

Debatavond over de toekomst van Hilversum

Op naar 2040!

Inleiding en cijfers,

Peter van Dulst, de voorzitter van de HAP, opent de debatavond, heet de aanwezigen welkom en stelt de deskundigen achter de tafel voor.

Peter Boelhouwer hoogleraar woningmarktbeleid
Jos Gadet, hoofdplanoloog in Amsterdam
Karin Kos, directeur/rentmeester GNR
Casper Stelling, adviseur MU consult
Friso de Zeeuw, oud hoogleraar gebiedsontwikkeling

- **Gespreksleiding: Felix Meurders**

De voorzitter van de HAP gaat aan de hand van een aantal CBS-statistieken in op de verwachte situatie in 2040, als Hilversum bij ongewijzigd beleid zal groeien naar, afhankelijk van de bron van de cijfers, 96.600 tot 100.000 inwoners. Het aantal huishoudens stijgt in die tijd met 3500. Afname van de bevolking is dus niet aan de orde.

De vrees (gebaseerd op MRA-discussies) dat de vergrijzing hier onevenredig zal toeslaan is eveneens ongegrond: Hilversum zit wat dat betreft zelfs onder het landelijke gemiddelde.

De provincie berekende dat de regio Gooi en Vechtstreek tot 2040 behoefte heeft aan 10.400 woningen, waarvan in Hilversum ongeveer 3500.

Als Hilversum meer bouwt dan 3500 woningen, bouwt Hilversum dus voor andere doelen dan de eigen woningbehoefte.

De ontwikkelcapaciteit is historisch gezien rond 250 woningen per jaar. Meer is nauwelijks mogelijk.

De belangrijkste reden is dat er in Hilversum binnenstedelijk moet worden gebouwd. De grootste locaties zijn inmiddels vol, behalve het circusterrein. Daarover wordt al jaren gesteggeld.

Interessant is ook dat in Hilversum de afgelopen 5 jaar 1123 nieuwe woningen zijn gebouwd, waarvan volgens afspraak 592 in de sociale huursector. Van die 592 zijn er echter slechts 37 overgebleven. Een aantal dat om een verklaring vraagt vanuit de gemeente en de woningcorporaties.

Volgens het bouwprogramma in de structuurvisie Hilversum 2030 kunnen vanaf 2012 tot 2040 tenminste 4400 woningen gerealiseerd zijn. Dat past in het historisch gemiddelde van 250 per jaar.

Binnenstedelijke (her)ontwikkeling is niet alleen erg duur, maar legt daardoor ook grote druk op de kwaliteit en de architectuur. 'Het idee is: de klant betaalt het toch wel' aldus de voorzitter.

Grote volumes maken kan binnenstedelijk alleen als er hoog wordt gebouwd.

Tenslotte nog een beeld waaruit blijkt dat het aantal banen en de beroepsbevolking de afgelopen jaren niet is afgenomen, in tegenstelling tot wat nogal eens beweerd wordt:

- Banen en beroepsbevolking
 - Banen 2010-2018: 49.200 - 52.200
 - Beroepsbevolking: 44.000 - 46.000
 - Banen en beroepsbevolking nemen toe
- Auto's per huishouden
 - 2000: 0,9, in 2021: 1,0
 - Aantal auto's per huishouden blijft stabiel
- Pendel

- >50% beroepsbevolking werkt buiten Hilversum
- >50% Hilversumse banen bezet door niet- Hilversummers
- Inkomende pendel > uitgaande pendel

Bouwen en wonen

Peter Boelhouwer gaat in op de nijpende situatie op de woningmarkt. Voor de bestaande huurwoningen geldt in de grote steden een wachttijd van 9 jaar, koophuizen zijn onbetaalbaar. Het streven om in de komende 10 jaar één miljoen woningen te bouwen lijkt onhaalbaar.

Wat op veel kortere termijn zou helpen: bouwen voor ouderen, woningsplitsing, de bestaande voorraad beter inzetten, collectieve woonvormen met gezamenlijke voorzieningen of tijdelijke woningen bouwen. Voor wat betreft de laatste categorie moeten de gemeentes dan wel locaties gaan toewijzen.

Een onlangs verschenen rapport laat zien dat binnenstedelijk bouwen ongeveer 3 x zo duur is als aan de randen.

De laatste drie jaar is er een enorme druk vanuit de randstad richting de buitengebieden ontstaan.

Jos Gadet is juist een groot voorstander van binnenstedelijk bouwen. Steden zorgen voor een sociale en economische dynamiek. Nederland is in zijn ogen geen dichtbevolkt land, maar een dunbevolkte stad. Na de oorlog ontstonden buiten de centra grote wijken en ook de productie-industrie ging buitengaats. De automobilititeit nam toe, de steden liepen leeg. Na 2000 werd de kenniseconomie belangrijk en begonnen de steden weer te groeien. De vraag naar woningen was al snel veel groter dan het aanbod.

Stedelijk bouwen werd noodzakelijk om te voldoen aan de gevraagde match op de arbeidsmarkt. De stad werd steeds compacter. Overigens: de ecologische voetafdruk van stedelingen is beduidend kleiner dan die van iemand daarbuiten.

Mensen die uit Amsterdam willen of moeten verhuizen kiezen niet voor suburbs, maar voor steden als Haarlem, Zaandam en Hilversum.

Het is volgens de Amsterdamse planoloog dan ook verstandig om vanuit de opvang van de bevolkingsgroei en de opvang van de banengroei samen te kijken of er meerkernige agglomeraties in de (MRA-)regio gerealiseerd kunnen worden.

De meningen zijn verdeeld over de vraag of Hilversum iets zou hebben aan de meerkernige ontwikkelingen.

Jos Gadet laat een duidelijk 'ja' horen. Eén reden zou zijn dat daarmee ook het cultuurhistorische landschap beter beschermd kan worden.

Friso de Zeeuw is het met minimaal de helft van wat zijn voorganger naar voren bracht *niet* eens. Niet iedere stad of dorp leent zich voor stedelijk inbreien.

Hij complimenteert Peter van Dulst met het goede cijferwerk, dat aantoont dat Hilversum er qua wonen, werken, recreatie en voorzieningen helemaal niet slecht voor staat. De opgave zou dan ook moeten zijn om dat als uitgangspunt te nemen bij de verdere ontwikkeling. De zgn. omgevingsfoto van Hilversum is ook een goede basis voor verdere discussie.

De vraag naar nieuwe woningen lijkt vooralsnog oneindig. Hier speelt het laadvermogen van een gemeente een rol. Ruimtelijke mogelijkheden, verkeer en de bestaande kwaliteiten zullen in de toekomst een grote rol gaan spelen. De marges lijken smal in Hilversum. Goede ontwerpen zouden kunnen helpen om plannen acceptabel in een bestaande situatie in te passen.

Spreekster is ervóór om het tempo van 250 woningen per jaar de komende jaren vol te houden.

Als bouwbovengrens wil hij 20 meter aanhouden. Hoger bouwen levert doorgaans geen extra woningen op, omdat de openbare ruimte om het gebouw dan ook groter moet zijn en de bouw- en installatiekosten een stuk duurder zullen uitvallen.

De heer de Zeeuw waarschuwt de toehoorders extra op te letten als het gemeentebestuur aankondigt dat Hilversum 'meer stad' moet worden. Dat betekent meestal dat er hoog gebouwd zal worden. 'Koester ook het bestaande illusielandschap', is zijn advies.

Over het sleutelgebied met zijn enorme, maar onduidelijke doelstellingen over waar de bouwvolumes zouden moeten komen constateert hij met voldoening dat de discussie nu terug is waar die hoort. Het is goed dat er wordt samengewerkt in het verband van de metropoolregio, maar Hilversum doet er goed aan om een eigen koers te volgen in het regioverband van Gooi en Vechtstreek.

Peter Boelhouwer is het geheel met de vorige spreker eens: Hilversum leent zich niet voor hoogbouw. Hij stelt dat de meeste mensen in een rustige, sub urbane woonomgeving willen wonen.

- Dit onderdeel wordt afgesloten met vragen en opmerkingen uit het publiek

De heer Gildemacher vraagt wat verstaan wordt onder een illusielandschap.

Friso de Zeeuw legt uit: het gevoel in een open landschap terecht te zijn gekomen zodra je buiten de grenzen van Hilversum komt.

Jacco van den Bosch werkt bij de gemeente Hilversum. Hij zou willen weten of het bouwen van een nieuwe stad op de zeebodem de oplossing zou kunnen zijn voor het tekort aan woningen.

Peter Boelhouwer: dat kan in principe, maar een goede ontsluiting en goed OV zijn een absolute voorwaarde voor het slagen van zo'n plan.

Gregory Duncker stelt voor om het spoor te laten zakken en daarboven woningen te bouwen. Het spoor vormt dan geen obstakel meer tussen oost en centrum.

Jos Gadet zou dit toejuichen, maar wijst op de enorme kosten die deze oplossing met zich mee zou brengen.

Johan Verhey vindt dat de jongeren meer van zich moeten laten horen. De ouderen hebben het voor het zeggen. De kaarten lijken al geschud.

Harro Zanting (directeur van Dudok Wonen) merkt op dat de jongeren deze dagen staan te demonstreren in Amsterdam, Rotterdam en andere grote steden. De Hilversumse corporaties proberen er te zijn voor de outsiders die echt woningnood ervaren. Hoeveel tijd wil Hilversum nog debatteren voordat de plannen worden uitgevoerd?

Peter Boelhouwer weet het antwoord niet op deze vraag. Wel is bekend dat er veel te weinig bouwvergunningen zijn verstrekt. Het duurt vervolgens nog minimaal 2 à 3 jaar voordat de productie kan worden gestart. Overal ontstaan vertragingen. Veel plannen vallen uit, vaak doordat insiders het heel moeilijk maken om die te gaan ontwikkelen. De jongere generatie zal dat op enig moment niet meer pikken. Hij is niet positief en ziet voor de nabije toekomst meer in woningsplitsing en andere reeds genoemde oplossingen. Woningzoekenden zouden de gemeente ook moeten houden aan de leegstandswet.

Friso de Zeeuw is van mening dat de jongeren zich veel meer op het niveau van de projecten en de gebieden moeten manifesteren en daar de discussie voeren. Zij moeten zich roeren op participatiebijeenkomsten.

Jos Gadet constateert zorgelijk dat jonge mensen het geloof in de overheid helemaal hebben verloren.

Haitske van der Linden is VVD-raadslid. Zij wijst op de Woonvisie die is aangenomen door de raad. Daarin staan zaken als Wonen voor de buurt, het bouwen van flexwoningen, onderzoeken of het splitsen van bestaande huizen mogelijk is, bouwen voor de doorstroming etc. Zij denkt dat een goed uitgangspunt is om te zoeken naar wat in een bepaalde wijk nodig en passend is en wat realiseerbaar is.

Jos Gadet onderschrijft dat uitgangspunt ten volle.

Friso de Zeeuw benadrukt nogmaals om de discussie met de wijkbewoners goed te voeren. Als het begin niet goed is, zal wat daarna komt ook moeizaam gaan.

Jennifer Meijer is architect in Amersfoort, maar woont in een oude huurwoning in Hilversum. Zij ervaart het als gênant hoe de bewoners van Hilversum omgaan met nieuwe ontwikkelingen. Voorbeeld is een kleine aanpassing aan het Carolushuis, waartegen protest wordt aangetekend vanuit de buurt.

Het kan ook te ver gaan hoever een buurt zich mag bemoeien met bepaalde ontwikkelingen die in feite een hoger doel beogen.

Hilversum moet verstedelijken, bouwen tot 8 bouwlagen. De stad ligt nu eenmaal tussen grotere steden in: Amsterdam, Utrecht, Amersfoort.

De provincie stelt tegenover een beter OV als voorwaarde dat er wordt verdicht op stedelijk niveau. De tuinstadgedachte is niet vol te houden als Hilversum moet verdichten. Woningen voor jongeren zijn hier veel te weinig.

Edith Piering woont in de Buys Ballotstraat in Hilversum. Zij keert zich tegen de plannen aan de Korte Noorderweg, waar men van plan is 350 woningen te bouwen.

Haar vrije uitzicht is zij dan kwijt.

Jerry Braaksma zou willen weten wat er op korte termijn werkelijk wordt uitgevoerd. Misschien moet er eens een keer tegen de heilige huisjes worden geschopt, zoals de bouwhoogte en argumenten die de bouw van seniorenwoningen tegenhouden. Het Philipsgebouw zou uitstekend tot jongerenhuisvesting kunnen worden verbouwd, maar komt nog steeds niet verder dan de ontwikkelfase.

Peter Boelhouwer denkt dat er veel mogelijk is, met respect voor de heilige huisjes.

Marjan Klein werkt bij de gemeente en heeft een bouwkundige opleiding. Zij wijst op de woonvisie waarin toch behoorlijk wat ambities worden uitgesproken. Maar ook worden er redenen aangevoerd als: Hilversum is vol, wil niet bouwen aan de randen en niet in het buitengebied, wil tuinstad blijven. Tegelijk is ook een economisch perspectief aangenomen, waarin nu leegstaande kantooruimte niet grootschalig wordt omgezet voor woningbouw, maar beschikbaar blijft voor werkgelegenheid.

Als er tot 2040 4500 woningen gebouwd zouden moeten worden in niet hoger dan 6 lagen dan kost dat veel ruimte. Het uitzicht vanuit bestaande woningen wordt aangetast.

De gemeente moet inderdaad kijken naar wat wijken nodig hebben op gebouwniveau, op gebiedsniveau en zorgvuldig bedenken hoe de stad verder gedifferentieerd en verder ontwikkeld kan worden.

Verkeer, parkeren, mobiliteit, natuur en landschap

Karin Kos is directeur/rentmeester van het GNR. Haar statement is: wat kan de stad doen voor de natuur? Zij vreest de gevolgen als er straks heel veel gebouwd gaat worden in Amsterdam, Utrecht en misschien ook in Hilversum. Dat is een grote zorg. Immers: veel Hilversummers geven aan graag hier te willen wonen vanwege de nabijheid van de mooie natuur. In een peiling van het burgerpanel in 2019 stond dat met stip bovenaan.

Het GNR is 2850 hectare groot. 61% daarvan ligt binnen de gemeentegrenzen van Hilversum. Het GNR bewaakt en beschermt het bijzondere landschap, ook het illusielandschap dat reeds eerder ter sprake kwam: dat heeft zelfs een beschermde status gekregen.

Die gewaardeerde natuur is nu nog van een redelijke kwaliteit, die door hard werken in stand wordt gehouden. Het motto van het GNR is: koester ons groene thuis.

Nodig is: meer groen in de stad. Een groene openbare ruimte geeft rust, komt de leefbaarheid ten goede.

Meer groen is ook goed voor de waterberging, voor verkoeling in warme zomers en voor de biodiversiteit.

Casper Stelling

In een heldere stijl betoogt Casper dat de autoluwe samenleving werkelijkheid zal worden - of toch niet? De landelijke prognose voor de integrale mobiliteitsanalyse 2040 is, dat het aantal auto's gaat toenemen. Oorzaken zijn kortweg de bevolkingsgroei en de toename van het aantal mensen dat kan autorijden. De trend is ook dat autorijden goedkoper gaat worden t.o.v. de alternatieven. Dat komt met name door de elektrificatie.

Automobiliteit is voor een belangrijk deel te voorkomen door te bouwen in hoge dichtheden, met veel diversiteit, een goed ruimtelijk ontwerp en een goed OV.

In sterk stedelijke gebieden kent men 0,6 autoritten per dag, in minder dichtbevolkte gebieden 1,2.

Overigens is het autobezit per huishouden in hoogbouw lager dan bij laagbouw,

De autoluwe stad wordt ook bereikt door het voeren van een actief mobiliteitsbeleid dat gericht is op het stimuleren van fiets en OV, en het ontmoedigen van autobezit en autogebruik. Met een actief beleid kan 1 tot 5% vermindering van het autobezit en -gebruik worden gerealiseerd.

Parkeertarieven en vergunningenstelsels invoeren hoort bij dit beleid, evenals een verkeerscirculatieplan met éénrichtingswegen, veel hubs en plekken waar deelmobiliteit bij elkaar komen. Een restrictief autobeleid is een belangrijk onderdeel: één vergunning per huishouden.

Forensen en bezoekers parkeren aan de randen van de stad.

Er lopen nu drie belangrijke transitie's: 1) de elektrificatie van het autoverkeer, waardoor geluid en uitstoot afnemen, 2) zelfrijdende auto's, 3) verdere digitalisering: het thuiswerken, thuisonderwijs, e-consulding, zaken regelen en boodschappen doen via het internet.

Daarnaast biedt digitalisering ook veel mogelijkheden om het verkeer in de stad te sturen, te spreiden en te mijden.

Wanneer Hilversum geen aanvullend beleid voert zal de automobiliteit toenemen en dus ook de bestaande problemen. Met actief beleid is een stabiele situatie te bereiken die vergelijkbaar is met die van voor corona. Daar hoort ook een hogere dichtheid van bebouwing bij met meer functiemenging maar ook een goed ontwerp, dat gericht is op actieve mobiliteit: veilig lopen en fietsen in de stad.

N.B. Gevraagd naar de gevolgen van het afsluiten van de kleine spoorbomen zegt Casper Stelling dat het autoverkeer dan juist zal dalen.

Mediapark

Het Mediapark zou kunnen bijdragen aan een vermindering van het autoverkeer door het eigen parkeerbeleid aan te passen, thuiswerkregelingen te verbeteren, de vergoedingen voor fiets en OV te verhogen en die voor het autogebruik te verlagen. De trein vaker laten stoppen op station Mediapark zou ook helpen.

De bereikbaarheid van het Mediapark is matig. Van een eventuele groei van het bedrijventerrein zal Hilversum echter weinig profijt hebben: dus komen de verkeerslasten neer op de grote bedrijven die van de locatie profiteren.

Een weg onder de hei is mevrouw Kos een doorn in het oog. Zij stelt dat verkeersproblemen in de stad ook in de stad moeten worden opgelost. Dat geldt ook voor de mogelijke verbreding van wegen ten koste van de natuur (Erfgooiersstraat bijv.), maar ook voor de aanleg van een tunnel.

- Dit onderdeel wordt afgesloten met vragen en opmerkingen uit het publiek

Anton Tiery, vm. eigenaar van het Mediapark, nu planoloog stelt als feitelijkheid vast dat men in Hilversum niet verder kan dan de stadsgrens. Er wordt gedacht op een beperkt schaalniveau. Hij pleit ervoor om naar de realiteit te kijken en van daaruit te werken.

Patrick Weening woont in het postcodegebied 1221, één van de dichtst bebouwde wijken van Hilversum. Daar staan nu zo'n 9000 woningen, maar er is een plan om er 1200 aan toe te voegen. De straten zijn relatief smal, de verkeersdoorstroming slecht. Er is weinig openbare ruimte. De heer Weening hoort graag de mening van het panel.

Friso de Zeeuw denkt dat het plan zeker kritisch bekeken moet worden. De uitkomst van de discussie staat niet bij voorbaat vast. De bewoners zouden kunnen bereiken dat er minder woningen gebouwd zullen worden, of dat het plan althans wordt aangepast.

Joop Lahaise (raadslid PvdA) vraagt hoe de gemeente zou moeten omgaan met de dynamiek van het vastgoedbezit.

Friso de Zeeuw noemt het vaak een strijd tussen de gemeente en de ontwikkelaar. Soms helpt het als de gemeente de beuk erin gooit. Onderling wordt er door de ontwikkelaars veel gesproken over een soort kansberekening.

De heer Jansen vraagt zich af of de gemeente wel de goede bestuurslaag is om de zware ambities op het gebied van automobiliteit en natuurbehoud te dragen.

Mevrouw Kos antwoordt dat de bescherming van het natuurgebied van de GNR vastligt in de wet. De gemeente kan dus heel weinig zeggen over wat er wel en niet is toegestaan in een natuurgebied. Als er een voorstel zou komen om de Erfgooiersstraat te verbreden moet kunnen worden aangetoond dat er geen alternatieven zijn. Als die er echt niet zijn moet er sprake zijn van een zwaarwegend maatschappelijk belang. Bovendien moet de opgeofferde natuur elders gecompenseerd worden.

Madeleine Andriessse legt uit dat sommige bewoners wel een auto hebben, maar die alleen gebruiken voor familiebezoek e.d. buiten Hilversum. Als de plannen om het autobezit terug te dringen doorgaan treffen deze mensen het slecht.

Casper Stelling deelt mee dat in toenemende mate geen parkeerplaats wordt aangeboden aan inwoners die in een stationsgebied wonen. Mensen die daar komen wonen weten dat ze geen parkeerplaats krijgen, mensen die een auto hebben, maar die niet vaak gebruiken, kunnen die stallingen op een plek die wat verder buiten het stationsgebied ligt. Verder wordt nagedacht aan een betere manier om de deelauto's in te zetten.

Aernoud Olde vraagt of er vanuit de woningbouwbehoefte niets te zeggen valt over de noodzaak om aan klimaatadaptatie te gaan doen.

Friso de Zeeuw kan de woorden van Karin Kos volledig onderschrijven, met name daar, waar het gaat om de waterberging in de stad.

Helmi Duijvestein denkt dat wonen aan het spoor helemaal niet zo geweldig is. Iedere tien minuten een trein langs je huis is geen feestje.

Verder: m.b.t. de MRA wordt de hele avond gesproken over de gevolgen voor Hilversum. Waarom wordt bijvoorbeeld voor woninguitbreiding niet gekeken naar Ankeveen? Daar is leegloop en de basisschool dreigt te moeten sluiten.

Peter Boelhouwer kent het probleem. Er is sterk provinciaal beleid om de leegloop in kleine gemeente tegen te gaan.

Olaf Streutker, CDA-raadslid, constateert dat er in Hilversum te weinig locaties zijn waar nog gebouwd kan worden. De grenzen zijn bepaald: alleen binnenstedelijk is bouwen mogelijk. Voor grondgebonden woningen is gewoon geen ruimte. Vanuit Hilversum als centrumgemeente moet naar meer mogelijkheden in de regio worden gekeken, in samenwerking met de betreffende gemeenten.

Friso de Zeeuw stelt dat Hilversum niet met alle regiogemeenten op de beste voet staat. Daar moet aan gewerkt worden.

Ten noorden van Amsterdam zijn ruimtelijk veel meer mogelijkheden en de bevolking staat daar positiever tegenover meer woningbouw dan hier in de regio.

Jos Gadet vindt dat Hilversum af moet van het idee dat grondgebonden woningen het ideaal zijn. Verder constateert hij dat mensen liever in een stedelijk milieu wonen en verbindt daar de conclusie aan dat er veel meer centrum-stedelijk moet worden gebouwd, daar, waar levendigheid is en voorzieningen zijn.

Friso de Zeeuw noemt zijn collega te eenzijdig in zijn betoog.

Marcel Graetmaal ziet veel winkel-, bedrijfs- en kantoorruimten leegstaan. Ook zogenoemde plinten zijn nogal eens ongebruikt. Dat werkt verloedering in de hand.

Peter Boelhouwer wijst op de leegstandswet. Na een jaar leegstand kunnen gebouweigenaren worden gedwongen daar iets mee te gaan doen.

Femke van Drooge zou de vraag willen neerleggen hoeveel ruimte er werkelijk nodig is voor bedrijvigheid. Steeds meer mensen zullen immers gaan thuiswerken.

Het lijkt een trend die zich voort zal zetten. De overheid zou kunnen sturen op het aantrekken van bedrijvigheid van het type waarbij het makkelijker is om vanuit huis te werken. Naast minder verkeersdruk kan zo ook de benodigde kantoorruimte kleiner zijn.

Op de Naarderstraat staat een kantoorpand met een mediabestemming al meer dan 8 jaar leeg. Er wil geen mediabedrijf in, maar de gemeente wil de bestemming handhaven. De eigenaar staat te springen om er woningen van te maken, maar het mag dus niet.

Patrick Weening richt zich tot Karin Kos met de mededeling dat hij met een aantal bewoners ooit een voorstel heeft gedaan om te bouwen in de trant van het verticale bos.

Tegen Casper Stelling merkt hij op dat diens plannen voor een autoluwe stad goed zijn, maar wel gepaard moeten gaan met een sterke verbetering van het OV.

Juist dat OV is de laatste jaren steeds verder uitgekleeft.

Casper Stelling zegt dat het regio-OV heeft zwaar aan inkomsten heeft ingeboet in de coronatijd. Ritten en lijnen moesten worden geschrapt.

Hilversum zit in een uithoek van de MRA-regio en het reizigersaanbod is niet groot. Het is een feit dat er pas aanspraak gemaakt kan worden op meer OV als dat aanbod significant groter wordt. De maatregelen die een stad als Hilversum autoluw maken kunnen daaraan bijdragen.

Slot

Gespreksleider Felix Meurders bedankt de panelleden hartelijk voor hun inbreng en de aanwezigen voor hun aandacht en vragen en geeft het woord aan Peter van Dulst, die aftreedt als voorzitter van de Hilversumse Architectuurprijs.

Peter is benieuwd wat er met de aanbevelingen van deze avond gaat gebeuren. Hij vraagt de panelleden om in één zin te verwoorden wat ze aan het Hilversumse gemeentebestuur zouden willen meegeven.

Het resultaat:

Peter Boelhouwer: 'probeer de verhouding in het pendelverkeer aan te pakken'.

Karin Kos: 'zorg voor meer groen in de stad'.

Casper Stelling: 'ga door met het implementeren van de autoluwe stad, maar wel met een vangnet voor kwetsbare mensen'.

Frido de Zeeuw: 'Hilversum blijf jezelf'.

Jos Gadet: 'wees niet bang om te veranderen, want verdichting biedt ongekende mogelijkheden'.

De debatavond wordt gesloten.