



VERSLAG

Vergadering

GEMEENTERAAD VAN HILVERSUM

22 APRIL 2021

(voortzetting van de raadsvergadering van 21 april 2021)

INDEX RAAD 22 APRIL 2021

(voortzetting van de raadsvergadering van 21 april 2021)

NR AGENDA	NR GEMBLAD	OMSCHRIJVING	BLZ
19	34	Evaluatie financiële verordening 2018 en vaststelling financiële verordening 2022	3
17	32	Vaststelling mobiliteitsvisie Hilversum 2040	7
21	36	Verlenen krediet voor aanleg fietsstraat Schuttersweg	29
22		Vragen aan het college	

GEMEENTE HILVERSUM
RAADSVERGADERING VAN 22 APRIL 2021
(verslag)

- Voorzitter: mevrouw A.A.S. den Daas (plaatsvervangend voorzitter van de raad).

•

Aanwezig zijn de leden: de heer H.P. Blok (Hilversums Belang), mevrouw M. Boumadkar-Boukhriss (Hart voor Hilversum), de heer J. van Drogen (GroenLinks), mevrouw F.F. van Drooge (PvdA), de heren M.F. Eerenberg (Hart voor Hilversum), H.H. Fennema (VVD) en J.E.M.G. Göbbels (Democraten Hilversum), mevrouw M.D. Groesz (D66), de heren H.R. Jaarsma (D66) en A.S. de Jong (D66), de dames M.J. de Jong-Schrijvers (Hart voor Hilversum) en J. Kalk (PvdA), de heren H. Koç (Hart voor Hilversum) en F.R. Kool (GroenLinks), mevrouw M.G. Kooloos (Leefbaar Hilversum), de heren E.J. Kruijswijk Jansen (CDA) en R.J.C. Lancé (Leefbaar Hilversum), mevrouw H.M.G.J. van de Linde (VVD), de heer T. Pelsma (ChristenUnie), mevrouw R.W.C. Redmeijer (Hart voor Hilversum), de heer F.W. Reijmerink (VVD), mevrouw M.H.A. Remmers (GroenLinks), de heren P.H.J.R. van Rooden (SP), J.A.C. Slingerland (Hart voor Hilversum), D.E.O. Streutker (CDA), P. Veenendaal (GroenLinks) en R. Verkuijlen (VVD), de dames B. Verweij (SP) en M.I. van Vliet (D66), de heren M.F. Vogel (VVD) en N.G.T. van Voorden (CDA), mevrouw A.F. Vreugdenhil-de Blécourt (ChristenUnie), de heer J.A. van Waarden (GroenLinks), mevrouw V. Wesselink (D66) en de heren T.R. Westerneng (VVD) en A. Yorulmaz (CDA).

Griffier: de heer P.M.H. van Ruitenbeek.

Wethouders: de heren B. Heller, G. Kuipers, A.R.C. Scheepers en F.G.J. Voorink en de dames K.J. Walters en A.J. Wolthers.

Afwezig: de heer P.I. Broertjes (burgemeester en voorzitter gemeenteraad)

De VOORZITTER heropent de op 21 april jl. geschorste raadsvergadering om 20.00 uur en heet allen welkom. Zij bekleedt vanavond naast D66-raadslid tevens de positie van voorzitter van de raad, omdat de burgemeester vanwege ziekte afwezig is.

Volgens de noodwetgeving is het nodig om vast te stellen welke raadsleden op digitale wijze ter vergadering aanwezig zijn. Daarom laten de in dit verslag vermelde raadsleden horen dat zij aanwezig zijn en is te constateren dat zij tevens in beeld te zien zijn, met uitzondering.

19 EVALUATIE FINANCIËLE VERORDENING 2018 EN VASTSTELLING FINANCIËLE VERORDENING 2022

De heer JAARSMA licht toe dat hij de vier amendementen die op 21 april jl. zijn ingediend heeft aangepast.

Wat betreft amendement A 21-47 was er discussie over het begrip ‘nieuwe kansen’ dat stond tegenover bestaand beleid. Dat begrip is naar onderen verplaatst, waardoor het alsnog in het stuk staat, maar niet meer tegenover bestaand beleid. Het college wordt gevraagd om daarover wel acuut aan de raad te rapporteren.

Nieuw amendement A 21-47 ‘Helder mandaat (artikel 5 Financiële verordening)’

“De raad van de gemeente Hilversum, in vergadering bijeen op 21 en 22 april 2021, behandelend agendapunt 19 ‘Evaluatie Financiële verordening 2018 en vaststelling Financiële verordening 2022;

overwegende dat:

- een logisch gevolg van autorisatie van de begroting op programmaniveau is, dat het college ruimte krijgt om binnen programma’s budgetten te verschuiven;

- artikel 5 van de concept-Financiële verordening deze ruimte ook expliciet aan het college geeft, en dat dit past in de vertrouwensrelatie tussen raad en college;
- het college zo beter in staat is in te spelen op ontwikkelingen bij de uitvoering en op nieuwe kansen, en de begroting hierop kan aanpassen;

voorts overwegende dat:

- voor een heldere regeling van verantwoordelijkheden van college en raad het gewenst is, om de in artikel 5 genoemde ‘voorwaarden’ ondubbelzinnig aan lid 3 te koppelen;
- de lasten en baten van taakvelden, aan producten van die taakvelden gekoppeld moeten worden om de bepaling doeltreffend te maken;

besluit:

de Financiële verordening 2022 vast te stellen, met dien verstande dat daarin de volgende wijziging wordt opgenomen: wijziging artikel 5, lid 3 en het gestelde onder ‘onder de voorwaarden dat:’ van de Financiële verordening 2022:

dat als volgt luidt:

3. Het college is bevoegd de begroting te muteren voor wat betreft bestaand beleid:

- a. financiële verschuivingen tussen programmaonderdelen, maar binnen raadsprogramma’s;
- b. budgettaire verschuivingen tussen bedrijfsvoerings- en programmabudgetten;
- c. budgetverhoging/verlaging op een doel als gevolg van inkomsten van derden.

Onder de voorwaarden dat:

- I. de lasten en de baten van de taakvelden niet dusdanig worden overschreden dat de realisatie van andere producten binnen hetzelfde programma onder druk komt;
- II. de budgetwijzigingen achteraf ter besluitvorming aan de raad worden aangeboden via de voorjaarsnota en de eindejaarsrapportage.

wordt aldus gewijzigd:

3. Het college is bevoegd de begroting te muteren voor wat betreft bestaand beleid door:

- a. financiële verschuivingen tussen programmaonderdelen, maar binnen raadsprogramma’s;
- b. budgettaire verschuivingen tussen bedrijfsvoerings- en programmabudgetten;
- c. budgetverhoging/verlaging op een doel als gevolg van inkomsten van derden;
- d. onder de voorwaarden dat de lasten en de baten van de taakvelden niet zodanig worden gewijzigd dat de realisatie van producten binnen die taakvelden onder druk komt;
- e. onder de voorwaarde dat de budgetwijzigingen achteraf ter kennisname of besluitvorming aan de raad worden aangeboden via de voorjaarsnota of de eindejaarsrapportage;
- f. onder de voorwaarde dat bij ‘nieuwe kansen’, de raad vooraf geïnformeerd wordt.

(Nieuw amendement A 21-47 van D66, de VVD, Hart voor Hilversum, Hilversums Belang, Democraten Hilversum, het CDA en GroenLinks)

Nieuw amendement A 21-48 ‘Meer inzicht (artikel 6 Financiële verordening)’

“De raad van de gemeente Hilversum, in vergadering bijeen op 21 april 2021, behandelend agendapunt 19, ‘Evaluatie Financiële verordening 2018 en vaststelling Financiële verordening 2022’;

overwegende dat:

- met de voorgestelde wijziging van artikel 6 van de Financiële verordening 2022, afwijkingen van de programmabegroting eerst worden gesaldeerd, voordat wordt bepaald of de rapportagegrens voor het toelichten van afwijkingen wordt bereikt;
- hiermee zeer omvangrijke afwijkingen zonder toelichting kunnen blijven, als de ‘plussen en minnen’ binnen een programma elkaar in balans houden;
- de raad de begroting autoriseert op zowel baten als lasten;

- ook de tussentijdse informatievoorziening conform artikel 7 van deze conceptverordening uitgaat van ‘lasten of baten’;
- begroting en rekening identiek moeten zijn ingedeeld;
- het voor de hand ligt om de verantwoording over de uitvoering van de begroting bij de autorisatie te laten aansluiten;

voorts overwegende dat:

- een gezien de grote variëteit in investeringskredieten (hoogte bedragen, dynamiek in besteding) een drempelbedrag van € 0,25 miljoen minder relevant lijkt;

besluit:

de Financiële verordening 2022 vast te stellen, met dien verstande dat daarin de volgende wijziging wordt opgenomen:

wijziging artikel 6, lid 1 van de Financiële verordening 2022:

- het voorgestelde artikel 6, lid 1 van de Financiële verordening 2022, dat als volgt luidt:
 1. In de eindejaarsrapportage informeert het college de raad over het begrotingsjaar over financiële afwijkingen groter dan € 0,25 miljoen per programma in de exploitatie, en per investeringskrediet.

wordt aldus gewijzigd:

1. In de eindejaarsrapportage informeert het college de raad over het begrotingsjaar over financiële afwijkingen groter dan €0,25 miljoen in lasten of baten per programma, en over belangrijke afwijkingen in de besteding van investeringskredieten.”

(nieuw amendement A 21-48 van D66, de VVD, Hart voor Hilversum, Hilversums Belang en het CDA)

In amendement A 21-49 heeft hij de suggestie van de wethouder overgenomen, die een iets andere formulering was van het eerste lid van artikel 2.

Nieuw amendement A 21-49 ‘Waarde van de verordening (nieuw artikel 2 Financiële verordening)’

“De raad van de gemeente Hilversum, in vergadering bijeen op 21 en 22 april 2021, behandelend agendapunt 19, ‘Evaluatie Financiële verordening 2018 en vaststelling Financiële verordening 2022’;

overwegende dat:

- de definitie van de beukennotenwet weinig doel treft als die wet verder niet in de bepalingen van de financiële verordening terugkomt;
- het met de beukennotenwet uitgedrukte principe wel van waarde is en een plek in de financiële verordening mag krijgen,

voorts overwegende dat:

- een financiële verordening beoogt om bestendig en goed geborgd financieel beleid te voeren;
- splitsing van de discussie en besluiten over financiële regels en de financiële voorstellen zelf, kan voorkomen dat de regels aangepast worden aan de actuele financiële behoeften;
- grote wijzigingen in financiële regels een op zichzelf staande afweging en doordenking van de financiële consequenties nodig hebben;
- voorkomen moet worden dat een begroting wordt vastgesteld in afwijking van de Financiële verordening,

besluit:

de Financiële verordening 2022 vast te stellen, met dien verstande dat daarin de volgende wijziging wordt opgenomen:

een nieuw artikel 2 toe te voegen aan de Financiële verordening 2022, onder vernummering van de volgende artikelen, luidend:

Artikel 2. Onderbouwing en borging

1. Gedurende de hele P&C-cyclus wordt het uitgangspunt gehanteerd, dat elk budget

onderbouwd is met een voorstel en/of (nieuw) beleid. Dit om de doelmatige en doeltreffende besteding van de middelen te bevorderen.

2. Begrotingsvoorstellen en financiële handelingen voldoen aan de regels van deze financiële verordening.
 - a. Mochten er zich omstandigheden voordoen die aanleiding zijn om af te willen wijken van de financiële verordening, dan wordt eerst een voorstel aan de raad gedaan om af te wijken van deze verordening dan wel, om deze verordening aan te passen. Pas als besloten is over de financiële regels, worden de hierop gebaseerde (begrotings)voorstellen in procedure gebracht.”

(Nieuw amendement A 21-49 van D66, de VVD, Hart voor Hilversum, Hilversums Belang, Democraten Hilversum en het CDA)

Nieuw amendement A 21-50 ‘Redactie (Financiële verordening)’

“De raad van de gemeente Hilversum, in vergadering bijeen op 21 april 2021, behandelend agendapunt 19, ‘Evaluatie Financiële verordening 2018 en vaststelling Financiële verordening 2022’;

overwegende dat:

- consequent en helder gebruik van terminologie en woorden, zeker in verordeningen, bijdraagt aan de doelen die met teksten beoogd worden;
- in artikel 1 het woord exploitatiebegroting wordt gedefinieerd, dat in de tekst verder niet voor komt;
- in artikel 2 lid 1 er meer begrotingsproducten voorstelbaar zijn in de planning- en controlcyclus dan de hier opgesomde;
- in artikel 4 lid 1 bedoeld wordt op de taakvelden uit de BBV, en ‘taakvelden’ daarom door een bepaald lidwoord voorafgegaan moet worden;
- in artikel 5 sprake is van ‘raadsprogramma’s, en dat dit begrip nergens anders in deze conceptverordening voor komt,

besluit:

de Financiële Verordening 2022 vast te stellen, met dien verstande dat daarin de volgende wijzigingen worden opgenomen:

- artikel 1 van de Financiële verordening 2022: in de tekst ‘Exploitatiebegroting’ te vervangen door ‘Begroting’
- artikel 2 lid 1 van de Financiële verordening 2022: in de tekst na ‘bevat’ toe te voegen: ‘ten minste’
- artikel 4 lid 1 van de Financiële verordening 2022: in de tekst voor het woord ‘taakvelden’ het lidwoord ‘de’ toe te voegen
- artikel 5 van de Financiële verordening 2022: in de tekst de woorden ‘raadsprogramma’ respectievelijk ‘raadsprogramma’s’ te vervangen door ‘programma’ respectievelijk ‘programma’s.’”

(Nieuw amendement A 21-50 van D66, de VVD, Hart voor Hilversum, Hilversums Belang en het CDA)

Mevrouw WALTERS (wethouder) ondersteunt alle vier de nieuwe amendementen.

Zonder stemming wordt het nieuwe amendement A 21-47 van D66, de VVD, Hart voor Hilversum, Hilversums Belang, Democraten Hilversum, het CDA en GroenLinks, ‘Helder mandaat (artikel 5 Financiële verordening)’, unaniem aangenomen.

Zonder stemming wordt het nieuwe amendement A 21-48 van D66, de VVD, Hart voor Hilversum, Hilversums Belang en het CDA, ‘Meer inzicht (artikel 6 Financiële verordening)’, aangenomen, onder aantekening dat de SP wordt geacht te hebben tegengestemd.

Zonder stemming wordt amendement A 21-49 van D66, VVD, Hart voor Hilversum, Hilversums Belang, Democraten Hilversum en het CDA, 'Waarde van de verordening (nieuw artikel 2 Financiële verordening)', unaniem aangenomen.

Zonder stemming wordt het nieuwe amendement A 21-50 van D66, de VVD, Hart voor Hilversum, Hilversums Belang en het CDA, 'Redactie (Financiële verordening)', unaniem aangenomen.

Zonder stemming wordt het geamendeerde voorstel van burgemeester en wethouders unaniem aangenomen.

17 VASTSTELLING MOBILITEITSVISIE HILVERSUM 2040

De VOORZITTER leidt het agendapunt in. Hilversum wil op het gebied van mobiliteit klaar zijn voor de toekomst. Dat kan niet zonder een lange termijnvisie op het gebied van verkeer, vervoer en bereikbaarheid. Doel van de Mobiliteitsvisie Hilversum 2040 is het waarborgen van een goede bereikbaarheid van Hilversum, het bevorderen van de doorstroming, een goede leefbaarheid en verkeersveiligheid en een slimmere verdeling van het verkeer. Met deze mobiliteitsvisie is Hilversum in staat om als gemeente toekomstgericht te handelen en gefaseerd de juiste maatregelen te nemen.

In de commissievergadering was niet iedereen overtuigd van de rijpheid van dit voorstel, zodat een aantal amendementen en moties is ingediend.

De heer VAN ROODEN stelt dat de voorliggende mobiliteitsvisie weinig concreet is en veel kansen mist. Het is een aardig lijstje met voorgestelde maatregelen, waaronder veel goede, zoals de hubs om het vrachtverkeer te beperken, zero-emissiezones, betere faciliteiten voor langzaam vervoer en smart mobility, als men daarbij de privacy goed regelt. Veel is echter niet uitgewerkt en een echte aanpak ontbreekt. Er zijn dus voor hem weinig redenen om het voorliggende stuk vast te stellen. Bij het opstellen van de visie zou namelijk niets onbespreekbaar zijn, maar het stuk mist volgens hem heel veel kansen.

Als voorbeeld van een gemiste kans noemt hij de verplaatsing van Station Hilversum Sportpark, die niet is genoemd. Andere voorbeelden zijn een verbod voor door Hilversum rijdende vrachtwagens, verdieping van het spoor en het doortrekken van de Noorderweg naar de Zuiderweg, die vooral steun heeft van inwoners in het centrum. Op 12 mei komt hij daarop terug om te zien of de uitwerking daarvan vast te stellen.

Het stuk is dus naar zijn mening niet af, is geen visie en geen eindpunt. Het enige concrete voorstel in het stuk is een weg onder de heide. Daar is de SP tegen, omdat die te duur is en vernietigend is voor de natuur. Bij vaststelling van de mobiliteitsvisie wil hij dat element er in elk geval uit laten halen, waartoe hij samen met de PvdA en Hilversums Belang het volgende amendement indient.

Amendement A 21-36 'Geen weg onder de hei'

"De gemeenteraad van Hilversum, bijeen op 21 april 2021, behandelend de vaststelling Mobiliteitsvisie Hilversum 2040;

overwegende dat:

- in de Mobiliteitsvisie Hilversum 2040 een voornemen is opgenomen voor een noordoosttunnel van de Larenseweg naar de Nieuwe Crailoseweg;
- deze tunnel mogelijk een beperkt, lokaal voordeel heeft in de verkeersdruk;
- de kosten enorm zijn;
- dit bovendien onherroepelijk schade zal toebrengen aan de natuur en de archeologische waarden, zoals al reeds verwoord door diverse natuurelubs,

sprekt uit:

- de realisatie van een noordoosttunnel niet wenselijk te vinden;

besluit:

de Mobiliteitsvisie Hilversum 2040 vast te stellen, met dien verstande dat:

- in de Mobiliteitsvisie Hilversum 2040 alle verwijzingen naar de noordoosttunnel worden verwijderd;
- in beslispunt 2b van het concepttraadsbesluit de volgende zin bij het derde opsommingsteken wordt geschrapt:
 - ‘nader onderzoek naar de betaalbaarheid en de uitvoerbaarheid van de noordoosttunnel (van de Larenseweg naar de Nieuwe Crailoseweg (Crailosebrug).’”

(Amendement A 21-36 van de SP, de PvdA en Hilversums Belang)

De SP ziet graag dat de gratis zaterdagbus voor iedereen terugkomt. Dat betekent de herintroductie van het project ‘Voor Nixx met de bus’. Daartoe dient hij samen met Hilversums Belang en Hart voor Hilversum de volgende motie in.

Motie M 21-39 ‘Voor Nixx met de bus’

“De raad van de gemeente Hilversum, in vergadering bijeen op 21 april 2021, behandelend de Mobiliteitsvisie 2040, overwegende dat:

- de Mobiliteitsvisie 2040 inzet op het waarborgen van goede bereikbaarheid van en binnen Hilversum;
- er een hoog autobezit is dat veel druk legt op het verkeer in Hilversum;
- het gebruik van het openbaar vervoer, vooral in het weekend, moet worden gestimuleerd om de doorstroming in Hilversum te bevorderen;
- Hilversum vroeger het project ‘voor Nixx met de bus’ had, waarin de gemeente samen met de busmaatschappijen zorgde voor een gratis bus op zaterdag voor iedereen. Met name wethouder Boog van D66 sprak destijds van een groot succes¹;
- er nog geen concrete voorstellen voor verbetering of stimulering van het openbaar vervoer in de Mobiliteitsvisie 2040 staan;

verzoekt het college:

- de mogelijkheden, kosten en baten van de herinvoering van het project ‘Voor Nixx met de bus’ te onderzoeken en de resultaten aan de gemeenteraad in de vergadercyclus van september 2021 te presenteren.

(Motie M 21-39 van de SP, Hart voor Hilversum en Hilversums Belang)

Mevrouw KOOLOOS vraagt hoe de SP denkt over een weg naast de hei.

De heer VAN ROODEN denkt dat na praten met bewoners van de Erfgooiersstraat er geen plek is voor een weg naast de hei.

Mevrouw KOOLOOS noemt de mobiliteitsvisie een stip op de horizon. Aan die visie is nu nog te slijpen, maar het is in ieder geval een uitgangspunt. Leefbaar Hilversum kwam met een initiatiefvoorstel over de mobiliteitsvisie. Al tientallen jaren heeft Hilversum een waardeloze infrastructuur, waarover deze week ook op NPO Radio 2 werd gesproken. Dat moet een keer veranderen, omdat dat is wat mensen bijblijft. Hilversum gaat nu daarmee aan het werk.

Mevrouw VAN DROOGE informeert naar de eigen visie van Leefbaar Hilversum op de Erfgooiersstraat.

Mevrouw KOOLOOS is daarmee al tientallen jaren bezig en concludeert dat er iets moet gebeuren, ook voor de toekomst. Met elkaar is tot een afweging te komen wat er moet gebeuren. Het liefst komt zij niet aan de natuur, tenzij het niet anders kan. Een weg heeft zij het liefst ernaast. Aan de Erfgooiersstraat wil zij iets doen, omdat het daar vanaf La Place vastloopt.

Mevrouw VAN DROOGE stelt dat antwoord teleur, omdat de Erfgooiersstraat direct naast de natuur ligt. In het bos aldaar zitten zeldzame vogels.

Mevrouw KOOLOOS bedoelt dat zij de Erfgooiersstraat zelf wil aanpassen. Het hoeft geen snelweg te worden. Het gaat om een goede doorstroming, waarbij zij meer denkt aan een tunnelbak. Vaststaand verkeer is heel erg slecht voor de natuur, de CO₂-uitstoot en levert fijnstof op.

De heer VAN ROODEN vraagt zich af of mevrouw Kooloos voorstandster is om een soort snelweg door een woonwijk heen te jassen.

Mevrouw KOOLOOS herhaalt dat niets doen geen optie meer is. Allen willen het mediagehalte van Hilversum behouden. Voor de doorstroming naar het Media Park moet er dus echt iets veranderen. Vanaf de A1 bij La Place moet er daarom iets gebeuren, om te voorkomen dat het vastloopt. Ook wil zij de Johannes Geradtsweg ontlasten.

De heer DE JONG vindt het betoog van mevrouw Kooloos heel erg duidelijk en consistent: er is al een tracé en onderzoek de mogelijkheden om dat goed te benutten. Niemand praat echter over een snelweg, het gaat om een verbindingstraject.

Mevrouw VAN DROOGE komt regelmatig bij de Erfgooiersstraat, die heel rustig is, waar hard rijden verboden is en waar weinig verkeer komt. Vogels zullen het niet fijn vinden als die weg wordt verbreed voor een route naar het Media Park. Er zijn naar haar mening alternatieven. Zij vindt dat Leefbaar Hilversum te snel de natuur opgeeft voor het verkeer.

De heer VAN ROODEN erkent dat de Erfgooiersstraat een heel rustige straat is, die veel minder breed is dan de Johannes Geradtsweg. Als men daar verkeer probeert heen te krijgen gaat het om een snelweg door een woonwijk.

Mevrouw KOOLOOS is vogelliefhebster en helemaal verknocht aan de natuur. Beter kan men in één keer een rigoureuze beslissing nemen en voor eens en altijd een goed alternatief voor Hilversum zoeken vanaf Laren. Daarmee bewijst men de natuur een dienst. Zij weet dat deze raad eindelijk daaraan iets zal doen. De raad behartigt de belangen van burgers en wil tot een oplossing komen.

Naast smart mobility heeft zij behoefte aan een smart GAD. Het is namelijk geen pretje om de hele Diependaalselaan achter een vuilniswagen aan te rijden, die daar drie keer per week vuilnis ophaalt. Bewoners rondom de N201 hebben te maken met veel uitlaatgassen, CO₂ en fijnstof. Daarvoor zou ook een definitieve oplossing moeten komen.

De Gijsbrecht van Amstelstraat zal geen belemmering vormen om de wens voor een nieuwe winkelstraat in vervulling te laten staan. Daarom steunt zij amendement A 21-45 van GroenLinks, D66, het CDA, Hart voor Hilversum, de VVD, Hilversums Belang en de SP, 'Sneller aan de slag met de Gijsbrecht' van harte.

In plaats van een weg onder of over de hei wil zij het hebben over een weg langs de hei, die er al ligt. Een oplossing is een open tunnelbak, die vernietiging van de heide voorkomt. Daarnaast beperkt men de uitstoot van uitlaatgassen en fijnstof. De bewoners van de Johannes Geradtsweg zullen daardoor ook minder overlast hebben van uitlaatgassen, fijnstof en geluid. Het amendement A 21-40 daarover van de VVD, D66, Leefbaar Hilversum en Hart voor Hilversum steunt zij.

Motie M 21-55 van D66 en haar eigen fractie over het betrekken van Ondernemersvereniging Hilversum Zuid West bij de mobiliteitsvisie steunt zij eveneens. Met samenwerking met de Ondernemersvereniging Hilversum Zuidwest is zoveel meer te bereiken, dat de gemeente er niet onderuit komt om samen daarmee plannen te maken.

Heel graag laat zij de mobiliteitsvisie aanscherpen. Ook constateert zij dat Democraten Hilversum een heel erg goed amendement heeft voorbereid, dat zij steunt. Het betreft amendement A 21-57 van Democraten Hilversum, het CDA, Hilversums Belang, de PvdA, Leefbaar Hilversum en de SP over participatie in het kader van de omgevingsvisie.

Verder pleit zij voor een eerlijk en duurzaam parkeerbeleid, waarvoor Leefbaar Hilversum eerder een initiatiefvoorstel heeft ingediend. Een echter visie op het parkeerbeleid mist zij in de mobiliteitsvisie. Tot slot informeert zij hoe de mobiliteitsvisie te bekostigen is.

De heer FENNEMA laat weten dat Hilversum in Nederland vooral bekend is vanwege de omroep. Daarnaast verzuchten mensen ook vaak dat het qua verkeer in Hilversum een drama is. Dat doet iets met het vestigingsklimaat. Voor de economie en de werkgelegenheid is het van groot belang dat Hilversum

beter bereikbaar wordt. Met een goed draaiende economie en voldoende werkgelegenheid blijft Hilversum bruisend en aantrekkelijk en alleen zo kan de gemeente haar voorzieningenniveau op peil houden.

In beginsel is de VVD het niet met de mobiliteitsvisie oneens. Wel bevat die hier en daar wensdenken en ook ontbreken er een paar majeure onderwerpen en vooral waarborgen. Daarom dient hij een amendement in om drie punten aan de mobiliteitsvisie toe te voegen.

Amendement A 21-40 'Mobiliteitsvisie'

"De raad van de gemeente Hilversum, in vergadering bijeen op 21 en 22 april 2022, gelezen agendapunt 17, vaststelling mobiliteitsvisie Hilversum 2040; constaterende dat:

- in de mobiliteitsvisie een oplossing is opgenomen in de vorm van een tunnel onder de hei die voor 10% tot 18% het verkeer op de Johannes Geradtsweg zal reduceren;
- vraagtekens geplaatst kunnen worden bij de haalbaarheid van deze tunnel;
- er geen alternatief is voorzien in de visie, indien de raad niet wenst over te gaan tot het realiseren van een tunnel;
- de tunnel alleen een verbinding oplevert van het Den Uijlplein naar het Media Park en dus geen verkeer kan faciliteren van alle wijken daar tussenin;
- er in de visie voor de Diependaalselaan geen specifieke maatregelen zijn opgenomen die echt structurele verbeteringen met zich meebrengen;
- de huidige parkeernorm een obstakel vormt bij transformatie van (winkel)bedrijfspan(en) naar woningen, juist in een tijd dat er sprake is van groot woningtekort;

spreekt uit dat:

- de tunnel, mede door de twijfels rondom de haalbaarheid, onvoldoende waarborg biedt voor het vergroten van de leefbaarheid voor de bewoners van de Johannes Geradtsweg en de bereikbaarheid van het Media Park;
- het opnemen van deze waarborgen wel noodzakelijk is;
- de Diependaalselaan en de problematiek aldaar onvoldoende zijn meegewogen in de visie;
- het ongewenst is dat er een N-weg (de N201) door Hilversum heen loopt;
- de huidige parkeernota gedeeltelijk moet worden geactualiseerd teneinde transformatie van bedrijfs- naar woningbestemming snel mogelijk te maken, zonder dat de gemeente vervolgens opgezadeld wordt met een parkeerprobleem;

besluit:

1. toe te voegen aan beslispunt 2 onder a een aanvullend punt met de tekst:
vooruitlopend op de nieuwe parkeernota de huidige parkeernota te actualiseren op het punt van de parkeernorm, waarbij het mogelijk gemaakt moet worden om bij transitie van werken naar wonen in gereguleerd gebied woningen te creëren waarbij niet voldaan hoeft te worden aan de parkeernorm, met dien verstande dat de bewoner dan ook geen aanspraak kan maken op een maaiveldparkeervergunning;
2. toe te voegen aan beslispunt 2 onder b, het laatste punt:
nader onderzoek naar de betaalbaarheid en de uitvoerbaarheid van de noordoosttunnel (van de Larenseweg naar de Nieuwe Crailoseweg (Crailosebrug) maar parallel aan dat onderzoek (door verkeerskundigen/specialisten) alternatieven te onderzoeken voor een andersoortige verbinding tussen de genoemde punten;
3. toe te voegen aan beslispunt 2 onder b een extra punt toe te voegen met de tekst:
verkeerskundig onderzoek te doen naar het (al dan niet ten dele) verleggen van de Diependaalselaan waarbij net als bij het opstellen van de mobiliteitsvisie op voorhand geen enkele oplossing wordt uitgesloten. Het verkeerskundig advies wordt aangeboden aan de raad, die zal besluiten de uitkomst van het onderzoek al dan niet toe te voegen aan de nu voorliggende mobiliteitsvisie."

(Amendement A 21-40 van de VVD, D66, Leefbaar Hilversum en Hart voor Hilversum)

Hij twijfelt namelijk aan de haalbaarheid van een tunnel, zowel politiek, financieel als technisch. Uitzoeken of die mogelijk is vindt hij goed, maar hij gokt erop dat een tunnel het niet zal halen. De vraag is wat er dan overblijft voor de bereikbaarheid van het Media Park en het verbeteren van de leefbaarheid op de Johannes Geradtsweg. Op dat punt gebeurt er zijns inziens te weinig. Als de tunnel niet lukt moet er volgens hem worden gekeken naar alternatieven, zoals het verkeer meer verdelen, bijvoorbeeld deels over de Erfgooiersstraat. Dat alternatief wil hij in de mobiliteitsvisie verankeren.

Ten tweede vindt hij dat de Diependaalselaan er in de mobiliteitsvisie ronduit bekaaid vanaf komt, terwijl het probleem met de N201 juist een van de belangrijkste redenen is om de visie te schrijven. Veel mensen wonen aan de N201 en zij krijgen heel veel verkeer door hun straat. De raad zou daarom moeten uitspreken dat een N-weg dwars door de bebouwde kom niet wenselijk is en daarvoor wil hij een alternatief laten onderzoeken, bijvoorbeeld door het verkeer deels over andere wegen af te wikkelen, zoals de weg naar het vliegveld.

Tot slot vindt hij dat er vrijstelling van de parkeernorm mogelijk moet zijn, maar alleen als wordt vastgelegd dat mensen bij een transitie van een winkel- naar een woonpand geen aanspraak kunnen maken op een mailveldparkeervergunning. De huidige parkeernota zou daarop geactualiseerd moeten worden om zo snel mogelijk extra capaciteit op de woningmarkt te creëren.

De heer VAN ROODEN concludeert uit amendement A 21-40 dat uitwijken vanuit de Diependaalselaan een weg over de heide in Zuid en Noord als consequentie heeft.

De heer FENNEMA wenst geen nieuwe wegen over de heide of door bos aan te leggen, maar wel verkeer beter over bestaande infrastructuur te laten verdelen.

De heer GÖBBELS constateert dat mobiliteit een integraal vraagstuk is. Als het inwoneraantal stijgt nemen de genoemde problemen nog eens extra toe.

De Omgevingswet maakt het voor gemeenten mogelijk om aan knoppen te draaien ten behoeve van minder geluid en schonere lucht. De onderzoeksvraag zou kunnen zijn: hoe bereiken we in 2040 een betere leefomgeving met schonere lucht en minder geluid? Hoe kan een goede mobiliteitsvisie daaraan bijdragen? Dat kan bijvoorbeeld door inzetten op schoon elektrisch vervoer en prioriteit geven aan de fiets en het openbaar vervoer. Het kan ook door van Media Park een intercitystation te maken. De vraag is dan of dat wel lukt als je gelijk wilt inzetten op de auto en die in de watten legt. De vraag is of ogenschijnlijke quick wins voor de auto contraproductief zijn voor het stimuleren van het OV. Wellicht is het tijd voor een meer consistent beleid. Dus geen geld beschikbaar stellen voor een weg over, onder of naast hei. Hij staat geen probleemverplaatsing naar de Erfgooiersstraat en mogelijk de Bachlaan voor.

De heer DE JONG vraagt de heer Göbbels voorbeelden te geven van het in de watten leggen van auto's.

De heer GÖBBELS noemt als voorbeeld elke maatregel die de bevordering van doorstroming voorstaat, zoals een tunnel en een extra afslag op de Johannes Geradtsweg. Dat betekent de auto faciliteren om sneller bij het Media Park te komen. Men krijgt geen intercitystation bij het Media Park als men mensen in de auto houdt en meer comfort biedt om sneller bij het Media Park te komen. Scherpere keuzen zijn dus nodig.

Mevrouw KOOLOOS vraagt of door inzet op meer openbaar vervoer het verkeer vanuit de snelweg minder zal worden.

De heer GÖBBELS stelt vast dat alle discussies tot nu toe gaan over meer bouwen en meer verkeersbewegingen, bovenop de huidige problemen. Zijn voorstel is vooral om een integrale benadering voor te staan.

De mobiliteitsvisie noemt hij als gedachtenexercitie nuttig, maar het ontbreekt nog aan samenhang met andere deelvisies en aan samenhang tussen de mobiliteitsvisie en de milieu effect rapportage. Juist de raad sprak uit een integrale benadering te willen. Daarom ligt het voor de hand om vanuit de mobiliteitsvisie niet gelijk tot uitvoering over te gaan. Hij beveelt eerst een nadere uitwerking voor eind dit jaar aan. Dan is ook de opbrengst van de brede participatie voor de omgevingsvisie beschikbaar. Daarom dient hij amendement A21-57 in.

Amendement A 21-57 'Participatie omgevingsvisie'

"De gemeenteraad van Hilversum, bijeen op 21 april 2021, behandelend de vaststelling Mobiliteitsvisie Hilversum 2040;

overwegende dat:

- bij de behandeling van het raadsvoorstel in de commissie op 14 april 2021 een meerderheid van de fracties van mening was dat het niet rijp was voor behandeling in de raad;
- de Mobiliteitsvisie Hilversum 2040 verder moet worden uitgewerkt om voor vaststelling in aanmerking te kunnen komen;
- de uitkomst van de brede participatie Omgevingsvisie in de herfst bekend is;

constaterende dat:

- het college in het raadsbesluit voorstelt om de Mobiliteitsvisie Hilversum 2040 vast te stellen;
- besluit:

het voorgestelde raadsbesluit te vervangen door:

1. het college te verzoeken om de Mobiliteitsvisie Hilversum 2040 verder uit te werken op basis van de maatregelen die inhoud geven aan het scenario: 'Hilversum: de stad voor groene, duurzame en innovatieve mobiliteit' en voor het einde van 2021 de uitwerking aan raad toe te zenden;
2. de Mobiliteitsvisie Hilversum 2040 vervolgens, in samenhang met de omgevingsvisie (inclusief MER) voor te leggen aan de raad."

(Amendement A 21-57 van Democraten Hilversum, het CDA, Hilversums Belang, de PvdA, Leefbaar Hilversum en de SP)

De heer FENNEMA herinnert eraan dat de afgelopen drie jaar heel veel verkeersbesluiten aan de mobiliteitsvisie zijn opgehangen. De heer Göbbels zegt in diens betoog scherpere keuzes te willen laten maken en meer aan de bal te willen zijn. Vervolgens dient die een voorstel in om te wachten op de omgevingsvisie, zodat er twee jaar lang nog niks zal gebeuren. Hij vraagt hoe de heer Göbbels dat met elkaar rijmt.

De heer GÖBBELS wijst erop dat zijn voorstel zegt vooral nu verder te gaan met uitwerking, die er nog niet is. Ook wil hij voor concretisering laten zorgen. Dat is iets anders dan nu de mobiliteitsvisie vast te stellen, waarvan de effecten nog niet bekend zijn. Daarom staat hij een integrale benadering voor, waarbij deelvisies naast elkaar komen te staan, zoals ook het woonprogramma. Daaruit komt een balans. Tevens is in het najaar het resultaat van de brede participatie bekend. Ook de MER komt eraan en dan pas is het totaalbeeld op te maken.

De heer FENNEMA hoort de heer Göbbels zeggen van alles te doen, te blijven schrijven, maar niet aan de slag te gaan. Daarmee is hij het niet eens en hij wil juist wel aan de slag gaan.

De heer GÖBBELS wil wel kijken naar wat mogelijk is op korte termijn. Hij vraagt of de VVD ten aanzien van de N201 ook wil inzetten op de verbinding tussen de A27 en de A2 via een randweg bij Utrecht. Dan doet men structureel iets om de grote verkeersstroom te verleggen.

De heer FENNEMA vraagt om een verkeerskundig onderzoek, waarbij op voorhand geen enkele oplossingsrichting wordt uitgesloten. Als wat de heer Göbbels zegt een goed idee is hoort hij dat graag.

De heer GÖBBELS vraagt of de VVD dan ook amendement A 21-57 steunt, dat zegt vooral door te gaan, maar te concretiseren. Alles kan worden ingezet op de voortgang van de plannen.

De heer FENNEMA schaarst zich niet aan de zijde van Democraten Hilversum. Hij wil namelijk beginnen met uitvoeren en stoppen met schrijven.

De heer KOOL begrijpt helemaal niets van de heer Göbbels. Het collegevoorstel maakt duidelijk onderscheid tussen twee uitwerkingsprogramma's. Ten eerste gaat het om een uitwerkingsprogramma waarmee direct aan de slag is te gaan. Ten tweede gaat het om een uitwerkingsprogramma waarover opnieuw wordt besloten bij de omgevingsvisie. Eigenlijk wil de heer Göbbels, gezien amendement A 22-57, gewoon wat er in het collegevoorstel staat.

De heer GÖBBELS wil de mobiliteitsvisie niet nu vaststellen, omdat dat geen recht doet aan de met de samenleving gemaakte afspraken om die ook aan het woord te laten. Vaststellen van de mobiliteitsvisie doet vooral geen recht aan de met elkaar afgesproken integrale benadering.

De heer KRUIJSWIJK JANSEN hoorde de heer Fennema grote woorden tegen diens collega Göbbels gebruiken met de opmerking te willen stoppen met schrijven en te willen doorgaan. De heer Göbbels noemde vijf punten waarop die de mobiliteitsvisie niet concreet vindt. Hij snapt niet waarom de VVD niet met de indieners van amendement A 21-57 de schouders eronder wil zetten om de mobiliteitsvisie concreet te maken, zodat dat wel een uitvoerbaar plan wordt.

De heer FENNEMA vindt ook dat er het een en ander ontbreekt aan de mobiliteitsvisie. Daarmee gaat hij op een constructieve manier om door wat er ontbreekt erin te amenderen. Met dan te zeggen weer te gaan schrijven en niet te beginnen met het uitvoeringsprogramma is hij het niet eens. De visie bevat heel goede dingen die wel moeten gebeuren. Alles aan elkaar knopen betekent dat de raad nooit meer een besluit neemt.

De heer KRUIJSWIJK JANSEN concludeert dat de heer Fennema niet heeft geluisterd naar de heer Göbbels.

Mevrouw VAN DROOGE ziet in de mobiliteitsvisie een paar dingen staan die zij wel graag wil doen. Daardoor kan men elk voorstel wel steunen en zij hoopt dat de heer Fennema kritischer is dan dat.

De heer FENNEMA verwijst daarvoor naar zijn bijdrage.

De heer PELSMA vraagt of de VVD ook concessies wil doen ten aanzien van het wegverkeer. Het gaat hem erom op een andere manier daarover te denken in plaats van het doorstromend verkeer te splitsen en alles doen om het verkeer te laten rijden.

De heer FENNEMA vindt dat dat alles in de mobiliteitsvisie staat, die hij met een enkele aanvulling steunt.

De heer KRUIJSWIJK JANSEN memoreert dat de raadsleden twee jaar terug van raadsvoorzitter Broertjes het boekje 'Groter denken, kleiner doen', van Herman Tjeenk Willink kregen. Daar staat de oproep in om de vaak ongemakkelijke feiten onder ogen te zien, positie te kiezen, het debat aan te gaan en zelf grenzen te trekken. Die oproep zat in zijn achterhoofd bij het ontvangen van de mobiliteitsvisie. Verkeer in Hilversum is namelijk een lastig en soms ook ongemakkelijk onderwerp. De verwachtingen van de visie waren heel hoog. In het coalitieakkoord was daarover afgesproken: geen heilige huisjes, een concrete oplossing voor bestaande knelpunten zoals de Diependaalselaan en de Johannes Geradtsweg en een duurzame oplossing voor de bereikbaarheid en doorstroming in Hilversum.

Het voorliggende stuk is echter niet datgene waar de raad drie jaar op heeft gewacht en stelt hem teleur. Het is geen visie, maar gewoon een nota. En waar visie ontbreekt verwildert het volk. Die uitspraak stond al in de Bijbel. Wat betreft het CDA zou het stuk vanavond niet zijn geagendeerd, omdat het niet concreet is, vol wensdenken staat en geen antwoord is op de dagelijks ervaren knelpunten. Er was een kans om zaken in deze periode wel geregeld te krijgen. Het stuk noemt hij bij lange na niet de visie die de raad is voorgehouden, waarvan de vijf amendementen en vier moties ook getuigen. Hij vraagt wanneer de wethouder tevreden is en hoe ver het stuk aan te passen is om het voor haar aanvaardbaar te houden.

Er zijn voor het CDA drie redenen voor de teleurstelling. Allereerst gaat het om de mate van concreetheid. Het stuk geeft geen oplossingen voor de knelpunten die mensen dagelijks in het Hilversumse verkeer ervaren. Voor de Johannes Geradtsweg is een mogelijke tunnel als oplossing bedacht, maar er zijn grote vraagtekens of die er wel zal omen. Wat biedt de gemeente bewoners van het gebied als die tunnel er niet komt? Ook wil hij weten wat de oplossingen zijn voor de Diependaalselaan. Het CDA wil daarnaast op korte termijn al concreet worden en daarom dient hij amendement A 21-57 mede in. Daarnaast heeft hij motie M 21-53 gemaakt om nog dit jaar tot expertmeetings te komen, waarin concrete oplossingen voor de korte termijn zijn te verkennen en te toetsen bij de professionals.

Motie M 21-53 'Concreet op korte termijn'

"De raad van de gemeente Hilversum, in vergadering bijeen op 21 april 2021 ter bespreking van de mobiliteitsvisie;

overwegende dat:

- de mobiliteitsvisie gericht is op verbetering van de doorstroming en bereikbaarheid van Hilversum op de middellange- en lange termijn;

- op korte termijn maatregelen noodzakelijk zijn om de doorstroming en bereikbaarheid van Hilversum te bevorderen;
- de buitenringwegen, de Diependaalselaan en de Johannes Geradtsweg, nu al overvol zijn en de doorstroming hier problematisch is;
- voor beide wegen geen oplossing op de korte termijn wordt geboden in de mobiliteitsvisie;
- de verbetering van het verblijfsklimaat van de winkelstraat Gijsbrecht van Amstelstraat afhankelijk is gemaakt van de te nemen maatregelen op de Diependaalselaan;

constaterende dat:

- er binnen de Hilversumse samenleving en de gemeenteraad verschillende ideeën bestaan over hoe de doorstroming en bereikbaarheid te verbeteren;
- er een dringende behoefte is hiervoor op korte termijnmaatregelen te nemen, ook om de doorontwikkeling van het winkelgebied Gijsbrecht van Amstel mogelijk te maken;
- het noodzakelijk is voor begrips- en oordeelsvorming dat de verschillende ideeën vanuit de raad en de samenleving getoetst kunnen worden door deskundigen;

verzoekt het college:

- uiterlijk in september 2021 één of meerdere expertmeetings te organiseren waarin gesproken wordt over de mogelijk- en onmogelijkheden, om de doorstroming en bereikbaarheid van de Diependaalselaan en de Johannes Geradtsweg op korte termijn te verbeteren;
- uiterlijk in december 2021 de raad een voorstel voor te leggen met concrete maatregelen die voort zijn gekomen uit deze expertmeeting(s);

en gaat over tot de orde van de dag.”

(Motie M 21-53 van het CDA en Hilversums Belang)

Ten tweede hebben ondernemers van de Gijsbrecht van Amstelstraat prachtige plannen voor de ontwikkeling van het unieke gebied, waarvoor het CDA al diverse malen aandacht heeft gevraagd. Hoewel de visie aanknopingspunten biedt voor deze plannen antwoordde het college afgelopen weken op schriftelijke vragen dat er pas iets aan de inrichting te doen is als de doorstroming op de Diependaalselaan zal zijn opgelost. Als daarop gewacht moet worden wordt het volgens hem niets. Haast is geboden en dat is de gemeente aan de middenstand verplicht, ook gezien de vanuit de gemeente gewekte verwachtingen over de ontwikkelingsplannen in relatie tot de mobiliteitsvisie.

Ten derde gaat het hem om de betrouwbaarheid van het lokale bestuur. Vorig jaar is besloten tot het sluiten van de Kleine Spoorbomen. Dat was een verstrekkend besluit voor de doorstroming en de bereikbaarheid. Volgens wethouder Scheepers zou de bereikbaarheid bij de mobiliteitsvisie worden opgelost. Hij vraagt of wethouder Scheepers vindt dat het voorliggende stuk een antwoord op die zorgen is en of hij daarmee de tegenstanders van de sluiting onder ogen durft te komen. Dezelfde stelling werd overigens door de VVD betrokken, die de steun aan de sluiting van de Kleine Spoorbomen beargumenteerde met de mededeling dat de mobiliteitsvisie een oplossing geeft voor het extra verkeer over de Johannes Geradtsweg. Dat blijkt met dit stuk echter luchtfietserij. Daarom dient hij motie M 21-56 in om de uitvoering van het besluit van de Kleine Spoorbomen, voorzien in 2022 uit te stellen tot er daadwerkelijk een oplossing is voor het extra verkeer op de Johannes Geradtsweg.

Motie M 21-56 ‘Geen afsluiting zonder oplossing’

“De raad van de gemeente Hilversum, in vergadering bijeen op 21 april 2021 ter bespreking van de mobiliteitsvisie;

overwegende dat:

- de raad in 2020 heeft besloten tot sluiting van de Kleine Spoorbomen, onder de voorwaarde dat een oplossing voor het doorstromingsvraagstuk in de mobiliteitsvisie gegeven zou worden;
- de werkzaamheden ter uitvoering van dit besluit pas in 2022 starten;
- in de voorliggende mobiliteitsvisie geen concrete oplossing op de korte termijn wordt gegeven voor de problemen met doorstroming en verkeersdruk op de Johannes Geradtsweg;

constaterende dat:

- de besluitvorming over de Kleine Spoorbomen daarmee met terugwerkende kracht onzorgvuldig is geweest, nu een gedragen oplossing voor de Johannes Geradtsweg ontbreekt; verzoekt het college:
 - de uitvoering van het besluit tot sluiting van de Kleine Spoorbomen uit te stellen tot dat voorzien is in een concrete oplossing voor het acute probleem met de doorstroming dat ontstaat bij sluiting van de Kleine Spoorbomen;
- en gaat over tot de orde van de dag.”
- (Motie M 21-56 van het CDA)

Mevrouw VAN DROOGE vraagt welke experts in motie M 21-53 worden bedoeld en of die echt iets toevoegen aan 2.100 geënquêteerden en de 157 mensen die zijn gebeld, evenals aan de 37 gehouden bijeenkomsten.

De heer KRUIJSWIJK JANSEN wil de opvattingen van ondervraagden aanvullen met de ideeën van professionals, verkeersdeskundigen en mensen die ervaring hebben met soortgelijke doorstromingsproblematiek elders in het land. Ook raadsleden hebben ideeën en in expertmeetings wil hij met elkaar brainstormen en zaken concreet maken voor de korte termijn.

De heer PELSMA gaat terug naar 2019, toen de ChristenUnie behoorlijk hamerde op het maken van een mobiliteitsvisie. Alle knelpunten in en rondom Hilversum zijn meermaals besproken om daartoe te komen.

Nu wringt de schoen dat die visie niet van A tot Z met de commissie is besproken. Er waren beeldvormende sessies, die hij beïnvloedingsvormende sessies noemt, waarin het college redelijk sturing gaf, waardoor er nu een mobiliteitsvisie voorligt met rijp en groen door elkaar. Enerzijds wordt gekeken naar toekomstbestendigheid en anderzijds liggen er praktische mogelijkheden en oplossingen.

Het verbaast hem dat het stuk niet in een commissievergadering is terugbehandeld. Graag had hij namelijk een tussenstand gezien. Hij is ontevreden hoe het proces met de commissie is gelopen. Graag had de ChristenUnie een visie gehad op waar Hilversum staat, waarvan de gemeente is en waar die heen wil. Onduidelijk is wat groen, duurzaam en bereikbaar is. Daarnaast worden een park & ride gemist en oplossingen voor de parkeernorm in inbreidingsgebieden. Amendement A 21-57 van Democraten Hilversum, het CDA, Hilversums Belang, de PvdA, Leefbaar Hilversum en de SP, ‘Participatie omgevingsvisie’, steunt hij om het stuk nu niet rijp voor de raad te achten.

Het uitvoeren van de visie is niet handig, omdat de beste keus niet duidelijk is. Mogelijkheden om op een andere manier naar mobiliteit te kijken hoort hij niet.

Motie M 21-39 van de SP, Hart voor Hilversum en Hilversums Belang, ‘Voor Nixx met de bus’, steunt hij.

Mevrouw KOOLOOS herinnert aan eenzelfde pilot uit 2010 over voor niks met de bus, die geen succes was. Zij vraagt waarom de heer Pelsma nu wel denkt dat het wel een succes zal worden.

De heer PELSMA weet niet tevoren of iets een succes wordt. In geval van een goed HOV heeft een goed aansluitend OV-net een positief effect op de bereikbaarheid van Hilversum. Ook in andere landen ziet hij dat goed functioneren

De heer VAN ROODEN staat het bij dat toenmalig wethouder Boog zei dat de pilot wel een succes was. Gratis OV kost geld, maar levert op dat mensen dat vervoer nemen.

Mevrouw VAN DROOGE ziet een prachtig vormgegeven voorstel voor een mobiliteitsvisie voorliggen. Dat mag ook wel, gezien de apart aangestelde projectmanager. Er is veel met mensen gepraat en er is een interactieve pdf gemaakt. De communicatie naar bewoners is zeer goed opgesteld. Toch vonden zes fracties het voorstel niet rijp voor de raad, inclusief de PvdA, met als hoofdreden dat het onvoldoende onderbouwd of uitgewerkt was.

Nu het voorstel toch is geagendeerd krijgt de raad een grote hoeveelheid moties en amendementen voor zijn kiezen, zodat er bijna niet doorheen te komen is. Ondanks de inhoudelijke gesprekken en fantastische ontwerpen vindt zij het voorstel inhoudelijk onvoltooid. Naast het ontbreken van de onderbouwing en de uitwerking vindt zij ook de inhoudelijke visie tekortschieten. Daarom roept zij raad en

college op om te durven kiezen en dat niet voor de auto, maar voor het OV, de fiets, de natuur en echte en eerlijke duurzaamheid te doen. De raad zou voor een echt autoluw centrum moeten kiezen. Hoe krijgt men het centrum echt autoluw bij de weigering om ook maar één van de vijf parkeergarages op te geven en zelfs miljoenen euro's te investeren in het achterstallig onderhoud ervan?

Het college stelt een tunnel onder de hei voor als onderzoeksrichting en haar collega's ziet zij in die valkuil vallen. Het opofferen van de natuur is echter niet het enige alternatief. Er moet is gebeuren voor de bewoners van de Johannes Geradtsweg. Het verkeer moet beter verdeeld worden en er moet een betere doorstroming komen. Er zijn echter meer zaken mogelijk die het voorstel niet noemt.

Mevrouw KOOLOOS wil eveneens de natuur niet verstoren, maar een weg daarnaast ligt er al. Er is alleen een tunnelbak nodig, zodat de doorstroming verbetert. De PvdA insinueert dat de natuur en bewoners aan de Erfgooiersstraat tekort worden gedaan, wat volgens haar niet zo is. Het gaat om doorstroming van de auto's.

Mevrouw VAN DROOGE is het er niet mee eens dat er niks aan de hand is als men alle auto's langs de Erfgooiersstraat stuurt.

De heer LANCÉ stelt dat men alles van de mobiliteitsvisie kan vinden en ook hij is van mening dat er afhankelijkheden zijn met andere visies, zoals de omgevingsvisie. Als men alles aan elkaar knoopt, kan men echter nooit ergens aan beginnen. De wethouder zou met het opstellen van een uitvoeringsprogramma kunnen starten in de wetenschap dat alle denkwijzen naar de raad terugkomen. Hij dient de motie M 21-42 in over park en bike.

Motie M 21-42 'Park & bike als aanvulling op de mobiliteitsvisie'

"De raad van de gemeente Hilversum, in vergadering bijeen op 21 april 2021, bij bespreking van het agendapunt 'Vaststelling Mobiliteitsvisie Hilversum 2040';

constaterende dat:

- reeds gedurende het participatietraject behorende bij de mobiliteitsvisie bekend was dat, de mobiliteitsvisie een onlosmakelijk onderdeel van de omgevingsvisie was;
- veel inwoners en partijen hebben gereageerd en geparticipeerd op de mobiliteitsvisie;
- een tunnel misschien een idee is, maar dat vraagtekens geplaatst kunnen worden bij de haalbaarheid;
- deze tunnel alleen een verbinding oplevert van het Den Uijlplein naar het Media Park. Alle overige knooppunten worden niet benoemd;
- een autoluwe binnenstad in de participatie door Hilversummers en ondernemers vaak geopperd is;
- een autoluwe binnenstad ook gestimuleerd kan worden;
- de maatregel autoluwe binnenstad in het collegevoorstel deel uitmaakt van het tweede uitvoeringsprogramma volgend op de omgevingsvisie;
- de vaststelling van de omgevingsvisie nog ruimte laat voor ideeën en initiatieven;

spreekt uit dat:

- wij nogmaals willen benadrukken dat de Mobiliteitsvisie onlosmakelijk is en blijft van de omgevingsvisie en dat wij daarvan uitgaan dat de mobiliteitsvisie niet in keihard beton gegoten gaat worden, zodat er altijd gefinetuned kan worden als de omgevingsvisie vorm gaat krijgen;
- er andere opties zijn die bijdragen aan het autoluwer maken van het centrum;
- het Goudappel Coffeng-rapport van 20 maart 2019 aangegeven heeft dat een park & bike op bijvoorbeeld het Gebed zonder end in samenspraak met het Media Park een goed idee is. Maar ook dat andere locaties een optie zouden kunnen zijn;
- één of meerdere park & bikes een toegevoegde waarde kan hebben aan het realiseren van doelstellingen uit de mobiliteitsvisie;

verzoekt het college:

- om uitvoering te gaan geven aan de aanbevelingen uit het onderzoeksrapport van Goudappel Coffeng van 20 maart 2019. Te weten:
 1. peilen interesse werknemers en werkgevers op het Media Park,

2. met provincie en vervoerders kijken naar toepassing op meerdere plekken;
 3. als de uitkomsten van 1 en 2 positief zijn en de regio te verzoeken een kosten-batenanalyse laten uitvoeren en;
 4. deze uitkomsten daarvan in Q3/2021 aan de raad voor te leggen;
- en gaat over tot de orde van de dag.
(Motie M 21-42 van Hart voor Hilversum)

Zijn fractie heeft heel lang moeten nadenken om amendement A 21-40 van de VVD, D66, Leefbaar Hilversum en Hart voor Hilversum te ondersteunen. Op basis van aannames op voorhand nee zeggen is niet correct en hij wil de wethouder de ruimte geven om onderzoek te doen en om met ideeën te komen. Toegezegd is namelijk dat alles langs de raad gaat, zodat die zijn invloed behoudt. Ja of nee tegen bepaalde zaken zeggen kan pas als er een uitvoeringsprogramma ligt.

De wereld en Hilversum veranderen. Amendement A 21-40 steunt hij, waarmee de wethouder ruimte krijgt om het uitvoeringsprogramma op papier te zetten. Verder wil hij wel nog over de mobiliteitsvisie laten participeren.

De heer VAN ROODEN vraagt waarom Hart voor Hilversum zich nu niet wil uitspreken tegen een weg over de heide, bijvoorbeeld door amendement A 21-36 te steunen.

Verder wil hij weten hoe Hart voor Hilversum het verleggen van de Diependaalselaan in amendement A 21-40 interpreteert als zij zegt tegen een weg over de heide te zijn.

De heer KRUIJSWIJK JANSEN streed bij het voorstel over sluiting van de Kleine Spoorbomen met Hart voor Hilversum voor veiligheid en doorstroming op de Johannes Geradtsweg, waarbij Hart voor Hilversum toch voor stemde, opdat de problematiek bij de Johannes Geradtsweg zou worden opgelost. Hij vraagt of hij nu ook mag rekenen op steun van Hart voor Hilversum bij motie M 21-53 van het CDA en Hilversums Belang, 'Concreet op korte termijn.'

De heer PELSMA hoort de heer Lancé zeggen voor uitvoering alle plannen langs de raad te sturen. Hij vraagt of Hart voor Hilversum ook vindt dat plannen voor uitvoering commissiebehandeling behoeven en dat er voor plannenmakerij ook een goede visie moet zijn.

De heer GÖBBELS vraagt zich af of onderzoek naar het Erfgooierstracé zonde van het geld is als men daar toch niet voor is.

De heer LANCÉ ontkent dat geld voor een onderzoek uitgeven zonde is, omdat er experts en mensen met visie daarvoor nodig zijn, ook omdat men het maar één keer goed kan doen. Onderzoeken kunnen ook uitwijzen dat een weg langs de heide niet goed is. Nergens heeft hij gezien dat het gaat om het Erfgooierstracé of een weg langs het vliegveld.

De VOORZITTER constateert dat het geluid bij de heer Lancé wegvalt en wil hem op een later moment de gelegenheid bieden de vragen vanuit andere fracties te beantwoorden.

De heer BLOK viel meteen het wilde plan in de mobiliteitsvisie op om een autoweg onder de heide te gaan leggen voor een bedrag van € 250 miljoen. Dat geld is er volgens hem niet. Dat voorstel lijkt bedoeld om de discussie over de bereikbaarheid van het Media Park op gang te helpen. Daarop wil hij zich dan maar richten en dat is ook reëel.

De voor de hand liggende quick fix is de verbreding van de afslag over het viaduct Johannes Geradtsweg. Die ontlast die weg, ook door snellere doorstroming en minder vervuiling. Op korte termijn valt daarover misschien een collegevoorstel te verwachten.

Hij wenst geen wegen op, over of naast de heide. De enorme vaart achter de visie heeft volgens hem het vinden van concrete oplossingen tekort gedaan. Het college gaat met de tunnel vol voor de auto, waar het elders het autoverkeer wil ontmoedigen. Amendement A 21-36 van de SP, de PvdA en Hilversums Belang, 'Geen weg onder de hei', steunt hij ten volle.

Het ware verstandig geweest de visie eerst concreet te versterken, omdat die zijns inziens nu niet klaar is. De visie is in feite slechts een opdracht om twee uitvoeringsprogramma's te maken. Dat wil hij eerst laten doen en die daarna laten voorleggen aan de raad, inclusief een onderbouwde concrete visie.

De heer LANCÉ gaat verder met het beantwoorden van de aan hem gestelde vragen. Onderzoek vindt hij nodig om van deskundigen en experts te horen wat er al dan niet kan. Dat kost geld, maar dat is nodig om een goed besluit te kunnen nemen in plaats van een besluit dat wordt genomen op basis van aannames.

Hart voor Hilversum heeft het sluiten van de Kleine Spoorbomen gesteund vanwege veiligheid, dis op de eerste plaats staat. Sluiten betekent het iets voor een andere straat. Er is over gesproken om een extra strook op een talud te maken.

Hij weet niet waar de Diependaalselaan anders zou moeten gaan lopen. Dat er geen andere plek zou zijn voor die laan dan over de heide kan hij niet zeggen. Op basis van aannames wil hij niets doen.

Mevrouw VAN DROOGE wordt wel gedwongen om zaken al in te vullen, aangezien het voorstel weinig duidelijke keuzen maakt en ook weinig onderbouwing en alternatieven aandraagt.

De heer LANCÉ herkent dat, maar hij is van mening dat men ergens moet beginnen. Op voorhand de kleurplaat invullen terwijl de lijntjes niet zijn getekend wil hij echter niet.

Mevrouw VAN DROOGE wil ook vragen om een betere kleurplaat aan te leveren.

De heer LANCÉ gaat daarin niet mee en vindt juist dat men een keer ergens moet beginnen. De mobiliteitsvisie biedt die mogelijkheid.

De heer PELSMA vraagt of de heer Lancé het met hem eens is dat aankomende voorstellen eerst door de commissie besproken moeten worden. Ook vraagt hij of een gedeelde visie in de mobiliteitsvisie ontbreekt, gegeven het feit dat zes fracties die visie niet rijp vonden voor de raad.

De heer LANCÉ meent dat is toegezegd dat voorstellen eerst naar de commissie gaan en vervolgens naar de raad.

Men kan blijven praten over een kleurplaat, tekeningen en kleuren binnen de lijntjes. De wethouder heeft echter gevraagd om de kans te krijgen om de kleurplaat te finetunen. Er is sprake van uit te voeren ideeën. Hij kan zich niet voorstellen pas te besluiten over de mobiliteitsvisie als die helemaal is uitgewerkt.

De heer KRUIJSWIJK JANSEN moet het van het hart het betoog van de heer Lancé weinig sterk te vinden. Die laat een mantra horen over een schop in de grond te zetten, zodat er tenminste iets gebeurt. De coalitie en het college hebben echter drie jaar de tijd gehad om een fatsoenlijke kleurplaat neer te leggen, welke kans niet is benut. Met het al beginnen loopt men volgens hem echt weg van problemen die er zijn.

De heer LANCÉ heeft in het hele stuk niet gelezen dat er een schop in de grond gaat. De wethouder vraagt om met een uitvoeringsprogramma te mogen beginnen en dat voor te leggen aan de raad.

De heer DE JONG gaat mee in de mobiliteitsvisie die richtinggevend is op hoofdlijnen en ook groen, duurzaam, innovatief en participatief is. Het was de inzet van D66 om te versnellen en het verkeer niet te vertragen. Associaties met snelwegen of auto's in de watten leggen wil hij graag vermijden. Bij de speerpunten van D66 staat verkeersveiligheid voorop. Daarnaast wil hij elektrisch verkeer stimuleren en het openbaar vervoer vergroenen. Tevens wil hij eenrichtingsverkeer verminderen en het aantal elektrische laadpunten vergroten. Hij is voorstander van het voorrang verlenen aan fietsers, maar hij heeft geen voorkeur voor een bepaald vehikel.

Met name op het innovatieve ziet hij hoopgevende ontwikkelingen. De elektrificatie van het wagenpark gaat vele malen sneller met veel minder uitstoot van fijnstof en veel minder lawaai. Ook ziet hij heel nieuwe vervoersconcepten ontstaan die de bus kunnen vervangen en die veel fijnmaziger zijn. De visie tipt die aan.

De visie vindt hij voor de komende tien jaar voldoende concreet en richtinggevend om daarachter te staan. Daadkracht wil hij namelijk niet gauw verliezen.

Wel heeft hij enkele aanvullingen. Hij ziet een verrijking in het amendement A 21-40 van de VVD, D66, Leefbaar Hilversum en Hart voor Hilversum. Het gaat hem vooral om het vergroten van de bereikbaarheid van het Media Park en daaromheen liggende wijken. Dezelfde ontwikkeling ziet hij in Zuidwest bij de N201 en de Diependaalselaan. Die twee punten wil hij verder laten onderzoeken. De mobiliteitsvisie is dus krachtig in de kern. Rondom het centrum en de ring vinden partijen elkaar en daarover kunnen zij het gezamenlijk eens worden. Bij de periferie wordt het lastiger en is meer onderzoek met advies van experts nodig. De kern van de visie wil hij niet verliezen.

Hij is voor een integrale ontwikkeling, maar wil uitvoering niet laten afhangen van een volmaakte visie. Ontwikkelingen gaan ook vele malen sneller dan gedacht.

De Gijsbrecht van Amstelstraat als leefgebied vindt hij belangrijk. Met een andere doorstroombaarheid denkt hij daar veel te kunnen winnen. Amendement A 21-45 van GroenLinks, D66, het CDA, Hart voor Hilversum, de VVD, Hilversums Belang en de SP, 'Sneller aan de slag met de Gijsbrecht', is dus ook belangrijk.

De binnenstad is cruciaal en daar hoeft men niet met hoge snelheid doorheen te kunnen rijden. Hij wil doorgaan om daar iets aan verkeershufters te doen. Het versnellen van het autoluw maken van de binnenstad is dus heel belangrijk.

Naast de Gijsbrecht vindt hij Ondernemersvereniging Hilversum Zuid West van belang, die al jaren met de gemeente op het gebied van mobiliteit, economie en veiligheid meedenkt. Daartoe dient hij motie M 21-55 in. Ondernemers wil hij meer plek geven in participatie.

Motie M 21-55 'Betreft OVHZW bij de mobiliteitsvisie'

"De raad van de gemeente Hilversum, in vergadering bijeen op 21 april 2021 bij bespreking van het agendapunt vaststelling Mobiliteitsvisie Hilversum 2040' en gehoord hebbende de commissieberaadslagingen van 14 april 2021, constaterende dat:

- de mobiliteitsvisie vele kansen kent die ook voor ondernemers interessant zijn (zoals hubs, smart mobility, een fijnmazig vervoersnetwerk, deelvervoer en contacten met bedrijven om de in- en uitgaande pendel te verkleinen);
- de Ondernemersvereniging Hilversum Zuid West (OVHZW) heeft laten zien dat het plannen uitvoert die binnen deze kansen passen;
- de OVHZW heeft aangegeven mogelijkheden te zien, waarin zij met de gemeente kan samenwerken om deze kansen tot uitvoer te brengen;
- de OVHZW wel is betrokken bij de participatie, maar ten onrechte niet is genoemd als specifieke partij bij de uitvoering;

spreekt uit dat:

- het wenselijk is de OVHZW als partner bij de uitvoeringsplannen van de mobiliteitsvisie te betrekken;

verzoekt het college:

- om Ondernemersvereniging Hilversum Zuid West (OVHZW) bij de verdere uitwerking van de (uitvoeringsplannen van) mobiliteitsvisie te betrekken;

en gaat over tot de orde van de dag.

(Motie M 21-55 van D66 en Leefbaar Hilversum)

De heer PELSMA vraagt wat de heer De Jong bedoelt met het vergroenen van het openbaar vervoer en dat 'wij er gezamenlijk eens worden over het centrum en de ringen'. Vooral ziet hij dominantie in plaats van daadkracht, waardoor er geen samenwerking is. Hij vraagt verder hoe de heer De Jong aankijkt tegen de opvatting van zes fracties dat het voorstel niet rijp is voor de raad.

De heer DE JONG gaat uit van daadkracht in plaats van dominantie. De wethouder Verkeer heeft gekozen voor een heel participatieve aanpak en heeft gedaan wat er in het verleden niet gebeurde. Toen werd er één keuze voorgelegd, zoals de Emmastraat een- of tweerichtingsverkeer maken of de Kleine Spoorbomen afsluiten of open laten. Nu zijn er scenario's ontwikkeld en probleemgebieden en knelpunten gedefinieerd. Vervolgens heeft Hilversum zich uitgesproken. De raadsleden vluchten in nog meer visie of willen gelijk uitvoering. Er wordt samen ontwikkeld en niet alles ligt op de tekentafel klaar. Uitvoering gebeurt interactief.

Het vergroenen van het OV is een van de mooiste ontwikkelingen. Denken in bussen en busbanen is volgens hem van een andere tijd.

Mevrouw KOOLOOS gaat het om doorstroming in plaats van dominantie. Doorstroming is ook groener.

De heer De Jong had het destijds over irritatie die ontstond door de GAD die op werkdagen huisvuil ophaalt en waardoor het verkeer stagneert. Zij informeert welke smart oplossing de heer De Jong daarvoor in gedachten heeft.

De heer DE JONG wil minder eenrichtingsverkeer en meer deregulering. Door navigatiesystemen vinden mensen hun eigen weg. Doorstromen is flow creëren waarmee men zich niet te veel moet bemoeien.

De heer KRUIJSWIJK JANSEN lachte om de opmerking van de heer De Jong die de visie voldoende concreet vindt voor de komende tien jaar en hij vraagt wat er dan concreet gebeurt op de Diependaalselaan en de Johannes Geradtsweg.

Vervolgens vraagt hij of D66 motie M 21-53 van het CDA en Hilversums Belang, 'Concreet op korte termijn', kan steunen.

De heer DE JONG wil de visie concreter maken voor de Johannes Geradtsweg en de Diependaalselaan. Naar de tunnel wil hij nog beter kunnen kijken, omdat op dat gebied meer te bereiken is voor minder geld.

Het CDA heeft hij altijd gezien als partner in verkeersveiligheid en hij hoopt te kunnen doorgaan met het op een smart manier vergroten van de doorstroming en verkeersveiligheid.

De heer BLOK meent dat er met participatie iets is misgegaan. Uit vier scenario's bleek namelijk geen voorkeur, waarna het college nog een duurdere variant maakte, waaraan het € 250 miljoen voor een tunnel toevoegde. Hij vraagt wat de heer De Jong ervan vindt dat die laatste variant niet in participatie is gebracht.

De heer DE JONG vindt participatie een goede manier om mensen te laten denken over mogelijkheden aan de hand van scenario's en modellen. Er is dus geen keuze opgedrongen. Vijf scenario's waren nauwelijks onderscheidend. Er wordt nu recht gedaan aan drie thema's groen, duurzaam en innovatief. De participatie is overigens nog niet klaar en die vindt ook nog plaats bij de uitvoeringsplannen.

De heer BLOK herhaalt zijn vraag wat de heer De Jong ervan vindt dat het vijfde scenario niet in participatie is geweest.

De heer DE JONG heeft wel gezegd wat hij van de handelwijze vindt en waardeert het zeer dat het bestuur bestuurt. De raad houdt toezicht, stelt kaders, toetst en verrijkt en dat is zijn taak. Daarmee is niet zoveel mis en de suggestie dat van alles wordt gekonkelfoerd en voorbereid deelt hij niet.

De heer GÖBBELS vraagt of de heer De Jong een idee heeft welk inwoneraantal met de voorziene verkeersbewegingen samenhangt.

De heer DE JONG merkt dat veel mensen nog redeneren vanuit de huidige situatie, maar meent dat de samenleving aan de vooravond staat van een trendbreuk. Hij verwacht minder verkeer door andere oplossingen. Het verkeersprobleem doet zich namelijk wereldwijd voor en er komen oplossingen voor.

De heer GÖBBELS informeert naar het model waaruit blijkt dat het aantal verkeersbewegingen terugloopt bij een toenemend inwoneraantal.

De heer DE JONG heeft verkeersprognosemodellen gezien met al gerealiseerde kantelpunten. Men moet dus niet vanuit de bestaande orde de trend voortzetten, maar kijken wat trendbreuken, zoals elektrificatie, veroorzaken.

Volgens de heer GÖBBELS blijkt niet uit de door de wethouder aangeleverde stukken dat er bij een toenemend aantal inwoners minder verkeerswegen zullen zijn.

De heer PELSMA is benieuwd wat de heer De Jong vindt van de betrokkenheid van de raad bij het dossier en vraagt waarom die tegen de bus is.

De heer DE JONG is ook tegen de stoomtrein, omdat het gaat om lege stukken staal die inflexibel van A naar B gaan. In plaats daarvan wint Uber terrein. De bus als vehikel zal naar zijn mening verdwijnen ten gunste van fijnmazige netwerkstructuren. Ook spreekt hij zich uit tegen mensen gratis met de bus laten gaan, omdat gratis niet bestaat. Wel is hij voor diversiteit en de markt het werk laten doen.

De heer KOOL stelt dat alleen plannen die tot uitvoering komen bijdragen aan een beter, leefbaarder en bereikbaarder Hilversum. Grote en prestigieuze verkeersplannen halen zelden of nooit de eindstreep en daarbij helpen expertmeetings ook niet. Ze kosten veel geld en tijd om te realiseren en gaan vaak ten koste van andere grote, maatschappelijke en ruimtelijke waarden.

In het participatieproces is met veel partijen gesproken. De aanpak van de wethouder om te zoeken naar haalbare oplossingen met draagvlak waardeert hij als verstandig. De kans dat met dat pakket resultaat wordt geboekt is vele malen groter dan een pakket dat tot grote maatschappelijke verdeeldheid leidt.

Elk plan kan beter, ook het voorliggende mobiliteitsplan. Dat bevat goede punten, zoals de keuze voor meer fietsgebruik en –faciliteiten, de deelmobiliteit, de hubs, de zero emissiezones, de autoluwe binnenstad, faciliteren van elektrificering van het vervoer en de inzet van slimme technologie. Die maatregelen dragen eraan bij om de keuze voor vervuulende automobilititeit te ontmoedigen en alternatieven aan te moedigen.

GroenLinks is geen voorstander van een tunnel over, onder, boven of naast de heide en zal het amendement A 21-36 van de SP de PvdA en Hilversums Belang, 'Geen weg onder de heide', steunen. Het verzet zwelt al in de beginfase aan. Keer op keer kiest de Hilversumse bevolking voor behoud van natuur en groen. Hij heeft het volste vertrouwen dat de bevolking ook ditmaal massaal zal opstaan tegen verkeersplannen die de natuur en het groen bedreigen. Het bewustzijn van het belang van natuur en groen is alleen maar toegenomen.

GroenLinks heeft ook zorgen en mist ook zaken in de visie. De wethouder heeft gezegd dat de bestaande ambities, zoals het verplaatsen van de perrons op Station Sportpark, de Centrumring en het sluiten van de Kleine Spoorbomen niet weg zijn. Daarover zijn echter al besluiten genomen.

Wel is hij bevreesd dat door de toenemende drukte en snelheidsverschillen fietspaden onveiliger worden. Een maatregel om dat te voorkomen is om het fietsverkeer dat harder rijdt dan 25 km per uur te zijner tijd naar de rijbanen met de auto te dirigeren.

Hij mist de verbetering van de verblijfsruimte op de Gijsbrecht van Amstelstraat, die past bij de bestaande verkeersregeling. Daarover dient hij een amendement in om het onderwerp naar de eerste uitvoeringsagenda te verplaatsen, die niet is gekoppeld aan besluitvorming over de omgevingsvisie.

Amendement A 21-45 'Sneller aan de slag met de Gijsbrecht'

"De raad van de gemeente Hilversum, in vergadering bijeen op 21 april 2021 bij bespreking van het agendapunt 'Vaststelling Mobiliteitsvisie Hilversum 2040' en gehoord hebbende de commissieberaadslagingen van 14 april 2021;

overwegende dat:

- de winkeliers en vastgoedeigenaren van de winkelstraat Gijsbrecht een plan voor een winkelstraat hebben opgesteld waarin de auto te gast is;
- er in de winkelstraat al een snelheidsregime van 30 km per uur geldt;
- het winkeliersplan aansluit bij de uitgangspunten van groene, duurzame en innovatieve mobiliteit;
- de huidige weginrichting veel verkeersruimte en maar weinig verblijfsruimte heeft;
- het plan van de winkeliers geen beleidswijziging is, maar een optimalisatie van een bestaand besluit (er geldt al 30km per uur);
- het knelpunt Diependaalselaan met het maatregelenpakket uit de mobiliteitsvisie wordt aangepakt;
- de Gijsbrecht het als winkelstraat economisch moeilijk heeft en een verbetering van de verblijfsruimte de winkelstraat aantrekkelijker maakt;
- al ruim driekwart van de bezoekers de Gijsbrecht op de fiets bezoekt;
- het plan van de winkeliers bijdraagt aan de vermindering van bezoek met de auto en bezoek op de fiets juist uitnodigt;
- de Gijsbrecht ontbreekt in het maatregelenpakket van de mobiliteitsvisie;
- het winkeliersplan niet leidt tot extra ruimte claims;
- de omliggende buurten een faire kans verdienen om hun belangen te behartigen;
- buurtparticipatie noodzakelijk is om draagvlak te verwerven voor maatregelen;

besluit:

onder besluitpunt 2a toe te voegen:

- verbetering verblijfsruimte winkelstraat Gijsbrecht."

(Amendement A 21-45 van GroenLinks, D66, het CDA, Hart voor Hilversum, de VVD, Hilversums Belang en de SP)

Een ander in te dienen amendement roept op om de uitwerking van de autoluwe binnenstad ook op te voeren in de eerste uitvoeringsagenda. Ook dat punt hoeft niet te wachten op de vaststelling van de omgevingsvisie.

Amendement A 21-46 ‘Sneller aan de slag met de autoluwe binnenstad’

“De raad van de gemeente Hilversum, in vergadering bijeen op 21 april 2021 bij bespreking van het agendapunt ‘Vaststelling Mobiliteitsvisie Hilversum 2040’ en gehoord hebbende de commissieberaadslagingen van 14 april 2021;

overwegende dat:

- het gedurende de participatie op de mobiliteitsvisie alom bekend was dat de mobiliteitsvisie een bouwsteen van de omgevingsvisie is;
- er veel inwoners en partijen op de mobiliteitsvisie hebben geparticipeerd en gereageerd;
- een autoluwe binnenstad in de participatie door Hilversummers en ondernemers vaak geopperd is;
- voor een autoluwe binnenstad overwegend technische voorzieningen moeten worden ingericht en deze nauwelijks tot geen ruimte vragen;
- de maatregel autoluwe binnenstad in het collegevoorstel pas deel uitmaakt van het tweede uitvoeringprogramma volgend op de omgevingsvisie;
- de vaststelling van de omgevingsvisie nog met veel onzekerheden is omgeven en het tweede uitvoeringsprogramma nog wel even op zich laat wachten;
- een autoluwe binnenstad ook gefaseerd kan worden ingevoerd;
- een autoluwe binnenstad goed zou kunnen aansluiten op de verlegging van de centrumring achter de markt langs en dat gelijktijdige voorbereiding en uitvoering extra opbrekingen en kosten kan voorkomen;
- de uitwerking van een autoluwe binnenstad tijdig moet kunnen worden voorbereid om aansluiting te kunnen hebben op de projecten in de stationsomgeving;

besluit:

onder besluitpunt 2b te schrappen:

- een autoluwe binnenstad (binnen de contouren van de centrumring) die toch goed bereikbaar is;

onder besluitpunt 2a toe te voegen

- een autoluwe binnenstad (binnen de contouren van de centrumring) die toch goed bereikbaar is.”

(Amendement A 21-46 van GroenLinks, D66 en Hilversums Belang)

Hij noemt het belangrijk om nu stappen te zetten en het college opdracht te geven aan de slag te gaan, uitwerkingen te maken en die aan de raad te presenteren.

Amendement A 21-40 van de VVD, D66, Leefbaar Hilversum en Hart voor Hilversum steunt hij niet, omdat een fysieke verruiming van het wegennet naar zijn overtuiging niet de wil van het grootste deel van de bevolking is. Het ondermijnt ook de urgentie om andere mobiliteitskeuzen te maken. Die voorstellen zijn ook niet uit de participatie gekomen, wat een veeg teken is. Te verdelen verkeer komt immers ook weer bij elkaar. Verkeer verdelen wil ook niet zeggen dat het beter doorstroomt. Hij verwacht dat het verkeer op de Erfgooiersstraat aldaar zal stilstaan. Investeren in auto-infrastructuur is naar zijn overtuiging geen oplossing. Wel is hij van mening dat de raad dit pakket moet durven aannemen.

De heer KRUIJSWIJK JANSEN reageert op de opmerking van de heer Kool dat expertmeetings veel geld kosten en daarom geen goed idee zijn. Hij herinnert in dat verband aan het door de raad zelf houden van een expertmeeting over flexwonen vorige maand. Daaraan is € 2.500,- uitgegeven. De voorgestelde expertmeetings voor mobiliteit kosten € 5.000,-. Hij vraagt dus de heer Kool het houden van expertmeetings te heroverwegen.

De heer KOOL heeft niet bedoeld te zeggen dat expertmeetings duur zijn, maar dat ze niet bijdragen aan het makkelijker de eindstreep halen van prestigieuze plannen, omdat ze dan meer waar zouden zijn en meer draagvlak zouden behalen. De politiek weegt belangen tegen elkaar af en hij is ervan overtuigd dat de bevolking de waarde van natuur en groen hoger inschat dan een beetje doorstroming in de ochtend- en avondfile.

De heer KRUIJSWIJK JANSEN adviseert de heer Kool ten tijde van de spits te spreken met mensen in de file. Bedoeld is dat juist met expertmeetings de ideeën van experts en inwoners samen komen om daarin meer concreetheid voor de korte termijn te realiseren, welke concreetheid GroenLinks nu ook in het stuk mist.

De heer FENNEMA stelt dat de heer Kool amendement A 21-40 verkeerd interpreteert. Hij stelt voor om te zoeken naar oplossingen en niet per definitie om meer asfalt neer te leggen.

De heer KOOL ziet in amendement A 21-40 staan 'verleggen van de Diependaalselaan' wat hij alleen maar als een extra route kan zien. Een weg over de Erfgooiersstraat zal pal naast de natuur liggen. Automobilititeit faciliteren heeft een stimulerende werking en zal meer verkeer genereren. Dat zal meer uitstoot en schade aan de natuur veroorzaken, bijvoorbeeld door productie van stikstof.

Mevrouw KOOLOOS hoorde de heer Kool wel vier of vijf keer herhalen dat hij de focus wil leggen op alternatief vervoer/openbaar vervoer en de focus wil afhalen van het autovervoer. Dat is volgens haar naïef gegeven het vaststaande verkeer op de A1 en A27.

De heer KOOL meent dat men niet moet denken met meer wegen de problematiek te kunnen oplossen. Dat is in het verre verleden ook niet gelukt. Automobilititeit is een ruimtevretend probleem dat niet wordt opgelost. Daarom gaat het om alternatieve oplossingen zoeken.

De heer DE JONG begrijpt dat de heer Kool niet gelooft in meer wegen en vraagt hoe die aankijkt tegen de trendbreuken die hijzelf heeft geschetst.

De heer KOOL wil het zoeken in andere vervoerwijzen en tijdstippen van vervoer. Er vanuit blijven gaan dat allen om 09.00 uur op hun werk zijn en om 17.00 uur naar huis gaan betekent dat er geen oplossing zal zijn.

De VOORZITTER schorst de vergadering om 21.58 uur.

Schorsing.

De VOORZITTER heropent de vergadering om 22.11 uur.

Mevrouw WOLTHERS (wethouder) stelt vast dat mobiliteit in Hilversum leeft, wat ook uit de afgelopen raadsdiscussie blijkt. Van de naar voren gebrachte opvattingen en visies heeft zij genoten. De Hilversumse problematiek is ook aangegeven in de omgevingsfoto.

Zij hecht eraan in te gaan op een aantal elementen in het proces, wat een aantal partijen ook heeft gedaan. Het proces van de mobiliteitsvisie is begonnen met het ophalen van informatie. Er is in de afgelopen jaren heel veel onderzoek gedaan naar varianten van wegen, mobiliteitsvormen, structuren van fietspaden etc. Die onderzoeken door verkeerskundigen zijn geraadpleegd en aan de hand daarvan is gekeken naar gangbare scenario's voor mobiliteit. Die scenario's zijn voorgelegd en daarmee is de participatie ingegaan. Er was in de enquête een kleine voorkeur voor het scenario 'Hilversum verbindt het' en de overige scenario's eindigden ongeveer gelijk.

Er is geëncquêteerd onder alle Hilversummers, waaraan 1.802 mensen hebben meegedaan. Met 154 mensen is gebeld over hun ideeën en wensen. Er waren 38 bijeenkomsten van anderhalf uur met vertegenwoordigers van belanghebbende organisaties in Hilversum. Raadsleden konden daaraan ook deelnemen. Vervolgens waren er ook twee focusgroepen om nader op de voorstellen in te gaan.

Er is tevens gewerkt met een 3D-model, een visualisatie van het verkeersprognosemodel voor Hilversum van RHDHV. Daar is uitgegaan van 250 extra woningen per jaar, de verwachte trend voor de komende jaren. Het 3D-model staat los van het verkeersprognosemodel van RHDHV.

Ook met de raad is druk in conclaaf gegaan. Er zijn vijf beeldvormende sessies gehouden, de raad is betrokken bij de tussenstappen en is nu en dan bevraagd. Dat alles leidde tot een mix aan factoren. Het

beeld van een soort tombola met als resultaat willekeurige maatregelen weersprekt zij met klem. Dat doet zij aan de hand van het verkeersprognosemodel en het RHDHV-model. Bezien is wat de bevolking aangaf en wat de meermaals genoemde oplossingen waren. Oplossingen zijn allemaal bekeken op hun technische haalbaarheid, uitvoerbaarheid en financierbaarheid. Naar aanleiding van een weging en een deskundige beoordeling is de mix van maatregelen aan de raad voorgelegd.

Het voorstel is om in twee uitvoeringsscenario's over te gaan tot het treffen van maatregelen. Een aantal maatregelen is no regret en heeft geen ruimtelijke discussie nodig in het kader van de omgevingsvisie. Daardoor is een knip gemaakt in twee uitvoeringspakketten.

De Hilversumse problematiek is dusdanig dat niets doen geen optie is. Uitstel zou niet prettig zijn. Stappen verder zetten betekent vooral Hilversum een dienst bewijzen. Daaraan zit een politieke afweging vast.

Amendement A 21-36 van de SP, de PvdA en Hilversums Belang gaat over het schrappen van een weg onder de hei. Het college wil die optie er echter wel in houden, omdat uit onderzoek is gebleken dat een tunnel 10% tot 18% van het verkeer uit die hoek van de stad ondervangt. Dat amendement ontraadt zij dan ook.

Motie M 21-39 van de SP, Hart voor Hilversum en Hilversums Belang over voor nixx met de bus noemt zij sympathiek, maar dat ontraadt zij ook, omdat daar behoorlijk wat geld in gaat zitten. Ook verwijst zij naar het fijnmazig vervoer, een OV-mobiliteit die op de vraag is afgestemd. Dat komt beter tegemoet aan de huidige en toekomstige behoeften aan openbaar vervoer. Daarover zijn al gesprekken gaande met Connexxion en TRANSDEF. In de mobiliteitsvisie is daarvoor een bedrag geraamd.

Amendement A 21-40 van de VVD, D66, Leefbaar Hilversum en Hart voor Hilversum wil zij in zijn totaliteit overnemen. Er is onderzoek gedaan naar de haalbaarheid van verbindingen aan de zijde van de Johannes Geradtsweg. Nader onderzoek naar de Diependaalselaan zit deels in het vorm te geven uitvoeringsplan. Er is al contact met de gemeente Wijdmeren om mogelijkheden te onderzoeken. Momenteel onderzoekt zij welke maatregelen nog te corrigeren zijn in het huidige parkeerbeleid. In deze periode wil zij echter niet overgaan tot totaal nieuw parkeerbeleid en dat wil zij laten vaststellen in de volgende periode.

Motie M 21-42 van Hart voor Hilversum over park & bike als aanvulling op de mobiliteitsvisie kan zij overnemen. Dat zit deels in de uitwerking van de mobiliteitsvisie.

Voor de Gijsbrecht van Amstelstraat geldt dat is gekeken wat mogelijk is. Allerlei plannen voor die straat zijn afhankelijk van wat er met het verkeer gaat gebeuren in combinatie met de Diependaalselaan. Verkeer toestaan op de Gijsbrecht van Amstelstraat betekent ook druk op de omliggende straten en de Diependaalselaan. Dat kan de gemeente zich nu niet veroorloven. Het college wil wel zo snel mogelijk aan de slag gaan met de Gijsbrecht van Amstelstraat en een eerste afspraak tussen haarzelf en wethouder Scheepers met betrokkenen in de straat is al ingepland.

Over amendement A 21-45 van GroenLinks, D66, het CDA, Hart voor Hilversum, de VVD, Hilversums Belang en de SP over sneller aan de slag met de Gijsbrecht adviseert zij positief.

Wat betreft amendement A 21-46 van GroenLinks, D66 en Hilversums Belang over sneller aan de slag met de autoluwe binnenstad is gekozen om dat punt in het uitvoeringspakket te adviseren behorend bij de omgevingsvisie. De motivering is dat het een discussie vraagt die ook over ruimtelijk beslag gaat. Als de raad van mening is zo snel mogelijk met een autoluwe binnenstad aan de slag te willen gaan, dan zou zij dat ook prima vinden. Zij heeft geen voorkeur voor welke keuze de raad maakt.

Wat betreft motie M 21-53 van het CDA en Hilversums Belang, 'Concreet op korte termijn', is zij al geruime tijd met de Johannes Geradtsweg bezig, al vanaf voor de zomervakantie. Er is nu zeer constructief overleg, ook met een onafhankelijke verkeerskundige. De raad wil zij daarover meenemen in een expertmeeting met betrokkenen, teneinde een beeld te geven van de maatregelen in te zetten op korte, middellange termijn en maatregelen verwoord in de mobiliteitsvisie. Wat betreft de Diependaalselaan wil zij ook met bewoners aldaar in conclaaf gaan. Als het CDA voor het overleg over de Johannes Geradtsweg haar nog wat respijt gunt kan zij dat overnemen. Wat betreft de Diependaalselaan vraagt zij wat de indieners precies verwachten.

D66 en Leefbaar Hilversum hebben motie M 21-55 ingediend over het betrekken van Ondernemersvereniging Hilversum Zuid West bij de mobiliteitsvisie. Zij weet dat die vereniging al jaren

bezig is met experimentenacties en activiteiten. Heel graag gaat zij met die vereniging verder en die vereniging is wel betrokken bij de participatie.

Het CDA, Hilversums Belang, de PvdA, Leefbaar Hilversum en de SP hebben amendement A 21-57 ingediend over participatie in het kader van de omgevingsvisie. Gevraagd is door te gaan met de uitvoeringsmaatregelen en het proces in totaliteit samen te trekken met het proces van de omgevingsvisie. Dat ontraadt zij, gegeven de motivatie voor het maken van de knip in het voorstel.

Niets doen is dus geen optie, omdat veel problemen een aanpak behoeven. De voorgestelde mix is niet toevallig en gaat werken en biedt oplossingen voor de problemen Hilversum. Andere overheden nemen gelijksoortige maatregelen. Er is goed nagedacht en doorgerekend.

De heer Kruijswijk Jansen stelde haar de vraag wanneer zij tevreden zou zijn. Dat is zij als zij na vanavond verder kan gaan met de voorliggende mobiliteitsvisie. De Hilversumse samenleving ziet vooral kansen. Natuurlijk zijn er ook zorgen, die zij goed kan begrijpen. Daaraan is nader onderzoek te wijden. Met die onderzoeken komt zij nog terug bij de raad.

De heer SCHEEPERS (wethouder) adviseert de raad motie M 21-56 van het CDA over uitstel van sluiting van de Kleine Spoorbomen niet te ondersteunen. Het afgelopen jaar is het college namelijk samen met de bewoners aldaar keihard aan de slag gegaan om maatregelen te bedenken die de doorstroming bevorderen en die door onafhankelijke deskundigen worden geschraagd. Van onzorgvuldige besluitvorming is dus geen sprake. Nogmaals benadrukt hij die spoorbomen niet voor zijn plezier te sluiten, maar vanwege de ernstige onveiligheid aldaar. Een jaar vertraging zou het college zich daarom niet op het geweten willen hebben.

De heer GÖBBELS vraagt waarover de gesprekken van het college met de gemeente Wijdmeren gaan.

Mevrouw WOLTHERS (wethouder) antwoordt dat die gesprekken over de uitvoeringsmogelijkheden in het kader van de mobiliteitsvisie nog niet hebben plaatsgevonden.

Tweede termijn

De heer FENNEMA valt het op dat sommige raadsleden een beetje zwart-wit naar sommige oplossingen kijken. Een oplossing voor de Diependaalselaan is niet een asfaltweg over de heide, zoals de heer Van Rooden aangaf. Mevrouw Van Drooge denkt dat een oplossing voor de Johannes Geradtsweg betekent dat de Erfgooiersstraat een snelweg wordt. Men zou ook alleen maar emissieloos verkeer over die straat kunnen afwikkelen.

Er is nu een visie waarmee een start te maken is.

Mevrouw VAN DROOGE corrigeert de heer Fennema in die zin dat zij juist aangaf dat een alternatief voor de Johannes Geradtsweg niet de Erfgooiersstraat hoeft te zijn.

De heer FENNEMA maakt het punt dat men het niet zo zwart-wit hoeft te zien dat al het verkeer van de Johannes Geradtsweg naar de Erfgooiersstraat moet worden geleid. Er zijn veel andere creatieve oplossingen te bedenken, zoals alleen maar emissieloos verkeer toestaan.

Het mobiliteitsplan uitstellen betekent weer geen besluit nemen met het argument zaken weer in een volgende visie opnemen. Hij kiest voor actie in de vorm van een uitvoeringsprogramma op basis van de visie, aangevuld met de punten uit amendement A 21-40.

De heer VAN ROODEN levert zijn kritiek op de wijze van formuleren van het amendement A 21-40, waaruit volgens hem maar één conclusie mogelijk is. Als de heer Fennema andere zaken bedoelt had hij dus het amendement anders moeten formuleren.

De heer FENNEMA constateert dat de heer Van Rooden blijft volharden dat de VVD het over een weg over de hei heeft. Dat is echter niet het geval.

Mevrouw KOOLOOS is blij met de mobiliteitsvisie, die echter niet helemaal volmaakt is. Zij is daarom ook blij met alle toevoegingen, moties en amendementen. Daarmee steunt zij hetgeen de VVD zei, evenals amendement A 21-40.

De heer KOOL wijst erop dat verkeer nu al via de Erfgooiersstraat kan rijden door vanaf de Johannes Geradtsweg rechtsaf te slaan en via de Jacob van Campenlaan te gaan. Dat gebeurt echter niet. Hij vraagt daarom waar de heer Fennema dan het idee vandaan haalt dat zo'n traject een oplossing kan zijn.

De heer FENNEMA reageert dat men dan via de Floris Vosstraat zou rijden, waarop de inrichting niet is aangepast. Dat moet nog gebeuren en dat is precies wat amendement A 21-40 vraagt.

De heer PELSMA verwacht dat een meerderheid van de raad voor de mobiliteitsvisie zal stemmen, terwijl hij juist de mobiliteitsvisie verder en beter wil uitkristalliseren, omdat daarin een aantal cruciale dingen missen.

Het moet hem verder van het hart dat de raad niet meeparticipeert. Een beeldvormende sessie is naar zijn mening niet het betrekken van de raad en de commissie bij het voorliggende stuk.

Mevrouw VAN DROOGE vindt het jammer dat het tot stand komen van visies en brede documenten jaren tijd kost. De raad krijgt veel beeldvormende sessies voorgeschoteld, waarin geen echte inhoudelijke keuzen van het college worden voorgelegd. Vervolgens ontvangt zij een middelmatig stuk, dat slecht onderbouwd en half af is. Daar krijgt de raad een week voor om over na te denken en dan wordt fracties vertraging verweten als ze daarmee niet tevreden zijn. Daarmee gaat zij niet akkoord.

De heer KOOL wijst op het doel van de winkeliers van de Gijsbrecht van Amstelstraat, welk doel niet is om autoverkeer te weren, maar om een beter en aantrekkelijker verblijfsklimaat te verkrijgen. Dat zou wel kunnen leiden tot minder autoverkeer door die straat, maar dat is niet het primaire doel. De wethouder komt zelf telkens met het beeld om het verkeer naar de Diependaalselaan te dwingen, wat niet het doel is. Een beter verblijfsklimaat in de Gijsbrecht van Amstelstraat krijgt men ook door rustiger verkeer,

De heer DE JONG ziet dat mogelijke effect wel en vindt het verkeer dat naar de Diependaalselaan gaat een reden om daarmee aan de slag te gaan. Nu kan men twee dingen in één keer oplossen.

De heer KRUIJSWIJK JANSEN stemt het politieke debat vanavond verdrietig. Drie jaar lang heeft de raad namelijk op het meesterstuk van de coalitie gewacht. Nu buitelen de coalitiefracties over elkaar heen met voorstellen om er op zijn minst nog iets van te maken. Niemand is volgens hem blij met het stuk, maar het is al zo lang aangekondigd geweest dat men dat nu niet meer kan laten schieten. Dat rekent hij het college en de collegedragende partijen aan, die soms al hun spreektijd moesten gebruiken om recht te praten wat in zijn ogen krom is. De wethouder is tevreden over iets dat wordt vastgesteld, wat te denken geeft over de ambities.

Het argument voor het sluiten van de Kleine Spoorbomen was veiligheid, maar de oplossing voor het verkeersdeel zou de mobiliteitsvisie zijn. De wethouder kan motie M 21-56 met klem ontraden, maar dat laat onverlet dat die hetgeen is toegezegd niet levert.

Met amendement A 51-57 over participatie zijn de krachten te bundelen en alle ideeën met experts en de samenleving concreet maken.

De VOORZITTER wijst erop dat de wethouder kon leven met motie M 21-53 van het CDA en Hilversums Belang, 'Concreet op korte termijn', als ze een bepaalde periode krijgt voor het vinden van een oplossing. Zij vraagt het CDA daarop te reageren.

De heer KRUIJSWIJK JANSEN gunt de wethouder daartoe wat extra tijd wil dan de krachten bundelen.

Mevrouw WOLTHERS (wethouder) kan de termijn in de motie wel aanhouden als de oplossing meer free format is.

De heer KRUIJSWIJK JANSEN gaat het erom iets aan de oplossing te hebben. Het gaat hem er vooral om op korte termijn alle energie, gedachten en ideeën te toetsen aan professionals en aan de slag te kunnen gaan. Als het proces voor de Johannes Geradtsweg te kopiëren is naar het gebied van de Diependaalselaan sluit hij daar graag op aan.

Mevrouw WOLTHERS (wethouder) reageert daarop bevestigend.

De heer KOOL gunt de heer Kruijswijk Jansen diens dramatiek in zijn opmerking over door fracties gebruikte spreektijden, maar ziet dat drie van de vier coalitiefracties meer spreektijd over hebben dan de CDA-fractie.

De heer BLOK constateert dat de coalitiepartijen om daadkracht hebben geroepen. Naar zijn mening is sprake van een misverstand. Het voorstel gaat er alleen om het college opdracht te geven om onderzoeken uit te voeren. Dat is echter geen daadkracht, met uitzondering van de tunnel voor € 250 miljoen, die niet zal doorgaan.

Over vier scenario's heeft participatie plaatsgevonden. Het college heeft daarna zelf gekozen voor een vijfde scenario, welke keuze hij arbitrair noemt. Dat is voor hem een reden temeer om tegen de mobiliteitsvisie te stemmen.

In amendement A 21-40 van de VVD, D66, Leefbaar Hilversum en Hart voor Hilversum staan twee dingen die hem niet bevallen: de tunnel en het verleggen van de Diependaalselaan, wat volgens hem onmogelijk is.

Mevrouw WOLTHERS (wethouder) erkent dat het doel van de winkeliers van de Gijsbrecht van Amstelstraat niet is om het verkeer naar de Diependaalselaan te geleiden, maar een aantrekkelijke verblijfsfunctie op de Gijsbrecht van Amstelstraat te realiseren. Op de Diependaalselaan is er echter nu al een probleem met doorstroming. De Gijsbrecht van Amstelstraat is een parallelweg waar het verkeer ook doorheen stroomt. Verkeer in die straat verminderen heeft zijn weerslag op de omliggende straten en de Diependaalselaan. Zijzelf gaat men wethouder Scheepers met de winkeliers over een oplossing in conclaaf.

Met inachtneming van hetgeen de heer Kruijswijk Jansen over motie M 21-53 heeft aangegeven adviseert zij daarover positief.

De heer YORULMAZ verzoekt de voorzitter de vergadering te schorsen.

De VOORZITTER kondigt aan eerst de amendementen in stemming te brengen en daarna de moties. Het eerste in stemming te brengen amendement is amendement A 21-57 van Democraten Hilversum, het CDA, Hilversums Belang, de PvdA, Leefbaar Hilversum en de SP over participatie in het kader van de omgevingsvisie. Dat amendement is namelijk het meest verstrekkend.

Zij schorst de vergadering om 22.52 uur.

Schorsing.

De VOORZITTER heropent de vergadering om 22.57 uur. Over amendement A 21-57 van het CDA, Hilversums Belang, de PvdA, Leefbaar Hilversum en de SP over participatie in het kader van de omgevingsvisie heeft het college negatief geadviseerd.

Amendement A 21-57 van het CDA, Hilversums Belang, de PvdA, Leefbaar Hilversum en de SP over participatie in het kader van de omgevingsvisie wordt via de stemapplicatie in stemming gebracht en met 12 tegen 25 stemmen verworpen, met de stemmen van het CDA, de ChristenUnie, de PvdA, de SP, Hilversums Belang en Democraten Hilversum voor.

Amendement A 21-36 van de SP, de PvdA en Hilversums Belang over het schrappen van een weg onder de heide wordt via de stemapplicatie in stemming gebracht en met 13 tegen 24 stemmen verworpen, met de stemmen van GroenLinks, de ChristenUnie, de PvdA, de SP, Hilversums Belang en Democraten Hilversum voor.

Amendement A 21-40 van de VVD, D66, Leefbaar Hilversum en Hart voor Hilversum, 'Mobiliteitsvisie 2040', wordt via de stemapplicatie in stemming gebracht en met 24 tegen

13 stemmen aangenomen, met de stemmen van Hart voor Hilversum, D66, de VVD, het CDA en Leefbaar Hilversum voor.

De heer FENNEMA legt een stemverklaring af over amendement A 21-45, stemt daarvoor, maar is het niet eens met alle overwegingen. Gezien de beschikbare tijd vond de VVD het niet nodig om daar een ander amendement van te maken.

Amendement A 21-45 van GroenLinks, D66, het CDA, Hart voor Hilversum, de VVD, Hilversums Belang en de SP over sneller aan de slag met de Gijsbrecht wordt via de stemapplicatie in stemming gebracht en unaniem aangenomen.

Amendement A 21-46 van GroenLinks, D66 en Hilversums Belang, 'Sneller aan de slag met de autoluwe binnenstad', wordt via de stemapplicatie in stemming gebracht en met 31 tegen 6 stemmen aangenomen, met de stemmen van de VVD tegen.

De heer KOOL legt een stemverklaring af over motie M 21-39. Hij stemt daartegen, omdat hij een onderzoek niet nodig vindt. Als men voor gratis busvervoer is, is dat een succesvolle maatregel. Hij betreurt het dat de SP op dit punt geen amendement heeft ingediend.

Motie M 21-39 van de SP, Hart voor Hilversum en Hilversums Belang, 'Voor nixx met de bus', wordt via de stemapplicatie in stemming gebracht en met 15 tegen 22 stemmen verworpen, met de stemmen van D66, de VVD, GroenLinks, het CDA en Leefbaar Hilversum tegen.

De heer KRUIJSIJK JANSEN legt een stemverklaring af over motie M 21-42. Hij is tegen die motie.

Mevrouw VAN DROOGE is in het algemeen voor park & bike, maar vindt dat er te veel focus ligt op parkeren bij het Media Park. Zij wordt daarom geacht tegen motie M 21-42 te hebben gestemd.

Zonder stemming wordt motie M 21-42 van Hart voor Hilversum, 'Park en bike als aanvulling op de mobiliteitsvisie', aangenomen, onder aantekening dat het CDA en de PvdA geacht worden daartegen te hebben gestemd (31 stemmen voor en 6 stemmen tegen).

De heer KOOL steunt motie M 21-53, omdat hij er van uitgaat dat in het onderzoek ook zaken als toeritdosering wordt onderzocht.

De heer DE JONG steunt motie M 51-53 van harte, omdat het goed is alle mogelijkheden te verkennen.

Zonder stemming wordt motie M 21-53 van het CDA en Hilversums Belang, 'Concreet op korte termijn' unaniem aangenomen.

De heer GÖBBELS interpreteert motie M 21-55 als een oproep om alle ondernemersverenigingen bij de mobiliteitsvisie te betrekken en stemt voor die motie.

Mevrouw KOOLOOS meent dat men motie M 21-55 ook anders kan interpreteren. Dat de Ondernemersvereniging Hilversum Zuid West zich zo heeft ingezet valt zeer te waarderen. Zij steunt de motie van harte.

Zonder stemming wordt motie M 21-55 van D66 en Leefbaar Hilversum over het betrekken van Ondernemersvereniging Hilversum Zuid West bij de mobiliteitsvisie unaniem aangenomen.

Motie M 21-56 van het CDA over uitstel van sluiting van de Kleine Spoorbomen wordt via de stemapplicatie in stemming gebracht en met 9 tegen 28 stemmen verworpen, met de stemmen van het CDA, de SP, Leefbaar Hilversum, Hilversums Belang en Democraten Hilversum voor.

De heer KRUIJSWIJK JANSEN legt een stemverklaring af over het geamendeerde collegevoorstel. Hij vindt het stuk onvoldoende, welke opvatting hij vanavond heeft toegelicht. Het CDA blijft bereid om mee te denken en te praten en zal suggesties blijven doen voor concrete oplossingen. Vanavond stemt hij wel tegen het voorliggende stuk.

De heer VAN ROODEN is teleurgesteld over de wijze waarop de raad het stuk heeft beoordeeld. Er zitten te weinig dingen in die hij wel wil en te veel dingen die hij niet wil. Met het nemen van foute beslissingen over de toekomst van Hilversum gaat hij niet mee.

De heer PELSMA is altijd bereid om mee te denken en mee te werken. Het plan is niet goed door de commissie besproken en daarover is de raad niet goed meegenomen. Hij is echt teleurgesteld over het op deze manier door de raad heen loodsen van het voorstel, dat hij dan ook niet steunt.

De heer GÖBBELS doet dat ook niet en dat geeft ook een signaal af over het draagvlak onder het voorstel.

Het geamendeerde collegevoorstel wordt via de stemapplicatie in stemming gebracht en met 25 tegen 12 stemmen aangenomen, met de stemmen van Hart voor Hilversum, D66, de VVD, GroenLinks en Leefbaar Hilversum voor.

21 VERLENEN KREDIET VOOR AANLEG FIETSSTRAAT SCHUTTERSWEG

De VOORZITTER licht toe dat de Schuttersweg deel uitmaakt van Boomborg, fase 4. Daarvoor is in de Begroting 2019 een bedrag van € 465.000,- beschikbaar gesteld. Vandaag is het voorstel om een aanvullend krediet van € 183.000,- te verlenen en de kosten daarvan te dekken uit de subsidie van de provincie. In de commissievergadering is gevraagd om debat.

De heer KOOL deelt mee dat GroenLinks op zichzelf blij is met de beoogde fietsstraat, maar niet met parkeerplaatsen in het groen. In de commissievergadering heeft de fractie gevraagd het punt van de agenda te halen, omdat gevraagde informatie niet beschikbaar was. Uit de inmiddels toegankelijk gemaakte informatie leidt hij af dat voor het parkeren in de groenstrook best een alternatief te vinden is, namelijk het parkeren mogelijk maken aan de andere zijde van de weg en plaatselijk de weg te verschuiven. In de motie die hij indient is daar een situatieschets van te zien, waarmee het servituut in stand zou blijven.

Op zijn vraag om parkeerbezettingcijfers te verstrekken is pas zeer laat geantwoord. Uit eigen waarneming stelt hij vast dat ter plaatse geen hoge behoefte is aan parkeerplaatsen. De bezettingcijfers ontving hij pas op 21 april om 17.45 uur. Ambtelijk waren die antwoorden er al op 20 april jl., wat hij geen manier van doen vindt. Kredietverlening is nodig voor het binnenhalen van de subsidie, zodat GroenLinks het verzoek om het krediet beschikbaar te stellen niet zal dwarsbomen. Wel vraagt hij in een motie, mede ingediend door Democraten Hilversum, om het definitief ontwerp zodanig te wijzigen dat er niets van de groenstrook uit het servituut verloren gaat.

Motie M 21-54 'Niet parkeren in het groen van de Schuttersweg'

"De gemeenteraad van Hilversum, in vergadering bijeen op 21 april 2021 bij de bespreking van het agendapunt 21 'Verlenen krediet voor aanleg fietsstraat Schuttersweg';

overwegende dat:

- tijdens de bespreking van dit agendapunt in de commissie opgevraagde informatie over het servituut en de exacte geografische begrenzing niet toegankelijk was voor de raadsleden;
- verlening van het krediet de weg vrij maakt voor het aanleggen van parkeerplaatsen langs de Schuttersweg in het plantsoen, waarop de bescherming van het servituut van toepassing is;
- bij instemming door Natuurmonumenten met wijziging van het servituut, er groen met een beschermde status verloren gaat en daarvoor wel groen terugkomt, maar niet met een vergelijkbare beschermde status;
- er voldoende ruimte is om de indeling van de fietsstraat zo aan te passen dat de groenstrook onaangetast blijft;
- er nu langs de oostzijde een parkeerverbod geldt dat zo nodig eenvoudig kan worden opgeheven;
- onthouding van toestemming van het krediet de subsidieverstrekking in gevaar kan brengen;
- tot 13:00 uur hedenmiddag (21 april 2021) de gevraagde informatie over de parkeerbezetting langs de Schuttersweg en het aangrenzende (parkeer-)vergunningsgebied niet beschikbaar is gesteld aan de raad,

draagt het college op:

- de groenstrook onaangetast te laten en het ontwerp aan te passen conform bijgaande indeling voor fietsstraat, autoparkeren en voetpad,

en gaat over tot de orde van de dag."

(Motie M 21-54 van GroenLinks, Democraten Hilversum en Hilversums Belang)

Mevrouw WOLTHERS (wethouder) erkent dat de informatieverstrekking onfortuinlijk was. Op de dag van de commissievergadering konden bijlagen niet geopend worden. De commissie heeft besloten het voorstel toch te agenderen. De week erop was er een mailprobleem bij griffie.

De motie ontraadt zij. De indeling van de weg is na wijkscouw tot stand gekomen. Een van de speerpunten daaruit was om een goed, toegankelijk, doorlopend en vrij voetpad langs de school en de woningen te krijgen. Als de parkeerstrook naast het voetpad ligt is de kans groot dat er op het voetpad geparkeerd zal worden, wat niet de bedoeling is.

De gewenste indeling heeft als voordeel dat het groen links ligt bij het parkeren. Het nadeel is dat de zijkant van de fietsstraat over de volle lengte in het plantsoen komt te liggen. Daar is nu in het ontwerp een incidenteel parkeervak. Daardoor zou er meer groen moeten worden opgeofferd en bomen. Ook is het dan nodig meer bomen te kappen, wat een probleem wordt.

Een van de randvoorwaarden voor subsidie is voldoen aan de aanbevelingen 'Fietsstraat binnen de bebouwde kom' van het Fietsberaad. Uitgegaan wordt van een wegbreedte van 5,70 meter. Door parkeren aan de groenzijde te realiseren kan er rond de bomen meer ruimte vrij blijven en wordt er 800 m² groen toegevoegd aan het bestaande plantsoen. Op het deel van het servituut wordt 91 m² gebruikt voor parkeren, terwijl er 320 m² extra groen wordt toegevoegd, wat goed is voor de waterhuishouding. Door deze maatregelen ontstaat een winstsituatie.

De heer GÖBBELS meent dat de wethouder voorbij gaat aan het op de groenstrook gevestigde zakelijke recht van het servituut. Het getuigt naar zijn mening van brutaal bestuur als de wethouder daarmee geen rekening houdt. Bovendien is het onnodig: er is voldoende ruimte om de groenstrook onaangetast te laten en de herichting zo te doen dat zowel een normaal voetpad als autoparkeren ontstaat.

Mevrouw WOLTHERS (wethouder) is het daarmee niet eens. Zij gaat daarover nog in gesprek met Natuurmonumenten en gaat er vanuit daarmee verder te komen. Zij denkt dat de natuur ter plaatse fors gaat toenemen, waardoor van een winstsituatie sprake is.

De heer KOOL heeft de indruk dat eerst een definitief ontwerp ontwikkelen en pas dan praten met de grondeigenaar een rare volgorde is.

Mevrouw WOLTHERS (wethouder) merkt op dat dat zo lijkt. Het zuidelijk deel van de Schuttersweg wordt dit jaar aangepakt en dat heeft te maken met de aanleg van de riolering. Het noordelijk deel volgt later.

Motie M 21-54 van GroenLinks en Democraten Hilversum, 'Niet parkeren in het groen van de Schuttersweg', wordt via de stemapplicatie in stemming gebracht en met 15 tegen 22 stemmen verworpen, met de stemmen van Hart voor Hilversum, D66, de VVD en het CDA tegen.

De heer PELSMA legt een stemverklaring over het collegevoorstel af. Hij vindt het voorstel heel goed en spoort het college aan fietspaden/fietsstraten breder te trekken en niet alleen daar te realiseren waar inwoners problemen hebben of zich goed vertegenwoordigd weten.

De heer DE JONG vindt het voorstel een heel mooi voorbeeld om ruimte te geven aan fietsers, rekening houdend met anderen.

Zonder stemming wordt het voorstel van burgemeester en wethouders unaniem aangenomen.

22. VRAGEN AAN HET COLLEGE

Mevrouw REDMEIJER stelt haar vraag mede namens mevrouw Van de Linde van de VVD. Tijdens de expertmeeting van 2 maart jl. over flexwonen werd duidelijk dat er twee beschikbare plaatsen waren om mee te doen aan de pilot 'Verdichtingsscan van RVO/Atelier Rijksbouwmeester en/of een workshop routekaart flexwonen. Daarbij werd gewaarschuwd dat men er snel bij moest zijn. In de commissievergadering van 18 maart jl. tijdens de bespreking van de opgavennotitie woonvisie deed de wethouder in dit kader toezegging 21-30 om de raad te informeren over drie mogelijke trajecten voor flexwonen. Gezien het feit van nog maar een beperkt aantal plekken wil zij weten of het college al heeft besloten om als gemeente Hilversum mee te doen aan de pilot 'Verdichtingsscan' of aan een van de workshops routekaart flexwonen.

De heer HELLER (wethouder) heeft de gemeente opgegeven. Afgelopen maandag 19 april heeft de eerste bijeenkomst met het Atelier Bouwmeester plaatsgevonden. 20 april jl. was de eerste afspraak over flexwonen in het kader van de routekaart. Hij zegt toe melding aan de raad te doen als er resultaten zijn.

Mevrouw REDMEIJER is blij met het bemachtigen van het vrije plekje.

De VOORZITTER constateert dat de vergadering voorspoedig is verlopen, dankt de aanwezigen voor hun medewerking daarvoor sluit de vergadering om 23.39 uur.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 2 juni 2021,
de griffier, de voorzitter,

P.M.H. van Ruitenbeek

Ch.B. Aptroot