

Plan van aanpak Communicatie- en participatie Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie

Inhoud

1	Inleiding	1
2	Doel	1
3	Participatieplan	2
3.1	Stakeholders	2
3.1.1	Interne stakeholders - interne participatie	2
3.1.2	Externe stakeholders – externe participatie	2
3.2	Basis participatiestructuur	3
3.3	Ring van invloed	3
3.4	Meetlat Mobiliteit	4
3.5	Beeldmateriaal	4
3.5.1	het gezicht van het programma	4
3.5.2	De interactieve kaart	4
3.6	Soorten participatie vormen	5
3.7	Opbrengst participatiesessies	5
4	Communicatie- en participatieplanning	6
5	Samenvatting	6

1 Inleiding

Om uitvoering te geven aan de Mobiliteitsvisie 2040 is nader onderzoek en dus ook nadere communicatie en participatie met stakeholders noodzakelijk. Voor het Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040 – en dus voor de elf onderliggende projecten (inspanningen) – zetten we in op een gedegen en inclusief traject voor zowel communicatie als participatie. Tijdens het opstellen van de Mobiliteitsvisie 2040 (d.d. 22 april 2021) is er voor de communicatie, het participatiemateriaal en de -werkwijze een succesvolle formule ontwikkeld. Op diezelfde formule werken en bouwen we nu voort.

In dit plan van aanpak staat hoe we de communicatie vormgeven met de stakeholders van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit. Hieronder valt ook de participatie. In dit plan is uitgewerkt hoe iedereen betrokken en bereikt wordt bij het opstellen van het programma en de bijbehorende deelprojecten. Ook wordt kort de aanpak beschreven voor de branding van het programma.

Hilversum heeft gekozen voor een “*Hilversum: de stad voor groene, duurzame en innovatieve mobiliteit*”. De vraag is hoe Hilversum dat gaat doen. Die vraag gaan we gebruiken om de communicatie- en participatiestrategieën en de bijbehorende middelen vorm te geven.

De 11 projecten komen onder een degelijke programmaparaplu te hangen. We geven het programma en de projecten die eronder hangen één herkenbare structuur en één *look and feel* mee. Dat betekent dat alle projecten die onder het programma Mobiliteit vallen eenzelfde soort aanpak en aanblik krijgen inzake de communicatie en participatie. Op deze manier is zowel intern als extern duidelijk welke projecten er tot het uitvoeringsprogramma Mobiliteit behoren.

2 Doel

Het doel van het communicatie- en participatietraject is bedoeld om voor het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit een nog groter draagvlak te creëren dan bij de Mobiliteitsvisie 2040. Het traject is erop ingericht om zowel interne stakeholders (binnen de gemeente Hilversum) als externe stakeholders (Landelijke organisaties en andere overheden) bij het uitvoeringsprogramma te betrekken.

3 Participatieplan

Het participatieplan is onderdeel van dit plan van aanpak. Onder participatie verstaan we de actieve deelname van interne en externe stakeholders aan de onderzoeks- en uitvoeringsprocessen van de elf deelprojecten uit het Uitvoeringsprogramma. Het plan maakt duidelijk op welke wijze en in welke rol de verschillende (groepen) stakeholders actief deelnemen aan deze projecten. Middels het plan werken we aan een open en op vertrouwen gebaseerde relatie met inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden (zie ook paragraaf 3.1).

Tijdens de participatie bijeenkomsten staat de ‘waar- en hoe’-vraag centraal. Het is de bedoeling om op deze interactieve bijeenkomsten samen met de stakeholders tot concrete en gedragen plannen te komen, zodat dit uiteindelijk aan de raadscommissie en de gemeenteraad kan worden gepresenteerd. Tijdens de bijeenkomsten speelt het participatiemateriaal een belangrijke rol (zie ook paragraaf 3.7).

3.1 Stakeholders

Het is van groot belang om de interne en externe stakeholders goed in beeld te hebben, want ook dat draagt bij aan een gedragen participatieplan. Om de elf projecten in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit te laten slagen, is actieve deelname van interne en externe stakeholders nodig bij zowel onderzoek als uitvoering.

Bij het participatietraject maken we gebruik van de uitgebreide lijst van stakeholders die voor de Mobiliteitsvisie 2040 is opgesteld (zie bijlage 3 van de startnotitie). Per onderwerp wordt een selectie gemaakt van de stakeholders die actief bij dit participatieproces worden betrokken, daarbij wordt gekeken naar hun relatie met het onderwerp uit het Uitvoeringsprogramma. Net als bij het opstellen van de Mobiliteitsvisie 2040 wordt de inbreng van stakeholders goed afgewogen volgens de meetlat Mobiliteit (zie ook paragraaf 4.3). De kernwaarden en richting uit de vastgestelde Mobiliteitsvisie 2040 zijn hierin leidend.

3.1.1 Interne stakeholders - interne participatie

De interne participatie is gericht op het geven van een eerste duiding van de resultaten van de elf onderzoeken. Interne stakeholders binnen de gemeente Hilversum zijn:

- Planologen
- Stedenbouwkundigen
- Verkeerskundigen
- Ambtenaren die zich bezighouden met milieu, groen, duurzaamheid, parkeren, de energietransitie
- Projectleiders van huidige en toekomstige projecten

3.1.2 Externe stakeholders – externe participatie

Voortbouwend op de interne aanpak én uitkomsten naar aanleiding van de interne participatie gaan we ook extern het gesprek aan met stakeholders om aanvullende informatie over de onderzoeksresultaten te verzamelen.

In en rondom Hilversum:

- Inwoners
- Organisaties bedrijventerreinen als het Media Park, het Arenapark en Zuidwest
- Ondernemers- en winkeliersverenigingen (waaronder Ondernemersvereniging Hilversum Zuid West / OVHZW, M21/55)

- Scholen: directeuren en leerlingen van het MBO College Hilversum / ROC
- Studenten en scholieren
- Lokale verenigingen zoals de Fietzersbond en belangenverenigingen
- Politie, brandweer en ambulance
- Vele verschillende wijk- en buurtverenigingen, waaronder die van de Johannes Geradtsweg, de Diependaalselaan, de Gijsbrecht van Amstelstraat, De Groene Meren en de Hilversumse Meent

Landelijk en andere overheden:

- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW)
- Provincies Noord-Holland, Utrecht en Flevoland
- Naburige gemeenten als Utrecht, Amersfoort en Almere
- Belangenverenigingen, zoals Senver, Zorgpark Monnikenberg, de Fietzersbond, werkgeversorganisatie VNO-NCW, Koninklijke Horeca Nederland en de ANWB
- Vervoerders zoals de NS, ProRail, Connexxion, Transdev Nederland, Syntus Utrecht en taxibedrijven
- Goederenvervoer, waaronder ondernemersorganisatie TLN (Transport en Logistiek Nederland)

Voor een uitgebreidere stakeholderlijst zie de stakeholderslijst in bijlage 3 van de startnotitie.

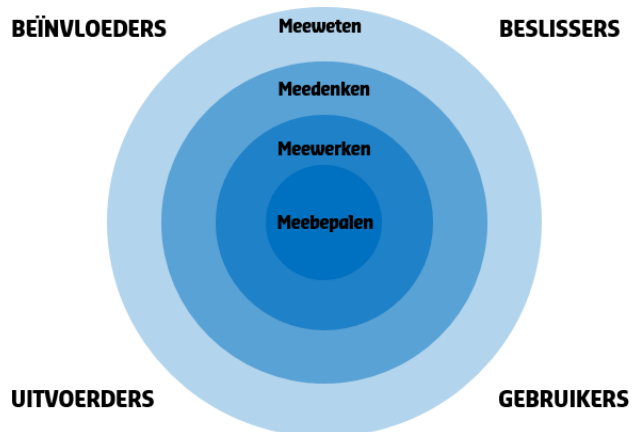
3.2 Basis participatiestructuur

Onderstaande vragen ondersteunen elke participatievorm die wordt ingezet:

1. Waarover: het centrale onderwerp
2. Met wie: lijst belanghebbenden en wat is hun rol?
3. Op welke momenten: fasering
4. Waarom: motieven en doelen
5. Beschikbare speelruimte binnen de participatieladder: meedenken en meewerken
6. Hoe: gewenste mate en de vorm
7. Opgehaalde informatie: waar komt dit terecht en wat wordt ermee gedaan?
8. Contact: manier waarop belanghebbenden verder op de hoogte worden gehouden

3.3 Ringen van invloed

Door te werken met een stakeholderanalyse en de ringen van invloed (zie afbeelding) wordt helder wie welke invloed krijgt binnen het uitvoeringsprogramma Mobiliteit en de elf projecten. Dit is de basis voor het in kaart brengen van het krachtenveld: met welke stakeholders hebben we te maken en waar staan deze. De ringen van invloed is een middel dat helpt om breder op zoek te gaan naar spelers die een belang hebben en betrokken zijn (of kunnen worden) bij of één of meerdere van de elf projecten.



Figuur 1 Ringen van invloed

Voorwaarde voor participatie is dat betrokkenen vooraf weten welke invloed zij hebben, welke randvoorwaarden er zijn en wat het uiteindelijke doel is. Voor het uitvoeringsprogramma Mobiliteit zitten de interne en externe stakeholders in verschillende ringen, vaak op meedenken en meewerken. Bij alle bijeenkomsten wordt vooraf meegegeven wat de mate van invloed is van de betrokken stakeholders. Na afronding van het participatietraject vraagt het college de raadscommissie om een advies over de resultaten en beslist het college over de vaststelling van het Uitvoeringsprogramma (meebepalen).

3.4 Meetlat Mobiliteit

Voor het opstellen van het Uitvoeringsprogramma worden de resultaten van de onderzoeken en participatie getoetst aan hun bijdrage aan de vastgestelde doelstellingen uit de Mobiliteitsvisie 2040. De doelstellingen die in de visie hiervoor waren geformuleerd zijn:

- het waarborgen van een goede bereikbaarheid van en binnen Hilversum;
- het bevorderen van de doorstroming voor alle modaliteiten;
- een goede leefbaarheid en verkeersveiligheid;
- een slimmere verdeling van het verkeer (inclusief stimuleren deelvervoer).

3.5 Beeldmateriaal

Het is belangrijk aansprekend beeldmateriaal in te zetten. Content met visuele aspecten bereikt een groter publiek dan tekst. En om nog wat specifiek te worden: ongeveer 90 procent van de informatie die onze hersenen oppikt is visueel. We verwerken visuele content 60.000 keer sneller dan dat we tekst kunnen verwerken. Dit heeft zich ook bewezen bij de Mobiliteitsvisie2040. Kortom, bij het uitvoeringsprogramma mobiliteit zetten we ook weer veel in op het gebruik van beelden.

3.5.1 het gezicht van het programma

Het gebruik van beelden begint met een duidelijke eigen stijl voor het programma en alle projecten en acties die eronder vallen. Het consequent doorvoeren van de *look-and-feel* zal het programma én de projecten duidelijk herkenbaar maken. Op die manier krijgt elk project een ‘gezicht’ en enthousiasmeert het participanten om samen te werken met de gemeente én de andere participanten.

Het beeldmateriaal:

- Ondersteunt de onderwerpen die de gespreksleider uitlegt;
- Laat aanwezig de informatie beter en sneller begrijpen;
- Prikkelt het creatief denken van de aanwezigen en stimuleert ideeën;
- Kanaliseert en structureert ideeën van de aanwezigen die de host/moderator ophaalt.

3.5.2 De interactieve kaart

Voor de participatiebijeenkomsten gebruiken we een gedetailleerde interactieve kaart van Hilversum. Om de onderzoeksresultaten (data en informatie) van de 11 deelprojecten inzichtelijk te maken worden deze integraal verzameld en in deze interactieve kaart verwerkt. Hierbij kan op wijk-, buurt- en straatniveau worden ingezoomd. Op deze manier worden de elf projecten duidelijk gevisualiseerd. In deze kaart wordt ook data en informatie verwerkt van het verkeersprognosemodel die Hilversum hanteert en diverse andere onderzoeken zoals die van het thema groen, geluid, emissieloze zones, etc. Aan de hand van deze gegevens kan zo direct inzichtelijk worden gemaakt wat de effecten van de te nemen maatregelen zijn en aan welke knoppen kan worden gedraaid. Op deze manier wordt het draagvlak vergroot voor de elf projecten die onderdeel uitmaken van het uitvoeringsprogramma.

Samengevat krijgt de Interactieve kaart vorm door:

1. De mogelijkheid om in te zoomen op stad, wijk, buurt en straatniveau (look en feel van google maps omgeving).
2. Een interactieve koppeling met het verkeersprognose model van Hilversum.
3. Verwerken van de statistische data, die voortkomen uit de 11 onderzoeken en middels iconen gevisualiseerd worden op de interactieve kaart.
4. De interactieve kaart geeft, na afloop van de participatiebijeenkomst een goed eindbeeld (screenshot) van de opbrengst van deze bijeenkomst.

Het uiteindelijke doel van de interactieve kaart is op een visuele manier inzichtelijk maken op een wat het effect is van de onderzoeksresultaten en de maatregelen op straat, wijk- buurt en voor de gemeente Hilversum. De data en informatie die gebruikt wordt voor de interactieve kaart kan op een makkelijke manier worden ontsloten via Openhilversum.nl.

Soorten participatie vormen

Net als bij de mobiliteitsvisie2040 zetten we verschillende vormen en middelen in voor de interne- en externe participatie.

1. Telefonische interviews
2. Fysieke bijeenkomsten
3. Focusgroepen (verdiepende gesprekken met +/- 12 personen per groep. Selectie op basis van burgerpanel)
4. Online bijeenkomsten
5. Peilingen of polls



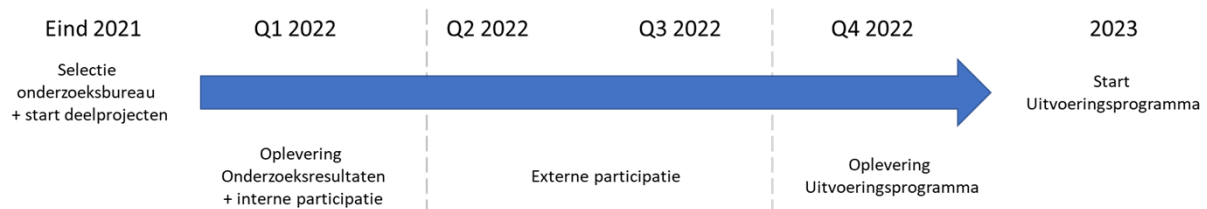
3.6 Opbrengst participatiesessies

De opbrengst van de participatiesessies draagt bij aan een concreet en onderbouwd uitvoeringsprogramma mobiliteit waarbij de projecten zijn geïnventariseerd. Dat betekent weer dat er ook gehoor kan worden gegeven aan deze opbrengst waardoor groter draagvlak wordt gecreëerd en de betreffende projecten fysiek kunnen worden uitgevoerd. Daarmee dragen de projecten uiteindelijk bij aan een verbetering van de leefbaarheid, een vermindering van de CO2-uitstoot en een betere doorstroming voor elk vervoersmiddel.

Aan het eind van de sessie moet elke groep belanghebbenden die aanwezig is zich herkennen in het gedeelde eindbeeld. Er ligt dan letterlijk een afbeelding met alle ideeën (waaronder de iconen in de plattegrond) die de aanwezigen hebben genoemd. De opgehaalde informatie wordt tevens in beeld en tekst verwerkt in een verslag. Elke sessie wordt op dezelfde manier uitgewerkt.

4 Communicatie- en participatieplanning

De communicatie- en participatieplanning is afhankelijk van de afronding van de onderzoeksresultaten. De onderzoeken worden naar verwachting in het eerste kwartaal afgerond. Aan het einde van het eerste kwartaal beginnen we vervolgens met de interne participatie. In de loop van het tweede en derde kwartaal 2022 volgt het participatietraject met de externe stakeholders. Waar mogelijk trekken we daarin samen op met de participatie rondom de Omgevingsvisie.



5 Samenvatting

Het participatie en communicatietraject zal als volgt worden vormgegeven:

1. Externe onderzoeken gebaseerd op de 11 onderwerpen;
2. Communicatie en participatieplan, met hierin de volgende onderdelen:
 - a. 30 minuten gesprekken ter voorbereiding op de participatiebijeenkomst om naar boven te halen wat de verwachtingen en behoeften zijn van de participatiebijeenkomst;
 - b. Opzetten van de participatiebijeenkomsten met de stakeholders (fysiek/online). Afhankelijk van de opgave in het gebied worden stakeholders of een combinatie daarvan hiervoor uitgenodigd. Dit is afhankelijk van de resultaten van de onderzoeken en van de input van de participanten, tijdens het 30 minuten gesprek.
 - c. Aangaan van het gesprek met de participanten tijdens de participatiebijeenkomst;
 - d. Verwerken van de input middels verslaglegging;
3. Verzamelen van alle informatie en voorleggen aan het college en de commissie.

