VERSLAG VAN DE SESSIE VAN DE RAAD DER GEMEENTE HAARLEMMERMEER OP DONDERDAG 23 NOVEMBER 2023

Onderwerp: Nota Consultatieronde Vervoerplannen 2025 ov-concessies (8384054)

Voorzitter: mw. M. Woolthuis

De leden: dhr. T.M. Beusenberg, dhr. T.M. Blom, dhr. P.J. Boerman, dhr. C.L. Klaassen, mw. K. Kliphuis, dhr. J.J. Schaap, dhr. F. Sidali, mw. C.R. Smand

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

Portefeuillehouders: mw. M.H. Ruigrok

Inspreker: dhr. M. Freriks

De VOORZITTER: Dames en heren, goedenavond. We zijn al vier minuten te laat, maar het is een goed moment denk ik om nu te beginnen. Ik weet nog niet of we iedereen hebben, maar dat wordt straks aan mijn linkerkant vast aan mij vermeld. In ieder geval welkom bij de bespreking van de Nota Consultatieronde Vervoerplannen 2025. Het is een inhoudelijke bespreking van de nota en de conceptadvieslijsten Haarlemmermeer met betrekking tot de vervoerplannen voor 2025 die bij de nota is gevoegd ten behoeve van de consultatierondes voor de ov-concessies Amsterdam, Amstelland-Meerlanden, Haarlem-IJmond, Stadsoever Amsterdam en Zuid-Holland Noord en daar waar nodig aan te vullen met wensen en suggesties. Dat is een hele lange zin. Er heeft zich één inspreker gemeld, dat is de heer Freriks van SEGRO. U mag naar voren komen. U heeft vijf minuten spreektijd. Daarna is er mogelijkheid tot vragen stellen van de raadsleden. En uiteraard ook nog vragen aan het college als daar behoefte aan is. Ik geef u als eerst het woord.

De heer FRERIKS: Dank u wel. Ja, welkom. Ik ben Marco Freriks. Ik werk voor SEGRO. SEGRO is een logistiek ontwikkelaar op het bedrijvenpark De Hoek. Ik zit ook in het bestuur van het bedrijvenpark De Hoek samen met twee andere bestuursleden. Wij geven eigenlijk al jaren onze wensen door met betrekking tot de Zuidtangent. Die stopt aan het begin van het bedrijvenpark De Hoek. En met name op het noordelijk deel van bedrijvenpark De Hoek zijn in de laatste jaren enorm veel bedrijven gevestigd, waaronder ook klanten van ons. Wij zien dat deze klanten op dit moment geen gebruik maken van de busstop die er zit en dat heeft ermee te maken dat de looplijnen na deze busstop meer dan twintig minuten zijn. En wat dan het gevolg is is dat eigenlijk al die mensen met de auto komen en dat er ook op dit moment een aantal hele grote klanten zijn, waaronder Kite Pharma, waaronder 900 medewerkers die hun eigen bussen laten rijden tussen hun eigen locatie en Schiphol. Al met al kosten van ruim € 500.000,00 die ze op jaarbasis kwijt zijn. En we hebben inmiddels ook een nieuwe klant erbij gekregen, DHL Global Forwarding en die zit met hetzelfde probleem. Die overweegt hetzelfde te gaan doen. Dat heeft bij ons nu toch wel een beetje tot de conclusie geleid dat we toch een klein onderzoek hebben gedaan onder onze klanten en wij hebben gezien dat als de busverbinding beter zou zijn met openbaar vervoer dat er uiteindelijk veel meer klanten in de bus te krijgen zijn. Een korte inventarisatie heeft ons doen blijken dat het ruim 3100 ritten per dag extra zou kunnen zijn en als je dat een beetje bij elkaar optelt is het toch ongeveer een inkomstenbron van € 1,3 miljoen. En dat, samen met de gelden die nu worden betaald door de ondernemers om die pendelbus te laten rijden, denken wij dat er zeker mogelijkheden zijn om eens in gesprek te gaan met de Vervoerregio. En kijken welke mogelijkheden er zijn om te kijken hoe we die busverbinding daar beter kunnen krijgen en de mensen uiteindelijk in de bus kunnen krijgen. Want ik denk dat we ook enorm veel CO_2 kunnen besparen daarmee. Ook daar

hebben wij een kleine uitrekening van gemaakt en dan zitten we ook op 25.000 bomen per jaar die we zouden kunnen besparen. Dit onderzoek hebben we zelf gedaan samen met onze klanten. Op dit moment heb ik ook Breikers ingeschakeld om ook samen met hen een soort postcodeonderzoek te gaan doen. Dan hopen we nog een keer wat meer en duidelijke concrete informatie te krijgen. We zouden echt heel graag in contact willen komen met die vervoerspartijen om te kijken hoe we daar tot een betere oplossing kunnen komen. Dat was mijn inbreng.

De VOORZITTER: Dank u wel. Hartelijk dank voor het inspreken. Ik ga even kijken of er vragen aan u zijn. Oh, ik zie al twee handen. Mevrouw Smand, uw vraag.

Mevrouw SMAND: Dank u wel voorzitter. Dank u voor deze toelichting. Waar u tegen aanloopt, staat inderdaad ook duidelijk in het stuk vermeld. U zegt dat er nu een bus rijdt die wordt gefinancierd door Kite Pharma.

De heer FRERIKS: Ja, dat is een van de grote klanten.

Mevrouw SMAND: Maar gaan andere medewerkers bij andere bedrijven ook met die bus of is dit alleen voor Kite Pharma?

De heer FRERIKS: Op dit moment is deze bus alleen voor Kite Pharma en dat is aan het westelijk deel van het park. Er zijn een aantal klanten die zich daar nu bij hebben aangesloten. Maar Kite Pharma zit ook met het probleem dat al die pendelbussen niet meer op Schiphol mogen komen zo meteen.

Mevrouw SMAND: En dan heb ik nog één aanvullende vraag. Heeft u ook gegevens verzameld of in ieder geval informatie over dat er mensen zijn die voor een baan bedanken, in de huidige arbeidsmarkt kan dat, omdat het te ingewikkeld is om op het bedrijventerrein te komen?

De heer FRERIKS: Ja, dat is met name bij Kite Pharma het verhaal, want zij hebben toch hooggeschoolde mensen nodig. En ze zien dat zij op dit moment gewoon medewerkers moeten laten gaan, omdat die te lang erover doen. Zeker nu ook die pendelbus tussen de locatie en Schiphol niet meer rijdt. Dan wordt de reistijd eigenlijk alleen maar langer voor deze mensen en zij zoeken toch liever wat anders dan.

Mevrouw SMAND: Dank u wel.

De VOORZITTER: Dank u wel voor uw beantwoording. Mijnheer Boerman.

De heer BOERMAN: Dank u wel voor uw aandacht en ook bedankt voor de inspraak en voor mij een helder verhaal. Nu heb ik het ook gelezen in de nota. Ik weet niet of u het zelf ook op die manier gezien hebt. Zou u nog iets toegevoegd willen hebben op wat hier staat dat wij als gemeente aan de Vervoerregio zouden willen meegeven?

De heer FRERIKS: Ja, in zoverre dat ik graag in overleg zou willen gaan. Want ik denk als je kijkt naar wat er op dit moment wordt geïnvesteerd door Kite Pharma en DHL Global Forwarding die vanaf het nieuwe jaar daar ook volop aan de gang gaat, die zou ook dezelfde investering moeten gaan doen. Ja, ik denk dat dat ook mogelijkheden biedt om uiteindelijk tot een oplossing te komen. Want al met al ligt er een omzetverlies van de vervoersbedrijven van € 1,3 miljoen, maar er wordt ook € 1 miljoen geïnvesteerd door partijen die denk ik ook op goede manier ingezet zou kunnen worden. En we hebben ooit eens een plaatje gemaakt, met één rempedaalbeweging zouden we een heleboel geld kunnen besparen en dus een heleboel CO_2 kunnen besparen.

De VOORZITTER: Dank u wel. Is uw vraag zo voldoende beantwoord?

De heer BOERMAN: Dat denk ik wel ja. Ik weet niet hoe ik hem dadelijk door kan spelen maar daar moeten we het dan maar even over hebben in de eerste termijn.

De VOORZITTER: Hartelijk dank. Zijn er nog verder vragen aan de heer Freriks? Mevrouw Kliphuis.

Mevrouw KLIPHUIS: Ja, ik heb een vraag over het besparen, m Maar dan gaan we wel heel erg in detail. Maar u blijft heel erg op hameren dat we gaan besparen, omdat wij dan niet meer de bussen hoeven te laten rijden. Dat is een kostenpost en dat snap ik. Maar u betaalt toch een reiskostenvergoeding, dus is dit besparing voor u? Of waar landt die nou precies los van het feit dat wij het goed vinden, dat we uw verhaal snappen dat dat een plek is waar te weinig ov is? Maar ik wil deze toch iets beter begrijpen.

De VOORZITTER: Voor u antwoord geeft, is de vraag of u de microfoon iets dichterbij kan houden, omdat het niet goed wordt verstaan thuis. Dank u wel.

De heer FRERIKS: De besparing is niet eens zeg maar de reiskostenvergoeding, daar hebben we helemaal niet naar gekeken. De besparing is eigenlijk dat de mensen uit de auto stappen en in de bus gaan. Dat is eigenlijk meer gericht op de CO_2-reductie waar we naar kijken.

Mevrouw KLIPHUIS: Helder, dank u wel.

De VOORZITTER: Hartelijk dank. Ik zie geen verdere vragen, dus dan wil ik u hartelijk danken voor het inspreken. Zijn er nog vragen voor het college naar aanleiding van de inspreker?

Mevrouw KLIPHUIS: Doen we die gewoon in onze eerste termijn? Of gaan we dat los als ronde doen?

De VOORZITTER: Dat is aan u. Het mag nu of het mag in uw eerste termijn, maar ik hoorde net al ja. Dus is er voorkeur om het in de eerste termijn mee te nemen? Ja? Prima. Dan gaan wij starten met de eerste termijn, waarvoor u allen spreektijd heeft. U bent allen bekend met de regels rondom technische vragen. Ik wil u ook graag vragen om via de voorzitter te spreken, want dat is soms nog een uitdaging. Dus alvast dank daarvoor. En dan ga ik kijken wie zijn hand opsteekt. En ik zie als eerste mevrouw Smand, die was net iets sneller. En daarna Mijnheer Blom.

De heer BLOM: Nee hoor, u mag voor.

Mevrouw SMAND: Dank u wel. Consultatieronde vervoerplannen 2025. In ieder geval mooi dat we iets kunnen meegeven, mogen meegeven aan Connexxion. Het is natuurlijk niet meer dan adviesrecht wat we hebben, want het is binnen een bestaande concessie zo geregeld dat wij adviesrecht hebben. Maar desalniettemin, dat moet je dan ook nog uitvoeren, dus bij dezen we waarderen de inspanning van de portefeuillehouder dat we in ieder geval ook weer aandacht besteden aan het inspelen op de behoeften van de lokale gemeenschap als het gaat om hoe rijden de bussen, waar stoppen de bussen, waar lopen we tegenaan, want dat is toch voortdurend onderhoud dat we moeten plegen, dus ook voor de vervoerplannen 2025. Dus dank daarvoor. We zien een aantal punten terugkomen al een aantal jaren en daar zou ik in zijn algemeenheid dus ook met de collega's van gedachten over willen wisselen. Hoe lang blijf je nou punten op een lijst zetten en ga je zeggen: ja, het kan niet? Want op een gegeven moment bereiken we misschien ook wel het punt dat we over andere maatregelen na moeten denken. Het is allemaal best lastig, het openbaar vervoer, om het allemaal geregeld te krijgen, ook qua kosten,

bezetting. Collega Boerman en ik zitten ook in de Vervoerregio en dan komt dat allemaal voorbij. Dus het is niet zo van we verplaatsen even een halte en we fixen het over twee jaar. Het is ingewikkeld. Maar hoe lang blijven we dan praten over: kan een halte verplaatst worden, kan er iets bij, kan er iets af. Daar zit wat ons betreft wel een eindpunt aan en dan moeten we misschien eens over alternatieve plannen gaan nadenken. En dat is lokaal, fijnmazig vervoer aansluiten op de dikke lijnen waar de vervoerders hun bussen laten rijden in Haarlemmermeer. Er zijn twee zaken die ons opvallen. Eerste, bedrijventerrein De Hoek, daar is de inspreker natuurlijk al heel duidelijk over geweest en dat heeft zeker onze aandacht omdat dat ook eigenlijk valt in de categorie, het is al een aantal jaren langs geweest, maar wat kunnen we nu doen? Wat gebeurt er? En als het niet via Connexxion kan, kan het dan misschien op een andere manier? Maar dat er iets moet gebeuren is denk ik wel een gemeenschappelijk gevoel dat eronder ligt. En het tweede is, en dat staat ook in het stuk, de situatie in Badhoevedorp. Daar hebben we te maken met een evaluatie van het verkeersstructuurplan. Daar hebben we te maken met, zoals ook in het stuk staat, input wat eigenlijk meer op strategisch niveau is. Wat gebeurt er als je 30 kilometer in het dorp invoert? Hoe gaat de vervoerder daarmee om als het gaat om bussen? Kunnen we kleine busjes laten rijden die aansluiten op grote bussen? En daarvan vroeg ik me af hoe realistisch het is om daar nu naar te gaan kijken als de concessie tot en met 2032 vast ligt. Wat kunnen we doen in de vervoersplannen om daaraan tegemoet te komen. Nou, dat zijn vragen die ik graag in het midden wil leggen. Dank u wel.

De VOORZITTER: Dank u wel mevrouw Smand. U bent ook gelijk door uw spreektijd heen.

Mevrouw SMAND: Dank u wel.

De VOORZITTER: Dan weet u dat in ieder geval. Dan ga ik door naar de heer Blom.

De heer BLOM: Dank u wel voorzitter. De CDA-woordvoerder verkeer laat zich verontschuldigen in verband met bezigheden in het buitenland. Waarom er voor mij gekozen is om dit onderwerp te behandelen is niet omdat ik elke week in de bus zit, dat is zeker. Consultatieronde vervoerplannen ov-concessies. Bij CDA zijn de volgende punten opgemerkt. De informatievoorziening vanuit het college is goed, op orde. Alles wat er in de laatste behandeling is aangegeven is verwerkt. Voorbeeld is de reeks van afgewezen verzoeken uit de voorgaande jaren. Er zijn 21 reacties vanuit de samenleving ontvangen als input. Dit toont wederom de betrokkenheid en het belang van onze inwoners bij een goed openbaar vervoer. Helaas zijn het veelal eerder aangegeven punten zoals mevrouw Smand ook zei. De conceptadvieslijst waar het college reageert kunnen wij volgen. Een paar punten halen wij hier even aan. Goed dat het college probeert de figuurlijke verbinding te maken tussen de wensen van de dorpsvereniging Badhoevedorp en Connexxion. Wij kunnen prima leven met de wijze waarop het college dit meeneemt. Een tijdelijke halte bij Olmenhorst in het plukseizoen kan het autoverkeer in deze piek terugdringen, al zie ik zelf zowaar geen mensen met een kistje appels in de bus stappen. De verbinding tussen Haarlem-Noord en het NS-station Haarlem-Spaarnwoude via Spaarndam moet er, wat ons betreft, komen. Het noordelijk deel van onze gemeente verdient een beter ov. Onze inwoners aldaar staan nu vaak letterlijk in de kou, omdat aansluitingen in Haarlem niet gehaald worden en bussen spontaan niet rijden. Het CDA is net als het college benieuwd of Qbuzz er vanaf 2024 in gaat slagen, om de verbinding tussen de Duin- en Bollenstreek en ons Haarlemmermeer te verbeteren. Het ov is een van de schakels om de bereikbaarheidsproblemen in deze regio op te lossen. Tot slot, vorig jaar heeft het college aan Connexxion gevraagd om niet alleen nee te verkopen bij verzoeken van ons, maar ook verzoeken te beprijzen. Dan kunnen we in de raad namelijk een afweging maken, en die kans wordt ons niet gegeven, en dat vinden we jammer. De Vervoerregio is opdrachtgever van Connexxion, en gewoonlijk werkt het zo, dat als een opdrachtgever iets aan een opdrachtnemer vraagt, je een antwoord krijgt en inzicht krijgt. Soms kost dit wat, maar in dit geval blijft het gewoon erg stil. Onze vraag aan deze

wethouder is hoe krijgen we dit voor elkaar? Het CDA overweegt om hier in de regioraad via een motie een aanpassing van het proces af te dwingen. Voorzitter, tot zover.

De VOORZITTER: Hartelijk dank mijnheer Blom namens het CDA en dan is nu het woord aan mijnheer Klaassen van HAP.

De heer KLAASSEN: Voorzitter dank u wel. U zult niet verbaasd zijn dat HAP altijd inzet op ov in kleine kernen. We roepen nu ook weer de portefeuillehouder op om dit mee te nemen in de vervoersproblematiek die we hebben. Zeker met de toekomst dat we een Noord/Zuidlijn in Hoofddorp gaan neerleggen, moeten we ervoor zorgen dat onze inwoners gewend zijn aan ov, problematiek niet zozeer, maar aan de mogelijkheden die er zijn om op Hoofddorp te komen, om daar met een vervoersknooppunt, met Intercity, metro en andere zaken weer verder te kunnen in de hele polder. Dus sowieso ov kleine kernen. Wat we ook zien is dat Connexxion aangeeft dat er door het personeelstekort geen bussen rijden. Zoals de inspreker net ook al aangaf, er zijn ook bedrijven met personeelstekorten omdat de bussen met personeelstekorten niet kunnen rijden. Maar dat zien we niet alleen bij SEGRO in De Hoek, maar dat zien we ook bij SADC in het gebied Schiphol Trade Park. Daar is ook al meerdere keren opgeroepen om daar goed ov naartoe te leggen, dus daar graag de aandacht voor. Wat wij daarin belangrijk vinden is dat we opgeroepen hebben om het STOMP-principe, het stappen, trappen, ov, deelmobiliteit, privéauto, ook gewoon in al onze beleidsplannen neer te zetten. En als het ov wegvalt dan krijgen we toch een ander stukje. Dat hebben we de vorige keer ook al gezegd, dan is het niet het gehele plan, dan komen we eerder op een stopprincipe dan een STOMP-principe. Wij kregen ook vanuit een aantal werknemers in de bus te horen dat er uitval is, buiten het personeelstekort, maar ook door gebrek aan onderhoud. Dus wij vroegen ons af, is personeelstekort ook alleen chauffeurs of is het ook technisch personeel dat uitvalt, waardoor onderhoud en modificaties pas gedaan worden als er echt defecten zijn of het oplossen van defecten in plaats van preventief onderhoud dat toch ervoor zorgt dat je vloot optimaler kan presteren. En wij zijn erg blij met de Olmenhorst busstop wat ook al aangehaald werd. Wij zien mensen op zich met kistjes niet zozeer, maar boodschappentassen, dat gaat goed hoor. Daar kun je een mooie apfelstrudels en appeltaarten van maken. Dus inderdaad, even kort gezegd, onze oproep, kleine kernen, het STOMP-principe hanteren, mensen het ov in te krijgen en een goed netwerk neerleggen, dat mensen in de toekomst gewend zijn aan ov en dat ook gaan gebruiken. Dank u wel.

De VOORZITTER: Dank u wel mijnheer Klaassen. Dan is nu het woord aan Forza!, mijnheer Schaap.

De heer SCHAAP: Dank u wel voorzitter. De goedheiligman arriveerde afgelopen weekend en vandaag bespreken we een wensenlijstje. Hoe toepasselijk. Om te beginnen, fijn dat de betrokkenheid vanuit inwoners, dorps- en wijkraden groot blijft en die inbreng wordt meegenomen en dan ook terug te lezen is in het stuk. Dan overig ingaand op dit stuk als eerste ontheffing op ontheffing voor Connexxion om een afgeschaalde dienstregeling te rijden. Het bedrijf presteert het om zich niet aan afspraken te houden en niet terug te kunnen schalen naar de situatie voor corona en eist eigenlijk dat we hier maar mee moeten leren leven omdat het een nieuwe situatie voor ze is. Tegelijkertijd zien we dat andere vervoerders het wel voor elkaar krijgen om die tijdelijke afschaling terug naar het oude niveau te brengen. En ja, terug naar, ik was hem even kwijt, excuus. Het advies van Forza! is veel strenger worden en kijken binnen Amstelland-Meerlanden en de Vervoerregio of andere aanbieders misschien geïnteresseerd zijn om routes over te nemen als Connexxion deze blijkbaar en kennelijk niet aankan. Dan hebben we wel een toevoeging, het staat er niet in maar we mogen dingen toevoegen, en ik zou graag toegevoegd willen hebben voor 2025. In 2021 is de bediening van de route van lijn 161 via het Arnolduspark in Hoofddorp gesplitst. Hij rijdt nu tussen Hoofddorp-Centrum en station als lijn 160 met 9 haltes op het moment. Veel gebruikers van die 9 haltes missen de mogelijkheid om van deze route meer gebruik te maken van de vele voormalige haltes die de 161 wel bediende en dan gaat het specifiek om

de haltes binnen Hoofddorp. En ook dat deze lijn maar om het uur rijdt en niet in de weekenden en avond is een gemis. Een wens om toe te voegen om te kijken of het mogelijk is om binnen Hoofddorp meer bestaande haltes aan dit netwerk toe te voegen, wat frequenter te laten rijden en in ieder geval in de weekenden, zeker omdat veel ouderen gebruik maken in dit gebied of willen maken van deze route. En misschien dat hierbij het inzetten van kleinere bussen op deze route voor de vervoerder een interessante optie is. Verder zou Forza! graag zien dat de extra halte voor lijn 341 Pax Bornholm wel als wens wordt meegenomen en houden wij onze zorgen over bereikbaarheid en dienstverlening binnen onze gemeente waaronder in en tussen onze kleine kernen. Wij zien daar nog geen verbetering in voor de komende jaren. En verder zijn we blij dat in Badhoevedorp onze suggestie vanuit de bespreking van het VSP voor kleinere bussen wordt overgenomen. En dan één laatste vraag, een praktische. Het is een beetje algemeen, het heeft wel betrekking op het stuk, maar niet specifiek een wens om toe te voegen of commentaar erop. Maar graag zouden wij wel willen weten waarom we met twee concessies werken. Wat zijn de eventuele voor- en nadelen om in de toekomst maar met één concessiegebied te werken? Dus dat ook het gedeelte van onze gemeente buiten de Ringvaart onder Amstelland-Meerlanden kan gaan vallen. Het lijkt ons veel werkbaarder in onderhandelingen en regelingen, maar ook als voordeel voor reizigers. Is het mogelijk dit uit te zoeken. En verder zie ik uit naar de appeltaart van de heer Klaassen en dit was mijn bijdrage.

De VOORZITTER: Dank u wel mijnheer Schaap, nu hebben we allemaal zin in appeltaart, gelijk. Ik geef het woord nu aan mijnheer Sidali, PvdA.

De heer SIDALI: Dank u wel, voorzitter. Voorzitter, het is goed dat wij wensen en adviezen mee kunnen geven en natuurlijk hopen dat die ook worden overgenomen. Maar eigenlijk doen we wel eens vaker wensen en adviezen en het staat nu ook in het lijstje, waar ik op zich heel blij mee ben, maar daar staat bijvoorbeeld opnieuw pleiten van inzet hub. En nog een keer vragen en nog een keer dit. Ik vroeg me af hoe vaak we nou verzocht en gepleit hebben. Kan ik daar nou eens een overzicht van krijgen? Misschien dat we dat plaatje dan nog eens een keer aan Connexxion mee kunnen geven, van ja, jongens, we hebben nu al zo vaak gepleit en verzocht dat een fractielid van de PvdA een ons weegt. Dus zo lang wachten we eigenlijk al. Het zou mij een lief ding waard zijn om daar wat meer inzicht in te krijgen. Want het is al gezegd over de kleine kernen, over de mensen die moeilijk voorzieningen kunnen bereiken. Daar kan je wel advies over geven en daar kan je wensen hebben, maar het is ook gewoon nodig. Bereikbaarheid is ook gewoon een recht en daar zou ik toch wel ook wat meer dan alleen wensen willen doen, maar ook echt een dringende oproep aan Connexxion om hier echt ook, laat ik maar zeggen, aandacht aan te geven. Nou ja, al het andere is eigenlijk al gezegd. Ja, misschien ook, ik dacht dat Forza! het was, die zei iets over van, ja, kunnen ook anderen de markt op? Nou, je ziet dat de marktwerking in de zorg en de woningmarkt, dat gaat allemaal hartstikke goed. Maar hier toevallig, ik denk bij mij van, hoe kan dat nou toch? Met deze portefeuillehouder. Ik vind het zo raar dat niemand daar dan in kan springen. Maar dat is in ieder geval wel een vraag die ook al gesteld is. Ja, voorzitter, wij kunnen wel nog meer wensen erbij doen, maar ik denk dat het wel staat zoals het college dat ook gedaan heeft. Daar zijn we wel blij mee. Maar inderdaad, blijf de aandacht houden op met name de kleine kernen. Dank u wel voorzitter.

De VOORZITTER: Hartelijk dank mijnheer Sidali. Dan gaan we nu naar de heer Boerman van GroenLinks.

De heer BOERMAN: Ja dank u voorzitter. Wat moet ik hier nog aan toevoegen inderdaad. Volgens mij zit het lijstje erbij met de niet-gehonoreerde plannen. Dat hebben we gezien van de afgelopen drie jaar. Dat is een behoorlijke lijst, van afgelopen vier jaar zelfs. Ja, en dan kun je zeggen misschien moet je dan wat minder wensen gaan doen, maar dat zouden we zeker niet willen. Je moet namelijk wel gewoon die wensen blijven indienen, want het is ook hard nodig. Want het openbaar vervoer hier in deze

gemeente blijft een uitdaging. En we zouden allemaal graag meer zien en ik vind dat we dat signaal ook moeten blijven afgeven. Hebben we dan nog dingen toe te voegen aan het verlanglijstje, eerlijk gezegd niet zo heel veel. Nu de portefeuillehouder er is, kunnen we toch even voor een aantal dingen van de gelegenheid gebruik maken. Er werd net in de actualiteitenrondvraag een vraag gesteld over de Europaweg en over de 300. Ik weet niet of u dat gehoord heeft, maar misschien kunt u daar nog iets nader op reflecteren. Dat hoort hier niet echt bij, maar we hebben het toch over het onderwerp. Dus ik vraag hem hier dan toch nog maar even. De vraag werd net gesteld vanuit De Hoek, die willen graag contact. Ik kan aan deze portefeuillehouder vragen of ze contact op wil nemen met de portefeuillehouder in de Vervoerregio. Dat maakt het allemaal een beetje omslachtig, maar misschien kan ze zelf wel zeggen of dat contact mogelijk is. Want dat zou volgens mij ook zeer veel oplossen als daar gewoon een regulier openbaar vervoer gaat rijden. Dus wat ons betreft, zou dat zeker een goed idee zijn. En als laatste, ook dat valt buiten het verlanglijstje wat we hier doen, want dit is een verlanglijstje dat we meegeven aan de vervoerder, aan de concessiehouder. Maar ik denk toch dat het goed is om het hier nog eens te melden. Het is een oud plan dat, gezien de problematiek in Badhoevedorp misschien nog wel eens onder aandacht kan worden gebracht, en dat is het doortrekken van of de 1 of de 2 in Amsterdam. En dan niet helemaal naar Badhoevedorp, of misschien wel, of over de Oude Haagseweg naar Schiphol. Nieuw-West heeft ook al langer die plannen gemaakt. Ik hoor daar in Haarlemmermeer al jarenlang niks over, terwijl het volgens mij een hele goede oplossing kan zijn voor de problematiek in Badhoevedorp. Dus laat ik hem dan nu nog maar genoemd hebben, dan kunnen we daar misschien in de tweede termijn nog eens over verder praten. Ik denk dat er in Amsterdam heel veel gelegenheid is voor openbaar vervoer waar wij veel meer gebruik van zouden moeten kunnen maken. Tot zover voorzitter.

De VOORZITTER: Dank u wel mijnheer Boerman. En dan ga ik nu even kijken naar links en naar rechts. Mevrouw Kliphuis.

Mevrouw KLIPHUIS: Dank u wel, voorzitter. Ja, ik had het idee dat ik dit stuk al heel vaak had gelezen, een soort Groundhog Day. En ik kan me dan ook ontzettend goed in het gevoel van de inspreker inleven, want het wordt al een hele tijd naar voren gebracht: de problemen die er op heel veel plekken zijn in onze gemeente met vervoer en waar ook echt vervoersarmoede wordt ervaren of dat die er gewoon ook objectief is omdat er niet binnen 800 meter, en 800 meter is heel erg ver voor mensen, een halte is. En de vraag en ik hoor hem al van een aantal collega's hier, die lijst staat voor een aantal problemen en kennelijk werkt het op dit moment niet in de juridische constructie met de huidige concessie om binnen de bestaande systematiek die problemen op een goede manier op te lossen. De vraag is hoe gaan we het dan doen? Want volgens mij hadden we juist ook in de nieuwe beleidskaders van de Vervoerregio een wens om naar heel veel andere typen van mobiliteit te kijken. Dus mijn oproep aan de portefeuillehouder is om naast deze hele goede brief ook de oproep te doen aan de Vervoerregio, we zijn al vier, vijf keer dezelfde bezwaren aan het inbrengen of dezelfde adviezen aan het noemen, geef het beest een juridisch naampje, maar er verandert niks voor het vervoer in Haarlemmermeer. Dus wat kunnen we wel gaan doen? Welke mogelijkheden zitten er in het nieuwe beleidskader van de Vervoerregio waar we wel iets mee kunnen doen? En wat mij dan een beetje pijn doet in mijn liberale hart is dat als een bedrijf eigenlijk een eigen oplossing uit eigen zak financiert door regels dat je niet meer op Schiphol kan komen met je pendelbus waarmee je dus wel een soort van alternatieve verlenging op het openbaar vervoer regelt, dat dus ook niet meer kan doen. Dus ik vraag me ook af, en dat is een concrete vraag van de portefeuillehouder, ik weet niet of ze die kan beantwoorden, hoe kan het dat als bedrijventerreinen hun eigen vervoer willen gaan regelen ze dat dus niet goed kunnen aansluiten. Ik snap dat Schiphol druk is maar hoe willen we dit anders oplossen? Dat vraag ik me echt af en we hadden inderdaad en daar refereerde het CDA ook aan, heel terecht, we hadden een afspraak over beprijzing. Dat is een van die dingen waarvan, geef ons nou ook de regie in handen over het vervoer en de manier waarop we dat aanbieden in Haarlemmermeer. Want nu bepaalt eigenlijk

Connexxion dat en niet deze raad en daar heb ik wel enigszins moeite mee. Dus ik ondersteun het pleidooi van meerdere van mijn collega's om echt te kijken naar de andere alternatieven, en ook naar het geld en wat het kost om te kijken hoe we iets kunnen doen aan de vervoersarmoede, die er op dit moment op een aantal plekken in de gemeente is. Het lijstje is voor mij niet uitgebreid, hoewel ik het initiatief van GroenLinks ondersteun om eens te kijken naar twee tramlijnen die aan de noordkant iets kunnen opleveren, maar dat is een druppel op een gloeiende plaat, want er zijn nog zoveel meer plekken in Haarlemmermeer die meer vervoer nodig hebben.

De VOORZITTER: Dank u wel mevrouw Kliphuis namens de VVD. Dan als laatste het woord aan mijnheer Beusenberg van SRH.

De heer BEUSENBERG: Ja, dank u wel voorzitter. Met de laatste woorden van mevrouw Kliphuis ben ik het helemaal eens. Ik denk dat het openbaar vervoer in onze gemeente nog niet fantastisch is geregeld en daar zit zeker nog ruimte voor verbetering. Mijnheer Schaap had het vandaag over een wensenlijstje voor Sinterklaas. Als ik zo kijk naar de niet-gehonoreerde inbrengen, dan zijn er heel veel stoute mensen geweest in deze gemeente, denk ik, want anders was er nog weinig te wensen over. Voor de rest heb ik eigenlijk één dingetje dat ik hieraan wil toevoegen. Dat heb ik ook al vaker aangegeven bij de portefeuillehouder en volgens mij ziet de portefeuillehouder het zelf wel zitten, alleen Connexxion niet. En dat is dat de N30 en de N97 gewoon weer twee keer in het uur gaan rijden, in plaats van één keer in het uur. Nou vergeef me als de... Dat zijn de nachtbussen inderdaad, ja. Ja, maar voorlopig is dat nog niet het geval. Dus tot die tijd zal ik dat gewoon blijven herhalen. En voor de rest kan ik me redelijk vinden in de nota. Dus dan kunnen we naar de portefeuillehouder toe, voorzitter. Dank u wel.

De VOORZITTER: Nou, dank u wel. U kan mijn rol zo overnemen, mijnheer Beusenberg. We gaan inderdaad naar de wethouder, mevrouw Ruigrok. Of naar het college, moet ik zeggen.

Wethouder RUIGROK: Ja. Dank u wel, voorzitter. En dank, woordvoerders verkeer en vervoer, voor jullie inbreng. Want wij hebben inderdaad al heel veel opgehaald. En u geeft aan, er staat eigenlijk al heel veel in. Er staat ook heel veel op de zogenaamde sleeplijst. Dat is een verzoek dat u zelf heeft ingediend. Als het niet gehonoreerd wordt, willen we het eigenlijk toch elke keer weer blijven inbrengen. Het is natuurlijk aan u, dat mag u zo meteen misschien in de tweede termijn met elkaar bespreken, om te zeggen, moeten we dit wel er steeds op laten staan, of moeten we kijken ook naar andere vormen van mobiliteit, wat we natuurlijk ook in ons nieuwe beleidsplan in de Vervoerregio hebben afgesproken dat niet overal zal openbaar vervoer mogelijk blijven of zijn. Je kan moeilijk met lege bussen blijven rondrijden, maar dan moet je wel ook een alternatief hebben. Dan moet er ook een mogelijke deelauto zijn of dan moeten er andere mogelijkheden zijn. En ik hoor uw oproep voor die beprijzing. Het is niet zo dat ik mijn oren dicht heb gedaan toen u dat vorige keer heeft gevraagd. Wij hebben dat gevraagd bij de vervoerder. De vervoerder zegt dat dat eigenlijk ingewikkeld en moeilijk is. Nou, dat lukt niet. Dus wellicht helpt het. Ik geloof dat mijnheer Blom aangaf dat we dat wellicht gaan inbrengen bij de regioraad. Nou, dat is een mogelijkheid, dat is aan u om dat te doen. Dus daar kunnen we mee verder. Mevrouw Kliphuis gaf ook aan dat we daar meer grip op willen hebben als gemeente. Als je echt als gemeente meer wil zeggen over dat ov hier, dan moet je de wet aanpassen in Den Haag. Maar we hebben net wel... Vanmorgen hadden we Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio. Daar was een van de beslispunten als we nu een nieuwe concessie gaan uitschrijven en we gaan het over dat plan van eisen hebben, dan hebben we net besloten dat ik verplicht ben om u als raad daarin mee te nemen en advies te vragen. En dan kunt u echt aan het beginpunt van dat plan van eisen toch meer invloed daarop uitoefenen. Maar dan blijft het zo dat de vervoerder nog steeds kan zeggen, als het in het plan van eisen past, dan voldoe ik aan wat we hebben afgesproken met elkaar. En helaas geldt dat ook voor de inspreker van SEGRO. Daar stopt een bus binnen 800 meter. Ik dacht dat je wel binnen twintig minuten daar wel kon

komen of sneller dan twintig minuten bij een halte van 800 meter verderop. Ik snap dat het voorkeur heeft om dat dichterbij te doen. Ik vind het ook fantastisch dat de bedrijven zelf daar initiatieven voor nemen om pendelbusjes te laten rijden. Ik dacht dat Schiphol het niet meer mogelijk maakte, omdat die pendelbusjes wellicht niet elektrisch zijn, maar ik begrijp dat ze ook gewoon gebrek aan ruimte hebben om die pendelbusjes te laten halteren. Dus ja, ik zou best wel met u op de koffie willen komen en het gesprek aan te gaan, maar ik heb natuurlijk al voorwerk gedaan en ik weet dat de Vervoerregio en de vervoerder zeggen, ja, die 800 meter, zo hebben we het afgesproken, dat is haalbaar. Dus wellicht zijn er ook nog andere manieren om die 800 meter met slimmere vervoersmogelijkheden te beslechten. Dus dat is niet zomaar op te lossen. Mijnheer Blom, oh sorry.

De VOORZITTER: Mijnheer Blom, u heeft een vraag.

De heer BLOM: Voorzitter, ik zou graag de wethouder nog wat vragen. Connexxion gaat toch ook winst behalen als zij meer service bieden aan die klanten in die hoek. Er zijn dus veel meer klanten die van die lijn gebruik zouden kunnen maken. En dat is een positief punt dat Connexxion toch ook niet kan negeren?

De VOORZITTER: De vraag is duidelijk denk ik. Mevrouw Ruigrok.

Wethouder RUIGROK: Ja hoor, dat is duidelijk. Maar dat is aan hen om die afweging te maken. En wellicht is deze rekensom zo gemaakt dat dat op deze manier uitkomt. Misschien zijn er ook andere mogelijkheden om met bedrijven zelf onderling nog dingen te doen, maar het is aan Connexxion om te kijken van dat lijkt mij aantrekkelijk, dat is een voldoende hoeveelheid pakjes. Ze hebben daar nog niet zo op gereageerd.

De VOORZITTER: Mijnheer Boerman wil ook nog een aanvullende vraag stellen.

De heer BOERMAN: Ja, dan inderdaad aanvullend, want u zegt dat de wet zo is, en ze voldoen aan de wet, zo is de concessie nu eenmaal. Maar wij kunnen als gemeente toch ook zelf daar nog bij oplossen. We kunnen toch extra dingen doen, dat kan toch ook volgens de wet? Dus we zouden hier dan toch ook met elkaar in overleg kunnen en met de initiatiefnemers, of het ook op een andere manier zou kunnen?

De VOORZITTER: Mevrouw Ruigrok.

Wethouder RUIGROK: Ja. In dit geval is het een HOV-lijn. We hebben met elkaar afgesproken dat een HOV-lijn op bepaalde punten stopt en niet te vaak, want dan haal je de snelheid uit de HOV-lijn. Dus hiervan wordt gezegd dat we voldoen aan de eisen die in het plan van eisen staan.

De VOORZITTER: Dat roept nog een vraag op bij mijnheer Boerman.

De heer BOERMAN: Nou, meer een verhelderende vraag. Volgens mij is er niemand die hier zegt dat de HOV-lijn anders zou moeten. Maar dat hebben we altijd gezegd over HOV, dat je HOV ook moet kunnen voeden. Volgens mij gaat het om het voeden. Daar is vraag naar. Waarom kunnen we die vraag niet accommoderen?

De VOORZITTER: Mijnheer Klaassen, over hetzelfde punt van vraag?

De heer KLAASSEN: Ja voorzitter, dank u wel. Voorzitter, u bent gewend dat HAP altijd meedenkt in oplossingen. De R-netlijn ligt nu bovenop de Kruisweg, waar natuurlijk ook toentertijd de Zuidtangent

opgericht werd, ten tijde van de Floriade een kleinschalig industrieterrein was. Het industrieterrein breidt zich steeds verder uit richting het noorden. Op het moment dat we de halte op de Hoeksteen zouden leggen in plaats van de Kruisweg, dat scheelt 200 meter voor de werknemers in het gehele bedrijvenpark. Wellicht kunt u die optie voordragen binnen de concessie.

De VOORZITTER: Mevrouw Ruigrok, ga ik weer naar u.

Wethouder RUIGROK: Nou ja, het is een ophaalronde en u geeft allerlei zaken mee in deze ophaalronde. Ik kan me voorstellen dat we dat dan dus aanscherpen in die brief en dan ook suggesties daarin meegeven. Nou weet ik dat het verplaatsen van bushaltes, nog niet zo'n eenvoudig klusje is. Maar ik hoor u duidelijk om aan te geven een aantal aanscherpingen te maken zodat we nog duidelijker die wens en dat advies van u als raad voorleggen in dit adviesstuk. Dan wil ik nog één ding ook wel zeggen over beprijzingen want wij hebben dus van de vervoerder aangegeven gekregen, dat ze dat niet zo per specifiek punt kunnen doen, maar ik heb natuurlijk wel eens eerder verteld dat als je zegt van laten we ook nog een halte, even een lusje hier maken of een lusje daar, dat het € 35.000,00 per week kost om vijf minuten extra te rijden. Dus zelfs als er zulke mooie businessplannen aan ten grondslag liggen, dan kan het de ene keer wel uit en de andere keer niet. En ja, ik heb laatst bijvoorbeeld ook begrepen dat in Zeeland heeft gewoon niemand ingeschreven voor een concessie openbaar vervoer, omdat niemand daar brood in zag. Dat is dieptriest, hè? Ik vind het echt een treurig dieptepunt, dat we dus inderdaad zeggen dat we graag dat openbaar vervoer willen, we willen het fijnmazig, we willen het regelmatig, van hoge kwaliteit. Maar ja, dan moet je wel partijen ook vinden die bereid zijn, of die daar dus voldoende brood in zien om dat ook uit te zetten. Ik kijk even of ik nog andere zaken heb. Even kijken.

De VOORZITTER: Personeelstekort, onderhoud?

Wethouder RUIGROK: Ja, dank u wel. Over het personeelstekort, mijnheer Schaap vroeg daar volgens mij naar, en anderen ook, dat ligt met name bij de chauffeurs, dus op het gebied van de technische ondersteuning is dat eigenlijk gemiddeld zoals overal. Maar het personeelstekort is zo nijpend dat ook Connexxion nog eigenlijk helemaal niet op korte termijn, zelfs voor het volgende jaar nog niet ziet dat ze dat gaan oplossen. Wat we wel doen is dat we onze boeteregeling weer opnieuw hebben ingezet. Tijdens corona waren we daar wat coulanter in en zeiden we, u haalt niet precies de afspraken die we hebben gemaakt. Nu hebben we gezegd, ja, dat is voorbij. Als u zich niet houdt aan de afspraken, dan wordt daar gekort op de vergoeding vanuit de Vervoerregio. Om zomaar andere vervoerders te laten rijden, dat is vaak helemaal niet realistisch en haalbaar voor andere vervoerders, om op één klein stukje bijvoorbeeld te gaan rijden. We moeten echt proberen die vervoerder weer te helpen met het vinden van personeel. Wat we bijvoorbeeld doen bij andere vervoerders is dat we een ontheffing hebben gegeven dat buschauffeurs allemaal Nederlands moeten spreken, dus dat we ook van Engelstaligen nu zeggen nou dat is hartstikke fijn want dan zijn er tenminste meer mensen beschikbaar die op de bus kunnen rijden. Maar blijkbaar vinden toch nog niet genoeg mensen het aantrekkelijk om op de bus te gaan rijden. Dus laten we allen oproepen in onze omgeving als we mensen kennen en die denken van, dat lijkt me een mooie baan. We hebben nog heel veel chauffeurs nodig. Even kijken. Ja, de Europaweg. Dat was best wel een ingewikkelde, want het gaat om een halte in Haarlem, bij het Spaarne Gasthuis in Haarlem. En Haarlem heeft aan Connexxion gevraagd of ze kunnen halteren bij dat grote knooppunt, waar we eigenlijk alles als een soort hub bijeen laten komen. En daarvan heeft Connexxion gezegd dat dat kan. En dan voldoen we helemaal aan die loopafstand, want het is 300 meter naar het ziekenhuis. Dus je kan dan kiezen, je halteert op die hub en je gaat 300 meter lopen of je stapt over op een andere bus en gaat dan alsnog. Dus ik denk dat we daar niet verder mee komen als we Haarlem gaan vragen om terug te komen op hun eigen advies. Voorzitter, had u nog zo een hulplijn voor me? Oh, doortrekken van tram 1 en 2 naar Badhoevedorp, ja dat zouden we in de regioraad kunnen vragen. De concessie

loopt nu natuurlijk, de aanvraag daarvoor. Nou weten we zelf en mevrouw Kliphuis weet dat als geen ander, dat in Badhoevedorp het al moeilijk is om de bus gewoon echt goed ergens te laten rijden, maar dit zal aan de noordkant zitten, maar u kunt dat inbrengen als u dat zou willen, de suggestie kwam van mijnheer Boerman.

De VOORZITTER: Mijnheer Boerman, u wilt daar iets over zeggen?

De heer BOERMAN: Misschien is dat vanavond niet de juiste avond en moet ik dat in Amsterdam delen, maar het zou ook wel heel veel schelen als tram 2 in ieder geval tot aan Badhoevedorp zou komen, tot aan de Sloterbrug. Dat zou wel een stuk schelen.

Wethouder RUIGROK: U zit in de regioraad dus u kunt het inbrengen.

Mevrouw KLIPHUIS: Voorzitter, die tram is niet doorgegaan ooit omdat er een referendum is geweest en die tram moet dan door een stuk natuur heen om daar te komen. Dus ik steun dit initiatief van harte om dit in te brengen in de regioraad en ben heel benieuwd hoe onze Amsterdamse collega's in de regioraad hierop gaan reageren. Maar aan mijn kant van de brug zal daar positief op gereageerd worden.

De VOORZITTER: Dank u wel mevrouw Kliphuis, voor de reactie. Niet een directe vraag, maar mijnheer Boerman wilde u daarop reageren?

De heer BOERMAN: Ja graag, want ik weet de voorgeschiedenis maar er zijn verschillende varianten denkbaar. Er zijn verschillende tracés denkbaar. We leven nu in een iets andere tijd, dus ik zou willen kijken naar... Nee, dat lijkt me voldoende.

De VOORZITTER: Dank u wel. Mijnheer Schaap, klopt het dat ik uw hand ook zag? Nee, geen extra vraag. Dan kijk ik even naar mevrouw Ruigrok en of alle vragen beantwoord zijn.

Wethouder RUIGROK: Ik heb nog… Oh, mevrouw Smand.

Mevrouw SMAND: Dank u wel, voorzitter. Nog even een vraag aan de portefeuillehouder als het gaat om de vragen die door de dorpsraad Badhoevedorp zijn gesteld. Wat ik al aangaf, die zijn veel breder dan een halte erbij of een halte eraf. Het gaat echt veel meer om strategische vraagstukken. En eigenlijk was mijn vraag, en misschien moet ik dat nog even goed toelichten, is een gesprek met Connexxion wel het goede landingsterrein voor die brede vragen want Connexxion kan niet echt heel veel bewegen heb ik de indruk. Goed, dan gaan we invullen maar is dat het goede landingsterrein? Dat is even de vraag moet het niet ergens anders geadresseerd worden?

De VOORZITTER: Mevrouw Ruigrok.

Wethouder RUIGROK: Ja, dank u wel dat u die vraag nog stelt, want we hadden laatst weer een gesprek met de dorpsraad Badhoevedorp. Een plan van aanpak komt binnenkort naar u toe om de gevraagde evaluatie van ook het verkeersstructuurplan, maar ook om die veel breder te trekken van hoe wordt er nou gekeken naar ov, maar ook in een breder geheel, precies wat u ook zegt, ook kleine busjes laten rijden, andere vormen. En ik wilde dat juist graag meenemen in die evaluatie, van wat zijn er voor mogelijkheden, wat willen mensen, dus niet alleen de mensen die er wonen, maar ook de mensen die daadwerkelijk in die bus zitten, die wil ik ook graag betrekken bij die evaluatie. Dus dan halen we dat allemaal op en dan kunnen we de delen die wel bij de vervoerder terechtkomen met de vervoerder bespreken, maar andere delen misschien op een andere manier aanpakken. En wat ik ook nog wilde

aangeven, ik noem het dus even die sleeplijst, het lijkt me goed als u zelf kijkt van, willen we dat eigenlijk nog wel, maar zolang u vindt dat we dat gewoon moeten blijven bepleiten en iets nadrukkelijker wellicht, zouden we dat kunnen bevragen. Ik wil wel aangeven dat we natuurlijk wel een lastige tijd hebben gehad, eerst met corona en nu met personeelstekorten. Toch hebben we daarvoor best wel vaak ook wel medewerking gehad van Connexxion, van nou, daar gaan we naar kijken of dat gaan we ook doen, daar gaan we in mee. Bijvoorbeeld over de bedrijventerreinen met Schiphol Trade Park. Daar lopen de gesprekken nog dus het is niet zo dat er overal nee op komt. Maar ja, zodra er wat meer ruimte komt bij de vervoerder, door personeel en door het aantrekken van reizigers, want dat gebeurt in die HOV-lijnen. We zien het heel mondjesmaat, maar het gebeurt wel weer. We zijn nog niet op het niveau van 2019, maar er zit wel weer een stijgende lijn in. En dan hoop ik ook dat er dan ook weer meer ruimte ontstaat om mee te gaan met de adviezen die we geven.

De VOORZITTER: Dank u wel. Ik zie daar nog een aanvullende vraag van mijnheer Blom.

De heer BLOM: Komt Connexxion zelf ook met ideeën om veranderingen…?

De VOORZITTER: Zeker is het antwoord, hoor ik naast me.

Wethouder RUIGROK: Jazeker, dus ze geven ook soms aan dat dit niet goed werkt of dat iets anders moet. Dat gebeurt ook.

De VOORZITTER: Dank u wel. Dan kijk ik rond of er nog andere vragen zijn aan het college. Mijnheer Schaap.

De heer SCHAAP: Nou, ik hoop dat ik het niet gemist heb. Ik heb twee suggesties gedaan. Eén vraag gesteld, die ik zo niet heb gehoord. De vraag over alles buiten de Ringvaart betrekken binnen de Amstelland-Meerlanden Vervoerregio. En de suggesties over lijn 341 en lijn 160.

Wethouder RUIGROK: Ik had genoteerd dat u lijn 161… Oh maar die was dan gesplitst. Oké, nee dat heb ik begrepen. Nou, ik denk, u brengt het aan, ik denk dat we het mee kunnen nemen in onze wensenlijst. En de concessies uitbreiden naar buiten de Ringvaart, als het specifiek bijvoorbeeld over Spaarndam en Halfweg gaat. En als je het dan gaat doen onder AML, onder de Amstelland-Meerlanden-concessie dan mogen er alleen maar lijnen naar Zwanenburg en Hoofddorp gaan en daar zijn de inwoners van Spaarndam en Halfweg niet per se bij gebaat dus dat helpt dan niet direct. Dus uw wens om ze dan te helpen wordt dan niet direct werkelijkheid.

De VOORZITTER: Voldoende beantwoord zo?

Wethouder RUIGROK: En de nachtbus… Ze staan er toch in, neem ik aan in het lijstje? De wens van de uitbreiding van het nachtbusvervoer.

De VOORZITTER: Zullen we het even centraal met z'n allen doen? Dat is misschien wel het handigste. Wilde iemand nog reageren op de nachtbus? Mijnheer Beusenberg?

De heer BEUSENBERG: Ja, dank u wel voorzitter. Ik had hem even niet gezien in het lijstje, dus ik ben even snel aan het zoeken. Maar ja, als hij erin staat, dan is dat helemaal goed.

De VOORZITTER: Hartelijk dank. Kijk ik nog één keer rond of alle vragen voor nu aan de wethouder voldoende beantwoord zijn. En dat is het geval. Dan zullen we de eerste termijn afsluiten. Wil ik nog wel even meegeven voor de notulen dat GEZOND Haarlemmermeer, EEN Haarlemmermeer, BVNL,

ChristenUnie-SGP en Forum voor Democratie hier niet aanwezig zijn. En daarmee kunnen wij naar de tweede termijn. Er is inderdaad al een aantal dingen gezegd over een wensenlijstje, die zijn net ook al ter tafel gekomen. En ik heb één onderwerp gehoord over het doortrekken van de nummer 1 of 2. Ik weet niet of u dat nog verder wilt bespreken. Ik hoor graag of er nog andere onderwerpen zijn, dus misschien is het handig om eerst even een rondje onderwerpen te doen. Als er nog behoefte is? Mijnheer Boerman.

De heer BOERMAN: Ook over 1 en 2, volgens mij hebben we het daarover gehad. Ik ga dat gewoon meenemen richting de plek waar het eerst aan de orde is. Volgens mij is dat het handigste. We hoeven er niet nu al meteen van iedereen een mening over te hebben. Dat gaat daar wel zijn weg volgen.

De VOORZITTER: Prima. Mevrouw Kliphuis.

Mevrouw KLIPHUIS: Sorry voorzitter, geen punt voor de tweede termijn, maar ik denk dat we als woordvoerders even moeten gaan zitten met commentaar die hier is geleverd op de structuur en ook mijn opmerking bijvoorbeeld over wat kunnen we met die andere mobiliteitsoplossingen die wel in het beleidskader zitten maar die we niet terugzien om dat even met de woordvoerders die ook in de regioraad zitten te bespreken om te kijken hoe we dat daar dan gaan adresseren.

De VOORZITTER: Ik denk dat het een voorstel is aan iedereen vanuit mevrouw Kliphuis. Zijn er verder nog… Is er nog een onderwerp voor de tweede termijn? Mijnheer Boerman, u wilt nog wat zeggen.

De heer BOERMAN: Het is geen onderwerp voor de tweede termijn, maar ik denk nog wel een opmerking. Het ging over die nachtnetten en nachtlijnen. Ik zie die wel staan in de niet-gehonoreerde wensen, maar ik zie ze niet staan in het huidige lijstje. Dus misschien heeft de heer Beusenberg wel gelijk en zouden die in het huidige lijstje moeten staan.

De VOORZITTER: Dan gaan we toch nog even terug naar de wethouder.

Wethouder RUIGROK: Dank u wel, voorzitter. Ja, dat nemen we alsnog mee, heb ik net doorgekregen. Dus hij gaat er nog een keer in.

De VOORZITTER: Kan ik dan zeggen dat het onderwerp in ieder geval voor nu voldoende besproken is? En kan ik ook concluderen dat de nota dus voor verdere voortgang door kan? Dat is helemaal prima. Dan wil ik u danken en een fijne avond verder.