VERSLAG VAN DE SESSIE VAN DE RAAD DER GEMEENTE HAARLEMMERMEER OP DONDERDAG 9 SEPTEMBER 2021

Onderwerp: Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040 (2021.0001681)/Voortgangsrapportage Mobiliteit juni 2021 (X.2021.04281)/Voortgangsbrief 2021-1: Stand van zaken Oostflank en doortrekking Noord/Zuidlijn (X.2021.04142)

Voorzitter: mw. S. van de Meeberg

De leden: dhr. H. den Butter, mw. D. Kerkhoff, mw. K. Kliphuis, dhr. J.C. Koomen, dhr. E.J. van der Peet, dhr. A. Salhi, dhr. J.J. Schaap, dhr. P.J.M. Schouten, dhr. H.P. Spijker, dhr. K. Sulmann

Griffier: dhr. B. Heerema

Portefeuillehouders: dhr. J.N.J. Nobel, mw. M.H. Ruigrok

Insprekers: de heer Roos (VDB)

De VOORZITTER: Dames en heren het is 19.30 uur en ik doe een voorstel. We hebben vanavond drie onderwerpen en ik benoem ze even: de netwerkstudie Haarlemmermeer 2040, de voortgangsrapportage Mobiliteit juni 2021, de voortgangsbrief 2021 nummer 1, stand van zaken Oostflank en het doortrekken van de Noord/Zuidlijn. Die bespreken we tijdens de komende 2,5 uur en ik stel voor dat we deze drie onderwerpen bundelen zodat u uw spreektijd in één keer voor alle drie de onderwerpen gebruikt. Dat scheelt namelijk vooral voor de wat kleinere fracties, die hoeven dan niet steeds opnieuw te beginnen omdat ze maar één minuutje per onderwerp hebben. We beginnen met een inspreker. We zijn gewend om de vragen die er naar aanleiding van de inspreker aan de wethouder zijn pas in de eerste termijn te stellen, maar omdat het zo omvangrijk is, stel ik met uw goedkeuring voor om dit naar voren te halen. Mochten u naar aanleiding van de inspreker vragen aan de wethouder hebben, dan kunt u die voor uw inbreng stellen. Is dat akkoord? Ik zie instemmend geknik en daar ben ik blij mee. Dan vraag ik mijnheer Roos van de vereniging Dorpsraad Badhoevedorp. U hebt als ik het goed heb vaker ingesproken en u weet hoe het werkt, maar toch zeg ik, ook voor de kijkers thuis, dat mijnheer Roos vijf minuten heeft om ons toe te spreken, waarna de raad de gelegenheid krijgt om vragen aan de heer Roos te stellen. U hebt uw inspraak naar de griffier gemaild en die wordt via iBabs verspreid, zodat alle raadsleden die kunnen teruglezen. Mijnheer Roos, gaat uw gang.

De heer ROOS: Goedenavond. Geachte aanwezigen, de VDB heeft mogen meepraten over de netwerkstudie. Geen idee welke tree van de participatieladder dat was, maar er is in ieder geval niet teruggekoppeld en onze zorgen over de leefbaarheid in het dorp in relatie tot alle plannen die er zijn voor het verkeer en de gebiedsontwikkeling zijn niet weggenomen. De kern van onze zorg is: komt al het nieuwe verkeer straks door het dorp of gaat het er omheen? Zoals wij het nu zien, is het eerste het geval, het komt door het dorp. Ik begin met het project Sloterbrug. Voor het project Sloterbrug besluit u eerdaags over een Nota van Uitgangspunten. Naast de fietsveiligheid is het doel een betere doorstroom van het autoverkeer. Betere doorstroom van het autoverkeer betekent ook een aantrekkelijkere route voor auto's met als gevolg dat er veel meer autoverkeer komt en de kwetsbare verkeersdeelnemers alsnog in het nauw komen. De Burgemeester Amersfoordtlaan is een oude

dorpse weg zonder ruimte voor gescheiden fietspaden en dat geldt ook voor de Ringvaartdijk, te weten de Nieuwemeerdijk en de Akerdijk. In Amsterdam wordt over de nota Sloterbrug beslist zonder het plan Autoluw Sloten af te wachten, maar nu al is duidelijk dat de T-splitsing op de Baden Powellweg niet in de mobiliteitsvisie Nieuw-West staat en dat ook de stadsdeelcommissie Nieuw-West deze T-splitsing niet ziet zitten. Volgens de wethouder, in antwoord op vragen van de raad, was die T-splitsing heel hard nodig om te voorkomen dat er dagelijks 10.000 extra auto's over de Sloterbrug gaan rijden, maar in de voortgangsrapportage over project Sloterbrug staat niets meer over deze dagelijkse extra stroom auto's. Wij vragen ons dan ook af: welke waarborgen hebben onze wethouder en de raad nu om de toestroom van auto's als gevolg van Sloten Autoluw te voorkomen? Voor de gebiedsontsluitingsweg T106 vanuit Nieuw-West naar de A9 zijn geen duidelijke plannen, terwijl deze tijdens de spits nu al te druk is. Haarlemmermeer is klaar voor de verbreding van de Lijnderbrug en Badhoevedorpers en bewoners van Nieuw-West wachten met smart op deze uitbreiding. Zij kiezen nu noodgedwongen een andere route over de Sloterbrug. Amsterdam kiest voor doorstroomoplossingen in dit gebied aan Amsterdamse kant en het ontwikkelen van een nieuwe toegang naar de snelweg via de A5, die overigens niet naar Schiphol gaat. Verbreding van de Lijnderbrug staat niet in de mobiliteitsvisie Nieuw-West. Verbreding van de Lijnderbrug staat ook niet in de voortgangsrapportage mobiliteit en ook niet in de netwerkstudie. Hoe kunt u dan zicht houden op de ontwikkeling van dit probleem bij de Lijnderbrug en welke waarborgen zijn er dan voor een oplossing bij de Lijnderbrug en voor het gevolg daarvan voor de Sloterbrug? Door een betere doorstroom van het autoverkeer over de Sloterbrug wordt de Burgemeester Amersfoordtlaan in feite een nieuwe Provinciale weg van Amsterdam Nieuw-West naar de nieuwe bedrijventerreinen ten noorden van Schiphol, midden door ons dorp. Die route zal een nieuw hoofdpijndossier worden, zoals de Sloterweg in Amsterdam dat nu is en dat willen wij graag voorkomen. In de huidige verkeersmodellen wordt geen rekening gehouden met de toekomstige gebiedsontwikkeling. De cijfers zitten simpelweg nog niet in het model, dus alarmbellen gaan nog niet af, maar een beslissing over de Sloterbrug dreigt al snel genomen te worden. In dit hele gebied zijn drie bruggen over de Ringvaart waarvan twee toegankelijk voor autoverkeer en alleen voor de Sloterbrug wordt nu een verbreding gepland. Beste aanwezigen, wij vragen u na te denken over de volgende vijf vragen:

1. Wilt u al het nieuwe verkeer straks door ons dorp of er omheen?
2. Welke waarborgen hebt u om de toestroom van auto's met het plan Sloten Autoluw te voorkomen?
3. Wanneer wordt de capaciteit van de T106 uitgebreid en welke voorwaarden stelt u daarover aan Amsterdam?
4. Wilt u serieus laten onderzoeken wat de voordelen zijn om de Oude Haagseweg alsnog als alternatief voor het autoverkeer te ontwikkelen? Deze derde brug is die nu alleen voor HOV.
5. De belangrijkste: wilt u alstublieft op een integrale wijze kijken naar het verkeer in en rondom Badhoevedorp voordat u een beslissing neemt over een nieuwe brede Sloterbrug? Wij vragen al lange tijd om zo'n integraal plan voor Badhoevedorp en omgeving.

Ik ben natuurlijk bereid om uw vragen, eventueel op een later tijdstip, te behandelen en de VDB neemt daar alle tijd voor. Ik dank u voor uw aandacht.

De VOORZITTER: Dank u wel mijnheer Roos. Zijn er vragen vanuit de raad naar aanleiding van deze inspreker? Mijnheer Beusenberg SRH, gaat uw gang.

De heer BEUSENBERG: Ja, dank u voorzitter. Ik wil de vragen die de heer Roos stelde eigenlijk direct naar de wethouder doorschuiven.

De VOORZITTER: Oké, de heer Roos vroeg het aan de raad, maar ik kijk straks hoe dat wordt opgelost. Andere raadsleden? Ja, mijnheer Van der Peet, CDA.

De heer VAN DER PEET: Ik ben een beetje geïnspireerd door de heer De Baat vorige week en misschien kan dit schriftelijk. Dan krijgen we een mooie inhoudelijke reactie.

De VOORZITTER: Mevrouw Kliphuis?

Mevrouw KLIPHUIS: Mijnheer Van der Peet jat mijn voorstel.

De VOORZITTER: Mijnheer Roos, uw verhaal was dus heel duidelijk. Dank u wel voor uw aanwezigheid, u kunt weer plaatsnemen.

De heer ROOS: U ook bedankt.

De VOORZITTER: Dank u wel. Ik kijk wel even naar rechts of het college toezegt dat het deze vraag schriftelijk beantwoordt.

Wethouder RUIGROK: Ja, dat kan ik doen. Ik wil ook nog even zeggen dat er wel degelijk een terugkoppeling van het gebiedsmanagement aan de dorpsraden is geweest, maar ik zie dat mijnheer in gesprek is en dat komt dan ook schriftelijk.

De VOORZITTER: Dank u wel. Mijnheer Roos, ik wil u wel vragen om op de publieke tribune te gaan zitten. Ja, dank u wel. Wie mag ik als eerste het woord geven? Mijnheer Spijker EEN Haarlemmermeer, gaat uw gang.

De heer SPIJKER: Dank u wel voorzitter. Voorzitter, onze gemeente gaat groeien en er zullen veel meer verkeersbewegingen in een relatief klein gebied komen door alle uitbreidingen met woningen en bedrijven. Het is mooi dat er een netwerkstudie is gemaakt, maar helaas is die nog te globaal en te visionair. We moeten beter inspelen op veranderingen in de mobiliteitsvraag. Voorzitter, u hebt mooi de basismobiliteit van fiets tot en met auto en OV onderzocht, maar er komt nog een erg belangrijke speler bij, de CLIC transporthub in Lijnden, een belangrijk overslagpunt voor het klein elektrisch vervoer naar onder andere Amsterdam. De brug in Badhoevedorp en de brug bij de S106 in Lijnden, mijnheer Roos haalde dat net ook al aan, zijn te smal voor extra aanwas van verkeer. Portefeuillehouder, kunt u ons geruststellen dat hiervoor een goede oplossing komt? In het kader van geen technische vragen heb ik hem maar zo gesteld. Op pagina 52 staat dat Badhoevedorp en stadsdeel Nieuw-West samen als één woongebied kunnen worden gezien. Voorzitter, wat dat betreft, hebben de Sloterbrug en Badhoevedorp heel andere wensen dan Sloten, Nieuw-Sloten, Osdorp en de Aker, Nieuw-West wil geen toename van verkeer vanuit Badhoevedorp over de brug krijgen en daar hebt u nog een hele harde dobber aan. Vice versa willen wij ook niet het afvalputje van de andere kant worden. Uw voorstel voor een actiever gebruik van het OV klinkt ongelooflijk mooi, maar dan moeten onze lokale gebruikers meer worden verleid om de bus/trein te nemen en met een deelfiets als logistieke oplossing want meer fietspaden klinkt goed voor het woon-werkverkeer, maar men is niet enthousiast om de fiets te pakken om dan 20 of 30 kilometer door een winderige polder te rijden, dat is wel een lastmileoplossing, maar niet voor enorme afstanden. U maakt er ook melding van dat nog niets is vastgelegd in investeringsprogramma's en ik heb het gevoel dat we figuurlijk op onze handen zitten, maar wachten heeft natuurlijk geen goed effect op het oplossen van de knelpunten. Voorzitter, EEN Haarlemmermeer is voorstander van de hubs voor deelmobiliteit, fiets en OV als één netwerk en slimme logistiek, maar laten we wel doorpakken met onze extra partners, die moeten erbij worden betrokken om de financiële plannen rond te krijgen en voor een snelle uitvoering. Nog even over de Noord/Zuidlijn. We waren daar geen groot enthousiast voorstander van, maar dat worden we langzamerhand wel. Hij gaat door Badhoevedorp en wordt het gebied daar wel in betrokken want het

gaat wel door onze gebieden heen en dat zal hier en daar wat grond kosten en onrust teweegbrengen.

De VOORZITTER: Dank u wel. Mijnheer Salhi, HAP, gaat uw gang.

De heer SALHI: Dank u wel voorzitter. Voor ons liggen drie onderwerpen die in meer of mindere mate zijn verbonden en gemakshalve ga ik het per onderwerp langs, te beginnen bij de netwerkstudie. Er is draagvlak bij de VRA en de provincie Noord-Holland, maar in hoeverre zijn de provincie Zuid-Holland en de daarin liggende gemeenten bij het creëren van draagvlak betrokken? Die zijn wat HAP betreft hard nodig om de bereikbaarheid en de knelpunten in de Bollenstreek aan te pakken. OV staat niet alleen qua capaciteit onder druk, maar ook financieel, de coronacrisis sloeg een groot deel van de inkomsten van de vervoersmaatschappijen weg en dat werd deels vergoed door de Rijksoverheid, maar daar komt een einde aan. Er is nu al sprake van een verlaagde rijksuitkering aan de OV-maatschappijen, die moeten worden gecompenseerd uit verlaagde frequenties, het opheffen van onrendabele lijnen en inkrimping van diensten. Hoe zit dat in relatie tot de ambitieuze OV-plannen in deze netwerkstudie, is daar rekening mee gehouden of zijn er tegenvallers waarmee we later worden geconfronteerd? Ook na de COVID-crisis is sprake van teruglopende inkomsten bij het OV omdat er nu minder gebruik van OV wordt gemaakt en thuiswerken steeds meer wordt gepromoot, bestaan daar plannen over? Hoe en met welke maatregelen wordt de leefbaarheid in de kernen langs de Ringvaart structureel verbeterd, hoe wordt de bereikbaarheid Haarlemmermeer-Bollenstreek aangepast en wat zijn de denkrichtingen over de flankerende maatregelen in de kernen, daar lezen we weinig concreets over, en hoe staan de in Zuid-Holland gelegen gemeenten hierin? Het was prettiger geweest als niet alleen de provincie Noord-Holland, de VRA en de gemeente Haarlemmermeer deze netwerkstudie zouden onderschrijven, maar ook de partijen in Zuid-Holland. De netwerkstudie toont aan wat er nodig is, maar niet hoe het uitvoerbaar is zonder de medewerking van Zuid-Holland en de daar gelegen gemeenten. Uiteindelijk is een aantal waardevolle bijdragen van deze partijen niet in de netwerkstudie verwerkt en het is onduidelijk welke ideeën en bijdragen dat zijn. Wat is daar de reden van, wat behelzen deze bijdragen, waarom zijn die niet meegenomen en komt daarom wellicht het uitvoeringsprogramma in het geding? In de netwerkstudie is veel aandacht voor het OV, vooral voor de doortrekking van de Noord/Zuidlijn en de HOV, maar er wordt weinig tot niets over het lokale OV in de kleine kernen gezegd, laat staan over de integratie van de lokale lijnen in de twee concessiegebieden van Zuid-Holland-Noord en Noord-Holland-Zuid. Juist de kernen op de grens van de provincies zouden gebaat zijn bij een intensieve samenwerking en afstemming van de twee concessiehouders op het gebied van lokaal OV. Voorzitter, dan de voortgangsrapportage. Met betrekking tot de verkeersveiligheid, heeft onze gemeente aanspraak gemaakt op extra verkregen rijksmiddelen voor de verkeersveiligheid om bijvoorbeeld gevaarlijke oversteekplaatsen aan te pakken. Dan een ander punt over verkeersveiligheid. We krijgen nog steeds veel signalen uit buurten en wijken dat er te veel roekeloos en te hard wordt gereden. We weten dat er lang niet altijd voldoende capaciteit is om dit consequent aan te pakken en we verheugen ons op de komst van de pilot om handhavers bevoegdheden te geven om dit soort irritaties aan te pakken en in te zetten op handhaving van de 30km-zone. Dan een ander punt. Hier en daar ondervinden inwoners nog steeds overlast van verkeerd geparkeerde deelscooters, hoe staat het met de afspraken en de handhaving hiervan, worden bijvoorbeeld meldingen sneller opgevolgd? We hoorden vandaag dat de gebruikers die deelscooters op een verkeerde plek achterlaten op een sanctie van € 50,00 kunnen rekenen. Wie delen deze sancties uit, zijn dat onze handhavers? Voorzitter, tot slot. Het is goed dat we in het vervolg separaat worden geïnformeerd over de stand van zaken van de Oostflank, inclusief de gebiedsontwikkeling Stationsomgeving Hoofddorp, en het doortrekken van de Noord/Zuidlijn. Het voorliggende document moet het gesprek over de gewenste toekomst in dit gebied stimuleren en verder brengen. Daarbij zijn veel partijen en overheden betrokken die een rol en verantwoordelijkheid

gaan vervullen en opeisen, wat betekent dat voor de rol van onze gemeente en gemeenteraad? Vandaag kwam het nieuws dat uit onderzoek van het Planbureau voor de Leefomgeving blijkt dat door thuiswerken het fileprobleem voor de helft wordt opgelost. Ook wordt geopperd om grote projecten voorlopig in de ijskast te stoppen. Moeten we ons zorgen maken over het wel of niet doortrekken van de Noord/Zuidlijn ook in het licht van de eisen van het Nationale Groeifonds dat de kosten en baten berekend wil zien? Reden te meer om hier goed naar te kijken, zodat we de juiste besluiten kunnen nemen. Mijn fractie bereidt zich erop voor om hier tijdens de sessie Verdichtingsplan Stationsgebied Hoofddorp uitvoerig over te spreken. Dank u wel voorzitter.

De VOORZITTER: Dank u wel mijnheer Salhi. Dan mijnheer Van der Peet, CDA.

De heer VAN DER PEET: Dank u wel voorzitter. We hebben vanavond flink de tijd om met elkaar in gesprek te gaan over verschillende onderdelen van mobiliteit, uiteraard vinden we dat leuk. We staan aan de vooravond van belangrijke ontwikkelingen op het gebied van onze bereikbaarheid in de regio, ontwikkelingen die nodig zijn om de komende twintig jaar 20.000 woningen te realiseren, bedrijventerreinen te ontwikkelen en de beleefbaarheid, een prachtige term uit de omgevingsvisie, van ons prachtige open landschap een impuls te geven. Het is voor het CDA al jaren duidelijk dat we flink aan de slag moeten om te voorkomen dat Haarlemmermeer richting 2040 volledig vastloopt. Inwoners, ondernemers en zelfs raadsleden weten haarfijn de zwakke plekken aan te wijzen, maar zijn dit ook daadwerkelijk de knelpunten of zijn er elders zwakke schakels in het netwerk die datgene veroorzaken wat wij zien? Met andere woorden, hebben we de opgave wel scherp, denken we wel voldoende in netwerken en faciliteren we de vervoerssystemen van morgen? Het gevaar is dat we te lang blijven hangen in oude netwerken en oude oplossingen. De Netwerkstudie 2040 geeft belangrijke antwoorden waarmee Haarlemmermeer, de Vervoerregio Amsterdam en de provincie Noord-Holland de komende jaren vanuit een gezamenlijke probleemanalyse vooruit kunnen. Het CDA is positief verrast en ziet in de Netwerkstudie 2040 een belangrijke ontwikkeling. De regio komt in beweging en dat is een essentiële voorwaarde om te komen tot beweging, of dit nu stappen, trappen of gas is, of was die afkorting net even iets anders misschien? We zien dat de stakeholders de gelegenheid krijgen om hun visie te delen en dat er echt wat met deze input wordt gedaan, daar waar de problemen het meest worden ervaren, ontstaan ook vaak de beste oplossingen. De raad is samen met de leden van Provinciale Staten eerder al geïnformeerd over de stand van zaken en de eerste uitkomsten van de netwerkstudie. Wij vinden het echt een compliment waard dat we de input die we toen hebben gegeven, zowel vanuit de Staten als vanuit de raad, echt terugzien in deze definitieve versie, de verbeteringen zijn vrijwel allemaal overgenomen. Er is bijvoorbeeld op het kaartmateriaal onderscheid gemaakt tussen bestaande infrastructuur en nieuwe te ontwikkelen infrastructuur en er is een overzicht opgenomen waarin de fasering van ideeën, verkenningen en planuitwerking is uiteengezet. Daarmee wordt de definitieve netwerkstudie concreter als het gaat om mogelijke oplossingen, over het algemeen iets waar raadsleden heel erg van houden. Inhoudelijk is het voor het CDA een feest der herkenning, wij herkennen de opgaven en de mogelijke oplossingen zijn vaak in eerdere gesprekken over mobiliteit al eens voorbijgekomen. We zien bijvoorbeeld dat voor de dubbeldorpen aan de westkant van Haarlemmermeer nu in alle gevallen wordt gesproken over nieuwe bruggen. Het CDA gaf eerder al aan dat dit de enige echte oplossing is om te komen tot een meer robuust mobiliteitsnetwerk tussen Haarlemmermeer en de Bollenstreek. De voortgang van de raadswerkgroep sluit hier uitstekend op aan, zowel op de inhoud als op het gebied van samenwerken. De dreigende stilstand na het stoppen van het project Duinpolderweg, ik heb hem toch even genoemd, is voorkomen omdat op alle niveaus de behoefte groot is om samen te werken aan oplossingen. De adaptieve samenwerkingsagenda is een uitstekend middel om hier concreet invulling aan te geven. We zijn ook bijzonder tevreden dat de adaptieve samenwerkingsagenda echt is gericht op vrijheid van bewegen en dat invulling wordt gegeven aan eerst bewegen en dan bouwen. Voor onze groene

vrienden: van de 53 mogelijke oplossingen die zijn opgenomen, hebben slechts acht oplossingen alleen betrekking op de auto of de vrachtauto, de overige hebben allemaal iets te maken met OV en fietsen, volgens mij is dat het signaal dat we hier echt met vrijheid van bewegen bezig zijn. Het denken in gecombineerde netwerken komt nadrukkelijk naar voren en daar worden wij blij van, we denken dat daarmee de juiste richting naar 2040 is ingeslagen. We pleiten ook al langer voor een robuuste randstructuur van wegen en dat zien we ook in netwerkstudie terugkomen. De N201, de N205 en de N207 vormen samen een sterke basis waarop nieuwe ontwikkelingen kunnen worden aangesloten waardoor kernen kunnen worden ontlast en de leefbaarheid kan worden verbeterd. Vanuit dit perspectief blijven we alle mogelijkheden benutten om te pleiten voor opwaardering van die delen die nu nog tweemaal één zijn geprojecteerd. Dat geldt in het bijzonder voor de Elswouderbrug, het laatste deel van de N205 richting de N207, maar zeker ook voor de verdubbeling van de Nieuwe Bennebroekerweg, daarover zijn we vanmiddag nog bijgepraat. Wij vinden het zeer onverstandig dat we daar niet in een keer naar tweemaal twee gaan en echt toekomstvast bezig zijn. Voorzitter, onze zes minuten zitten er als het goed is bijna op en ik kom in de tweede termijn met onze inbreng over de Oostflank en de voortgangsrapportage Mobiliteit. Ik wil eigenlijk direct het ordevoorstel doen om die onderwerpen dan in de tweede stuk voor stuk te behandelen, zodat we dan daar per onderwerp het debat over kunnen voeren.

De VOORZITTER: Dank u wel mijnheer Van der Peet. Ik wil graag direct ingaan op uw voorstel. Ik denk dat dit een goed idee is, maar laten we zoals bij elk debat even ophalen wat het onderwerp is en daar per onderwerp centraal over praten, dan blijft het overzichtelijk. Dank u wel. Dan mijnheer Den Butter, ChristenUnie-SGP. Gaat uw gang.

De heer DEN BUTTER: Dank u wel voorzitter. Ja, mobiliteitsstukken zijn altijd leuk. Je leest de energie uit de stukken, er wordt echt heel veel gedaan en het is toch altijd weer leuk om mijn favoriete voortgangsrapportage Mobiliteit te lezen, ook al was die van juni jl., die laat zien dat we daar best veel aan doen. Ik heb geen specifieke vragen over de voortgangsrapportage, you win some, you lose some, er zitten geen zaken in waarover wij ons echt zorgen maken. Dan de netwerkstudie. De netwerkstudie Haarlemmermeer is een brede studie, daar hebben mijn collega's al het een en ander over gezegd. Het viel ons wel op dat er heel veel zaken in staan die we eigenlijk al wisten. We zijn een beetje bang, dat zei de heer Van der Peet al: wat gaan we concreet doen? Ik hoorde de heer Salhi ook al zeggen: wat gaan we aanpakken? Voor mijn gevoel is de netwerkstudie ook wel een stapje terug omdat we voor ons gevoel met een aantal zaken al verder waren, maar ik begrijp ook wel dat je opnieuw piketpaaltjes moet zetten als je met meerdere partijen gaat praten. Ik las interessante dingen over het combineren van verschillende vervoersstromen. Tot slot de voortgangsbrief met de stand van zaken van de Noord/Zuidlijn en de Oostflank. Er staan op zich geen nieuwe zaken over de Noord/Zuidlijn in, maar we vragen ons wel af of de wethouder niet stiekem af en toe wakker ligt van de extra informatie die we moeten aanleveren aan het Nationaal Groeifonds. Er staat 'we moeten het aanleveren en dat gaan we doen', ergo we krijgen dat geld, maar is dat ook zo of zegt u 'nou daar zit nog wel een afweging achter'? Die zit er ongetwijfeld achter, maar kunt u al een inschatting geven van of we dat daadwerkelijk halen? Tot slot de Oostflank, het atelier Oostflank. Ik zei de vorige keer dat ik steeds nieuwe termen lees en 'atelier' heeft er ongetwijfeld eerder in gestaan, maar die term had ik nog niet opgepikt. Wat mij het meeste opviel, was de eerste conclusie, namelijk de analyse die aantoont dat het gebied op basis van de geplande ontwikkeling op de lange termijn niet tot een optimaal resultaat leidt. Er zal onder andere een disbalans ontstaan tussen de economisch sterke functies Wonen en Bedrijvigheid en functies die afhankelijk zijn van overheidsinzet, onder andere cultuur, groen, eigenheid van het gebied, natuur, water en sociale samenhang. Dat is nogal een stevige conclusie; als ik dan verder in stukken lees, zie ik daar eigenlijk niets over terug en mijn vraag aan mijn collega's, maar ook aan het college is: hoe gaan we dat oplossen, welke plannen kunnen we

bedenken om dat te doen? Ik heb er een tijdje over nagedacht en ik kon het zo gauw niet bedenken. Ik ga daar graag met mijn collega's over in gesprek.

De VOORZITTER: Dank u wel mijnheer Den Butter. Dan staat op mijn lijstje mijnheer Koomen, D66. Gaat uw gang.

De heer KOOMEN: Dank u voorzitter. Als u goed had opgelet, had u mij bij het betoog van een aantal van mijn voorgangers instemmend zien knikken omdat die verwoordden wat ik ook heb opgeschreven. Daar ga ik zo op in, maar laat ik beginnen met het volgende. We hebben drie uitgebreide stukken met heel veel onderwerpen, volgens mij meer dan vijftig, die we kunnen bespreken. Dat gaat nooit lukken en volgens mij moeten we die ambitie ook niet hebben. Ik heb er vier uitgehaald, twee positieve punten en twee zorgpunten. Laten we vanavond positief beginnen, het zijn gewoon prima stukken. Dat samengevat, ik hoorde mijn voorganger dat net ook zeggen, het zijn gewoon prima stukken die goed zijn voorbereid. Er valt altijd wel iets op aan te merken en dat geldt hier natuurlijk ook, maar het zijn over het algemeen goede stukken, de voortgangsrapportage, de wethouder komt na wat ze heeft beloofd, er staan allerlei zaken in die ons zijn toegezegd en we hebben het met veel interesse gelezen. Twee positieve punten. De Noord/Zuidlijn, het is mooi dat daar zo veel energie op zit, maar ik sluit me wel aan bij wat HAP zei, de uitwerking zit uiteindelijk nog wel in de toekomst bij de lokale aansluiting. Die hubfunctie, ook bij station Hoofddorp, is prachtig, maar die moeten we uiteindelijk nog wel vertakken naar hele kleine kernen en daar zal straks echt wel een uitdaging zijn. Laten we daar niet te ambitieus in zijn althans ambitieus mag wel, maar we moeten niet te hoge verwachten wekken. We moeten het op de een of andere manier wel realiseren, maar vermoedelijk zit daar de uitdaging. Het tweede positieve punt is hoe de fiets naar voren komt. Ik zal de vraag waarschijnlijk nog wel meer horen en mijnheer Van der Peet zei het net ook al, er is ook veel aandacht voor niet-auto en wij vinden het hartstikke goed dat wordt nagedacht over de fiets en de toekomst van de fiets, eigenlijk die mobiliteit want de fiets is inmiddels een heel ander ding aan het worden dan alleen maar de ouderwetse fiets, die is er nu ook elektrisch. Het is hartstikke goed dat daarover wordt nagedacht en dat er al zo veel op wordt voorbereid. Dat zijn twee punten waarover we ons echt wel zorgen maken en dat hoor ik ook bij mijn collega's. Dit zijn prachtige stukken, er is veel herhaling en ik heb in acht jaar al veel in de stukken langs zien komen, maar uiteindelijk zien we het liefst dat de wethouder een lintje doorknipt omdat er een nieuwe weg ligt. Wij maken ons vooral zorgen over de relatie tussen bewegen en woningbouw. Ja, we hebben een enorme woningbouwopgave, Nieuw-Vennep West, Cruquius, Lisserbroek, en dan kijken we naar deze netwerkstudie en het probleem is wel onderkend, maar waar liggen nou de plannen om straks te kunnen bouwen? Daar gaat het uiteindelijk om, maar we zien nog niet het perspectief waardoor wij er gerust op zijn, 'ik ga het nog wel meemaken dat die wijken er zijn'. Ik hoop dat ik dat ga meemaken en ik hoop toch echt nog een tijdje mee te gaan. Daar maken we ons echt wel zorgen over en we zijn er niet gerust op met wat er ligt. Het is een prima analyse en nu? Dat hoorde ik mijn collega's ook zeggen. Het tweede zorgpunt heb ik al eerder ingebracht en dat gaat over alle enthousiaste hinderende verkeersmaatregelen die soms heel nodig zijn voor de verkeersveiligheid, maar die soms ook standaard worden uitgerold. We maken ons daar ook zorgen over in relatie tot reistijden. U kent waarschijnlijk de uitdrukking 'de wal zal het schip keren' en op een aantal punten zien wij de wal al aankomen en we moeten ook aandacht hebben voor doorstroming en reistijden. Dat is niet alleen economisch zo, maar het is wat ons betreft ook een vrijheidsvraagstuk. Ja inzetten waar het nodig is, maar ga dat nou niet blind uitrollen. Ik vind een mooi voorbeeld de 30 km per uur in de bebouwde kom, daar hebben we het met de PvdA wel eens over gehad. Is dat nou werkelijk zo'n slimme maatregel of is dat gewoon blind iets toepassen wat uiteindelijk tot minder veiligheid leidt? Dat is het tweede punt dat we willen maken. Voorzitter, deze vier punten. De fiets is hartstikke goed en de Noord/Zuidlijn is prima, maar er zijn wel twee grote zorgpunten waarover ik graag met mijn collega's wil spreken, namelijk bewegen tot bouwen en

reistijden tot hinderlijke maatregelen. Dank u wel.

De VOORZITTER: Dank u wel. Dan mevrouw Kliphuis, VVD. Gaat uw gang.

Mevrouw KLIPHUIS: Dank u wel voorzitter. Volgens mij is dit een groep woordvoerders die het heel erg met elkaar eens is, dus het zal wederom een grote herhaling van zetten zijn. De netwerkstudie 'Sneller met structurele verbeteringen komen' klinkt natuurlijk als muziek in de oren, zeker als je bij de verschillende partners draagvlak voor de oplossingen hebt gecreëerd, het lijkt wel een ijswinkel waar je alleen nog maar je smaakje hoeft uit te kiezen en je eigenlijk bijna niet kunt kiezen. Als we kijken naar het overzicht waarin de urgentie van de verschillende oplossingsrichtingen wordt afgezet tegen de fase waarin die oplossingsrichting verkeert, valt het wel een beetje tegen dat het merendeel van de urgente opgaven zich nog voor de ideeënfase bevindt en dat baart de VVD wel enigszins zorgen. Misschien is dat de weergave, maar dan zitten ze in de ideeënfase en dat komt misschien wel veel te laat. Dan sluit ik me aan bij de punten die al gemaakt zijn want er komt een hele grote woningbouwopgave aan en we moeten gewoon ook bereikbaar blijven. Dat heeft die netwerkstudie zelf in wezen al aangetoond, die hadden we daar overigens niet voor nodig want dat wisten we al, maar we zijn blij dat het nu zwart-op-wit staat. Dan een voetnoot bij de netwerkstudie. Ik heb een nieuw ambtelijk modewoord ontdekt en dat is 'adaptief'. Adaptief komt natuurlijk uit het milieu, er moeten allemaal klimaatadaptieve maatregelen worden genomen, maar dat wordt nu ingevoerd in samenwerkingsagenda's en investeringsprogramma's. Ik, en de VVD ook, ben een ontzettende voorstander van het naar voren halen van projecten als andere projecten vertraging oplopen, maar het moet niet zo zijn dat adaptief gaat betekenen dat zo'n agenda eigenlijk een lege huls is. Wees voorzichtig met het woord 'adaptief' want dan kunnen we net zo goed opnieuw over elk plan gaan praten, dan hebben we geen investeringsagenda's nodig en daar zijn we nou juist zo'n voorstander van. Dan de voortgangsrapportage Mobiliteit. Er staat natuurlijk heel erg veel op groen en het is ons favoriete stuk, Dick daar ben ik het helemaal mee eens. Mijn kinderen vinden hem ook leuk om te zien want er zitten kleurtjes en plaatjes in. Er zijn toch twee punten die eruit springen en waar wij ons zorgen over maken. Ten eerste de veiligheid en dan sluit ik me aan bij het betoog van mijn collega de heer Koomen. Het regionaal actieplan is erop gericht dat we streven naar nul verkeersslachtoffers en daar zijn we het allemaal mee eens want elk verkeersslachtoffer is er natuurlijk een te veel, maar het roept wel vragen op als wij in de algemene discussie zitten over het omzetten van de 50km-wegen naar 30km-wegen, los van dat het college heeft aangegeven dat de meeste wegen die daarvoor in aanmerking komen al 30km-wegen zijn. Verderop in het stuk staat, en dat wisten we eigenlijk wel, dat er niet wordt gehandhaafd op 30km-wegen en laten dat nou juist de wegen zijn waar ook heel veel onveiligheid wordt ervaren. Ik wil hier niet stellen dat daar daadwerkelijk de meeste ongelukken gebeuren, die cijfers krijgen we straks, maar ik geef een concreet voorbeeld en dat gaat over de Toevluchtstraat in Badhoevedorp. Daar kom je vanaf de dijk gereden, daar is de maximumsnelheid 30 km per uur, en dan ga je een woonerf op waar je stapvoets mag rijden. Daar rijden geen auto's, maar alle scooters, Speed Pedelecs, elektrische fietsen en gewone fietsen die naar huis gaan hebben daar een lekker vaartje. Daar lopen allemaal kinderen op straat en dat zijn wegen waarvan we straks allemaal denken dat onze kinderen er kunnen lopen en waar niet wordt gehandhaafd, maar waar wel gewoon 30 km per uur geldt. Onze vraag is of dat wenselijk is. Dat zijn ook de veilige fietsroutes van onze kinderen naar scholen toe, daar was laatst ook een onderzoek over. Ik kon het cijfer niet vinden en ik vraag of de wethouder paraat heeft hoe de gemeente Haarlemmermeer op die veilige fietsroutes scoort, anders zien we dat in een volgende rapportage. Ik wil in de tweede termijn heel graag over veiligheid praten, ook omdat we verderop in de voortgangsrapportage zien dat nudging eigenlijk maar 2% effect heeft op het aanpassen van het verkeersgedrag en dat ook het aanpassen van de weginrichting maar beperkte effecten heeft. Is het dan wel zo verstandig om mee te gaan naar 30km-wegen of moeten we misschien kijken of we op een andere manier het gedrag kunnen beïnvloeden,

misschien toch met handhaving. Dan een ander probleem, het parkeren. We hadden natuurlijk eigenlijk heel weinig parkeerproblemen in corona en precorona hebben wij bijna raadsbreed een sessieverzoek gedaan over parkeren bij HOV-haltes. Dat verzoek is redelijk op de achtergrond geraakt omdat we daar in coronatijd niet zo veel problemen mee hadden. Ik wil graag weten of mijn medewoordvoerders nog behoefte hebben om daarover te spreken. We zien de druk weer toenemen en er was een hele mooie oproep in het nieuws dat je tijdens de Formule 1 in Badhoevedorp gratis kunt parkeren en je dan de bus naar Haarlem kunt nemen, maar het moet niet zo zijn dat de HOV-haltes en onze dorpen per definitie ook openbare parkeerplekken worden. Dan de voortgang Oostflank. We zijn natuurlijk blij met de Noord/Zuidlijn, maar we zijn zeer blij met het stuk over de Oostflank, daar spreekt nou eens visie uit en we waren echt oprecht trots toen we zagen wat daar staat. De VVD was eerder vrij kritisch over de omgevingsvisie, zeker ook op het gebied van mobiliteit, maar hierin staan vergezichten die we eigenlijk hadden verwacht in de omgevingsvisie en wij vragen de portefeuillehouder om aan de collega mee te geven stiekem toch nog eens naar haar eigen stuk te kijken, want het is van haar hand, om te kijken of we nog een vleugje daarvan in de eerste laag van de omgevingsvisie kunnen verwerken. Dan zie ik ruimte voor de vliegende auto van mijn zoon die op de keukentafel al ontwikkeld is en die dan misschien wel een mobiliteitsuitdaging in 2040 gaat oplossen.

De VOORZITTER: Dat was hem al. Ik gaf u net een seintje dat u nog een minuut hebt, maar dat was uw spreektijd, dank u wel. Dan mijnheer Schaap van Forza!, gaat uw gang.

De heer SCHAAP: Dank u wel voorzitter. Nee, ik heet helemaal geen Vermeulen. Ja, ik heb mijn identiteit terug. Goede bereikbaarheid van Haarlemmermeer is van vitaal belang, zeker met de uitdagingen van de komende jaren met groeiende woningbouw en toenemende verkeersdruk. Een aantal kernwaarden is voor een groot onderwerp zoals we dat vanavond bespreken voor Forza! onontbeerlijk. Automobilisten moeten zo min mogelijk kilometers met zo min mogelijk opstoppingen hoeven te rijden om op hun bestemming te komen en tegelijkertijd moet ook een fietser op een veilige en snelle manier op de plaats van bestemming kunnen komen. Dit is in alle gevallen zowel gunstig voor het milieu als voor de weggebruiker. Daarnaast moeten alle kernen en wijken goed bereikbaar zijn, zowel met de auto als op de fiets en met het openbaar vervoer en uiteraard moeten we de voetgangers niet vergeten. Kernen, wijken, winkelcentra, sociale diensten, kantoren en de buren moeten altijd goed bereikbaar zijn. Het moet niet direct leiden tot overlast in de kleine kernen, bijvoorbeeld de vele kernen aan de Ringvaart waar vrachtverkeer en auto's dan doorheen denderen, en goede omleidingen om deze kernen blijft belangrijk om onze inwoners en hun woningen, die door het grote verkeer beschadigen, te ontlasten. Hierbij geldt ook veiligheid want in veel wijken rijden veel bestuurders nog steeds te hard in 30km-zones en zones bij scholen. Ik sluit me wat dat betreft aan bij eerdere reacties hierover, onder andere die van de VVD. Forza! wil dat de gemeente goed openbaar vervoer voor haar inwoners faciliteert en de rentabiliteit van een buslijn moet niet in alle gevallen het doorslaggevende argument zijn, er moet ook in te toekomst een bushalte te vinden zijn binnen een bepaalde straal van scholen, seniorenflats en verzorgingshuizen. De drempel om met het OV te reizen moet voor deze doelgroep laag zijn, maar de afgelopen jaren zijn meerdere haltes verwijderd of verplaatst, waardoor het OV voor deze doelgroep inmiddels onmogelijk of niet meer aantrekkelijk is. Hierin wil onze fractie in de aanloop naar 2040 graag verbetering zien. Het OV gaat namelijk een steeds belangrijkere rol spelen in de maatschappij, althans dat willen we, maar daar lijkt nog niet echt naartoe gewerkt te worden. Kortom, er zijn voor de komende jaren genoeg uitdagingen die we moeten nastreven en doorvoeren, maar die de raad ook goed moeten blijven controleren. Forza! is voor de Noord/Zuidlijn, sterker nog wat Forza! betreft, wordt die doorgetrokken tot Nieuw-Vennep en gaan wij hiervoor pleiten bij onder andere de VRA, zeker als het in de voortgangsbrief en de netwerkstudie gaat over belangrijke verbindingen en de groei van dorpen en kernen en de daarbij behorende bereikbaarheid. In het kader van het programma 'Samen bouwen aan bereikbaarheid gericht op de

toekomst' zou de visie haalbaar moeten zijn. Er moet voor de uitbreiding worden gelobbyd als noodzakelijk voor de bereikbaarheid van het dorp en onze gemeente en geef deze boodschap ook door aan de projectgroep van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en het Nationaal Groeifonds. De voortgangsbrief. Het is jammer om te lezen dat de deelfietsen van Donkey Republic door de coronacrisis geen succes waren en dat is gestopt. Gelukkig zijn er nog andere aanbieders, maar toch blijft de vraag of dit systeem voor de toekomst nog wel rendabel is voor deze aanbieders en of ze ook besluiten te stoppen. Het positieve beeld in de brief dat er met de toekomstige woningbouw nieuwe aanbieders zullen komen, vindt mijn fractie voor nu nog iets te positief. Dat duurt nog wel enkele jaren en we weten niet of de huidige aanbieders het intussen nog te doen vinden. Het is ook jammer te moeten vernemen dat de app Smart Parking geen succes was en dat de proef beëindigd is, maar aan de andere kant kunnen we dit juist wel als positief zien omdat deze app kennelijk niet nodig is en het parkeeraanbod nu goed genoeg voor bezoekers om zelf een plek te vinden. Laten we dit dan ook zo houden en het aantal parkeerplekken in de toekomst zeker niet verminderen, misschien moeten het er wel meer worden. Forza! is tevreden met het herinrichten en afsluiten van het project voor de verbetering van de Fanny Blankers-Koenweg en wij hopen dat de inwoners en weggebruikers de herinrichting positief vinden. Dan nog een kleine verbazing over het feit dat het antwoord op de door Forza! mondeling gestelde vragen tijdens 'Uurtje voor 't Buurtje' van 17 juni jl. in de brief in plaats van in een separaat antwoord aan de raad stond. Dat ging om de vraag of de knoppen bij stoplichten wel of niet echt zijn. Het is verrassend dat wij hier in Haarlemmermeer werken met een combinatiesysteem, dat hadden wij niet verwacht, maar het is wel fijn dat het antwoord er is, dat er nu duidelijkheid over is en dat er in de hele Haarlemmermeer maar één fakeknop blijkt te zijn. Dus wethouder, bedankt voor de beantwoording van deze vraag. Verder zien we in de brief vooral groene stoplichtjes en daar kan onze fractie tevreden over zijn, projecten, aandachtspunten en gebieden die de aandacht hebben, verlopen goed en ondervinden weinig of geen hinder. Vooral zo doorgaan op deze weg. Dank u wel voorzitter.

De VOORZITTER: Dank u wel. Dan mevrouw Kerkhoff PvdA, gaat uw gang.

Mevrouw KERKHOFF: Ja dank u wel voorzitter. Bedankt voor de voortgangsrapportage Mobiliteit. De meeste onderwerpen staan op groen en dat is een compliment waard, maar ik wil wel twee opmerkingen maken. De veiligheid van de verkeersdeelnemers is nog steeds een actueel punt, het aantal slachtoffers stijgt nog steeds en kijkend naar de snelheid vindt de PvdA het belangrijk dat in de wijken en kernen de 30km-zone echt wordt ingevoerd, dat hebben we al eens vaker besproken. Op de doorstroomwegen in de bebouwde kan maximaal 50 km per uur worden gereden, maar die moeten wel zo worden ingericht dat het snelheidsverlagend werkt, bijvoorbeeld als een laan. Als laatste, op de polderwegen 60 km per uur. Er komt een aantal evaluaties en onderzoeken aan die we graag tegemoetzien. Vanuit de raad zijn we als woordvoerders Verkeer ook zelf bezig met contacten over de Ringvaart om met name lokale knelpunten in beeld te brengen en te bekijken welke oplossingen er mogelijk zijn, in oktober a.s. komen we waarschijnlijk een stapje verder. Dan een ander onderdeel, de Oostflank en de doortrekking van de metro ofwel de Noord/Zuidlijn. De PvdA vindt het nog steeds een mooie kans om de Noord/Zuidlijn door te trekken en een belangrijk item is om de financiering rond te krijgen, hoe staat het daarmee? Rond station Hoofddorp kan een mooi concept ontstaan, maar kijkend naar de uitkomsten van het atelier stelt de PvdA voor om gewoon met de voeten in de klei te blijven staan en om gewoon realistisch te blijven. Dan de netwerkstudie. Het is belangrijk om zicht te krijgen op wat de toename van de woningbouw en de arbeidsplaatsen betekenen voor de inwoners van de gemeente en de mobiliteitsnetwerken. Het is wel hun woon- en leefomgeving en dat betekent voor de PvdA dat bij het bedenken van oplossingen de positie van de inwoners niet mag ondersneeuwen in het spel van meerdere belangen. In de aanloop naar deze studie zijn wel degelijk stakeholders betrokken, ook de inwoners, maar zeker in het verdere verloop ligt wel een belangrijke taak bij de

gemeenteraad om de balans te bewaken. Hier rijst namelijk wel een vraag: wie heeft het laatste woord in deze studie en oplossingsrichtingen? Deze studie is uiteindelijk samen met de Vervoerregio en de provincie uitgevoerd. Kijkend naar de knelpunten en de oplossingen wil de PvdA een paar zaken meegeven. Scheid de fiets van het autoverkeer, eigen fietspaden voor lokaal en doorgaande snelle routes. Dat betekent wel dat de verschillende snelheden en vervoermiddelen door elkaar op het fietspad komen. Dus zorg voor een breedte waarin ze elkaar niet hinderen en bij voorkeur in iedere richting een apart fietspad, zorg voor de juiste verharding en maak ze veilig, ook in het donker. Bij bruggen een eigen brug of anders een gescheiden fietspad op de brug en als laatste, laat ze niet omrijden, maar houdt de route zo kort mogelijk. Om het autoverkeer terug te dringen, is een logische en snelle OV-verbinding noodzakelijk, maak de afstand lopend of fietsend naar de OV-halte of het station zo optimaal mogelijk en komen we wel met de auto naar het OV, dan is een logisch hub met parkeerplaatsen handig. Is er dan toch nog autoverkeer, dan niet door de kernen maar direct naar de ringwegen of doorgaande wegen. Juist het verkeer uit de omliggende kernen willen we niet op het plaatselijke wegennet hebben, overleg met de dorpen en steden in de omgeving is uitermate belangrijk om de doorstroming, maar ook de leefbaarheid zo optimaal mogelijk te houden en daarbij is de voorgestelde robuustheid aan de randen een essentieel onderdeel, dat gaat een mooie uitdaging worden. Verder ga ik nu niet op alle details in. Ten slotte wil ik namens de PvdA een compliment voor deze studie geven, kort door de bocht, alles grijpt in elkaar, maar we verwachten wel dat de raad het per deelgebied of per kern krijgt voorgelegd.

De VOORZITTER: Dank u wel mevrouw Kerkhoff. Dan heb ik nog twee mensen staan die nog mogen spreken en ze wijzen naar elkaar. Mijnheer Sulmann van GEZOND Haarlemmermeer, gaat uw gang.

De heer SULMANN: Ja dank u wel voorzitter en dank u wel mijnheer Schouten van GroenLinks. De netwerkstudie Haarlemmermeer 2040, het is negentien jaar later. De VVD zei al dat het woord 'adaptiviteit' vaak voorkomt en dat dit geen lege huls mag zijn. Daar ben ik het helemaal mee eens, maar aan de andere kant is het negentien jaar later en enige mate van adaptiviteit is wel handig. We zien het alleen al aan wat corona heeft veranderd, bijvoorbeeld aan het openbaar vervoer. Toch nog even logistieke vraag over de netwerkstudie. Deze is nog voor het zomerreces behandeld in de provincie en bij de VRA en wij vragen ons af of er nog bijzonderheden naar voren zijn gekomen bij deze behandeling die wellicht interessant kunnen zijn voor Haarlemmermeer. Dan inderdaad ook ons favoriete stuk, de voortgangsrapportage Mobiliteit. Die gaat onder andere over het snelfietspad F200, dat loopt nog niet helemaal gesmeerd of nog niet helemaal op rolletjes. We lezen nu dat een alternatieve route langs de noordkant van het spoor wordt onderzocht. Kan de wethouder hier wat meer duidelijkheid over geven want de aanbesteding wordt in het derde kwartaal van 2021 gedaan, is voor die tijd duidelijk of de snelfietsroute langs de noordkant of de zuidkant van het spoor gaat? We horen het graag. Het ging al een aantal malen over de 50km-wegen en de 30km-wegen. De minister noemt een aantal afwegingen om tot een kader te komen om te bepalen of 50km-wegen moeten worden aangepast naar 30km-wegen. Wat ons betreft, zijn dit terechte afwegingen, zoals aanrijtijden voor hulpdiensten, het openbaar vervoer en zeker ook handhaving. Een punt dat niet genoemd wordt, is het gedrag van de weggebruiker. Men zal zich minder geroepen voelen om zich te houden aan 30 km per uur als het overal 30 km per uur is, het gevaar is dan dat weggebruikers zich ook op bestaande 30km-wegen niet meer aan de snelheid houden, we gaan ons doel dan dus voorbij. Wat ons betreft, zijn gemeentelijke wegen alleen 30 km per uur waar dat echt absoluut noodzakelijk is, in woonstraten, in de nabijheid van scholen en ander hoogrisicowegen. We zijn ook benieuwd naar de resultaten van de pilot Handhaving op 30km-wegen want de veiligheid verbetert direct door ervoor te zorgen dat weggebruikers zich op bestaande 30km-wegen ook daadwerkelijke aan de snelheid houden. De VVD omschreef het ook mooi, is een 50km-weg met handhaving niet veel veiliger dan en 30km-weg zonder handhaving? Om nog even door te gaan op de verkeersveiligheid,

Haarlemmermeer is wel een onderdeel van de VRA, maar behoort niet tot de politieregio Amsterdam-Amstelland, maar tot de politieregio Noord-Holland en dus doet de VRA een oproep richting de provincie Noord-Holland om ook verkeershandhaving op lokale wegen in Haarlemmermeer te krijgen. Dat is op dit moment nog niet het geval omdat we niet bij de politieregio Amsterdam-Amstelland horen. Eigenlijk is onze vraag aan de wethouder of ze hier wat extra druk op kan zetten omdat handhaving op lokale wegen ook in onze gemeente erg belangrijk is, zeker als we naar nul verkeersslachtoffers in 2050 willen.

De VOORZITTER: Mijnheer Sulmann, rond u af.

De heer SULMANN: Oké, ben ik nu al aan mijn tijd? Dan nog even een snelle vraag over de Oude Notweg. We vragen ons af waarom we TenneT niet kunnen vragen om de schade gewoon te betalen, er is gezegd dat dit weinig kansrijk is. Een korte vraag over de Noord/Zuidlijn. Die is gelinkt aan het doortrekken van de metroring naar Amsterdam Centraal, maar wat gebeurt er als het doortrekken van de metroring naar Amsterdam Centraal niet doorgaat, wat doet Amsterdam dan met zijn bijdrage en wat gebeurt er met de Noord/Zuidlijn?

De VOORZITTER: Mijnheer Sulmann, ik ga even streng zijn. Uw laatste twee vragen waren allebei technisch en als u die van tevoren schriftelijk had ingediend, had u meer spreektijd gehad voor uw eigen boodschap. U bent nu echt door uw tijd heen en bewaar de rest voor de tweede termijn alstublieft. Mijnheer Schouten, GroenLinks, gaat uw gang.

De heer SCHOUTEN: Dank u wel voorzitter. De netwerkstudie. Zoals ik al eerder heb gezegd, misschien onderling en niet online, word ik toch wel een beetje warm van die netwerkstudie. Door samenwerking met de VRA en de provincie zie je dat er nu serieus wordt ingezet op integrale mobiliteit, dat de auto op achterstand wordt gezet en dat de overige modaliteiten alle aandacht krijgen. Ik hoop en ik neem eigenlijk aan dat hier vol op wordt ingezet, dat we ook uitvoeringsplan met een mooie tijdlijn krijgen en dat we dat met zijn drieën financieel ook goed regelen. In Haarlemmermeer plannen we 20.000 woningen voor 2040 en dat betekent nogal wat. Deze ontwikkelingen betekenen een aanzienlijke druk op de lokale, regionale en bovenregionale bereikbaarheid. Alle huidige infrastructuur nadert met de huidige verkeerstromen nu al de maximale capaciteit en daar moet echt iets aan gebeuren. Er staan hele goede oplossingsrichtingen in zoals deelmobiliteit, autoreizigers naar OV en fiets aantrekken, OV-schaalsprong en een goed netwerk voor voetgangers en fietsers. De Bennebroekerweg krijgt in deze studie heel weinig aandacht en je vraagt je af of het wel nodig is om die van boven tot onder te verbreden en of we het niet gewoon kunnen doen met wat we nu hebben. Misschien kunnen we wat extra aandacht geven aan het stukje van de A4 naar de Spoorlaan omdat de rest toch wel goed doorstroomt. De voortgangmobiliteitsbrief bevat zoals gebruikelijk een mooie opsomming van de stand van zaken, duidelijk met stoplichten in groen, oranje en rood. Dat brengt mij direct bij een stoplichtje dat volgens mij de verkeerde kleur heeft, de scooterproblematiek bij de IJweg. Het probleem is of wordt niet opgelost, maar het stoplicht staat wel op groen en dat is volgens mij niet de juiste weg. Wegbeheerder, wat gaan we daaraan doen, wachten op ongelukken? Veiligheid is ook een aandachtspunt in deze rapportage. De Smartparking in Hoofddorpcentrum. De pilot is afgelopen, maar ik heb geen evaluatie gezien of heb ik iets gemist? Graag zien we die evaluatie nog tegemoet. De fakefietsdrukknop bij de VRI's. Het college was zeer stellig tegen de raad in een sessie over de digitalisering dat er geen fakedrukknoppen in Haarlemmermeer waren, maar op pagina 36 wordt er toch een genoemd. Ik vraag me wel af hoe dat zit, dat vind ik wel een misser. Zijn er nu wel of geen neppers in Haarlemmermeer? Waar blijft het fietsplan dat op pagina 2 wordt genoemd en waar we al lang over spreken? Het is ook verrassend dat eDonkey met de deelfietsen stopt, hoe staat dit in verhouding tot de wens om met de fiets en het OV van deur tot deur te bewegen? De snelfietsroute

F200 staat op oranje, dit duurt te lang voorzitter, wanneer wordt die opgeleverd? De Noord/Zuidlijn, daar ben ik kort over. Het is een heel mooi inspiratiedocument, er worden wat vragen gesteld, het gebied moet een volwaardig onderdeel van de nationale entree van Nederland worden, het draagt bij aan een hoogwaardig vestigingsklimaat en het is een impuls voor de leefbaarheid en van het woon- en leefklimaat. GroenLinks vraagt zich echt af of dit de richting is waar we als Haarlemmermeer naartoe willen. We groeien op termijn aan Amsterdam vast en waar blijft dan de identiteit van Haarlemmermeer, een gemeente met 32 kernen of een buitenwijk van Amsterdam? Is dit wel vooruitgang en tegen welke kosten? We begroten in miljarden en de ervaring leert dat het uiteindelijk tweemaal het begrote bedrag kost. Hierover zijn ongetwijfeld de laatste woorden nog niet gezegd. Tot zover voorzitter.

De VOORZITTER: Dank u wel mijnheer Schouten. Ook bij u heb ik wat technische vragen gehoord. Misschien kan de wethouder wel iets zeggen over de drukknop zonder daar direct een hele brief aan te wijden. Ik hoorde veel complimenten voor het college, ik zag ook een stralende wethouder en ik geef haar graag het woord. Mevrouw Ruigrok, gaat uw gang.

Wethouder RUIGROK: Dank u wel. Het is een heleboel informatie en ik bedank iedereen voor de input en de complimenten heb ik natuurlijk direct digitaal doorgegeven aan alle ambtenaren die hier zo hard aan hebben gewerkt. Ik wil verschillende onderwerpen benoemen, te beginnen met de netwerkstudie. Het is van belang dat we als VRA, provincie en Haarlemmermeer samen dat draagvlak voor die oplossingsrichtingen hebben want dan is nut en noodzaak in ieder geval al duidelijk en kun je veel sneller schakelen op het moment dat je daadwerkelijk tot actie overgaat. U kent mij natuurlijk ook als een ongeduldige wethouder, ik kan ook niet wachten tot we inderdaad de schop in de grond zetten of dat lintje mogen knippen, maar we moeten de processen van participatie, planning, MER en onderzoek natuurlijk wel door. Wat dat betreft, is het goed dat we deze netwerkstudie nu hebben want dan kunnen we in ieder geval sneller schakelen. Ik hoorde mevrouw Kliphuis zeggen 'als alles adaptief is, weten we niet meer waar we aan toe zijn', maar ik hoorde anderen zeggen dat we natuurlijk over een lange periode van negentien jaar ook moeten kunnen kijken hoe we zaken kunnen aanpassen omdat we die vrijheid van beweging willen hebben en we hebben op al die modaliteiten ingezet. Mevrouw Kerkhoff vroeg hoe het zit met de besluitvorming. De besluitvorming op die onderdelen gaat altijd via de raden en de Staten en als er een oplossingsrichting in planvorming komt, kom ik of mijn opvolger daarmee terug naar de raad want ik weet nog niet hoe dit over negentien jaar uitpakt. Er werd een aantal zaken genoemd, mijnheer Schouten vroeg bijvoorbeeld of we de Nieuwe Bennebroekerweg wel moeten doen. Dat moeten we zeker doen omdat die erg belangrijk is om de woningbouw daadwerkelijk voor elkaar te krijgen, dat werd vanmiddag ook nadrukkelijk duidelijk in de sessie die we hadden. Mijnheer Sulmann vroeg of het al in de Staten en de regioraad is behandeld. Volgens mij nog niet in de regioraad, want dan zou ik dat moeten weten, maar in de Staten is het op 7 of 8 september jl. behandeld en ook daar waren veel complimenten van de Statenleden, maar er werd wel gezegd: let op dat we ook al die mogelijkheden blijven zien, met name de focus op de woningbouw. U vraagt wat er concreet is. We zijn al met een aantal zaken bezig, namelijk het fietsplan, de structuurplannen voor Nieuw-Vennep en Hoofddorp, samen met u de gesprekken met de Bollenstreek en de uitvoeringsagenda komt in 2022, dus daar gaan we op verder. 30 km per uur lijkt me echt een discussiepunt voor in de raad. We hebben nu in de netwerkstudie gezet: daar waar het wenselijk is, doen we dat ook daadwerkelijk. In Haarlemmermeer is het al op veel punten, maar het handhavingsvraagstuk is natuurlijk superbelangrijk. Onze politieagenten mogen wel degelijk hier handhaven en dat doen ze zo nu en dan ook met de laserguns. We worden een steeds stedelijker gebied en daardoor komen we nog wel eens lager op de prioriteitenlijst van de politie om handhavingsacties te doen. We hebben als Haarlemmermeer gezegd dat dit wel een voorwaarde moet zijn wil je dit echt goed kunnen uitrollen. Dat was het wat mij betreft over de netwerkstudie. De

Oostflank en de Noord/Zuidlijn. Ik geef de complimenten daarover graag door aan wethouder Sedee. Zij heeft dit stuk begeleid en ook het atelier over de Oostflank heel mooi uitgevoerd. Ik zag ook prachtige vergezichten met connecties tussen groen, werken en wonen, luchtvaart, innovatieve landbouw en kennis en ik zag dat ik binnenkort ook kan eten in een kas in Rijsenhout en ik kijk uit naar de verdere uitwerkingen. Het vervolg is dat er expertgesprekken komen, die zet mevrouw Sedee nu uit. Ik ben blij te horen dat u allen de Noord/Zuidlijn steunt. Ik dacht dat mijnheer Den Butter zich afvroeg of ik slecht slaap in verband met een bepaalde voortgang. Op zich niet, ik ben een goede slaper en dat is altijd prima. De vooruitzichten van de BO MIRT; we moeten kijken hoe dat gaat plaatsvinden. We zijn inderdaad hard bezig met die studie voor dat Groeifonds en ik heb daar alle vertrouwen in want die samenwerking is goed en de mensen die daar werken zijn ook fantastisch. Volgens mij komen we met een goed plan en het moet raar lopen… ik hoop natuurlijk dat die reservering voor het Groeifonds van € 1,5 miljard dan ook echt bestendigd wordt. We komen in oktober-november a.s. naar de raad om te spreken over de dekking van het overige geld dat we nog nodig hebben, daarop komen we bij u terug. Dat doet mij aan iets anders denken. Er werd net, ook door de inspreker, ook iets gezegd over de Sloterbrug. Ook daarover kom ik met een apart stuk over de Nota van Uitgangspunten en de plannen van Amsterdam. Het is wel zo dat wij heel nadrukkelijk in gesprek zijn over wat de effecten zijn, wanneer welke weg onder druk komt en ook de rotonde bij Lijnden en de T106 worden daarin meegenomen. Daar gaan we nog uitgebreid over spreken. Tot slot de voortgang mobiliteit, dat is ook mijn favoriete stuk. Dat stoplichtje zal inderdaad niet helemaal correct zijn en één fakeknop die we toch nog hebben, excuses dat ik dat de vorige keer niet zo direct wist op te lepelen. Misschien hebt u een fakekern want in mijn beleving hebben 31 en geen 32 kernen, dus bij dezen. Dan de verkeersveiligheid, dat blijft natuurlijk het grootste issue. U zegt allemaal dat je maar een deel met de inrichting en maar een deel met nudging kunt doen. 95% van de ongelukken is terug te voeren op gedrag en de mensen die het best bekend zijn met de wegen, dat zijn de bewoners van die omgeving, rijden vaak het snelst en daar valt dus heel veel werk te doen. We doen dat ook in samenwerking met de regio en met het rijk. Het rijk heeft daar weer wat uitstel in aangegeven en wij gaan daar gewoon in mee, maar we wachten bijvoorbeeld wel af… ook met die 30km-zones, dat ga je pas doen als je echt weet dat je ook handhaving kunt doen of dat 50 km per uur op sommige punten wellicht een betere oplossing is. Ik hoor in de tweede termijn graag hoe u daar verder over denkt. Volgens mij waren dat zo'n beetje mijn antwoorden.

De VOORZITTER: Goed, dank u wel. Mijnheer Den Butter heeft nog een vraag aan u. Gaat uw gang mijnheer Den Butter.

De heer DEN BUTTER: Ja, ik heb gevraagd naar de disbalans tussen de verschillende thema's in de Oostflank en of u iets kunt zeggen over hoe we die disbalans kunnen wegnemen, daar lees ik niets over.

De VOORZITTER: Mevrouw Ruigrok.

Wethouder RUIGROK: Ja een goed punt. Daarom is natuurlijk onder andere deze Oostflankstudie gedaan, om juist die afstemming met al die verschillende partijen te krijgen om goed te kunnen bepalen: als je het een doet, moet je het ander niet doen. Als je dat nu niet op deze manier doet, de gesprekken voert en de afstemming doet, ook in de verstedelijkte strategie, dan krijg je een nog grotere disbalans. We moeten er juist stapsgewijs voor zorgen dat we in balans blijven.

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

De heer SULMANN: Ja dank u wel voorzitter. Ik vroeg nog iets over het snelfietspad F200.

GroenLinks vroeg wanneer dat af komt en ik vroeg hoe het precies zit met de noordkant en de zuidkant, misschien kunt u dat nog even uitleggen.

De VOORZITTER: Mevrouw Ruigrok, daar kunt u wat mij betreft eventueel ook schriftelijk op terugkomen, dat is vrij technisch.

Wethouder RUIGROK: Ik weet het antwoord en dan hoeven we niet nog een brief te sturen. We gaan de F200 nu uitwerken in de noordelijke richting en in de toekomst gaan we ook de zuidelijke kant uitwerken, we doen beide opties. Ik weet niet zeker wanneer het klaar is, maar beide varianten worden bekeken en eerst komt de noordkant.

De VOORZITTER: Dank u wel. Mijnheer Salhi, HAP.

De heer SALHI: Ja voorzitter, een vraag die ik een paar keer duidelijk heb gesteld, namelijk over het feit dat Zuid-Holland niet aan deze participatie heeft deelgenomen, maar alleen de drie partijen die genoemd zijn. Er is wel in een soort walk and talk bijeenkomst over gesproken, maar waarom zijn die bijdragen niet opgenomen en waarom is Zuid-Holland hier überhaupt niet in meegenomen gezien de problematiek? Wij doen heel veel, dat zei de PvdA ook al, maar het houdt ergens een keer op.

De VOORZITTER: Mevrouw Ruigrok.

De heer SALHI: Nee sorry nog één vraag, ik dacht 'die stel ik gelijk'. Kan ik concluderen dat we ons geen zorgen hoeven te maken over het feit dat in het onderzoek van het Planbureau voor de Leefomgeving staat dat thuiswerken straks wel iets gaat veranderen in onze bewegingsvrijheid?

De VOORZITTER: Nog twee vragen voor mevrouw Ruigrok, gaat uw gang.

Wethouder RUIGROK: Ja, even achterstevoren. Dat rapport van het Planbureau voor de Leefomgeving wordt ook meegenomen in de verdere studie en de ontwikkelingen in die netwerkstudie. Dan in antwoord op uw eerste vraag. De input van Zuid-Holland en de Bollenstreekgemeenten is wel degelijk meegenomen. Ze zijn er als stakeholders bij betrokken net als Rijkswaterstaat en andere partijen, maar de opdrachtgevers zijn de drie partijen, de Vervoerregio, de provincie Noord-Holland en Haarlemmermeer. Er is ons niet echt bekend welke bijdragen dan niet zouden zijn meegenomen want we hebben juist alles opgehaald. Ik denk dat u refereert aan mijn eigen walk and talks met de wethouders Verkeer en Vervoer in Hillegom, Lisse, Teylingen en Noordwijk. Ja, ook daar is ambtelijk input opgenomen en verwerkt in de netwerkstudie. Punten die voor de dorpsraden bijvoorbeeld erg belangrijk zijn, maar die niet in de netwerkstudie staan, zijn allemaal naar de gebiedsmanagers gegaan die op die manier echt per kern kijken: dit zijn punten die jullie hebben aangegeven en die niet in de netwerkstudie worden meegenomen, maar die wel worden opgepakt om te kijken wat er mogelijk is. U weet zelf dat het best erg ingewikkeld is om die kwestie met de Duin- en Bollenstreek, de weg die we niet meer noemen en die niet meer doorgaat, maar waar we wel zoeken naar oplossingen. Ja, ik heb de naam wel gehoord, maar ik zeg het gewoon. Dank u wel.

De VOORZITTER: Dank u wel. Dan denk ik dat we naar de tweede termijn kunnen. Ik heb al wat aankondigingen voor onderwerpen gehoord en ik zie mijnheer Van der Peet van het CDA heel enthousiast zwaaien. Mijnheer Van der Peet, waar wilt u het over hebben?

De heer VAN DER PEET: Ik wil het hebben over de Oostflank. Ik heb in principe de bijdrage van

mevrouw Kliphuis van de VVD wel een beetje zien aankomen en ik verwacht dat zij qua visie en ambitieniveau juist heel positief over dit stuk zou zijn, zeker in relatie tot het debat van vorige week over de omgevingsvisie. Als wij naar dit stuk kijken, vragen we ons af of het in de categorie fictie, non-fictie of zelfs sciencefiction valt want dit gaat wel heel erg ver. Wij denken dat er sterke onderdelen in zitten, maar we moeten echt wel nadenken over het realisme. Ambitie is goed, maar realisme is beter. Ik hoorde mevrouw Kliphuis en mevrouw Kerkhoff daarover en ik vraag de andere collega's hoe zij daar tegenaan kijken. Bovendien kunnen we eigenlijk gewoon niet uitleggen dat wordt gesproken over een innovatieve polder, een metropolitaan woonmilieu en een campusmilieu kennis en kunde voor een gebied waar het de afgelopen jaren nog niet eens lukte om 25 woningen te bouwen, wij snappen het niet. Dit is eigenlijk een oproep aan alle VVD'ers in dit huis: geef die boodschap richting Den Haag, ga naar Rutte toe en zorg ervoor dat de opvolger van Cora van Nieuwenhuizen die parallelle Kaagbaan er eens een keer afhaalt want zonder dat besluit komen we volgens mij nergens.

De VOORZITTER: U spreekt de VVD aan, maar eerst zat mijnheer Koomen van D66 heel enthousiast te zwaaien, hij wil heel graag ergens op ingaan. Mijnheer Koomen, gaat uw gang.

De heer KOOMEN: Ik probeerde alleen kenbaar te maken dat ik een interruptie op mijnheer Van der Peet had. Ik wil graag weten welke ambitie hij te hoog gegrepen vindt. Ik begrijp de parallel met de parallelle Kaagbaan, die is helemaal terecht. Dat begrijp ik, het is essentieel om daar iets te kunnen en ik kan u helemaal volgen, maar aan welke andere dingen stoort u zich en vindt u drie bruggen te ver? Dan kunnen we het daarover hebben, ik ben gewoon heel benieuwd welke ambitie we moeten verlagen.

De VOORZITTER: Mijnheer Van der Peet.

De heer VAN DER PEET: Ik denk dat realisme in de ambitie rond het stationsgebied zit, maar hoe verder je van het stationsgebied richting de oostkant gaat, des te lastiger het wordt. Daar zie je dingen qua terminologie en visie terugkomen die wij in ieder geval de komende jaren niet voor ons zien, tenzij daar iets enorm verandert in de regelgeving vanuit het rijk en de provincie.

De VOORZITTER: Dank u wel. Mevrouw Kliphuis, VVD.

Mevrouw KLIPHUIS: Dank u wel voorzitter. Het is toch wel heel erg jammer, ik had namelijk twee treinkaartjes naar Den Haag, waarvan een voor de heer Van der Peet omdat ik denk dat we er allebei naartoe kunnen gaan. Als mijnheer Koomen, mevrouw Kerkhoff, mijnheer Den Butter en mijnheer Schouten dat ook graag willen, we hebben allemaal partners in Den Haag waar we dit verhaal over de bühne kunnen brengen, dat is niet alleen iets voor de VVD. Volgens mij zijn we het meer dan eens op het onderwerp, dat daar iets moet gebeuren. Het verwijt over die 25 woningen is overigens niet helemaal terecht, maar daar stap ik overheen want ik denk dat het grootste punt het verschil is tussen hoe u naar de visie kijkt en hoe de VVD daarnaar kijkt. Wij dromen, willen graag vooroplopen en echt de stip op de horizon wat verder zetten om onszelf uit te dagen. Soms is het leuk om iets te doen wat zo ver weg lijkt dat het mensen ook inspireert, juist als het bijna onmogelijk is, maakt het dat mensen iets gaan doen. Dat verwachten wij ook van een visie. Een visie is niet 'wat doen we morgen', maar een visie is 'stel nou dat we alles mochten bedenken, waar zouden we dan over tien, twintig of dertig jaar willen zijn'. Dat is wat ons betreft een visie en die discussie hebben we gevoerd. Misschien komen we ergens in het midden uit omdat dit een raadsledenvisie is, maar ik vond het nou juist zo leuk dat we wat abstracter werden en dat we het stipje net iets verder wegzetten dan normaal want dat inspireert en daagt mij in ieder geval uit in deze gemeente.

De VOORZITTER: Mijnheer Van der Peet.

De heer VAN DER PEET: Kijk, dat is het mooie van een gemeenteraad. Je hebt een partij die de horizon heel ver zet, er zijn partijen die de horizon heel dichtbij hebben en wij betogen hier om realisme te betrachten. We hebben het hier over een periode van tien tot twintig jaar, als we alleen al zien dat het doortrekken van de Nieuwe Bennebroekerweg al een periode van negen jaar vergt en je met een realistische bril naar deze visie kijkt, is dit eigenlijk een visie tot 2050, misschien tot 2060, maar dat is misschien een stapje te ver voor nu. Dat is mijn reactie. Wij gaan uiteraard ook met de trein naar Den Haag, dat hebben we al eerder gedaan. Het staat in al onze programma's, we blijven erop hameren en ik hoop echt dat er in het nieuwe kabinet een doorbraak komt want volgens mij hebben we dat met zijn allen nodig.

De VOORZITTER: Mijnheer Schouten, GroenLinks.

De heer SCHOUTEN: Ja dank u wel voorzitter. GroenLinks gaat ook naar Den Haag en GroenLinks deelt de mening van het CDA. De VVD zegt dat je moet dromen, maar je moet wel een klein beetje realistisch blijven want je droomt wel met gemeenschapsgeld. We hebben het hier ook over leefbaarheid. Als je zo veel langs het hek van Schiphol gaat bouwen dan vraag ik me af of dat wel een goede keuze is en die wil ik ook nog even bij de collega's neerleggen. Dank u wel.

De VOORZITTER: Mijnheer Spijker, EEN Haarlemmermeer.

De heer SPIJKER: Dank u wel voorzitter. EEN Haarlemmermeer gaat ook naar Den Haag en die zal het ietsje drukker krijgen dan de andere grote partijen want die heeft daar niet allemaal huisvriendjes zitten. Ik heb geen vaste partij boven me hangen, even voor de mensen thuis. Ik richt me even op mijnheer Schouten. U hebt volkomen gelijk, dicht op Schiphol gaan bouwen en het grondgeluid lijkt me ook niet handig, maar we moeten wel bouwen en we zitten met één probleem, we hebben maar één gebied en daar willen we huizen bouwen, we willen ook groen hebben en we willen ook wegen, dus dat wordt een hele moeilijke verdeling van ruimte. Dat begrijp ik wel, maar we moeten wel iets, we moeten huizen hebben.

De VOORZITTER: De heer Den Butter, ChristenUnie-SGP.

De heer DEN BUTTER: Nou, ik ga niet naar Den Haag, maar ik heb dit stuk wel gelezen. Het is een perspectief en niet eens een visie, maar ik denk wel dat er interessante gedachtelijnen in staan en ik wil wel inhaken op de woorden van de heer Schouten van GroenLinks. Dat vroeg ik ook aan het college, er dreigt een disbalans te komen, daar moeten we heel erg scherp op blijven letten, en dan hebben we het over hoe we zaken binnen al die prachtige ambities die erin staan openhouden. In de oplegnotitie staat al dat dit ingewikkeld wordt en ik zou willen zien hoe we dat handen en voeten geven, zodat het stuk leesbaar blijft en het niet helemaal vol staat met allemaal ideeën die op zichzelf een voor een allemaal mooi zijn, maar die wellicht niet gaan passen.

De VOORZITTER: Mevrouw Kerkhoff, PvdA.

Mevrouw KERKHOFF: Ja, ik heb in de aanloop ook al aangegeven dat je realistisch moet blijven. Er zitten hele mooie items in over de fietspaden en het verstevigen van groen. Het is belangrijk dat er een balans is tussen aan de ene kant de economische kant en aan de andere kant de inwoners, het groen en de recreatie, die balans is heel erg belangrijk. We hebben hele mooie plannen voor PARK21 bijvoorbeeld en als ik er nu tien jaar later naar kijk, vind ik dat daar weinig van terechtkomt en daarom

zeg ik, wees realistisch, kijk heel goed naar de inrichting van die Oostflank, welke plannen daarvoor zijn en blijf bij de tijd, gewoon met je voeten in de klei.

De VOORZITTER: Mevrouw Kliphuis VVD.

Mevrouw KLIPHUIS: Er wordt nu gedaan alsof realisme en dromen een tegenstelling zijn, maar volgens mij gaan die hand in hand, je hebt mooie dromen en je kijkt op een realistische manier hoe je die kunt bereiken. Volgens mij zijn we daar in de Haarlemmermeer heel erg goed in. Realisme moet niet in de weg staan om ook eens wat verder te kijken want PARK21 was natuurlijk een hartstikke leuk idee en we zijn een stuk verder gekomen dan waar we enkele jaren geleden waren. Is het perfect? Nee, het is niet perfect. Gaan we het beter maken? Ja, maar dat doe je doordat je een droom, een visie, hebt over waar je ooit zou willen zijn en dat doe je niet door op zo'n moment een aantal pragmatische haalbare stapjes zomaar in het wilde weg te zetten. Je doet dat met een idee: dit is wat wij in Haarlemmermeer willen krijgen. Als je het niet 100% krijgt, heb je misschien wel 80% meer dan je had.

De VOORZITTER: Mijnheer Van der Peet, CDA.

De heer VAN DER PEET: Ik had mijn opmerking bij de eerste reactie van mevrouw Kliphuis kunnen maken, toen liet ik het even zitten, maar ik ga hem nu toch maken. Dromen kunnen ook nog wel eens in een nachtmerrie uitmonden, ik denk alleen al aan het honkbalstadion. Ik wil het even hebben over de Oostflank en de woningbouw.

De VOORZITTER: Wacht even mijnheer Van der Peet voordat u een nieuw punt gaat maken, er zijn nog twee interrupties op het vorige punt en dat wil ik eerst even afmaken als u het goed vindt. Mijnheer Spijker, u stak uw vinger op. Nee. Mijnheer Schouten, GroenLinks.

De heer SCHOUTEN: Ik wil even reageren op de VVD. Met alle respect, PARK21 is natuurlijk maar 10% geworden van de visie die we in het begin van PARK21 hebben bedacht. Vindt u dat ook?

De VOORZITTER: Ik ga eerst even naar mijnheer Schaap en dan naar mevrouw Kliphuis. Mijnheer Schaap, gaat uw gang.

De heer SCHAAP: Dank u voorzitter. Ik wil alleen even iemand citeren, ik ben even zijn naam kwijt, maar de meeste dromen zijn bedrog. We zien dat aan PARK21 en aan het honkbalstadion. Ik wil ook reëel blijven. Het CDA en GroenLinks zeiden het, vooruitkijken naar de toekomst is mooi, maar laten we niet te ver vooruitkijken, laten we een realistisch beeld houden, zeker bij dit soort projecten.

De VOORZITTER: Mevrouw Kliphuis en dan mijnheer Van der Peet.

Mevrouw KLIPHUIS: Ik heb er één zin over. Er is in het verleden iemand geweest die heeft gezegd: laten we reëel zijn, we zullen nooit via een computer over een gekke verbinding door de zee heen met elkaar communiceren. Ik denk dat ik het daarbij laat want we worden het niet eens.

De VOORZITTER: Mijnheer Van der Peet, CDA.

De heer VAN DER PEET: Ja voorzitter. Ik wil in het verlengde van hetzelfde onderwerp vragen of de collega's dat ook hebben gezien en misschien moeten we het daar op een ander moment over hebben want het gaat over wonen. Als we een sommetje maken met de aantallen die in de Oostflank

gepresenteerd worden, zijn dat niet meer de 20.000 woningen tot 2040 en ik ben benieuwd. Je ziet ineens bijvoorbeeld de woningbouw in Graan voor Visch-Zuid ontstaan, dat zijn allemaal interessante ontwikkelingen, wat is de reactie van de collega's daarop?

De VOORZITTER: Wie wil reageren? Mijnheer Koomen, D66.

De heer KOOMEN: Ja dat sluit eigenlijk aan op het punt dat ik ook wilde bespreken. Ik ben eigenlijk benieuwd wie er een gerust gevoel heeft bij dat wij de woningbouwopgave gaan halen als je kijkt naar het beweegdeel dat erbij hoort. We hebben dat in het verleden gekoppeld en de meeste partijen houden daar nog hard aan vast, eerst bewegen en dan bouwen. Dat is niet zomaar een mantra, maar dat proberen we echt na te streven om de visie te realiseren. Wie is er nou gerust op dat we dat gaan halen? Ik ben dat niet en ik hoor de wethouder netjes een procesantwoord geven dat ik kan volgen vanuit de wethouder, maar daarmee ben ik nog niet gerust dat we dat gaan redden. We hebben echt een grote woningbouwopgave en er ligt een prachtige netwerkanalyse, het ligt er weer, maar worden die woningen op kortere termijn gebouwd? Nee, volgens mij niet en ik ben erg benieuwd of ik de enige ben die zich daar zorgen over maakt. Dat sluit volgens mij aan bij de woorden van mijnheer Van der Peet die sprak over de aantallen woningen. Als we de wegen tegen die tijd niet op orde hebben, kunnen we Nieuw-Vennep-West helemaal niet aanleggen om maar een voorbeeld te noemen, Cruquius hadden we eigenlijk al willen realiseren en volgens mij had Lisserbroek er ook al moeten liggen, in ieder geval voor mijn gevoel. Zo kunnen we wel doorgaan en wat gaan we dan anders doen zodat het wel gaan redden? Ik heb het antwoord niet moet ik eerlijk zeggen, maar ik ben er niet gerust op.

De VOORZITTER: Helder, dank u wel. Eigenlijk hoor ik dat daarmee een nieuw onderwerp wordt aangeboord. Mijnheer Van der Peet bracht het eerste onderwerp in en ik vraag hem of hij tevreden is met de behandeling en of hij nog een samenvatting wil geven. Dat is niet het geval. Dan mag mijnheer Schouten en daarna mijnheer Salhi reageren op de vraag van mijnheer Koomen. Mijnheer Schouten, gaat uw gang.

De heer SCHOUTEN: Ik deel de mening van D66 wel. We moeten niet alleen naar de wegen kijken, maar ook naar het openbaar vervoer, de fiets en noem het allemaal maar op. Ik zie het verdichten rond het station eerder als een goed plan dan verder weg aan de westkant want ik denk dat je de mobiliteit dan al geregeld hebt.

De VOORZITTER: Mijnheer Salhi, HAP.

De heer SALHI: Ja, over die woningbouwopgave, die 15.500 in twintig jaar en dan neem ik de woorden van mevrouw Kliphuis, we moeten er natuurlijk wel over dromen dat dit gaat gebeuren. Als de raad een beetje terneergeslagen kijkt omdat het niet gaat lukken, dan gaan we het zeker niet halen. We moeten daar vooral de energie in stoppen en er alles aan doen, volgens mij zijn we daar ook goed mee bezig, om dat wel voor elkaar te krijgen.

De VOORZITTER: Mevrouw Kerkhoff, PvdA en daarna mijnheer Van der Peet.

Mevrouw KERKHOFF: We moeten er juist op doorgaan want we hebben die woningbouw hard nodig en we zijn niet anders bezig dan het college achter de broek te zitten om dat te versnellen. We kunnen ook naar onze eigen rol kijken, bijvoorbeeld hoe we die processen kunnen versnellen, dat is ook nog een item, maar ik ga ervan uit dat wij dat binnen die twintig jaar minimaal gehaald hebben. Het is wel belangrijk hoe je vervolgens met de bewegingen omgaat. We zeggen dat we vrijheid van beweging

hebben, maar hoe lossen we dat op? Blijven we volhouden dat we eerst moeten bewegen en dan bouwen, laten we dat los of laten we dat een beetje los als we het hebben over de Oostflank en gaan we gewoon bouwen en zien we wel hoe we het oplossen? Daarover kun je het met elkaar hebben, maar dan gaan we in ieder geval kijken hoe we het kunnen versnellen.

De VOORZITTER: Mijnheer Van der Peet en daarna mijnheer Den Butter. Mijnheer Van der Peet, gaat uw gang.

De heer VAN DER PEET: Dank u wel voorzitter. Ik ben blij met hoe de heer Koomen de vraag die ik stelde wat verbreedde en ook met de reacties die dat losmaakt. Dat was ook mijn intentie met de vraag, die was een beetje prikkelend gesteld. Ik zie delen in de Oostflank, bijvoorbeeld Graan voor Visch-Zuid, dicht bij een HOV-halte en Hyde Park kennen we allemaal, die wellicht sneller en realistischer zijn te realiseren als je gaat nadenken over eerst bewegen en dan bouwen dan helemaal aan de andere kant van de polder waar de Nieuwe Bennebroekerweg ligt die pas in 2026-2027 beschikbaar is. Mijn intentie is om echt vol in te zetten op de kansen die er liggen en dan is verdichting bij het stationsgebied een hele mooie die ik zie.

De VOORZITTER: De heer Den Butter, ChristenUnie-SGP.

De heer DEN BUTTER: Ja, daar kan ik me eigenlijk wel goed bij aansluiten. Ik maak me ook zorgen over de snelheid waarmee juist ook in onze hoofdplannen gaan, Cruquius en Lisserbroek zijn genoemd en je zou Nieuw-Vennep erbij kunnen schrijven. Ik vind het moeilijk om te bedenken hoe je dat kunt versnellen, u zei zelf al dat u zo gauw geen oplossing hebt en die zou ook zo gauw niet weten want iedereen moet worden gehoord en dat vertraagt enorm. Ik ben het direct met de heer Van der Peet eens dat de kansen in het centrum veel grijpbaarder zijn en dat we daar meer tempo in zouden kunnen brengen, maar dat neemt niet weg dat we vooral ook vol moeten doorgaan met het realiseren van die andere plannen.

De VOORZITTER: Mijnheer Sulmann, GEZOND Haarlemmermeer.

De heer SULMANN: Ja, dank u wel voorzitter. Bij veel plannen rond het station is volgens mij een van de voorwaarden dat de nieuwe Noord/Zuidlijn is aangelegd, dan zou dat hele gebied tot wasdom kunnen komen. De vraag is of de Noord/Zuidlijn doorgaat, dat dat willen we natuurlijk wel, maar de vraag is of het doorgaat en wanneer die dan af is. Dat zal pas over tien, vijftien of misschien twintig jaar zijn, het duurt in ieder geval nog tien jaar voordat de Noord-Zuidlijn er ligt. Ik ben het er helemaal mee eens dat verdichten rond het stationsgebied heel goed is, maar ik denk dat we daar ook de Noord/Zuidlijn voor nodig hebben. We kunnen daar niet een-twee-drie woningen toevoegen en dat kan ook niet onbeperkt, we zijn daarvoor ook afhankelijk van de Noord/Zuidlijn. Ik denk dat we niet alleen in de Westflank zomaar woningen kunnen toevoegen, maar dat we ook in de Oostflank uitdagingen hebben, waarbij we natuurlijk ook graag meer woningen willen.

De VOORZITTER: Mevrouw Kliphuis, VVD.

Mevrouw KLIPHUIS: Nou, ik denk dat we het heel erg met elkaar eens zijn. Ik vind het ook heel terecht dat de heer Koomen dit punt aanzwengelt. In de netwerkstudie staat zwart-op-wit dat we gewoon problemen op dit gebied hebben. Als wij echt willen bouwen en we die mensen daadwerkelijk willen kunnen laten bewegen dan moeten er echt grote ingrepen worden gedaan om ervoor te zorgen dat die ruimte er ook is. Maak ik me daar zorgen over? Natuurlijk maken we ons daar zorgen over. We zien het college hard werken maar het college is niet de enige partij die daar invloed op heeft. Zijn er

nog meer partners behalve de Vervoerregio en de provincie die we erbij kunnen betrekken? Dat doen wij met ons initiatiefvoorstel en met de gesprekken die we voeren, maar zijn er partners die ons kunnen helpen om een aantal van die knelpunten op een andere manier sneller opgelost te krijgen? Anders maak ik me inderdaad zorgen over of dit haalbaar is.

De VOORZITTER: Mijnheer Koomen, D66 en daarna mijnheer Van der Peet.

De heer KOOMEN: Ja dank u wel. Voorzitter, even voor de duidelijkheid, met name richting HAP. Het is geenszins de bedoeling om bij de pakken neer te zitten, het is juist de bedoeling om dit te agenderen, dat niet te doen en te kijken wat wel mogelijk is. Dat brengt mij, nu ook de collega's horende, op het idee dat misschien de volgorde in bouwprojecten die we ooit gepresenteerd hebben, ik ben de naam van het stuk even kwijt, maar we kregen ooit zo'n stuk waarin een soort volgorde stond, eerst dat, dan dat en dan dat, eigenlijk afhankelijk is van de bereikbaarheid en dat die invloed op de bereikbaarheid die nu voor een deel voor ons ligt misschien wel tot een andere volgorde leidt. Dat ontwikkelt zich in de tijd, maar ik denk dat dit een technische vraag is of een behoefte die bij mij zit en misschien ook wel bij de collega's, leidt dit nou tot een andere volgorde en een herziening van onze oorspronkelijke gedachten over wat we ongeveer wanneer bouwen? Daar ben ik wel in geïnteresseerd want dat idee krijg ik wel. Ik kan het niet helemaal overzien en ik snap dat het volgend jaar weer anders is, maar ik mis het verband tussen die twee en dat zou ik wel iets specifieker uitgewerkt willen zien.

De VOORZITTER: Mijnheer Van der Peet, CDA en daarna mevrouw Kerkhoff.

De heer VAN DER PEET: Dank u wel voorzitter. Richting de heer Salhi, ik denk dat we niet heel depressief hoeven te zijn. Natuurlijk is er een ontzettende woningnood, maar we moeten ook kijken naar wat we wel realiseren en dat gaat in een rap tempo als je kijkt naar Hyde Park, maar ook bijvoorbeeld, dat is een erg kansrijke locatie ook dicht bij bestaande HOV, naar het Pionier-Bolsterrein, dat gaat nu echt in een rap tempo, er zijn sloopwerkzaamheden en er worden woningen gebouwd. Nogmaals een pleidooi om daar vooral mee door te gaan, de easy picks in te vullen en dan blijven vanzelf de wat lastigere opgaven over, maar ook daar komen we wel uit als we blijven inzetten en hameren op investeringen in mobiliteit in welke vorm dan ook en niet alleen hier, maar ook bij de provincie en zeker ook bij het rijk.

De VOORZITTER: Mevrouw Kerkhoff, PvdA en daarna mijnheer Spijker.

Mevrouw KERKHOFF: De heer Koomen had het over ons eigen lijstje met projecten, de volgorde van de bouwprojecten en daarin speelt vervoer, de belasting op de wegen, een grote rol. Een ander punt om te versnellen zijn wij gewoon zelf, dat zijn onze eigen inwoners en dat zijn de projectontwikkelaars. We hebben natuurlijk ook projecten liggen die gewoon bijna stilliggen omdat de projectontwikkelaar een ander belang heeft of een of twee buurtbewoners een ander belang hebben. Ik denk dat we ook naar dat aspect moeten kijken, hoe je projecten kunt aanjagen en hoe je de projectontwikkelaars achter hun broek kunt zitten dat ze ook gaan bouwen. Dat is belangrijk, we hebben gezegd dat we een bepaald percentage in die projecten willen hebben, maar we willen ook tempo in de projecten hebben, dat is wel een belangrijk onderwerp, de projectontwikkelaar en de bevolking, want niet in mijn backyard gebeurt nog zeer regelmatig, dat houdt projecten tegen. Dus niet alleen ons eigen lijstje met vervoersbewegingen en oplossingen, maar ook naar die andere partijen kijken.

De VOORZITTER: Mijnheer Spijker, EEN Haarlemmermeer.

Mevrouw KERKHOFF: Nog één opmerking daarbij. Stel dat de Noord/Zuidlijn niet doorgaat, wat gaan we dan doen, gaan we het bij station Hoofddorp dan stilliggen of gaan we lekker door met bouwen de hoogte in?

De VOORZITTER: Goed. Mijnheer Spijker.

De heer SPIJKER: Dank u wel voorzitter Ik ga eens even lekker out of the box denken, ik kijk naar Amsterdam in 2030. Dan kom je met een normale auto de stad niet meer in, dat kun je shaken, dus ik ben eens gaan denken, stel dat we ons gewoon op starters gaan richten. Die hebben geen auto, maar een deelauto, een deelfiets of een deelscooter en OV en we gaan ons daar eens op richten. Er komen minder wegen, maar dan heel specifiek, dan hebben we ook niet eerst bewegen en dan bouwen en we kunnen wel oplossingen bieden. Je kunt natuurlijk specifiek woningen op een andere manier bouwen. We kunnen een visie ook eens anders doen, we hoeven geen meganetwerk aan te leggen om dan een woningenstructuur neer te leggen. Dus ja, ik hoor het graag.

De VOORZITTER: Ik hoor een nieuw onderwerp. Ik kijk even of mijnheer Koomen vindt dat het onderwerp dat hij heeft ingebracht voldoende is behandeld.

De heer KOOMEN: Ja voorzitter, wat mij betreft wel. Volgens mij is het ook mooi dat deze woordvoerders elkaar vaak weten te vinden. Mijnheer Van der Peet heeft een aantal kansen genoemd en ik hoor wel graag van het college of die nog meer kansen ziet; zien wij met de bril van bewegen op nog andere of meer kansen dan we nu genoemd hebben? Dat kan ook op een ander moment.

De VOORZITTER: Ja, dat gaan we op een ander moment doen want het is nu een debat en het college heeft geen spreektijd meer. Dan het onderwerp van mijnheer Spijker, deelscooters, deelfietsen. Wie wil daarop reageren? Mijnheer Van der Peet.

De heer VAN DER PEET: Nou, het is ook een linkje naar misschien een klein beetje verbreding daarin. We hebben vorige week de rapportage over een jaar corona gekregen en ik heb wel nagedacht over die rapportage en hoe dat zich verder ontwikkelt. Daarin kwam naar voren dat er nu, in tegenstelling tot voor corona, juist meer op individuele mobiliteit wordt gefocust en dat de groei in collectieve mobiliteit wat afneemt. Dan vraag ik me af of deelauto's en deelscooters nog wel zo'n beloop krijgen, wil men straks met deze wetenschap wel in een auto stappen waar net iemand anders in heeft gezeten et cetera? Ik vind dat best een onderwerp waarbij ik benieuwd ben hoe dit verdergaat. Je kunt daar na een jaar onderzoek moeilijk iets over zeggen, maar daar moeten we wel bij stilstaan. Ik weet niet of dit de oplossing is, maar daar waar het kan, kijk naar Hyde Park en Huishoudelijk Reglement Pionier-Bolsterrein, daar gebeurt het. Ik denk dat we daar al mee bezig zijn.

De VOORZITTER: Ja dank u wel. Mijnheer Schouten, GroenLinks.

De heer SCHOUTEN: Ja dank u wel voorzitter. Volgens mij wordt mijnheer Spijker op zijn wenken bediend want ook bijvoorbeeld de netwerkstudie geeft al die mogelijkheden aan en corona of niet, we moeten toch een klein beetje terug naar wat we hiervoor deden. Ik denk dat het een hele goede is om zo veel mogelijk te delen en zo weinig mogelijk bezit te hebben want alles staat toch alleen maar stil. Het is een goed plan.

De VOORZITTER: De heer Salhi van HAP.

De heer SALHI: Ja, als je ziet dat er ontzettend veel overlast is van bijvoorbeeld die deelscooters, kun

je daaruit opmaken dat veel van die deelscooters gebruik wordt gemaakt. Ik zie dat in Amsterdam trouwens ook heel erg veel gebeuren. Ik weet niet of u wel eens in Parijs bent geweest, daar stikt het van de steppen. Dus het gebeurt en ik denk dat dit ook een beetje de toekomst is zeker als, wat mijnheer Van der Peet zei, in Hyde Park heel veel eenlingen gaan wonen die daar misschien veel meer gebruik van gaan maken. Ik denk dat je dat ook gewoon moet stimuleren.

De VOORZITTER: Mijnheer Schouten, GroenLinks.

De heer SCHOUTEN: Ik vraag me af wat HAP precies bedoelt, heeft het een negatieve of een positieve klank, is het nu overlast en dat soort dingen of is het een goed initiatief?

De VOORZITTER: Mijnheer Salhi.

De heer SALHI: Kijk, er wordt aan de overlast gewerkt, er worden nu zelfs sancties uitgedeeld. Het gaat om gedrag, we hoorden van de wethouder dat 95% van hoe we in het verkeer zijn toch gedrag is en daar hoort dit ook bij. Het is een plus 1, dat ene heb je nodig en je krijgt daar nu wat problemen bij, maar die moeten worden aangepakt.

De VOORZITTER: Mijnheer Schouten.

De heer SCHOUTEN: Ik heb geen antwoord op mijn vraag gehoord. Is HAP nu positief of negatief over het deelgebruik van allerlei mobiliteiten?

De VOORZITTER: Mijnheer Salhi.

De heer SALHI: Hartstikke positief natuurlijk.

De VOORZITTER: Verder niemand op dit onderwerp? Wie heeft er een nieuw onderwerp? Mevrouw Kliphuis, VVD, gaat uw gang.

Mevrouw KLIPHUIS: Ik wil het graag hebben over 30km-wegen en 50km-wegen in relatie tot veiligheid, daar hebben meerdere mensen iets over gezegd en ik denk dat het goed is om daar met de raad over van gedachten te wisselen. Nu of misschien hebben we daar meer tijd voor nodig, maar laten we een aftrap doen. Wij hebben in onze inbreng aangegeven dat wij ons zorgen maken over het op zo grote schaal terugbrengen naar 30km-wegen wegens handhavingsprobleem en ik vraag me af hoe mijn collega's daarnaar kijken.

De VOORZITTER: Mijnheer Van der Peet, mijnheer Koomen, mijnheer Schouten. Mijnheer Van der Peet, gaat uw gang.

De heer VAN DER PEET: Dank u wel voorzitter. Mevrouw Kliphuis, ik denk dat wij elkaar op dit onderwerp heel erg vinden. Wat ons betreft, is het realiseren van 30km-zones helemaal geen doel op zich. Je moet dat doen waar echt iets bijdraagt en toevoegt omdat je anders geld verspilt en dat moet je gewoon niet doen. Het moet maatwerk zijn en ik hoop ook dat we die ruimte van de landelijke overheid krijgen en dat die niet stelt: gemeente, u moet dit gaan doen. Ik ben het volledig met u eens.

De VOORZITTER: Mijnheer Koomen, D66. Gaat uw gang.

De heer KOOMEN: Daar wil ik nog een schepje bovenop doen. Daar ben ik het ook helemaal mee

eens maar sterker nog, het is niet alleen geldverspilling, ik ben ervan overtuigd dat het uiteindelijk de onveiligheid groter maakt. Dat zei de collega van GEZOND Haarlemmermeer net ook al, mensen gaan zich er gewoon niet aan houden, je krijgt gewoon inflatie en waar je mensen steeds meer gaat hinderen en ook onredelijk gaat hinderen, dus op stukken waar het niet nodig is, maar je het gewoon standaard doet, gaat het mensen irriteren en komt er meer agressie en ongewenst gedrag, daar ben ik van overtuigd. Dus volgens mij vinden we elkaar daar helemaal in, maatwerk en kijk echt waar het nodig is en niet standaard.

De VOORZITTER: Mijnheer Schouten, GroenLinks.

De heer SCHOUTEN: Maatwerk is een goed idee. GroenLinks is voor het standaard 30 km per uur inzetten voor wegen binnen de bebouwde kom, maar er moet natuurlijk wel worden gekeken naar het gebruik van de weg. Als het doorgaande wegen zijn, zoals de A-weg in Graan voor Visch, de Van Heuven Goedhartlaan en al dat soort lanen, waar je doorgaand verkeer hebt, moet het natuurlijk 50 km per uur blijven, maar inderdaad maatwerk.

De VOORZITTER: Ik zie dat iedereen zijn vinger heeft opgestoken, maar mijnheer Koomen heeft een interruptie op mijnheer Schouten. Gaat uw gang.

De heer KOOMEN: Ja, u sluit weer af met maatwerk, maar tussendoor zei u 'ik ben ook voor standaard overal 30 km per uur' en dat gaat in mijn ogen niet samen. Ligt het zwaartepunt in uw betoog op maatwerk of op 'binnen de bebouwde kom overal 30 km per uur'?

De VOORZITTER: Mijnheer Schouten.

De heer SCHOUTEN: Zoals landelijk wordt geïnitieerd 30 km per uur als standaard en eventueel afwijken waar dat nodig is.

De VOORZITTER: Dank u wel. Mijnheer Den Butter, ChristenUnie-SGP, u had uw vinger ook omhoog.

De heer DEN BUTTER: Had ik dat? Ik ben het voor een groot deel met de meeste sprekers eens dat je moet doen wat nodig is, maar ik begrijp wel een beetje dat we tegen elkaar zeggen: als het landelijk overal binnen de bebouwde kom 30 km per uur is dan is het logisch om dat hier ook te doen om uniformiteit in het landelijke netwerk te hebben. Dat zul je nooit halen omdat er overal verschillende snelheden mogelijk zijn. Ik ga ervan uit dat we doorgaan zoals het er nu staat en dat we bij nieuwe ontwikkelingen zeggen: dit is allemaal 30 km per uur, dit is 50 km per uur en dit is 80 km per uur.

De VOORZITTER: Mijnheer Koomen heeft een vraag aan u mijnheer Den Butter. Mijnheer Koomen, gaat uw gang.

De heer KOOMEN: Bent u het niet met mij eens dat gemeenten toch wel verschillen, dat we eigenlijk naar het karakter van onze gemeente moeten kijken, het is toch vaak een wat landelijk karakter met veel open stukken, en dat dit echt anders is dan Amsterdam? Het zou dus beter zijn, en volgens mij zitten wij hier ook als gemeenteraad, dat wij die afweging lokaal maken. Zijn we dat met elkaar eens? Een voorbeeld is scooters op de weg of op een fietspad, daar zie je ook dat het erg verstandig is om te kijken naar de karaktereigenschappen van een gemeente, wij zijn niet de binnenstad van Amsterdam.

De VOORZITTER: Mijnheer Den Butter.

De heer DEN BUTTER: Ja dat ben ik helemaal met u eens, natuurlijk bepaal je op die manier je snelheden. Het zou toch raar zijn als je zegt 'dit is niet helemaal een doorgaande weg, dus maken we er 30 km per uur van', terwijl iedereen op zijn klompen aanvoelt dat je daar toch 50 km per uur gaat rijden, zeker als handhaving een probleem zou zijn. Ik zie het nut er dan niet zo van in en zelfs als er geen handhaving is, zie ik ook het veiligheidsprobleem niet omdat iedereen wel aanvoelt dat je niet te wild moet oversteken als er 30 km per uur staat, maar mensen dat niet doen.

De VOORZITTER: Mijnheer Van der Peet, CDA.

De heer VAN DER PEET: Ik wil eigenlijk reageren op de woorden van de heer Koomen. Ik ben het volledig met hem eens en dat is ook precies wat ik met dat maatwerk bedoel. Sterker nog, ik denk dat het nog dieper gaat, dat je zelfs per wegvak of per kern moet bepalen of bijvoorbeeld scooters wel of niet op de rijbaan moeten, dat is echt lokaal maatwerk. Het is ook nog eens zo dat er bij dit soort programma's heel veel tijd overheen gaat voordat je dingen realiseert. Als je bijvoorbeeld ziet hoe vaak de overheid met nieuwe inzichten komt, in het oosten en noorden van het land is er geen enkele 80km-weg die er hetzelfde uitziet, het is elke keer net anders omdat er net weer een onderzoek is geweest waar uitkomt dat het weer een andere kleur moet zijn. Uniformiteit in ons straatbeeld heeft ook een belangrijk effect op de veiligheid en dat moeten we niet uit het oog verliezen.

De VOORZITTER: Mijnheer Salhi van HAP.

De heer SALHI: Maatwerk is natuurlijk hartstikke goed, zeker als het gaat om een gemeente als Haarlemmermeer waar verschillende wegen zijn. Of het nu 50 of 30 km per uur is, als je 50 km per uur mag rijden, dan rijd je misschien 70 km per uur en als je 30 km per uur mag rijden, rijd je misschien 50 km per uur, het gaat hier om handhaving. Ik denk dat de norm nog niet eens zo belangrijk is, maar dat er moet worden gehandhaafd als er iets wordt gesteld en daar hebben we problemen mee omdat we die capaciteit nu eenmaal niet hebben. Ik heb daarin een voorstel gedaan, ik denk dat we daar veel meer naar moeten kijken

De VOORZITTER: U krijgt een interruptie van mijnheer Van der Peet van het CDA.

De heer VAN DER PEET: Ja voorzitter, sta me toe. Ik neem aan dat u niet alleen voor handhaving bent, maar met name voor gedragsverandering omdat ik denk dat dit het meest essentieel is, ook als ik de cijfers van de wethouder hoor.

De VOORZITTER: Mijnheer Salhi.

De heer SALHI: Daar zijn hele boeken over geschreven en beleidsmakers zijn ermee bezig. 95% is inderdaad gedrag. Dat moet je tussen de oren van de mensen krijgen. Ik heb het al eens eerder gezegd, praat nu iets met dorpsraden of omwonenden in wijken en kernen om te kijken of je daar een soort aanspreekmomenten krijgt voor mensen. Ik heb in Graan voor Visch gezien dat mensen echt dachten 'er wordt niet gehandhaafd, laat ik maar gewoon de buurt aanspreken op te hard rijden'. Dus ook elkaar aanspreken, dat zou veel meer moeten.

De VOORZITTER: Even voor alle aanwezigen. Ik zie iedereen heel verwoed zwaaien, men wil graag op elkaar interrumperen maar ik wil ook graag iedereen aan het woord laten. Mevrouw Kliphuis, u hebt nog een interruptie op mijnheer Salhi heb ik begrepen. Gaat uw gang.

Mevrouw KLIPHUIS: Ja, ik hoor heel veel over maatwerk en dat we moeten kijken, maar begrijpt HAP ook dat maatwerk en zeker het op grote schaal terugschroeven naar 30 km per uur ook ontzettend veel geld kost? Het is niet alleen veiligheid, maar ook hoe dat financieel is, de omschakeling in Amsterdam kost grosso modo voor transporteurs € 5 miljoen per jaar, dan komen ook uw pakketjes later.

De VOORZITTER: Mijnheer Salhi.

De heer SALHI: Ja, dat begrijp ik volkomen en daarom heb ik ook maatwerk genoemd. Ik weet niet hoe streng de overheid is als wij die 30 km per uur moeten instellen. Ik ben het helemaal met u eens dat daar veel geld mee gemoeid is en dat het verkeer daardoor misschien stagneert, maar we moeten ergens beginnen.

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

De heer SULMANN: Dank u wel voorzitter. Ik ben het eigenlijk helemaal eens met de eerste drie sprekers. Wij vinden dat 30 km per uur bijzonder moet blijven. Als het bijzonder is, als het opvalt, heb je kans dat mensen zich eraan houden en ik denk dat, als het overal 30 km per uur is, mensen zich daar inderdaad niet aan houden. Het ging over gedragsverandering. Dat is nou juist iets wat handhaving vaak doet, gedragsverandering, in ieder geval op dat stukje houden mensen zich wel aan de snelheid omdat er handhaving is en dat is ook erg belangrijk. Op dit moment kan dat nog niet zo goed geregeld worden bij 30 km per uur en wat ons betreft zou 30 km per uur echt een uitzondering moeten zijn, alleen waar het echt nodig is en 50 km per uur de standaard. We moeten ook de aanrijtijden voor de hulpdiensten niet vergeten, als het overal 30 km per uur is, rijdt een ambulance ook langzamer. Daar hebben we ook mee te maken en ook met het openbaar vervoer, alles rijdt dan langzamer, dus ook de ambulance.

De VOORZITTER: Mevrouw Kerkhoff, PvdA.

Mevrouw KERKHOFF: Eindelijk. Ik heb al aangegeven, ook in het begin, dat wij voorstander zijn van veiligheid en in de Tweede Kamer is een grote motie aangenomen waarin staat dat het in de bebouwde kom standaard 30 km per uur wordt met uitzondering van doorstroomwegen die naar 50 km per uur gaan. De minister wil ons dat niet opleggen, maar geeft ons wel een lijst met flankerende maatregelen om dat zo veel mogelijk wel voor elkaar te krijgen. We zijn het dus niet verplicht, dat is wel belangrijk, maar de oproep in het land is wel om allemaal terug te schroeven naar 30 km per uur. Op het moment dat we dat besluiten, gaat het hele land naar 30 km per uur met enkele uitzonderingen en dat is wel een essentieel verschil. Nu weet iedereen dat het 50 km per uur is en op woonerven en in bepaalde andere gebieden 30 km per uur, daar letten we dan een beetje op, maar als we alles terugschroeven naar 30 km per uur en het hele land dat doet, maakt dat het veel gemakkelijker, dan gaat het over het gedrag. Natuurlijk zal niet iedereen 30 km per uur rijden en misschien 40 km per uur, maar een kind kan beter aangereden worden door iemand die 40 km per uur rijdt dan door iemand die 70 km per uur rijdt. Zo is het natuurlijk wel, auto's zullen altijd harder rijden en anders is het wel de brommer. Het gaat om de veiligheid en dat is gewoon aangeven: ga naar 30 km per uur met uitzonderingen, op doorstroomwegen naar 50 km per uur en onze polderwegen kunnen prima met 60 km per uur uit de voeten. We kunnen ook heel veel doen met fietsstraten, maar schroef die snelheid terug, besteedt daar ook aandacht aan op scholen en laat het terugkomen bij het bromfietsexamen en het auto-examen dat al op 16-jarige leeftijd kan worden gedaan. Daarin zitten heel veel elementen waarmee je educatief aan de slag kunt.

De VOORZITTER: Uw verhaal roept heftige reacties op, onder andere bij de VVD. Gaat uw gang mevrouw Kliphuis.

Mevrouw KLIPHUIS: Dank u wel voorzitter. We willen geen enkel kind aangereden hebben, niet met 40, niet met 30, niet met 20 en niet met 10 kilometer per uur, dat is wat ons betreft veiligheid. Terugkomend op wat de heer Koomen zei, dat 30 km per uur standaard waarschijnlijk meer onveiligheid creëert omdat we dat niet kunnen handhaven dan dat het veiligheid voor onze spelende kinderen creëert, vraag ik aan de PvdA: als het straks een landelijke maatregel wordt, bent u dan ook bereid om uitgebreid op grote schaal, weliswaar onderbouwd, uitzonderingen te maken omdat een heel groot deel van onze gemeente zich daar niet voor leent?

De VOORZITTER: Mijnheer Koomen, D66.

De heer KOOMEN: Nou mevrouw Kliphuis heeft het al uitstekend verwoord en daar kan ik heel kort over zijn. Ik wil reageren op de woorden van mijnheer Salhi van HAP.

De VOORZITTER: We kijken eerst of er nog meer mensen zijn die op de woorden van mevrouw Kerkhoff willen reageren. Mijnheer Sulmann van GEZOND Haarlemmermeer.

De heer SULMANN: Ja dank u wel. Ik zei natuurlijk 'ambulance', maar die mag met spoed natuurlijk altijd harder rijden, het gaat voornamelijk om openbaar vervoer en als er geen spoed is. Ik ben benieuwd naar mevrouw Kerkhoff, ik weet niet of zij al antwoord heeft gegeven, maar als alles 30 km per uur is, is men minder geneigd om zich aan die snelheid te houden. Neemt u dat ook mee want inderdaad, wat mevrouw Kliphuis van de VVD zegt, het maakt niet uit of het 10, 20 of 30 km per uur is, een aanrijding wil je nooit.

De VOORZITTER: Mevrouw Kerkhoff.

Mevrouw KERKHOFF: Ik vind het een interessante discussie, we gaan ons er zogenaamd niet aan houden als het hele land naar 30 km per uur gaat. We hebben nu in het kader van het milieu afgesproken dat de snelheid op de snelwegen van 130 km per uur teruggaat naar 100 km per uur en over het algemeen houdt men zich daaraan. Het gaat om gedrag en motivatie en waarom zouden we het niet doen bij 30 km per uur en wel als we terug moeten naar 100 km per uur.

De VOORZITTER: Mijnheer Sulmann, daarna mevrouw Kliphuis en daarna mijnheer Koomen. Mijnheer Sulmann.

De heer SULMANN: Ja dank u wel voorzitter. Ik denk dat het niet waar is dat mensen zich wel aan de snelheid houden nu we van 130 naar 100 km per uur zijn gegaan, maar waarschijnlijk wel in een trajectcontrole en daarom is handhaving ook zo belangrijk. Ik denk dat dit de key is, maar op dit moment kunnen we niet zo goed handhaven op 30 km per uur, dus het doet op dit moment waarschijnlijk erg weinig voor de veiligheid.

De VOORZITTER: Mevrouw Kliphuis.

Mevrouw KLIPHUIS: Dat was exact mijn punt. Op de snelwegen wordt gehandhaafd en voor die 30 km per uur hebben we nu geen handhavingsplan. Dat ontbreekt compleet en daarom heb ik niet het gevoel dat dit een representatieve verandering is en dat het gedrag zo meekomt als we het over de

bebouwde kom hebben.

De VOORZITTER: Mijnheer Koomen, D66 en daarna mijnheer Salhi.

De heer KOOMEN: Ja voorzitter, volgens mij heb ik de oplossing gevonden. Als wij met zijn allen heel veilig willen zijn, vraag ik me af of het beter is dat het hele land niet naar 30 km per uur maar naar stapvoets rijden gaat, dat is nog veel veiliger. Ik ben benieuwd wat de PvdA daarvan vindt.

De VOORZITTER: Eerst mijnheer Salhi en dan mevrouw Kerkhoff. Mijnheer Salhi.

De heer SALHI: De meeste ongevallen gebeuren in wijken waar je eigenlijk 30 km per uur of stapvoets zou moeten rijden. Logischerwijs zou daar een 30km-zone misschien wel verplicht moeten worden en dan gaat het natuurlijk over het handhavingsaspect. Dat wordt dan lastiger, maar die wegen lenen zich er niet voor om harder dan 30 km per uur te rijden terwijl dat wel gebeurt. Ik ben wel benieuwd of we daar toch handhaving kunnen inzetten, meer dan in gebieden waar dat misschien niet nodig is.

De VOORZITTER: Mevrouw Kerkhoff, u wilde nog reageren op de woorden van de VVD, gaat uw gang.

Mevrouw KERKHOFF: Nou, als je praat over handhaven, is het interessant dat nu wordt gesteld dat in 30km-gebieden niet kan worden gehandhaafd, dat is juridisch een verhaal. Je kunt sowieso 30km-gebieden zo inrichten dat je niet te hard kunt rijden, daar begint het al mee. Als wij landelijk vinden dat we terug naar 30 km per uur moeten, moet je daar ook landelijk de handhaving op aanpassen. Dat is een middel dat je kunt gebruiken, maar dan moet je het landelijk aanpakken.

De VOORZITTER: Mevrouw Kliphuis, VVD.

Mevrouw KLIPHUIS: Dan ga ik het anders proberen. Dan roep ik mijn collega's op om gezamenlijk naar Den Haag te gaan, we gingen toch al en we nemen dit punt mee. Dan vragen we om extra geld voor handhaving, voor onze nooddiensten omdat die minder snel ter plaatse kunnen zijn en dus meer mensen nodig hebben omdat ze niet snel genoeg over en weer kunnen gaan en voor onze vervoersconcessies omdat die dan duurder worden. Dan is het prima, dan maken we een nieuw handhavingsplan, maar dan hebben ook een hele grote bak geld nodig. Gaan jullie dan mee naar Den Haag?

De VOORZITTER: Mijnheer Van der Peet wil wel geloof ik, gaat uw gang.

De heer VAN DER PEET: Ik ga altijd gezellig mee naar Den Haag. Wat ik net ook zei in het vorige rondje, ambitie is mooi maar realisme is beter en ik denk dat we wel realistisch moeten zijn.

De VOORZITTER: Mijnheer Salhi van HAP.

De heer SALHI: We hebben het streven om naar nul slachtoffers te gaan en 30 km per uur hoort daar echt bij. Ik ben ook bereid om mee te gaan naar Den Haag, ik weet niet met wie ik moet spreken maar ik doe gewoon mee. Het gaat erom, daar is gelukkig nu in Amsterdam en Utrecht een pilot over, dat handhavers op die 30km-zone handhaven, ik ben het met u eens dat we dan wel de capaciteit moeten uitbreiden. We moeten nog bedenken hoe ze dat gaan doen, maar het zou een mooie uitkomst kunnen zijn om daar in ieder geval mee te beginnen.

De VOORZITTER: Mijnheer Koomen, D66.

De heer KOOMEN: Ja voorzitter, ik wilde nog een interruptie op de heer Salhi doen en hij herinnert me aan die interruptie. Die gaat over handhaving, het kwam al een paar maal langs, maar toen kon ik me inhouden en nu niet meer. Ik denk dat het gewicht dat aan handhaving wordt gekoppeld veel te groot is en ik hoorde anderen dat ook al zeggen. Laten we even realistisch blijven, het is überhaupt Nederland en wij zijn niet zo handhaverig vergeleken met andere landen, maar ook de capaciteit die nu beschikbaar is, is zo'n fractie van wat nodig zou zijn als we overal 30 km per uur willen handhaven dat dit niet realistisch is. Het is een illusie dat we op grote schaal kunnen handhaven en dat er een pot geld uit Den Haag komt, dat naar alle gemeenten moet by the way, dat gaat gewoon niet gebeuren. Ik ben het er helemaal mee eens, zoals andere partijen het ook verwoorden, dat je het beter gericht kunt inzetten op de plekken waar het echt nodig is, waar kinderen oversteken of op andere plekken. Daar moet je handhaven, maar ga dat alsjeblieft niet op stukken doen waar het eigenlijk weinig toevoegt want mensen houden zich er niet aan. Handhaven voegt dan weinig toe en we hebben de mensen er niet voor.

De VOORZITTER: Mijnheer Salhi van HAP.

De heer SALHI: Ik heb een vraag aan mijnheer Koomen. Wat gebeurt er met u als u over de A4 rijdt, u daar wordt geflitst en u een hele dikke bekeuring krijgt, doet u dat de volgende keer dan weer?

De VOORZITTER: Mijnheer Koomen.

De heer KOOMEN: Ik word nooit geflitst want op die plekken houd ik me aan de snelheid, maar misschien nog belangrijker is dat ik niet wil leven in een land waar overal trajectcontroles zijn. Als uw voorstel is om het hele land vol te bouwen met trajectcontroles, is dat volgens mij niet het land waarin we willen wonen. Ik steek liever in op het opvoeden van mensen, zodat ze zich op dat soort plekken aan de regels houden en vooral aan de snelheid. Dat lijkt mij een beter begaanbare weg dan het idee dat je overal handhavers kunt neerzetten. Dat is misschien wel heel effectief, maar het kan gewoon niet.

De VOORZITTER: Mijnheer Salhi.

De heer SALHI: Heel veel zaken gebeuren natuurlijk in de voorlichting, dat is al een paar keer langsgekomen, en uiteindelijk blijft er een ding over en dat is handhaven. Dan heb je er echt alles aan gedaan en dan kom je op handhaving. Ik heb niet gezegd dat we direct met handhaving moeten beginnen, we moeten ook aan de voorkant aan de slag.

De VOORZITTER: Mevrouw Kliphuis, u hebt het onderwerp ingebracht. Ik merk dat we een beetje afwijken van het door u ingebrachte onderwerp en ik denk dat we het daarmee wel kunnen afronden. Zijn er nog andere onderwerpen die we willen inbrengen? Mijnheer Van der Peet, u bent vanavond al een keer geweest dus ik kijk even om me heen of er nog andere mensen zijn die graag iets willen inbrengen. Nee. Mijnheer Van der Peet, gaat uw gang.

De heer VAN DER PEET: Geef ons 2,5 uur en we maken 2,5 uur vol, dat is de volgende keer misschien een oproep aan het presidium. Ik wil het nog even kort over de Noord/Zuidlijn hebben, dat is al een beetje aangestipt. Er gebeurt ontzettend veel op dat front en er gebeurt ook hier in huis heel veel, dat heb ik al eens eerder aangestipt. Ik ben benieuwd of de collega's ook die interesse hebben in

hoe dat allemaal precies wordt afgewikkeld met de inzet van ons ambtelijk apparaat, hoeveel fte naar de Noord/Zuidlijn gaat ten opzichte van de rest van de projecten et cetera. Als u het daarmee eens bent, kunnen we de wethouder vragen om daar iets over te zeggen in de aanloop naar de sessie die we nog krijgen.

De VOORZITTER: Vraagt u nu aan de wethouder om te reageren of aan de collega's? Aan de collega's. Mijnheer Schouten, GroenLinks.

De heer SCHOUTEN: Helemaal mee eens, maar ik hoorde ook dat we veel gaan dromen en dat we veel naar de toekomst kijken en die geldpot moeten we ook meenemen toch?

De VOORZITTER: Mevrouw Kerkhoff, PvdA.

Mevrouw KERKHOFF: Wij zijn wel voorstander van de Noord/Zuidlijn, maar daar hangt natuurlijk een prijskaartje aan. Als je praat over zorgpunten, is een heel interessante hoe straks het forensenverkeer wordt. We hoorden vandaag van het Planbureau voor de Leefomgeving dat het woon-werkverkeer afneemt en dat de mensen straks toch twee of drie dagen per week thuis werken. Wat betekent dat voor het OV-vervoer en de plannen voor de Noord/Zuidlijn bijvoorbeeld, kunnen we die overeind houden? Dat vind ik wel een belangrijk item. Naast de kostenkant, is het straks nog rendabel of komt hij straks tot Schiphol omdat Schiphol ontlast moet worden? Ik noem maar wat. We zijn er nog niet.

De VOORZITTER: Mijnheer Koomen en daarna mijnheer Schaap.

De heer KOOMEN: Volgens mij komt deze vraag te vroeg. Dit is precies de vraag die hierna komt, namelijk of het rendabel is, of we het kunnen financieren en wie wat betaalt. Dat soort vragen komt hierna en daar kijk ik eerlijk gezegd naar uit omdat we het dan concreet kunnen maken. Tot die tijd hebben we het vooral over of we het willen en daar zijn wij het in deze raad over het algemeen wel over eens. Dan hebben we al wat richtinggevende uitspraken gehad over hoeveel we ervoor over hebben. Een paar partijen hebben er best veel voor over en anderen haperen nog een beetje. Dat geeft wel wat richting, maar het draait er uiteindelijk om hoeveel we uit onze portemonnee moeten trekken en wat we daarvoor krijgen. Dat is afwachten.

De VOORZITTER: Mijnheer Schaap, Forza!

De heer SCHAAP: Dank u wel. Ik kan me grotendeels aansluiten bij de woorden van de heer Koomen van D66. Het is nu nog allemaal heel erg toekomstgericht, laten we eerst het debat in oktober-november a.s. afwachten. Als we inderdaad gericht gaan kijken, ik hoorde u zeggen dat er meer thuis wordt gewerkt, maar ik las ook heel veel berichten dat dit ook weer op zijn retour is. Je hoeft een OV-punt niet alleen voor woon-werkverkeer in te richten, dat kan ook voor recreatie of reizen zijn want ik weet dat er mensen zijn die minder vluchten van en naar Schiphol willen, laat het een mooie verbinding zijn naar Amsterdam Centraal of Rotterdam Centraal voor internationale treinreizen. Je kunt veel meer met de komst van de Noord/Zuidlijn dan alleen woon-werkverkeer.

De VOORZITTER: Wie dan? Doodse stilte. Mijnheer Van der Peet, dan denk ik dat uw onderwerp over de Noord/Zuidlijn hiermee ook is afgerond. U mag natuurlijk reageren, gaat uw gang.

De heer VAN DER PEET: Even voor de duidelijkheid, het ging puur over de huidige inzet op dit traject, of de wethouder dat wilde duiden en niet zozeer over de totale Noord/Zuidlijn, maar het is altijd leuk om een debat wat breder te trekken.

De VOORZITTER: Dank u wel. Dan moeten er natuurlijk wel mensen reageren, maar dat gebeurt niet. Zijn er nieuwe onderwerpen die we willen bespreken of zeggen we 'we hoeven die 22.00 uur niet…'? Ja mevrouw Kliphuis, VVD. Gaat uw gang.

Mevrouw KLIPHUIS: Ik heb nog een vraag gesteld, namelijk of we behoefte hebben aan de sessie die we bijna twee jaar geleden hebben aangevraagd over parkeren bij HOV-haltes. Ik wil even peilen of daar genoeg animo voor is want dan ga ik hem opnieuw indienen.

De VOORZITTER: Ik zie zes mensen, volgens mij hebt u daar wel een meerderheid voor en ik zou zeggen, dien een sessieverzoek in, motiveer dat bij de griffie en dan zal het presidium hem inplannen. O ja, dat moeten we natuurlijk officieel plenair indienen. Dat is op 16 september a.s., dan kunnen we er officieel over stemmen en ik verwacht dat hij hem wel gaat halen. Mijnheer Van der Peet, gaat uw gang.

Mijnheer VAN DER PEET: Een punt van orde. Volgens mij ligt dat sessieverzoek al ter agendering bij presidium, ik werd er laatst door het presidium over bevraagd. We kijken na de vergadering wel even hoe dat technisch precies zit.

De VOORZITTER: Ik hoorde net dat het Schipholparkeren op de plank ligt, maar dit is een breder onderwerp en dit gaat over parkeren bij bushaltes en dat soort zaken. Mevrouw Kliphuis.

Mevrouw KLIPHUIS: Er is toen een gecombineerde sessie aangevraagd en een daarvan ging over Schipholparkeren, maar dat is nog echt wel in de toekomst. Dus ik zou die sessie eigenlijk willen splitsen en dat parkeren bij de HOV-haltes is nu, die motivering zal ik dan ook doen en ik denk dat we met die stemming die onderbouwing voor het presidium eigenlijk weer nieuw leven hebben ingeblazen, zodat ze die weer hoger op hun lijstje gaan zetten.

De VOORZITTER: Ik raad u ook even voor de goede orde aan om nog even zelf contact met het presidium op te nemen om dat even af te stemmen, zodat u op 16 september a.s., als we weer een plenaire raad hebben, gericht uw sessieverzoek kunt doen. Zijn daarmee alle onderwerpen die u met elkaar wilde bespreken ook besproken? Ik zie op dit moment vooral mensen wegkijken, dus ik denk het wel. Ja. Het is bijna 21.30 uur, ik dank u allemaal voor uw bijdrage en aanwezigheid en ik sluit hierbij deze sessie. Dank u wel.