VERSLAG

Vergadering
Raadscommissie Duurzaamheid en Bereikbaarheid

Raadzaal

5 juli 2023

Index verslag vergadering raadscommissie Duurzaamheid en Bereikbaarheid woensdag 5 juli 2023

Algemeen

1.	Opening en vaststellen agenda	3
2.	Mededelingen van de voorzitter	3
3.	Mededelingen en toezeggingen van wethouder Heller (inclusief vragen naar aanleiding van de prioriteitenagenda de mededelingen inzake regionale aangelegenheden)	3
4.	Beeldvorming Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040	3
5.	Oordeelsvorming Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040	9
6.	Beeldvorming Parkeerbeleid 2023	12
7.	Oordeelsvorming Parkeerbeleid 2023	18

RAADSCOMMISSIE DUURZAAMHEID EN BEREIKBAARHEID
WOENSDAG 5 JULI 2023

Locatie: Dudokkamer
Voorzitter: mw. J. Kalk
Griffier: M. Bouw

Aanwezigen bij aanvang:
fracties: Hart voor Hilversum: R.J.C. Lancé; D66: R.H. van Grieken; VVD: H.H. Fennema; GroenLinks: M. Joosten; CDA: K. Tabak; Democraten Hilversum: H. Koç; PvdA: J.P. Lahaise; SP: G. Dunker; ChristenUnie: B. Nanninga; BVNL: mw. F. Durlacher.
College: B. Heller en A.R.C. Scheepers, wethouder.

1. Vaststellen agenda
De **voorzitter** opent de commissievergadering en heet iedereen welkom. De inspreektijd is verkort tot 3 minuten.

De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

2. Mededelingen van de voorzitter
Er zijn geen mededelingen.

3. Mededelingen en toezeggingen wethouder Heller (inclusief vragen naar aanleiding van de prioriteitenagenda en mededelingen inzake regionale aangelegenheden)
Er zijn geen mededelingen.

4. Beeldvorming Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040
Woordvoerders:
fracties: Hart voor Hilversum: R.J.C. Lancé; D66: R.H. van Grieken; VVD: H.H. Fennema; GroenLinks: M. Joosten; CDA: K. Tabak; Democraten Hilversum: H. Koç; PvdA: J.P. Lahaise; SP: G. Dunker; ChristenUnie: B. Nanninga; BVNL: mw. F. Durlacher.
College: B. Heller, wethouder.

Insprekers
De heer **Ten Hove (inwoner Hilversum)**:
- vervoert zich alleen nog maar per fiets, maar is bijna een ongeluk overkomen;
- merkt op dat er gedurende de jaren veel meer verkeersacties zijn gekomen;
- heeft een zoon met autisme, die het verkeer niet snapt;
- stelt voor de veiligheid voorop te stellen en de verkeersacties met de auto omlaag te brengen, waardoor het verkeer in 2040, waarin iedereen meer thuis werkt, veiliger zal zijn, vooral op de fiets.

De heer **Logtenberg (voorzitter sportvereniging Olympia op sportpark Berestein)**:
- spreekt in namens de sportvereniging op Berestein, dus ook namens Tulip en ’t Gooi;
- heeft als speerpunt veiligheid;
- stelt dat Berestein het meest veelzijdige sportpark van Hilversum is, vanwege de vele sporten die er beoefend kunnen worden, waaronder fietsen en wandelen;
- ontvangt wekelijks duizenden leden en daarbovenop tegenstanders;
- laat weten dat Berestein het meest onveilige sportpark is, met een te smalle toegangsweg, waarbij snel en langzaam verkeer moet gaan; ouders kiezen er daardoor voor hun kind op een sportvereniging buiten de gemeente te doen of per auto te brengen, omdat het op de Nieuwe Havenweg levensgevaarlijk is;
- heeft infrastructurele hulp nodig om het sportpark veilig bereikbaar te maken;

- suggereert een breed fietspad langs de waterkant te maken, de parkeerplekken aan de waterkant op te offeren en het OV door te trekken tot aan het sportpark;
- oppert de gedachte het OV geschikt te maken voor alle ouderen.

De heer **Bakker**:
- ziet het uitvoeringsprogramma goede punten bevatten, waaronder het ontbreken van de fietsbrug bij de J. Geradtsweg, maar vindt dat aan echte ambitie ontbreken, wat Hilversum op grond van verkeer nodig heeft;
- stelt dat het wegenstelsel niet past bij de ontwikkeling van de gemeente en verdere ontwikkeling onmogelijk maakt;
- wijst op een recent advies van een onafhankelijke commissie over de omgevingsvisie en mobiliteitsvisie dat neerkomt op terug naar de tekentafel gaan;
- stelt een kentekenonderzoek voor en denkt graag mee over de uitwerking daarvan;
- wil een optische wegversmalling van de J. Geradtsweg, waar nog veel meer mogelijk us voor de leefbaarheid;
- is voorstander van het verlagen van de snelheid op de Binnen= en Buitenring;
- wil het kruispunt bij het Den Uylplein laten optimaliseren en denkt daarover graag mee; heeft graag ook eerst een onderzoek daarnaar;
- noemt de mobiliteitshub een leuk idee dat problemen niet echt oplost;
- gaat graag in gesprek over het besteden van het bespaarde geld van de fietsbrug aan de bewoners, die lijden onder de al jaren durende situatie, die erger zal worden en die niet middels het uitvoeringsprogramma opgelost gaat worden; daarbij denken bewoners aan het actief ontmoedigen van de auto, alternatieve routes, het spreiden van het verkeer, het handhaven van verkeerhufters, een maximumsnelheid van 30 km per uur in Hilversum en echte infrastructurele oplossingen voor de lange termijn;
- vraagt of de wethouder het plan ambitieus genoeg vindt gezien de plannen voor Hilversum;
- vraagt wat de wethouder van de waarde van het plan vindt nu er geen structurele oplossingen meer in staan;
- wil weten wat de wethouder met de adviezen gaat doen inzake mobiliteit uit het recente MER-advies;
- is benieuwd waarom er overal in Nederland een maximumsnelheid van 30 km per uur ingevoerd kan worden, maar niet op de Buitenring van Hilversum;
- stelt voor het uitvoeringsprogramma aan te houden tot het advies van de Commissie-MER is opgevolgd, omdat de omgevings- en mobiliteitsvisie onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn en omdat de mobiliteitsvisie geen echte visie bevat die bij de ambitieuze mediastad als Hilversum zou moeten horen.

Mevrouw **Gietema (Fietsersbond)**:
- verwijst naar het toegestuurde document van de Fietsersbond;
- vraagt om samenhang voor fietsers, wat ook ruimte oplevert voor groen, water en ontmoeten;
- wil samenhang in het netwerk van fietspaden en andere wegen;
- krijgt vaak het idee dat fietsers geïsoleerd worden bekeken;
- wil het STOMP-principe verwerken in de mobiliteitsvisie, maximaal 30 km per uur invoeren op de Binnenring en een goede oversteek op de Buitenring en Binnenring voor fietsers en voetgangers, evenals goede aanfietsroutes voor alle scholen, met aandacht voor de Bavinckschool, de Wilgetoren en de Wegwijzer;
- vraagt om samenhang van diverse visies met de omgevingsvisies en de uitvoeringsplannen;
- mist samenhang in de concrete uitvoering en visies.

De **ChristenUnie**:
- vraagt of Olympia betrokken is bij de ontwikkeling van bedrijventerrein Zuidwest en de daarover enkele maanden terug door de raad aangenomen motie; de heer **Logtenberg** antwoordt dat Olympia betrokken is bij Zuidwest en lid is van de vereniging Zuidwest; inhoudelijk is hij niet op de hoogte; ondernemers hebben echter een ander belang; voor het sportpark gaat het om veilige bereikbaarheid, met name voor fietsers;

- informeert welke ideeën de heer Ten Hove zelf ideeën heeft over het meer geven van voorrang aan fietsers en of de fietsers zelf ook hun gedrag moeten aanpassen; de heer **Ten Hove** woont aan de Larenseweg en stelt dat men op heel veel wegen auto's te gast kan maken; in Amersfoort is bepaald auto's niet in het centrum toe te laten.

D66:
- informeert of Olympia al contact heeft gehad met de gemeente en wat de reactie was; inspraakavonden zijn geweest; medewerkers hebben Olympia benaderd over waar er behoefte aan is; de Nieuwe Havenweg is niet specifiek genoemd, zodat hij vanavond naar de commissievergadering is gekomen.

Democraten Hilversum:
- vraagt wat Olympia vindt van de verlichting naar de sportvelden toe; de heer **Logtenberg** noemt de verlichting op het sportpark dramatisch; lantaarnpalen staan te ver uit elkaar; ze bevatten ledverlichting, maar die is in de herfst slecht; goede verlichting is nodig op de Nieuwe Havenweg alsook op de vier parkeerterreinen van Berestein, die vaak voor drugsdeals en door hangjongeren worden gebruikt.

BVNL:
- informeert bij de Fietsersbond waar de aangegeven knelpunten voorkomen in Hilversum; mevrouw **Gietema** heeft anekdotische plaatjes laten zien en ziet een knelpunt bij de Gijsbrecht van Amstelstraat aankomen, waar auto's en fietsers van één baan gebruik gaan maken; daar zou auto's te gast fantastisch zijn; auto's op de rijbaan geven onveilige situaties.

De **PvdA**:
- vraagt hoe de Fietsersbond naar het STOMP-principe kijkt, waarbij trappen na stappen op de tweede plaats komt, evenals de ontwikkeling van nieuwe fietsvormen, zoals e-bikes en fatbikes en of die op het fietspad thuishoren; mevrouw **Gietema** vindt voetgangers ook heel belangrijk en soms is het ingewikkeld een rijbaan te delen; hoe duidelijker men dat regelt, hoe beter het is voor iedereen; voor andere fietsvormen is in heel Nederland regelgeving nodig; te snelle fietsers op een te smal fietspad werkt niet; de breedte van de fietspaden moet dus oké zijn; soms moet men snelle fietsers op de rijbaan laten.

Het **CDA**:
- vraagt de heer Bakker een concreet voorstel te noemen om de bereikbaarheid en doorstroming op de J. Geradtsweg te verbeteren; de heer **Bakker** gaat voor infrastructureel grote oplossingen, waarvan heel Hilversum baat heeft, zowel Noord als Zuid, zoals langs en onder de heide etc. en verkeer spreiden.

De **SP** en de **VVD**:
- vragen de heer Logtenberg of de Beresteinseweg een oplossing kan bieden om auto's en fietsen te splitsen; volgens de heer **Logtenberg** zou dat kunnen en hij herinnert aan het VVD-verkiezingsprogramma om te fietsen wanneer het kan en de auto nemen wanneer je het nodig vindt; dat brengt een verplichting met zich mee om fietsen veilig te maken, zodat het niet meer nodig is om met de auto te gaan; aan de Beresteinseweg wonen mensen en de kans om nu op de groenstrook een fietspad te maken is vele malen eenvoudiger dan een hele omleiding over de hondenbrug te maken, zodat mensen over de Beresteinseweg gaan fietsen, zodat ze ook over de J. Geradtsweg en de Gijsbrecht van Amstelstraat moeten gaan.

Beeldvormende vragen commissie
De **SP**:
- mist een wandelvisie en vraagt of de wethouder daaraan prioriteit geeft; wethouder **Heller** heeft geen wandelvisie gepland, maar de wandelaar is wel onderdeel van deelproject 3, waarbij het naast fietsers ook om wandelaars of voetgangers gaat;

- de **PvdA** mist een onderzoek naar het op redelijke termijn beloopbaar maken van wijken die nu volgeparkeerd staan met auto's, inclusief een alternatief voor bewoners die hun auto echt nodig hebben; wethouder **Heller** kan een programma daarvoor niet toezeggen en dat staat niet in het voorliggende uitvoeringsprogramma;
- **BVNL** informeert of rekening wordt gehouden met hittestress op trottoirs, zoals voor mensen die met een geleidehond lopen; wethouder **Heller** antwoordt dat in het Programma Groen koele plekken en koele routes zijn opgenomen, die worden gecombineerd met infrastructurele maatregelen op wegen; er is extra budget beschikbaar om bomen te planten en bij wegen voor extra verkoeling te zorgen;
- **GroenLinks** vraagt zich af of de trottoirs met een minimale breedte van 1,20 meter prioriteit krijgen bij gebrek aan ruimte boven rijwegen in twee richtingen van minimaal 3,5 meter; wethouder **Heller** heeft in het algemeen het STOMP-principe omarmd, maar het is vaak knijpen met ruimte, wat er soms toe leidt de ene verkeersdeelnemer wel te accommoderen en de andere niet; het STOMP-principe doet daarover een algemene uitspraak; paragraaf 3.4.2 vermeldt in 2025 een projectplan te presenteren op basis van onderzoek ter plekke om het optimaliseren van woonstraten en voetpaden via een gebiedsgerichte aanpak te doen;
- **Democraten Hilversum** informeert naar het beleid en de visie op wandelroutes waar de stoeptegels zijn verzakt; moet de burger daar actief melding van maken of moet de gemeente dat zelf signaleren; wethouder **Heller** antwoordt dat de gemeente dat zelf signaleert, maar burgers kunnen daarbij altijd helpen.

Het **CDA**:
- informeert op welke wijze de wethouder verwacht waarop de regiofunctie van Hilversum is te combineren met het afschalen van de bereikbaarheid en het ontmoedigen van autobeleid; wethouder **Heller** gaat het in het centrum om het weren van het niet noodzakelijke autoverkeer om het noodzakelijke autoverkeer de ruimte te bieden; daarvoor is er een combinatie van verleidingsmaatregelen en verplichtingen; daarmee verbetert de bereikbaarheid van het centrum;
  - de **PvdA** baart de bereikbaarheid van het centrum per fiets, te voet en via OV zorgen en vraagt hoe de wethouder de twee parkeergarages in het stadshart rijmt met de visie; wethouder **Heller** gaat het om het inzetten van een combinatie van vervoerswijzen; er zal altijd noodzakelijk autoverkeer zijn, waarvoor er met mate (parkeer)voorzieningen moeten zijn; een zeker aantal plekken in parkeergarages is dus nodig; het wegbestemmen van de particuliere parkeergarages zal overigens geld kosten;
  - de **SP** vraagt of cityparking belangrijk wordt gevonden of moet wijzigen in woningen; wethouder **Heller** gaat over een eventueel initiatief binnen de aanwezige ruimtelijke kaders het gesprek met een initiatiefnemer aan;
- vraagt of de wethouder voldoende zicht heeft op het verkeer vanuit de regio, de genomen maatregelen om de parkeernormen en parkeerplekken te verminderen en of in parkeergarages voldoende parkeerruimte aanwezig is en blijft; wethouder **Heller** schat in dat een exploitant zijn parkeergarage niet helemaal structureel verhuurt, zodat die altijd een optimum zal zoeken met kortparkeerders; hij heeft geen inzage in cijfers van private ondernemingen; cijfers van gemeentelijke parkeergarages monitort hij en die geven een indicatie van de trend.

De **PvdA**:
- wil weten hoe de wethouder aankijkt tegen nieuwe mobiliteitsvormen, zoals e-steps, en of brommers en scooters naar de rijbaan moeten verhuizen; wethouder **Heller** kan zich dat goed voorstellen als de snelheidsverschillen te groot worden; nieuwe vormen vergroten het dilemma in de schaarse openbare ruimte, omdat ze meer ruimte vereisen;
- is benieuwd hoe de wethouder aankijkt tegen de mogelijkheid om de maximumsnelheid in heel Hilversum te bepalen tussen 30 en 50 km per uur; wethouder **Heller** heeft die mogelijkheid nog niet overwogen.

BVNL:

- vraagt of het ouderenvervoer, leerlingenvervoer en Wmo-vervoer een ontheffing voor de Kleine Spoorbomen kunnen krijgen als die dicht zijn; wethouder **Heller** heeft voorzien dat dan alleen de hulpdiensten gebruik van de Kleine Spoorbomen zullen kunnen maken.
    - de **SP** hoopt bij de Kleine Spoorbomen goed te kijken naar voetgangers; wethouder **Heller** reageert knikkend op die opmerking.

Democraten Hilversum:
- vraagt aandacht voor de voorrangsregeling op rotonde Gooiland en waarom die afwijkt van de landelijke voorrangsregeling; wethouder **Heller** denkt dat de vraag doelt op de casus van waar fietsers de Diependaalselaan over moeten steken: bij de rotonde Utrechtseweg of ter hoogte van de Pieter de Hooghlaan; daar gaat het om een fundamenteel andere fietsroute, die samenhangt met de doorfietsroute waarover nog besluitvorming moet plaatsvinden; de algehele regel in Nederland is dat fietsers voorrang krijgen op rotondes, waarvan op het Gooilandplein is afgeweken, waarvoor ongetwijfeld goede redenen zijn geweest; in het algemeen is eenduidigheid van belang in de verwachting van verkeersdeelnemers;
- stelt dat bezoekers niet weten dat in Hilversum wordt afgeweken van de landelijke regel, waardoor sprake is van een gevaarlijke situatie; wethouder **Heller** reageert dat het extra attentie vergt omdat er een afwijking is van de gangbare situatie, die moet worden ondervangen met gele waarschuwingsbordjes;
    - de **PvdA** is benieuwd waarom de voorrangsregel bij de rotonde bij Gooiland afwijkt van de landelijke regel en of het college in dezen voortschrijdend inzicht heeft gekregen; **ambtelijk** wordt aangegeven dat vanwege lange wachtrijen is gekozen fietsers bij Gooiland geen voorrang meer te verlenen.

Hart voor Hilversum:
- vraagt hoe de wethouder zorgdraagt dat het deelvervoer van nu ook matcht met de wens van straks; wethouder **Heller** verwijst naar deelproject 5, waarin staat in Oost aan de slag te gaan met extra deelauto's; van 2024 tot 2026 komt er een projectplan om deelvervoer in alle wijken te stimuleren;
- informeert hoe de wethouder de vinger aan de pols houdt voor wat er nodig is over vier tot zes jaar; wethouder **Heller** beschrijft dat in het projectplan en houdt met de commissie de ontwikkelingen in de gaten; het projectplan kijkt ook vooruit naar morgen en overmorgen.
    - de **SP** vraagt of de wethouder kan ingaan op klachten over zwerfbrommers en -fietsen en hoe die op te lossen zijn; wethouder **Heller** denkt daarover na en komt daarvoor met nieuw beleid dat in de APV moet landen; hij gaat er van uit dat deze soorten deelvervoer blijven; nagedacht moet worden over de stallingsmogelijkheden; reguleringsbeleid komt bij de raad via de APV;
- ziet in paragraaf 4.5.3 uitbreiding van deelvervoer bij OV-knooppunten staan om te stimuleren dat mensen meer van het OV gebruik gaan maken en vraagt hoe NS daarbij wordt betrokken; wethouder **Heller** antwoordt dat NS ook aan de participatie heeft deelgenomen en zich over deze voorstellen heeft uitgesproken en die heeft onderschreven; het punt is ook onderwerp van bespreking in de regio in overleggen met de gedeputeerde, waar ook spoorse partijen aan tafel zitten;
    - de **PvdA** suggereert modellen van deelmobiliteit te kopiëren uit andere steden, zoals Parijs; wethouder **Heller** neemt die suggestie mee en kondigt voorstellen op dit gebied aan;
    - **GroenLinks** vraagt waarom is gekozen geen pilot over leefstraten voor een autoluwe binnenstad in het uitvoeringsprogramma op te nemen; wethouder **Heller** heeft daartoe gekozen wat te maken heeft met prioritering van middelen en de daarvan verwachte effecten; het college heeft gemeend zich primair te moeten richten op structurele maatregelen.

De **ChristenUnie**:
- vraagt hoe het ondersteunend zijn van de mobiliteitsvisie aan het STOMP-principe is doorgevoerd in het uitvoeringsprogramma; wethouder **Heller** heeft dat gedaan via de mix van

maatregelen en de daarin gemaakte keuzen; daarnaast zal het STOMP-principe met name bij concrete herinrichtingsprojecten invulling moeten krijgen.

De **SP**:
- vraagt of de pilot in de Meent over fijnmazig vervoer nog steeds aan de orde is of dat op een andere manier zal worden doorgevoerd; wethouder **Heller** heeft momenteel geen concrete pilot op de planning staan.

Het **CDA**:
- vraagt of is overwogen om van de Groest een fiets te gast-straat te maken; wethouder **Heller** heeft overwogen om daar fietsers buiten winkelopeningstijden toe te laten, wat een rol speelt in de Gebiedsagenda Centrum; die maatregel is later dit jaar terug te vinden in de Agenda Fiets.

GroenLinks:
- stelt een vraag over paragraaf 4.3.4, de doorfietsroutes en het te smal zijn van delen daarvan; gevraagd wordt of fietspaden breder worden bij herinrichting daarvan; wethouder **Heller** heeft wel die intentie, maar er moet wel ruimte voor zijn; dan moet men schipperen.

5. Oordeelsvorming Mobiliteitsvisie 2040

Woordvoerders:
fracties: Hart voor Hilversum: R.J.C. Lancé; D66: R.H. van Grieken; VVD: H.H. Fennema; GroenLinks: M. Joosten; CDA: K. Tabak; Democraten Hilversum: H. Koç; PvdA: J.P. Lahaise; SP: G. Dunker; ChristenUnie: B. Nanninga; BVNL: mw. F. Durlacher.
College: B. Heller, wethouder.

De **VVD**:
- wijst erop dat het nu gaat over de uitwerking van de mobiliteitsvisie in een uitvoeringsprogramma;
- is het op heel veel punten niet eens met de mobiliteitsvisie en vindt die ook niet ambitieus genoeg; daarmee heeft de fractie destijds wel ingestemd, omdat er ook veel goede dingen in staan;
- stelt zich de vraag of de mobiliteitsvisie goed is verwerkt in een uitvoeringsprogramma;
- is van mening dat dat heel goed is gedaan; er ligt een helder plan, met daaronder liggende bedragen; het programma is haalbaar en is voorzien van een planning;
- is blij met enkele maatregelen die het autoverkeer enigszins ten goede komen, omdat er tot 2050 meer autobezit en autobewegingen komen;
- verheugt de maatregelen voor het Den Uylplein, de Diependaalselaan en de Naarderstraat;
- raadt aan om aan de slag te gaan met het programma.

De **SP**:
- is het ermee eens dat de mobiliteitsvisie heel goed is uitgewerkt in een uitvoeringsprogramma;
- stelt dat het programma beter leesbaar zou kunnen worden voor dyslectici of visueel beperkten;
- kondigt een amendement aan over ‘Voor Nix met de Bus’;
- is voor het terugdringen van de auto, maar had liever gezien dat er meer parkeergarages aan de rand van de stad zouden zijn;
- zou graag een voetgangers- of wandelvisie willen, omdat er daar ook belangen zijn;
- adviseert met het programma aan de slag te gaan.

Het **CDA**:
- ziet een goedbedoelde en overall goede uitwerking van de mobiliteitsvisie, inclusief alle amendementen en moties hierop;
- is tevreden over de voortvarendheid die de wethouder en het college tentoon spreiden;

- is bijzonder blij met de voorgenomen regulering van deelscooters en kijkt bij de uitwerking daarvan uit naar beleid waar de veiligheid en de aanblik van de openbare ruimte voorrang krijgen;
- maakt zich zorgen over de verkeersveiligheid rondom scholen en sportverenigingen;
- is blij met het voornemen om met hen het gesprek aan te gaan, wat uitgerekt wordt tot 2029; een aantal suggesties kan sneller opgepakt worden;
- wil aan de openbare ruimte een veiligere omgeving bieden als men een gedragsverandering bij ouders en kinderen wil bewerkstelligen;
- heeft ook zorgen over de regiofunctie van Hilversum en de blijvende bereikbaarheid en parkeergelegenheid;
- vraagt de wethouder onderzoek te doen naar commerciële verhuurders om te kijken of er voldoende parkeergelegenheid blijft, zodat Hilversum haar regiofunctie behoudt;
- vindt doorstroming en bereikbaarheid van de Diependaalselaan en J. Geradtsweg belangrijk, de ambitie gaat hier niet ver genoeg, zeker gezien de verwachte toename van de drukte op de J. Geradtsweg met het oog op het sluiten van de Kleine Spoorbomen;
- vraagt aandacht voor autoluwe straten en hoopt op ruimhartig uitzonderingenbeleid daarvoor, zodat ondernemers daar bereikbaar kunnen blijven en de gehandicaptenparkeerplekken ook.

De **PvdA**:
- pleit voor het versnellen van het veiliger maken van oversteekplaatsen bij scholen en sportparken;
- sluit zich aan bij de VVD, dat het gaat om een uitvoeringsprogramma;
- wijst er echter op dat een visie na verloop van tijd kan worden bijgesteld; misschien moet er toch iets meer met nieuwe mobiliteitsvormen gebeuren, zoals fatbikes, bakfietsen en e-scooters;
- vindt STOMP niet genoeg, er is ook nog elektrisch trappen, evenals mobility as a service;
- roept op om het voetganger- en fietsveilig maken van woonwijken en het centrum te versnellen; waagt te betwijfelen of daar parkeergarages in het centrum bij passen;
- denkt aan het maken van een amendement over alternatieve voertuigen;
- moet het van het hart dat Hilversum te voet, per step, per fiets, per motor, per auto, per boot en per vliegtuig uitstekend bereikbaar is;
- noemt de beste oplossing tegen files files;
- steunt de maatregelen die de druk van de J. Geradtsweg en de Diependaalselaan halen.

BVNL:
- denkt dat een goed uitvoeringsprogramma voorligt;
- meent dat er misschien nog dingen bij moeten komen;
- vindt Hilversum al best autoluw, zeker het Centrum;
- is niet alleen maar voorstandster van auto te gast-straten, die moeilijk te handhaven zijn;
- vindt dat autorijden een keuze moet kunnen zijn;
- stelt dat degenen van de meerderheid die de auto weg willen hun auto al kunnen wegdoen, zodat het aantal auto’s zodoende al vermindert.

Democraten Hilversum:
- is in het algemeen positief over het uitvoeringsplan;
- is sterk voorstander van mobiliteitsmanagement, maar vraagt zich af hoe dat wordt gemonitord;
- is van mening dat fijnmazig vervoer en het HOV niet los van elkaar uit te voeren zijn;
- stelt dat afschaling van fijnmazig vervoer ook consequenties heeft voor het HOV;
- ziet een aantal tegenstrijdigheden in het stuk;
- wil de visie en plannen integraal blijven benaderen met andere visies.

Hart voor Hilversum:
- vindt een mooi en gedegen stuk voorliggen, dat netjes is uitgewerkt;
- is het niet overal mee eens, maar wil ermee starten en dat bijsturen waar nodig.

GroenLinks:
- is ook heel blij met het uitvoeringsprogramma en vindt het mooi om te zien dat het STOMP-principe daarin voorkomt, dat zij consequent wil toepassen met prioriteit voor de voetganger en de fietser;
- is benieuwd naar het projectplan voor het optimaliseren en aanpakken van de wandelpaden en trottoirs;
- lijkt het een goed idee om te experimenteren met leefstraten, waarbij straten tijdens de zomervakantie anders gebruikt worden, met ruimte voor ontmoeten, verbinden en spelende kinderen en minder voor verkeer; het initiatief daartoe kan bij bewoners liggen;
- wil bij het aanpakken van fietsroutes fietspaden ook breder maken in het kader van de veiligheid;
- is blij met de zero emissiezones;
- wil niet alleen maar naar technische innovaties en infrastructurele aanpassingen kijken, maar ook naar het gedrag van mensen, zoals maximaal twee keer per week met de auto naar het werk gaan;
- concludeert blij te zijn met de ingeslagen weg en het zaak is nu scherpe keuzen te maken.

D66:
- vond het stuk heel helder en prettig leesbaar;
- is enthousiast te lezen dat goed gereageerd is op de participatie; er is eerlijk tegen mensen gezegd welke zaken wel en niet worden doorgevoerd;
- is enthousiast over de visie, maar het wordt spannend als men die moet uitvoeren; zijn er wel voldoende verstrekkende keuzes;
- wil ook de keuze maken om e-bikes op de weg te laten rijden, omdat ze niet veilig over fietspaden kunnen gaan; die keuze is moedig, groen en zorgt voor veiligheid, wat ten koste zal gaan van de auto, die zich in snelheid zal moeten aanpassen; op dat punt kan het ambitieuzer.

De **ChristenUnie**:
- mist een heldere vertaalslag van visie naar uitvoering;
- vindt het uitvoeringsprogramma een verzameling van maatregelen geworden;
- mist een duidelijke lijn en richting, ziet veel tegenstrijdigheden en halve maatregelen;
- merkt op dat de visie groen, duurzaam, vernieuwend en veilig is; voor haar gevoel zijn groen en veilig erbij gekomen, maar alles is wel goed toegelicht, maar nog niet concreet en toetsbaar genoeg;
- had voor duurzaamheid willen opnemen 60% minder CO_2-uitstoot en fijnstofemissies te willen als gevolg van de aanpak in het kader van de mobiliteitsvisie in 2030 ten opzichte van 2019; dat zou concreet geweest zijn;
- verwacht voor het nemen van maatregelen concrete doelstellingen en toetsbare kaders;
- heeft destijds ook niet ingestemd met de mobiliteitsvisie en de startnotitie voor het uitvoeringsprogramma;
- lijkt het uitvoeringsprogramma meer een verkoopverhaal van maatregelen die het college zo snel mogelijk wil uitvoeren, maar waarin de rode lijn mist;
- ziet tegenstrijdigheden met de visie en de richting die de raad op wil;
- wijst erop dat de raad richting het STOMP-principe wil en dat in de mobiliteitsvisie wil terugzien; het vrachtverkeer van en naar het centrum wordt echter gestimuleerd door € 2 miljoen te investeren voor de onderdoorgang bij de Lage Naarderweg; er wordt ook meer asfalt aangelegd bij het Den Uylplein; alle parkeergarages in het centrum blijven bereikbaar, terwijl men tegelijk een emissievrij en autoluw centrum wil; er is niets terug te vinden over de vorig jaar aangenomen motie om te komen tot een ambitieus fietsplan voor Hilversum;
- adviseert het uitvoeringsprogramma aan te houden, zodat eerst het ambitieuze fietsplan kan worden uitgewerkt en in de tussentijd heldere doelen te stellen zijn voor wat wordt bedoeld met groen, duurzaam, innovatief en veilig.

Debat

De **VVD**:
- wijst erop dat alle zaken in het uitvoeringsprogramma nog worden beoordeeld op inhoud, zoals voorrangsregelingen op rotondes; de **PvdA** vindt het voorliggende programma een leuk begin; zaken kunnen er ook nog anders uit komen te zien; zij vraagt nader te kijken naar nieuwe fietsvormen en te werken aan een manier om die van het fietspad te krijgen;
- besluit vanavond niet over de inhoud; de **PvdA** gaat het daarom wel, inzake meerdere modaliteitsvormen; wellicht zijn er meer 30- of 40 km-wegen te realiseren;
    - de **SP** weet dat in Utrecht speed-pedelecs op het fietspad mogen als ze maar niet harder dan 25 km per uur rijden; de **PvdA** geeft het voorbeeld van Amsterdam waar de snorscooter van het fietspad is verdreven;
    - de **ChristenUnie** stelt dat het uitvoeringsprogramma geen aangrijpingspunten in de mobiliteitsvisie bevat, zodat zij daarmee niet wil instemmen; de **PvdA** wil daarom met amendementen proberen de uitvoering te corrigeren;
    - **D66** stelt dat wel ankerpunten worden geslagen waarbinnen wordt geopereerd; het vertrekpunt is echter wel in heel Hilversum geen asfalt toe te voegen, evenals het STOMP-principe; men legt met het uitvoeringsprogramma wel een richting vast; de **VVD** valt het op dat het STOMP-principe wel heel rabiaat wordt doorgevoerd, wat niet in de aangenomen motie staat; de raad heeft volgens haar niet besloten het STOMP-principe boven alles te stellen; geen asfalt toevoegen vindt zij ongelukkig; de
    - de **ChristenUnie** betwijfelt of het STOMP-principe en geen asfalt toevoegen worden geregeld met de voorliggende voorstellen;
    - de **PvdA** wil terug naar het uitvoeringsprogramma, waarbij het gaat om het tijdpad; zij wil de voetganger en fietser juist terwille zijn en daarvoor een tandje bij zetten.

BVNL:
- heeft geen fracties gehoord over de gevraagde € 81.000,- en vraagt daarop een reactie; het **CDA** vindt het prima om dat bedrag uit de algemene middelen op te nemen; de **PvdA** sluit zich daarbij aan.
    - de **SP** denkt zonder onderzoek niet verder te komen, zodat zij dat geld nodig acht.

Tweede termijn insprekers
De heer **Ten Hove**:
- vindt het een groen-rechtse visie;
- heeft uitgerekend dat Hilversum weldra 100.000 inwoners kent, zodat de gemeente meer geld van de provincie zal ontvangen, met welk geld Hilversum iets groener kan worden gemaakt.

De heer **Logtenberg**:
- licht toe dat een fietspad over de Beresteinseweg een grote omweg is, wat hem niet logisch lijkt.

De heer **Bakker**:
- is het ermee eens dat er aandacht moet zijn voor andere vormen van mobiliteit en veiligheid; de auto is er nu eenmaal, maar toch doet hij de oproep om niet meer verkeer over bestaande volle wegen te leiden en de keuze te maken om de auto echt te ontmoedigen of te spreiden over bestaande of nieuwe wegen.

Mevrouw **Gietema**:
sluit zich daarbij aan en stelt dat keuzes maken nodig is.

Advisering aan de raad
De **ChristenUnie, D66, GroenLinks, Hart voor Hilversum, Democraten Hilversum, BVNL** en de **PvdA,** het **CDA** en de **SP** vinden het voorstel rijp voor de raad met debat.

De **VVD** adviseert positief en wil alleen moties en amendementen laten agenderen in de raadsvergadering.

6. Beeldvorming Parkeerbeleid 2023

Woordvoerders:
Woordvoerders:
fracties: Hart voor Hilversum: R.J.C. Lancé; D66: R.H. van Grieken; VVD: H.H. Fennema; GroenLinks: J.A. van Waarden; CDA: K. Tabak; Democraten Hilversum: H. Koç; PvdA: J.P. Lahaise; SP: G. Dunker; ChristenUnie: B. Nanninga; BVNL: mw. F. Durlacher.
College: B. Heller, wethouder.

De **voorzitter**:
- licht toe dat het parkeerbeleid een uitwerking is van het uitvoeringsprogramma van de mobiliteitsvisie;
- legt uit dat in het parkeerbeleid de kaders worden aangegeven waarbinnen het parkeren in Hilversum de komende jaren uitgewerkt zal worden, inclusief de financiële paragraaf voor de uitvoering van het beleid.

Insprekers
De heer **De Schepper (ontwikkelaar)**:
- ziet in de parkeernotitie een hele hoop opmerkingen uit de inspraak terugkomen, waarmee hij het college complimenteert;
- vraagt aandacht voor de koppeling met het meervoudig bewoningsbeleid, die begrijpelijk is;
- wil niet dat in woonwijken alles verkamerd of gesplitst wordt;
- wijst op het belang van transformaties in de gemeente, het creëren van woningen;
- wil ook dat woningen bij woningen gesitueerd zijn en winkels bij winkels;
- wenst dat vrijkomende winkels buiten winkelgebieden omgevormd kunnen worden naar woningen;
- roept op een klein deel achterin de notitie aan te passen en daarin te vermelden dat de koppeling van meervoudige bewoning blijft als het om splitsing of verkamering gaat, maar dat die bij transformaties vrijgegeven wordt en dat dan een winkel kan veranderen in een woning of een andere functionaliteit.

De heer **Visser (inwoner)**:
- spreekt in over het parkeerbeleid als onderdeel van het mobiliteitsplan in bredere zin;
- meent dat ook andere vervoermiddelen ergens moeten staan als ze niet worden gebruikt;
- herinnert eraan dat Hilversum op 29 april 2021 voor het eerst met deelscooters te maken kreeg, die een mooi onderdeel kunnen zijn van het mobiliteitsplan, ze vormen een hele mooie last mile;
- wil dat de gemeente daarvoor echt beleid maakt;
- stelde vast dat scooters binnen korte tijd overal over de stoep slingerden en een obstakel voor wandelaars vormden; het leek dat de gemeente geen goede afspraken had gemaakt met de aanbieder van deze scooters;
- vraagt de gemeente hierover de regie te nemen, zoals ook is gebeurd met fietsen; duidelijk beleid kan het verschil maken, zodat vervoermiddelen onderdeel kunnen vormen van een goed doordacht mobiliteitsplan;
- adviseert gebruik te maken van GPS, waardoor te bepalen is waar scooters kunnen staan; gebruikers van de middelen moeten zich melden, zodat handhaving niet zo moeilijk lijkt;
- suggereert een normale parkeerplaats per straat te kiezen, waar zes deelfietsen of zes scooters kunnen staan;
- stelt voor zich te concentreren op gewone deelfietsen, die het minste overlast veroorzaken;
- verwijst naar iBabs voor zijn tekening.

Mevrouw **Oosterbaan (Stichting De Alliantie)**:
- geeft aan verheugd te zijn met het voorliggende parkeerbeleid;

- stelt dat bij het realiseren van nieuwe woningen de parkeernorm een cruciale rol speelt; versoepeling maakt het mogelijk voor corporaties meer sociale en middeldure woningen te maken;
- vraagt aandacht voor de ontwikkeling in bestaande buurten en voor brede maatschappelijke ontwikkelingen en die alleen in gezamenlijkheid op te pakken zijn, zoals klimaat, wonen en zorg, vergrijzing en armoede en gelijke kansen;
- gelooft dat deze opgaven samenkomen in buurten en daar integraal kunnen worden aangepakt;
- ziet bestaande buurten vergrijzen, huishoudens kleiner worden en het autobezit van huurders afnemen; daarnaast is er een grote woningnood die De Alliantie met nieuwe initiatieven probeert tegen te gaan, zoals door het samenwonen van alleenstaande ouderen met een jongere in combinatiewoningen, waarbij de jongere ook ondersteuning of hulp kan bieden aan de oudere in de buurt en door bouwen voor de buurt;
- wil ook voor ouderen geschikte woningen realiseren nabij of in hun huidige buurt; in buurten als Kerkelanden en de Meent komen deze vragen op en ziet zij mogelijkheden voor het toevoegen van levensloopbestendige woningen;
- vraagt om bij dergelijke initiatieven het parkeren vooral te bekijken vanuit de behoefte;
- vraagt de mogelijkheden in bestaande buurten niet te laten liggen, door daar ook gericht naar de parkeernorm te kijken en op basis van goede onderbouwing middels parkeerdrukmetingen uitzonderingen of afwijkingen toe te staan; zonder deze ruimte zullen mooie projecten die passen bij de ambitie van de gemeente struikelen;
- wil bouwen voor de buurt, waarbij de gemeente hard nodig is; het parkeerbeleid is daarbij een cruciale factor voor succes.

De heer **Van de Wetering (ontwikkelaar)**:
- vindt het voorliggende parkeerbeleid logisch, fantastisch, eerlijk en werkbaar;
- ergert zich aan de koppeling met de regeling meervoudige bewoning, dat heel veel tegenhoudt op de Havenstraat;
- heeft voor Havenstraat 49 op 9 november 2020 aangegeven wat het probleem was, waarop beleid is gemaakt; vervolgens kon hij niet verder met het pand, maar werd hij verwezen naar de wachtkamer; daardoor kan hij niet investeren in de stad en is hij buitenspel gezet;
- wil investeren, maar voelt zich niet serieus genomen;
- ontving vandaag een mail van wethouder Walters die zei dat hij eigenlijk anderhalf jaar moet wachten; dat kan niet als hij zijn nek voor de stad uitsteekt.

De heer **Vlaar (bewoner/ondernemer)**:
- onderneemt al vijftien jaar in Hilversum;
- vraagt zich af waar men werkbussen kwijt kan;
- kon voorheen nog met werkbussen en spullen staan op het pleintje naast Gooiland;
- werkt bij meer dan vijftig zaken in Hilversum in de Centrumring, die voor hem echter is afgesloten; een vergunning om werkzaamheden bij storingen te verrichten kan hij niet krijgen;
- stelt dat de bereikbaarheid voor de ondernemer die in het centrum moet werken er niet is; daardoor vertrekt hij als ondernemer uit Hilversum.

GroenLinks:
- meent dat de regeling voor meervoudige bewoning voor eind dit jaar is voorzien, zodat de heer Van de Wetering niet anderhalf jaar zou hoeven te wachten; de heer **Van de Wetering** antwoordt dat volgens de globale planning in september/oktober het voorontwerp-bestemmingsplan wordt behandeld, op 18 oktober een beeldvormende sessie met de raad wordt gehouden, voor 1 januari het ontwerpbestemmingsplan ter inzage komt; hij verwacht enige vertraging vanwege gevoeligheid bij de inwoners; zonder beroep treedt het bestemmingsplan dus in het voorjaar van 2024 in werking; hij verwacht echter enige problematiek;
    - de **PvdA** vraagt waarover de heer Van de Wetering het precies heeft; de heer **Van de Wetering** wijst op de slot- en overgangsbepalingen van de nieuwe parkeernormen (6.3) dat de inwerkingtreding van de regel dat de parkeereis tot maximaal drie

parkeerplaatsen geheel afgekocht kan worden wordt uitgesteld tot de dag na het moment dat het toekomstige nieuwe beleid meervoudige bewoning in werking treedt; om zekerheid te bieden voor aanvragers van een omgevingsvergunning is de uiterste ingangsdatum van deze 1 januari 2025.

BVNL:
- vraagt of De Alliantie het ermee eens is dat Hilversum voor huishoudens met twee auto's minder aantrekkelijk wordt; mevrouw **Oosterbaan** gelooft dat het goed is te bouwen naar behoefte; gemiddeld hebben huurders bij De Alliantie 0,7 auto per huishouden; als men de wijk aanpakt kan men zorgen voor voldoende parkeerplekken voor de behoefte in die wijk; zij maakt zich daarover geen zorgen;
- is benieuwd of de heer De Schepper een afkoopsom op zijn plannen op de koop toeneemt; de heer **De Schepper** blijft het structureel vreemd voelen voor iets te betalen en vervolgens geen parkeervergunning te krijgen; het plan is voor 95% goed en honderd keer beter dan het plan dat er lag; de koppeling met meervoudige bewoning voor transformaties is in zijn ogen het grootste probleem in de parkeernotitie; als men daaraan iets kan doen heeft de gemeente hele grote stappen gezet, specifieke voor transformaties;
- vraagt of de koppeling met meervoudige bewoning bouw van woningen tegenhoudt; de heer **Van de Wetering** vindt het afronden van de afkoopsom naar decimalen perfect en eerlijk; achter andere voorziening staat hij ook.

De **PvdA**:
- vraagt of De Alliantie bereid is om te investeren in een extra inpandige parkeervoorziening; mevrouw **Oosterbaan** wil bouwen naar behoefte en niet meer parkeerplekken dan nodig; in een woonzorgcomplex kan zij inpandig parkeren realiseren; in een woning voor twee huishoudens wil zij geen twee parkeerplekken, omdat die behoefte er niet is; De Alliantie ziet de woningnood als een groter probleem dan de parkeernorm;
- informeert of de heer Vlaar het heeft over werkbussen van ondernemers die in het centrum woonachtig zijn of daar werken en informeert naar zijn oplossing; de heer **Vlaar** gaat het om bussen van mensen die in het centrum moeten werken; een eventuele oplossing zou zijn toegang tot de Centrumring te krijgen voor een half uur en na werktijd weer de Centrumring in en uit te kunnen rijden, zoals doordeweeks ook tot 11.00 uur geldt.

Democraten Hilversum:
- vraagt De Alliantie voorbeelden van kansen in bestaande woonwijken te geven; mevrouw **Oosterbaan** geeft het voorbeeld van de Meent en Kerkelanden waar het door verstening in de zomer heel heet wordt; daar wonen veel mensen alleen in een grote woning; De Alliantie ziet kansen om kleinschalig te verdichten en door te stromen naar gelijkvloerse appartementen en te vergroenen; daarmee wordt de wijk diverser, toekomstbestendiger, leefbaarder en groener; dat noemt zij klimaatadaptief verdichten.

De **VVD**:
- informeert naar de belemmering van het nieuwe en veel liberale beleid en of dat niet ver genoeg gaat; mevrouw **Oosterbaan** verheldert hartstikke blij met het nieuwe beleid te zijn, dat zich alleen richt op het gereguleerde gebied; De Alliantie ziet juist kansen daarbuiten, zoals de Meent en Kerkelanden, waar veel mensen alleen wonen; daar zijn er mogelijkheden voor het project combinatiewoningen (dubbel gebruik van woningen tegen slaapkamerleegstand); dat project struikelt op het nieuwe parkeerbeleid; met kansen buiten het gereguleerde gebied kan De Alliantie nog steeds niet verder;
- begrijpt dat de heer De Schepper een uitzondering wil hebben voor transformaties van één werklocatie naar één woning en dat niet als woningsplitsing wordt gezien, waardoor niet op de nieuwe wet gewacht hoeft te worden; de heer **De Schepper** beantwoordt die vraag bevestigend; als voorbeeld noemt hij een fysiotherapeut aan de Bodemanstraat, waarop alleen massagesalons af komen; iedereen vindt het prachtig als daar een mooie woning komt; als hij

van een gewezen illegaal bordeel en illegale wietplantage één woning kan maken is iedereen daarmee gediend; dat is wat hij concreet maakt;
- begrijpt dat de heer Van de Wetering wel een woning wil splitsen en dat ophangen aan de nieuwe wet hem veel te lang duurt; de heer **Van de Wetering** heeft maatwerk nodig voor het pand Havenstraat 49, bestaande uit twee winkelpuien; van één winkel wil hij twee woningen maken.

De **PvdA**:
- vraagt of ontwikkelaars ook geholpen zouden zijn met een tijdelijke invulling van winkelpanden als woning, zodat men regelgeving niet hoeft te doorlopen; de heer **Van de Wetering** vraagt zich af wat tijdelijk is, omdat men toch kosten maakt om er te gaan wonen; tijdelijkheid ziet hij dus niet helemaal in; de heer **De Schepper** is blij met tijdelijkheid als die wordt geformaliseerd bij het inwerking treden van meervoudig bewoningsbeleid; hij wil wel de zekerheid dat de investering van een ton om er een kleine woning van te maken niet daarna nog teruggedraaid kan worden;
- vraagt of de heer Visser dergelijke parkeersystemen als Parijs kent en of hij daarvan voorstander zou zijn, zodat men naar vaste locaties kan rijden met deelscooters; de heer **Visser** denkt ook aan buitenlandse steden bij geordende deelmobiliteit, die hij ook in Antwerpen, Berlijn en Kroatië heeft gezien; als men deelmobiliteit heeft gereguleerd zorgt het niet voor overlast en doet dat gewoon waarvoor het bedoeld is; in Hilversum zijn er straatjes waar er niet echt parkeerplek is, vandaar zijn plan om daarvoor een autoparkeerplek op te offeren, zodat het wel netjes blijft.

Beeldvormende vragen commissie
BVNL:
- vraagt of het mogelijk blijft om met name bij straatparkeren met contant geld te betalen; wethouder **Heller** heeft het voornemen om dat niet meer mogelijk te maken.

De **PvdA**:
- wil de wethouder in laten gaan op het lastige verhaal van de ontwikkelaars en is benieuwd naar de visie van het college daarop; het gaat om voor meervoudige bewoning een afwijking te kunnen krijgen; wethouder **Heller** wijst erop dat dit aspect tot de portefeuille RO en vergunningverlening behoort; volgens het huidige beleid zijn er daartoe mogelijkheden; op de Havenstraat en Gijsbrecht van Amstelstraat is echter nu al sprake van overconcentratie, wat een showstopper betekent; het nieuwe beleid wil dat ondervangen met een uitzondering; het loslaten van de koppeling lijkt voor de twee straten tot mogelijkheden te leiden; op dit moment is meervoudige bewoning volgens het vigerende beleid nog niet mogelijk;
  - de **ChristenUnie** vraagt wat de wethouder met overconcentratie bedoelt; wethouder **Heller** antwoordt dat er nu te veel postadressen in een bepaalde wijk zijn, wat een reden is om niet verdere meervoudige bewoning toe te staan; dat is een element van het oude beleid, wat in enigerlei vorm in het nieuwe beleid zal terugkomen;
  - **BVNL** oppert de gedachte meer appartementen te kunnen realiseren als de koppeling met het parkeerbeleid eraf gaat in verband met de afkoopsom voor parkeerplaatsen; wethouder **Heller** antwoordt dat de verlaging van parkeernormen expliciet bedoeld is om meer appartementen/woningen mogelijk te maken, zelfs een afkoop tot nul tegen een gereduceerd tarief; er kunnen situaties zijn op grond van het oude beleid iets niet toe te staan; in andere situaties wil men iets juist wel mogelijk maken en heeft men daar het nieuwe beleid nodig; men moet wel zorgen ongewenste ontwikkelingen te kunnen tegenhouden als men de belemmering van de parkeernormen weghaalt voor het nieuwe beleid is aangepast;
  - de **VVD** vraagt of overconcentratie ook geldt voor een op een-transformaties; wethouder **Heller** zegt het antwoord op deze vraag schriftelijk toe;
  - de **SP** ziet in de Centrumvisie staan dat er aan de Havenstraat juist meer woningen moeten komen en minder winkels, zodat zij het beleid niet helemaal begrijpt; wethouder **Heller** is het daarmee eens, zodat de parkeernormen drastisch worden verlaagd,

eventueel tot nul; in de tijdelijkheid loopt het college tegen verouderd woonbeleid aan, meervoudige bewoning van panden; dat verouderde beleid kan in sommige situaties zorgen voor het niet kunnen tegenhouden van ongewenste ontwikkelingen; de veiligheidsklep van parkeernormen wil men in sommige gevallen in stand houden; in de Havenstraat en de Gijsbrecht van Amstelstraat is het nieuwe beleid juist nodig om de uitzondering op de overconcentratie te kunnen maken om meer woningen mogelijk te kunnen maken, met een voorbehoud op de een op een transformatie van winkels naar wonen.

Het **CDA**:
- vraagt of onderzoek is gedaan naar de noodzaak van handhaving in alle gebieden; wethouder **Heller** heeft dat niet specifiek gedaan; de verlaging van de normen en de afkoopmogelijkheden is een op een gekoppeld aan het te reguleren gebied, wat ook te maken heeft met de GOP-lijst (geen recht op parkeervergunning); in het gebied tot de Buitenring gaat het college de komende twee jaar parkeerregulering invoeren.

De **SP**:
- mist twee van belang zijnde doelgroepen, namelijk mantelzorgers en mensen met een gehandicaptenparkeerkaart, en hoopt dat daarvoor iets wordt geregeld; wethouder **Heller** geeft beide groepen expliciete aandacht in de parkeernota; voor mantelzorgers en mensen met een gehandicaptenparkeerkaart zijn er verruimde mogelijkheden;
    - de **PvdA** vraagt de wethouder te reflecteren op aannemers met werkbusjes die in wijken moeten zijn; wethouder **Heller** weet dat er nu recht op inrijden binnen het afgesloten gebied geldt; er is ook de mogelijkheid om ondernemersparkeervergunning aan te vragen, waarmee men binnen de Centrumring kan komen; in het nieuwe beleid is er ook beleid voor bedrijfsbusjes opgenomen, wat het probleem pleegt te tackelen.

De **VVD**:
- vraagt de wethouder het beleid voor deelmobiliteit toe te lichten; wethouder **Heller** verwacht nog dit jaar daarvoor nog nadere regels aan de raad voor te leggen; het college gaat initiatieven begeleiden; er was geen grondslag om deelmobiliteit te weren of nadere eisen te stelsel; door beleid te gaan vaststellen zijn die er voor toekomstige aanbieders wel.

De **ChristenUnie**:
- informeert of er naar alternatieven is gekeken voor tweede en derde parkeervergunningen per huishouden, bijvoorbeeld een fors hogere prijs, of een maximaal aantal uit te geven vergunningen dat jaarlijks terugloopt; wethouder **Heller** heeft dat niet gedaan; indien nodig geldt een plafond; het college wil de prijs van parkeervergunningen niet te hoog laten zijn.

D66:
- is benieuwd naar een bewuste reden voor de keuze binnen het gereguleerde gebied; wethouder **Heller** ziet met name samenhang met de GOP-lijst, die geen waarde heeft in een gebied waar geen parkeervergunning vereist is; vandaar de koppeling tussen gereguleerd gebied, de parkeervergunning op straat en de GOP-lijst.

GroenLinks:
- mist beleid met betrekking tot deelauto's in particulier gebied; elders kunnen deelautogebruikers die in verschillende parkeerzones wonen een vergunning aanvragen voor een als deelauto geregistreerde auto; wellicht kan die mogelijkheid nog worden opgenomen; wethouder **Heller** noemt dat een omissie; in de na het zomerreces voor te leggen parkeerverordening zal deze groep ook aandacht krijgen, wat hij als een toezegging kwalificeert.

Hart voor Hilversum:

- wil weten hoe bewoners uit te leggen is dat zij nog maar één parkeervergunning mogen hebben binnen de Buitenring als zij binnen Hilversum verhuizen en wat dat doet met de stimulans om kleiner te gaan wonen; wethouder **Heller** antwoordt dat het parkeerbeleid het doel dient van parkeerregulering en het tegengaan van overlast op straat; daarnaast gaat het om weren van auto's op straat en het algemeen ontmoedigen van het autogebruik; in dat kader is dat instrument voorgesteld;
- stelt dat Hilversum geen eenheidsworst is en die maatregel op sommige plekken niet nodig is; gevraagd wordt of het antwoord van de wethouder wel legitiem is; de **voorzitter** stelt dat dat een oordeel is.

Democraten Hilversum:
- is positief over het loslaten van de parkeernorm boven winkels, zoals op de Gijsbrecht van Amstelstraat; bij de mogelijkheid om hoger te bouwen is er een andere situatie en gevraagd wordt hoe de wethouder daarmee denkt om te gaan; wethouder **Heller** reageert dat bij een te bouwen aantal appartementen het aantal bijbehorende parkeerplekken dat volgens de norm gerealiseerd moet worden dan wel moeten worden afgekocht.

De **PvdA**:
- vraagt of de wethouder wil onderzoeken welke potentie er in Hilversum is om alternatieve parkeerruimte te creëren; er zijn namelijk veel ongebruikte binnenplaatsen en loodsen; hetzelfde geldt voor dubbelgebruik van bestaande parkeergarages; ook zijn er misschien plekken waar ondergrondse parkeergarages te realiseren zijn; wethouder **Heller** heeft een dergelijke inventarisatie niet gedaan.

Het **CDA**:
- wil weten of is onderzocht of de parkeerkostenverhoging nodig is om de kosten van het uitvoeren van het nieuwe parkeerbeleid te dekken en of daarin een winstopslag zit; wethouder **Heller** ontkent dat daarin een winstopslag zit.

De **SP**:
- vraagt hoe wordt voorkomen dat mensen niet willen betalen en een waterbedeffect zal ontstaan; wethouder **Heller** heeft vanwege dat effect gemeend het beleid van de afgelopen jaren te moeten aanpassen; in het hele gebied tot de Buitenring wordt de komende twee jaar betaald parkeren ingevoerd.

De **VVD**:
- vraagt of voortuinparkeren tot het parkeerbeleid behoort; wethouder **Heller** merkt op dat dat zonder vergunning illegaal is, wat niet gewenst en niet toegestaan is, waarop moet worden gehandhaafd; als mensen een uitritvergunning aanvragen is het wel legaal;
    - de **PvdA** stelt dat foutparkeren in Hilversum in veel wijken de norm is geworden en vraagt of dat onder wethouder Heller valt; wethouder **Heller** laat weten dat algemene en parkeerboa's ook bevoegd zijn om te handhaven op foutparkeren en gefiscaliseerd parkeren;
    - de **PvdA** vraagt of er voldoende boa's zijn om daarop toe te zien; wethouder **Heller** weet dat inwoners hebben ingesproken dat op handhaving meer zou moeten gebeuren; door verregaande automatisering zal de handhaving intensiveren.

D66:
- informeert naar het criterium voor het uit te geven parkeervergunningen per wijk; de heer **Moonen** doet die beoordeling op het beschikbare aantal parkeerplaatsen in een wijk en de parkeerdruk die daar speelt.

Hart voor Hilversum:
- vraagt wat er gebeurt als straten niet willen wachten op grootschalige invoering van gereguleerd parkeren; wethouder **Heller** is gestopt met het invoeren van gereguleerd parkeren

in losse straten en gaat dat voor het hele gebied in één keer doen; dat heeft ook te maken met nieuwe indelingen.

7. Oordeelsvorming Parkeerbeleid 2023

Woordvoerders:
fracties: Hart voor Hilversum: R.J.C. Lancé; D66: R.H. van Grieken; VVD: H.H. Fennema; GroenLinks: J.A. van Waarden; CDA: K. Tabak; Democraten Hilversum: H. Koç; PvdA: J.P. Lahaise; SP: G. Dunker; ChristenUnie: B. Nanninga; BVNL: mw. F. Durlacher.
College: B. Heller, wethouder.

De **voorzitter**:
- merkt op dat de raad wordt voorgesteld om het Parkeerbeleid 2023 vast te stellen onder gelijktijdige intrekking van het huidige parkeerbeleid, de afkoopbedragen vast te stellen en de bedragen jaarlijks te indexeren en alles op te nemen in de programmabegroting.

GroenLinks:
- is bijzonder content met het voorliggende beleid en vindt het fantastisch dat er vanaf nu geen nieuwe auto's op openbaar gebied meer bij zullen komen;
- is ervan overtuigd dat de komende jaren en decennia het autobezit echt zal dalen en verandert in autogebruik;
- hoopt heel veel sociale woningen te zullen bouwen, gezien de afkoopsom van € 4.500,-;
- vraagt vaart te maken met het beleid meervoudige bewoning;
- vraagt aandacht voor een regeling voor bezoekersparkeren;
- gaat met het voorstel akkoord.

De **VVD**:
- wil laten bouwen zonder een recht op een parkeervergunning om potentieel te benutten;
- ziet een fout in het beleid (slechts één parkeervergunning per huishouden in Hilversum uitgeven) en kondigt daarover een amendement aan;
- stelt dat in het grootste deel van Hilversum ruim voldoende plaats is voor twee parkeervergunningen per huishouden;
- begrijpt het punt van De Alliantie, maar wijst op vervelende ervaringen in Hilversum met beloftes over autobezit en -gebruik van nieuwe ontwikkelingen of bestaande transformaties die later niet zo rotsvast bleken te zijn; daarom is gemeend die te koppelen aan gereguleerd gebied, zodat handhaving mogelijk is;
- vraagt de wethouder voor de raadsvergadering terug te komen op een op een-transformaties en of een transformatie van een winkel naar een woning ook onder dit beleid valt; de **voorzitter** merkt op dat de wethouder hierop al een toezegging heeft gedaan.

BVNL:
- sluit zich bij de laatste vraag van de VVD aan;
- schrikt van de mededeling dat het niet meer mogelijk zal zijn contant te betalen bij straatparkeren;
- vernam dat 45 van de 65 bezoekers van winkelgebieden met de auto komt, waarbij de automobilist goed is voor 61% van de totale winkelomzet; autobezoekers besteden minimaal gemiddeld twee keer zoveel dan bezoekers die lopend of per fiets komen; in regionale winkelgebieden met geheel of deels gratis parkeren ligt het aandeel van automobilisten in de winkelomzet vaak nog hoger dan 60% en bedraagt het omzetaandeel soms meer dan 75%;
- wil in Hilversum blauwe zones invoeren, waarmee ongewenste langparkeerders worden geweerd; die zone is ook een alternatief voor huidige winkelcentra die van betaald parkeren af willen; zo wordt parkeren geen obstakel en jaagt men mensen niet naar een andere winkelcentrum of internet.

De **PvdA**:

- is blij dat de VVD het voor elkaar heeft gekregen woningen te bouwen zonder recht op een parkeervergunning; woningen zijn belangrijker dan parkeren;
- is voor het afkopen van parkeerplaatsen voor sociale huurwoningen;
- is van mening vooral de overlast van het autoparkeren aan te pakken;
- wil niet alleen auto pesten, maar ook een oplossing voor bewoners bieden;
- wil een alternatief bedenken voor waar inwoners hun auto kwijt kunnen op een manier die haalbaar en betaalbaar is;
- stelt dat oplossen en handhaven hand in hand gaan; bij betaald parkeren moet men ook werk maken van het stelselmatig fout parkeren en het verharden van voortuintjes.

Het **CDA**:
- ondersteunt het doel van het verlagen van de parkeernorm; het mogelijk maken van wonen boven winkels draagt bij aan de leefbaarheid van het centrum en het verkleinen van de woningnood;
- accepteert en onderschrijft dat daarbij vergunningparkeren en betaald parkeren nodig is;
- steunt het stimuleren van fiets- en voetgangersverkeer wat niet hand in hand gaat met het actief ontmoedigen van particulier autobezit;
- vindt een goed geparkeerde auto ook een veilige en duurzame auto;
- stelt dat auto's ook nodig blijven in het huidige tijdsgewricht;
- vindt de voortvarendheid om het vergunningenstelsel dusdanig te wijzigen dat men nog maar één vergunning per huishouden zou mogen hebben veel te ver gaan;
- steunt het amendement om het maximale vergunningenbeleid niet te wijzigen ten opzichte van wat het nu is;
- begrijpt de keuze niet om het betaald parkeren eenduidig te maken, zodat het betaald parkeren tot en met de zondagavond loopt; parkeren in de buurt zou op één dag in de wijk gratis moeten zijn, de zondag;
- blijft de wethouder houden aan het uitgangspunt van de kostendekkendheid van de parkeertarieven; verwacht ook een onderbouwing van de kosten;
- vraagt om te onderzoeken of er meer opties zijn voor flexibelere inzet van de verlaging van de norm waar dit sociaal-maatschappelijke woningbouwopgaven ondersteunt, zonder per se een actief handhavingsbeleid nodig te hebben.

D66:
- leest als basisuitgangspunt op pagina 2 het STOMP-principe; met dat vertrekpunt is een parkeervergunning per woning een logisch gevolg daarvan;
- vindt maximaal één parkeervergunning per huishouden in heel Hilversum te ver gaan;
- pleit voor aanpassing van één vergunning, maar wel moet er een ambitie zijn voor groener en duurzamer;
- stelt dat de regel in de slotbepaling kan worden aangepast, zodat men van een appartement drie appartementen kan maken.

De **ChristenUnie**:
- denkt dat met het voorgestelde beleid goede stappen worden gezet om de parkeerruimte voor auto's terug te dringen om meer ruimte te maken voor langzaam verkeer en woningen;
- wil niet wachten met transformatieontwikkelingen tot 2025;
- vindt een goed uitgangspunt het autobezit terug te dringen tot 1 auto per gezin; de eerste vergunning per huishouden kan daartoe een schappelijke prijs hebben, maar de tweede en derde kunnen veel duurder zijn;
- pleit voor een veel breder parkeerbeleid, ook voor andere modaliteiten, zoals een fietsparkeernorm;
- vindt het idee van een clusterbusvergunning in het centrum geen gek idee;
- vindt het beleid een goede stap, maar nog wel voor verbetering vatbaar.

De **SP**:
- gaat uit van de omgevingsvisie;

- is het eens om een discussie aan te gaan over het al dan niet behouden van auto's, hoewel het autobezit nog steeds toeneemt;
- stelt dat er meer is dan alleen de auto;
- vindt nog veel te winnen als het gaat om bezorgdiensten;
- krijgt veel klachten over het lang parkeren op gehandicaptenparkeerplaatsen;
- is voor meer groen en minder auto's.

Democraten Hilversum:
- noemt het voorstel een goed stuk;
- is van mening dat men naar de praktijk moet kijken naast cijfers en aannames;
- wil de input van insprekers meenemen in het definitieve stuk;
- is blij met de toezeggingen van de wethouder.

Hart voor Hilversum:
- vindt bepaalde punten niet kunnen en ziet het amendement van de VVD over het aantal parkeervergunningen graag tegemoet;
- vindt STOMP een middel en geen heilig doel, dat zij wil inzetten waar nodig;
- stelt dat meerdere vergunningen per huishouden niet in elke wijk passen; elke wijk moet anders bekeken worden en daarop moet men het aantal parkeervergunningen baseren;
- wenst eerst kijken wat het uitbreiden van gereguleerd parkeren brengt, daarna focussen op het weren van auto's van niet-Hilversummers en daarna kijken wat nog meer nodig is;
- wil parkeervergunningen ;reguleren waar nodig en versoepelen waar het kan.

Debat
De **VVD**:
- steunt het gratis parkeren door het CDA ingebracht, evenals het niet opnemen van autobezit ontmoedigen in het stuk;
- licht toe dat het STOMP-principe voor de openbare ruimte bedoeld is en geen prioriteitenlijst is voor raadsleden;
- weet dat de huidige tweede parkeervergunning per huishouden drie keer zo duur is als de eerste vergunning;
- vraagt of de ChristenUnie zich ervan bewust is dat alle huishoudens binnen de schil recht hebben op twee parkeervergunningen per huishouden en veel gebied wordt toegevoegd, waar mensen nu geen beperking hebben op parkeervergunningen of autobezit; met één pennenstreek treft de ChristenUnie nu duizenden huishoudens met meer dan één auto; de **ChristenUnie** denkt dat niet, omdat het slechts gaat om nieuwe bewoners die straks nog maar één parkeervergunning per huishouden krijgen; de verandering kan best lastig voor mensen zijn, maar de wens is ook om tot minder ruimte voor de auto te komen en meer ruimte voor langzaam verkeer en ontmoeting;
    - **BVNL** wijst op het probleem dat de nieuwe regeling m.b.t. parkeervergunningen ook geldt voor bewoners die binnen Hilversum verhuizen; zij hebben in hun huidige woning twee parkeervergunningen en houden na verhuizing naar een nieuw adres één parkeervergunning over; de **ChristenUnie** realiseert zich dat en wil de tweede vergunning fors duurder maken, zodat ze afwegen of ze die tweede vergunning echt nodig hebben;
    - de **VVD** vraagt of de ChristenUnie zich realiseert dat de gemeente met het vast te stellen beleid een gigantische hoeveelheid blik Hilversum uitbonjourt; binnen de Buitenring wordt namelijk betaald parkeren, welk gebied nu al vol staat met auto's die daar niet horen te staan; het doel van de ChristenUnie wordt al met een enorme uitbreiding bereikt; de parkeerinkomsten mag men niet verder gebruiken dan als stimuleringsmiddelen; de **ChristenUnie** heeft daarom gevraagd naar alternatieven; men wil de afname van de ruimte voor de auto geleidelijk laten gaan en er zijn meerdere mogelijkheden op de weg daarnaartoe;
    - **D66** stelt vast dat de VVD, het CDA en Hart voor Hilversum menen dat er een fout in het beleid staat met betrekking tot één parkeervergunning per huishouden en is

benieuwd hoe GroenLinks daarover denkt; wellicht kan men het totaal aantal vergunningen beter verlagen, zodat groen is toe te voegen, zodat een deel van de huishoudens die tweede vergunning wel ter beschikking staat; **GroenLinks** is een enorme claim op de ruimte duidelijk en wil een minder grote ruimte voor de auto; veel mensen hebben een auto en minder vergunningen per huishouden kan men stapsgewijs bereiken; bij niets doen gaat er ook niets gebeuren, zodat zij hoopt dat ook VVD en CDA het gebruik van de auto willen destimuleren; **D66** concludeert dat GroenLinks het voorstel van de VVD om eenieder die beschikt over twee parkeervergunningen die ook houdt te ver vindt gaan; **GroenLinks** wil de beweging terugzien dat in de komende decennia de rol van de auto verandert, inclusief het autobezit;

- de **PvdA** ziet voor D66 een sleutelrol in de raad weggelegd en vindt dat het huidige parkeerbeleid bijstelling behoeft; in veel wijken is er een serieus ruimteprobleem en daarom zou men de tweede vergunning moeten ontmoedigen; gevraagd wordt hoe de tweede auto kan verdwijnen; **D66** huldigt het principe dat eenieder de eigen auto mag kiezen en denkt dat er gezinnen zijn die een tweede auto nodig hebben; te ver gaat dat iedereen met twee vergunningen die ook behoudt, vanwege de afspraak binnen de beperkte ruimte andere zaken zoals groen toe te voegen; wellicht is iets meer met maatwerk te doen onder het principe minder parkeerplekken te hebben;
- het **CDA** meent met het voorstel heel veel te gaan doen: geen nieuwe parkeerplekken toevoegen, de huidige bewoners beprijzen en meer groen toevoegen; mensen verder beperken in de noodzakelijke tweede auto gaat volgens de fractie veel te ver; waar de nood heel hoog is kan het aantal vergunningen beperkt worden; het omlaag brengen van de norm is voor nu voldoende; als op termijn meer nodig is, is er een nieuwe situatie;
- de **VVD** wijst op de collegebevoegdheid om te bepalen wat het maximum aantal parkeervergunningen per adres is, wat al beperkt wordt, bijvoorbeeld tot 1 in Klein Rome; zij steunt meer groen in de openbare ruimte, maar niet is vermeld dat te doen door actief anti-autobeleid te voeren;
- de **SP** wijst op de situatie in Amersfoort, waar na overal betaald parkeren instellen een referendum volgt; zij hoopt niet alleen naar parkeren en auto's te kijken, maar ook naar het realiseren van fijnmazig openbaar vervoer, wat het aantal auto's zal verminderen;
- **Democraten Hilversum** weet dat er in Hilversum wijken zijn waar auto's gedwongen voor de tuinen worden geparkeerd, waardoor bewoners niet uit hun tuin kunnen komen; die ruimte is wel geteld voor auto's; de **PvdA** is het ermee eens dat dat daar parkeerplaatsen opgeheven moeten worden; de **VVD** weet dat vaak auto's in voortuinen parkeren aan de zijde waar men niet mag parkeren en wil dat niet toestaan
- **BVNL** stelt vast dat er dingen gaan veranderen, zoals het ontwikkelen van appartementen zonder autoparkeerplaats; het gaat nu dus over parkeervergunningen voor bestaande bewoners; men kan niet van bewoners verwachten dat ze na verhuizing binnen Hilversum nog maar voor één auto een parkeervergunning kunnen krijgen; gevraagd wordt of D66 zich dat realiseert; **D66** doet dat en wil daarop maatwerk van toepassing verklaren;
- de **PvdA** betreurt het frame alsof er een groep in de raad is die tegen auto's is en een andere groep alleen maar alle ruimte aan auto's zou willen geven; zij steunt op hoofdlijnen de ingezette koers en denkt erover na om in sommige overvolle wijken tot een wat slimmer beleid te komen; de fractie roept op om na te denken over creatieve oplossingen; op sommige plekken kan een tweede vergunning niet, maar wel wil zij respecteren dat sommige huishoudens een tweede auto nodig hebben; voor hen kan men parkeergarages dubbel gebruiken en privéterreinen opkopen om auto's te parkeren;
- **Hart voor Hilversum** wil een volgordelijkheid zien van gereguleerd parkeren invoeren; focussen op het weren van vreemde auto's en handhaven van 09.00 uur tot 00.00 uur; in sommige wijken is nu verandering nodig; in sommige wijken zijn eerst andere dingen nodig dan meer groen; de **ChristenUnie** zit niet vast aan één oplossing en gaat het erom geleidelijk aan naar minder blik in de straat toe te gaan, wat op verschillende manieren kan; zij wil niet te snel af stappen van één parkeervergunning per adres;

- **BVNL** vraagt waar afkoopbedragen van parkeerplaatsen terechtkomen; wethouder **Heller** antwoordt dat die toevloeien naar het mobiliteitsfonds;
- **D66** informeert naar de mogelijkheid totdat de regeling meervoudige bewoning van kracht is drie appartementen te realiseren in plaats van een, zodat men aan de slag kan; vanwege het nadeel van ongewenste praktijken houdt men dat wel tegen; wethouder **Heller** begrijpt niet hoe men dan ongewenste ontwikkelingen tegenhoudt; men kan overigens de verordening over meervoudige bewoning niet zomaar buiten werking stellen; bij drie appartementen toestaan loopt men tegen de overconcentratie aan; als men de afkoop van parkeerplaatsen vrijlaat en de uitzondering op overconcentratie regelt kan men aan de slag gaan.

Tweede termijn inspreker
De heer **De Schepper**:
- merkt op dat wethouder Heller foutief heeft gemeld dat wanneer er dispensatie wordt gegeven bij transformaties die niet door kunnen gaan op basis van het meervoudig woonbeleid; op de Bodemanstraat, de Gijsbrecht van Amstelstraat en de Havenstraat heeft hij toestemming gehad om te transformeren als hij een parkeeroplossing zou kunnen regelen; wethouder **Heller** betreurt die vrij stevige aantijging; er zijn op een later moment tellingen geweest die overconcentraties aantroffen; de heer De Schepper heeft waarschijnlijk toestemming gehad voordat dat is gebeurd en voordat in beeld is gebracht dat op dit moment sprake is van overconcentratie; op basis van die informatie zou men die toestemming niet krijgen; toestemming is destijds waarschijnlijk gegeven voordat cijfermatig in beeld is gebracht wat de situatie was;
- meldt dat in de Bodemanstraat geen meervoudig bewoningsbeleid als belemmering zal zijn; hij wil dan het meervoudige bewoningsbeleid de belemmering voor de ontwikkelaar zijn en niet het parkeerbeleid.

De heer **Van de Wetering**:
- hoorde van de wethouder dat de afwijking van de regeling meervoudige bewoning over een quotum gaat, maar dat is volgens hem niet waar; het gaat om een ontoelaatbare inbreuk op de woon- en leefkwaliteit in het gebouw of de omgeving en het maximaal verbouwen tot een of meer zelfstandige woonruimtes n het postcodegebied; het quotum in dit geval is de Havenstraatbuurt en die bestaat uit de Oosterstraat en de Nieuwstraat, waar heel veel woningen zijn gesplitst; de Havenstraat is nog redelijk intact en is een ander postcodegebied; hij vraagt of het postcodegebied voor de Havenstraat meegenomen of gecontroleerd kan worden, zodat die afwijking te verkrijgen is.

De heer **Vlaar**:
- gaat kijken of de vergunning te verkrijgen is en of die wel voor de Centrumring toegewezen wordt; het grootste probleem is dat hij elke keer tegen een dichte deur is aangelopen; de vergunningen zijn vergeven aan oude bedrijven in het centrum en die houden nog steeds hun vergunningen vast; dat is meerdere malen in het verleden aan hem verteld, wat de reden is dat hij het centrum niet inkomt; wethouder **Heller** verzoekt de heer Vlaar om hem daarover individueel te informeren.

Advisering aan de raad
Alle fracties adviseren rijp voor de raad met debat.

De **voorzitter** sluit de vergadering om 23.55 uur.

Aldus vastgesteld in de raadsvergadering van 19 juli 2023.
De griffier, ····· De voorzitter,

mw. A.J. van Meerveld. G.M. van den Top.