speelruimtebeleid van 2008 tot 2015 verwoorden, formuleren als ambitie dat Hilversum 'de openbare ruimte zodanig [wil] inrichten dat de leefbaarheid van de buurten goed is en alle kinderen en jongeren plezierig buiten kunnen spelen.' Belangrijk vindt men daarbij 'dat de openbare ruimte zelf bespeelbaar is (informele speelruimte)'. En voor het realiseren van zo'n gezonde leefomgeving is 'afstemming nodig met het beleid op het gebied van onder andere ruimtelijke ordening, sport, jeugd, gezondheid, onderwijs, welzijn, verkeer en stedelijke vernieuwing'.

We zien dus in deze voorbeelden, dat er vanuit andere beleidsvelden wel degelijk een koppeling met het verkeersbeleid wordt gelegd. Maar geldt dit ook andersom? Voor een goede integratie van het verkeersbeleid met andere beleidsmatige ambities is een eenzijdige relatie vanuit de andere beleidsvelden immers niet voldoende. Dit streven moet eveneens vanuit het verkeersbeleid worden onderschreven. Met het oog op de economische potenties is het antwoord: ja. In het *Integraal Bereikbaarheidsplan Hilversum e.o.* stellen de auteurs expliciet als een van de doelen, dat het 'Media Park zijn economische functie goed kan uitoefenen'. Op andere economische potenties van de stad gaan zij niet expliciet in. Maar de economische visie was op dat moment ook nog niet uitgewerkt. Het gaat in het IBP vooral om bereikbaarheid (zoals de naam ook al zegt). 'Een bereikbaarheid die door een gebrekkige ontsluitingsstructuur zo langzamerhand de grens heeft bereikt van wat maatschappelijk als wenselijk en aanvaardbaar mag worden beschouwd.'[9] Maar welke grens vinden we dan wel maatschappelijk wenselijk en acceptabel? We komen hier later op terug.
Om het verkeersbeleid in het ruimtelijk beleid in te bedden, is het *Handboek Buitenring* samengesteld. Het is te gebruiken als handvat voor het maken van deelontwerpen in het kader van het IBP. Het streeft naar uniformiteit en herkenbaarheid met versterking van de ruimtelijke kwaliteiten langs de buitenring. Ook in het IBP zelf wordt de ruimtelijke inpasbaarheid, de stedenbouwkundige en eventuele monumentale/cultuurhistorische kwaliteit als een van de uitgangspunten gehanteerd . Uit de verkeersstukken komt nergens naar voren, hoe de openbare ruimte en dus ook de Hilversumse straten, stoepen en pleinen zouden kunnen dienen als informele speelruimte en hoe zij in alliantie tussen verkeersplanners en andere beleidsspecialisten zouden kunnen worden ingericht. We denken dan in eerste instantie aan de ruimte die *Plan Wegen* aanduidt als 'verblijfsruimte'. De betrokken ambtenaren definiëren verblijfsruimte als 'een aaneengesloten gebied, dat volgens de categorisering van Duurzaam Veilig als erftoegangsweg is aangemerkt. De kenmerken zijn: 30 km/u, het mengen van verkeerssoorten, toepassen van snelheidsremmers waar dat noodzakelijk is. De overgangen tussen 30 km/u en 50 km/u worden vormgegeven met in- en uitritconstructies.' Ten aanzien van de definiëring van deze verblijfsruimte, wordt echter niet de link gelegd met de doelstelling van het speelruimtebeleid om de openbare ruimte bespeelbaar te maken. Wél verwijzen de opstellers van de nota over aanvullend fietsbeleid expliciet naar inhoudelijke raakvlakken met andere beleidsvelden en dus ook naar mogelijkheden tot medefinanciering. In *Na het fietspad nu de fietser* leggen zij voor het fietsparkeren een link met het beleidsveld 'Handhaving openbare ruimte' en voor de bewaakte fietsstallingen met het programma wijkveiligheid en de daarin voorziene werkervaringsplaatsen. Dit is precies het soort slimme relaties die over en weer gelegd kunnen worden om beleid zowel beter te verankeren als ook beter te kunnen uitvoeren.
In het gesprek met de wethouder kwam de intentie tot het leggen van zulke dwarsverbanden expliciet aan de orde, bijvoorbeeld die tussen IBP en Monumentenzorg, maar ook tussen *Voor nixx met de bus* en doelen uit andere portefeuilles (zoals WMO en maatschappelijke participatie) en bij de besteding van de ISV-budgetten.

Bevinding 2:

Uit *Hilversum 2015* spreekt de intentie om verkeer dienstbaar te maken aan de samenleving, en niet andersom. *Plan Wegen*, *Verder met Wegen* en *IBP* geven echter geen van alle expliciet aan die intentie te onderschrijven. Een expliciete afweging over het al dan niet leggen van dwarsverbanden met andere beleidsvelden kan uit de stukken niet worden opgemaakt. Uit de voorliggende stukken komt het

[9] Bron: IBP blz 11)

verkeersbeleid daarom als redelijk geïsoleerd naar voren. Maar uit de gevoerde gesprekken is de indruk ontstaan, dat dit niet de intenties en drijfveren zijn van waaruit wordt gewerkt.
De beoordeling komt op grond van deze afweging uit op een onbepaald + / -.

8.3.3 Criterium 3: Er is een integrale visie op het verkeersbeleid

Voor de beoordeling van dit criterium hebben we ons eerst de vraag gesteld, of het Hilversumse beleid is ingebed in en afgeleid van nationale en regionale beleidskaders en of het voldoet aan de Europese en nationale normen voor geluid en milieu.

Overeenstemming met nationaal en regionaal beleid

Over het eerste aspect kunnen we duidelijk zijn: het gemeentelijke beleid is op geen enkele wijze in strijd met het nationale en het regionale verkeersbeleid. Bovendien is de samenwerkingsrelatie met de provincie uitstekend. Dit blijkt uit de gesprekken met zowel de wethouder als de beleidsmedewerkers. De via de provincie te verdelen BDU-middelen[10] gaan de afgelopen jaren minimaal voor de helft naar Hilversum. Ook voor de uitvoering van het IBP is er een solide alliantie met de provincie als een van de partners. Dat betekent echter niet, dat de gemeente altijd en overal klakkeloos achter de provincie aanloopt. Zo blijkt uit meerdere stukken, dat er in het belang van de gemeente uitermate kritisch wordt gekeken naar de provinciale stukken met betrekking tot aanbesteding van het streekvervoer.

Europese milieunormen

Wat de navolging van de Europese milieu- en geluidsnormen betreft: 'Voorop staat dat de gemeente zich houdt en moet houden aan alle wettelijke kaders, en dat dit controleerbaar is. Deze kaders veranderen in de loop van de tijd. In de tijd van *Plan Wegen* ging het vooral om geluid. Daarvoor is een geluidskaart gemaakt met een saneringslijst voor de belendende woningen. De uitwerking hiervan viel onder de afdeling milieu. Inmiddels is de luchtkwaliteit op de voorgrond komen te staan, met strenge normen die voor een deel Europees nog moeten worden vastgesteld. Tijdens de totstandkoming van het IBP is al rekening gehouden met een verscherping van het Europese beleid. Toen bewoners hierover sceptisch bleven, is er samen met hen het oordeel van een onafhankelijke tweede deskundige gevraagd, vooral over de aan de verkeerscijfers gerelateerde milieuwaarden. Daaruit kwam een uitstekende beoordeling met betrekking tot de aannames en prognoses te voorschijn. De daadwerkelijke situatie na de uitvoering kan natuurlijk anders zijn dan berekeningen vooraf. Daarom zijn er meetkasten in Bussum en Hilversum geplaatst, met een achtergrondkast op de hei, zodat de effecten steeds in de gaten kunnen worden gehouden. Dit doet het RIVM, die de cijfers 24 uur per dag online inzichtelijk maakt. Eén keer per jaar worden de resultaten gerapporteerd. Op dit moment wordt de rapportage voor 2009 gemaakt. Die voor 2008 is politiek vastgesteld en vertoont een paar uitschieters, die echter allemaal binnen de toegestane marges blijven. Bij elk kruispunt dat binnen IBP wordt gereconstrueerd hoort dus vanzelfsprekend een milieuparagraaf, met een extern lucht- en geluidsonderzoek, voor elk project te downloaden op de site www.hilversumbeterbereikbaar.nl.'[11] We hebben de informatie over de luchtkwaliteit op deze site steekproefsgewijs nagetrokken. Aan de hand daarvan stellen we, dat de informatie omtrent de luchtkwaliteit voor een leek niet goed begrijpbaar en toegankelijk is. Zie verder bijlage 4 voor onze bevindingen op dit gebied.

[10] BDU: brede doeluitkering van het Rijk, die decentraal door de provincies aan gemeenten wordt doorverdeeld, onder andere voor de exploitatie van het openbaar vervoer, investeringen in infrastructuur en het bevorderen van de verkeersveiligheid.
[11] Bron: gesprek met betrokken ambtenaren

Ten slotte: de door de Raad vastgestelde jaarrapportage voor milieu van 2008 hebben we online noch op de algemene website van de gemeente noch op die van Hilversum Beter Bereikbaar kunnen vinden. Dit alles rechtvaardigt weliswaar niet de conclusie, dat de geldende milieunormen niet in acht zouden worden genomen. De informatie hierover is echter niet in die mate transparant, begrijpelijk en toegankelijk als men dat zou wensen.

Gezamenlijk beleid voor alle weggebruikers

Goed beleid veronderstelt een gezamenlijk beleid voor alle weggebruikers en vervoerssoorten. Opvallend aan het Hilversumse verkeersbeleid is, dat al vanaf de vroegste plannen sterk wordt ingezet op openbaar vervoer en fietsen. Ook *Hilversum 2015* onderstreept dit. De gemeente wil een goede bereikbaarheid van Hilversum, specifiek van de binnenstad en de bedrijvenlocaties én zij wil de stad leefbaar en veilig maken voor de mensen die er wonen. 'Groei van het autoverkeer is in strijd met deze doelen. Door het volstromen van wegen, met name in de spits, verslechteren zowel de bereikbaarheid als de leefbaarheid. Concentreren op de aanleg van meer infrastructuur voor het autoverkeer lost het bereikbaarheidsprobleem niet op: de extra gerealiseerde capaciteit zal ook volstromen en opnieuw zullen de bereikbaarheid en de leefbaarheid in het gedrang komen.'[12]
We verwijzen hier ook nog een keer naar de prioritering van de beschikbare verkeersruimte: eerst langzaam verkeer, dan het openbaar vervoer en tot slot de auto. In alle (verkeers)stukken wordt dan ook specifiek op maatregelen voor openbaar vervoer en fiets ingegaan. De opstellers van de recentere beleidsstukken zetten vooral in op de groei van het fietsverkeer, de groei van het OV-gebruik en het opvangen van de verkeersgroei met alle vervoerssoorten. Veel van de maatregelen hebben dan ook betrekking op het stimuleren van fietsen en openbaar vervoer. Een belangrijke mijlpaal was het moment waarop Hilversum weer een intercitystation werd.
In het IBP is gezocht naar goede bereikbaarheid voor fietsers en treinreizigers. In de nota's voor het fietsparkeerbeleid en voor aanvullend fietsbeleid staat niet zozeer de fysieke fietsinfrastructuur centraal, maar de wijze waarop het fietsen nog verder kan worden gestimuleerd. Gesteld wordt dat het Hilversumse fietsnetwerk goed is. Tweemaal heeft de gemeente Hilversum geparticipeerd in de 'fietsbalans' van de fietsersbond. Door middel van benchmarking wordt de Hilversumse fietssituatie vergeleken met andere gemeenten (van gelijke omvang). 'De dichtheid voor fietsers is goed. Door heel weinig oponthoud en een hoge gemiddelde snelheid zijn fietsers in Hilversum vlot op hun bestemming en heeft die fiets een groot bereik[13].' Het aandeel fietsers is echter vergeleken met andere steden gemiddeld[14]. Maar het ongevallencijfer is voor de periode 2004 – 2008 hoog vergeleken met het landelijke gemiddelde van alle Nederlandse gemeenten met een vergelijkbare stedelijkheidsgraad[15]. Omdat er in het beleid veel aandacht aan fietsen wordt besteed, is het de moeite waard de cijfers te actualiseren en goed met elkaar te vergelijken. Zo'n stuk zijn we in de documentenlijst niet tegengekomen.

---

[12] *Hilversum 2015*
[13] Citaat (bron: fietsbalans-2, blz. 18) 'De dichtheid voor fietsers is goed.
[14] Volgens de meest recente cijfers is het percentage van alle verplaatsingen 24 procent en het aandeel van de korte verplaatsingen (< 7,5 km) 38 procent, wat eveneens gemiddeld is.
Bron: http://www.fietsbeRaad.nl/index.cfm?lang=nl&repository=Cijfers+over+fietsgebruik+per+gemeente. Hier ook een compleet overzicht van alle gemeenten in Nederland.
[15] Verkeersveiligheidsmonitor 2008 en 2009. Hierbij moet worden aangemerkt dat de Hilversumse cijfers in de monitor 2008 zijn afgezet tegen de cijfers van Nederland als geheel (dus inclusief snelwegen en landelijke gebieden), wat altijd een vertekend beeld oplevert. Voor de monitor 2009 geldt dat echter niet, en toch liggen de cijfers voor Hilversum hoger dan vergelijkbare steden.

In haar beleidsvoering heeft het Hilversumse gemeentebestuur ook veel aandacht voor het stimuleren van OV-gebruik. We verwijzen hier naar het experiment *Voor nixx met de bus*, de maatregelen voor toegankelijke bushaltes en de uitvoerige reacties op de provinciale aanbestedingen voor het streekvervoer.

De voetganger wordt als weggebruiker relatief zelden genoemd. Het lijkt alsof 'langzaam verkeer' vooral of eigenlijk uitsluitend wordt vertaald als 'fietsers'. Dit alles laat onverlet, dat Hilversum in haar verkeersbeleid veel oog heeft voor de verschillende vervoerssoorten en de verschillende weggebruikers en dat die aandacht in de verkeersplannen een voorname rol speelt.

Een inzichtelijk geheel

Een belangrijk aspect van integraal beleid is, dat het beleid als een logisch en samenhangend geheel is opgebouwd. Voor de Raadsleden, maar ook voor de burgers moet inzichtelijk zijn:

- wat de uitgangspunten op hoofdlijnen zijn (de visie op verkeer);
- welke prioriteiten daaruit zijn afgeleid en welke resultaten de gemeente – wederom op hoofdlijnen – wil bereiken;
- waar de knelpunten liggen op weg naar die resultaten (een probleemanalyse, ook hier op hoofdlijnen);
- welke specifieke doelstellingen de gemeente op die basis heeft geformuleerd;
- langs welke koers of met welke strategie zij die doelstellingen wil behalen;
- welke acties of maatregelen hieruit voortvloeien (een uitvoeringsplan);
- en hoe die maatregelen worden uitgevoerd (kwaliteitseisen en randvoorwaarden) en gefinancierd.

Eigenlijk is hier sprake van een boomstructuur, zoals we die op pagina 19 al hebben weergeven. In het ideale geval gebeurt dit in één document, dat wanneer nodig geactualiseerd kan worden. Dit moet zeker voor de maatregelen en de financiering regelmatig gebeuren.
Zo'n samenhangend document hebben we in de Hilversumse beleidsstukken niet gevonden. Alles is wel ergens te vinden, maar niet in één oogopslag. Het meest inzichtelijk is waarschijnlijk de programmabegroting. Deze is voor iedereen goed vindbaar, als je tenminste weet waarnaar je moet zoeken (welke burger zal weten, dat dit document "programmabegroting" heet?), en als je tevreden bent met het meest recente stuk en niet ook die van voorgaande jaren wilt vinden. Bovendien is de programmabegroting een vrij technisch verhaal dat per begrotingsjaar de missie, doelen, subdoelen en indicatoren weergeeft. Het is geen toegankelijk en prettig leesbaar stuk. Het plaatst het verkeersbeleid niet in een samenhangend beleidskader, het splitst het verder ook niet uit. De lezer zal daarin dan ook niet een doorgaande en consistente lijn door de jaren heen herkennen.

Heldere en realiseerbare doelen

In de drie verkeersplannen is het hoofddoel van het beleid steeds: bereikbaarheid. De gemeente Hilversum spreekt zelfs niet over het Programma Verkeer en Vervoer, maar over het Programma Bereikbaarheid. Maar zij wil geen bereikbaarheid ten koste van alles. In alle plannen en de verdere uitwerkingen legt zij de nadruk gelegd op behoud van ruimtelijke kwaliteiten, de leefbaarheid en de sociale en verkeersveiligheid. Het gaat dus om bereikbaarheid én alle andere doelen die een gemeente met het verkeersbeleid zou kunnen bereiken. Het gemeentebestuur maakt hierin geen keuze. Dat hoeft en moet ook eigenlijk niet. Het is heel goed mogelijk om verschillende doelen met elkaar te verbinden. Als voorwaarde geldt dan wel, dat die doelen bereikbaarheid worden gedefinieerd en gespecificeerd. Dat hebben wij als Rekenkamercommissie nergens aangetroffen. Wanneer vindt de gemeente dat zij

voldoende bereikbaar is? Welke wachttijden en opstoppingen vindt zij acceptabel? Hanteert zij daarvoor een indicatieve norm? Moet zij een zekere mate van 'onbereikbaarheid' misschien voor lief nemen? En werkt dit niet zelfs in het voordeel van de alternatieve vervoersvormen die zij in het beleid nastreeft? Voor wie wil Hilversum bereikbaar zijn? Voor het in- en uitstromende verkeer in de dagelijkse ochtend- en avondspits? Voor de recreanten die voor een dag of langer naar Hilversum komen? Voor de inwoners van de stad? Voor de bezoekers van een show in een van de studio's? En voor welke weggebruikers willen we bereikbaar zijn?
Uit de stukken krijgen we de indruk, dat Hilversum per openbaar vervoer goed bereikbaar is en dat binnen de stad een uitstekend fietspadennetwerk ligt. Je zou dus kunnen stellen, dat het met de bereikbaarheid helemaal niet slecht gesteld is. En als die 'slecht' is, dan geldt dat dus alleen voor de auto in de spitsuren. Een van de geïnterviewden gaf aan, dat iemand in een stad van deze grootte vanaf de periferie het centrum binnen 20 minuten zou moeten hebben bereikt. Is dit de norm die de gemeente Hilversum wil hanteren? Of wil zij voor de spitsuren een andere limiet stellen?
In de voorliggende beleidsstukken hebben we soortgelijke vragen, de antwoorden daarop of de maatschappelijke discussie daarover niet kunnen vinden.

Daarbij komt nog een ander aspect. Het belang van *mobiliteitsmanagement* wordt in vele stukken benadrukt, te meer nu het einde van de fysieke ingrepen in zicht komt. Uit de beïnvloeding van de vervoerskeuze zou dan inderdaad veel winst te behalen zijn. Hilversum was hiervoor zelfs partner in het Europese samenwerkingsproject Optimum 2, waarin het mobiliteitsmanagement voor het Media Park centraal stond. Ook in het IBP-Hoofdrapport wordt verwezen naar het belang van dit flankerende beleid. Onder andere zou een mobiliteitsmanager worden aangesteld voor deelprojecten als routegeleiding, de bereikbaarheidswebsite, het verbeteren van fietsfaciliteiten, combikaarten voor show / OV en een mobiliteitspas (parkeren / pendelbus / OV-fiets). Er is weinig te vinden over de resultaten van dit project en de actuele stand van zaken. Als enige tastbare resultaat is er de bereikbaarheidswebsite www.mediaparkbereikbaar.nl, die zo haar mankementen vertoont[16]. 'Het mobiliteitsmanagement op het Media Park uit het Europese project Optimum II loopt af en wordt in 2009 onderdeel van de reguliere bedrijfsvoering van de bedrijven op het Media Park. Met het Arenapark wordt bezien of ook daar mobiliteitsmanagement van de grond kan komen.'[17] Dit klinkt enigszins cryptisch als je weet dat 'door een knelpunt in de bestemmingsplanprocedure rond Media Park medio 2009 de termijn af[liep] voor de mobiliteitsmanager. Tegen de verwachting in was het bestemmingsplan toen nog niet rond en er waren op dat moment geen fondsen meer voor de mobiliteitsmanager.'[18] Natuurlijk is het begrijpelijk dat men van TCN als eigenaar van het Mediapark verwacht deze functie voortaan te bekostigen, maar ligt hier niet ook een taak voor de gemeente – tenminste als men het mobiliteitsmanagement inderdaad serieus neemt?

Bevinding 3:

Het Hilversumse beleid sluit aan bij het nationale en regionale beleid. De informatieontsluiting over het al dan niet voldoen aan geldende Europese milieuregels is gebrekkig en niet gebruikersvriendelijk. Daaruit kan echter niet worden geconcludeerd, dat de maatregelen niet in overeenstemming met die normen zijn.

[16] Zie Bijlage 3 – Test bereikbaarheidswebsite Media Park
[17] Bron: Programmabegroting 2010
[18] Bron: gesprek met betrokken ambtenaar

Het beleid heeft oog voor langzaam verkeer, voor OV-gebruik en voor snel verkeer en plaatst die in een (impliciete) onderlinge volgorde. Er is echter geen samenhangend stuk dat de volgende aspecten door de jaren heen inzichtelijk presenteert: de visie op het verkeer, de keuzes, de knelpunten, de doelstellingen, de voorwaarden waaronder deze doelstellingen gerealiseerd moeten worden en de genomen maatregelen. Bovendien heeft de gemeente het centrale doel van het verkeersbeleid, de bereikbaarheid, niet gespecificeerd. En over het mobiliteitsmanagement doet zij geen heldere uitspraken, terwijl zij dit toch als cruciaal onderdeel van het flankerende beleid beschouwt.

Alles tegen elkaar afwegende wordt het criterium integraliteit beoordeeld met + / -.

8.3.4 Criterium 4: Participatie

Verkeersbeleid is een portefeuille die voortdurend veel discussies oproept. In die zin neemt dit beleid dan ook een bijzondere plaats in. Iedereen begeeft zich immers in de openbare ruimte en wordt daardoor geconfronteerd met het verkeer. Iedereen heeft er daarom ook een mening over. En bijna iedereen beschouwt zich op grond daarvan op zijn minst als 'ervaringsdeskundige'.
Daarbij komt dat iedereen ook op de een of andere manier last heeft van het verkeer: je staat stil in de spits; er wordt te hard gereden; er wordt door rood licht gereden etc.. Meestal zijn het de anderen die iets verkeerd doen. Het is de gemeente die 'het' op moet lossen en/of 'het' niet goed doet. Als zij dan ook nog eens hinderlijke wegwerkzaamheden laat uitvoeren, is al gauw de tolerantiegrens overschreden.
Al deze subjectieve en objectieve ongemakken zijn waarschijnlijk niet te voorkomen, alleen te verzachten. Door een goede en constante communicatie. Door samenwerking en overeenstemming. Door aan de hand van resultaten in de openbare ruimte te laten zien, dat veel ongemak tijdelijk is en uiteindelijk wel tot verbetering leidt.
In gesprekken met de wethouder Verkeer en Vervoer en de ambtenaren van de dienst Stad hebben we als Rekenkamercommissie de indruk gekregen, dat de gemeente veel aandacht besteedt en belang hecht aan communicatie en samenwerking met burgers. Belanghebbenden zijn met betrekking tot het IBP al in een vroeg stadium tijdens de informatie- en de inspraakrondes in 2005 bij de discussie over het beleidsplan en de bijbehorende uitvoeringsplannen betrokken. Bovendien kunnen burgers, ondernemers en belangengroepen aan de planvorming van elk van de 40 projecten deelnemen. Daarvoor zijn er twee momenten: de informatieronde, waarin het schetsontwerp wordt gepresenteerd en de inspraakronde, waarin het voorlopige ontwerp wordt voorgesteld.
Ook Raadsleden worden, zo bleek uit de gesprekken, bij de inspraakrondes betrokken. Aan het begin van het jaar stelt het gemeentebestuur het programma en het proces voor. Bij de inspraakavonden kunnen de Raadsleden aanwezig zijn om zichzelf een beeld te vormen. Volgens de geïnterviewden hebben de Raadsleden zicht op de procedure en zien zij dat de burgerparticipatie vaak tot verbetering van het ontwerp heeft geleid. Zij kunnen dan ook bij hun besluitvorming de resultaten van de inspraakavonden laten meewegen.
De beleidsstukken die voor dit onderzoek ter beschikking zijn gesteld bevestigen het hierboven geschetste beeld niet. De te volgen procedure is in de stukken niet formeel vastgesteld. Uit de stukken wordt niet duidelijk op welke manier burgers en ondernemers bij de planvorming op het niveau van afzonderlijke maatregelen en projecten betrokken worden/zijn. In *Verder met Wegen* is een paragraaf specifiek gewijd aan de wijze van communicatie. Daarin wordt terecht gesteld dat het nog te vroeg is om in detail in te gaan op de communicatie per uitvoeringsproject. De opstellers volstaan met een

globaal raamwerk, maar zij onderkennen het belang van een goede en intensieve communicatie. Daarom stellen zij een communicatieplan in het vooruitzicht. Maar is dit plan ook opgesteld? Wij hebben het nergens kunnen vinden.
Wel zijn we via de website op 'Zienswijzenota's' gestuit, die door burgers naar aanleiding van de publicatie van verkeersbesluiten zijn opgesteld[19]. Hierin worden gedetailleerd bezwaren geformuleerd (in een geval op 19 punten), die door ambtenaren stuk voor stuk moeten worden afgehandeld. Het viel echter buiten het kader van dit onderzoek om na te gaan hoe deze bezwaren zijn afgehandeld, of de burgers tevreden zijn over de wijze waarop hun zienswijze is behandeld, en of dit bijdraagt aan het vertrouwen in het gevoerde beleid.
Ten slotte willen we één aspect niet onbelicht laten. Het begrip participatie behelst meer dan samenwerking met burgers. Het gaat ook om coöperatie met private partners en andere overheden. Hier heeft de gemeente goede resultaten bereikt. Zij is erin geslaagd om voor het omvangrijke IBP-traject middelen van de nationale en regionale overheden en van het bedrijfsleven te verwerven. Deze publiekprivate financiering heeft ertoe geleid, dat de gemeente slechts een derde van de kosten voor het IBP voor eigen rekening neemt, zonder dat dit consequenties heeft voor de zeggenschap over de uitvoering.

Bevinding 4:

We krijgen op basis van de gevoerde gesprekken de indruk, dat veel aandacht wordt besteed aan burgerparticipatie. Deze indruk wordt door de stukken niet bevestigd. Dat een belangrijk document als een communicatieplan ontbreekt, vinden we verontrustend. In de samenwerking met andere overheden en het bedrijfsleven zijn echter aantoonbare successen geboekt.
Desondanks lijkt er nog veel maatschappelijke onrust te bestaan over het onderwerp verkeer. Omdat we geen onderzoek hebben gedaan naar de uitvoering van het verkeersbeleid, de effecten en neveneffecten daarvan of naar wat er werkelijk leeft onder de burgers, beperken we ons tot de indrukken die we uit de tot nu gevoerde gesprekken hebben gekregen en waarderen dit criterium daarom onder voorbehoud met een (+). Verder onderzoek naar de maatschappelijke effecten van het verkeersbeleid is noodzakelijk om dit criterium zonder voorbehoud te kunnen waarderen.

8.3.5 Criterium 5: Het beleid is consistent

Voor de beoordeling van dit criterium hebben we als eerste gekeken of er een doorgaande lijn is tussen eerdere en latere beleidsstukken. Bouwt de gemeente voort op eerdere resultaten en geeft zij nieuwe inzichten een plaats?
Hier kunnen we kort over zijn: *Plan Wegen* en IBP zijn duidelijk op elkaar afgestemd en vormen een elkaar aanvullende beleidslijn. Ze zijn daarin coherent en consistent. *Plan Wegen* was destijds na jarenlange discussies het eerste plan met een gedegen draagvlak en het eerste plan dat tot politieke besluitvorming heeft geleid. De relatie tussen *Plan Wegen* (en de actualisatie hiervan in *Verder met Wegen*) en het IBP is een heel logische: radialen en binnenring worden in de eerste twee plannen tot projectniveau uitgewerkt en de buitenring komt in het IBP aan de orde. Toen de gemeenteraad over *Plan Wegen* besliste, heeft de Raad de buitenring aanvankelijk bewust buiten beschouwing gelaten. Voordat zij daarover wilde debatteren, moest eerst duidelijk zijn of de gemeente samen met hogere overheden en de grondeigenaren van het Media Park de uitwerking van de buitenring kon realiseren

[19] Zie bijvoorbeeld"Bekendmaking vastgesteld projectbesluit ten behoeve van IBP-maatregelen 5.7 en 5.8', http://www.hilversum.nl/live/index.jsp?loc=1305256&nav=397

via een zogenoemd MIT-traject (Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport). Toen dat stadium was bereikt was, werd het IBP voor de reconstructie van de buitenring inclusief de verbetering van het openbaar vervoer en de fietsvoorzieningen opgesteld.
Vanuit de politiek is echter ook kritisch gekeken naar *Plan Wegen*. Uit de gesprekken blijkt dat in de tijd waarin het plan is ontstaan, de gemeente eerst de meest urgente vraagstukken moest aanpakken. Volgens de geïnterviewden kreeg de fysieke infrastructuur veel accent ten koste van gedrag, vervoerskeuze en flankerend beleid. Aan de samenhang tussen infrastructuur en gedrag is de laatste jaren meer aandacht besteed. Deze ontwikkeling is te volgen in het collegeprogramma *Een ander spoor* en de respectievelijke programmabegrotingen, al baseren we hierop geen omvattende conclusies over de toebedeelde budgetten vanwege hun status in de documentenlijst. Een minpunt in de programmabegroting 2010 is dat de verantwoordelijkheid voor mobiliteitsmanagement bij het bedrijfsleven wordt gelegd. 'De gemeente wil initiatieven stimuleren'[20], maar het saldo voor dit beleidsdoel bedraagt € 0[21]. Dat klinkt erg vrijblijvend.

Ook hebben we ons afgevraagd of er expliciete evaluatiemomenten voor beleidsvernieuwing zijn. We doelen daarmee niet op de evaluatie van projecten (die overigens wel plaatsvindt en waarvan de kwaliteit in de loop van de tijd is verbeterd), maar op de evaluatie van het beleid als zodanig. Zulke momenten hebben we niet gevonden. Maar er is wel over nagedacht hoe het uitvoeringsbeleid kan worden verbeterd. Binnen de dienst Stad heeft een ingrijpende reorganisatie in de richting van integraal werken plaatsgevonden. Dat maakt een solide samenwerking tussen Stedelijke Ontwikkeling, Openbare Werken en Projectmanagement mogelijk. Daar komt nog een andere ontwikkeling bij. Gemeentebreed zullen enkele beleidsambtenaren benoemd worden voor een strategisch beraad ten behoeve van het Centraal Management Team (CMT). Dit is in eerste instantie bedoeld als een proef met als doel een betere verbinding tot stand te brengen van voor de stad belangrijke dossiers, over alle grenzen van beleidsterreinen heen. De proef moet doorbraken vanuit het werkproces naar een integrale beleidsvorming stimuleren. Het experiment is weliswaar nog niet gestart, maar we denken dat het een belangrijke bijdrage aan een integrale beleidsvernieuwing kan leveren.

Bevinding 5:

Het Hilversumse verkeersbeleid is consistent en heeft een consequente ontwikkelingslijn. De wijze waarop de gemeente nieuwe inzichten in het beleid invoert en de verantwoordelijkheid hiervoor neemt, vinden we echter niet op alle punten overtuigend.
Er wordt nagedacht over mogelijkheden om het beleid over de grenzen van verschillende beleidsterreinen heen te vernieuwen. Omdat met dit laatste nog geen praktische ervaringen zijn, waarderen we dit punt met een gematigd positieve + / -, hoewel we er zeer enthousiast over zijn.

8.4 Samenvattend

Alles overziende komen we in dit onderzoek tot het volgende resultaat:

[20] Bron: Programmabegroting 2010
[21] Idem

Criterium	Beoordeling
Er is een overkoepelende integrale visie op de samenleving	+/-
Het verkeersbeleid is onderdeel van die overkoepelende visie	+/-
Er is een integrale visie op het verkeersbeleid	+/-
Participatie	(+)
Het beleid is consistent	+/-

Dit is een wat gemêleerd resultaat: niet overtuigend goed, maar ook niet slecht. Toch zijn er naar onze mening voldoende kansen om de plusminnen te veranderen in plussen.
Nu is de gelegenheid daarvoor aanwezig. Met de voorgenomen uitwerking van de Structuurvisie liggen er mogelijkheden voor een nieuwe koersbepaling, zonder dat het beleid zoals het tot nu toe is gevoerd en de maatregelen die zijn uitgevoerd overhoop hoeven worden gegooid.

Bijlage 1 – Stukken voor het dossieronderzoek

De vet weergegeven stukken zijn grondig bestudeerd; de andere zijn doorgenomen en dienen als achtergrondinformatie.

1. Verkeersbeleid

Nationaal

1. **Nota Mobiliteit**
2. **Gebiedsgerichte uitwerking landsdeel West**
3. **Strategie Verkeersveiligheid 2008-2020**
4. **Nationaal Verkeers- en Vervoersplan**
5. **Planwet Verkeer en Vervoer**

Regionaal

1. **Structuurvisie Randstad 2040**
2. **Ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040**
3. **Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan 2007-2013**
4. **Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur**
5. **Regiokaart Gooi en Vechtstreek**
6. **Stedelijke distributie**

Lokaal

1. ***Plan Wegen***
2. ***Verder met Wegen***
3. **IBP Hoofdrapport**
4. IBP Reactienota
5. **Verkeersveiligheidsmonitor 2008 en 2009**
6. **Collegeprogramma 2006-2010 (programma bereikbaarheid)**
7. **Programmabegroting 2008, 2009, 2010**
8. **Programmarekening 2007, 2008 (tekstuele toelichting op beleidsprestaties)**
9. **Infrastructuurplanning 2000-2010 (versie 2000)**
10. **Evaluaties infraprojecten 2006, 2007 en concept 2008**
11. **Evaluaties IBP-projecten 2006, 2007**
12. ***Handboek Inrichting Buitenring***
13. **Plan van aanpak toegankelijke bushaltes in Hilversum (2006)**
14. **Gratis OV (*Voor Nixx met de bus*)**
15. **Wethoudersbrief OV-beleid aan Raad**
16. Programma van Eisen aanbesteding busvervoer 2005
17. **Evaluatie busvervoer 2007, 2008**
18. Programma van Eisen aanbesteding busvervoer 2009
19. **Hoogwaardig Openbaar Vervoer Huizen-Hilversum**
20. OV-taxi Noord-Holland
21. **Vastgestelde parkeernormen, beleidsregels parkeren**
22. **Parkeerbeleid (heroverweging parkeerregulering 2003, evaluatie parkeerbeleid 2004)**
23. **Geïntegreerd parkeerbeleid (2008)**

24. **Impuls Fiets 2008-2012 (Noord-Holland)**
25. **Aanvullend fietsbeleid (2008)**
26. **Convenant mobiliteitsmanagement VERDER**
27. **Mobiliteitsmanagement ArenaPark**
28. **Mobiliteitsmanagement Media Park**
29. **Mobiliteitsmanagement Tergooiziekenhuizen**
30. ***Hilversum 2015***
31. **Regionet Korte Termijn**
32. **Planvorming regio: AGU, RAAM, VERDER**
33. Routes gevaarlijke stoffen
34. Installeren KAR in verkeersregelinstallaties

2. Beleid uit andere sectoren

Regionaal

1. **Streekplan Noord-Holland Zuid en streekplan (ontwikkelingsbeeld) Noord-Holland Noord**
2. **Regio Gooi en Vecht: Innovatieve verbinding in de Noordvleugel – Zorg & Welzijn, Toerisme & Recreatie**

Lokaal

1. ***Een ander spoor*, Collegeprogramma 2006 - 2010**
2. **Bestemmingsplan BINNENSTAD 2002**
3. ***Hilversum Buiten* (2006)**
4. **Kenniscentrum Hilversum – Economische visie 2007-2020**
5. **Ontwikkelingsprogramma Stedelijke Vernieuwing Hilversum 2010-2014**
6. *Binnenpret en Buitenkansen, Economische visie Hilversum 2008-2020*: Uitwerkingsnota Toerisme & Recreatie
7. *Handen uit de mouwen, Economische visie Hilversum 2008-2020*: Uitwerkingsnota arbeidsmarkt en werkgelegenheid
8. Economische visie Hilversum 2007 – 2020, Uitvoeringsplan versterking positie Hilversum Mediastad
9. Masterplan Havenkwartier, Uitwerking op Economische Visie en Gebiedsvisie Havenkwartier
10. **Wijkveiligheidsplan Centrum**
11. **Eindrapportage uitvoering veiligheid centrum**
12. **Welstandsnota 2008**
13. *Opgroeien en meedoen, Jeugdbeleid in Hilversum* – Kadernota en uitvoeringsprogramma 2008-2011
14. ***Geef ze de ruimte, Speelruimtebeleid van Hilversum 2008 – 2015***
15. Besluit maatschappelijke ondersteuning gemeente Hilversum

Bijlage 2 – Geïnterviewde personen

Voor het onderzoek zijn interviews afgenomen met de volgende personen:

- dhr. Erik Boog — wethouder Verkeer
- mw. Henny Overbeek-Janssen — afdelingshoofd Stedelijke ontwikkeling
- dhr. Daniel Wolters — beleidsmedewerker Verkeer
- dhr. Eric Bakker — teammanager Ruimte

Bijlage 3 – Test bereikbaarheidswebsite Media Park

Bij mobiliteitsmanagement hoort goede voorlichting over de verschillende vormen van vervoer. Tijdens dit onderzoek is gekeken naar de bereikbaarheidssite van het Media Park, www.mediaparkbereikbaar.nl.

De startpagina geeft alleen als keuze: bezoeker of werknemer.

Elk van de iconen brengt je op de volgende site:

Het is niet mogelijk een reis te laten berekenen vanaf een station of een adres. De bezoeker van de site moet altijd de postcode weten.

Zoekactie 1

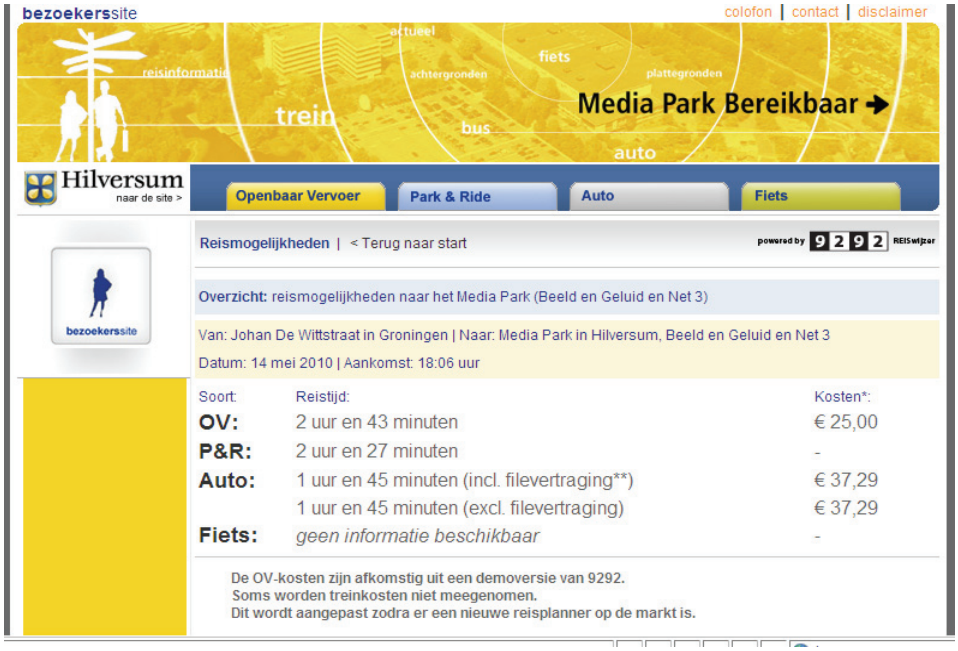
Vanaf een postcode in Groningen naar Beeld en Geluid:

- De prijs voor OV is merkwaardig.
- Opmerkelijk genoeg is er geen verschil tussen inclusief en exclusief filevertraging.

Zoekactie 2

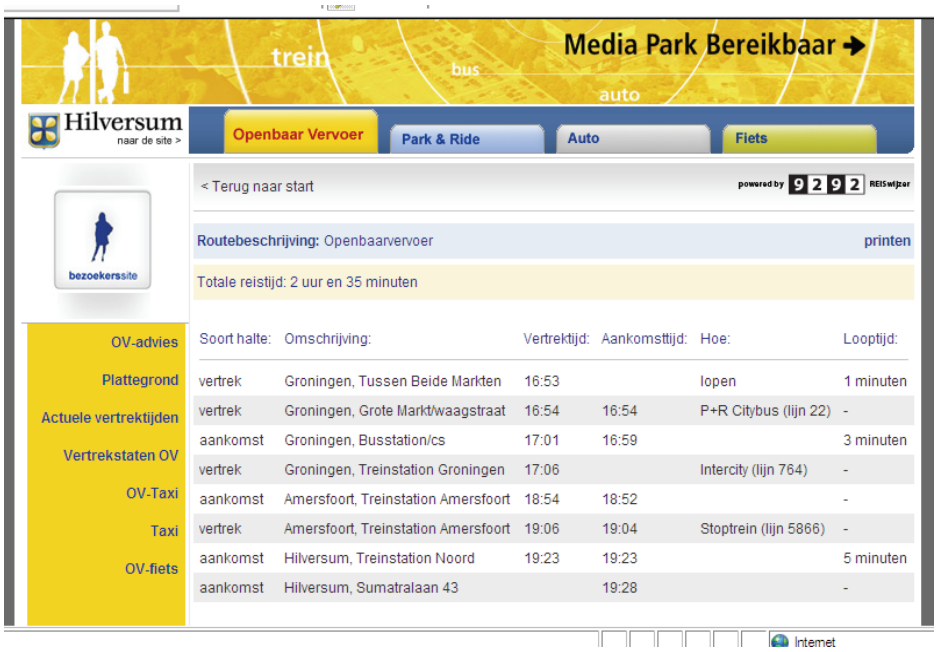
Reistijd gekozen op een moment dat er wel files <u>moeten</u> staan:

- De website laat weer geen verschil zien.
- Zijn er dan helemaal geen files rondom Hilversum en in de rest van het land?



Zoekactie 3

Vanaf scherm 1 doorgeklikt naar OV:

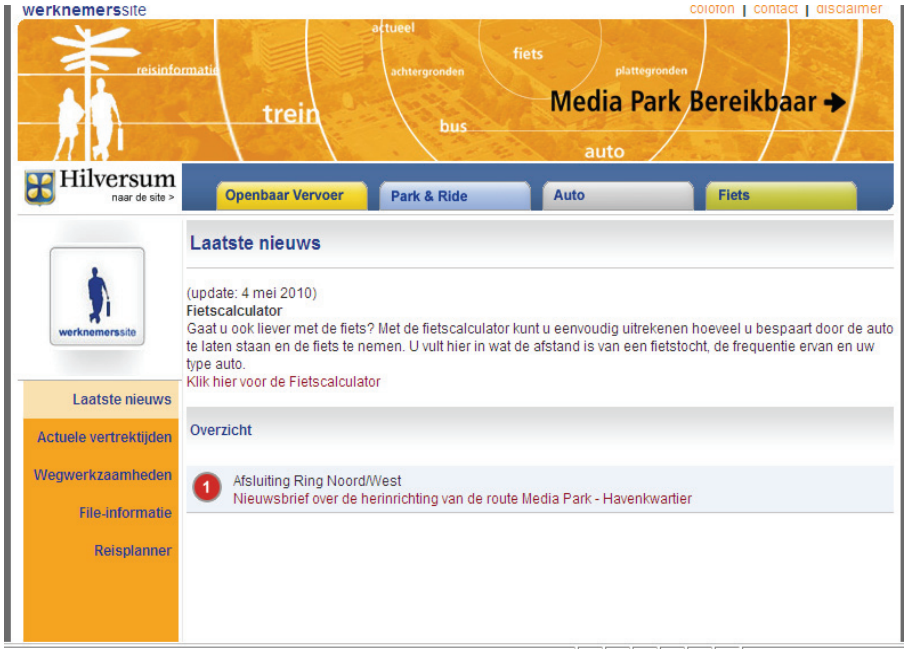


Soort halte:	Omschrijving:	Vertrektijd:	Aankomsttijd:	Hoe:	Looptijd:
vertrek	Groningen, Tussen Beide Markten	16:53		lopen	1 minuten
vertrek	Groningen, Grote Markt/waagstraat	16:54	16:54	P+R Citybus (lijn 22)	-
aankomst	Groningen, Busstation/cs	17:01	16:59		3 minuten
vertrek	Groningen, Treinstation Groningen	17:06		Intercity (lijn 764)	-
aankomst	Amersfoort, Treinstation Amersfoort	18:54	18:52		-
vertrek	Amersfoort, Treinstation Amersfoort	19:06	19:04	Stoptrein (lijn 5866)	-
aankomst	Hilversum, Treinstation Noord	19:23	19:23		5 minuten
aankomst	Hilversum, Sumatralaan 43		19:28		-

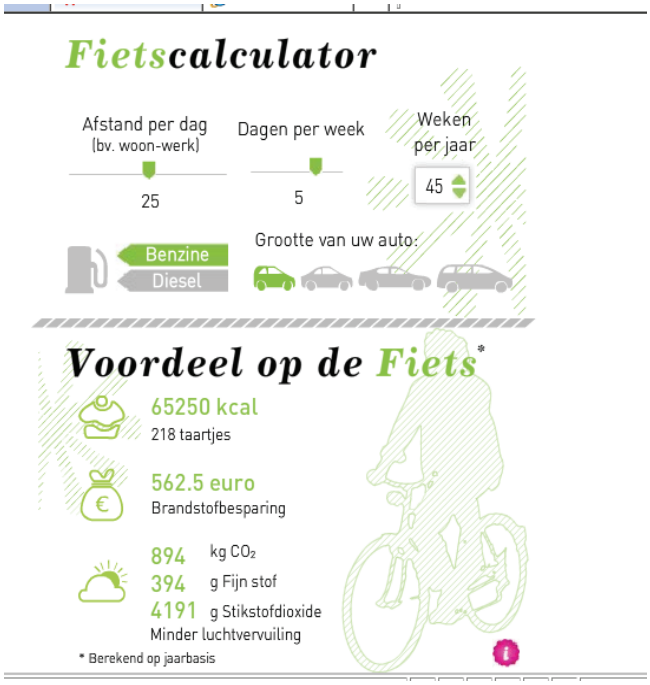
- Onduidelijk is hoe de bezoeker van station Hilversum Noord naar de Sumatralaan moet.
- Ook de vermelding van de Sumatralaan wekt bevreemding. De bezoeker wil naar Beeld en Geluid? Hij komt er via de plattegrond op de site niet achter op welk adres Beeld en Geluid zich bevindt.

Zoekactie 4

Doorklikken naar de werknemerssite brengt het volgende scherm:



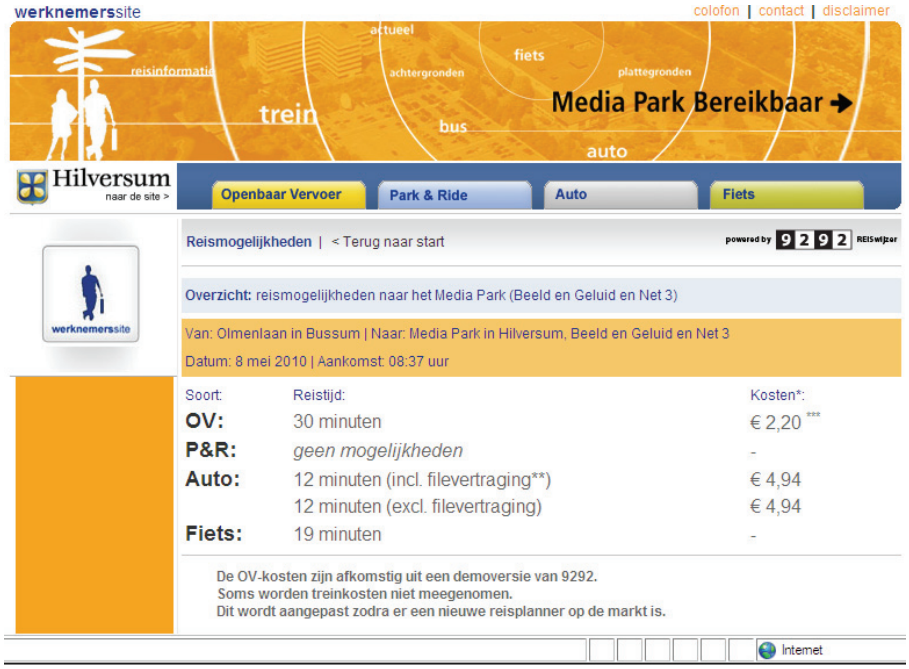
Wie doorklikt naar fietscalculator krijgt de onderstaande informatie:



De vraag is of deze informatie relevant is voor de bezoeker van de site.

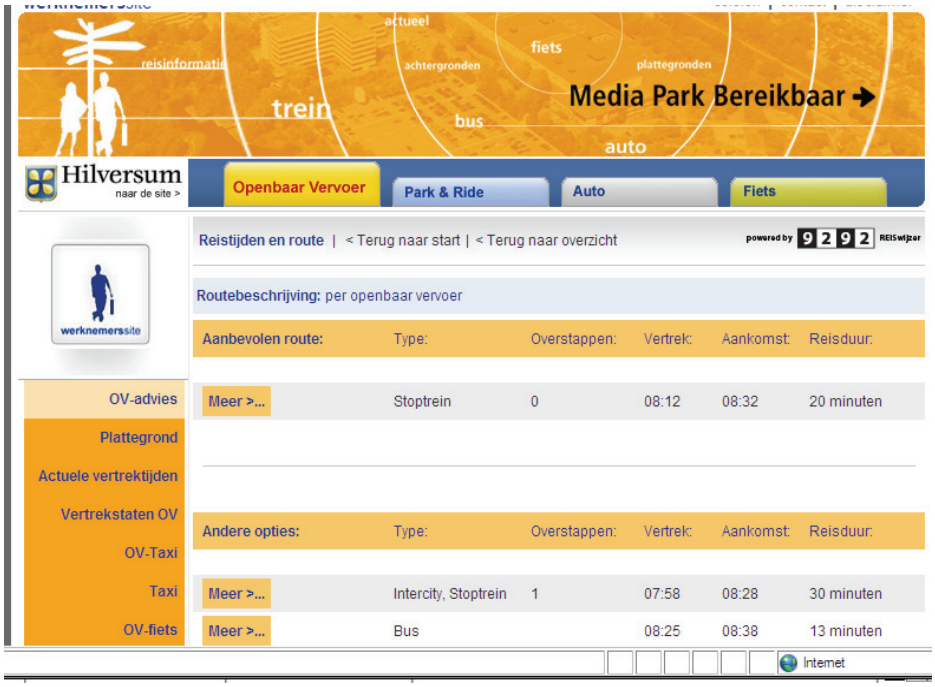
Zoekactie 5

Terug naar de reisplanner. We voeren in dat we van Bussum naar Beeld en Geluid willen:



- De site meldt ook vanuit Bussum geen vertraging door files.

We klikken door naar OV:



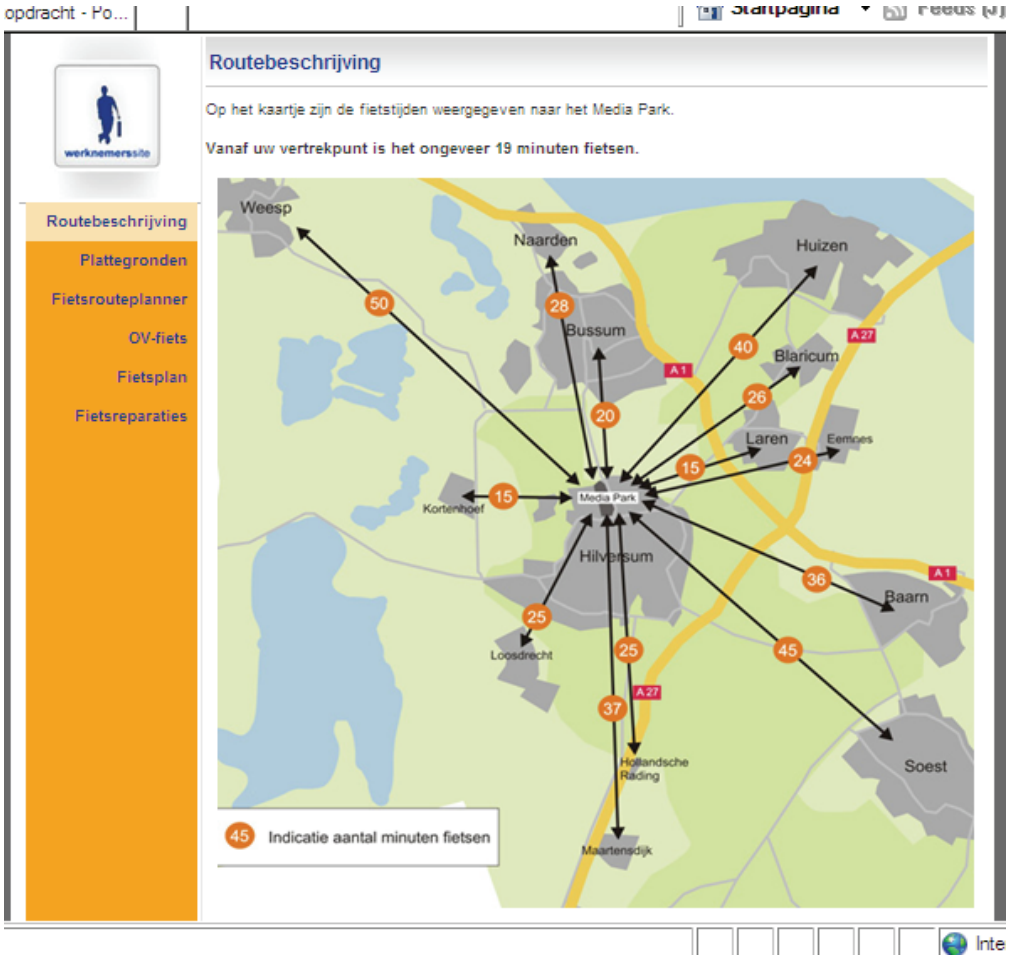
- Waar komt de bezoeker dan aan? Hilversum CS? Hilversum Noord?

We klikken door naar Meer>…;

- De bezoeker van het Media Park komt onder Meer>… niet veel meer te weten:

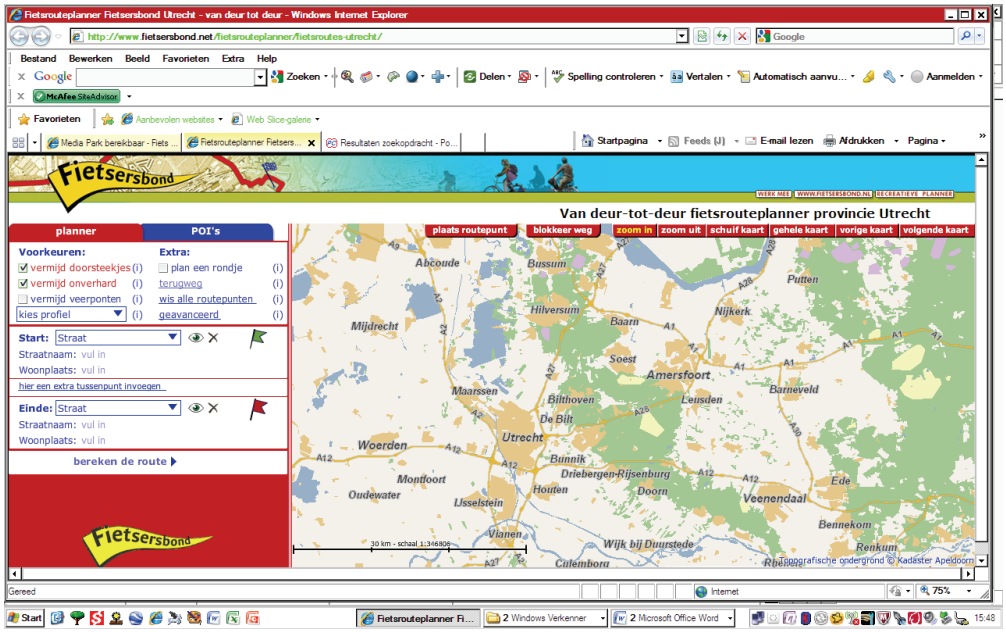
Zoekactie 6

We klikken door naar Fiets:

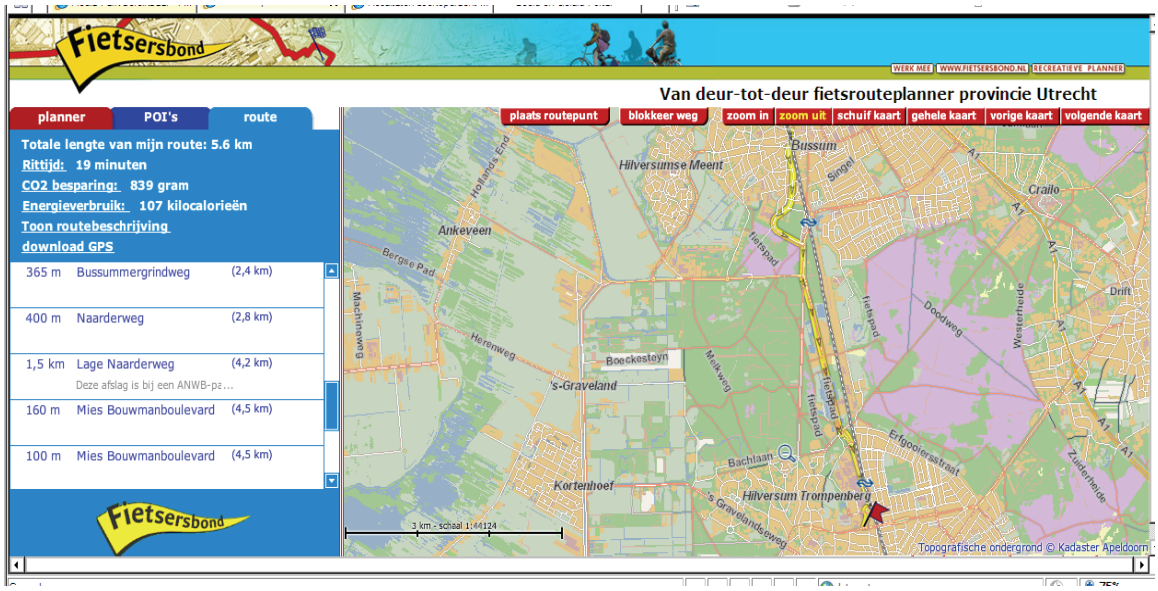


En vervolgens naar Fietsroute planner:

We klikken door naar de Fietsrouteplanner van de Fietsersbond:



- De bezoeker moet opnieuw adressen invullen. Hij weet nog steeds het adres van Beeld en Geluid niet. Dat zoekt hij los van de bereikbaarheidssite op: Sumatralaan 45.



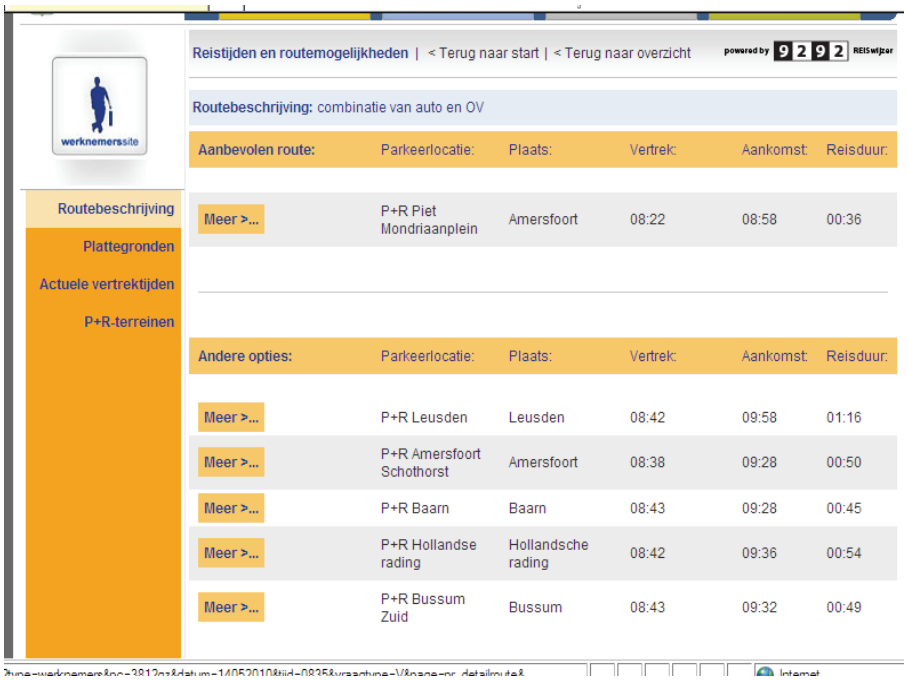
Zoekactie 7

Vanaf Station Amersfoort naar Beeld en Geluid:

We klikken door naar OV:

- Het resultaat is zoals boven: ‘fatal error’
- De vertraging door file is hier wel 1 minuut.

We klikken door naar P&R:



Reistijden en routemogelijkheden | < Terug naar start | < Terug naar overzicht

powered by 9292 REISwijzer

werknemerssite

Routebeschrijving
Plattegronden
Actuele vertrektijden
P+R-terreinen

Routebeschrijving: combinatie van auto en OV

Aanbevolen route:	Parkeerlocatie:	Plaats:	Vertrek:	Aankomst:	Reisduur:
Meer >...	P+R Piet Mondriaanplein	Amersfoort	08:22	08:58	00:36

Andere opties:	Parkeerlocatie:	Plaats:	Vertrek:	Aankomst:	Reisduur:
Meer >...	P+R Leusden	Leusden	08:42	09:58	01:16
Meer >...	P+R Amersfoort Schothorst	Amersfoort	08:38	09:28	00:50
Meer >...	P+R Baarn	Baarn	08:43	09:28	00:45
Meer >...	P+R Hollandse rading	Hollandsche rading	08:42	09:36	00:54
Meer >...	P+R Bussum Zuid	Bussum	08:43	09:32	00:49

Een combinatie van fiets en OV is blijkbaar niet mogelijk.

Bijlage 4 – Test informatievoorziening luchtkwaliteit

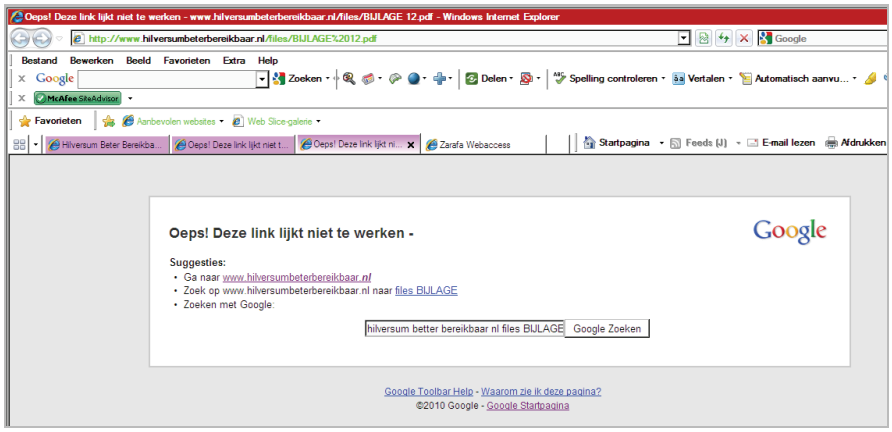
We hebben de informatie over de luchtkwaliteit op de site www.hilversumbeterbereikbaar.nl steekproefsgewijs nagetrokken. Via de zoekfunctie van die site levert zoeken op het trefwoord ‘milieu’ een selectie van vijf projecten op die doorzocht kunnen worden[22]. De eerste vier daarvan bieden via links de mogelijkheid om bijlagen te downloaden. zoals hier bijvoorbeeld in de beschrijving van ’Insulindelaan / Hoge Naarderweg / Godelindeweg’[23]:

Nota Definitief Ontwerp inzien en downloaden
De Nota is te zwaar om gebruiksvriendelijk te downloaden. Daarom staan de Nota voor De Discussie en de bijlagen in aparte bestanden op deze website. Ga naar Projecten 2009 voor de Nota en de bijlagen of klik hieronder op het gewenste dpcument.

Indeling:

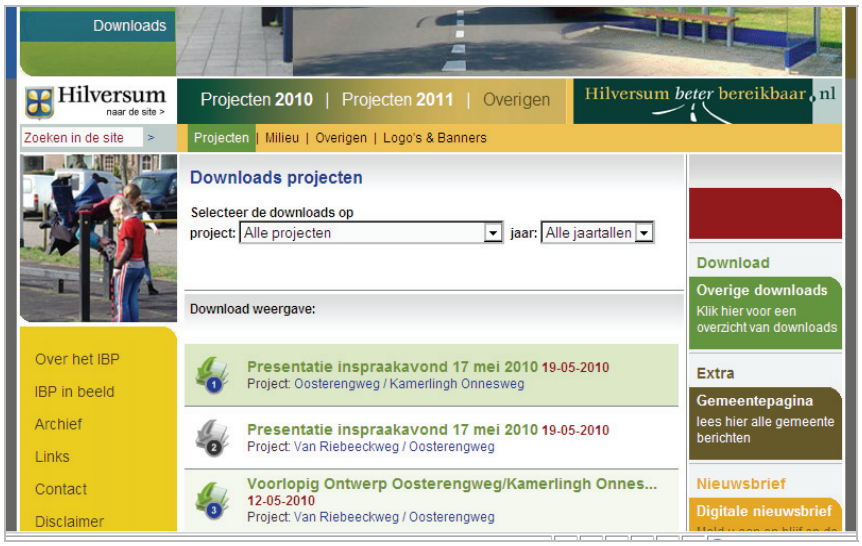
- Nota: Definitieve Ontwerpen IBP 2009
- Bijlage 1: 'Plan Wegen'en het 'Integraal BereikbaarheidsPlan Hilversum e.o.'
- Bijlage 2: Verkeersintensiteiten
- Bijlage 3: Toelichting op het ontwerp
- Bijlage 4: IPB-schetsen
  (bijlage 1 t/m 4 is 1 document)
- Bijlage 5: Schetsontwerpen
- Bijlage 6: Voorlopige Ontwerpen
- Bijlage 7: Verslagen van de inspraakavonden
- Bijlage 8: Nota van beantwoording
- Bijlage 9: Gedetailleerde samenvatting
- Bijlage 10: Voor- en nadelen van de 3 varianten brug Gooise Vaart
- Bijlage 11: De Definitieve Ontwerpen (tekeningen)
- Bijlage 12: Milieu
- Bijlage 13a: Akoestisch en luchtonderzoek
- Bijlage 13b: Akoestisch en luchtonderzoek

Maar geen van de aangeboden links werkt, ook niet die voor ‘Bijlage 12: Milieu’[24]:



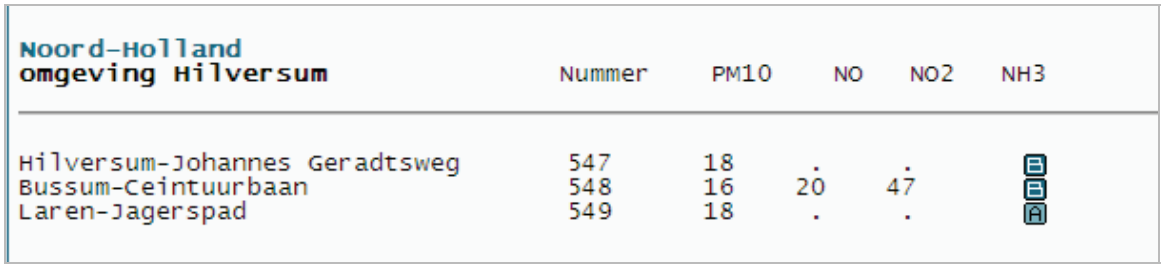
Daarnaast is er de mogelijkheid om via de knop ’Downloads’ een overzicht van diverse stukken te openen[25].

[22] http://www.hilversumbeterbereikbaar.nl/index.php?page=9-9-9
[23] http://www.hilversumbeterbereikbaar.nl/index.php?page=9-9-9&id=8
[24] Na toepassing van een recente windows-update werken deze linken inmiddels weer.
[25] http://www.hilversumbeterbereikbaar.nl/index.php?page=1-6-0



Van daaruit zijn via de knop 'Milieu' per project alle stukken over geluids- en luchtonderzoek ontsloten[26]. Ondanks een zekere mate van onvermijdbaar vakjargon zijn de stukken redelijk goed te volgen voor iemand die zich hier echt in wil verdiepen.
Dat geldt niet voor de ontsluiting van de actuele data op de website van het RIVM. Hier kan een leek geen wijs uit worden:

Wat zijn stations die 'geen deel uitmaken van het LML, maar wel binnen het LML geoperationaliseerd zijn'[27]? En wat moet worden opgemaakt uit het overzicht voor Hilversum?



Noord-Holland omgeving Hilversum	Nummer	PM10	NO	NO2	NH3
Hilversum-Johannes Geradtsweg	547	18	.	.	B
Bussum-Ceintuurbaan	548	16	20	47	B
Laren-Jagerspad	549	18	.	.	A

PM_{10} en NO_2 kent de geïnteresseerde leek mischien al uit de milieurapportages bij de IBP-projecten, maar wat zijn NO en NH3? En wat betekenen de symbooltjes onder NH3? Onduidelijkheden die de kritische of misschien zelf wantrouwende burger niet werkelijk gerust stellen. Van de vakexperts in de gemeente mag de burger verwachten dat zij in samenspraak met het RIVM voor een leeswijzer of een handleiding voor de interpretatie van de data, zorg draagt .

[26] http://www.hilversumbeterbereikbaar.nl/index.php?page=1-6-1
[27] http://www.lml.rivm.nl/data_nietlml/actueel.html