

## Rapportage eerste analyse resultaten enquête: Betaald parkeren in Hilversum

Concept versie 0.4

November 2024



### Versiebeheer

datum	versie	auteur(s)	voornaamste wijziging
1-08-2024	V01	Mvdk, GK, AV	Ruwe eerste opzet document
3-11-2024	V02	MvdK	Basis document opgemaakt
5-11-2024	V02	Mvdk, GK, AV	Analyse en resultaten van enquête
6-11-2024	V04	GK, AV	Aanpassingen met extra resultaten onderzoek

## 1. Aanleiding

De aanleiding voor dit onderzoek is de recente uitbreiding van het betaald parkeren in bijna alle wijken van Hilversum, een besluit dat door de gemeente werd genomen zonder voldoende betrokkenheid van de bewoners. Dit heeft geleid tot twijfel of het beleid daadwerkelijk wordt gedragen door de gemeenschap en of de besluitvorming transparant is verlopen. Er is een groeiende bezorgdheid onder de inwoners over de effectiviteit, kosten en impact van het nieuwe parkeerbeleid, en velen geven aan zich onvoldoende gehoord te voelen. Daarnaast zijn er vragen over de noodzaak van de uitbreiding en de gevolgen voor de leefomgeving en de lokale economie.

Het initiatief *stopbetaaldparkerenhilversum.nl* is gestart door meerdere bewoners uit Hilversum Oost, Noord en Zuid, in samenwerking met andere initiatieven zoals [parkeerbeter.nl](http://parkeerbeter.nl). Deze initiatieven hebben eerder zorgen geuit over het parkeerbeleid, maar hun standpunten werden niet meegenomen in de beleidskeuzes. Het doel van dit initiatief is om een breder en representatief beeld te verkrijgen van de meningen van de bewoners en om inzicht te krijgen in hun ervaringen en wensen met betrekking tot het parkeerbeleid.

Dit rapport is gebaseerd op feiten en objectieve gegevens die zijn verzameld via een enquête en andere onderzoeken. Het bevat geen persoonlijke gevoelens, maar biedt een gedegen en objectief overzicht van de resultaten. Dit betreft het schetsen van de perspectieven van personen met zowel een positieve als een negatieve visie op betaald parkeren. De gegevens uit de enquête en aanvullende onderzoeken vormen de basis voor de bevindingen en conclusies, zodat er goed onderbouwde aanbevelingen kunnen worden gedaan voor een rechtvaardiger en transparanter parkeerbeleid.

## 2. Doel

Het doel van deze enquête en dit rapport is om een representatief beeld te krijgen van de zorgen en wensen van de Hilversumse gemeenschap met betrekking tot het nieuwe parkeerbeleid. Tot op heden hebben meer dan 550 betrokkenen hun mening gedeeld, wat een indicatief beeld biedt van de gedachten en gevoelens die leven in de verschillende wijken van Hilversum. De enquête sluit echter pas in december, waarna de definitieve resultaten worden geanalyseerd en een uitgebreid eindrapport zal worden opgesteld.

Naast de enquête worden ook aanvullende onderzoeken uitgevoerd die zich richten op het parkeerbeleid van de gemeente en de feitelijke situatie in de wijken. Hierbij wordt specifiek gekeken naar de nut en noodzaak van de huidige parkeermaatregelen, mede aan de hand van observaties en beschikbare data over de verkeersdrukte en de beschikbaarheid van parkeerruimte. Door deze aanvullende gegevens te integreren, beoogt de definitieve rapportage een breed onderbouwde basis te bieden voor een gefundeerd gesprek met de gemeente.

Dit voorlopige rapport biedt een eerste inzicht van de resultaten binnen de gemeenschap en vormt een opstap naar een bredere en gefundeerde dialoog over het parkeerbeleid in Hilversum. Het uiteindelijke doel is om te komen tot een parkeerbeleid dat niet alleen effectief is, maar ook recht doet aan de belangen en behoeften van alle betrokkenen, en waarbij zij zich daadwerkelijk betrokken en gehoord voelen in de besluitvorming.

### 3. Kernvragen van het onderzoek

De kernvragen zijn opgesteld om de belangrijkste zorgen en informatiebehoeften van de bewoners van Hilversum met betrekking tot het nieuwe parkeerbeleid te achterhalen. Deze vragen vormen de basis voor de enquête, wijkobservaties en beleidsanalyse, en de antwoorden zullen worden gebruikt om de conclusies van dit rapport te trekken.

- 1. Hoe ervaren bewoners de uitbreiding van betaald parkeren in hun wijk?*  
Wat is de algemene tevredenheid over het nieuwe beleid en de impact op de mobiliteit en leefbaarheid?
- 2. In hoeverre voelen bewoners zich betrokken bij de besluitvorming?*  
Werden alle wijken voldoende betrokken bij de besluitvorming en is er een breed overleg georganiseerd?
- 3. Wordt er voldoende rekening gehouden met de huidige verkeersdruk?*  
Is de bestaande verkeersdruk meegenomen in de afwegingen voor betaald parkeren?
- 4. Zijn de procedures correct doorlopen en zijn de juiste belanghebbenden betrokken?*  
Zijn alle relevante partijen en bewoners op de juiste wijze geïnformeerd en betrokken bij de genomen besluiten?
- 5. Welke alternatieven of aanpassingen zouden bewoners verkiezen als zij het niet eens zijn met het huidige beleid?*  
Wat zijn de voorkeuren van bewoners voor alternatieve parkeeroplossingen, indien zij tegen de huidige uitbreiding van betaald parkeren zijn?
- 6. Is er voldoende objectieve onderbouwing voor de nut en noodzaak van de uitbreiding?*  
Zijn de argumenten voor de uitbreiding van betaald parkeren goed onderbouwd met data over parkeerdruk en verkeerssituatie?

### 4. Onderzoeksmethoden

Dit hoofdstuk beschrijft de opzet van het onderzoek dat is uitgevoerd om inzicht te krijgen in de ervaringen en meningen van de bewoners van Hilversum rondom de uitbreiding van betaald parkeren. Het onderzoek bestaat uit zowel kwantitatieve als kwalitatieve elementen, waaronder een online enquête, wijkobservaties en verkeersmetingen, en beleidsanalyses. Door deze aanpak wordt een breed en representatief beeld van de situatie verkregen, waarbij rekening wordt gehouden met de verschillende perspectieven van bewoners en de objectieve omstandigheden in de wijken

#### A. Online Enquête

Op 25 september 2024 is via de website [stopbetaaldparkerenhilversum.nl](https://stopbetaaldparkerenhilversum.nl) een online enquête gestart om een breed scala aan meningen en ervaringen van Hilversumse bewoners te verzamelen. Deze enquête staat open tot 31 december 2024. De enquête richt zich op verschillende thema's, waaronder:

- Er zijn vragen gesteld over de tevredenheid van bewoners met het parkeerbeleid, de ervaren kosten en de impact van het beleid op de leefomgeving.
- De enquête peilt in hoeverre bewoners zich betrokken voelen bij de besluitvorming en of ze het gevoel hebben dat hun mening wordt gehoord door de gemeente.
- Er is informatie verzameld over de parkeerbehoefte van bewoners, het type parkeervoorzieningen dat zij nodig achten en hoe zij de beschikbaarheid van parkeerplaatsen ervaren.

De enquête is verspreid via verschillende kanalen, waaronder lokale websites, kranten en social media, om een brede respons te bevorderen. Deze promotie zal de komende weken verder worden uitgebreid. In december zal de enquête definitief worden gesloten, waarna de verzamelde data in detail zal worden geanalyseerd voor de eindrapportage.

### **B. Wijkobservaties en Verkeersmetingen parkeerdruk**

Naast de enquête zijn er observaties uitgevoerd in geselecteerde wijken om inzicht te krijgen in de feitelijke parkeerdruk en verkeerssituatie. Hierbij is specifiek gelet op:

- Op verschillende momenten van de dag is gemeten hoe intensief parkeerplaatsen worden benut.
- Data over de hoeveelheid verkeer en de knelpunten die dit mogelijk veroorzaakt in bepaalde wijken.
- De observaties zijn naast de enquêtegegevens gelegd om overeenkomsten of verschillen in de ervaren en gemeten situatie te identificeren.
- Data vanuit de gemeente rondom de verkeersmetingen die de afgelopen jaren zijn uitgevoerd.

### **C. Beleidsanalyse**

Om de context van de uitbreiding van betaald parkeren volledig te begrijpen, zal er nog een diepgaand onderzoek worden verricht naar de gemeentelijke beleidsdocumenten en beslissingen rondom het parkeerbeleid. Dit gebeurt door middel van aanvullende WOO-verzoeken (Wet openbaarheid van bestuur) en het doorspitten van alle beschikbare openbare informatie door juridisch onderlegde personen. Daarnaast wordt het parkeerbeleid in andere steden verder onderzocht om een meer gedetailleerde vergelijking te kunnen maken.

De belangrijkste onderzoeksgebieden zijn:

- Er wordt diepgaand inzicht verkregen in de doelen die de gemeente nastreeft met de uitbreiding van betaald parkeren, evenals de onderbouwing van deze doelen.
- Er wordt een uitgebreider onderzoek uitgevoerd naar het parkeerbeleid in vergelijkbare Nederlandse gemeenten, om de proportionaliteit en haalbaarheid van het beleid te toetsen.
- Er wordt een grondige beoordeling gemaakt van de wettigheid en naleving van de inspraakprocedures die door de gemeente zijn gevolgd, met speciale aandacht voor de transparantie van de besluitvorming en de mate waarin bewoners betrokken zijn

Aangezien nog niet alle relevante informatie op dit moment beschikbaar is, zal het onderzoek in de komende periode verder worden verdiept, zodat een volledig en objectief overzicht kan worden

gepresenteerd van de beleidscontext en de bredere gevolgen van de uitbreiding van betaald parkeren in Hilversum.

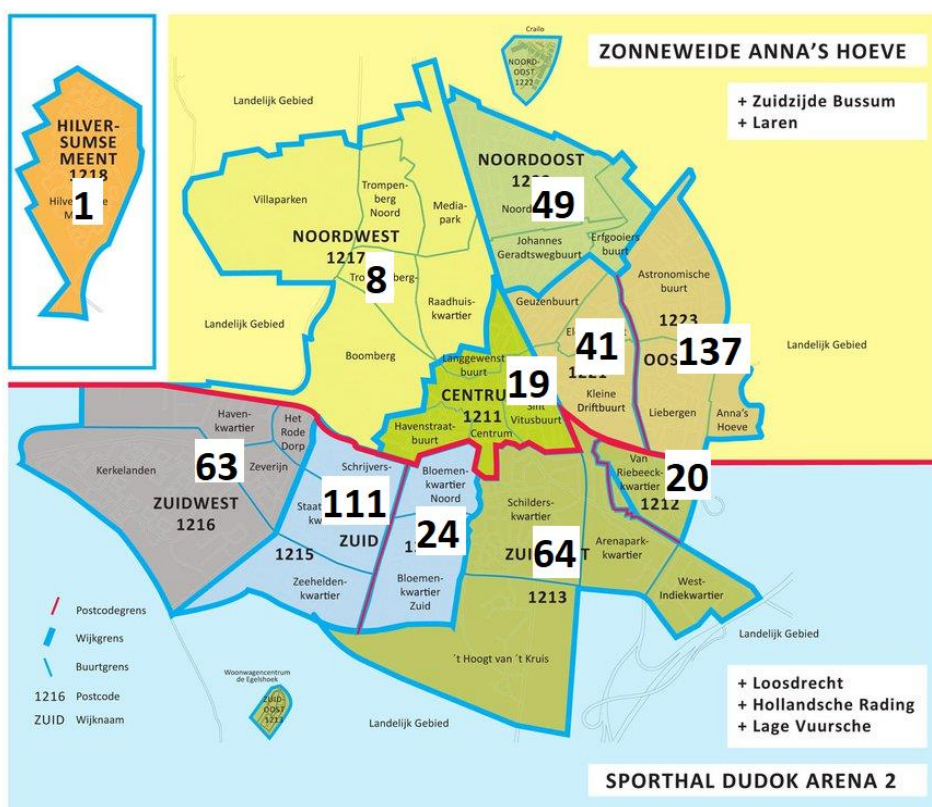
## 5. Resultaten Enquête

In dit hoofdstuk worden de voorlopige resultaten gepresenteerd van de enquête die is uitgevoerd onder de bewoners van Hilversum met betrekking tot het parkeerbeleid.

Hoewel de enquête pas in december definitief wordt afgesloten, worden in dit hoofdstuk de bevindingen tot nu toe gepresenteerd, waarmee een eerste inzicht wordt geboden in de gedachten en wensen van de Hilversumse bewoners. De resultaten zullen verder worden geanalyseerd en verwerkt in de eindrapportage, maar dit hoofdstuk biedt alvast een voorproefje van de richting waarin de bevindingen zich ontwikkelen. Het hoofdstuk bevat zowel kwantitatieve als kwalitatieve gegevens, waarmee de brede spectrum van meningen rondom het parkeerbeleid in kaart wordt gebracht.

### Respondenten en aantallen

De volgende aantallen mensen hebben per postcode deelgenomen aan de enquête (indien de postcode tijdens deelname werd opgegeven). Uit de kaart blijkt dat een groot deel van de respondenten afkomstig is uit wijken waar betaald parkeren al is ingevoerd, of waar de gemeente al contact heeft opgenomen over de invoering van betaald parkeren. Het is onze verwachting dat, zodra ook andere wijken met betaald parkeren te maken krijgen, er opnieuw een toestroom van deelnemers naar de enquête zal zijn.

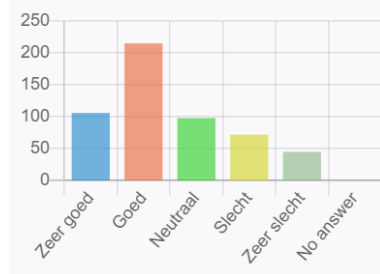


Dit komt doordat de gemeente in sommige wijken nog geen enkele informatie (huis aan huis) heeft verstrekt over de invoering van betaald parkeren.

Hieronder een overzicht van de eerste resultaten uit de enquête die beschikbaar is gesteld via [stopbetaaldparkerenhilversum.nl](http://stopbetaaldparkerenhilversum.nl)

### Beschikbaarheid en parkeerdruk

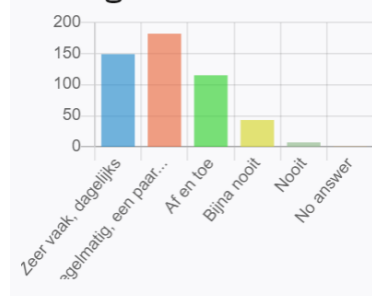
#### Hoe zou u de huidige beschikbaarheid van parkeerplaatsen in uw buurt beoordelen?



De respondenten geven aan dat de meeste mensen geen problemen ervaren met de parkeerdruk in de buurt.

In een verdere analyse zullen we onderzoeken of de mensen die "slecht" of "zeer slecht" hebben aangegeven, specifiek wonen op locaties waar de parkeerdruk mogelijk al hoog was voor invoering.

#### Hoe vaak gebruikt u de auto in Hilversum buiten uw eigen woongebied?

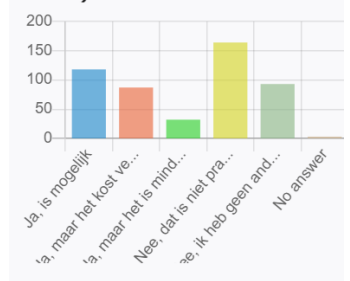


Veel mensen in Hilversum zijn sterk afhankelijk van de auto en geven aan dat ze geen andere keuze hebben. Slechts 118 respondenten geven aan dat er alternatieven mogelijk zijn, terwijl 87 respondenten aangeven dat alternatieven wel mogelijk zijn, maar veel meer tijd kosten.

De tussentijdse conclusie is dat voor de respondenten de auto essentieel is om naar het werk te gaan.

Het inperken van het gebruik van de auto in welke vorm dan ook heeft dus een direct effect op de bewoners van Hilversum.

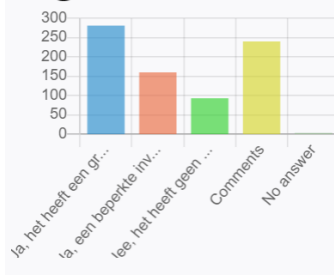
#### Kunt u redelijkerwijs ook met ander vervoer (openbaar vervoer of fiets) naar uw werk?





## Sociale consequenties

Beïnvloedt betaald parkeren hoe vaak bezoekers bij u langskomen?

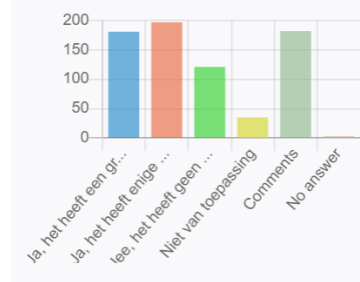


Een pijnlijke conclusie is dat de respondenten aangeven dat het betaald parkeren direct invloed heeft op het aantal bezoekers die bewoners ontvangen.

Veel opmerkingen bij deze vraag laten zien dat de betrokkenen het besluit om betaald parkeren in te voeren niet begrijpen en boos zijn over de beslissing van de politiek.

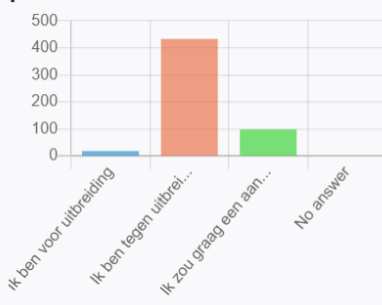
Slechts 121 respondenten geven aan dat het betaald parkeren geen impact heeft op hun sociale leven.

Heeft betaald parkeren impact op uw sociale leven?



## Uitbreiding van betaald parkeren

Bent u voor of tegen het uitbreiden van het betaald parkeren in Hilversum?



**Uit de enquête zijn 433 personen tegen betaald parkeren, 18 personen zijn voor de uitbreiding van betaald parkeren, en 98 personen willen een ander beleid.**

Van de 98 respondenten die een ander beleid steunen, hebben we gevraagd welke alternatieven zij zouden ondersteunen. Deze vraag werd alleen gesteld aan degenen die voor een aangepast beleid zijn.

Uit dit vraagstuk zijn veel opmerkingen gekomen, maar er zijn ook enkele duidelijke voorkeuren naar voren gekomen, waaronder:

- 54 personen willen alleen betaald parkeren binnen het centrum, waarbij parkeren buiten het centrum gratis blijft (zoals in de situatie van 2023).
- 35 personen zouden de invoering van blauwe zones steunen, waarbij gratis parkeren voor een beperkte tijd (bijvoorbeeld maximaal 2 uur) mogelijk is.
- 55 personen zouden het goed vinden als bezoekers kosteloos kunnen parkeren en van tevoren worden aangemeld via een verkeersapplicatie
- 35 personen willen kunnen parkeren in geheel Hilversum met de bewonersvergunning

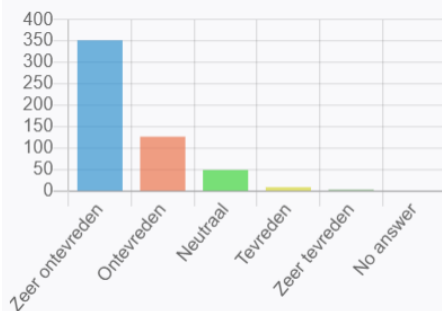
Op deze vraag zijn veel opmerkingen gegeven die nog nader worden uitgewerkt in de definitieve versie van de rapportage. Daarnaast willen veel (395) van de respondenten een uitzondering van het



parkeerbeleid voor personen waarvoor momenteel geen specifieke regels of beleid zijn (zoals mantelzorgers etc). Ook deze vraag wordt nog nader uitgewerkt.

### Informatievoorziening vanuit de gemeente

#### Hoe ervaart u de communicatie van de gemeente Hilversum over het parkeerbeleid?



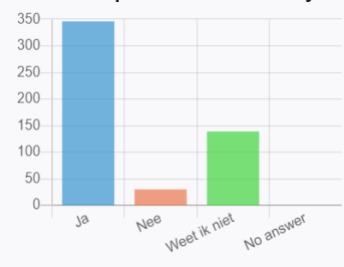
352 respondenten geven aan zeer ontevreden te zijn over de communicatie, en 127 respondenten zijn ontevreden. Slechts 9 respondenten zijn tevreden, en 49 zijn neutraal.

Respondenten uit Oost geven aan dat deze klachten al eerder zijn geuit tijdens de uitrol en communicatie van het beleid. In Hilversum Zuid (rondom het sportpark) is opnieuw dezelfde fout gemaakt, waarbij de gemeente volgens de respondenten niet in staat was om de bewoners op een correcte manier te informeren.

Verder geven 481 respondenten aan dat zij nooit eerder zijn geïnformeerd door de gemeente Hilversum over het nieuwe parkeerbeleid, noch zijn ze uitgenodigd of geïnformeerd over bewonersbijeenkomsten waarin het parkeerbeleid werd besproken.

### Politieke landschap

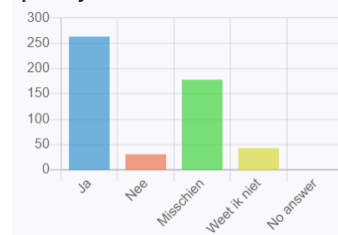
#### Zou u gekozen hebben voor een partij tijdens de afgelopen gemeenteraad verkiezingen, als deze tegen uitbreiding van betaald parkeren zou zijn?



Op de vraag of het parkeerbeleid invloed heeft op de keuze voor een politieke partij bij de gemeenteraadsverkiezingen, geven 30 respondenten aan dat dit geen invloed heeft. Een groot aantal respondenten zou echter een andere keuze hebben gemaakt, en sommigen geven aan dat dit hen mogelijk ook in 2026 zal beïnvloeden.

De ergernis over het parkeerbeleid is daardoor groot.

Als er een nieuwe partij in Hilversum zou komen die tegen betaald parkeren is en dit als een van de belangrijkste punten in hun programma heeft staan, zou u dan overwegen om op deze partij te stemmen?



### ***Algemene opmerkingen uit de enquête***

Het betaald parkeren heeft een aanzienlijke invloed op de bezoekfrequentie voor veel mensen. De exorbitant hoge parkeerkosten (max. 17,30 per dag of de bewoners tarieven) vormen een flinke belemmering, waardoor het moeilijk wordt om regelmatig deel te nemen aan sociale activiteiten, zoals korte bezoeken, sport of vrijwilligerswerk. Vooral wanneer men voor korte parkeertijden buiten de eigen parkeerzone toch het volledige tarief moet betalen, ervaren veel bewoners dit als onterecht en soms zelfs als "diefstal". Dit leidt tot gevoelens van onvrede en onrechtvaardigheid. Daarnaast blijkt de nut en noodzaak te ontbreken en zijn er volgens de respondenten ook veel andere mogelijkheden.

De financiële druk is zo sterk dat sommige bewoners, familieleden en vrienden ervoor kiezen minder vaak naar Hilversum te gaan, aangezien openbaar vervoer geen kostenefficiënt alternatief biedt. Dit heeft een negatieve invloed op hun sociale leven, waardoor activiteiten zoals boodschappen doen, familiebezoeken en hobby's minder frequent plaatsvinden. Bovendien ervaren veel mensen deze extra kosten als een belasting, vooral wanneer zij ook verplichtingen zoals mantelzorg of vrijwilligerswerk hebben. Deze verplichtingen komen nu met bijkomende kosten, wat de druk verder vergroot.

Parkeerkosten worden steeds vaker gezien als een belemmering voor sociale interactie. Activiteiten die voorheen vanzelfsprekend waren, worden nu minder vaak ondernomen, of zelfs helemaal vermeden. Voor sommigen betekent dit dat ze niet langer naar de sportschool of club kunnen gaan, wat hun sociale netwerk verder afbrokkelt. Het gebrek aan financiële ruimte maakt het moeilijk om actief deel te nemen aan het sociale leven en zich in te zetten voor de gemeenschap.

Veel bewoners hebben het gevoel dat hun mogelijkheden om te participeren in het sociale leven worden ingeperkt door onredelijke onnodige kosten en onnodige beperkingen. De combinatie van hoge parkeerprijzen en het gebrek aan alternatieven draagt bij aan gevoelens van onmacht en frustratie, vooral onder mensen met een beperkt budget die zich steeds minder in staat voelen om hun dagelijks leven te leiden zoals zij zouden willen.

## 6. Resultaten wijk observaties en metingen parkeerdruk

In dit hoofdstuk worden de bevindingen gepresenteerd van de wijk observaties en metingen van de parkeerdruk in Hilversum. De observaties in de wijk Laapersveld zijn afgerond en kunnen mogelijk dienen als representatieve case voor andere wijken. De gegevens bieden inzicht in de bezettingsgraad van parkeerplaatsen, verkeersstromen en de gevolgen van de parkeermaatregelen.

Hoewel nog niet alle wijk observaties volledig zijn uitgewerkt, geven de afgeronde observaties in Laapersveld al waardevolle informatie. Deze gegevens worden gebruikt om te analyseren of de doelstellingen van het parkeerbeleid overeenkomen met de daadwerkelijke situatie en om mogelijke knelpunten te identificeren die bewoners in de enquête hebben aangegeven.

### **Overzicht van de Laapersveld Observaties en metingen parkeerdruk**

De observatie in de wijk Laapersveld heeft plaatsgevonden van 10 juni 2024 tot 21 juni 2024. De parkeerdruk is weergegeven als het percentage aantal bezette parkeervakken ten opzichte van het aantal beschikbare parkeervakken.

Over het algemeen geldt dat een parkeerdruk van 85% of hoger wordt gezien als hoog. Deze grens is gekozen om met een overcapaciteit van 15% te werken in de beschikbaarheid van het aantal plaatsen. Dit percentage is slechts een richtlijn en kan in de praktijk afwijken afhankelijk van de parkeerbalans in een wijk.

Tijdens deze periode zijn er meerdere metingen uitgevoerd om de bezettingsgraad van parkeerplaatsen, verkeersdruk en de impact van het parkeerbeleid te analyseren. De bevindingen uit deze observaties

wijzen op enkele belangrijke trends en knelpunten die relevant kunnen zijn voor andere wijken in Hilversum.

In de wijk is op 19 locaties (alle beschikbare en openbare en particulieren parkeerplaatsen) over de dagen maandag tot en met zaterdag per uur, voor de tijdstippen 09:00 tot en met 17:00 uur, geteld hoeveel auto's geparkeerd stonden.



In de afbeelding hiernaast is weergegeven waar de metingen zijn uitgevoerd.

Het aantal beschikbare parkeervakken is als volgt verdeeld:

Openbaar:	117
Particulier bewoners:	76
Particulier bedrijven:	477
<b>Totaal:</b>	<b>670</b>

De gemiddelde gemeten parkeerdruk op werkdagen maandag t/m vrijdag tussen 09:00 en 17:00 kwam neer op:

Openbaar:	51%	(60 van 117)
Particulier bewoners:	59%	(45 van 76)
Particulier bedrijven:	51%	(245 van 477)
<b>Totaal:</b>	<b>52%</b>	<b>(350 van 670)</b>

De gemiddelde parkeerdruk is ongeveer 52%. Na 17:00 uur ligt de gemiddelde parkeerdruk ruim onder 20%.

Als we kijken naar de momenten waarop de parkeerdruk boven de 85% uitkomt, is dit slechts op een beperkt aantal dagen, tijden en locaties.

Van de openbare parkeerplaatsen is slechts één locatie waar er tussen 09:00 en 13:00 de parkeerdruk boven de 85% komt. Deze plaatsen liggen direct aan het bedrijf Xebia. Deze locatie wordt vrijwel uitsluitend door personeel en klanten van Xebia gebruikt en heeft daardoor geen impact voor de rest van de wijk.

Ook is de parkeerdruk met name op dinsdag en donderdag hoog bij de publieke locaties rondom het bedrijf Xebia.

Bij de particuliere parkeerplaatsen bij de bedrijven is voor de scholen ATC en de Gooische Praktijk School een hoge bezetting gemeten tot respectievelijk 13:00 en 15:00 uur.

De conclusies uit de metingen zijn dat:

- 1) De gemiddelde parkeerdruk lager is dan 52%.
- 2) Er is slechts een hoge parkeerdruk (hoger dan 85%) gemeten bij de openbare en particuliere parkeerplaatsen naast of bij Xebia, ATC en de Gooische praktijkschool.
- 3) De hoge parkeerdruk geldt voor deze beperkte locaties slechts tussen 09:00 en 15:00 uur.
- 4) Na kantoortijden (17:00) en op zaterdagen is de parkeerdruk ruim lager dan 20%.

De wijk ervaart buiten kantoortijden geen enkele overlast door parkeerdruk. Ook tijdens kantoortijden op werkdagen is de parkeerdruk voor bewoners en bezoekers beperkt. De overlast wordt tijdens beperkte uren en op een beperkt aantal locaties enkel en alleen veroorzaakt door bezoekers en medewerkers van bedrijven.

Op basis van reacties in de enquête blijkt dat de situatie in Laapersveld representatief is voor meerdere andere wijken in Hilversum. Bewoners gaven aan vergelijkbare ervaringen te hebben met de parkeerdruk, verkeersoverlast en de effectiviteit van de genomen maatregelen.

Gegeven de uitgangspunten van de mobiliteitsvisie bij het parkeerbeleid, welke stellen dat het betaald parkeerbeleid geen verdienmodel mag zijn en dat particulieren in eerste instantie de parkeerbehoefte zo veel mogelijk zelf moeten oplossen, lijkt het invoeren van betaald parkeren bij een gemiddelde parkeerdruk van minder dan 60% op kantoortijden en lager dan 20% niet gerechtvaardigd te zijn.

***De vraag die hierbij gesteld kan worden is of het noodzakelijk en proportioneel is om betaald parkeren in te zetten buiten kantoortijden om parkeerdruk en overlast door parkeren te verminderen.***

## 7. Resultaten Beleidsanalyse

In dit hoofdstuk worden de resultaten gepresenteerd van de analyse van het gemeentelijke parkeerbeleid en de besluitvorming rondom de uitbreiding van betaald parkeren in Hilversum. De beleidsanalyse biedt inzicht in de onderbouwing van de beslissing, de doelstellingen die de gemeente heeft nagestreefd, en de effectiviteit van het beleid in relatie tot deze doelstellingen.

De bevindingen uit de beleidsanalyse wijzen op enkele mogelijke inconsistenties tussen de doelstellingen van het beleid en de ervaren effecten in de wijken. Ook wordt de vraag gesteld of er voldoende alternatieven zijn geboden voor bewoners die niet akkoord gaan met het beleid, en of het proces van besluitvorming inderdaad de belangen van alle betrokkenen heeft meegenomen.

- 1) Is de proportionaliteit en noodzaak voor het invoeren van de maatregel aangetoond?
- 2) heeft er wel een juiste participatie plaatsgevonden?

Met betrekking tot de eerste vraag loopt er op dit moment een Woo-verzoek bij de gemeente Hilversum. Er is tot op heden nog geen besluit genomen op dit verzoek. Hangende de uitkomsten zal dit onderwerp later verder worden uitgewerkt.

De volgende resultaten zijn al wel duidelijk naar voren gekomen uit ons onderzoek met de informatie die nu in het bezit is. Deze informatie kan worden aangepast na nieuwe inzichten.

### **Gemeente geeft onjuist beeld van de participatie en draagvlak**

#### **A. vrijwel geen bewoners betrokken bij participatie**

Met betrekking tot de participatie heeft de gemeente herhaaldelijk gecommuniceerd dat er bijeenkomsten zijn gehouden over het invoeren van het betaald parkeren en dat er ruim 500 deelnemers aanwezig waren.

Echter kan uit de notulen van alle 35 bijeenkomsten de lijst van aanwezigen worden opgemaakt. Wat hierbij naar voren komt is dat er geen 500 aanwezigen zijn geweest maar in totaal 282 personen.

Van deze 282 personen zijn er 80 VWO-4 scholieren van het Roland Holst college en 15 basisscholieren. Er blijven dan ook nog maar 187 aanwezigen over die een redelijk belang hebben of kunnen hebben bij het invoeren van betaald parkeren.

De overige 187 aanwezigen zijn in overgrote meerderheid vertegenwoordigers van onderwijsinstellingen, bedrijvenparken, ondernemers, landelijke belangenverenigingen, ambtenaren, hulpdiensten etc.

Wanneer het aantal bewoners wordt geteld kan slechts een tiental mensen worden aangewezen als bewoner. De gemeente heeft willens en wetens een onjuist beeld gegeven van de participatie van burgers.

Daarnaast waren de bijeenkomsten open gestructureerd en is er niet nader ingegaan op de mogelijke invoering van betaald parkeren en de verschillende mogelijkheden. Aanwezigen mochten zelf inbreng geven op de eigen visie voor mobiliteit.

Er is geen hoor en wederhoor toegepast, er zijn slechts meningen opgehaald die door de gemeente zelf zijn verwerkt en beoordeeld en waar geen enkele terugkoppeling op gegeven is door aanwezigen.

## B. Geen draagvlak

De Gemeente stelt dat er voldoende draagvlak onder de inwoners is voor het invoeren van betaald parkeren. Zij stellen dat er bij het participatietraject ruim 500 deelnemers en inwoners zijn betrokken (zie vorige punt)

De gemeente heeft tevens aangegeven dat er een enquête onder de bewoners is gehouden over betaald parkeren.

Echter blijkt uit de mobiliteitsvisie zelf dat er geen grote meerderheid is onder de inwoners voor het invoeren van scherpere maatregelen mbt parkeren voor het verbeteren van de leefbaarheid en ruimte in de gemeente.

Uit een eerder vragenlijst bij de mobiliteitsvisie 2024 is, onderaan pagina 5 uit het rapport "Uitvoeringprogramma Mobiliteit 2024, deelonderzoek 8: Parkeren" d.d. 29 november 2022 (referentie BI2917-MI-RP-220201-1358), weergegeven dat minder dan 37% van de inwoners van Hilversum voor de invoering van maatregelen is om deelmobiliteit te stimuleren en het aantal parkeerplaatsen terug te dringen. Ruim 49% geeft juist aan daar geen voorstander van te zijn.

Daarnaast hebben ruim 3000 personen en inwoners van Hilversum medio 2024 een petitie ondertekend waarin zij aangeven tegen de invoering van betaald parkeren te zijn.

Tenslotte laten de eerste uitkomsten van onze enquête zien dat er een meerderheid van de 500 deelnemers tegen de invoering van betaald parkeren in de huidige vorm is. Ook hebben de respondenten van de enquête aangegeven dat zij op geen enkele wijze een vragenlijst of enquête van de gemeente hebben ontvangen.

Op basis van alle beschikbare openbare informatie kan de claim, dat er ruim 500 bewoners zijn betrokken bij de participatie voor de invoering van het betaald parkeren en dat er voldoende draagvlak voor is, ergens cijfermatig worden onderbouwd.

Sterker nog ruim 3.000+ inwoners hebben duidelijk aangegeven tegen de invoering van betaald parkeren te zijn.

***De vraag die hierbij gesteld kan worden is of de gemeente cijfermatig en in detail een juiste onderbouwing kan geven van het aantal betrokken inwoners en hoeveel mensen hiervan voorstander of tegenstander zijn van betaald parkeren.***



***Tevens wordt gevraagd hoe het kan dat de gemeente claimt dat er voldoende draagvlak is terwijl er duizenden inwoners hebben aangegeven dat zij tegen de invoering zijn. Het aantal tegenstanders is vele malen hoger dan de door de gemeente geclaimde 500 deelnemers.***

***Tenslotte kan worden gevraagd op welke wijze de gemeente hoor en wederhoor heeft toegepast in het participatietraject met de bewoners. Zijn de uitkomsten uit de bijeenkomsten en maatregelen van het invoeren van betaald parkeren voorgelegd aan de bewoners om op te reageren?***

## 8. Tussentijdse Conclusie

Op basis van de voorlopige resultaten van de enquête, wijkobservaties en beleidsanalyse kunnen enkele belangrijke bevindingen worden geformuleerd:

### *Enquête*

De enquête toont aan dat veel respondenten geen problemen ervaren met de parkeerdruk, hoewel verder onderzoek nodig is om te begrijpen of de bewoners van drukke gebieden voor of na de invoering van het beleid anders denken. Veel Hilversummers zijn sterk afhankelijk van de auto, en alternatieven worden als tijdrovend ervaren. Dit wijst erop dat het auto-infarct direct invloed heeft op het dagelijks leven van de bewoners, vooral voor het woon-werkverkeer.

De invoering van betaald parkeren heeft ook sociale consequenties, waarbij veel respondenten aangeven dat het beleid negatieve gevolgen heeft voor hun sociale leven en dat ze boos zijn over de beslissing.

Een groot aantal respondenten is tegen de uitbreiding van betaald parkeren, terwijl anderen pleiten voor alternatieve beleidsopties, zoals betaald parkeren alleen in het centrum, blauwe zones, of kosteloos parkeren voor bezoekers via een app.

De informatievoorziening vanuit de gemeente is een belangrijk kritiekpunt. Veel respondenten geven aan dat ze slecht of niet geïnformeerd zijn over het nieuwe beleid, wat in sommige gebieden al eerder als probleem werd ervaren. De communicatie over de invoering van nieuwe parkeergebieden wordt door de gemeente niet verbeterd.

Tot slot heeft het parkeerbeleid invloed op de politieke keuzes van veel respondenten. De frustratie over het beleid is groot en kan de politieke voorkeuren in de toekomst beïnvloeden.

### *Beleidsanalyse*

Uit de beleidsanalyse blijkt dat de gemeente mogelijk een onjuist beeld heeft gegeven van burgerparticipatie en draagvlak: ondanks communicatie over bijeenkomsten met 500 deelnemers, geven de notulen aan dat slechts 282 mensen aanwezig waren, waarvan een klein aantal bewoners. Waardoor dit een zeer beperkte representatieve groep betreft.

Verder bestaat er twijfel over de proportie van het draagvlak dat de gemeente claimt. Zo blijkt uit de eerdere beleidsstukken dat minder dan 37% van de inwoners voorstander is van scherpere parkeermaatregelen, en dat ruim 49% juist tegenstander is. Ook dit wordt in de enquête ondersteund.

Daarnaast is er medio 2024 een petitie ondertekend door meer dan 3.000 mensen tegen betaald parkeren. Bewoners vragen daarom om transparantie van de gemeente over de werkelijke betrokkenheid van burgers en het draagvlak voor het beleid, met inachtneming van de enquête en de petitie die sterke tegenstand signaleren.

Deze tussentijdse conclusie vormt de basis voor de verdere analyse en de uiteindelijke aanbevelingen. De gegevens die tot nu toe zijn verzameld, wijzen erop dat er belangrijke kwesties spelen rondom de

uitvoering van het parkeerbeleid, die verder onderzocht moeten worden om tot een rechtvaardiger en effectiever beleid te komen.

De definitieve resultaten van de enquête, samen met de aanvullende wijkobservaties, zullen de komende maanden meer inzicht bieden in de behoeften van de bewoners en de mogelijkheden voor verbetering.