

Notulen van de openbare commissievergadering Fysiek Domein

Datum: maandag 1 juli 2019
Aanvang: 20.30 uur
Eindtijd: 23.45 uur
Locatie: Raadzaal gemeentehuis van Huizen

Aanwezig:

Voorzitter en commissiegriffier

R.H. Rebel (voorzitter)
E. Weyland (commissiegriffier)

Commissieleden:

- *VVD-fractie:*
J. Ribberink, J.W. Meijerman
- *Fractie Dorpsbelangen Huizen:*
J.B.R. Driessen, B. Schaap
- *CDA-fractie:*
mw. D.C. van Deutekom, R. Woudsma
- *D66-fractie:*
B. Schröder
- *PvdA-fractie:*
K. Gencer, N. Honing
- *GroenLinks-fractie:*
mw. M.E. Lemmens, mw. K.S. Rienstra
- *Fractie Leefbaar Huizen:*
mw. L. Veer-Thiel, R.W. de Bruijn
- *ChristenUnie-fractie:*
W. Doorn, L.M. Boonstra
- *SGP-fractie:*
R.J.C. Bource, G.J. Bosch

Griffie/raadsadviseur

J. Veenstra

College

mw. M.L.C. Verbeek, R.G. Boom

Afwezig:

1. Opening

De voorzitter heropent de vergadering en heet alle aanwezigen welkom.

6. Spreekrecht voor burgers

De twee sprekers zullen bij agendapunt 7.3 inspreken.

7. Behandelpunten

7.3 Mobiliteitsplan Huizen

Insprekers

Mevrouw Dries spreekt in namens de bewoners van de Tuinstraat en geeft haar visie op het mobiliteitsplan. De twee beschreven knelpunten die direct invloed hebben op het verkeer in de Tuinstraat zijn de oostzijde van het centrum, de fietsstraat, en de westzijde, de Kerkstraat. Het huidige probleem in de Tuinstraat is het vrachtverkeer met als gevolg onveilige situaties, schade aan huizen en een aantasting van de gezondheid. Verder wordt de Tuinstraat veel gebruikt voor sluijverkeer.

Een oplossing volgens het plan is om de Kerkstraat en in de Keucheniusstraat eenrichtingsverkeer te maken en bij een andere variant wordt ook de Tuinstraat een eenrichtingsweg. De eerste variant zal tot 50% meer verkeer in de Tuinstraat leiden, dus bewoners pleiten voor de eerste variant. De bewoners hebben ook zelf oplossingen bedacht en delen deze graag met de gemeente.

De heer Schröder (D66) vraagt of mevrouw Dries op de variant van de bewoners kan ingaan.

Mevrouw Dries heeft een voorstel, dat door tijdgebrek nog niet met alle bewoners is besproken, waarbij de Keucheniusstraat tweerichtingsverkeer wordt en de Kerkstraat eventueel ook, zodat het verkeer beter wordt verdeeld. De Kerkstraat is breder dan de Tuinstraat en kan meer verkeer aan.

De heer De Bruijn (Leefbaar Huizen) vraagt of de vrachtwagens uit de Keucheniusstraat door de Tuinstraat teruggaan naar de Ceintuurbaan.

Mevrouw Dries ziet dagelijks veel vrachtwagens vanuit de Keucheniusstraat de Tuinstraat inrijden en dit gebeurt in beide richtingen.

De heer Ijkelenstam spreekt in namens de op de Kerkstraat gevestigde Groepspraktijk Huizen en apotheek. Hij spreekt zijn zorg uit over de bereikbaarheid van de praktijk en de apotheek in de Kerkstraat. Een groot deel van de patiënten is boven de 74 jaar en komt veelal met de auto. Voor deze groep is een invalidenparkeerplaats beschikbaar. Ook komt er regelmatig een ambulance die iemand afzet of met spoed ophaalt om naar het ziekenhuis te brengen. Hij pleit ervoor om de Meentstraat en de Kerkstraat tweerichtingsverkeer te houden en eventueel een snelheidsbeperking in te voeren op het deel van de Meentweg waar de fietsstraat is.

De heer De Bruijn (Leefbaar Huizen) begrijpt uit het betoog van de heer Ijkelenstam dat hij het onwenselijk vindt om de Kerkstraat eenrichtingsverkeer te maken.

De heer Ijkelenstam pleit ervoor om de bestaande situatie te handhaven mits de fietsstraat wordt gebruikt waarvoor deze is bedoeld. Wellicht is goede communicatie hiervoor belangrijk. Als de Kerkstraat toch eenrichtingsverkeer wordt, gaat zijn voorkeur ernaar uit om de straat vanaf de Gooilandweg naar de Groepspraktijk in te kunnen rijden.

De heer Schröder (D66) vraagt of een ambulance in geval van spoed tegen het verkeer in mag rijden.

De heer IJkelenstam denkt dat dit in geval van levensbelang mogelijk zou moeten zijn.

De heer Honing (PvdA) vraagt of eenrichtingsverkeer vanaf achter de groepspraktijk een betere oplossing zou zijn.

De heer IJkelenstam meent dat dit een prima oplossing zou zijn.

Commissie

De voorzitter verzoekt de commissie om haar wensen en bedenkingen in te brengen op het mobiliteitsplan.

De heer Gencer (PvdA) vindt dat goed is geluisterd naar de wensen van de burgers en ook de input van de raad is meegenomen.

Er wordt bekeken of het mogelijk is om elektrische laadpunten op eigen erf van de bewoners te realiseren en als dit niet mogelijk is, in openbaar gebied waarbij twee laadplekken worden gerealiseerd. De toename van elektrisch vervoer gaat echter snel en dit betekent dat er steeds minder plekken zijn voor mensen die geen elektrische auto hebben en de vraag is of er naar alternatieve oplossingen wordt gezocht.

Er is steeds gemeld dat het niet mogelijk was om van de Haardstedelaan een 30 km-zone te maken in verband met de hulp- en nooddiensten. In dit plan wordt opeens wel geadviseerd om 30 km/h in te voeren. Kan het college hierop ingaan?

Het Prins Bernhardplein blijkt na aanpassingen nog steeds onveilig. Hierop wordt een reactie van het college gevraagd.

Op pagina 43 wordt een overzicht gegeven van de kosten. In hoeverre is dit up-to-date?

De laatste vraag is of de ophaalbrug plus fietsbrug ad. 1,5 miljoen euro onder de kustvisie valt.

De heer Woudsma (CDA) heeft in het stuk niets gelezen over het regionaal distributiecentrum. In het verlengde hiervan vraagt hij of het college in overleg is met de vrachtwagenbranche om de GPS-systemen aan te passen om een betere doorstroming te bewerkstelligen.

Naar aanleiding van de situatie bij het Prins Bernhardplein vraagt hij of deze wordt geëvalueerd en of deze in de toekomst wordt aangepast.

Het CDA heeft eerder geïnformeerd of de verkeerspunten op het Kruispunt Naarderstraat en de Karel Doormanlaan allemaal tegelijk op groen kunnen springen. Wellicht is het een idee om regensensoren aan de verkeersinstallaties te hangen, zodat fietsers kunnen doorrijden.

De heer De Bruijn (Leefbaar Huizen) vraagt of met de groene verkeerslichten de lichten op de fietspaden worden bedoeld.

De heer Woudsma (CDA) bevestigt dit.

Er wordt een aantal varianten genoemd en hij vraagt zich af waarom de huidige situatie niet als variant wordt benoemd. Naar welke varianten gaat de voorkeur van het college uit?

Qua prioriteit zou het CDA graag zien dat eerst de fietspaden en het aantal fietsenstallingen bij de bussen worden bekeken.

Tot slot vraagt de heer Woudsma hoe het plan in de onderhoudsplanning past.

Mevrouw Rienstra (GroenLinks) leest meerdere oplossingen voor de knelpunten. GroenLinks is voorstander van het weren van vrachtverkeer uit het Oude Dorp. Ook wordt 30 km-zone op de grijze wegen toegejuicht evenals eenrichtingsverkeer op de Kerkstraat, meer herkenbare fietsroutes naar de haven en kust en een betere verbinding tussen wijken. De wethouder wordt meegegeven om gedegen integrale afwegingen te maken omtrent de financiële investeringen ten aanzien van de opbrengsten.

Verder wordt gevraagd naar de visie op de toekomst van mobiliteit als geheel. Het is opvallend dat apart wordt ingegaan op de onderdelen fiets, auto en ov, terwijl de vraag is hoe kan worden gestimuleerd dat mensen nog minder gebruik gaan maken van de auto en hiervoor in de plaats moeten logische, toegankelijke en prettige fietsverbindingen en ov aanwezig zijn.

De heer Driessen (Dorpsbelangen Huizen) is positief over het rapport als geheel en het bijgevoegde kostenoverzicht. De vraag hierbij is hoeveel geld het college in gedachten heeft om te investeren in het mobiliteitsplan.

Bij het invoeren van eenrichtingsverkeer bestaat het risico dat de snelheid omhoog gaat wat de veiligheid niet ten goede komt.

Dorpsbelangen Huizen juicht een onderzoek naar een beperking van het vrachtverkeer in het Oude Dorp zeer toe. In dit kader merkt hij op dat in het rapport niet wordt gesproken over logistieke bevoorrading.

Hij vraagt of is gekeken naar inpandige fietsenstallingen.

Met betrekking tot het kruispunt van de Ceintuurbaan met de Engweg is hij benieuwd wat de gevolgen zouden zijn als het eenrichtingsverkeer dat er nu is, wordt vervangen door een totale afsluiting voor auto's.

In de kustvisie wordt ook over fietsroutes gesproken en het is belangrijk om de samenhang hierin te bekijken en te bewaken wat uit welk geld wordt betaald.

Het lijkt de heer Schröder (D66) vrij kostbaar om een fietspad op de Aristoteleslaan door te trekken terwijl er 100 meter verderop een fietspad parallel loopt.

Voor Enkhuizerzand is het voorstel om er een 30 km-zone van te maken terwijl de weginrichting hier niet geschikt voor is. Is hierover met Connexxion gesproken aangezien het ook een busroute betreft?

De reconstructie van de Ceintuurbaan - Nieuwe Bussummerweg/Engweg verbaast hem omdat dit enige jaren geleden al is gebeurd. Dit geldt ook voor het optimaliseren van de VRI's van de Crailoseweg bij de Naarderstraat en Nieuwe Bussummerweg.

Het verbeteren en deels nog aanleggen van een route langs de kust lijkt in de kustvisie thuis te horen.

De gekleurde, herkenbare fietsroutes richting het centrum hebben voor D66 gezien de kosten geen prioriteit.

Onder 5.1 staat tweemaal het kopje variant oostzijde centrum terwijl er eenmaal westzijde moet staan. Waar westzijde moet staan, wordt gesproken over een beperkt aantal sluiproutes in geval van eenrichtingsverkeer van de Tuinstraat. Kunnen de aantallen worden gespecificeerd?

Wanneer een cameraonderzoek voor het vrachtverkeer wordt gehouden, dient rekening gehouden te worden met de privacy.

Met de conclusie over de tweerichtingsfietspaden is D66 het eens. Als fietsers niet in beide richtingen mogen rijden, zullen ze dit toch doen en het is beter als dit duidelijk is.

Onder 7.1, openbaar vervoer, staat dat met name de lijn naar Hilversum van groot belang is.

Voor D66 is de lijn naar Amsterdam van hetzelfde belang. Of de verbinding met Hilversum sneller en betrouwbaarder wordt, betwijfelt de heer Schröder. Andere buslijnen zouden duidelijk ondergeschikt zijn aan de HOV-lijn. Ze hebben wellicht een ander doel, maar ze zijn niet ondergeschikt aan elkaar.

De keus voor het bureau is ongelukkig, omdat dit al was betrokken bij de Randweg en het HOV-project waarbij de provincie is vertegenwoordigd ten koste van Huizen.

De heer De Bruijn (Leefbaar Huizen) heeft de indruk dat er 's morgens veel verkeer vanaf de A27 komt dat via Huizen naar de A1 gaat. Een vraag is of kan worden onderbouwd dat er weinig doorgaand verkeer in Huizen zou zijn.

Leefbaar Huizen is voorstander van eenrichtingsverkeer in de fietsstraat.

Als de Zomerkade autovrij wordt, is het de vraag waar de auto's dan heen moeten.

Waarom is de Delta bij de Kamperfoelieschool helemaal rood gemaakt?

Het eenrichtingsverkeer maken van de Tuinstraat is een goed idee, maar om de andere straten tweerichtingsverkeer te houden omdat ze breed zijn, zal onderzoek moeten uitwijzen. Met betrekking tot de buslijnen is het in ieder geval een feit dat een nieuwe busbaan langs het spoor naar station Hilversum 8 minuten zal schelen.

De heer Doorn (ChristenUnie) constateert dat het document zich met name richt op Huizen zelf, de focus op de regio ontbreekt hierbij.

Hij sluit zich aan bij de opmerking van Leefbaar Huizen over het verkeer vanaf de A27 en ziet ook graag dat hier onderzoek naar wordt gedaan. Hierbij wordt bij voorkeur de variant van de verlengde Randweg West meegenomen.

Er worden maatregelen genomen om het aantal elektrische oplaadpunten voor auto's uit te breiden, maar de vraag is of het zo langzamerhand ook niet tijd wordt iets te doen voor het toenemende aantal elektrische fietsen, ook voor bezoekers.

Ook de ChristenUnie pleit ervoor om te bekijken of een deel van de fietsstraat eenrichtingsverkeer zou kunnen worden.

Voor de westkant van het centrum zijn er diverse plannen voor gebiedsontwikkeling, zoals het Blokkerpand en de woningbouw aan de Keucheniusstraat. Met betrekking hiertoe wordt bekeken of eenrichtingsverkeer in de Kerkstraat en de Keucheniusstraat mogelijk is, maar over ontwikkelingen in de Kerkstraat is nog geen besluit genomen en daarom komt het vreemd voor om hier met verkeersaanpassingen al op vooruit te lopen.

De ChristenUnie zou graag een lokale fietsagenda zien waarbij belangrijke thema's als veiligheid, parkeren, fietsdelen, elektrisch fietsen, optimaliseren van de overstap van de fiets op het openbaar vervoer en de auto wordt opgenomen. In het document valt te lezen dat een oversteek op Eemlandweg/Ambachtweg wordt overwogen, maar de werkzaamheden hier zijn zojuist afgerond. Ook is een impuls op drukke en kansrijke regionale fietsroute wenselijk. Fietsparkeerplaatsen in het centrum worden wel benoemd, maar er wordt niet specifiek op ingegaan. De eerdere opmerking over verkeerslichten die gelijktijdig op groen moeten staan, wordt onderschreven.

Het is belangrijk dat de buslijnen 101 en 108 blijven bestaan.

Met betrekking tot de Haardstedelaan bestaat de wens om hier vrachtverkeer te weren en hiervoor andere routes aan te wijzen.

De vraag is of aanpassingen in de doorstroming van het verkeer in het mobiliteitsplan horen of dat dit maatregelen zijn die gewoon doorgevoerd moeten worden.

De wethouder wordt gevraagd naar een reactie op de inspreker.

De heer Bource (SGP) noemt het proces dat aan het plan voorafgegaan is, bijzonder. Er is buitengewoon goed geprobeerd om mensen te betrekken bij hun eigen leef- en woonomgeving. De hoofdwegen, ruim in het groen opgezet als 'parkways', spreken de SGP aan en hij hoopt dat dit uitgangspunt ook wordt toegepast bij de Nieuwe Bussummerweg. De heer Bource sluit zich aan bij de eerder gestelde vragen over de bereikbaarheid met betrekking tot de A1 en de A27 en verzoekt om een onderbouwing voor uitspraken over sluipverkeer.

De SGP is blij dat parkeren in Huizen gratis blijft.

Het is belangrijk om te bekijken hoe het fietsparkeren kan worden verbeterd.

Veel mensen vinden de fietsstraat onveilig en daarom is het goed dat hier uitgebreid aandacht voor is.

Het is mooi dat er een overzicht is van voorstellen voor een aantal straten en lanen in Huizen. De kansen voor een 30 km-zone op de Haardstedelaan en de Botterstraat zijn een aangename verrassing, maar hij is met de ChristenUnie eens dat het een goed idee zou zijn om de vrachtauto's hier te weren.

De bocht bij de Delta blijft gevaarlijk en de weg nodigt uit tot te hard rijden.

De situatie bij de Ceintuurbaan-Nieuwe Bussummerweg/Engweg is ingewikkeld. Een voorrangspointje zou de situatie kunnen verbeteren.

De afstelling van de verkeerslichten bij de Crailoseweg/Nieuwe Bussummerweg lijkt niet logisch. Het voorstel voor 't Merk - Gemeenlandslaan - Kruin lijkt goed.

Bij de Eemlandweg – Ambachtsweg - Melkweg wordt niet altijd duidelijk richting aangegeven door mensen die vanaf de rotonde komen en richting Eemlandweg rijden. Het is de vraag of een rotonde bij de Melkweg dit zou oplossen.

Hoewel het elektrisch rijden toeneemt, is het zaak om het evenwicht te bewaren tussen algemene parkeergelegenheid in de wijk en het elektrisch rijden.

Het voorstel met betrekking tot de Kerkstraat is begrijpelijk, omdat deze straat zeer smal is.

Gezien de opmerkingen van de Groepspraktijk is het denkbaar dat het verkeer vanaf de Gooilandweg tot de Verbindingsweg tweerichtingsverkeer blijft en de rest eenrichtingsverkeer wordt.

De heer De Bruijn (Leefbaar Huizen) vraagt welk voordeel de heer Bource in deze maatregel ziet.

De heer Bource (SGP) legt uit dat het dan heel gemakkelijk is om bij de Groepspraktijk te komen en bij het sportcentrum Rebel. In het voorliggende geval moet er een flink stuk worden omgereden.

Variante 4 voor de Tuinstraat lijkt voor de hand liggend, maar wel wordt hierdoor bewerkstelligd dat verkeer vanuit de parkeergarages via de Tuinstraat zal lopen. De SGP is voorstander van tweerichtingsverkeer in de Keucheniusstraat zodat het verkeer via de Kerkstraat de wijk kan verlaten.

De heer Bource sluit zich aan bij de opmerkingen van de ChristenUnie over de fietssnelwegen.

Voor vrachtverkeer met betrekking tot bevoorrading zijn venstertijden gewenst en het onderzoeken van een speciale route is het overwegen waard.

Het openbaar vervoer naar Hilversum, Amsterdam en Utrecht zou verbeterd kunnen worden.

De heer Meijerman (VVD) sluit zich aan bij de complimenten over het proces.

Wanneer wordt het uitvoeringsplan verkeer en vervoer verwacht waarvoor dit mobiliteitsplan de basis is?

Het Prins Bernhardplein wordt als knelpunt genoemd, maar een oplossing wordt niet gegeven.

De VVD is blij met een uitbreiding van het aantal laadpalen voor elektrische auto's.

De Kerkstraat Oost moet eenrichtingsverkeer worden, maar het is niet duidelijk wat de gevolgen voor de afwikkeling van het verkeer zijn.

Op de varianten met betrekking tot de Tuinstraat wordt om een nadere toelichting gevraagd. Het is duidelijk dat de verkeersdruk hier moet afnemen.

Gezien de (toekomstige) bouw in het oude centrum is het de vraag of de parkeerdruk niet te optimistisch wordt ingeschat.

De vier oplossingen voor vermindering van overlast van het bevoorravingsverkeer lijken of te drastisch of te weinig effect te hebben. Zijn er geen haalbare en effectieve alternatieven?

In twee richtingen om rotondes fietsen is riskant voor fiets en automobilist en om risico's te vermijden gaat de voorkeur van de VVD uit naar eenrichtingsverkeer op rotondes.

College

Wethouder Boom licht toe dat het uitvoeringsplan een logisch gevolg is van het mobiliteitsplan inclusief de wensen en bedenkingen. Als gevolg van de besluitvorming van de raad volgt een plan van uitvoering waarbij een aantal plannen niet bekostigd zal kunnen worden uit het onderhoudsbudget. Ook hij is blij met de input van duizenden inwoners van Huizen en de insprekers van vanavond.

De elektrische laadpunten kosten inderdaad reguliere parkeerplaatsen en op dit moment wordt niet voorzien in alternatieven.

De nood- en hulpdiensten hebben meermaals aangegeven dat een 30 km-zone niet tot de mogelijkheden zou behoren in de Haardstedelaan. Bureau Goudappel adviseert om dit wel te doen en naar aanleiding hiervan zal nogmaals met de nood- en hulpdiensten in gesprek worden gegaan.

Het Prins Bernhardplein is op dit moment zo nieuw dat mensen het als gevaarlijk ervaren. De situatie wordt niet geëvalueerd voor de komende zes maanden. Als de situatie hierna nog steeds als gevaarlijk wordt ervaren, zal een onderzoek worden opgestart.

De kostenraming is up-to-date en bedraagt 4,3 miljoen voor het totale plaatje.

De kustvisie en het mobiliteitsplan lopen door elkaar, maar de kosten zullen in ieder geval genomen moeten worden ingeval wordt overgegaan tot het aanleggen van de brug en de fietsroutes.

De manier waarop de software in staat is om de verkeersdoorstroming met behulp van de verkeerslichten nog efficiënter te maken, is onderwerp van ontwikkeling. De vraag over regensensoren op verkeerslichten wordt als een technische vraag beschouwd en hier komt de wethouder op terug.

Het regionale distributiecentrum is onderwerp van gesprek met grote detailhandelspartijen in het centrum, maar er kan niets door de gemeente worden afgedwongen behalve als wordt besloten om het centrum geheel autovrij te maken wat op dit moment geen optie is. Wel vindt overleg plaats over het feit dat voor nieuwe supermarkten in het centrum niet meer mag worden gereden met vrachtwagens van de huidige lengte, maar dat moet worden gewerkt met kortere modellen.

Er wordt gesproken met betrokken partijen over het weren van vrachtwagens uit het centrum en uit de Haardstedelaan en hopelijk wordt dit opgenomen in de programmatuur van de GPS. Hoewel er een aantal knelpunten is, kan in een bepaald aantal gevallen de huidige situatie worden gehandhaafd.

Het plan past nog niet in de onderhoudsplanning omdat het nog niet definitief is. Als het definitieve plan is vastgesteld, volgt hieruit een uitvoeringsplan wat zal worden geïntegreerd met de onderhoudsplanning.

Als de Kerkstraat op termijn een winkelgebied wordt, zal hier een enorm probleem ontstaan met betrekking tot voldoende fietsparkeerplaatsen. Om hierin te voorzien, is tweerichtingsverkeer hier eigenlijk niet meer mogelijk. Ook zal de Tuinstraat eenrichtingsverkeer moeten worden.

De heer De Bruijn (Leefbaar Huizen) vraagt zich af of de wethouder ook kan kijken naar zaken die geld opleveren in plaats van zaken die alleen geld kosten. Hierbij denkt hij aan snelheid.

Wethouder Boom zou graag snelheidscontrole door middel van flitsers toepassen, maar dit betreft een besluit van de provincie die hierin wordt geadviseerd door de politie. Deze is hiertoe met name bereid wanneer het om wegen gaat waar regelmatig ongelukken plaatsvinden die het gevolg zijn van het overschrijden van de maximumsnelheid.

Er is niet gekeken naar inpandige fietsstallingen, omdat dit een dure oplossing is.

Het aanleggen van een parallel fietspad aan de Aristoteleslaan is weinig zinvol omdat fietsers zoeken naar de kortst mogelijke verbinding tussen A en B.

Er is nog geen contact geweest met Connexxion. Naar aanleiding van het besluit van de gemeenteraad zal hij eventueel met Connexxion in contact treden.

Fietsers worden onder andere gestimuleerd door duidelijk te maken dat het ook voor langere stukken om doorgaande routes gaat.

Een kentekenonderzoek voldoet vanzelfsprekend aan de privacy. De kans op sluipverkeer van de A27 naar de A1 is minimaal en ook deskundigen betwijfelen dit.

De heer De Bruijn (Leefbaar Huizen) weet dat veel verkeer uit het noorden van het land komt. Dit komt bij de brug naar de A27 uit en van hieruit wordt naar Amsterdam of naar de A6 gereden. Hij vindt het belangrijk om te weten hoeveel mensen op deze manier Huizen 's morgens en 's avonds in- en uitrijden.

De heer Woudsma (CDA) heeft geen behoefte aan een dergelijk onderzoek.

De heer Doorn (ChristenUnie) denkt dat er ook heel veel verkeer uit de Oostermeent, Bovenmaat en Bijvanck komt. De ChristenUnie zou een dergelijk onderzoek wel waarderen, maar vanuit een ander perspectief.

De heer Driessen (Dorpsbelangen Huizen) ziet ook niet zozeer sluipverkeer van de snelwegen, maar met betrekking tot de Bijvanck zou het geen slecht idee zijn om een dergelijk onderzoek uit te voeren.

De heer Schröder (D66) heeft geen behoefte aan een dergelijk onderzoek, ook al omdat hij hiervoor geen oplossing ziet.

De heer Gencer (PvdA) heeft ook geen behoefte aan een dergelijk onderzoek. Hij is wel benieuwd wat dit eventueel zou gaan kosten.

De heer Meijerman (VVD) kan zich het sluipverkeer niet zo goed voorstellen en de VVD heeft daarom weinig behoefte aan een dergelijk onderzoek.

Mevrouw Rienstra (GroenLinks) heeft ook geen behoefte aan een dergelijk onderzoek en vindt het daarom ook niet nodig om te weten wat het kost.

De heer Bource (SGP) vindt de toelichting van de wethouder plausibel.

De heer Doorn (ChristenUnie) betreurt het dat zo weinig fracties behoefte hebben aan dit onderzoek en hij vraagt zich af of deze ook geen inzicht willen hebben in de problematiek van de Ceintuurbaan.

Wethouder Boom begrijpt dat de meerderheid de bereikbaarheid van de Groepspraktijk en van sportcentrum Rebel hoog in het vaandel heeft staan en dat een verder gericht eenrichtingsverkeer in het dorp niet op veel weerstand stuit.

Nu en dan komen er berichten van sluipverkeer van vrachtauto's die naar het industrieterrein onderweg zouden zijn via het centrum en met behulp van camera's wordt hier onderzoek naar gedaan.

Voor het definitieve plan gaat het over maatregelen en kosten en moet worden bepaald wat prioriteit heeft en waar op welke termijn geld aan uitgegeven moet worden.

Mevrouw Rienstra (GroenLinks) begrijpt dat deze afweging gezamenlijk moet worden gemaakt, maar op dit moment mist zij in het stuk hoe zaken in elkaar grijpen.

Wethouder Boom heeft dit begrepen. Een visie op mobiliteit als totaal ligt er nog niet. In de modellen is de Randweg West de manier om het hele dorp te ontlasten van doorgaand verkeer.

De heer Doorn (ChristenUnie) heeft zijn opmerking gemaakt in combinatie met het verkeersonderzoek.

De heer Driessen (Dorpsbelangen Huizen) heeft geen behoefte aan de doorberekeningen van de Randweg West.

Wethouder Boom zegt dat er wel degelijk focus is op het feit dat fietsverbindingen langer en verder moeten. Op recreatieve knooppunten worden laadpalen aangebracht door ondernemers. Misschien zouden deze partijen gestimuleerd moeten worden om dit vaker te doen.

Het behoud van de lokale buslijnen 101 en 108 is een serieus probleem en een zwaar inzetpunt, maar of dit lukt, weet de wethouder nog niet.

De rotonde Eemlandweg - Melkweg is feitelijk geen rotonde, maar een kluif. Dit is een samenstel van twee rotondes waarbij tussen de rotondes in een stevige betonnen rijbaanscheiding ligt waardoor mensen niet kunnen oversteken.

Tweede termijn

De heer De Bruijn (Leefbaar Huizen) herhaalt zijn vraag over de rode vlakken op de Delta.

De heer Doorn (ChristenUnie) vraagt hoe de bevoorrading van een eventuele supermarkt in de Kerkstraat zal gebeuren.

De heer Bource (SGP) heeft geïnformeerd naar de parkeergarages in de Keucheniusstraat en het verkeer dat via de Tuinstraat de wijk uit gaat.

De heer Meijerman (VVD) is benieuwd wat de gevolgen zijn van maatregelen voor de verkeersstromen in het Oude Dorp.

De heer Gencer (PvdA) brengt onder de aandacht dat er al diverse berichten zijn binnengekomen over de elektrische auto's die de parkeerplaatsen van reguliere auto's verdringen.

Bij de Haardstedelaan is er volgens hem geen afstemming geweest met de nood- en hulpdiensten en het bureau dat onderzoek heeft gedaan.

De heer Woudsma (CDA) vraagt op grond waarvan de situatie op het Prins Bernhardplein wordt gemonitord.

Hij ziet uit naar het antwoord over regensensoren.

Komt in de tweede versie van het plan ook een advies met een voorkeursvariant van het college?

De heer Driessen (Dorpsbelangen Huizen) meent dat het fietspad op de Aristoteleslaan onveilig is sinds Blaricum een brug heeft gelegd die haaks op deze straat staat waardoor de gemiddelde snelheid sterk is toegenomen. Is hierover overleg geweest?

Wethouder Boom zal nagaan of er contact is geweest met Blaricum.

Er komt in een volgend plan een prioriteitsstelling gebaseerd op de mening en standpunten van de raad.

Hoe het onderzoek naar de veiligheid op het Prins Bernhardplein wordt uitgevoerd, zal de wethouder uitzoeken. De eerste 6 tot 8 maanden heeft onderzoek geen zin, omdat dit een gewenningsperiode is.

Er is geen afstemming geweest over de 30 km-zone. Het bureau heeft een advies uitgebracht vanuit verkeerskundig oogpunt. Dit advies zal worden nogmaals voorgelegd aan de brandweer.

De heer Gencer (PvdA) vraagt of er een derde wordt ingeschakeld tussen het bureau en de brandweer.

Wethouder Boom ontkent dit. Het advies van de nood- en hulpdiensten is doorslaggevend.

De heer Gencer (PvdA) meldt dat de PvdA het hiermee eens is.

Wethouder Boom stelt dat het een integraal plan moet zijn waarin de effecten van de maatregelen zijn doorgerekend.

Het is qua inrichting niet mogelijk om de Keucheniusstraat tweerichtingsverkeer te maken als de Kerkstraat een eenrichtingsweg wordt.

Wat betreft de bevoorrading van de Vomar wordt geprobeerd deze zo veel mogelijk buiten het dorp te laten plaatsvinden.

De rode vlek op de Delta is bedoeld om duidelijk te maken dat het een fietsersgebied is waardoor er langzamer en voorzichtiger wordt gereden. Omdat het een doorgaande route betreft, kan dit geen 30 km-zone worden.

De voorzitter schorst de vergadering om 22.15.

7.4 Ontwikkeling Silverdome

Agendapunt 7.4 wordt in de beslotenheid behandeld.

7.5 Beleidsplan openbare verlichting 2020-2025

De voorzitter heropent de openbare vergadering om 23.10 uur en meldt dat het college de wens heeft het agendapunt openbare verlichting voor de zomer te behandelen. Hij concludeert dat de commissie akkoord is.

De heer Schröder (D66) is wel geschrokken van de hoogte van het bedrag terwijl een paar jaar geleden al is 'verled', maar is akkoord met scenario 2.

De heer Driessen (Dorpsbelangen Huizen) vond het bedrag ook erg hoog.

Mevrouw Rienstra (GroenLinks) erkent de noodzaak voor het gevraagde extra budget, omdat hiermee een aantal klachten verholpen zal kunnen worden.

Bij vervanging van armaturen kiest de gemeente voor statisch dimmen waarbij de sterkte van de verlichting wordt gekoppeld aan het tijdstip van de dag. Dynamisch dimmen is duurder, maar houdt ook rekening met weersomstandigheden en verkeersintensiteit.

GroenLinks is voorstander van verlichting in de openbare ruimte te verfraaien en zij noemt in dit kader een nieuw lichtplan voor de Oude Kerk en het aanlichten van historische panden. In het collegevoorstel wordt hier niet op ingegaan. De vraag is of dit betekent dat wordt ingezet op scenario 2. Lichtreclame nabij natuurgebieden lijkt strijdig met het uitgangspunt om bij natuurgebieden niet te verlichten tenzij.

De heer Woudsma (CDA) vindt het ook erg veel geld en hij vraagt zich af waarom dit twee jaar geleden, toen over ledverlichting is gesproken, niet aan de orde is gekomen. Waarom kan dit niet worden bekostigd uit het reguliere budget? Hij is benieuwd of dit soort verrassingen zich ook kunnen voordoen bij andere projecten.

De heer Gencer (PvdA) begrijpt dat veiligheid en duurzaamheid geld kosten, maar is ook geschrokken van het bedrag. Ook hij is benieuwd of er nog andere verrassingen verwacht kunnen worden.

De heer Ribberink (VVD) ziet dat Huizen met deze verlichting qua energiebesparing voorop loopt. Het oprekken van de levensduur van armaturen van 20 naar 25 jaar leidt ertoe dat de investeringen van de voorgaande jaren ingehaald moeten worden. Ze zijn nu gemiddeld 30 jaar oud en ook de aansluitingen blijken verouderd. Hoewel scenario 3 de meeste kosteneffectiviteit heeft, is scenario 2 wel goedkoper. Een keuze voor scenario 2 lijkt logisch omdat dit een beperkte druk op de financiën geeft en een voortzetting van het huidige beleid is. Als voor scenario 2 wordt gekozen, wordt er in verband met de veiligheid wel vanuit gegaan dat de Huizemaat en 't Merk wel worden aangepakt. Wordt ook actief gekeken naar uitbesteding van het eigendom van de lichtmasten aan bedrijven die hier andere activiteiten aan kunnen koppelen?

De laatste vraag is hoe het onderhoud aan het ondergrondse netwerk wordt gefinancierd.

De heer Bource (SGP) denkt dat voortschrijdend inzicht leidt tot de aanvullende investeringen. Hij hoopt dat de wethouder wel kan bevestigen dat hiermee duurzaamheid en veiligheid wordt bereikt en dat er niet opnieuw extra investeringen nodig zijn.

De heer Boonstra (ChristenUnie) denkt dat scenario 3 duurzamer en kostenefficiënter is in de toekomst. Waarom heeft het college niet voor deze optie gekozen?

De heer De Bruijn (Leefbaar Huizen) vraagt waarom er vier jaar geleden geen voorstel is gekomen ten tijde van de discussie over de ledverlichting. Zijn tweede vraag is of het mogelijk is om een lantaarnpaal te kopen met een oplaadpunt voor een auto. Een voordeel is dat lantaarnpalen meestal aan de straat staan, er geen extra kabels nodig zijn en de gemeente op deze manier inkomsten genereert.

De heer Schröder (D66) wijst erop dat de oplaadpunten al kostenneutraal zijn aanbesteed via de MRA.

College

Wethouder Verbeek erkent dat het om hoge bedragen gaat. Huizen investeert in betrouwbare, veilige en duurzame verlichting. In het huidige plan worden de problemen aangepakt en wordt een kwaliteitsslag gemaakt. Een onderhoudsplan is er altijd geweest en op basis hiervan is gehandeld, maar de beschikbare middelen hiervoor zijn de afgelopen jaren mager geweest en de Arbowetgeving met betrekking tot de installatieveiligheid is streng. Met de voorjaarsnota is bezuinigd op het onderhoudsbudget van openbare verlichting. Er is nu voor gekozen om zaken goed aan te pakken en om de gemeenteraad een keus te geven, zijn 4 scenario's uitgewerkt. Het college kiest voor scenario 2 omdat met dit scenario wordt een bedrag van 56.000 euro gespaard voor het onderhoud van de bekabeling. Daarnaast worden armaturen vervangen die in slechte staat zijn. Op basis van de technische levensduur en de installatieveiligheid worden aansluitkastjes en aardingens gewaarborgd voor een bedrag van 96.000 euro. De aanbesteding van het onderhoudscontract van de aannemer is 15% duurder geworden en tot slot is er een post overige kosten. De afgelopen jaren is veel ledverlichting aangebracht, maar dit was een apart project dat werd gefinancierd vanuit het milieuplan. Dynamisch dimmen zou duurder zijn. Het aanlichten van gebouwen is een esthetische opwaardering en kost weer geld dat niet is meegenomen in de begroting van dit plan. Bij scenario 2 is gezocht naar extra middelen om de installatieveiligheid te waarborgen. Natuurgebieden moeten geconserveerd worden en hier moet geen lichtreclame worden aangebracht. Het plan is mede tot stand gekomen op basis van adviezen van een extern bureau. De diverse scenario's zijn bestudeerd en met het voorliggende plan kan een flink aantal jaar voortgegaan worden. Scenario 2 is een balans tussen noodzakelijke aanpassingen en de financiën. Met het plan bestaat ook de mogelijkheid om de situatie bij 't Merk en Huizermaat aan te passen. Voor lantaarnpalen wordt bekeken hoe deze kostenneutraal of zelfs met winst kunnen renderen.

De heer De Bruijn (Leefbaar Huizen) verzoekt om mee te nemen of de oplaadpalen in de lantaarnpalen geïntegreerd kunnen worden op een manier die geld oplevert voor de gemeente.

Wethouder Verbeek neemt deze suggestie mee.

De heer Ribberink (VVD) begrijpt dat er in het verleden te strikte bezuinigingen zijn doorgevoerd, maar hij denkt niet dat er op dit moment heel veel geld extra is en hij vraagt zich af of de kwaliteitsinhaalslag een paar jaar uitgesteld zou kunnen worden.

Wethouder Verbeek denkt dat dit een heel slechte zaak zou zijn. Er is achterstallig onderhoud en het beleidsplan is opgesteld omdat het onderhoud echt nodig is. Zij wil niet de verantwoordelijkheid nemen als dit niet zou gebeuren.

De heer Gencer (PvdA) vraagt of de heer Ribberink een idee heeft waar eventueel bezuinigd zou kunnen worden.

De heer Ribberink (VVD) heeft gevraagd of het mogelijk was om de vervangingsinvestering uit te stellen.

Mevrouw Rienstra (GroenLinks) is blij dat de wethouder met haar eens is dat er geen lichtarmaturen worden geplaatst in de natuur, maar in het voorstel op pagina 30, tabel 14, staat dat het een keus is om lichtreclame toe te staan.

De heer Woudsma (CDA) heeft geïnformeerd naar andere onderhoudsprojecten.

De heer De Bruijn (Leefbaar Huizen) vraagt hoe lang het nieuwe plan houdbaar is en wanneer de aanlichting van de Oude Kerk aan de beurt is.

Wethouder Verbeek erkent dat het verlichten van de Oude Kerk esthetisch zeer verantwoord is, maar de prijs hiervoor is 50.000 euro is. Op dit moment is gekeken naar noodzakelijke veiligheid.

In antwoord op de vraag van de heer Woudsma stelt zij dat op dit moment de openbare verlichting aan de orde is.

De wethouder komt terug op de passage over lichtreclame in natuurgebieden.

De heer Schröder (D66) is akkoord, omdat de sociale veiligheidsrisico's, de installatie- en de verkeersrisico's voor D66 prevaleren.

De heer Driessen (Dorpsbelangen Huizen) neemt het mee terug naar de fractie.

Mevrouw Rienstra (GroenLinks) neemt het mee terug naar de fractie.

De heer Woudsma (CDA) neemt het mee terug naar de fractie.

De heer Gencer (PvdA) neemt het mee terug naar de fractie.

De heer Ribberink (VVD) neemt het ook mee terug naar de fractie met een positieve grondhouding.

De heer Bource (SGP) stemt in met het voorstel. De wethouder heeft voldoende toegelicht dat het onvermijdelijk is dat de aanpassingen gedaan moeten worden om de duurzaamheid, de continuïteit en de veiligheid te waarborgen.

De heer Boonstra (ChristenUnie) neemt het mee terug naar de fractie.

De heer De Bruijn (Leefbaar Huizen) wacht het antwoord op de door hem gestelde vraag af en neemt het mee terug naar de fractie.

De voorzitter concludeert dat het een behandelpunt wordt in de raad van 11 juli a.s.

7.6 Startnotitie Omgevingsvisie Huizen

Agendapunt 7.6 wordt doorgeschoven naar de volgende vergadering.

8. Vaststellen toezeggingenlijst

8.1 Toezeggingenlijst bijgewerkt tot en met de laatste raadsvergadering

Agendapunt 8.1 wordt doorgeschoven naar de volgende vergadering.

9. Rondvraag en sluiting

De heer Woudsma (CDA) informeert naar concrete plannen met betrekking tot de Blokkerpanden.

Wethouder Boom antwoordt dat er op dit moment geen zaken zijn die hij hierover kan delen. Er vindt wel overleg plaats met de eigenaar van de panden.

De voorzitter sluit de vergadering om 23.45 uur.

Aldus vastgesteld in de vergadering van 11 september 2019

De commissiegriffier,

De voorzitter,