



Een eerlijk en duurzaam parkeerbeleid in Hilversum

INITIATIEFVOORSTEL

Onderwerp: **Een eerlijk en duurzaam parkeerbeleid in Hilversum**
Indiener: **Fractievoorzitter Mirjam Kooloos**
Steller: **Ben Bus, Commissielid Leefbaar Hilversum**
Portefeuilles: **Wethouders Annette Wolthers (Verkeer) en Jan Kastje (Duurzaamheid)**
Datum: **15 november 2019**

Ter voorlegging

Met het Initiatiefvoorstel **Een eerlijk en duurzaam parkeerbeleid in Hilversum** bestaat de mogelijkheid om problemen van CO₂, Stikstof en Fijnstof sterk te reduceren en zodoende het gestelde doel om Hilversum voor 2040 klimaatneutraal te krijgen mogelijk te versnellen.

Citaat uit het Hilversumse Bestuurlijk Plan van Aanpak *'Aan de slag met de Omgevingsvisie'*:
'Aan de andere kant zijn er met SMART-mobility, MaaS en het succes van de e-bike goede mogelijkheden om mobiliteit en parkeren slimmer en beter te organiseren. Bereikbaarheid en parkeren zijn belangrijke thema's in de Hilversumse samenleving en scoren ook hoog in de wijkanalyses. Mobiliteit, bereikbaarheid en parkeren vormen daarmee belangrijke thema's voor de gemeentelijke Omgevingsvisie'.

Hierbij vragen wij het College dit onderwerp in behandeling te nemen.

Voorwoord

Met **Een eerlijk en duurzaam parkeerbeleid in Hilversum** bereiken we voor heel Hilversum dat er een kanteling ontstaat van parkeertarieven per wijk naar betaald parkeren in heel Hilversum. De opbrengst komt ten goede aan overstappunten (**transferia**) en duurzame **last mile** oplossingen (fiets/e-bike/OV).

Iedere bewoner, ondernemer of bezoeker met één of meerdere auto's die gebruik maakt van een stukje openbare weg om hun auto te kunnen parkeren levert een bijdrage aan dit gezamenlijk duurzaamheidsproject. Of je nu in het centrum woont of in de buitenringen van Hilversum, voor iedere bewoner met een motorvoertuig als ook voor de zakelijke rijder en ondernemer zal een gelijk parkeerheffingstarief ingesteld worden per eerste voertuig.

De inkomsten voor de parkeervergunningen worden geïnvesteerd in **duurzame mobiliteit**.



Een eerlijk en duurzaam parkeerbeleid in Hilversum

Eerlijke verdeling van de parkeerkosten voor iedereen!

Met de opbrengsten wordt een investeringsklimaat gecreëerd voor gebruik in iedere wijk van

- leenauto's, bij voorkeur elektrisch aangedreven, en daarvoor speciale laadpunt- en parkeergelegenheden
- (elektrische) fietsen met stallingen en oplaadpunten

Door met Gemeente Hilversum, Ondernemend Hilversum en Bewonersorganisaties samen dit beleid in te zetten kunnen we met partijen als HET, GreenWheels en E-leasebike op meerdere strategische plekken voorzieningen treffen om makkelijk gebruik te maken van deze vorm van duurzame mobiliteit.

Op deze wijze bereiken we een versneld duurzaam parkeerbeleid waarbij veel mensen op den duur hun tweede auto zullen wegdoen en ondernemers gebruik zullen maken van bewaakte transferia buiten de stad. Een beter openbaar vervoersysteem met pendelbusjes wordt getroffen vanaf deze transferia richting centrum van Hilversum.

Het gevolg is dat er veel minder CO₂ (Broeikasgassen <https://www.rivm.nl/nieuws/co2-uitstoot-sinds-1990-nog-niet-gedaald>), Stikstof (stikstofoxide NO_x, <https://www.rivm.nl/stikstof>) en Fijnstof (<https://www.rivm.nl/fijn-stof>) wordt uitgestoten wat in de komende jaren als katalysator voor dit duurzame mobiliteitsproces zal gaan werken.

Inleiding

Gemeentelijk mobiliteitsbeleid

Weinig aspecten in gemeentelijk mobiliteitsbeleid roepen zoveel discussie en controverse op als parkeren. Bij parkeren zijn dan ook vaak verschillende en soms tegenstrijdige belangen in het geding en lokale bestuurders moeten zoeken naar een dikwijls moeilijk evenwicht tussen de wensen van de inwoners, de bezoekers, de zakelijke rijders, enz.

Parkeerdruk

In de afgelopen jaren is de parkeerdruk van het aantal auto's in onze straten groter geworden. In de gemeenteraad zijn veel discussies geweest over het parkeerbeleid zoals problemen in de Bloemenbuurt, op de Taludweg en omgeving, Seinhorst en recentelijk in de Leeuwerikstraat en omgeving, Calvijnhof en de Astronomische buurt. Op de bedrijventerreinen wordt gezocht naar goede parkeeroplossingen. Ook bij het opstellen van het Masterplan Arenapark is er vanuit de buurtbewoners duidelijk aangegeven dat er oplossingen dienen te komen voor forensen en Arenaparkgebruikers die hun auto daar stallen. Veel auto's worden in andere wijken geplaatst om het betalen van parkeergeld te voorkomen. Veel buitenlandse auto's worden gesignaleerd en voor langere tijd geparkeerd in de woonwijken. Ook vanuit de Hilversumse politiek is gevraagd of er een transferium in het plan opgenomen kan worden. Helaas is daar de ruimte niet voor.

Een waarneembare trend is dat aannemers buiten werktijd de bussen 'voor de deur' neerzetten zodat de werknemers geen bijtelling krijgen. Door het woon-werkverkeer staan tijdens werkuren de auto's van die werknemers ook 'voor de deur'.

Een eerlijk en duurzaam parkeerbeleid in Hilversum

Aantal voertuigen in Hilversum

In totaal zijn er in Hilversum 41.395 personenauto's geregistreerd wat neerkomt op 908 personenauto's per vierkante kilometer. Daarnaast zijn er 4.995 bedrijfsmotorvoertuigen en 2.990 motoren geregistreerd in Hilversum (Bron CBS 2018).

De verwachting voor 2020 is dat dit circa 50.000 wegvoertuigen zijn waarvan 47.000 personen- en bestelauto's. Een inschatting van het aantal dagelijks geparkeerde buitenlandse personen- en bestelauto's ligt voor 2020 op 1500.

Een eerlijk en duurzaam parkeerbeleid in Hilversum

Leefbaar Hilversum stelt voor om een nieuwe generatie mobiliteitsplannen op te stellen waarin het *'eerlijk en duurzaam gemeentelijk parkeerbeleid'* is opgenomen. Hierin wordt in de nieuwe opzet het principe van "stand still" * verlaten en ingeruild voor een eerlijk en duurzaam parkeerbeleid. Duurzaam parkeerbeleid verruimt echter het werkveld van parkeerbeleid en ondersteunt de investeringspolitiek in fietsvoorzieningen en een modern openbaar vervoersysteem.

De zes basisdoelstellingen van het Mobiliteitsplan Leefbaar Hilversum zijn:

- het verbeteren van de verkeersleefbaarheid in de wijken,
- het terugdringen van CO₂, stikstof en fijnstof uitstoot,
- het terugdringen van de schade aan natuur en milieu,
- het verbeteren van de verkeersveiligheid,
- het reguleren van parkeren in de woonwijken
- het garanderen van bereikbaarheid en toegankelijkheid in en rond Hilversum.

In het mobiliteitsplan worden ook de volgende onderwerpen aan de orde gebracht:

- Een vernieuwd openbaar vervoersysteem in Hilversum en omgeving.
- Een eerlijke verdeling van de parkeerkosten voor iedere eigenaar/gebruiker van een motorvoertuig.
- Gebruiksmogelijkheid van deelauto's, bij voorkeur elektrisch aangedreven voertuigen.
- Gebruiksmogelijkheid van (elektrische) fietsen en fietsparkeergelegenheden.
- Infrastructuur met buurgemeenten afstemmen en verbeteren.
- Doorgaand verkeer in en rond Hilversum: hoe kunnen we dit verbeteren of veranderen?
- Transferia plekken aanwijzen bij de toegangswegen van Hilversum die voorbestemd zijn voor bewaakte parkeergelegenheden buiten de stad
- Overdekte (ondergrondse) gratis fietstransferia bij stations
- Capaciteit van wegen en (snel-)fietspaden zijn een onderdeel van het mobiliteitsplan. Bij alles wordt gezien dat als er natuur wordt weggenomen er op een andere plek natuur weer wordt teruggegeven.
- Strengere en vooral consequente handhaving op parkeer- en fietsenbeleid

*) 'Stand still' is een term die in het openbaar vervoer gebruikt wordt en aangeeft dat er geen capaciteitsuitbreiding komt van parkeergelegenheid op het moment dat er een nieuw parkeerbeleid wordt ingezet.

Een eerlijk en duurzaam parkeerbeleid in Hilversum

De te treffen maatregelen

In onze optiek dienen er verschillende maatregelen te worden getroffen:

1. Het stimuleren van alternatief vervoer (i.p.v. die tweede auto): kennismaken met deelauto's en fiets/e-bike stimulering.
Dit punt is eigenlijk het realiseren van een gedragsverandering van de inwoners van Hilversum. Dat gaat niet vanzelf.
Hier zou men nog het stimuleren van OV bij kunnen plaatsen maar ervaring van deskundigen leert dat de bus moeilijk inzetbaar als alternatief.
2. Het aanbieden van leenauto's en het sterk verbeteren van fietsinfrastructuur zoals hierboven beschreven.
3. Het aanbieden van 'last mile' oplossingen (i.p.v. parkeren in de stad > parkeren op het transferium).
Hier zijn twee verschillende vormen van 'last mile' voor nodig: voor de inwoner en voor de bezoeker:
 - a) De inwoner kan zijn eigen fiets of e-bike gebruiken voor de 'last mile'. Dit vraagt dus om investeringen en plaatsen van fietsenstallingen en regelingen voor aantrekkelijke aanschaf (korting bij aanschaf of lease).
 - b) De bezoeker kan een deelfiets of e-bike kiezen om de verbinding te maken van transferium naar bedrijf of centrum. Dit moeten fietsen/e-bikes zijn die zonder sleutel zijn te ontsluiten (zgn. **smart lock**). Verschillende bedrijven in Hilversum zijn hierin geïnteresseerd en denken hier momenteel over na.
De verbinding naar centrum kan ook met OV gerealiseerd worden maar ook daar geldt dat individuele automobilisten moeilijker in de bus te krijgen zijn dan op de fiets.

Het advies is om aandacht te vragen voor (en budget op te nemen voor) de benodigde gedragsverandering in combinatie met een koop/lease regeling voor fiets/e-bike. Hier zijn al veel voorbeeldregelingen voor. Zie bijvoorbeeld www.ikfiets.nl van de Provincie Utrecht.

Qua lease regelingen zijn er feitelijk twee varianten: private lease (de consument least zelf) of company lease (de werkgever least en de werknemer gebruikt).

Per 1 januari 2020 gaat een nieuw bijtellingsregeling van start die betrekking heeft op company lease wat voor dit plan minder van toepassing is maar wel hieraan kan bijdragen indien bedrijven gestimuleerd worden.

Een eerlijk en duurzaam parkeerbeleid in Hilversum

Financiën & Investeringsen

Een parkeerder huurt een stukje openbare ruimte en deze prijs zal volgens het huidige beleid duurder zijn naarmate men dichterbij het stadscentrum komt. Een ieder heeft het recht om zijn motorrijtuig op straat te kunnen parkeren.

Om oplossingsgericht dit mobiliteitsplan te kunnen financieren zijn investeringen nodig. Willen we op gemeentelijk niveau tot een duurzaam mobiliteitsbeleid komen dan is het uitwerken van een integraal parkeerbeleid een noodzakelijke stap. Immers het in het leven roepen Mobiliteitsfonds is in Hilversum al als basis opgezet om dit soort initiatieven te bekostigen.

Om een eerlijk en duurzaam parkeerbeleid te kunnen doorvoeren is het van belang dat iedere eigenaar van een wegvoertuig meebetaalt aan dat stukje openbare ruimte van de gemeente. Immers, zo heeft de Overheid bepaald, is de Motorrijtuigenbelasting* niet voor onderhoud van de wegen bestemd. Om iedereen eerlijk mee te laten delen in het parkeerbeleidsplan wordt jaarlijks een parkeerheffing gevraagd per geregistreerd wegvoertuig (bewoner en zakelijk). Per soort voertuig (personenauto, bestelauto, vrachtauto, bus, motor) zou er een verschillende heffing gevraagd kunnen worden. Ook alle externe langparkeerders dienen mee te betalen. Een zogenaamde scanauto van de afdeling Handhaving rijdt in Hilversum rond en kan op deze wijze controle uitoefenen en handhaven.

*Ter informatie

Volgens de Rijksoverheid: De Motorrijtuigenbelasting, de vervanger van de Wegenbelasting (en wordt vaak als zodanig genoemd), wordt geheven over het bezit van een auto of motorfiets en niet over het gebruik of voor de wegen. De Wegenbelasting was oorspronkelijk ingevoerd om aanleg en onderhoud van wegen te bekostigen, redenerend vanuit het profijtbeginnel: diegene die van de wegen gebruik maakt betaalt daar dan ook voor. De Motorrijtuigenbelasting is nu geen 'doelbelasting' meer - het geïnde bedrag wordt niet meer automatisch aan de wegen of de infrastructuur besteed. Aanleg en onderhoud van wegen worden tegenwoordig door de Overheid uit de Algemene Middelen gefinancierd.

De bewoners met een motorvoertuig krijgen de mogelijkheid om een parkeervergunning van bijvoorbeeld €50 (dit voorbeeldbedrag is laagdrempelig en dient nader bepaald te worden op basis van soort voertuig en totale budgettering) per jaar voor de eerste auto te betalen voor een parkeerplek in de straat/wijk. Voor zakelijke rijders geldt een nog nader te bepalen tarief. Voor meerdere in bezit zijnde voertuigen volgens nader op te stellen staffel, bijvoorbeeld:

1 ^e motorvoertuig	€ 50,- per jaar
2 ^e motorvoertuig	€ 120,- per jaar
Elk volgend voertuig	€ 180,- per jaar



Een eerlijk en duurzaam parkeerbeleid in Hilversum

Globaal overzicht jaarlijkse kosten/baten

Inkomsten

De inkomsten op basis van een 1^e voertuig per jaar € 2.500.000,-

Kosten

Communicatie Gedragsverandering in eerste 2 jaar uitvoering plan, per jaar € 50.000,-

Wegvallen van bestaande parkeerheffingen € 450.000,-

Investering Scanauto inclusief apparatuur, afschrijving 4 jaar, per jaar € 25.000,-

Jaarlijkse kosten (brandstof, Handhaving, administratie) € 250.000,-

Totale kosten € 775.000,-

Jaarlijkse opbrengst voor duurzame investering € **1.725000,-**

Nb. Een jaarlijkse bijdrage van het Stadsfonds Hilversum Breed is hierin nog niet opgenomen!

Met deze opbrengst bestaat dan de mogelijkheid om jaarlijks voorzieningen te treffen voor de genoemde parkeerstallingen, deelauto's en veilige transferia.

Een eerlijk en duurzaam parkeerbeleid

SCHOON, HEEL EN VEILIG in een Leefbaar Hilversum