VERSLAG

Vergadering
Raadscommissie (vergadering 3)
14 april 2021 online

Index verslag vergadering Raadscommissie (vergadering 3)
14 april 2021

Agenda raadscommissie Beeldvorming (vergadering 3)

1.	Vaststellen agenda	3
2.	Mededelingen voorzitter	3
3.	Mededelingen en toezeggingen van wethouder Wolthers (inclusief de mededelingen in zake regionale aangelegenheden	3
4.	Vaststelling Mobiliteitsvisie Hilversum 2040	3
5.	Verleden krediet infrastructurele maatregelen	13
6.	Verlenen krediet voor aanleg fietsstraat Schuttersweg	14

Agenda raadscommissie Oordeelsvorming (vergadering 3)

7.	Opening en vaststellen agenda Oordeelsvorming	15
8.	Vaststelling Mobiliteitsvisie Hilversum 2040	16
9.	Verleden krediet infrastructurele maatregelen	15
10.	Verlenen krediet voor aanleg fietsstraat Schuttersweg	15

RAADSCOMMISSIE 14 APRIL 2021 (VERGADERING 3)

Aanwezig bij aanvang:
Voorzitter: mw. J. Kalk.
Griffier: B. Smeulders.
Fracties: Hart voor Hilversum: R.J.C. Lancé; D66: A.S. de Jong; VVD: H.H. Fennema; GroenLinks: F.R. Kool; CDA: E.J. Kruijswijk Jansen; SP: R. Ruijer; ChristenUnie: B. Nanninga; PvdA: J. Lahaise; Leefbaar Hilversum: B. Bus; Hilversums Belang: mw. H. Bijl; Democraten Hilversum: R. Docter
College: mw. A.J. Wolthers, wethouder.

1. Vaststellen agenda Beeldvorming (0.0)
De **voorzitter:**
- opent de commissievergadering om 20.00 uur en heet allen welkom.

De **SP**:
- doet het voorstel van orde om oordeelsvorming over de mobiliteitsvisie op een andere datum te doen, omdat zij vanavond een behoorlijke discussie verwacht; de **voorzitter** wijst erop dat de agenda voor het oordeelsvormende deel pas bij agendapunt 7 wordt vastgesteld; oordeelsvorming zou echter wel op 19 mei 2021 kunnen plaatsvinden;

GroenLinks:
- doet het voorstel van orde om agendapunten 6 en 10 over de fietsstraat Schuttersweg te verplaatsen naar een andere behandeldatum, omdat zij geen kennis heeft kunnen nemen van extra opgevraagde informatie. Wethouder **Wolthers** deelt mee dat het mogelijk is nog een maand met de maatregel te wachten.

Het voorstel van orde van GroenLinks om agendapunten 6 en 10 over de fietsstraat Schuttersweg te verplaatsen naar een andere datum wordt fractiegewijs in stemming gebracht en met 4 tegen 6 stemmen verworpen, met de stemmen van GroenLinks, de SP, Hilversums Belang en Democraten Hilversum voor en de stemmen van de ChristenUnie, de PvdA, Leefbaar Hilversum, de VVD, Hart voor Hilversum en het CDA tegen (D66 is bij de stemming afwezig).

De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

2. Mededelingen voorzitter (0.7)
De **voorzitter**:
- deelt mee dat zich zes insprekers voor de commissievergadering hebben aangemeld.

3. Mededelingen en toezeggingen van wethouder Wolthers, inclusief regionale aangelegenheden (0.7)
Wethouder **Wolthers**:
- is met de Werkkamer bezig met een human capital-onderzoek voor de Gooi en Vechtstreek om te bezien of voldoende mee te bewegen is met de huidige omstandigheden op de arbeidsmarkt en of er te intensiveren is; zij hoopt de commissie binnenkort daarover meer te kunnen vertellen, ook om de arbeidsmarkt beter te kunnen bedienen.

4. Vaststelling Mobiliteitsvisie Hilversum 2040 (0.9)
Woordvoerders:

Fracties: Hart voor Hilversum: R.J.C. Lancé; D66: A.S. de Jong; VVD: H.H. Fennema; GroenLinks: F.R. Kool; CDA: E.J. Kruijswijk Jansen; SP: R. Ruijer; ChristenUnie: B. Nanninga; PvdA: J. Lahaise; Leefbaar Hilversum: B. Bus; Hilversums Belang: mw. H. Bijl; Democraten Hilversum: R. Docter
College: mw. A.J. Wolthers, wethouder.

De **voorzitter** neemt de beslispunten met de commissie samengevat door:
1. de Mobiliteitsvisie Hilversum 2040 vast te stellen en te kiezen voor de maatregelen die inhoud geven aan het scenario: "Hilversum: de stad voor groene, duurzame en innovatieve mobiliteit";
2. het college op te dragen om:
    a. op basis van het scenario "Hilversum: de stad voor groene, duurzame en innovatieve mobiliteit" een eerste uitvoeringsprogramma Mobiliteit op te stellen voor de volgende maatregelen:
        - de mogelijkheden van smart mobility (slimme VRI installaties en diverse typen sensoren om het gebruik van alle modaliteiten te meten en te regelen);
        - één of meerdere zero emissie zones;
        - een fijnmazig vervoersnetwerk;
        - ketenmobiliteit en OV-Knooppuntenontwikkeling;
        - deelvervoer;
        - betere faciliteiten voor langzaam vervoer, zoals voor voetgangers en fietsers;
        - contacten met bedrijven om de in- en uitgaande pendel te verkleinen (meer hybride werken naar aanleiding van Covid-19).
    b. de volgende maatregelen meenemen in de participatie van de omgevingsvisie en deze vervolgens op te laten nemen in een tweede uitvoeringsprogramma Mobiliteit;
        - de gefaseerde realisatie van mogelijk een drietal multimodale hubs;
        - een autoluwe binnenstad;
        - nader onderzoek naar de betaalbaarheid en de uitvoerbaarheid van de noordoosttunnel;
    c. de beide uitvoeringsprogramma's met de gewenste investeringen ter vaststelling voor te leggen aan de gemeenteraad;
    d. op basis van de Mobiliteitsvisie Hilversum 2040 en het daarbij behorende scenario "Hilversum: de stad voor groene, duurzame en innovatieve mobiliteit" subsidiemogelijkheden van Europa, Rijk en Provincie onderzoeken en de resultaten bij de uitvoeringsprogramma's in beeld brengen;
    e. op basis van de Mobiliteitsvisie Hilversum 2040 en het gekozen scenario nieuw parkeerbeleid maken en ter vaststelling voorleggen aan de gemeenteraad.

Insprekers
De heer **Bakker (bewoners Johannes Geradtsweg)**:
- is het eens met het onderzoek naar een nieuwe noordoostverbinding om de verkeersdruk in Hilversum eerlijker te verdelen;
- constateert dat het wegenstelsel al sinds de jaren '60 niet bij de ontwikkeling van de gemeente past en elke verdere ontwikkeling absoluut onmogelijk maakt; keuzemomenten in het verleden zijn niet aangegrepen;
- vindt evenals de wethouder niets doen geen optie en is blij met dat te benoemen;
- herinnert aan de vorig jaar aangenomen motie over de leefbaarheid op de Johannes Geradtsweg;
- werkt met de wethouder aan korte en middellange termijnoplossingen, waarvoor goede stappen worden gezet;
- vindt de enige echte oplossing voor de leefbaarheid het ontlasten van de Johannes Geradtsweg;
- wijst op de nu al door de weg rijdende 7 miljoen auto's per jaar;
- is van oordeel dat voor verkeersvermindering langetermijnmaatregelen nodig zijn, die opgenomen zouden worden in de mobiliteitsvisie;
- vindt het onderzoek naar een tunnel een weinig harde en concrete toezegging;

- wijst op het gevaar dat de koppeling met de omgevingsvisie vertragend werkt en vindt die visie niet relevant;
- vindt ontsluiting van de noordoostkant van Hilversum nu al een absolute noodzaak, welke noodzaak ook geldt voor Hilversum-Zuid (Gijsbrecht van Amstelstraat en de Diependaalselaan);
- benadrukt de noodzaak van een integrale aanpak, omdat het vervoer met motorvoertuigen niet minder zal worden;
- wil de noordoostverbinding uitwerkt zien;
- wil meer waarborgen voor de straat en leefbaarheid en een noordoostverbinding in de visie laten opnemen en niet alleen een onderzoek daarnaar.

De heer **Kwantes (HOP 2040, 39 samenwerkende bewonersorganisaties)**:
- benadrukt het belang van betekenisvolle participatie, wat voor hem betekent van onderop visies en inzichten bij bewoners en belanghebbenden ophalen, zodat een open wisselwerking tot stand komt;
- is niet tegen de gemeentelijke ambities voor een mobiliteitsvisie met agenda en oplossen van knelpunten;
- maakt bezwaar tegen het houden van enquêtes met eenzijdig geformuleerde vragen, die niet op een waardevol participatieproject duiden;
- pleit ervoor geen mobiliteitsvisie vast te stellen met de strekking die de toekomst van Hilversum in 2040 raakt en bepaalt; de participatie voor de Toekomstvisie 2040 moet immers nog plaatsvinden;
- ziet reikhalzend uit naar participatie van de omgevingsvisie, waarvan mobiliteit een integraal onderdeel zal uitmaken.

Mevrouw **Schriemer (Stichting Ondernemersfonds De Gijsbrecht)**:
- benadrukt dat haar inbreng en wensbeeld uitvoerig is gedeeld met bewonersraad Gijsbrecht, het bestuur van biz Vastgoed, Ode ondernemersvereniging Hilversum Zuidwest, Ondernemersvereniging Arenapark & Laapersveld en BV Hilversum;
- pleit ervoor auto's niet de eerste rechten in het gebied te laten hebben;
- lijkt het kader van de mobiliteitsvisie groen, duurzaam en innovatief ruimte te bieden aan haar wensen;
- blijkt dat het college niet kan kiezen voor een autoluwe Gijsbrecht, wat belemmeringen elders oplevert, vooral op de Diependaalselaan;
- blijft de auto in de Gijsbrecht verwelkomen en spreekt niet over autoluw; maar van auto te gast;
- vraagt wat het college met autoluw bedoelt;
- is verbaasd en teleurgesteld over de college-uitspraak dat er nu een verkeersader door een winkelstraat loopt, omdat zij al vijf jaar werkt aan het verbeteren van het verblijfsklimaat van de Gijsbrecht van Amstelstraat, een 30 km-gebied; die zone komt de veiligheid en leefbaarheid ten goede; de inrichting is daartoe echter niet voldoende;
- heeft met een landschapsarchitect gewerkt aan een zorgvuldig opgesteld wensbeeld en wil repareren wat is nagelaten en de inrichting laten aanpassen aan een 30 km-zone;
- ziet dat de mobiliteitsvisie de uitvoering van dat wensbeeld niet verhindert, maar dat is toch voor de komende jaren afgeserveerd door het college.

Mevrouw **Burgersdijk (Stichting Behoud Gooise Heide)**:
- streed in 2000 met succes tegen de aanleg van een weg over en een tunnel onder de heide;
- zag in 2008 een plan voor een tunnel onder het Naardermeer terzijde geschoven omwille van het behoud van dat meer;
- constateert dat de wereld er na twintig jaar qua natuur nog slechter uitziet;
- vindt de noodzaak om elk stukje natuur te beschermen urgenter dan ooit; men kan zich volgens haar niet veroorloven verder te gaan met aanleg van wegen in natuurgebieden;

- stelt dat een tunnel geen sympathieke oplossing is; de toegangsweg van een tunnel vergt een enorm ruimtebeslag; ventilatieschachten en bodemverstoring zullen het mooie tunnelgebied naar haar mening ernstig aantasten;
- verwacht dat de aanleg vele jaren bouwwerkzaamheden en opstoppingen zal betekenen;
- noemt alternatieven vermeld in de visie toereikend om de overlast op de Johannes Geradtsweg te verminderen; een tunnel laat de verkeersdruk 10% tot 18% afnemen;
- stelt dat een tunnel van 2,5 km voor € 250 miljoen plus overschrijdingen vreselijk veel geld is voor hooguit enkele minuten tijdwinst;
- verwijst naar de verkiezingsprogramma's van bijna alle partijen die vermelden geen weg door een natuurgebied te willen hebben;
- raadt aan ondubbelzinnig voor de natuur te kiezen, zodat een duur onderzoek niet nodig is;
- vindt een weg over of onder het natuurgebied niet passen bij het scenario van groene, duurzame en innovatieve mobiliteit;
- roept de raad op de optie van een tunnel en het onderzoek daarnaar te schrappen uit het voorgestelde besluit.

De heer **Pel (Stadsfonds)**:
- licht toe dat het Stadsfonds door en voor lokale ondernemers werkt aan de stad, die commercieel, cultureel en sociaal aantrekkelijk is, waar mobiliteit bij hoort;
- vindt het fijn te zien dat Hilversum durft te kiezen voor een toekomstgerichte mobiliteitsvisie, met de waarden groen, duurzaam en innovatief;
- stelt dat meer bewoners en bedrijvigheid leiden tot meer verkeersbewegingen, welke ruimte er niet is, zodat het slimmer en anders moet, wat kan met high tech en de geboden oplossingen, maar ook met minder autogebruik;
- realiseert en accepteert dat een gedragsverandering pijn doet, maar mensen zullen zien dat het anders moet: de fiets en de trein nemen en een auto delen, naast slim sturen op doorstromen;
- is van mening dat slimme mobiliteit nodig is om Hilversum een geweldige plek te maken om te leven en te werken;
- noemt de Gijsbrecht van Amstelstraat dé toets voor de keuze tussen kwaliteit van verblijven of voor theoretische doorstroming van het autoverkeer;
- vindt de Gijsbrecht van Amstelstraat in eerste instantie een plek om te verblijven, daarbij past dat de auto te gast is;
- adviseert te leven naar de waarden groen, duurzaam en innovatief en te durven kiezen voor kwaliteit van verblijf boven automobiliteit.

De heer **Wouterson (bestuur biz Vastgoed in oprichting)**:
- sluit zich aan bij de heer Pel;
- verbaast zich over het zo gemakkelijk van tafel vegen van het wensbeeld van de Gijsbrecht van Amstelstraat, dat in vijf jaar is opgesteld;
- beweert dat het halen van de snelheid uit de Gijsbrecht van Amstelstraat mensen twee keer doet nadenken of zij de auto zullen nemen, wat ook de Diependaalselaan zal ontlasten;
- geeft mee daadkracht en moed te tonen en mee te gaan in het wensbeeld van de Gijsbrecht van Amstelstraat, waardoor allerlei andere problematieken niet zullen ontstaan.

Vragen van fracties aan de insprekers
De **PvdA**:
- vraagt hoe lang de heer Bakker al aan de Johannes Geradtsweg woont en of hij destijds wist dat die weg onderdeel is van de ring; de heer **Bakker** woont daar zeven jaar en weet dat die weg onderdeel is van de buitenring; hij zit in de klankbordgroep met anderen die er al dertig, veertig jaar wonen; het verkeer is volgens hem niet eerlijk over Hilversum verdeeld.
- informeert naar wat de heer Kwantes vindt van de argumenten van mevrouw Burgersdijk om de tunnel onder de heide niet te bouwen; de heer **Kwantes** vindt vooral dat participatie genoemd in de visie geen echte participatie is, die komt niet in de plaats van de participatie die nog moet plaatsvinden;

- is benieuwd of de heer Bakker wil dat de tunnel onder de heide wordt gerealiseerd; de heer **Bakker** pleit niet voor een tunnel, maar voor een noordoostverbinding.

De **VVD**:
- verbaasde de bijdrage van de heer Kwantes een beetje, die zei dat het participatieproces gebrekkig is vanwege een enquête; er waren ook nog 38 bijeenkomsten met bewoners en zes sessies met de raad; de fractie vraagt wat de gemeente in de optiek van de heer Kwantes nog meer had moeten doen; de heer **Kwantes** vindt het prima dat signalen zijn opgehaald, maar dat is naar zijn mening nog niet een wisselwerking die bij participatie thuishoort;
- vraagt hoe de heer Pel kijkt naar het in het weekend door 40% van het winkelend publiek met de auto naar Hilversum komen; de heer **Pel** doet een beroep op het inbeeldingsvermogen dat het onhoudbaar is met meer inwoners en bedrijven in de toekomst met de auto naar het centrum te rijden in een stad waar drie stations zijn en waar andersoortige mobiliteit preferent gemaakt moet worden om een compacte en goed leefbare stad te maken.

Het **CDA**:
- vraagt de heer Bakker naar de afspraak met college over de afsluiting van de Kleine Spoorbomen en het effect daarvan voor de Johannes Geradtsweg, wat daarvan terug zou komen in de mobiliteitsvisie en wat het gevoel van de heer Bakker daarbij is gezien de voorliggende mobiliteitsvisie; de heer **Bakker** zou samen met het college met een klankbordgroep naar oplossingen voor de Johannes Geradtsweg kijken, er zijn ideeën voor de korte en middellange termijn bedacht en die worden uitgewerkt; maatregelen voor de lange termijn staan in de mobiliteitsvisie; hij is blij dat de noodzaak van structurele oplossingen blijkt, maar die mogen van hem wel nog concreter.
- vraagt mevrouw Schriemer het verband tussen het verkeer op de Gijsbrecht van Amstelstraat en de Diependaalselaan nader te duiden, informeert wat zij bedoelt met het repareren van de 30 km-zone op de Gijsbrecht en het verschil tussen autoluw en auto te gast en of mevrouw de urgentie bij het aanpakken van de Gijsbrecht ook ziet; mevrouw **Schriemer** ziet ook de urgentie om winkelgebieden te versterken, ook gezien de coronacrisis; een winkelgebied is ook het hart van een wijk dat zorgt voor leefbaarheid; zij komt niet op een autoluw wensbeeld uit, maar op een autowelkom; bij 30 km-zones horen een inrichting die de snelheid omlaag brengt; zij merkt dat de wethouder de term ‘autoluw’ gebruikt, wat de indruk wekt de Gijsbrecht aan het wegennet te onttrekken; in haar plannen is dat niet zo; zij benadrukt zich bewust te zijn dat mobiliteit een integraal element is en begrijpt dat er niet met haar meegedacht kan worden omdat dat problemen zou opleveren op de Diependaalselaan; zij vraagt wat die relatie dan is.

GroenLinks:
- wil van de heer Bakker weten hoe hij staat tegenover het optillen van de Johannes Geradtsweg als doorgaande weg met een viaduct; de heer **Bakker** lijkt dat geen goed idee, omdat het wegdek dan ter hoogte van de slaapkamerramen komt;
- informeert naar de ervaringen van mevrouw Schriemer tot nu toe met de gemeente ten aanzien van de goederenhub en vraagt wat er beter zou kunnen; mevrouw **Schriemer** is in 2017 met de goederenhub begonnen en vindt dat een taai proces en abstract begrip; de hub wordt inmiddels concreet en een onderzoek het afgelopen jaar heeft geleid tot oprichting van de Stichting Goederenhub; de gemeente is daarvan de eerste klant. Wellicht is nu sprake van een doorbraak in mobiliteit;
- is benieuwd welke quick wins mevrouw Schriemer voor de korte termijn ziet om de doelstelling van auto te te gast op de Gijsbrecht te realiseren; mevrouw **Schriemer** gaat het erom de verblijfskwaliteit binnen de 30 km-zone omhoog te brengen;
- vraagt of de heer Pel niet voor een tunnel pleit; de heer **Pel** heeft niets over een tunnel gezegd, maar weet dat het aanleggen van infrastructuur een verkeersaantrekkende werking heeft.

De **ChristenUnie**:

- hoorde de klankbordgroep van de Johannes Geradtsweg bij de inspraak van de Kleine Spoorbomen pleiten voor het niet verbeteren van de doorstroming vanwege aanzuigende werking en verslechtering van de luchtkwaliteit en vraagt hoe hij daarover nu denkt met een tunnel; de heer **Bakker** gaat het niet om een tunnel en staat nog steeds hetzelfde tegen doorstroming; de Johannes Geradtsweg wordt alleen nog maar voller.

Leefbaar Hilversum:
- vraagt of mevrouw Schriemer met de gemeente heeft gesproken over het verbeteren van de inrichting van de Gijsbrecht van Amstelstraat door eenrichtingsverkeer ervan te maken; mevrouw **Schriemer** heeft daarover niet gesproken en vindt eenrichtingsverkeer ook niet nodig vanwege voldoende ruimte;
- vraagt mevrouw Burgersdijk of een weg langs het natuurgebied, langs de Erfgooiersstraat, een optie is en of de Stichting Gooise Heide daarvan een voorvechter is; mevrouw **Burgersdijk** is daartegen en vindt dat geen optie, omdat alle partijen geen weg door het natuurgebied willen.

Vragen aan de wethouder
De **PvdA**:
- begrijpt dat de insprekers over de Gijsbrecht van Amstelstraat teleurgesteld zijn over de mobiliteitsvisie en vraagt of de wethouder het eens is met de lezing dat de visie in strijd lijkt met het gewenste beeld van ondernemers en die visie het verbeteren van de Gijsbrecht ophoudt. Wethouder **Wolthers** hoort genuanceerdere geluiden, namelijk dat mensen kansen zien in de mobiliteitsvisie, maar zij hoort ook teleurstelling over het niet terugschroeven van de verkeersintensiteit; dat kan zij zich voorstellen gezien de plannenmakerij van de buurt; de intensiteit op de Gijsbrecht is te hoog; maatregelen toevoegen die verkeer weren of te veel hinderen betekent een te grote druk op de Diependaalselaan en omliggende straten, die nu al een probleem vormen; dit wetende kan men verder met de Gijsbrecht van Amstelstraat verder kijken wat wel mogelijk is.

Beeldvorming van de fracties
Algemene vragen
- **Democraten Hilversum** vraagt van welke toekomstige bevolkingsgroei is uitgegaan en wat het betekent als het de voorkeur is om de gemeente niet meer of nauwelijks te laten groeien. Wethouder **Wolthers** gaat uit van de aangegeven bevolkingsgroei in het kader van de foto van de stad en de woningbouwopgave van Hilversum; er zijn twee trajecten; een uitvoeringstraject van maatregelen zonder dat er een discussie is geweest over de omgevingsvisie; andere maatregelen zijn te behandelen in de omgevingsvisie in samenhang met daar te maken keuzen;
- **Democraten Hilversum** informeert naar de reden dat betaalbare duurzame woningen als doel in de mobiliteitsvisie staan. Wethouder **Wolthers** licht toe dat betaalbare woningen geen doel zijn in de mobiliteitsvisie, maar die zijn wel vaak in de participatie ter sprake gekomen; mensen willen best in een betaalbare woning wonen met een andere vorm van mobiliteit (bijvoorbeeld met een ander parkeerregime en deelmobiliteit).
- **Democraten Hilversum** vraagt of in participatie ook gesprekken met bewoners van buiten Hilversum zijn gevoerd. Wethouder **Wolthers** beantwoordt die vraag ontkennend.
- **Democraten Hilversum** is benieuwd wat precies wordt verstaan onder OV-knooppuntenontwikkeling. Wethouder **Wolthers** antwoordt dat dat de inzet is op allerlei provinciale en landelijke trajecten; dat gebeurt samen met NS, ProRail en TRANSDEF. Waar op OV-knooppunten wordt ingezet op meerdere samenkomende vormen van mobiliteit; in principe is niet de insteek om daar woon- en andere functies te intensiveren.
- Het **CDA** informeert naar de oplossing van de mobiliteitsvisie voor de Johannes Geradtsweg en de Diependaalselaan voor de actuele problemen van nu. Wethouder **Wolthers** antwoordt dat een totaalpakket aan maatregelen oplossingen biedt voor beide wegen; voor de Johannes Geradtsweg is de relatie met een eventuele tunnel van groot belang; voor de Diependaalselaan zit een combinatie van maatregelen in het pakket, zoals deelvervoer en kijken naar de routering van het vrachtverkeer.

- Het **CDA** vraagt of maatregelen op korte termijn oplossingen voor de Gijsbrecht bieden en of er een beeld is waar het verkeer over die straat naartoe gaat. Wellicht zijn het omwonenden die naar hun eigen huis gaan. Wethouder **Wolthers** erkent dat het verkeer op de Gijsbrecht deels van omwonenden is en deels doorstromers is.
- De **PvdA** is benieuwd hoe minder auto's in het centrum en emissievrij vervoer zich tot elkaar verhouden. Wethouder **Wolthers** stelt een of meer emissievrije zones voor, wat een goede optie voor de Gijsbrecht en het centrum zou kunnen zijn; het centrum is voor auto's echter nog steeds bereikbaar als zij naar parkeergarages rijden.
- De **PvdA** vraagt zich af of logistieke hubs juist tot meer autobewegingen leiden om pakketjes op te halen. Wethouder **Wolthers** weet dat ze tot een andere vorm van vervoer leiden, zoals voor overslag van pakketjes.
- De **PvdA** vraagt of het college een significante bijdrage van segways en deeloplossingen aan het mobiliteitsvraagstuk voorstaat. Wethouder **Wolthers** spreekt allerhande geïnteresseerde partijen die deelvervoervormen in de gemeente willen stallen en probeert daarmee afspraken te maken ten behoeve van regulering; de bereidheid van bewoners om tot deelvervoer over te gaan is er wel degelijk.
- **Hilversums Belang** wil weten hoe wensen en bedenkingen in de participatie zijn gewogen en verwerkt. Wethouder **Wolthers** constateerde vanuit de bevolking geen voorkeur voor een bepaald scenario, maar wel meerdere voorkeuren voor maatregelen; die zijn gewogen op effectiviteit, haalbaarheid en financierbaarheid, wat heeft geleid tot het voorliggende pakket.
- **Hilversums Belang** vraagt of het college scenario's heeft afgewezen op grond van de hoogte van de benodigde investeringen. Wethouder **Wolthers** heeft op voorhand naar betaalbaarheid gekeken; ondertunneling van de Diependaalselaan en het spoor zijn afgewezen op uitvoerbaarheid en financiële haalbaarheid, evenals op haalbaarheid op de langere termijn.
- De **ChristenUnie** vraagt zich af of de visie verder geconcretiseerd gaat worden in doelstellingen en prestatie-indicatoren. Wethouder **Wolthers** zal de visie zeker concretiseren; als de raad kiest voor het voorgestelde maatregelenpakket wordt op basis van uitwerkingsplannen verder geparticipeerd; het college hanteert als toetsingscriteria het waarborgen van goede bereikbaarheid, het bevorderen van doorstroming voor alle modaliteiten, een goede leefbaarheid en verkeersveiligheid en een slimmere verdeling van het verkeer; boven de maatregelen hangen ook waarden als groen, duurzaam en innovatieve mobiliteit.
- De **ChristenUnie** vraagt op welke manier het effect van die criteria wordt bepaald en of wordt gekeken of het voldoende is om te bereiken wat men wil. Wethouder **Wolthers** legt uit dat in het 3D-model allerlei vormen van data en informatie zit evenals het verkeersprognosemodel RHDHV; aan de hand van die waarden worden maatregelen getoetst.
- De **SP** vraagt waarom de verplaatsing van de Connexxion busremise, met een groot effect op het verkeer, niet als optie is meegenomen. Wethouder **Wolthers** antwoordt dat die optie niet voorligt en partijen daarover zelf gaan.
- De **SP** is benieuwd of het doortrekken van de Schapenkamp is overwogen om het centrum echt autoluw te krijgen. Wethouder **Wolthers** heeft dat juist niet overwogen; het verleggen van de ring is daarin juist helpend.
- Het **CDA** informeert naar wat de Johannes Geradtsweg de komende vijf jaar van de mobiliteitsvisie gaat merken. Wethouder **Wolthers** heeft met bewoners daarvan allerlei maatregelen voor de korte, middellange en lange termijn besproken; de tunnel is voor die weg een belangrijke toevoeging, maar die weg heeft ook baat bij andere maatregelen.
- **Hilversums Belang** vraagt om inzicht in het nieuwe parkeerbeleid. Wethouder **Wolthers** noemt daarbij mogelijkheden dat de gemeente dat zelf meer reguleert en opties voor parkeren op eigen terrein.
- **Hilversums Belang** informeert naar subsidiemogelijkheden. Wethouder **Wolthers** weet dat er subsidiemogelijkheden zijn op provinciaal, landelijk en Europees niveau; subsidie is mogelijk voor een tunnel, maar ook voor smart villages. **Hilversums Belang** geeft mee dat de aanvraag van subsidie tot 2023 redelijk beperkt is. Wethouder **Wolthers** bevestigt dat, maar er zijn wel mogelijkheden, zoals voor de OV-knooppuntenontwikkeling.

- De **PvdA** vraagt of segways, elektrificatie van het wagenpark en deeloplossingen niet vooral autonome ontwikkelingen zijn waarin de gemeente niet heel erg hoeft te investeren en die zij vooral niet dwars moet zitten. Wethouder **Wolthers** beaamt dat;
- de **PvdA** informeert naar de inzet op meer openbaar vervoer, en fiets- en voetgangersvervoer; zij mist een inhaalslag in het aanleggen en verbreden van trottoirs, verbannen van stoepparkeren, het creëren van meer en aantrekkelijke spoorpassages en het aanleggen van fietsstraten, vooral buiten het centrum. Wethouder **Wolthers** noemt dat als een van de doelstellingen, namelijk betere faciliteiten voor voetgangers en fietsers.
- **GroenLinks** vraagt waarom het college de voorschriften in de Gijsbrecht van Amstelstraat voor het inrichten van een 30 km-zone niet volgt en wat dat volgens de verkeerspolitie betekent voor de handhaafbaarheid, gezien de huidige inrichting. Wethouder **Wolthers** heeft de Gijsbrecht deels als 30 km-zone ingericht, zoals met drempels; met de verkeerspolitie is indertijd besproken om fietspaden bij de 30 km-zone te houden;
- **GroenLinks** wil weten waarom geen oplossing voor de Diependaalselaan in de mobiliteitsvisie is genoemd. Wethouder **Wolthers** is het daarmee niet eens, gezien het voorgestelde totaalpakket aan maatregelen; voor de Diependaalselaan is de verwachting dat de combinatie van het pakket, met de bereidheid van bewoners om in Zuid over te willen gaan tot diverse vormen van deelmobiliteit en het doorleiden van vrachtverkeer met routering er voldoende soelaas is voor de verkeersintensiteit; onderzocht is wat de Gijsbrecht van Amstelstraat in relatie tot de Diependaalselaan kan betekenen; daaruit is gekomen dat de Gijsbrecht beschikbaar moet blijven voor autoverkeer;
- **GroenLinks** mist in de visie bestaande ambities, zoals het verleggen van de Centrumring, het sluiten van de Kleine Spoorbomen, de nachttrein en de verplaatsing van het Arenapark. Wethouder **Wolthers** heeft die maatregelen wel meegenomen als effecten, maar ze zijn niet benoemd, omdat daarover al is besloten en ze al in werking zijn getreden.
- De **ChristenUnie** vraagt hoe de wethouder de beeldvormende sessies over mobiliteit heeft ervaren en of die een inhoudelijke bijdrage aan de mobiliteitsvisie hebben geleverd. Wethouder **Wolthers** vond die sessies prettig en waardevol.
- De **ChristenUnie** weet dat de provincie de slimme verkeerslichten bedient en vindt het handiger zelf daarin de hand te hebben. Wethouder **Wolthers** ontkent dat gezien het daartoe heel goed geëquipeerde verkeerscentrum; de gemeente voert beleid en maakt gebruik van provinciale faciliteiten om dat goed uit te voeren.
- De **ChristenUnie** ziet in scenario's 2 en 5 (voorkeursvisie) dat langzaam vervoer wordt gestimuleerd, maar constateert twee verschillende maatregelen, waarin scenario 5 veel minder ver gaat; de fractie vraagt om uitleg daarover. Wellicht is de ambitie in scenario 5 voor langzaam verkeer lager dan in scenario 2. Wethouder **Wolthers** stelt dat betere faciliteiten voor langzaam vervoer nog steeds gelden en komt binnenkort ook nog terug op de aanleg van snelfietspaden, die los staan van de mobiliteitsvisie.
- **Hart voor Hilversum** vraagt hoe het centrum bereikbaar blijft voor minder mobiele mensen. Wethouder **Wolthers** ziet als een van de mogelijkheden fijnmazig vervoer; in de concessie van Connexxion heeft al een service voor ouderen;
- **Hart voor Hilversum** vraagt hoe te voorkomen is dat woonwijken parkeerdruk gaan ervaren en natuur opgeofferd wordt doordat auto's niet meer naar het centrum gaan. Wethouder **Wolthers** noemt wellicht betaald parkeren in woonwijken een oplossing; parkeerplekken buiten het centrum zijn een gespreksonderwerp bij de omgevingsvisie.
- **D66** vraagt de titel 'Groen, duurzaam en innovatief' te duiden. Wethouder **Wolthers** vernam van Hilversummers dat zij Hilversum een groene stad willen laten blijven, elk van de maatregelen kan groen, duurzaam of innovatief worden genoemd.
- **D66** is benieuwd waaraan bij meer faciliteiten voor fietsen en OV te denken valt. Wethouder **Wolthers** licht toe daarbij te denken aan fietsstraten, een autoluwe binnenstad en nieuwe wandelpaden.
- **D66** begrijpt niet goed hoe het vrachtverkeer van de Diependaalselaan te weren is. Wethouder **Wolthers** is van plan de routering van het vrachtverkeer te veranderen; technologische maatregelen zijn mogelijk om vrachtverkeer door de noordoosttunnel te leiden.

- **Leefbaar Hilversum** vraagt of er ook een smart GAD komt. Wethouder **Wolthers** kondigt aan dat wethouder Heller daarop binnenkort terugkomt.
- **Leefbaar Hilversum** weet dat bij elektrisch rijden autobanden zwaarder belast worden, waardoor ze sneller slijten en meer fijnstof veroorzaken; de fractie vraagt hoe dat op te lossen is op de ring, met name de Kamerlingh Onnesweg en de N201, waar veel woningen staan. Wethouder **Wolthers** wijst op meer ontwikkelingen, zoals waterstof; fijnstof is met name een probleem van benzineverbranden; banden blijven echter slijten; een maatregel is ook een emissievrije zone.
- **Leefbaar Hilversum** vraagt waarom bij diverse scenario's niet tevoren een MER is opgesteld, zodat een betere afweging te maken is tussen te maken keuzen, mogelijk zelfs in een 3D-model. Wethouder **Wolthers** kondigt MER-waarden in nader onderzoek aan; sommige effecten van maatregelen zijn ook al bekend.
- De **VVD** is benieuwd waarom de wethouder heeft gekozen voor een enquête in plaats van een verkeerskundig advies als startpunt. Wethouder **Wolthers** heeft allerlei onderzoeken gedaan en beschikt over het verkeersprognosemodel van RHDHV; onderzoeken zijn terug te vinden in het 3D-model; vervolgens is naar diverse scenario's gekeken en aan de hand daarvan is begonnen met enquêteren om Hilversum zo breed mogelijk te kunnen benaderen.
- De **SP** vraagt of onderzoek is gedaan onder in Hilversum werkende forensen, zoals naar het verplaatsen van de parkeerplekken. Wethouder **Wolthers** vertelt dat zij aan de participatie hebben meegedaan; de in- en uitgaande pendel in Hilversum is hoger dan in ander gemeenten.
- De **SP** informeert of onderzoek is gedaan naar een groene golf en aanpassingen van verkeerslichten op de Johannes Geradtsweg tijdens de spits. Wethouder **Wolthers** bevestigt dat en dat valt onder verder uit te werken maatregelen in het kader van smart mobility.
- **GroenLinks** vraagt of de wethouder het snelheidsverschil tussen snorfietsen en het andere verkeer niet heeft onderzocht en waarom zij kiest voor de veiligheid van de snorfietser en niet voor de veiligheid van de fietser. Wethouder **Wolthers** kiest niet voor het geleiden van snorfietsers naar de rijbaan en baseert zich daarbij op onderzoeken in andere gemeenten; verplaatsing is alleen zinvol als de snelheidslimiet van 50 km per uur naar 30 km per uur gaat of als de snelheid van snorfietsers is te verhogen; in de toekomst met snelfietspaden gaat zij weer naar het onderwerp kijken.
- **GroenLinks** vraagt waarom niet voor ondergronds en uit het zicht parkeren wordt gekozen. Wethouder **Wolthers** vindt die discussie voornamelijk van belang in het kader van de omgevingsvisie en het nieuw te vormen parkeerbeleid.
- **Democraten Hilversum** vindt het Klimaatakkoord van Parijs in de mobiliteitsvisie ontbreken en vraagt of de voorkeursvariant bijdraagt aan het behalen van de klimaatdoelen. Wethouder **Wolthers** antwoordt dat het Klimaatakkoord een uitgangspunt is voor de mobiliteitsvisie.
- **Democraten Hilversum** vraagt hoe het in gesprek gaan met werkgevers van bedrijventerreinen over OV-gebruik rijmt met het Media Park juist voor de auto beter bereikbaar te maken. Wethouder **Wolthers** voert gesprekken met werkgevers over openbaar vervoer, deelvervoer en thuiswerken.
- **D66** vraagt in hoeverre de versnelde elektrificatie van het wagenpark in de plannen is opgenomen. Wethouder **Wolthers** kan de snelheid van elektrificatie nog niet helemaal goed voorspellen en heeft de wel beschikbare gegevens daarover opgenomen.
- Het **CDA** wil weten of er met Hilversum vergelijkbare voorbeeldgemeenten zijn waarin deelvervoer al een succes is en waar dat ook leidt tot vermindering van eigen autogebruik. Wethouder **Wolthers** weet vanuit participatie dat er de bereidheid is om gebruik te maken van deelvervoer, zoals in Delft; er zijn allerlei aanbieders om dat vervoer in Hilversum uit te rollen.
- Het **CDA** vraagt of een overzicht van maatregelen voor nu en vijf jaar. Wethouder **Wolthers** kondigt dat aan in het uitvoeringsprogramma.
- **Hilversums Belang** vraagt wanneer de twee uitvoeringsprogramma's met de gewenste investeringen terugkomen naar de raad. Wethouder **Wolthers** pakt het eerste programma na besluitvorming na de raad op en dat zou binnen een jaar het licht moeten kunnen zien; het traject dat meegaat in de omgevingsvisie hangt af van de planning en de vormgeving van het proces van de omgevingsvisie.

Vragen over hubs

- **Democraten Hilversum** ziet in de participatie veel vraagtekens gezet bij een aantal voorgestelde maatregelen, zoals connected hubs, verdere verstedelijking, combineren van fietsverkeer met de auto en de tunnel; zij vraagt of het daarom nodig is om die mix van maatregelen opnieuw in participatie te brengen. Wethouder **Wolthers** doet dat deels zeker; voor maatregelen met een ruimtelijk beslag en die gaan over de toekomst van de stad (hubs, autoluw centrum en tunnel); daarover wil zij verder laten participeren; andere maatregelen zijn no regret, zijn in te zetten voor de stad en hebben niet te maken met grotere keuzen voor de stad.
- **Democraten Hilversum** lijken hubs op de Hilversumse schaal een beetje overkill en vraagt wat het betekent voor de maatregelenmix als ook deelvervoerparkeren alleen voor deelauto's en elektrisch vervoer niet haalbaar blijken, omdat de bereidheid daaraan mee te werken tegenvalt. Wethouder **Wolthers** begint met deelvervoer in wijken waar er bereidheid daarvoor is; volgens de participatie is er een voorkeur voor de hubs, die ook terugkomen in de omgevingsvisie; gedragsverandering kost tijd; de markt is aan hubs toe en inwoners zijn bereid om daarvan gebruik te maken.
- **Democraten Hilversum** vraagt of al bekend is waar aan de randen van de stad, vaak beschermde stadsgezichten, distributiecentra met laad- en losplatforms en parkeergarages moeten komen. Wethouder **Wolthers** weet dat ruimte schaars is en er niet heel veel locaties zich lenen voor een hub; zij denkt daarom aan kleinschalige hubs, zoals bij het Circusterrein; uitwerking van hubs kan gebeuren worden bij de omgevingsvisie.
- de **SP** is benieuwd of de gemeente zelf gaat investeren in hubs. Wethouder **Wolthers** heeft dat plan niet en doet dat het liefst niet.

Vragen over de tunnel

- De **SP** wil weten of met het voorstel tot de aanleg van een tunnel wordt besloten en met welke insteek de tunnel in de participatie van de omgevingsvisie wordt gebracht: om te zien of er draagvlak voor is of om te bepalen hoe die wordt geplaatst. Wethouder **Wolthers** licht toe dat een besluit tot nader onderzoek voorligt; ook is onderzoek in het kader van de omgevingsvisie nodig naar het effect van een tunnel, waar die moet komen en de financierbaarheid.
- Het **CDA** vraagt hoe realistisch de tunnel is, gezien de daarmee gemoeide financiën. Wethouder **Wolthers** weet dat Hilversum in haar eentje geen tunnel kan opbrengen en dus naar andere overheden moet kijken om die mee te financieren; zij zullen dat alleen doen als het interessant is om in Hilversum te investeren; triggers daarvoor kunnen zijn ontwikkelen van het Media Park, woningen en economische activiteiten.
- Het **CDA** vraagt of al overleg over het financieren van een tunnel met andere overheden heeft plaatsgevonden. Wethouder **Wolthers** heeft financiering wel afgetast en dat hangt ook af van afspraken over het landelijke coalitieakkoord; bij een besluit over een tunnel is er niet gelijk geld; dat vergt ook nog een discussie in het kader van de omgevingsvisie en gesprekken met andere partijen.
- **Democraten Hilversum** vraagt of ten behoeve van een tunnel aan de ene kant de Larenseweg verbreding behoeft en aan de andere kant de verkeersproblemen op de Insulindelaan, de Godelindeweg en verder tot even rigoureuze autoverkeersingrepen zullen leiden. Wethouder **Wolthers** moet dat nog nader onderzoeken en vindt het te vroeg om daarover nu uitspraken te doen.
- **Hilversums Belang** wil beschikken over het rapport over de tunnel met het daarin vermelde bedrag van € 250 miljoen. Wethouder **Wolthers** verwijst daarvoor naar een aantal rapporten als bijlagen bij de stukken.
- De **PvdA** informeert naar een realistische raming van de totale tunnelkosten, inclusief voorbereidingskosten en kosten van herstel van schade aan de natuur. Wethouder **Wolthers** heeft de tunnelkosten geraamd op € 250 miljoen; schades behoeven verdere doorrekening.
- De **PvdA** is benieuwd of de wethouder was voorbereid op de waarschuwingen van het GNR en Behoud Gooise Heide. Wethouder **Wolthers** beantwoordt die vraag bevestigend en snapt die heel goed; dat is een kwestie van belangenafweging door de raad.

- De **PvdA** vraagt hoeveel procent minder autoverkeer de wethouder verwacht op de Johannes Geradtsweg als de tunnel er is, ook gezien de bevolkingstoename. Wethouder **Wolthers** verwacht 10% tot 18% vermindering van het verkeer op de Johannes Geradtsweg.
- **GroenLinks** vraagt in hoeverre een tunnel een echte oplossing voor de Johannes Geradtsweg is. Wethouder **Wolthers** heeft gekeken naar het verkeersprognosemodel, de inzet is er ook op technologische maatregelen om het verkeer te regelen en te verdelen; een tunnel is absoluut een oplossing voor de Johannes Geradtsweg.
- **GroenLinks** vraagt of ook andere tracés voor een tunnel of viaducten denkbaar zijn om mee te nemen in het onderzoek. Wethouder **Wolthers** denkt van wel en die kunnen in het vervolg onderzocht worden.
- **Hart voor Hilversum** vraagt waarom andere opties dan een tunnel niet zijn genoemd. Wethouder **Wolthers** erkent dat de tunnel specifiek is genoemd, omdat het een groot ding is en omdat die effect heeft.
- **D66** wil weten met welke argumenten en criteria het college heeft gerekend om op een tunnel op die plek uit te komen. Wethouder **Wolthers** antwoordt dat de tunnel onderdeel van een totaalpakket is, die wel degelijk iets doet.
- **D66** ziet ook andere knelpunten en vraagt waarom daartoe geen zuidwesttunnel is voorgesteld. Wethouder **Wolthers** heeft voor de Diependaalselaan werkende maatregelen, zoals deelvervoer, vrachtwagenroutering en technologie; een tunnel daar is een kilometer langer, duurder en kent een lastiger financiering.
- De **VVD** vraagt hoe haalbaar de wethouder de tunnel inschat, gezien het bedrag van € 250 miljoen. Wethouder **Wolthers** stelt dat in het kader van de omgevingsvisie nog nagedacht moet worden over de financierbaarheid daarvan.
- De **PvdA** is benieuwd of een verdiepte Johannes Geradtsweg is onderzocht. Wethouder **Wolthers** laat weten dat die niet als voorkeursscenario naar voren is gekomen en de leefbaarheid daardoor niet anders wordt.
- De **PvdA** wil weten of elektrische auto's, thuiswerken en P&R voldoende verlichting op de Johannes Geradtsweg kunnen brengen. Wethouder **Wolthers** verwacht dat mobiliteit alleen maar zal toenemen; als de lockdown voorbij is komt het verkeer qua intensiteit meteen weer op het oude niveau.
- De **PvdA** heeft graag een presentatie van de lessen uit eerdere tunnelplannen. Wethouder **Wolthers** heeft als les uit het Erfgooierstracé geleerd dat dat niet haalbaar was, ondanks dat het politiek en financieel wel klaar lag.
- **Democraten Hilversum** meent dat het onderzoek naar de tunnel vrij snel afgerond kan zijn, omdat die een rijksbeschermd archeologisch monument zal doorboren, zodat geen vergunning zal worden verleend. Wethouder **Wolthers** realiseert zich dat het gaat om een precair gebied en de vraag is waar een tracé precies kan landen; het in stand houden van waarden vergt nader onderzoek.

5. Verlenen krediet infrastructurele maatregelen (2.37)

Woordvoerders:
Fracties: Hart voor Hilversum: R.J.C. Lancé; D66: A.S. de Jong; VVD: H.H. Fennema; GroenLinks: F.R. Kool; CDA: E.J. Kruijswijk Jansen; SP: R. Ruijer; ChristenUnie: B. Nanninga; PvdA: J. Lahaise; Leefbaar Hilversum: B. Bus; Hilversums Belang: mw. H. Bijl; Democraten Hilversum: R. Docter
College: mw. A.J. Wolthers, wethouder.

De **voorzitter**:
- gaat het om een krediet van € 1.470.000,-, waarvan na aftrek van de subsidie netto € 147.000,- overblijft, zoals opgenomen in de programmabegroting.

Het **CDA**:
- vraagt of het fietspad van Kerkelanden naar het centrum een maatregel is die behelsd wordt bij de uitvoering van dit besluit. Wethouder **Wolthers** zegt van niet, omdat het gaat over de hofjes in Kerkelanden;

- informeert wat het perspectief is voor de realisatie en besluitvorming van dat fietspad. Wethouder **Wethouders** kijkt naar mogelijkheden om dat zo mooi mogelijk in de omgeving in te passen en welke functies daaraan toe te kennen zijn; dat is ook een kwestie van budget.

De **ChristenUnie**:
- vraagt hoe precies prioritaire maatregelen worden bepaald en welke gemeentelijke criteria bepalen of maatregelen worden genomen. Wethouder **Wolthers** kijkt daarbij ongevallenregistraties en gemeentelijke gegevens die leiden tot prioritering van de veiligheidsplekken;
- vraagt hoe die informatie daarover wordt gegeven. Wethouder **Wolthers** verwijst daarvoor naar een raadsinformatiebrief.

Hilversums Belang:
- vraagt welke periode wijken nog moeten wachten die voorlopig nog niet aan groot onderhoud toe zijn. Wethouder **Wolthers** gaat het dan om een periode van een tot drie jaar;
- stelt vast dat uitvoering afgerond moet zijn voor 30 november 2021 en vraagt hoe groot het risico is dat die datum niet wordt gehaald. Wethouder **Wolthers** schat dat risico niet heel groot in bij het besluit om het voorstel aan te nemen.

6. Verlenen krediet voor aanleg fietsstraat Schuttersweg (2.42)
Woordvoerders:
Fracties: Hart voor Hilversum: R. Lancé; D66: A.S. de Jong; VVD: H.H. Fennema; GroenLinks: F.R. Kool;CDA: E.J. Kruijswijk Jansen; SP: R. Ruijer; ChristenUnie: B. Nanninga; PvdA: J. Lahaise; Leefbaar Hilversum: B. Bus; Hilversums Belang: mw. H. Bijl; Democraten Hilversum:R. Docter College: mw. A.J. Wolthers, wethouder.

De **voorzitter**:
- deelt mee dat het voorstel de meerkosten behelst voor de herinrichting van de Schuttersweg tot fietsstraat en het verlenen van een krediet van € 183.000,- daarvoor; de kosten zijn te dekken uit provinciale subsidie.

GroenLinks:
- heeft geen toegang gehad tot de stukken, informeert naar de werking van het servituut en wat er gebeurt als de wethouder er met Natuurmonumenten niet uitkomt. Wethouder **Wolthers** antwoordt dat het gros van de maatregelen dan nog steeds uit te voeren is; delen van parkeervakken overlappen dan met een deel van het servituut; daar komt andere natuur voor in de plaats; daarover vindt nu overleg met Natuurmonumenten plaats; bezien wordt dan hoe parkeervakken anders op te lossen zijn.

Democraten Hilversum:
- is benieuwd of parkeerplaatsen zijn bedoeld voor werknemers of bezoekers van Talpa. Wethouder **Wolthers** antwoordt dat het algemene parkeerplaatsen zijn, niet specifiek voor Talpa bedoeld.

De **ChristenUnie**:
- vraagt waarom de Schuttersweg als fietsstraat is uitgekozen en of de wethouder ook nog andere fietsstraten op het oog heeft. Wethouder **Wolthers** heeft voor de straat gekozen na uitgebreide participatie van de buurt en de omgeving; de straat heeft behoorlijke behoefte aan fietsvoorzieningen, vanwege een school; overige straten die in aanmerking komen voor een fietsstraat zitten in de mobiliteitsvisie;
- informeert hoe wordt omgegaan met minder goed georganiseerde buurten en of het hardst roepende buurten het snelst een fietsstraat krijgen. Wethouder **Wolthers** ontkent dat en komt binnenkort met een voorstel voor een fietsnetwerkkaart in Hilversum, zodat aan de hand daarvan te zien is hoe met fietsstraten en het fietsnetwerk om te gaan is;

- wil weten of uit de ervaringen met de fietsstraat in de Lage Naarderweg lering is getrokken en hoe wordt voorkomen dat de fietser nog kwetsbaarder wordt. Wethouder **Wolthers** heeft daaruit lering getrokken en die wordt meegenomen; de fietsstraat werkt goed en de ervaringen van fietsgebruikers zijn positief; die worden meegenomen bij de uitrol van andere fietsstraten.

7. Opening en vaststellen agenda oordeelsvorming (2.46)
De **voorzitter**:
- stelt het voorstel van orde van de SP aan de orde om de oordeelsvorming over de mobiliteitsvisie uit te stellen tot 19 mei a.s.

Het voorstel van orde van de SP wordt fractiegewijs in stemming gebracht en met 5 tegen 6 stemmen verworpen, met de stemmen van Hilversums Belang, de ChristenUnie, Leefbaar Hilversum Democraten Hilversum en de SP voor en de stemmen van Hart voor Hilversum, de VVD, GroenLinks, D66, het CDA en de PvdA tegen.

Besloten wordt de agendapunten 9 en 10 voor agendapunt voor agendapunt 8 te behandelen.

De agenda oordeelsvorming wordt vervolgens gewijzigd vastgesteld.

9. Verlenen krediet infrastructurele maatregelen (2.48)
Woordvoerders:
Fracties: Hart voor Hilversum: R.J.C. Lancé; D66: A.S. de Jong; VVD: H.H. Fennema; GroenLinks: F.R. Kool;CDA: E.J. Kruijswijk Jansen; SP: R. Ruijer; ChristenUnie: B. Nanninga; PvdA: J. Lahaise; Leefbaar Hilversum: B. Bus; Hilversums Belang: mw. H. Bijl; Democraten Hilversum:R. Docter College: mw. A.J. Wolthers, wethouder.

Advisering aan de raad
Alle fracties vinden het voorstel rijp voor de raad, zonder debat.

10. Verlenen krediet voor aanleg fietsstraat Schuttersweg (2.49)
Woordvoerders:
Fracties: Hart voor Hilversum: R.J.C. Lancé; D66: A.S. de Jong; VVD: H.H. Fennema; GroenLinks: F.R. Kool;CDA: E.J. Kruijswijk Jansen; SP: R. Ruijer; ChristenUnie: B. Nanninga; PvdA: J. Lahaise; Leefbaar Hilversum: B. Bus; Hilversums Belang: mw. H. Bijl; Democraten Hilversum:R. Docter College: mw. A.J. Wolthers, wethouder.

Democraten Hilversum:
- vindt het bijzonder jammer dat geen afbeelding bij het raadsvoorstel zat, zodat niet goed inhoudelijk is te beoordelen waarover de commissie zou gaan praten; de later nagezonden links in de antwoorden op vragen werkten niet; er is dus geen oordeel te geven over de inhoud van het plan.

GroenLinks:
- kan dat ook niet en zal dat oordeel in de raadsvergadering geven.

Advisering aan de raad
Democraten Hilversum en **GroenLinks** vinden het voorstel niet rijp voor de raad.

Hilversums Belang vindt het voorstel rijp voor de raad en maakt een voorbehoud.

De **ChristenUnie, D66,** het **CDA,** de **PvdA** en **Hart voor Hilversum** vinden het voorstel rijp voor de raad zonder debat.

Leefbaar Hilversum en de **SP** vinden het voorstel rijp voor de raad met debat.

De **VVD** vindt het voorstel rijp voor de raad en adviseert positief zonder debat.

8. Vaststelling Mobiliteitsvisie Hilversum 2040 (2.52)
Woordvoerders:
Fracties: Hart voor Hilversum: R.J.C.. Lancé; D66: A.S. de Jong; VVD: H.H. Fennema; GroenLinks: F.R. Kool; CDA: E.J. Kruijswijk Jansen; SP: R. Ruijer; ChristenUnie: B. Nanninga; PvdA: J. Lahaise; Leefbaar Hilversum: B. Bus; Hilversums Belang: mw. H. Bijl; Democraten Hilversum: R. Docter
College: mw. A.J. Wolthers, wethouder.

D66:
- ziet veel in de visie dat haar aanspreekt: fijnstof, groen, autoluw centrum, doorstroming, high tech ideeën, een oplossing voor vrachtauto's en het betrekken van thuiswerken;
- vindt de visie meer dan een hoeveelheid actiepunten en kan daarmee prima leven;
- ziet ook het stimuleren van elektrische auto's en wijst op de noodzaak om de infrastructuur daarop meer aan te passen;
- praat liever over de bereikbaarheid van het Media Park dan een tunnel;
- wil meer doen aan de zuidwestkant;
- moedigt de wethouder aan in het centrum meer emissievrije zones te realiseren;
- is blij met autoluw maken van het centrum;
- vindt de visie een belangrijke stap in het verbeteren van de bereikbaarheid; het **CDA** vraagt in hoeverre D66 de visie concreet genoeg vindt voor de afspraken die zij als partij mede heeft gemaakt bij het coalitieakkoord als het gaat om de Diependaalselaan, de Johannes Geradtsweg en de Gijsbrecht van Amstelstraat; **D66** gelooft in het proces en dat iets doen beter is dan niets doen; politici moeten zich niet verliezen in het vervolmaken van visies en de fractie gelooft in een aanpak van samen ontwikkelen en niet het eerst maken van een grand design; de bereikbaarheids- en verkeersproblematiek vraagt nu om actie; de visie zet voldoende aan tot actie; de fractie wil niet de illusie wekken dat het wegstemmen van de visie bijdraagt aan het oplossen van de genoemde problemen; zij houdt vast aan de lijn; het **CDA** wil ook aan de slag, maar het duurde drie jaar eer een debat over de mobiliteitsvisie mogelijk was; zij wil de kans benutten de visie zo te vervolmaken dat het draagvlak groter wordt en dat meer partijen er zich in kunnen vinden; dat wil zij doen met andere fracties, de wethouder en ambtenaren, zodat binnen enkele maanden de visie wel vast te stellen is; beter is een extra processtap te nemen; **D66** ziet het CDA als een medestander en wil met elkaar het vraagstuk van de mobiliteit, doorstroming en verkeershufters oplossen; daarom wil zij met elkaar accenten leggen, maar besluitvorming niet uitstellen.

GroenLinks:
- noemt het resultaat een ratjetoe; visie en maatregelen lopen door elkaar heen;
- mist een duidelijke probleemstelling of kernwaarde; de vraag is of parkeren en verkeersdruk het grootste probleem zijn.
- vindt het stimuleren van het fietsgebruik, de goederenhubs, de ketenmobiliteit, geen tweerichtingverkeer op de Emmastraat, technologie en gedeeld autogebruik goede punten;
- wil het autoluwe centrum naar het eerste uitvoeringspunten overhevelen;
- ziet geen goede oplossing voor de drukte op fietspaden;
- vindt dat er een keuze is voor de Gijsbrecht van Amstelstraat: wel of niet; hoorde dat de Diependaalselaan geen knelpunt is
- bevreemdt het niet noemen van bestaande ambities;
- acht het niet sterk de invulling van het parkeerbeleid naar de toekomst te verschuiven;
- heeft geen behoefte aan een tunnel, omdat die maar 20% van het verkeer op andere straten en wegen wegneemt en een kostbare oplossing door een gevoelig gebied is;
- wil kijken naar technische oplossingen op andere trajecten;
- wil niet dat de Johannes Geradtsweg een gijzeling wordt voor alle andere maatregelen in de stad.

Democraten Hilversum:
- maakt bezwaar tegen de tunnel onder de heide;
- lijken sommige maatregelen interessant, maar op onderdelen veel vragen oproepen die pas te beantwoorden zijn na verdere uitwerking en een beoordeling op hun merites; in die zin is het voorliggende stuk niet af en min of meer interessante denkrichtingen bevatten, maar dat kan de titel visie nog niet dragen;
- valt het te bezien of sprake is van realistische en haalbare oplossingen, ook omdat de financiële onderbouwing van kosten ontbreekt;
- is nog te veel onduidelijk over bijna alle onderdelen om in dit stadium al een uitspraak te kunnen doen, laat staan groen licht te geven voor het opstellen van uitvoeringsprogramma's en de daarbij horende budgetten;
- kan niet oordelen voordat de maatregelen in de voorkeursvariant in een volwaardige participatieronde aan de samenleving zijn voorgelegd;
- kan de consequenties van maatregelen niet beoordelen zonder milieu effectrapportage, die in het kader van de Omgevingswet verplicht is;
- vindt de mobiliteitsvisie niet rijp voor de raad, daartoe behoeven eerst de maatregelen onder A verdere uitwerking, die met uitzondering van de tunnel daarna opnieuw voor te leggen zijn voorzien van een MER.

De **ChristenUnie**:
- vindt duurzame leefbaarheid en veiligheid heel belangrijk, vooral voor voetgangers, fietsers en mensen met een beperking;
- gaat de stap van een voorkeursvariant voorleggen met maatregelen nog te ver, omdat is beloofd met de commissie in gesprek te kunnen gaan over tussenresultaten, welk gesprek nog onvoldoende heeft plaatsgevonden;
    - de **VVD** stelt dat het college wordt betaald om met plannen te komen en vraagt wat de ChristenUnie had verwacht en hoe de raad nog besluiten kan nemen als die alleen over opties blijft praten; de **ChristenUnie** vindt een mooie startnotitie met mogelijkheden voorliggen, maar wil daarover nog spreken om met elkaar prioriteiten te stellen; het is armoe om alleen voor of tegen te kunnen stemmen; de **VVD** heeft juist veel moeite met stukken waarin het college zegt dat het zus of zo kan; de fractie vindt het fijn dat het college komt met een idee over hoe het zou moeten, waarop de raad eventueel amendementen kan indienen;
    - de **ChristenUnie** had het fijn gevonden het college nog eens een advies te kunnen geven over wat zij belangrijk vindt in een visie, maar is blij met de concreetheid en een voorkeursoplossing van het college. Wethouder **Wolthers** hoort ook consensus over maatregelen na uitgebreide participatie en vraagt wat er volgens de ChristenUnie anders zou moeten; de **ChristenUnie** wil zelf kunnen aangeven wat zij belangrijk vindt en prioriteiten aangeven, ook waarmee zij het niet eens is; de **VVD** stelt dat het proces ordentelijk is verlopen;
    - de **PvdA** vraagt waar voor de VVD de grens ligt qua fundamentele kritiekpunten; hoe ver moet men gaan met amenderen voordat men zegt dat de visie te onvolledig is; de **VVD** erkent dat bij te veel hiaten men dat niet meer oplost met amendementen;
- wil vol inzetten op duurzaamheid en verwacht meer voor voetgangers- en fietsverkeer en emissieloos vervoer; één fiets/voetgangersstraat is niet voldoende en de fractie had acht hoofdfietsverbindingen verwacht;
- wil sturen op minder toestroom op autoverkeer en vraagt zich af dan wel te kunnen vertrouwen op de samenwerking met de provincie, die meer autoverkeer wil;
- stelt dat meer asfalt in een tunnel onder de hei niet thuishoort in een groen, duurzaam en innovatief scenario; er zijn wellicht innovatievere oplossingen mogelijk voor € 200 miljoen.

Het **CDA**:
- is teleurgesteld over de visie vanwege eerder aangekondigde oplossingen op de knelpunten op de Diependaalselaan en de Johannes Geradtsweg, die niet terug te zien zijn in de visie, evenals een oplossing voor het knelpunt in de Gijsbrecht van Amstelstraat;

- vindt het allemaal te weinig concreet;
- heeft de indruk dat veel wensdenken in de visie zit, zoals deelauto's waarvan de fractie zich afvraagt of dat in Hilversum werkt, wat ook geldt voor de financiële haalbaarheid van de tunnel;
- ziet het voorstel als een start om op basis van de opgeleverde stukken verder in gesprek te gaan, concretiseringsslagen te maken, knelpunten verder uit te werken en concreter te worden over wat tussen nu en vijf jaar te verwachten is.

De **PvdA**:
- zegt dank voor de mooie vergezichten en boeiende uitgangspunten, zoals meer fietsstraten en betere wandelroutes, maar ziet ook tegenstrijdigheden en omissies;
- vindt de visie soms nogal elitair, zoals de focus op beeldmobiliteit bij het interpreteren van de enquêtes;
- lijkt het logischer eerst de drie parkeergarages in het centrum te slopen voor minder uitstoot;
- wil elektrisch vervoer, e-steps en segways aan de markt laten omdat het goeddeels autonome ontwikkelingen zijn; enquêtes lijken die oplossingen ook niet te ondersteunen;
- stelt dat de visie ambitieuzer en meer down to earth moet worden wil men draagvlak en een echt voetganger- en fietsvriendelijke stad, waar ook bewoners van de Johannes Geradtsweg blij van worden; nu is het rijp en groen door elkaar; **D66** vraagt waar de neiging van de PvdA is om aan de slag te gaan en niet te blijven praten; de **PvdA** ziet een heleboel quick wins, zoals een autoluw centrum, de Gijsbrecht van Amstelstraat, drie parkeergarages in het centrum opheffen, trottoirs maken waar ze nu ontbreken en fietsstraten aaleggen; andere zaken kan men aan de markt overlaten; volgens wethouder **Wolthers** staat dat precies in de mobiliteitsvisie en wat daarvoor nodig is, is verder gaan met de uitwerking; om aan de slag te gaan heeft zij de raad wel nodig; mogelijk kan de raad het voorstel amenderen, zodat zij snel aan de slag kan gaan; de **PvdA** vraagt zich af welk aantal amendementen nodig is om een visie te krijgen die op andere principes stoelt; voor daadkracht moet de visie minder zweverig zijn. Wethouder **Wolthers** kan alleen minder zweverig zijn door tot uitvoeringsplannen te kunnen komen; consensus is lastig te krijgen als zij niet weet wat de Hilversummer vindt; die schaart zich achter de visie;
- meent dat de tunnel een mega-investering is die gegarandeerd veel duurder wordt dan € 250 miljoen en ten koste gaat van een flink stuk hei en bos voor 20% minder verkeer;
- wil wel zoeken naar een oplossing voor verkeer, maar er zijn wel grenzen; voor de Johannes Geradtsweg zijn er quick wins die sneller soelaas bieden plus autonome ontwikkelingen die de weg leefbaarder maken, zoals elektrisch vervoer;
- kiest voor beter openbaar vervoer, P&R, bredere trottoirs, meer fiets- en wandelgebieden en zet alle kaarten op minder autobewegingen;
- ziet dat de visie dringende verbeteringen on hold heeft gezet; dat is jammer;
- is voorlopig niet alleen maar positief.

Hilversums Belang:
- vindt de visie niet af en nog te veel onduidelijk;
- vindt € 278 miljoen niet financierbaar, ook gezien de financiële vooruitzichten van de gemeente; die is dus niet realistisch;
- ziet de tunnel als luchtfietserij onder het maaiveld;
- vindt het alternatief van een weg over de heide helemaal een no go;
- wil verder kijken naar veel minder overdreven en minder over the top-investeringsalternatieven;
- valt het op dat de geraamde kosten van de fietsenstalling bij het Station en de verplaatsing van het station Sportpark van respectievelijk € 30 miljoen en € 21 miljoen in het voorliggende stuk openbaar zijn gemaakt in bijlage 2, terwijl ze door het college geheim zijn verklaard;
- adviseert de visie onrijp voor de raad te verklaren, vanwege allerhande mooie plannen die handenvol geld kosten dat er niet is;
- wil het college eerst een goed gefundeerde financiële basis onder de gewenste investeringen laten leggen van € 278 miljoen, omdat de raad anders niet goed gefundeerd kan beslissen.

De **VVD**:
- constateert dat niet alles in de mobiliteitsvisie zit en het lijkt meer een stuk om te komen tot meer duurzaam vervoer, dat echter geen doel op zich moet zijn; het stuk gaat over de bereikbaarheid van Hilversum;
- had liever een verkeerskundig advies in plaats van een enquête als basis gezien;
- wil beschikken over het advies van een verkeerskundige;
- heeft het gevoel ten dele in de valkuil van wensdenken te stappen;
- blijft met het doorschuiven van zaken naar de omgevingsvisie steeds dingen ophangen aan grotere plannen, zodat men nooit tot een besluit komt; niets staat echter in de weg om nu besluiten te nemen;
- denkt niet dat € 30 miljoen afgezien van het benodigde geld voor een tunnel genoeg zal zijn om de bereikbaarheid van Hilversum te vergroten;
- mist met name voor de Johannes Geradtsweg en de Diependaalselaan garanties, evenals voor de Gijsbrecht van Amstelstraat, wat een lastig verhaal is;
- ziet in het plan geen punten waar zij principieel tegen is;
- wil eerder starten met het aanpassen van de parkeernorm voor de transformaties van werken naar wonen, omdat de regels nu het creëren van nieuwe woningen tegenwerken;
- overweegt voor de laatste drie laatstgenoemde punten amendementen in te dienen;
    - het **CDA** wil juist de komende maanden gebruiken om met elkaar het gesprek te voeren en een concretiseringsslag te maken, zodat met de wethouder te werken is aan een concrete opdracht en een plan met breder draagvlak, dat dan snel uit te voeren is; de **VVD** erkent dat een aantal zaken concreter moet, maar ontkent dat dat direct leidt tot het oordeel niet rijp voor de raad; het **CDA** daagt de VVD uit om die concretiseringsslag samen te maken en niet nu door te drukken tot besluitvorming, wat eerder tot een ‘njet’ en tot stilstand zal leiden; beter is even te vertragen om het proces zijn werk te laten doen, waarna de schouders er gezamenlijk onder kunnen; de **VVD** snapt dat, maar denkt dat concretiseringen ook met amendementen mogelijk te bewerkstelligen zijn;
    - **GroenLinks** meent dat het CDA meer voor de Gijsbrecht kan betekenen via een amendement, wat meer is dan het voorstel terugnemen en er niks mee doen; het **CDA** vindt dat lastig, maar wil een completer beeld om de goede besluiten te kunnen nemen, zeker omdat de visie voor de lange termijn is; veel amendementen missen op een gegeven moment de samenhang die leiden tot een goed besluit;
    - de **PvdA** wil dringende zaken zoals de Gijsbrecht snel oplossen, maar dat kan ook op basis van vigerend beleid en common sense; het ophouden van noodzakelijke maatregelen door amenderen of op de lange baan schuiven van de visie ziet zij niet zo;
    - **D66** erkent dat de visie nog kan ontwikkelen, maar een uitvoeringsprogramma zet al aan tot actie; zij betwijfelt dat veel amendementen nodig zullen zijn, mogelijk slechts drie.

De **SP**:
- ziet een mooie en uitgebreide visie voorliggen, die nog enige uitwerking behoeft en concreter kan;
- is voor smart mobility als de privacy gegarandeerd is, evenals zero emissie, een autoluw centrum, betere faciliteiten voor langzaam vervoer, transferia met aansluitingen voor elektrische pendelbussen naar het Media Park, fijnmazig elektrisch OV naar de buitenwijken, het terugdraaien van de verschraling in het OV en de herintroductie van het project ‘Voor niks met de bus’;
- is tegen een tunnel onder op of boven de heide, gezien de schade aan de natuur en het archeologisch erfgoed;
- acht het stuk nog niet rijp voor de raad, maar beschouwt het als een mooi uitgangspunt om er verder over te discussiëren.

Hart voor Hilversum:

- vindt de visie nog niet volledig;
- wil de tunnel nog nader uitgewerkt zien;
- beraadt zich nog op eventuele moties en amendementen.

Leefbaar Hilversum:
- ziet dat kosten noch moeite zijn gespaard om een gedegen voorstel voor te leggen;
- wenst aan de visie nog toegevoegd zien:
    - een MER per scenario, mee te nemen in het 3D-model;
    - een weg langs de hei of in een verdiepte tunnelbak; **GroenLinks** informeert naar het voordeel van een tracé via de Erfgooiersstraat, waar dezelfde natuur- en archeologische waarden gelden; een tunnelbak maakt de heide ook onbereikbaar; **Leefbaar Hilversum** stelt dat men op een gegeven moment keuzen moet maken; een tunnel levert ook natuurschade op, vanwege dienst- en ontvluchtingswegen, een brandmeldsysteem en ventilatiesystemen; met een tunnelbak voorkomt men geluidsoverlast naar de omgeving;
    - onderzoek naar verlegging van de N201, waarmee de Gijsbrecht van Amstelstraat te ontlasten is;
    - parkeerbeleid;
    - verschillende financieringsvormen van de scenario's;
- kan pas na bovenstaande punten toegevoegd te hebben een brede afweging maken en de juiste mobiliteitstoekomst bepalen.

Tweede termijn insprekers
De heer **Bakker (bewoners Johannes Geradtsweg)**:
- benadrukt dat het hem niet gaat om de uiteindelijke oplossing, maar pleit voor een goede oplossing voor de leefbaarheid, die al twintig jaar onder druk staat;
- wijst op het toenemen van de druk op de Johannes Geradtsweg met 17% door het sluiten van de Kleine Spoorbomen; dat zijn 1,2 miljoen extra auto's per jaar;
- wijst op onderzoeken die aangeven dat de hoeveelheid verkeer alleen maar zal toenemen;
- vraagt wat nog meer nodig is om overtuigd te raken van de noodzaak om de verkeersdruk op de Johannes Geradtsweg nu echt te verlichten;
- roept op tot realistische oplossingen te komen, een combinatie van smart mobility, hubs en een goede noordoostverbinding, waarbij het hem niet per se om een tunnel gaat, maar om het eerlijker verdelen van de verkeerslast in Hilversum;
- wil laten onderzoeken hoe met zoveel mogelijk behoud van natuur de leefbaarheid terug te brengen is en Hilversum weer bereikbaar te maken is.

Mevrouw **Schriemer (Stichting Ondernemersfonds De Gijsbrecht)**:
- hoopt echt dat de mobiliteitsvisie tot nieuwe wegen zal leiden;
- ziet niet hoe de intensiteit aan verkeer omlaag zal gaan;
- stelt dat bij 30 km-per uur volgens de SWOV geen sobere inrichting hoort;
- nodigt raad en wethouder uit om naar de 30 km-zone in de Gijsbrecht van Amstelstraat te komen kijken;
- zet door, omdat huidige keuzes onacceptabel zijn voor ondernemers, bewoners, bezoekers en gebruikers van de Gijsbrecht van Amstelstraat en de vele organisaties die hen steunen.

Mevrouw **Burgersdijk (Stichting Behoud Gooise Heide)**:
- hoorde gelukkig een aantal partijen zich tegen een tunnel uitspreken;
- vindt dat een weg over of langs het natuurgebied de belangen van Hilversum overstijgt, evenals de belangen van de werknemers van het Media Park; daarover zouden ook de regio, provincie en natuurorganisaties mee moeten praten;
- wil verbindingen van natuurgebieden niet laten doorkruisen door een enkele weg door Hilversum.

De heer **Wouterson (bestuur biz Vastgoed in oprichting)**:

- sluit zich aan bij mevrouw Schriemer en vindt mond- en daadkracht getuigen van iets wat mogelijk is;
- raadt aan besluiten te nemen en niet te veel erover te praten;
- roept op de Gijsbrecht van Amstelstraat niet te vergeten, waar het voor veel ondernemers heel zwaar is, zeker in coronatijd;
- heeft het idee dat de Gijsbrecht van Amstelstraat nu een beetje vergeten wordt.

Advisering aan de raad
Hilversums Belang, de **ChristenUnie, Democraten Hilversum,** het **CDA,** de **SP** en de **PvdA** achten het voorstel niet rijp voor de raad.

GroenLinks, **Leefbaar Hilversum, D66,** de **VVD** en **Hart voor Hilversum** vinden het voorstel rijp voor de raad met debat.

De **voorzitter** merkt op dat de voorzitter van de gemeenteraad gezien de stemverhouding over het voorstel een eigen afweging zal maken of het al dan niet op de raadsagenda komt. Daarbij wordt ook gekeken naar de grootte van de fracties. Met deze conclusie sluit zij de vergadering om 23.54 uur.

Aldus vastgesteld in de vergadering van de gemeenteraadsvergadering van 21 april 2021.
De griffier, De voorzitter,

P.M.H. van Ruitenbeek. P.I. Broertjes.