VERSLAG VAN DE SESSIE VAN DE RAAD DER GEMEENTE HAARLEMMERMEER OP DONDERDAG 28 NOVEMBER 2024

Onderwerp: Nota Consultatieronde Vervoerplannen 2026 OV-concessies (11484008) (5 november) + Informatie over Voortgangsrapportage Mobiliteit oktober 2024. d.d. 05-11-2024 (11444104)

Voorzitter: mw. H.J. van den Berg

De leden: mw. B.M. Antolini, dhr. T.M. Beusenberg, dhr. S. Blankestein, dhr. P.J. Boerman, mw. J.B. Kamsteeg, dhr. C.L. Klaassen, dhr. E.J. van der Peet, dhr. J.J. Schaap, dhr. J.C. Soellaart, mw. C.R. Smand, dhr. K. Sulmann

Griffier: mevrouw E.H.M. Ouwehand-Brussel

Portefeuillehouders: mw. M.H. Ruigrok, mw. M.L. Sedee-Schuitemaker

Insprekers: Geen

De VOORZITTER: Ik heet u welkom bij de bespreking van de nota Consultatieronde Vervoerplannen 2026 OV-concessies en de brief van het college met informatie over de Voortgangsrapportage Mobiliteit oktober 2024. De sessie is een inhoudelijke bespreking van deze nota en de conceptadvieslijst Haarlemmermeer met betrekking tot die vervoerplannen en u wordt gevraagd om die aan te vullen waar u dat nodig vindt, eventueel, met wensen en suggesties. Daarnaast krijgt u de Voortgangsrapportage Mobiliteit ter bespreking aangeboden en u ontvangt informatie over de stand van zaken van projecten en andere belangrijke lopende zaken op het gebied van verkeer en vervoer.
Er hebben zich geen insprekers gemeld. Dit is een sessiedebat en we gaan het dus doen zoals we dat tegenwoordig steeds doen; de woordvoerder komt hier de inbreng doen en de interrupties en het debat worden hier in de arena gedaan. En we starten met de eerste termijn waar iedereen spreektijd voor heeft. Vervolgens krijgt het college natuurlijk de tijd om te reageren en daarna is er in de tweede termijn ruimte voor debat. Zoals u inmiddels allemaal wel weet, denk ik, zijn technische vragen niet aan de orde. Die kunt u schriftelijk stellen. En dan rest mij nog de vraag: wie mag ik als eerste het woord geven? Ik zie mijnheer Blankestein van VVD, gaat uw gang.

De heer BLANKESTEIN: Dank u wel voorzitter. Allereerst zal ik ingaan op de consultatieronde over de OV-concessies en vervolgens op de Voortgangsrapportage Mobiliteit. Dus laat ik beginnen met de OV-concessies.
Allereerst is de VVD blij om te zien dat het college vraagt aan Connexxion om buslijn 162 twee keer per uur te laten rijden in plaats van één keer. Deze buslijn is namelijk de verbinding tussen Hoofddorp-Centrum, Nieuw-Vennep, maar ook de kleine kern Lisserbroek. En als VVD vinden wij het ook belangrijk dat de kleine kernen goed bereikbaar zijn, dus het zou goed zijn als men vanuit de kleine kern Lisserbroek twee keer per uur richting Hoofddorp en Nieuw-Vennep zou kunnen. Maar dat is niet de enige reden waarom het goed is als deze bus vaker gaat rijden. Het is namelijk ook goed voor de ondernemers in Hoofddorp-Centrum omdat hun medewerkers en klanten dan beter daarnaartoe kunnen komen. Maar het is ook goed voor de ondernemers en hun medewerkers op de bedrijfsterreinen Spoorzicht, De President en Nieuw-Vennep-Zuid. Dus dat is goed om te zien, voorzitter.
Dan de nachtlijnen en N30 en N97. De VVD is blij om te zien dat het college vraagt aan Connexxion om deze op te schalen naar twee keer per uur aangezien dit de enige nachtelijke OV-mogelijkheid is voor

onze inwoners in Haarlemmermeer, aangezien de NS 's nachts geen treinen laat rijden op onze stations, met uitzondering van Schiphol, waar je met deze buslijn kan komen. En waarom is dit dan zo goed? Dit is zo goed omdat er ontzettend veel medewerkers, ook onze inwoners, werken op Schiphol in de nacht. Dan is het goed als je twee keer per nacht een buslijn hebt rijden om op je werk te komen. En ik moet er ook de toevoeging bij doen, zolang we in Haarlemmermeer, in Hoofddorp geen gezellig stadscentrum hebben met nachtclub, is het ook goed voor onze jongeren om, tot die tijd, met de nachtbus richting Amsterdam te kunnen.
Dan een aanvulling die de VVD graag zou willen doen op dit advies, of eigenlijk meer een vraag richting het college. Het buitengebied tussen Spaarndam en Haarlem-Oost heeft op dit moment namelijk geen OV-verbinding. De dorpsvereniging Haarlemmerliede en Spaarnwoude had het verzoek gedaan om buslijn 12 naar het zuiden door te trekken. Echter, zij kreeg te horen van Connexxion dat de afstand te groot is voor de kleine bussen. Zoals ik al eerder zei, vinden wij het als VVD belangrijk dat ook de kleine kernen goed bereikbaar zijn en daarom willen we toch aan het college vragen te kijken wat eventueel wel zou kunnen in dit gebied.
Dan de Voortgangsrapportage Mobiliteit. Daar zou ik graag twee punten uit willen belichten. Namelijk ten eerste de verbinding tussen de N207 en N206, al moet ik 'mogelijke verbinding' zeggen. OVHZ en Ondernemend Lisse hebben laatst een onderzoek laten doen naar deze mogelijke verbinding tussen de Bollenstreek en Haarlemmermeer-Zuid. Ze hebben dit onderzoek gepresenteerd aan de gedeputeerden van de provincie Noord-Holland en Zuid-Holland op het gebied van mobiliteit. En de VVD is laatst ook in gesprek geweest met deze instanties, OVHZ en Ondernemend Lisse om te kijken naar dit onderzoek en wij zien het potentieel ervan. Waarom vinden we dit dan zo belangrijk? We vinden dit als VVD een belangrijk punt omdat het ervoor kan zorgen dat er sluipverkeer uit onze randdorpen verdwijnt en ten tweede zou deze verbinding ons ook goed kunnen helpen met de opgave van de woningbouw die wij in Haarlemmermeer hebben. Daarom is de vraag die wij als VVD hebben aan het college: heeft de wethouder al signalen ontvangen over hoe de provincie naar dit onderzoek kijkt? En wat zij met het onderzoek wil gaan doen?
Dan het tweede punt dat ik wil aanhalen, namelijk de parkeeroverlast in Badhoevedorp. De inwoners van Badhoevedorp zijn namelijk wederom het slachtoffer geworden van automobilistje pesten van de gemeente Amsterdam. Na het invoeren van betaald parkeren in Amsterdam-Sloten en Osdorp hebben zij namelijk last van parkeeroverlast van mensen uit Amsterdam die hun auto in Badhoevedorp parkeren. In de Voortgangsrapportage Mobiliteit staat aangegeven dat er in september een kentekenonderzoek is gedaan, dat in oktober die resultaten zouden binnenkomen en er vervolgens in november in gesprek zou worden gegaan tijdens informatieavonden en dat daar de aanpak van de gemeente op het gebied van parkeeroverlast zou worden uitgelegd. Nu is deze voortgangsrapportage natuurlijk aan het begin van oktober verstuurd, dus zijn we erg benieuwd wat de ontwikkelingen zijn geweest. Hebben de informatieavonden al plaatsgevonden en wat is er uit het onderzoek gekomen voorzitter? Daar is de VVD erg benieuwd naar en we hopen dat de wethouder daar antwoord op zal kunnen geven. Daar zou ik het graag willen laten, voorzitter.

De VOORZITTER: Keurig binnen de tijd, mijnheer Blankestein, dank u wel. Ik heb op volgorde – dat heb ik afgekeken van mijnheer Boerman, dat vind ik een heel goede methode, dan kunt u vast voorbereidend werk doen voor het naar voren komen – mevrouw Smand die nu mag komen, daarna mijnheer Sulmann, dan mevrouw Kamsteeg, mijnheer Soellaart, mijnheer Schaap en daarna mijnheer Klaassen. Tot zover. En daarna mijnheer Boerman en daarna… Ja. Mevrouw Smand, gaat uw gang.

Mevrouw SMAND: Dank u wel voorzitter. Het is best een beetje een uitdaging om twee redelijk grote onderwerpen binnen één sessie te bespreken, maar we gaan het proberen.
In de eerste plaats de OV- concessie. Ik heb het een beetje hoog over aangevlogen, want zoals mijnheer Blankestein ook terecht opmerkt, kunnen we blij zijn dat er een aanvraag wordt gedaan bij Connexxion

om haltes toe te voegen, maar tegelijkertijd zien we ook de realiteit en de lange lijst van haltes die opgeheven worden. Ik kan me herinneren dat we vorig jaar in een overzicht hebben kunnen lezen dat er over de afgelopen vijf à zes jaar zo'n 63 haltes verdwenen zijn in Haarlemmermeer. Dat is heel veel. Het is ook een uitdaging voor de vervoerders om dat allemaal rond te krijgen. Dus ik vraag me af, zeker omdat wij een adviesfunctie hebben en niet meer dan dat, hoever we moeten gaan als het gaat om 'een lijn erbij, een lijn eraf en een halte erbij, een halte eraf'. Moeten we toch niet zo langzamerhand eens denken aan fijnmazige, kleinschalige projecten in dorpen, in kernen, in buitengebieden en die laten aansluiten op het OV-netwerk? Die dikke lijnen worden hoe langer, hoe dikker en lijnen die laag bezet zijn verdwijnen hoe langer, hoe meer. Wijken worden afgesloten. Kleine dorpskernen worden afgesloten. Het is best een hele uitdaging om dat rond te krijgen, en dat snap ik ook, voor de vervoerders. Ik denk dat we zo langzamerhand misschien ook op het punt zijn aangekomen dat we het onmogelijke vragen. Dus ik ben heel benieuwd naar de visie van collega's als het gaat om de vraag 'in hoeverre moeten we gewoon inzetten op een robuust en degelijk OV-netwerk met een aansluiting op lokale initiatieven, waar we vorig jaar ook een motie over hebben aangenomen, waar de wethouder ook vooronderzoek naar heeft gedaan? En in hoeverre zit daar muziek in voor de toekomst, om dat met elkaar te combineren tot een goed OV-netwerk?'
Er zijn aardig wat knelpunten, maar ook goede zaken genoemd als het gaat om de wensenlijst, maar ik wil er toch nog een uitlichten om te benadrukken wat dat dan betekent voor inwoners van de wijk Floriande. Buslijn 341 gaat niet meer naar Amsterdam, de Zuidas, maar stopt op Schiphol waar mensen moeten overstappen op een bus die twee keer per uur gaat. Lang verhaal kort, mensen gaan niet meer met de bus. Die kopen een auto of ze gaan iets anders doen omdat het gewoon onmogelijk wordt voor hen om die route nog langer op een redelijke manier af te leggen. Dit is slechts één voorbeeld. Er zijn meer voorbeelden te noemen, maar dat is denk ik wel de realiteit waar we tegenaan kijken.

De VOORZITTER: Mevrouw Smand, u krijgt een interruptie van mijnheer Blankestein, VVD.

De heer BLANKESTEIN: Ja voorzitter, dank voor het woord. Ik zou aan mevrouw Smand willen vragen of zij niet denkt dat mensen dan op Hoofddorp-station of op Schiphol inderdaad kunnen overstappen op de trein richting Amsterdam-Zuid. Ik doe dat zelf ook bijna iedere dag en die verbinding is ook een stuk sneller dan wanneer je in de bus blijft zitten. Dat scheelt je gewoon 20 tot 25 minuten. Dus denkt u niet dat mensen efficiënt denken en daarvan gebruik zullen maken?

De VOORZITTER: Via de voorzitter, mijnheer Blankestein. Mevrouw Smand.

Mevrouw SMAND: Dank u wel voorzitter. Dank u wel voor de vraag, mijnheer Blankestein. Dat snap ik. Maar het punt is, en dat is de dagelijkse werkelijkheid, dat die bus nu net op een punt stopt waar die trein niet stopt. Dus dan moet je naar het VU en dan moet je van dat treinstation helemaal teruglopen en dat kost je gewoon een halfuur. Dat is de realiteit. Dan zijn er ook nog vijf haltes weg. Dan is de optelsom snel gemaakt, dan ga je een andere manier van vervoer kiezen en niet meer het OV. Dat is de realiteit en dit is slechts één voorbeeld. Dus dit onderwerp zou ik graag in willen brengen voor het vervolgdebat.
Dan ga ik naar de Voortgangsrapportage Mobiliteit.

De VOORZITTER: Mevrouw Smand, uw tijd is eigenlijk al om, dus u moet echt nog heel kort iets zeggen daarover.

Mevrouw SMAND: Ja, ik zag het al aankomen, twee onderwerpen in één sessie is wat veel.

De VOORZITTER: Ja, u zei het al. Heel kort, mevrouw Smand.

Mevrouw SMAND: Mooie rapportage. Nationaal Masterplan Lopen staat erin, hartstikke mooi. Laten we er dan ook voor zorgen dat mensen goed kunnen lopen naar OV-haltes. Dat is op heel veel punten niet het geval.
De Schipholweg staat er ook in genoemd, die wordt afgewaardeerd. Ook mooi, want dat komt de veiligheid ten goede. Ik zou graag mee willen geven dat die weg hartstikke volloopt. Mensen uit Hoofddorp rijden om over die weg en het past nu al niet meer. Dus ik houd mijn hart vast voor hoe dat in de toekomst moet.
Het nieuwe instrument dat bij de tussenevaluatie VSP Badhoevedorp is ingezet, waar mensen naar hun gevoel en mening wordt gevraagd is een prachtig instrument. Ik hoor er heel goede ervaringen mee. Ik zou willen vragen of dat instrument ook wellicht bij andere ingewikkelde zaken ingezet kan worden want het levert echt wel wat op. Ik noem de Nieuwe Molenaarslaan.
En ik mis in de voortgangsrapportage de Sloterbrug. Daar is een besluit gevallen. Die wordt gerenoveerd, er worden twee kruisingen aangelegd. Hij staat er niet in, maar het is best een heel groot en mooi project. Dank u wel.

De VOORZITTER: Dank u wel, mevrouw Smand. Mijnheer Sulmann, GEZOND Haarlemmermeer.

De heer SULMANN: Dank u wel voorzitter. Ook dit keer, mevrouw Smand zei het ook al, weer bedankt voor de overzichtelijke en prettig lezende Voortgangsrapportage Mobiliteit. En als we puur kijken naar het scorebord, dan gaat het hartstikke goed. Want van de 38 projecten vermeld in deze rapportage, zijn er 35 groen, twee geel en maar één rood.
Laten we dan toch maar even beginnen met die ene rode. Dit zijn de oversteekplaatsen op de Nieuwe Molenaarslaan in Floriande. Hiervan heeft de portefeuillehouder al aangegeven dat de participatie niet goed is geweest. Het enige dat je je kunt afvragen is hoe het kan dat de gemeente dacht deze grote en impactvolle aanpassing van de weg zonder participatie door te voeren. Maar ja, laat dat dan maar de verkeersles zijn voor onze ambtenaren en college.
Dan de verkeersproblematiek bij de scholen aan de Deltaweg, ook in Floriande. Er worden verkeerscommissies op scholen ingesteld om ervoor te zorgen dat meer kinderen niet met de auto naar school gebracht worden. Maar waarom zouden ouders dat doen? Ze doen het nu toch ook al niet? En ouders weten natuurlijk prima dat je je kinderen lopend of met de fiets kan brengen, maar toch blijven ze met de auto gaan, ook al staan ze dan vast voor de school. Met andere woorden, hoe effectief is dan zo'n verkeerscommissie? Kunnen we niet echte maatregelen verzinnen om dit probleem op te lossen? Bijvoorbeeld een stopverbod, met uitzondering natuurlijk voor speciaal vervoer en hulpdiensten. Zo kunnen er geen auto's meer voor de deur stoppen. We horen graag van de portefeuillehouder hoe zij kijkt naar maatregelen die rigoureus zijn, maar dan ook echt werken.
Als laatste voorzitter, wil ik toch nog even een geel verkeerslicht aanstippen. De doorfietsroute F200. Deze is pas in 2026 klaar. Geduld is een schone zaak als je wilt doorfietsen langs Halfweg. Maar wij vragen ons af of deze vertraging nog enig effect heeft op de G200. De doorfietsroute aan de andere kant van de Haarlemmerweg. We horen het graag. Tot zover.

De VOORZITTER: Dank u wel mijnheer Sulmann. Mevrouw Kamsteeg, PvdA, komt u naar voren alstublieft.

Mevrouw KAMSTEEG: Ja, dank u wel voorzitter. Ja, daar ben ik. Allereerst, gezien de tijd, houdt de PvdA het kort over de vervoersplannen want wij kunnen ons vinden in de advieslijst en hebben hier verder geen aanvullingen op.
Dan wel de Voortgangsrapportage Mobiliteit 2024. Het is weer een prettig leesbaar en duidelijk geschreven stuk, waarvoor onze dank. Uiteraard hebben wij wel iets wat de PvdA erg jammer vindt, dat

is de doorfietsroute F200 die op oranje staat vanwege de kruising met de Weerenbrug. Mijnheer Sulmann zei er ook al iets over. Mijn fractie snapt dat het veilig moet zijn. Dat vindt de PvdA natuurlijk ook. Wij willen de portefeuillehouder wel meegeven dat wij veel waarde hechten aan het STOMP-principe en we zouden graag zien dat dit dan ook bij de aanpassing van het kruispunt gevolgd wordt. Dit houdt voor ons in: voorrang voor de fiets want in de auto zit je toch lekker warm.
Dan nog iets over het programma Ringdijk en Ringvaart. Dit staat op groen, maar toch kreeg mijn fractie een signaal van een inwoner van Vijfhuizen dat in het Magazine Vijfhuizen dat door de Dorpsraad verspreid wordt, staat dat het opknappen van de Cruquiusdijk tot voorbij de woonboten om financiële reden is geschrapt. Mijn vraag hierover aan de wethouder is of dit klopt. Zou dit onderdeel dan niet op rood moeten staan? Als het antwoord op onze vraag positief is, wil de PvdA bij dezen aangeven dat zij dit zeer betreurt en gezien de huidige onveilige situatie ook zeer onwenselijk vindt. Ik zou het hier graag met de collega's over hebben in de tweede termijn, of zij dit met de PvdA eens zijn en wat wij als raad hieraan kunnen doen. Tot zover voorzitter.

De VOORZITTER: Dank u wel, mevrouw Kamsteeg. Dan is het woord aan mijnheer Soellaart, ChristenUnie-SGP.

De heer SOELLAART: Dank u wel voorzitter. We hebben in ons verkiezingsprogramma het volgende opgenomen 'Er moet binnen de Vervoerregio een goed stelsel van openbaar vervoer zijn. Dit geldt voor alle kernen, met name de kleine. Het gemeentebestuur moet in samenwerking met omliggende gemeenten zorgen voor een gedifferentieerd aanbod van collectief, individueel en vraagafhankelijk openbaar vervoer. Verder zorgt het gemeentebestuur tijdig voor goede openbaarvervoervoorzieningen in de nieuwbouwwijken.' Helaas moeten wij constateren dat we als gemeente een adviserende en geen beslissende rol hebben. Dit overwegende kunnen we ons vinden in de meeste adviezen.
Wij willen ons, net als de VVD, hard maken voor bussen tussen Spaarndam en Haarlem-Oost, oftewel station Spaarnwoude. Er is inderdaad geen enkele mogelijkheid om daar verder te komen met het openbaar vervoer.
Wat betreft de Voortgangsrapportage Mobiliteit kunnen we niet anders constateren dan dat er veel speelt in onze gemeente. Dat er veel werkzaamheden zijn en dat die weliswaar ergernis en overlast geven, maar daar kunnen alle inwoners op termijn profijt van hebben.
Afgelopen maandag, 25 november, was onze fractie aanwezig op de jaarvergadering van de wijkraad Pax. Het was duidelijk dat ondanks dat de gemeente goed bezig denkt te zijn, de wijkraad een enorme kloof tussen burgers en bestuur ervaart. Ik noem het nog maar een keertje. Tot zover voorzitter.

De VOORZITTER: Dank u wel mijnheer Soellaart. Mijnheer Schaap u mag aantreden. Mijnheer Schaap is van Forza! voor de kijkers thuis.

De heer SCHAAP: Mijnheer Schaap, van Forza! inderdaad. Het staat er nog, gelukkig. Dank u wel voorzitter. Als de laptop het wil doen? Ja, die doet het ook.
We weten allemaal dat goede bereikbaarheid en mobiliteit belangrijk zijn. En we zijn het er allemaal over eens, volgens mij, dat het openbaar vervoer niet meer dan betrouwbaar moet zijn, onze kernen goed moet verbinden en onze economie moet versterken.
De voortgangsrapportage laat een stapel herhaalde, niet uitgevoerde wensen en helaas ook wat teleurstellingen zien. Jarenlang wordt gevraagd om betere verbindingen, hogere frequenties en haltes die nodig zijn. Steeds krijgen we terug 'te duur, niet haalbaar of het past niet binnen de R-netgedachte'. Misschien moeten we gewoon maar eens af van die R-netgedachte, wil ik bij dezen voorstellen. Snelle verbindingen zijn fijn, maar goede zeer zeker ook.

We zien juist wel het verdwijnen van haltes en verlagen van frequenties. Dat is eigenlijk onacceptabel, want we zien er niets voor terug. We horen steeds vaker 'kan niet'. De wens is eigenlijk 'kom met een goed alternatief voorstel, vervoerder'.
Neem Boulevard Cruquius. Een belangrijke economische zone, meer dan 1 miljoen vervoersbewegingen per jaar. Toch wordt de OV-ontsluiting telkens afgewezen. Dit raakt niet alleen ondernemers, maar ook inwoners die daar werken of winkelen. Fijn dat het college hier bij de vervoerder aandacht voor blijft vragen. Een nieuw idee: kunnen we hier misschien kijken naar het opzetten van het pendelbus die tussen de woonboulevard en de nabijgelegen HOV-halte rijdt? Dat kan ook eventueel in samenwerking met de ondernemers voor cofinanciering als wij hiertoe bereid zijn. Dat is een lokaal initiatief, mevrouw Smand, dus een leuk onderwerp voor de tweede termijn inderdaad.
Kijken we naar een groeiend gebied als Hoofddorp-Noord met honderden nieuwe woningen, dan verdwijnen daar ook weer bushaltes en worden frequenties niet verhoogd. Bewoners moeten twintig minuten lopen naar een halte en dat terwijl we oudere mensen met een beperking willen ondersteunen. Het blijven inzetten op het herstel van haltes en verhoging van de frequenties is en blijft een belangrijk uitgangspunt. Het is dan ook fijn om te lezen dat er weer wordt verzocht om de frequenties van 161 en 162 te verhogen, zeker omdat wij dat voor de 162 de vorige keer hebben verzocht. Laten we hopen dat het dan ook lukt, niet alleen voor Hoofddorp-Noord, maar ook voor Lisserbroek en Nieuw-Vennep. Badhoevedorp. Het is goed om te lezen dat er aandacht is voor Quatrebras en verbeteren van bestaande routes en maximale snelheden zoals bij de Robert Kochstraat, om deze te verlagen voor de veiligheid. Ondanks herhaalde verzoeken van de dorpsraad blijft de verbinding via Nieuwe Meer ondermaats en Connexxion wijst erop dat het reizigerspotentieel te laag is. Maar in hoeverre is er nou gekeken naar andere mogelijkheden, zoals belbussen, pendelbussen? Kan er gekeken worden naar andere, niet R-netgerelateerde oplossingen om toch aan het verzoek te kunnen voldoen?
En dan miste ik ook een stuk bij Badhoevedorp over de Sloterbrug. Ik hoor graag wat daar dan de reden voor is.
Forza! kan zich vinden in de wensenlijst die is opgesteld, zeker bijvoorbeeld nachtbus N95 terug. Ja, graag! Zo snel mogelijk, alsmede uitbreiding van bestaande nachtroutes.
Wij verzoeken ook nog te kijken naar het vroeg betrekken van de vervoerders, in vroege stadia van nieuwbouw, om samen te kijken naar geschikte rijroutes, haltes en te zorgen dat ze zich kunnen voorbereiden op welke frequenties er nodig zijn. Zo kunnen…

De VOORZITTER: Gaat u zo afronden, mijnheer Schaap?

De heer SCHAAP: Ik ga net aan de laatste zin beginnen, voorzitter. Zo kunnen we hopelijk vroeg toekomstige lange wensenlijsten voorkomen. Dus blijf de aandacht houden op vraaggestuurd vervoer in plaats van R-netmaatregelen en goede dekkingen van onze bedrijventerreinen. Tot zover voorzitter.

De VOORZITTER: Dank u wel, mijnheer Schaap. Mijnheer Klaassen. U bent aan de beurt. U bent van HAP en u mag uw standpunten komen vertellen.

De heer KLAASSEN: Ja voorzitter, hij doet het. Voorzitter, dank u wel. Ik begin dit keer niet met complimenten over het stuk van ons, maar ik begin wel met de complimenten van een raadslid uit Alphen aan de Rijn die ik sprak. Die zag namelijk hoe wij de stukken aangeleverd kregen en die vroeg aan mij of het allemaal zo mooi is bij ons. Dus dit keer de complimenten van buiten onze polder zelfs.
Dan even de inhoudelijke zaken. Voorzitter, om toch even door te gaan op de vorige sessie die we zojuist gehad hebben. HAP is nog steeds verontrust, zeer verontrust over de loswal. We hoorden met betrekking daarop dat hier een financieel gewin van een ondernemer wellicht boven de leefbaarheid van een dorp zou gaan. Voorzitter, verkeersregelaars zouden niet mogen omdat er toch geen vrachtwagens op de fietspaden stil mogen staan. Maar we willen u toch vragen om aan de

portefeuillehouder voor te leggen om, in het kader van de veiligheid op het fietspad, omdat de vrachtwagens hier toch stilstaan, toch handhavend op te treden. Er wordt gezegd 'er rijden alleen vrachtwagens de loswal op'. Echter, we hebben beeldmateriaal en dat is ook gedeeld met u, dat er gelost wordt met grote kranen. Dus vandaar de vraag of u daar toch handhavend tegen kunt optreden om de parel aan de Kaag weer op te poetsen en mooi te laten glimmen.
Dan gingen we verder met ons rondje over de Ringdijk en kwamen we aan bij Cruquius. Hier sprak een inwoner ons aan en vertelde dat er nog steeds met enige regelmaat zeer zwaar vrachtverkeer over de Ringdijk rijdt, wellicht onderweg naar Buitenkaag. Die inwoners gaven ook aan dat de huizen hier behoorlijk aan het trillen waren. HAP is benieuwd of de portefeuillehouder ons een keer mee kan nemen, dat mag ook schriftelijk, met een toelichting op de staat van de dijk met betrekking tot de woningen, of ze wel of niet onderheid zijn. Ik snap dat het inderdaad een technische vraag is die ik eerder had moeten indienen, maar ik was er niet aan toe gekomen helaas. Wellicht kunt ook meenemen om te kijken of de dijk ook aan het inklinken is en wat de technische staat op dat stuk is, of daar eventueel een verbod voor zwaar vrachtverkeer van toepassing zou moeten zijn op het stukje bij woningen.
Voorzitter, dan zagen we op diverse kanalen dat de Kamerlingh Onneslaan in Badhoevedorp weer toegankelijk is. Het zag er allemaal mooi uit, dus ook een positief stukje daar. Alleen het parkeren, zoals collega's ook al aangaven, is nog steeds een probleem en het sluipverkeer ook, zoals mijnheer Blankestein ook al aangaf. Dus vandaar dat we dat danken in zijn spreektijd.
Voorzitter, we hadden nog een stukje overweging. De HOV-Zuidwest. We hadden het net over de concessies en HAP is groot voorstander van gebruik van het OV. We hebben zelfs een eigen bus. Maar we vragen ons af of het OV niet iets beter kan en of we het haaks op de bestaande HOV-lijn kunnen laten rijden. We krijgen dus nu een aantal HOV-buslijnen van noord naar zuid. Als we het fijnmazige, wat mevrouw Smand net ook al noemde, zouden willen oppakken zouden we een fijnmazige bus van links naar rechts kunnen laten rijden en aan laten sluiten op alle belangrijke knooppunten. Denk aan winkelgebieden, stations, et cetera. Misschien kunnen we daar meer mee dan wanneer de buslijn kriskras gaat en aansluit op de haltes van het HOV. Dat zou wellicht kunnen. Misschien kan de portefeuillehouder dit meenemen bij overwegingen van de projectgroep. Als het niet kan of niet werkt, dan is er in ieder geval op tijd naar gekeken voordat de buslijn er ligt.
Voorzitter, dan nog een klein stukje opvolging van de motie Flexibel bewegen door de kernen, die we ingediend hebben met vele collega's. We zijn blij om te zien dat onze handreiking als HAP en als raad opgepakt wordt om met de inzet van een mobiele flitspaal onveilige situaties weer veiliger te maken. We hopen dat die ook gaat werken.
Dan zou ik graag nog stukje over de OV-concessie doen. HAP wil aangeven dat we een klein stukje focus missen op de zuidkant van onze polder, voor voornamelijk de kleine kernen. We zijn tevreden met de wijze waarop meegedacht wordt door onze belangenverenigingen zoals dorps- en wijkraden. Wel heeft de vervoerder nog steeds een dikke vinger in de pap. Kunnen we misschien, eventueel een beslissingsbevoegdheid bij ons neerleggen als deze lokaal van aard zijn? Zoals de exacte locatie van een bushalte? Niet het feit dat deze moet komen want daar gaat een vervoerder over, maar wel zo dat wij misschien als raad of gemeente kunnen beslissen waar die moet komen. Dus niet zozeer 'komt er één bij?' Nee, als zij zeggen 'we willen op die lijn er één bij hebben in dat gebied', dat wij misschien kunnen zeggen 'dat zou misschien handig zijn', want wij zien wel de lokale belangen ervan in voor bepaalde verzorgingstehuizen of winkelcentra.
Dan zagen wij voor de rest nog een stukje op pagina 4 over een fietspad vanuit Nieuw-Vennep of PARK21 via Lincolnpark naar Hoofddorp-Centrum en onze fractie is door inwoners op de hoogte gebracht over een participatieavond. We waren blij te horen dat er een tweede bewonersavond op de rol staat om deze groep tegemoet te komen om hun mening te geven. HAP is wel erg benieuwd of de portefeuillehouder ons kan uitleggen waar de grenzen liggen van de consultatieronde. En de Hoofdweg schijnt niet meegenomen te mogen worden. We willen u vragen of die nog wel even mee kan omdat het

op zich ook een heel mooie doorfietsroute is van noord naar zuid. Misschien kunnen we er in tweede termijn nog even met collega's over sparren om te kijken of dat…

De VOORZITTER: Dat is een goed idee want uw tijd is ook om.

De heer KLAASSEN: Dat was ook mijn laatste zin, voorzitter, dus ik wil u danken voor de tijd.

De VOORZITTER: U ook bedankt, mijnheer Klaassen. Dan mag ik mijnheer Boerman uitnodigen en daarna komt mijnheer Van der Peet en daarna mijnheer Beusenberg junior, zie ik.

De heer BOERMAN: Dank u voorzitter, ik zal het relatief kort houden, denk ik, verwacht ik. Er is namelijk al heel veel gezegd. Ik kan me bij heel veel dingen aansluiten.
Ik wil over de consultatie van de vervoerplannen twee dingen toevoegen, of twee dingen zeggen eigenlijk. Eén ding wil ik onderstrepen, dat gaat over die kleine kernen. We hebben de motie ingediend over 'kunnen we kijken of we meer vrijwilligers kunnen aanspreken?' Daar zien we eigenlijk nog steeds niets van terug. Vanuit Zwaanshoek werkt dat en ik zou het nogmaals graag onder de aandacht willen brengen en we hopen dat we daar de volgende keer toch iets meer van terugzien omdat we echt verwachten daar richting die kleine kernen iets te kunnen doen. Niet alleen in mobiliteitszin, maar ook in sociale zin omdat het ook heel veel oplevert voor de sociale cohesie in die kernen. Dus daarbij wil ik me ook aansluiten. Volgens mij zei mevrouw Smand ook iets in die richting.
Het tweede dat ik over de consultatieronde van de vervoerplannen heb te zeggen, is iets heel anders, dat nog niet eerder is ingebracht en ook niet iedereen weet. In de Vervoerrregio wordt erover gesproken dat we… Nee, ik moet het een beetje anders zeggen. De helft van de buslijnen die in de gemeente Haarlem rijden, valt onder de concessie Haarlemmermeer. De meeste bussen die in Haarlem-Zuid rijden, komen vanuit Haarlemmermeer. Ze hebben geen mogelijkheid om daarop in te spreken en ik wil onze collega's vragen om daarover mee te denken want ik denk dat het misschien niet zozeer in de regioraad thuishoort, maar dat het best goed kan zijn om collega's van de gemeente Haarlem hier uit te nodigen om te kijken 'kunnen we elkaar vinden, kunnen we op een of andere manier hun mening horen over hoe zij denken over de buslijnen in hun gemeente en laten horen hoe wij denken over die van ons en kunnen we kijken hoe we dat beter kunnen laten aansluiten?' Dus dat is een oproep aan de collega's en misschien ook wel aan de portefeuillehouder. Tot zover over de vervoerplannen op dit moment.
Dan wil ik graag overstappen naar de Voortgangsrapportage Mobiliteit en daarbij heb ik eigenlijk maar één punt. Misschien is het punt ook wel voorbarig want we lezen dat het verkeersveiligheidsplan al in oktober 2024 eraan zou komen. Dat hebben we helaas nog niet, maar ik wil daar dan toch maar even op vooruitlopen omdat we een aantal dingen zien gebeuren in de gemeente waar wij toch niet blij van worden. De Molenaarslaan, daar hadden we het onlangs al over. Voor de Paxlaan geldt eigenlijk hetzelfde. Daar horen we ook heel veel klachten over de veiligheid. Maar ook bij de Waddenweg en de Deltaweg, de Burgemeester van der Willigenlaan en nu ook weer in dit stuk waar het gaat over de Weerenbrug, lijkt het – en ik moet het zo zeggen – alsof de doorstroming toch elke keer de prioriteit krijgt boven de veiligheid. Dat is iets wat wij toch echt niet zouden willen en we denken dat we daar ook nu al de aandacht voor zouden moeten vragen. En als dat terugkomt in het verkeersveiligheidsplan, willen wij nu al zeggen daar zeer grote moeite mee hebben. De PvdA dat het ook al over de Cruquiusdijk, daarvoor geldt eigenlijk hetzelfde. We hebben vorig jaar ook aandacht gevraagd voor de Jadelaan en de bushalte daar. Die ligt er ook nog steeds. Het zijn van die dingen waarvan we denken 'we zeggen dat veiligheid belangrijk is, dat hebben we hier met zijn allen gezegd in de raad, maar we zien het nog te weinig terug in de openbare ruimte, in de praktijk van alledag'. En we willen daar toch nog heel graag de volle aandacht voor en als dat wat doorstroming kost, dan zij dat maar zo.

De VOORZITTER: Dank u wel mijnheer Boerman, precies op tijd. Mijnheer Van der Peet van het CDA, u heeft het woord.

De heer VAN DER PEET: Dank u wel voorzitter, het meest bewierookte rapportageformat van Haarlemmermeer staat vanavond weer op de agenda. Bomvol met informatie en waardevolle terugkoppelingen op toezeggingen van de wethouder eerder. We zien veel groene stoplichten voor de fiets en dat stemt ons dit keer positief. Want we zijn natuurlijk nog in afwachting van de uitwerking van het actieplan, van het Fietsplan, kan ik beter zeggen. We zouden eigenlijk willen vragen aan de portefeuillehouder om bij de volgende rapportage dan ook nadrukkelijk in te gaan op die ambities en die afspraken die we daarin hebben gemaakt. Nu worden eigenlijk vooral de doorfietsroutes langsgelopen. Of beter gezegd, gefietst. Dat vinden we een beetje kort door de bocht.
Na behandeling van de VSP's is het inderdaad wat stil gebleven over de voortgang daarvan, maar we zien nu dat er achter de schermen flink wordt doorgewerkt aan de uitwerking. Zoals vorige week ook aangegeven, willen we voor het VSP Nieuw-Vennep in ieder geval extra aandacht vragen voor de zwaarverkeer- en agrarische beheerroutes. Het moet niet alleen om de, inmiddels op allerlei manieren flink gepromote rotonde draaien, zullen we maar zeggen.
En dat het amendement Helsinkilaan kan worden uitgevoerd, is ook een mooie opsteker voor de verkeersveiligheid.
In Hoofddorp zien we goede opvolging van de wensen van de raad. Ook in Badhoevedorp worden stappen gezet, als we het hebben over de VSP's. We begrijpen heel goed dat deelnemers van de kopgroep, dat gaat over Badhoevedorp, constructief-kritisch zijn. Dat zijn we in de raad namelijk ook al jaren op dit onderwerp. Dat het door het CDA zo bepleite belevingsonderzoek nu is gestart onder leiding van een externe partij met zoveel input uit het dorp, vinden we echt een mijlpaal. Dat de schop eindelijk de grond ingaat om de Schipholweg af te waarderen, moet ook zeker in de krant.
Aan de andere kant van de polder wordt ook voortgang geboekt op de verbinding van de N208 en A44. We waren aanwezig bij de bijeenkomsten in Lisse en kijken uit naar het vervolg. Dit is het bewijs dat we als lokale politiek niet altijd alleen maar hoeven toe te kijken. Door inzet en volharding van velen hebben met elkaar het verschil kunnen maken. Een compliment aan alle betrokkenen die hebben bijgedragen om uit de impasse van 2019 te komen.
Voorzitter, we verwachten binnenkort het actieplan verkeersveiligheid, maar we willen het ook in de tweede termijn al aan de orde stellen. Dat sluit aan bij wat de heer Boerman net zei. Er is een en ander gebeurd dat behoorlijk tot reuring leidt in de samenleving en daar willen we het over hebben.
Het CDA wil afsluiten met de constatering dat er op veel fronten meer geluisterd wordt naar de inbreng van inwoners, ondernemers en de raad en daar zijn we heel blij mee. We willen de portefeuillehouder en alle betrokken ambtenaren oproepen om dit ook vol te houden. En als dit ergens tot problemen leidt, kom dan alstublieft terug bij de raad, want dan kunnen we het hier bespreken.
In de tweede termijn willen we net als D66 nog graag ingaan op de verzoeken in de advieslijst en met name over de nieuwe stadslijn in Hoofddorp versus de fijnmazigheid en alle andere verzoeken die er ook liggen. We willen het met name over die balans hebben.

De VOORZITTER: Dank u wel mijnheer Van der Peet. Voor de notulen wil ik graag opmerken dat BVNL en EEN Haarlemmermeer niet aanwezig zijn. Dan geef ik nu het woord aan mijnheer Beusenberg van SRH.

De heer BEUSENBERG: Dank u wel voorzitter. De Voortgangsrapportage Mobiliteit laat zien dat enkele projecten rood gemarkeerd zijn en we zonder ingrijpen doelen niet zullen halen. Zo is bij de kruising Weerenbrug op de F200 een onveilig ontwerp geconstateerd waardoor de uitvoering is uitgesteld tot 2025 of 2026. Ook bij de HOV-verbinding Noordwijk-Schiphol lopen de vertragingen op door complexe grondverwerving. Een ander knelpunt is de verkeersveiligheid op de Akerdijk in Badhoevedorp. Hoewel

er ludieke maatregelen worden genomen, zoals 30km-borden, blijft er een structurele aanpak nodig. Deze projecten raken de leefbaarheid en veiligheid van onze inwoners direct en verdienen extra aandacht. Mobiliteit is cruciaal voor onze leefbaarheid en economie. Ik roep het college ook op om de knelpunten voortvarend aan te pakken, maar daar heb ik al het vertrouwen in. Op deze manier houden we Haarlemmermeer veilig en bereikbaar voor iedereen.
Dan wil ik ook nog even naar de concessies. Ik was heel erg blij want ik zag een bepaald puntje voorbij komen waar ik het – ik zal niet zeggen 'jaren' – wel een aantal keer over heb gehad. Dat zijn de nachtlijnen N30 en N97. Ik denk dat het heel wat avondjes in de shoarmatent zal besparen voor jongeren uit Haarlemmermeer, die daar zitten te wachten op de bus. Helemaal met dit weer is het niet heel lekker om een uur in een koude bushalte op het Leidseplein te zitten. Dus ik ben blij dat die concessie is overgenomen.
Dan zag ik ook nog iets over de stadslijn Hoofddorp. En als de dingen die ik vraag worden meegenomen, en dat blijkt, zou ik eigenlijk ook wel willen kijken of er een nachtversie van bijvoorbeeld lijn 341 mogelijk is omdat de wijken binnen Hoofddorp dan toch beter bereikbaar zijn 's nachts. Want met de nachtlijnen die we nu hebben, die dus wel weer frequenter gaan rijden als het goed is, raken we eigenlijk alleen de buitenranden van de wijken. Ik denk dat het goed is om ook te kijken naar de wijken zelf, 's nachts. Helemaal nu we elektrische bus hebben en stillere bussen, moet dat kunnen, denk ik. Dus voorzitter, als u die boodschap door wilt geven aan de wethouder, ben ik een dolgelukkig mens en dan ga ik nu weer op mijn plek zitten.

De VOORZITTER: Nou, ik ben blij dat u zo dol gelukkig bent. Ik denk dat de boodschap is aangekomen, daar ga ik tenminste van uit. Mevrouw Antolini, FVD, u heeft het woord.

Mevrouw ANTOLINI: Dank u wel voorzitter. Laat ik beginnen met benoemen van de positieve ontwikkelingen in het openbaar vervoer. Het is goed om te zien dat er investeringen worden gedaan in hoogfrequent en snel openbaar vervoer. Ook het betrekken van dorpsraden en andere lokale organisaties bij het opstellen van vervoersplannen is een stap in de juiste richting. Dit laat zien dat er aandacht is voor participatie en samenwerking.
Echter, voorzitter, terwijl de stad, het centrum, steeds beter bereikbaar wordt, zien we dat de OV-bereikbaarheid in dorpen en meer afgelegen gebieden helaas achteruitgaat. Haltes worden geschrapt, verbindingen worden minder frequent en voor wie afhankelijk is van het OV, wordt het leven buiten de stad en het centrum steeds moeilijker. In Bornholm en dorpen zoals Haarlemmerliede en Nieuwe Meer zijn haltes verdwenen of verbindingen uitgedund. Deze dorpen krijgen te horen dat de haltes niet rendabel zijn. Dit heeft vooral gevolgen voor ouderen, scholieren en gezinnen die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer om hun dagelijkse leven te organiseren. Wie afhankelijk is van het OV, wordt bijna gedwongen om richting het centrum te verhuizen. We zien het effect hiervan in de steeds verdere centralisatie van Nederland.
Voorzitter, FVD wil graag oproepen om echt ook de focus te leggen op het OV in de dorpen. Behoud het openbaar vervoer en introduceer wellicht een flexibel openbaarvervoersysteem in afgelegen gebieden. Denk bijvoorbeeld aan buurtbussen. Dit biedt dan ook weer maatwerk zonder te hoge kosten. En dan tot slot, openbaar vervoer moet vooral overal beschikbaar en betaalbaar zijn. Investeer in bereikbaarheid voor iedereen en stel de behoefte van de inwoners centraal. Dank u wel voorzitter.

De VOORZITTER: Dank u wel mevrouw Antolini. We zijn bij het college aangekomen. Ik denk dat u een hele lijst met vragen heeft. Dus ik zou zeggen, gaat uw gang.

Wethouder RUIGROK: Dank u wel voorzitter en dank u allen ook weer voor uw input. De complimenten...

De VOORZITTER: U moet echt bij het spreekgestoelte staan. Ja, het is weer even wennen aan deze nieuwe...

Wethouder RUIGROK: Zeker. Dank u wel. Ook wel een leuk uitzicht zo.
Ja, de voortgangsrapportage, dit keer zelfs complimenten van buiten de gemeente dus die ga ik natuurlijk weer doorgeven aan de collega's van verkeer en vervoer. En vanavond is Bella Pover voor het laatst in ons midden. O, dat vinden we allemaal heel erg jammer, want die is de aanstichtster van dit prachtige product. Gelukkig kunnen wij dat natuurlijk voortzetten met alle andere toppers van verkeer die altijd aanwezig zijn en die elke keer ook bereikbaar zijn voor vragen van inwoners en van raadsleden. Dus dank daarvoor.
Goed, dan over de vervoerplannen. U heeft in 2019 aangegeven 'we willen als gemeente meer invloed geven en advies indienen'. En we weten dat het ligt bij de Vervoerregio, we bespreken de concessies ook in de Vervoerregio, en we hebben ondertussen een hele sleeplijst met wensen. U noemde er al een paar waarvan een aantal toch steeds op die sleeplijst blijft staan. U weet dat we nog steeds te maken hebben met personeelstekorten et cetera. Toch ben ik altijd weer blij dat Connexxion van onze lijst die wij indienen er altijd weer een aantal weet te vervullen. Dus het is mooi dat het ook daadwerkelijk werkt om onze wensen kenbaar te maken, maar er is er ook een aantal dat nog steeds niet wordt gehonoreerd. Mevrouw Smand had het er al over, maar ook een aantal anderen. De bereikbaarheid van de kleine kernen blijft een ontzettend belangrijk aandachtspunt. Het zou goed zijn dat we daar nog verder met elkaar over spreken. We hebben al een keer een brief gestuurd, met mevrouw Van der Meij, om te kijken hoe we dat vrijwilligersvervoer nog beter zouden kunnen inzetten. Maar in december komen ook stukken over nieuwe vormen van deelmobiliteit naar de raad toe. U gaat het op 19 december a.s. ook nog hebben over bewegen voor bouwen, dus wellicht is dit ook een onderwerp dat u met elkaar in de raad dan kunt bespreken; wat zijn er dan voor mogelijkheden om alternatief OV in te zetten, zoals AutoMobiel, MeerOV, de buurtbussen et cetera?
U heeft een aantal dingen aangegeven. Ik ga ze toch gewoon even langs. Mijnheer Blankestein, Duin, Bollenstreek en polder. 5 december a.s. zitten we weer met de stuurgroep bij elkaar en dan zullen we ook het voorstel van de ondernemersverenigingen bespreken.
U noemde Spaarndam, te ver voor het elektrische busje en de grote bussen kunnen daar niet rijden want het is te smal. We hebben nu wel twee keer per uur daar een bus in plaats van één keer per uur. Dus het is nog niet helemaal zoals we het zouden willen, maar al stukken beter.
En u vroeg concreet naar Badhoevedorp. De onderzoeksresultaten worden nu geanalyseerd en in januari beginnen de informatieavonden. We waren dus iets te voortvarend daarin.
Mevrouw Smand heeft het over het Nationaal Masterplan Lopen. Daar worden natuurlijk ook de Bikkergelden voor ingezet om de toegankelijkheid van die haltes verder te verbeteren. Daar maken we nu echt een grote slag in, maar daar valt ook nog veel te doen.
En u had het over het onderzoeksinstrument dat gebruikt kan worden. Dat is inderdaad erg interessant, maar ik denk dat we voor de Nieuwe Molenaarslaan voor dit moment wel concreet bezig zijn met het participatietraject waarin we de varianten meenemen die mogelijk op draagvlak kunnen rekenen.
Een paar van u hebben het over de Sloterbrug gehad. Daar hebben we toen een aparte brief over gestuurd. Daarom staat hij nu niet in de voortgangsrapportage, maar hij kan natuurlijk nog wel meegenomen worden, tenminste de wegindeling kan worden meegenomen, in de uitwerking van de evaluatie van het Verkeersstructuurplan. Maar de aanpassing van de brug blijft zoals we nu besloten hebben met Amsterdam samen.
Mijnheer Sulmann gaf aan 'kunnen we bijvoorbeeld niet een stopverbod invoeren?' Een stopverbod werkt eigenlijk alleen bij continue handhaving en dat is weer heel lastig. Maar ik heb wel een heel leuk alternatief gezien van de loopbus, in Zaanstad hebben ze dat bijvoorbeeld. Daar wordt ouders eigenlijk gezegd 'je kunt niet meer bij de school de auto neerzetten, maar wel een stuk verder en dan ga je met elkaar, achter een soort kartonnen bord aanlopen'. Ik mag dat dan als wethouder een keer doen

natuurlijk en dan heb je zo'n hele sleep kindjes achter je aan. Er zijn misschien dingen die we kunnen uitproberen.
Even kijken. Daar was ik. Heeft de vertraging op de F200 effect op de groene route? We lopen daar nog steeds wel redelijk op schema en we verwachten dat we die in 2025 gaan afronden. Maar het schap heeft nog wat budgettaire problemen dus daar moeten we nog even goed mee verder spreken.
Mevrouw Kamsteeg geeft aan 'let op die STOMP'. Waar mogelijk doen we dat. Dus we geven de wat kwetsbaarder weggebruikers, voetgangers en fietsers, voorrang als dat kan. Maar verkeersveiligheid staat altijd wel voorop.
En u had het over het krantje in Vijfhuizen over de Cruquiusdijk. Het is nog niet zover dat dat helemaal geschrapt wordt. Dat was wat voorbarig want we zijn nog maatregelen aan het uitwerken en de fietsstraat heeft primaire aandacht, dus daar gaan we nog mee verder want daar krijgen we ook cofinanciering voor.
Mijnheer Soellaart, u had het ook over de kleine kernen. De nieuwbouwwijken geven we altijd mee aan de vervoerder, 'dit staat er te gebeuren, houd daar vast rekening mee'.
En Spaarnwoude is op zichzelf wel bereikbaar met het OV, alleen de buitengebieden niet. Dat is dan natuurlijk ook aan die vervoerder waar die de vervoerswaarde aan afweegt.
Mijnheer Schaap zegt 'die sleeplijst wordt steeds langer en we krijgen steeds dezelfde antwoorden'. U mag natuurlijk met uw collega's bespreken of we van die R-netgedachte af zouden moeten. Ik denk dat het juist een heel succesvol product is. Daar zijn nog steeds groeiende reizigersaantallen. En laten we voor de kleine kernen, zoals ik net ook al aangaf, kijken of we ook alternatieve manieren kunnen vinden. Er is al eens eerder gekeken voor de Boulevard Cruquius of die pendelbus mogelijk is. Dat is toen niet van de grond gekomen, maar wellicht kunnen we het nog een keer met de BIZ bespreken.
Mijnheer Klaassen, u was net niet bij de andere sessie over de bestemmingsplannen. Daar hebben we het uitgebreid over die loswal gehad en ik begreep van uw collega dat daar ook nog extra vragen gesteld zullen worden, maar we zitten daar bovenop met elkaar.
Dan de Ringdijk. U vroeg naar Cruquius, over de kwaliteit van de fundering van de dijk. Ook daar is Hoogheemraadschap Rijnland eigenaar van die dijk. Ik kan als ervaringsdeskundige wel aangeven dat ik zelf ook op die dijk zit. Ik dacht heel slim te zijn toen we dat huis gingen kopen door aan de makelaar te vragen 'klopt die prijs wel, want is die fundering wel in orde?' en toen ging de makelaar mij uitleggen 'maar mevrouw, daar zit helemaal geen fundering onder. Dat is een bakstenen fundering'. Dat ligt ook weer aan wanneer het huis gebouwd is, et cetera. Het is dus ook wel een deel verantwoordelijkheid voor de huizenbezitter zelf.
Dan noemde u de mobiele flitspalen.
U zei over de locaties 'kunnen wij dat dan niet aangeven?' De locatie van de halte is wel aan de vervoerder. Wij geven natuurlijk adviezen, bijvoorbeeld zoals op de bedrijventerreinen nu. Maar de vervoerder wordt afgerekend op de dekkingsgraad. Dus zij bepalen ook met de cirkels waar in ieder geval de haltes moeten komen.
Dan had u het over de bewonersavond voor de fietspaden die opnieuw wordt georganiseerd. Graag hoor ik van u suggesties voor hoe we daar het beste de bewoners kunnen betrekken die daar nu helemaal niet zo happig op zijn om een extra route te vinden en aangeven 'ja, je kan toch over de Hoofdweg?' Dat klopt. Die houden we ook. Maar we willen daarnaast nog op zoek naar een extra route om die fijnmazigheid verder te bevorderen.
Mijnheer Boerman, kleine kernen. Dat heb ik net al aangegeven en ik kom erop terug hoe we daar verder mee omgaan nadat wij die brief hebben gestuurd. Volgens mij komt dat dan ook begin volgend jaar.
En Haarlem uitnodigen? Ja, dat is aan u. Het is misschien een goed idee om die kennis en ervaring uit te wisselen.
U had de conclusie dat doorstroming prioriteit lijkt te hebben boven veiligheid. Ik bestrijd dat. Veiligheid gaat altijd eerst.

Het veiligheidsplan komt als kerst-/nieuwjaarscadeautje voor onder de boom. Dus dat kunt u dan in januari bespreken.

De VOORZITTER: Dat geeft aanleiding voor een aanvullende vraag van mijnheer Boerman, GroenLinks.

De heer BOERMAN: Ja, dank u voorzitter. Ook omdat u net iets zei over die veiligheid. Want het is natuurlijk een belangrijk punt. Veiligheid komt eerst, maar u gaf net ook al in de beantwoording aan – en ik zei iets van 'ik vind veiligheid belangrijker dan doorstroming' – 'soms denk ik, dan moet die fietser of die voetganger maar wachten'. Dat was ook met name toen het ging over het STOMP-principe. Dan wordt het natuurlijk veiliger, maar dat is volgens mij niet wat we als raad beogen. We beogen juist om het en veiliger te maken en die fietser en voetganger voorrang te geven.

De VOORZITTER: Mevrouw Ruigrok.

Wethouder RUIGROK: Dat klopt en dat ben ik ook met u eens. Maar niet altijd kan dat. Je kijkt in eerste instantie naar de veiligheid en dan kijk je in hoeverre dat uitvoerbaar is. Het is gewoon niet altijd uitvoerbaar. Dan zou je misschien een fietstunneltje of zo moeten maken en daar zijn niet altijd de financiën voor. Dus het is echt een afweging. Er wordt eerst gekeken naar de verkeersveiligheid en doorstroming is trouwens iets dat al bijna niet meer meegenomen wordt in verkeersdeskundige publicaties.
Mijnheer Van der Peet had het over het VSP in Nieuw-Vennep voor het zwaar verkeer en landbouwverkeer. Ja, dat nemen we natuurlijk mee want we zijn nu bezig met die uitwerking en u heeft dat de vorige keer goed aangegeven.
U spoort ons aan om te blijven luisteren naar input. Dat zullen we zeker doen en ook de collega's van verkeer zullen dat doen. U wilt verder in gesprek over de advieslijst met uw collega's.
Mijnheer Beusenberg geeft aan dat er heus nog wel wat rode stoplichten zijn. Die zijn er ook. Daar gaan we nog steeds mee verder.
En u deed al bijna een dansje voor die nachtlijnen en ik dans graag met u mee en zeker in de nieuwe nachtgelegenheid die mijnheer Blankestein ook noemt, maar het is wel zo dat wij nu ons advies indienen en het dan nog steeds aan Connexxion is of ze dat kunnen waarmaken.
En dan tot slot mevrouw Antolini. U geeft ook die kleinschaligheid weer aandacht. Daar moeten we echt met de raad naar kijken; wat kunnen we initiëren en activeren op het gebied van vrijwilligersvervoer en ja, dat is het flexibel OV-systeem.
Volgens mij ben ik er dan doorheen.

De VOORZITTER: Ik denk inderdaad dat u zeer volledig bent geweest in de beantwoording. Ik kijk even rond. Mijnheer Beusenberg heeft nog een vraag.

De heer BEUSENBERG: Ja, dank u wel voorzitter. Het kan zijn dat ik hem heb gemist, maar ik had ook nog een vraag gesteld over een eventuele nachtlijn in de wijken in Hoofddorp.

De VOORZITTER: Mevrouw Ruigrok.

Wethouder RUIGROK: Dank u wel. Ja, daar is deze sessie voor bedoeld. Dus die nemen we dan mee als wens.

De VOORZITTER: Nog andere vragen? Zo niet, dan gaan we over naar de tweede termijn. Ik zie mijnheer Schaap, die bedenkt nog een vraag.

De heer SCHAAP: Ja toch nog even een snel. Ik heb het nog gehad over het nog vroeger betrekken van vervoerders waar het gaat om nieuwbouwwijken om te kijken of we zo'n wensenlijst kunnen voorkomen door te kijken naar frequenties en die haltes en waar die moeten komen. En ik hoorde eigenlijk nog… Ik heb u er niet over gehoord, maar ik zou graag nog wel horen hoe de portefeuillehouder daarover denkt.

De VOORZITTER: Mevrouw Ruigrok.

Wethouder RUIGROK: Dank u wel voorzitter. Ik denk dat ik misschien te snel sprak, maar inderdaad, dat nemen we altijd mee. Dus ze kennen de hele lijst met nieuwbouwprojecten en plannen die we hebben zodat ze zich al voor kunnen bereiden. Zoals bijvoorbeeld uit mijn hoofd, bij Lincolnpark gaan we nu al denken of die bus daar kan stoppen als die school daar mogelijk komt.

De VOORZITTER: Dan nog een vraag van mijnheer Klaassen van HAP.

De heer KLAASSEN: Voorzitter, dank u wel. Ik zou nog wat aan de portefeuillehouder willen vragen over de mobiele flitspalen. We zijn ze nu aan het inzetten. De motie is raadsbreed aangenomen. Kunt u ook laten weten, want we zouden erop terugkomen, wat een beetje de resultaten zijn op dit moment?

De VOORZITTER: Mevrouw Ruigrok.

Wethouder RUIGROK: Nee, volgens mij hebben we ze nog niet kunnen inzetten. We zijn ze nog steeds aan het aanvragen, dus we hebben er nog geen ervaring mee opgedaan.

De VOORZITTER: Dank u wel.

Wethouder RUIGROK: En die school staat er natuurlijk al, mijnheer Boerman en Van der Peet. Dat weet ik natuurlijk ook heus wel.

De VOORZITTER: Dank u wel mevrouw Ruigrok. U mag weer gaan zitten. Ik heb een aantal onderwerpen gehoord. Het gaat volgens mij grotendeels wel over de balans tussen stadslijnen en de fijnmazigheid naar de kleine kernen toe. Ik heb ook de Ringdijk gehoord en hoe we daarmee omgaan. Maar dat is misschien al beantwoord. Mevrouw Smand had ook een onderwerp ingebracht over lokale initiatieven en vooronderzoek. Het zit eigenlijk allemaal een beetje bij elkaar. Dus ik zou zeggen, mevrouw Smand, wilt u het nog even inleiden en dan de collega's uitnodigen om daarop te reageren?

Mevrouw SMAND: Dank u wel voorzitter. Ik heb even kort in de inleiding gezegd 'hoe kunnen we die dikke lijnen, het grote netwerk, beter aansluiten op de fijnmazige netwerken, die nu vooral uit vrijwilligersvervoer bestaat?' En ik zet hem even scherp neer want ik denk dat we zo langzamerhand robuuste keuzes moeten maken en gewoon vol moeten inzetten op dikke lijnen. Dat we niet moeten inzetten op een halte erbij, een halte eraf en een stukje om, maar zorgen dat dat gewoon heel goed in orde is. En dat we een deel van dat geld inzetten om met het fijnmazig openbaar vervoer – en dat kan eventueel met behulp van de vrijwilligersvervoersinitiatieven die er zijn, maar die moeten misschien geprofessionaliseerd worden of daar moet iets aan gedaan wat daar dan nodig is – de connectie maken. Dus dat Connexxion de connectie maakt zodat we een dekkend OV-netwerk krijgen. Is dat niet het model waar we naartoe zouden moeten groeien? Dus dat betekent ook met geld erbij.

De VOORZITTER: Ja, ik ben benieuwd wat de collega's daarvan vinden. Ik zie mijnheer Boerman opstaan.

De heer BOERMAN: Ja voorzitter, dank. Ik weet niet zozeer of het nu een probleem is van geld alleen. Er wordt gezegd 'met geld', maar er zijn ook dingen als personeelstekort, bijvoorbeeld. Dat speelt ook, ook bij Connexxion. Ik zou niet zozeer zeggen 'laten we de dikke lijnen iets laten afvallen, om het zo maar te zeggen, en de dunne lijnen iets laten aankomen', maar laten we proberen met elkaar te zoeken naar hoe we manieren kunnen vinden om meer vrijwilligers te krijgen om de kernen beter bereikbaar te maken. Ik zei het ook in mijn eerste termijn. Niet alleen vanwege de verbindingsfunctie, maar juist ook vanwege die sociale functie. En volgens mij is Zwaanshoek een heel goed voorbeeld van waar het werkt. Ik weet niet waarom het zo moeilijk is om dat in andere kernen voor elkaar te krijgen. Dus misschien kunnen we daar met zijn allen naar zoeken.

De VOORZITTER: Mijnheer Van der Peet.

De heer VAN DER PEET: Dank u wel voorzitter, ik sluit een beetje aan bij de heer Boerman, want het gaat volgens mij om de balans tussen het vervoeren van pakketjes, zoals dat wel eens genoemd wordt, de vervoersvoorwaarde die ontzettend belangrijk is in de concessies, en de sociale functie van het OV. En dat schuurt. Dat schuurt steeds meer, zeker als het gaat om de fijnmazigheid in de kleine kernen waarbij die enkele beweging een grotere sociale impact heeft dan de tientallen bewegingen in de grote kern. Aan de andere kant denk ik dat dat iets is dat we al veel langer zien en dat we echt moeten kijken hoe we als gemeente meer ondersteuning kunnen geven aan die initiatieven en misschien wel aansluiten op de dingen die bijvoorbeeld in Amsterdam spelen. Want Amsterdam is er ook mee bezig en heeft daar ook heel veel last had in de buitenring. En als dat geld kost, dan moeten we het daarover hebben. Maar ik zie niet zo dat we maar lijdzaam moeten accepteren dat de dikke lijnen dikker worden en de dunnere lijnen dunner.

De VOORZITTER: Mevrouw Kamsteeg.

Mevrouw KAMSTEEG: Ja, dank u wel voorzitter. Het is een heel goed voorstel van mevrouw Smand, maar ik zie ook de problemen van het personeel, zeker als je ziet hoe taxivervoer in de busjes nu al schuurt en moeizamer verloopt. Maar ik zou van mevrouw Smand nog wel wat meer toelichting willen omdat ze aangeeft dat Connexxion de connectie moet maken, hoe zij dat dan ziet.

De VOORZITTER: Ja, misschien is het handig als u daar even op antwoordt, mevrouw Smand.

Mevrouw SMAND: Dank u wel voorzitter. Dat was misschien een beetje meer een woordspeling. Het gaat erom dat het regionale vervoersnetwerk goed wordt aangesloten op de buitengebieden en de kleine kernen en hoe je dat dan doet. Dus het was meer een woordspeling, zo heb ik dat bedoeld.

De VOORZITTER: Mijnheer Klaassen, HAP.

De heer KLAASSEN: Voorzitter, dank u wel. Voorzitter, met wat mevrouw Smand zegt, dat de kleine kernen nu goed bereikbaar zijn, zijn wij het niet zo heel erg eens. Ik had het net ook in mijn bijdrage over de hoofdroutes, nog meer HOV-lijnen aanleggen, maar vooral over de route daar dwars op. Ik ben wel benieuwd hoe de collega's daarnaar kijken. Dus in plaats van een nieuwe HOV-lijn waarvoor we gronden moeten onteigenen en agrariërs hun landen doorkruist moeten worden, te kijken 'is het mogelijk om bussen haaks op de HOV-lijnen te laten rijden zodat je een soort aansluiting krijgt op de belangrijke punten, zoals een station of een winkelcentrum?' Mensen uit de beoogde wijk Getsewoud-West kunnen

straks sneller op Schiphol hun boodschappen doen dan dat ze naar hun eigen winkelcentrum kunnen met de bus want die rijdt daar dan niet. En als we er dan een haaks op de buslijn laten rijden, rijdt hij er wel. Is dat misschien nog een idee?

De VOORZITTER: Mevrouw Smand.

Mevrouw SMAND: Ik denk dat, gezien de uitdaging waar we voor staan, alle ideeën welkom zijn om eens goed over na te denken. Tegelijkertijd ben ik geen expert op het gebied van het maken van netwerken en ik denk dat andere mensen daar veel beter in zijn, maar op zich is het een prima idee. Ik denk dat we wel rekening moeten houden met het feit dat we naast die slechte bereikbaarheid van kleine kernen en buitengebieden ook te maken hebben met het feit dat we eigenlijk ook niet zo graag willen dat die grote bussen door kleine dorpen rijden, zeker die elektrische bussen niet. Denk aan de trillingen en veiligheid. Dus dat is ook nog een argument om echt naar een ander model te kijken en hopelijk dan ook in een volgend debat te praten over 'hoe kunnen we die aansluiting maken?' en niet te kijken naar 'een halte erbij, een halte eraf'.

De VOORZITTER: Mijnheer Klaassen.

De heer KLAASSEN: Voorzitter, dank u wel. Als ik de inbreng van mevrouw Smand goed samenvat, zegt ze dus: een grote volledige bus in de vorm van een HOV dwars door een nieuwe woonwijk heen, dat zie ik niet zitten. Ik weet niet of ik dat correct heb samengevat.

De VOORZITTER: Mevrouw Smand, is dat correct?

Mevrouw SMAND: Ik denk in de ideale wereld… Dat heeft u goed gehoord, ja. De leefbaarheid en de veiligheid staan boven zware bussen door een wijk als er goede alternatieven zijn. Daar lopen we nu tegenaan, het feit dat het om allerlei redenen – dat is de bezetting, maar ook inderdaad problemen met de veiligheid en trillingen – gewoon niet goed lukt. Daardoor vervalt die dikke lijn. Dan is een buitengebied of een dorp afgesloten. Dat is gewoon niet wat we moeten willen.

De VOORZITTER: Mijnheer Boerman en daarna mijnheer Blankestein.

De heer BOERMAN: Ja, nu komt er wel weer van alles bij, volgens mij. Volgens mij zijn de R-netlijnen in deze gemeente een redelijk groot succes en ik zou daar ook zeker niet van af willen. Maar mijnheer Klaassen zei 'als je die dikke lijnen hebt, dan moet je die ook voeden'. Dat klopt. In heel veel gevallen is dat ook zo. In heel veel gevallen is het ook nodig. Ik vind het ook heel gek dat je, als je in Nieuw-Vennep uit de trein komt, eigenlijk niet naar een van die verbindende bussen kunt. Maar dat zijn wel wensen die we al heel lang inbrengen, maar dat is volgens mij niet de kern van het systeem. De kern van waar we naar zoeken is 'hoe krijgen we die kleine kernen bereikbaar?' Volgens mij was dat de eerste vraag. Dan denk ik: dat moet je dan toch doen met kleinere bussen met vrijwilligers.

De VOORZITTER: Mijnheer Blankestein.

De heer BLANKESTEIN: Ja voorzitter, dank. Ik denk dat er nu twee onderwerpen door elkaar heen lopen, dat van mevrouw Smand en dat van de heer Klaassen. Allereerst nog in reactie op het onderwerp van mevrouw Smand. Ik ben het zowaar een keer eens met GroenLinks, voorzitter. Ik deel namelijk de opvatting van de heer Boerman dat de oplossing, dat denk ik ook, om kleine kernen bereikbaar te maken in combinatie met de grote kernen inderdaad de vrijwilligers zijn, met de dorpsbussen, zoals dat in Zwaanshoek ook gaat op dit moment.

En dan het onderwerp van de heer Klaassen. Ik denk dat het op dit moment voorbarig is om het over de HOV-Zuidwestlijn te hebben waar de heer Klaassen het volgens mij over wilde hebben want we zijn nog aan het wachten op het onderzoek. De VVD denkt dat dit wel degelijk een belangrijke lijn zal zijn ook in verband met PARK21 en het SKWA.

De VOORZITTER: Mijnheer Klaassen wil daar vast op reageren.

De heer KLAASSEN: Ja voorzitter, op het moment dat ik persoonlijk aangevallen word, mag ik daarop reageren, toch? Kijk, wij zijn zeker voor goede OV-verbindingen en snelvervoer. Echter, nu nog een grote buslijn, zoals mevrouw Smand net ook al aangaf, dwars door een woonwijk leggen, daar zijn we het dan niet mee eens. Dat komt inderdaad weer terug op het hoofdnetwerk en de fijnmazigheid, wat mevrouw Smand ook bedoelde. Dus deze twee hebben wel degelijk met elkaar te maken. Voor het stukje bereikbaarheid naar het SKWA komen daar andere bussen te rijden en die fijnmazigheid kun je ook meenemen bij de bussen die je dan laat rijden. Dus dan kun je ook meteen Zwaanshoek mee pakken, terwijl dat nu met een grote bus niet gaat. Dus dan krijgt u de kleine kernen, zoals u zelf ook graag wilt als VVD, ook goed bereikbaar.

De VOORZITTER: Dank u wel. Mijnheer Van der Peet.

De heer VAN DER PEET: Dank u wel voorzitter. Volgens mij komen we dan weer terug op die balans tussen die hoofdlijnen en die kleinere lijnen en dat heeft misschien wel met grotere bussen te maken en kleinere bussen. Het viel mij op – dat is het punt dat ik eigenlijk wilde toevoegen aan dit debatje dat werd aangekondigd in de eerste termijn – dat we eigenlijk al jaren bezig zijn met 'haltetje erop, haltetje eraf', dat het ontzettend moeizaam is om, in dit geval, Connexxion in beweging te krijgen en dat er nu in één keer door dit college, redelijk verrassend, een hele nieuwe stadslijn gevraagd wordt voor Hoofddorp. Dan denk ik 'hm, hoe kansrijk is dat? Als we bij een buslijn een enorme rekensom krijgen voor twee minuten, twee straten om en een extra halte?' En het OV in Hoofddorp is al het beste van de hele Haarlemmermeer. Hoe zit het dan met al die andere verzoeken die elke keer worden afgewezen juist om die fijnmazigheid te bewaken? Zijn we het dan niet met elkaar eens dat we daar de nadruk op moeten leggen en niet op nog weer een stadslijn, hoe goed die ook is en hoeveel die ook zou brengen. Daar is het al goed.

De VOORZITTER: Wil iemand daar nog op reageren of gaat u afronden, mevrouw Smand? Dan kunnen we nog een ander onderwerp doen. O, nog heel snel, mevrouw Antolini.

Mevrouw ANTOLINI: Dank u voorzitter, ik sluit me helemaal aan bij de woorden van het CDA. Waarom kan dat wel en niet toch weer de focus op de kleine kernen? Dus ik sluit me daar helemaal bij aan.

De VOORZITTER: Dank u. Mevrouw Smand.

Mevrouw SMAND: Dank u wel voorzitter. Het antwoord op die vraag kan ik niet geven. Het is wel opvallend inderdaad. Maar ik denk dat het misschien wel symbool staat voor wat we net hebben besproken; uiteindelijk moeten er keuzes gemaakt worden. En dit is een keus omdat al die andere keuzes gewoon heel moeilijk in een businesscase rond te rekenen zijn. Dat is waar we tegenaan kijken. Dus ik ben blij met een groen stoplicht, als ik het even zo mag zeggen, voor 'laten we kijken hoe we slimme aansluitingen kunnen maken tussen vrijwilligers, vervoersnetwerken en de dikke lijnen, de grote vervoerders'. Ik zou wel willen pleiten voor een robuuste oplossing.

De VOORZITTER: Dank u wel mevrouw Smand. Dan had ik nog als onderwerp, maar ik weet niet of dat nog ter zake doet, de fietslijn van HAP, PARK21. Daar wilde u nog iets over bespreken met de collega's. Dus leidt u dat nog even in, mijnheer Klaassen.

De heer KLAASSEN: Ja, zeker voorzitter. Het ging niet zozeer om de fietslijn van PARK21 richting Hoofddorp-Centrum. Daar zijn we groot voorstander van. Het is echter het stuk over het fietspad aan de westzijde, dus de vraag of we de westzijde binnen de bebouwde kom van alle kernen kunnen inrichten, eventueel, als fietsstraat zodat het veiliger wordt en men ook de Hoofdweg Westzijde als grote doorfietsroute noord-zuid kan gebruiken. Ik was benieuwd hoe mijn collega's daarover denken.

De VOORZITTER: Mijnheer Boerman heeft daar wel een mening over, denk ik.

De heer BOERMAN: Ja voorzitter. Ik heb daar inderdaad een mening over en ik denk dat die ook niet heel verrassend zal zijn: het lijkt mij een heel goed idee. Het lijkt me een heel goed idee op veruit het grootste stuk van de Hoofdweg Westzijde, maar ik wil met name aandacht vragen voor de Hoofdweg Westzijde tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep want met name als je van Nieuw-Vennep naar Hoofddorp rijdt, tril je van je fiets. Dat is echt een drama. Van Hoofddorp naar Nieuw-Vennep valt het nog mee, maar is het ook een drama. Het lijkt me echt veel beter als we daar beter asfalteren zodat die fiets daar in ieder geval snel overheen kan.

De VOORZITTER: Mevrouw Kamsteeg.

Mevrouw KAMSTEEG: Dank u wel voorzitter. Het is jammer dat volgens mij de portefeuillehouder niet meer mag reageren, maar volgens mij is ze daar al mee bezig. Het staat mij bij dat zij ook al in gesprek is om aan die westkant een fietsstraat te maken.

De VOORZITTER: Nou vooruit, u mag voor deze keer antwoord geven.

Wethouder RUIGROK: Volgens mij zijn we in gesprek om dat in Hoofddorp te doen, dus of we kijken of het tussen Nieuw-Vennep en Hoofddorp zo wordt, dat weet ik eigenlijk niet precies. Dat ga ik even na.

De VOORZITTER: Dank u, dan ga ik naar mijnheer Blankestein.

De heer BLANKESTEIN: Ja, dank u wel voorzitter. Ik vind het nu lastig om over de hele Hoofdweg te bepalen of dat een fietsstraat moet worden of niet, want de Hoofdweg is natuurlijk een ontzettend lange weg. Dus ik denk echt dat je daar per kern naar moet kijken, per stuk, of dat nodig is. Dus daar kan ik nu geen uitgebreid antwoord op geven.

De VOORZITTER: Mijnheer Klaassen, ik denk dat u af kunt ronden.

De heer KLAASSEN: Dat is mooi. Ik wil graag nog een reactie geven op de heer Blankestein, voorzitter. Kan mijnheer Blankestein het dan wel met HAP eens zijn dat op het moment dat een straat of een weg op een eenduidige manier is ingericht binnen alle kernen en alle dorpen, dat ook een stukje verkeersverwachting geeft die de verkeersveiligheid ten goede komt? En binnen bebouwde kernen binnen Haarlemmermeer zou het op zich een heel mooie optie zijn om die allemaal zo in te delen. Buiten de bebouwde kom zouden we wellicht een weg af kunnen waarderen zodat er iets minder snel autoverkeer rijdt, maar het fietsverkeer daar voorrang krijgt ten opzichte van autoverkeer. Ik zou graag weten hoe u daarnaar kijkt.

De VOORZITTER: Nou, mijnheer Blankestein, er wordt een antwoord van u verwacht.

De heer BLANKESTEIN: Het is een leuk debat met de heer Klaassen vanavond, voorzitter. Nee, ik vind het nog steeds lastig om hier helemaal op in te gaan. Want ik snap enigszins wat de heer Klaassen zegt, dat het, als je het overal op dezelfde manier doet, eentonig wordt en dat dat wellicht ook het duidelijkheid schept. Hij wil nu al reageren.

De VOORZITTER: Mijnheer Klaassen, dat is snel.

De heer KLAASSEN: Voorzitter, een kleine interruptie. Ik zei niet 'eentonig', mijnheer Blankestein. Voorzitter, ik zei dat het eenduidig wordt, waardoor het verduidelijkend is voor de weggebruiker.

De VOORZITTER: Mijnheer Blankestein.

De heer BLANKESTEIN: Voorzitter, het wordt nu een semantische discussie. Volgens mij houdt het hetzelfde in, dus we maken hier weer een probleem van niks. Nee, maar nogmaals, ik snap best wat u bedoelt. Alleen weet ik niet of het in elke kern nodig is om dat te doen. Dus nogmaals, daar ga ik nu geen eentonig antwoord over geven. We moeten echt per kern kijken wat daar nodig is.

De VOORZITTER: Mijnheer Beusenberg.

De heer BEUSENBERG: Dank u wel voorzitter. Ik vind eentonig over het algemeen irritant, maar dat kan aan mij liggen. Maar ik wil wel even iets opgehelderd hebben door mijnheer Klaassen want we hebben de Hoofdvaart, we hebben bijvoorbeeld in Hoofddorp één zijde fietsroute, de andere zijde is gewoon wat sneller rijdend doorgaand verkeer. Dat houden we dan toch wel zo? Want ik denk dat automobilisten anders vooral geïrriteerd zullen raken dat er geen goede doorgaande route meer is op de Hoofdvaart. Maar als u zegt 'we doen het aan één zijde, net zoals dat in Hoofddorp het geval is', dan kunnen we daar zeker over meedenken.

De VOORZITTER: Mijnheer Klaassen, is dat ook uw plan?

De heer KLAASSEN: Ja, zeker voorzitter, mijn idee was inderdaad om te kijken of de Hoofdweg Westzijde zou kunnen worden ingericht als fietsstraat, auto te gast, om het maar zo te zeggen. De auto mag daar rijden maar de fietser heeft daar prioriteit en de Hoofdweg Oostzijde gewoon ingericht te laten voor snel doorgaand verkeer, zoals die eigenlijk door heel de polder van noord tot zuid ingericht is.

De VOORZITTER: Mijnheer Boerman.

De heer BOERMAN: Ja, dank voorzitter. Volgens mij is het een heel goed plan. Dat zei ik eerder al. Dat kan niet in één keer met de hele Hoofdweg, maar dat zal per stuk gebeuren. De Hoofdweg Westzijde ten noorden van de Burgemeester Pabstlaan staat volgens mij al in de planning, of ten noorden van de Kruisweg richting de Burgemeester Pabstlaan. Dus een aantal van die stukken kunnen al worden gedaan. Maar ik wil eigenlijk via dit debatje aan het college vragen om daar in het veiligheidsplan ook nog nader op terug te komen.

De VOORZITTER: Dat zal vast gebeuren, denk ik zo.

Wethouder RUIGROK: Ja, ik kan toezeggen dat we dat dan meenemen in het veiligheidsplan. Tot nu toe is het zo dat fietsstraten eigenlijk alleen maar binnen de bebouwde kom zijn.

De VOORZITTER: Dank u wel, mevrouw Ruigrok. Mevrouw Kamsteeg.

Mevrouw KAMSTEEG: Ik wil mijnheer Klaassen toch nog even bedanken voor de verduidelijking van zijn plan en uiteraard is de PvdA er ook wel voor om van de westzijde een fietsstraat te maken. Dan moet er misschien een oplossing voor gevonden worden om dat buiten de bebouwde kom ook zo te doen.

De VOORZITTER: Mijnheer Klaassen, ik denk dat u kunt afronden.

De heer KLAASSEN: Voorzitter, ik hoor inderdaad overwegend positieve geluiden en ik zal kijken of we dat inderdaad in het veiligheidsplan naar voren moeten laten brengen of wellicht via een amendement of motie van tevoren even aangeven of dat nog nodig is, maar daar gaan we ons op beraden. Dank u wel.

De VOORZITTER: Dank u wel. Dan had ik nog één onderwerpje van mijnheer Van der Peet staan. Ik weet niet of u daar nog behoefte aan heeft, we hebben nog ruim tien minuten.

De heer VAN DER PEET: Dat ging ook over verkeersveiligheid en dan voornamelijk over wat mijnheer Boerman ook inbracht, namelijk de aanpassingen die her en der gedaan worden ten behoeve van de fietsveiligheid of de verkeersveiligheid in het algemeen. Ik wil nu niet echt ingaan op die situaties zelf, maar wel het belang aangeven van goede en duidelijke communicatie daarover. Want dit zijn dingen die heel erg gevoelig liggen en voor je het weet tot heel veel commotie leiden, en tot onduidelijkheid in de samenleving, met name als we het hebben over wat er gebeurd is rond de Molenaarslaan. We moeten dus in dat verkeersveiligheidsplan dat eraan zit te komen rekening houden met die gevoeligheden die dit onderwerp betreffen. En ik had gehoopt dat ik nu wat bijval zou krijgen van de heer Boerman. En dat we hier nog eventjes dat belang aan kunnen stippen, vooruitlopend op de sessie die nog gaat komen.

De VOORZITTER: Nou, u krijgt bijval hoor, van mijnheer Boerman en daarna mevrouw Smand. Nee, we weten het nog niet, maar ik denk van wel.

De heer BOERMAN: En ik kan u verrassen, hij krijgt daarin bijval. Natuurlijk klopt dat, zeker als het gaat om plekken waar bewoners meteen mee te maken hebben. Maar ik noemde ook andere plekken zoals de Burgemeester van der Willigenlaan waar heel veel gebruik wordt gemaakt van de oversteekplaats door fietsers, maar waar niet direct heel veel omwonenden zijn. Dus we moeten ook een manier vinden om toch ook alle gebruikers aan het woord te laten. En dat zijn niet alleen de mensen die in de auto's zitten, maar ook de mensen die op de fiets zoveel wegen kruisen. Het zijn ook niet alleen de bewoners.

De VOORZITTER: Dank u wel. Mevrouw Smand.

Mevrouw SMAND: Ja, voorzitter, ook een heel goed idee om daar speciaal aandacht aan te geven als het gaat om veiligheid. Ik haal daar toch ook nog even de wandelaars bij die over fietspaden naar OV-haltes lopen, bijvoorbeeld aan de Spieringweg of de Schipholweg, twee kanten op, waar het gewoon hartstikke druk is. Dat is ook een veiligheidspunt. Het zou ook mooi zijn als we bijvoorbeeld een overzicht zouden hebben van die plekken waar wandelaars op fietspaden lopen en dan ook een aanzienlijk aantal, zodat we ook weten waar dat probleem zich voordoet. Wij hebben in ieder geval geen overzicht, maar de wethouder vast wel.

De VOORZITTER: Ik zie dat mevrouw Kamsteeg nog iets wil toevoegen.

Mevrouw KAMSTEEG: Dank u wel voorzitter. Uiteraard, want volgens mij was de oproep van mijnheer Van der Peet ook vooral om de participatie daarvoor goed op te tuigen. De PvdA is natuurlijk zeker voor participatie, dus wij kunnen ons daar helemaal in vinden. De vraag is wel, zoals mijnheer Boerman ook aangeeft, hoe bereik je gebruikers die er niet wonen? Dat is wel een beetje een moeilijkheid daarbij.

De VOORZITTER: Wilt u daar nog op reageren, mijnheer Van der Peet?

De heer VAN DER PEET: Nee, precies. Dat is precies wat ik wilde aangeven. Dat als we verkeersveiligheidsmaatregelen nemen, en die gaan we gelukkig nemen, we gewoon goed nadenken over de impact die dat heeft. En uiteindelijk gaat het bij verkeersveiligheid niet alleen om een prachtige theoretische oplossing, maar het gaat ook om het gedrag. En als de verkeersveilige situatie niet logisch is, gaan mensen ook dat gedrag dat je graag wilt niet altijd vertonen en dan kan dat per definitie nog wel onveiliger worden. Zeker als mensen het er eigenlijk niet mee eens zijn. Dan gaan ze de voorrang gewoon pakken in plaats van die te krijgen. Aandacht voor communicatie over dit soort maatregelen is heel belangrijk.

De VOORZITTER: Dank u wel. Zijn er nog andere onderwerpen die aan bod kunnen komen? Ik zie geen wildenthousiaste reacties meer. Dan kan ik er denk ik van uitgaan dat deze nota en de brief van het college voldoende zijn besproken. Er liggen nog wat opdrachten. Ik wens het college heel veel sterkte daarmee. Dan sluit ik hierbij deze vergadering.