

GEMEENTE HILVERSUM
POSTBUS 9900
1201 GM HILVERSUM

BEZOEKADRES
RAADHUIS
DUDOKPARK 1
TELEFOONNUMMER: 14 035
WWW.HILVERSUM.NL

Aan de gemeenteraad
cc commissieleden
cc pers

DATUM 17 maart 2026
ZAAKNUMMER 1950974
BEHANDELD DOOR R. Willems
TELEFOON 035 629 2207
UW KENMERK
BIJLAGEN 0
BETREFT Beantwoording vragen Art. 42 van fractie Hart voor Hilversum inzake het Parkeerbeleid

Geachte raadsleden,

Op 12 februari 2026 heeft de fractie Hart voor Hilversum vragen (hieronder cursief) gesteld op basis van artikel 42 van het Reglement van Orde inzake 'het parkeerbeleid'. In deze brief worden deze vragen beantwoord.

- 1. Erkent het college dat het huidige parkeerbeleid leidt tot een verplaatsing van parkeerdruk in overloopgebieden en daarmee tot aantasting van de leefbaarheid?*

Op basis van onze observaties en signalen vanuit de samenleving heeft het college de stellige indruk dat het aantal auto's in de openbare ruimte is afgenomen ten gevolge van de invoering van betaald parkeren. We zien echter dat een deel van de auto's zich heeft verplaatst naar het gratis parkeergebied. Een nader onderzoek naar de feitelijke situatie op straat zal onderdeel zijn van de effectevaluatie van het parkeerbeleid.

- 2. Hoeveel meldingen en klachten zijn er de afgelopen twee jaar ontvangen over parkeeroverlast in de overloopgebieden, specifiek rondom het Philipsterrein en de Brandweerkazerne in Hilversum Oost?*

Inwoners kunnen via onze website een melding openbare ruimte maken. In de periode 1 juli 2024 tot en met 1 maart 2026 zijn er 3.547 meldingen gemaakt over parkeeroverlast. Daarvan zijn er 898 meldingen gemaakt in de overloopgebieden (onder overloopgebieden verstaan wij de gebieden zoals aangewezen op onze [stadsplattegrond parkeren](#), deze gebieden liggen binnen 200 meter hemelsbreed van het betaald parkeergebied). Hiervan zijn er ongeveer 20 à 30 meldingen gemaakt rondom het Philipsterrein en de brandweerkazerne.

De meeste meldingen gaan over overlast van busjes, geparkeerde voertuigen op trottoirs of het blokkeren van uitwegen. Naast deze meldingen heeft het college ook enkele mails gericht aan de portefeuillehouder parkeren ontvangen. Op basis hiervan heeft de portefeuillehouder ook gesprekken gevoerd met inwoners uit de overloopgebieden. Hierin is diverse malen het verzoek geuit voor invoering van parkeerregulering in hun straten.

3. *Waarom is er tot op heden geen zichtbare of tijdelijke maatregel genomen om de parkeerdruk in deze maar ook andere overloopgebieden te verlichten?*

In de programmabegroting 2026 heeft de raad extra middelen vrijgesteld om de parkeerhandhaving te intensiveren. Op dit moment wordt er gewerkt om extra boa's aan te nemen op basis van die middelen. De boa's kunnen handhaven op foutparkeersituaties zoals het parkeren op het trottoir of het blokkeren van uitwegen. Daarnaast kunnen bewoners uit de overloopgebieden een '[overloopvergunning](#)' aanvragen. Hiermee kunnen zij ook in het betaald parkeergebied parkeren.

Het probleem wat echter hoofdzakelijk speelt, is een te hoge parkeerdruk. Op dit moment ligt er geen besluit van de gemeenteraad om het betaald parkeren buiten de ring uit te breiden. Wel staat er in het [Parkeerbeleid 2023](#) het volgende: *"Er wordt jaarlijks gemonitord, door het uitvoeren van een parkeerdrukmeting, in hoeverre de parkeerdruk in de gratis gebieden toch te groot blijkt te worden. In dat geval kan ervoor gekozen worden om ook daar het gereguleerd parkeergebied uit te breiden."*

De genoemde parkeerdrukmetingen zijn onderdeel van de effectevaluatie van het parkeerbeleid. Als uit die evaluatie blijkt dat de parkeerdruk in de gratis parkeergebieden toch te groot is, geeft dat aanleiding om met voorstellen te komen om het gereguleerd parkeergebied uit te breiden. Indien de raad eerder een besluit wil over de uitbreiding van het gereguleerd parkeergebied, dan dient de raad dit aan te geven.

4. *Wanneer is de evaluatie van het huidige parkeerbeleid gestart, wat is de exacte planning en wanneer ontvangt de raad concrete, inhoudelijke conclusies?*

In september 2025 is er opdracht gegeven voor de evaluatie van het parkeerbeleid. De evaluatie is in twee delen opgesplitst:

1. In de gemeenteraadsvergadering van juni 2026 zal de procesevaluatie voorliggen. Dit is het eerste deel van de evaluatie. In de procesevaluatie wordt met name de wijze waarop het betaald parkeren is ingevoerd geëvalueerd. Denk hierbij aan de communicatie en participatie rondom de invoering, alsmede de fasering (wijkgericht in plaats van straatje voor straatje).
 2. Het tweede deel van de evaluatie is de effectevaluatie. De kaders van deze evaluatie worden eveneens in de gemeenteraadsvergadering van juni 2026 voorgelegd aan de raad. De kaders zijn enerzijds procesmatig (bijv. de wijze van participatie) en inhoudelijk (bijv. welke doelen getoetst moeten worden). De definitieve planning van deze evaluatie is afhankelijk van de kaders die vastgesteld worden. Het college verwacht echter dat de effectevaluatie, met daarin de gevraagde inhoudelijke conclusies, na de zomer van 2027 voor zal liggen bij de raad.
5. *Welke meetbare criteria hanteert het college bij de evaluatie? Wordt leefbaarheid — waaronder parkeerbeschikbaarheid voor bewoners, verkeersveiligheid en wooncomfort — expliciet en zwaarwegend meegenomen?*

Zoals onder vraag 4 staat beschreven, maakt het vaststellen van de kaders en criteria voor de effectevaluatie onderdeel uit van de raadsbehandeling in juni 2026. De raad kan dus invloed hebben op de wijze waarop de evaluatie wordt uitgevoerd.

Het parkeerbeleid 2023 is onderdeel van het bredere mobiliteitsbeleid. In de inleiding van het parkeerbeleid staat dan ook het volgende doel: *“Om Hilversum beter bereikbaar te maken, meer groen in het straatbeeld terug te brengen en meer ruimte te krijgen om te lopen, fietsen en voor speciale parkeerplaatsen voor gehandicapten, laadplaatsen en laad- en losplekken te maken, is het noodzakelijk dat de auto minder ruimte gaat innemen in het straatbeeld. Met dit parkeerbeleid wordt een bijdrage geleverd aan die duurzamere gemeente.”*

Het doel van het parkeerbeleid zal, wat betreft het college, het vertrekpunt zijn voor de evaluatie. Hierbij probeert het college wel een onderscheid te houden tussen het parkeerbeleid en het bredere mobiliteitsbeleid. Het is niet realistisch om alle

mobiliteitsdoelen, bijvoorbeeld verkeersveiligheid, te toetsen in het parkeerbeleid. Wel wordt gekeken welke bredere doelstellingen meegenomen kunnen worden in het parkeerbeleid.

6. *Is het college bereid om vooruitlopend op de evaluatie maatwerkoplossingen per wijk te onderzoeken, zoals uitbreiding van vergunning-gebieden, aanpassing van zonering of bewonersprioritering?*

Indien de raad het wenst, is het college bereid om te onderzoeken op welke wijze er maatregelen getroffen kunnen worden in wijken waar er nu nog gratis parkeren is. Daarbij acht het college het niet wenselijk om naar maatwerkoplossingen of bewonersprioritering te kijken, maar om de reguleringsvorm zoals vastgesteld in het Parkeerbeleid 2023 ook op andere wijken te projecteren. Voor wat betreft het proces over de invoering van betaald parkeren kan er lering worden getrokken uit de procesevaluatie.

7. *Kan het college garanderen dat overloopgebieden niet structureel de negatieve gevolgen blijven dragen van beleid dat elders wordt ingevoerd?*

Nee, het college kan die garantie niet geven. Het is niet aannemelijk dat er zonder structurele reguleringsmaatregelen er een wezenlijk andere situatie zal ontstaan.

8. *Deelt het college de mening dat “eerst evalueren” geen voldoende antwoord is voor bewoners die dagelijks overlast ervaren? Zo nee, waarom niet?*

Ja, het college deelt die mening. Het college heeft echter met de raad afspraken gemaakt over het niet nemen van grote maatregelen gedurende de evaluatie. Indien de raad wenst dat het college toch onderzoekt op welke wijze er een structurele oplossing gevonden kan worden voor de genoemde overlast, dan dient de raad hiertoe een opdracht te geven aan het college.

Hopende hiermee uw vragen beantwoord te hebben.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Hilversum,

de gemeentesecretaris,

de burgemeester,

mr. C.P. Torres Barrera

dr. ir. G.M. van den Top