VERSLAG VAN DE SESSIE VAN DE RAAD DER GEMEENTE HAARLEMMERMEER OP DONDERDAG 23 JANUARI 2025

Onderwerp: Sessieverzoek Forza! 'Eerst bewegen en dan pas bouwen'

Voorzitter: mw. M. Woolthuis

De leden: mw. G.D.W. van 't Hull-Bettink, mw. J.B. Kamsteeg, dhr. C.L. Klaassen, dhr. E.J. van der Peet, dhr. J.C. Soellaart, mw. C.R. Smand, dhr. R. Staal, dhr. K. Sulmann

Griffier: dhr. M.H.H. Gerding

Portefeuillehouders: mw. M.H. Ruigrok, mw. B.C. van Straten-van Diepenbeek

Insprekers: Geen

De VOORZITTER: Welkom allemaal bij dit sessiedebat. Dit sessiedebat is aangevraagd door de fractie van Forza! en gaat over 'eerst bewegen en dan bouwen'. Voor u liggen geen raadsvoorstel en geen beslispunten, maar wel een motivatieformulier. Daar staat al een aantal punten in benoemd die Forza! vanavond graag wil bespreken. Die ga ik vast even voor u opnoemen. De vragen zijn: is automobiliteit belangrijker dan het recht op wonen? Moeten we het adagium 'eerst bewegen, dan bouwen' heroverwegen? Wat is de vrijheid van bewegen? Wat is duurzame en verantwoorde stadsontwikkeling? Zijn er in Haarlemmermeer alternatieve manieren denkbaar om nieuwe wijken te ontwikkelen zonder daarbij de parkeernormen en wegcapaciteit leidend te laten zijn? En als laatste: hoe beïnvloedt de uitvoerbaarheid van de Investeringsstrategie Wonen de woningbouwambities? Dat zijn de punten die zijn opgegeven in het sessieverzoek.
Er zijn geen insprekers voor vanavond, dus we gaan zo beginnen met de eerste termijn. Forza! krijgt daarvoor de opening van vanavond en dat doen we hier vooraan. Dus u mag vast komen.
Ter afronding van de eerste termijn kan er door het college worden gereageerd op de vragen die zijn gesteld. Technische vragen horen niet in deze sessie thuis. Dan denk ik dat ik alles heb gehad. Daarna gaan we door naar de tweede termijn voor een vrij debat als er nog andere onderwerpen zijn. U kunt zich inderdaad aanmelden als u hierna wilt volgen als spreker. Dan geef ik nu het woord aan mijnheer Vermeulen van Forza!

De heer VERMEULEN: Voorzitter, dank u wel. Forza! gaat inderdaad een aantal vragen stellen vanavond die u waarschijnlijk eerder van GroenLinks zou verwachten.
Net als de VVD heeft ook Forza! altijd de vrije keuze van vervoer bedongen en daar verandert ook met deze sessie niets aan. Sterker nog, als er iemand van 'vroem-vroemen' houdt, ben ik dat zelf.
Maar tegelijkertijd kunnen we bij Forza! onze ogen niet sluiten voor andere maatschappelijke belangen die samenhangen met die vrijheid en de interpretatie dat die vrijheid van keuze inhoudt dat die altijd ook maximaal gefaciliteerd moet worden. Dit heeft er namelijk toe geleid dat automobiliteit nog steeds een bovenliggende rol speelt in tal van beleidskeuzes. Hiervan lijkt, dat is althans de indruk die bij Forza! leeft, woningbouw het ondergeschoven kindje.
In het verleden is de keuze gemaakt om eerst te bewegen en dan pas te bouwen. De vraag is wat bewegen precies inhoudt en hoe zich dat verhoudt tot de woningnood. Onze gemeente heeft ambities ten aanzien van woningbouw. We zijn zelfs een van de drie landelijke hotspots. Haarlemmermeer groeit naar 200.000 inwoners. De Haarlemmermeerse bevolking is volgens het CBS relatief jong, welvarend en gezond. In 2035 hebben we daardoor, als die groei doorgaat, 35.500 inwoners in de leeftijdsgroep

20 tot 35 jaar, van wie nu nog 40% thuis woont omdat ze geen passende woonruimte weten te vinden. Als we daar dus geen verbetering in weten te brengen, wonen er in 2035 14.200 jongeren uit die groep tot 35 jaar nog thuis. Het zijn er nu overigens 11.000. Dat zijn jongeren die ook graag ergens willen wonen.
In de afgelopen twaalf jaar verdubbelde het aantal woningzoekenden dat op zoek is naar een sociale huurwoning in onze woonregio naar 144.000 mensen. Vorig jaar reageerden 26.200 mensen op 295 sociale huurwoningen die voor eerste verhuur vrijkwamen in onze gemeente. Ondanks deze nood komt woningbouw moeizaam van de grond.
Aan die moeilijkheid liggen natuurlijk vele oorzaken ten grondslag, maar een van die oorzaken, en wat ons betreft zeker niet de onbelangrijkste, is de slecht gedefinieerde keuze om pas te bouwen als we kunnen bewegen. Dat dat bewegen uitdagend is, wordt deels veroorzaakt door de vele verschillende overheden die betrokken zijn bij dat bewegen. Ik hoorde dat net al iemand noemen. We hebben de rijksoverheid, we hebben twee provincies, onze hele gemeente grenst aan veertien andere gemeenten, we hebben een waterschap en dan zitten we ook nog in een samenwerkingsverband, de MRA. De besluitvorming gaat daar stroperig.
Haarlemmermeer heeft in vergelijking tot andere gemeenten binnen de MRA ook veel meer wegen over haar grondgebied lopen. Ik wist niet dat het zoveel was, maar het is 111 kilometer rijksweg, 80 kilometer provinciale weg en 705 kilometer gemeentelijke en waterschapswegen. Dit enorme aantal kilometers komt zowel door de schaalgrootte van de gemeente als door de doorgangsfunctie die de gemeente heeft voor het verkeer in de Randstad.
Iedereen wil die woningbouw, maar als het op bewegen aankomt, staat niemand vooraan in de rij om daar geld en ruimte voor vrij te maken. Maar wat is dan dat bewegen precies? Ik weet nooit goed hoe ik het uit moet spreken, ik zeg altijd 'krauw', maar het CROW uit Enschede heeft die kennis beschikbaar via een online kennisbank in richtlijnen en handreikingen. Maar deze richtlijnen en handreikingen veranderen in onze gemeente steevast in beleid, waar strak de hand aan gehouden wordt. Dat maakt het vaak moeilijk om te werken vanuit de bedoeling. We gaan dan namelijk niet meer kijken naar wat nog wel kan, of naar de vraag of een keuze gemaakt kan worden om die richtlijnen wat vrijer te implementeren.
Zo hebben we een project voor zorgwoningen aan de IJweg in Nieuw-Vennep afgeschoten zien worden omdat de wegcapaciteit dat niet toe zou laten. Dat de toekomstige bewoners niet in de ochtend- of avondspits reizen, speelde daarbij geen rol. Hetzelfde geldt voor de rotonde Spieringweg-Bennebroekerweg in Zwaanshoek. De bouw van 150 woningen werd afgeschoten op dat bewegen. Later onderzoek wees uit dat deze 150 woningen gemiddeld twaalf seconden reistijd toe zouden voegen op de rotonde. In Zwanenburg wil een bedrijf aan de Dennenlaan, dat daar naar haar aard al lang niet meer thuishoort, verhuizen en op de vrijgekomen grond woningen bouwen, maar ook daar zijn die 'bewegenregels' weer de spelbreker. Er is bedacht dat ze eerst de weg moeten aanleggen naar de achtergelegen Kerkhoflaan. Ook die woningen worden dus niet gebouwd. En langs de Ringdijk mogen vanwege het vermeende autogebruik geen woningen gesplitst worden en ga zo maar door.
Dat het ook anders kan, bewijst ons eigen college in Lisserbroek waar nog geen van de bestaande verkeersproblemen is opgelost, maar waar we toch gaan bouwen. De resterende problemen moeten dus getackeld worden lopende het project. Hier lijkt dus wel gekozen te zijn voor de woonbelangen van grote groepen mensen. Dus daarom wil ik vanavond vragen, ik ga de vraag nog een keertje stellen, als we het met zijn allen hebben over 'eerst bewegen en dan pas bouwen', wat houdt dat bewegen dan in? Hoe maximaal moeten wij dat autogebruik faciliteren? Of kunnen we daar ook anders naar kijken? Kunnen we ook zeggen 'we gaan meer prioriteit geven aan wonen en iets minder aan het bewegen', zodat we als het ware mensen de keuze laten om voor een ander vervoermiddel te kiezen? Kunnen we dat bewegen en bouwen ook slim gebruiken door bijvoorbeeld ouderenwoningen te bouwen op locaties waar de experts van zeggen dat de weg vol is? En is het nog van deze tijd om alle ruimtelijke ontwikkelingen af te laten hangen van het gebruik van de auto en theoretische wegcapaciteit? Kunnen er ook achteraf oplossingen komen? Dat betekent: kunnen we werken vanuit de praktijk? Moeten we

misschien toe naar de situatie die in Lisserbroek lijkt te gelden, waar we wel eerst gaan bouwen en dan pas kijken of we tegelijkertijd de verkeersvraagstukken simultaan kunnen behandelen? Moeten we op trajecten die, wat capaciteit betreft, lijken te worden beïnvloed door woningbouw accepteren dat de gemiddelde reistijd toeneemt? En zo ja, welke toename van reistijd achten we acceptabel en zouden we dat aan onze inwoners, misschien middels een enquête in de krant, kunnen voorleggen? Moeten we accepteren dat bij de vrijheid van vervoermiddelen ook de conclusie mag horen dat je met de fiets eerder op je bestemming bent dan met de auto? Weegt het gevestigde belang – ook iets om mee te nemen vanavond – zwaarder dan het belang van de woningzoekende die nog geen deel uitmaakt van onze gemeente?
We zijn dus benieuwd wat onze raad daarvan vindt en ik hoop dat we daar een mooi gesprek over kunnen hebben met zijn allen.

De VOORZITTER: Dank u wel mijnheer Vermeulen, dan mag u weer plaatsnemen op uw plek. Dan is het woord aan mevrouw Van 't Hull van de VVD. Ik zal vast vermelden dat daarna de heer Soellaart aan het woord is, daarna mijnheer Sulmann, daarna mijnheer Staal, daarna mevrouw Smand en daarna mijnheer Van der Peet en als laatste mevrouw Kamsteeg en dan zie ik nog mijnheer Klaassen. Dan weet u de volgorde vast. Aan u het woord.

Mevrouw VAN 'T HULL: Dank u wel voorzitter.
Laten we beginnen met de positieve opmerking dat Forza! constructief wil meedenken over hoe we de woningbouw kunnen versnellen en hoe we belemmeringen kunnen wegnemen. Echter, deze specifieke belemmering is al eerder door de VVD gesignaleerd en ter sprake gebracht en is zelfs al vastgelegd in ons coalitieakkoord. We hebben dus wel een iets andere visie op de werkelijkheid. We hebben het credo nog steeds, maar waar nodig passen we de benadering 'op tijd bewegen, dan bouwen' toe. Dit geeft ons de flexibiliteit om snel woningen te bouwen zonder concessies te doen aan de noodzakelijke infrastructuur.
Voor de VVD zijn de woningbouwambities onlosmakelijk verbonden met de kwaliteit van leven. We willen dat mensen hier fijn kunnen wonen, maar tegelijkertijd moet mobiliteit veilig, op tijd en comfortabel zijn. Dit betekent dat we keuzevrijheid in vervoersmiddelen nastreven, met maatwerk afhankelijk van de locatie van de woningbouw. Dan is het heel interessant om te horen dat Forza! Lisserbroek als voorbeeld neemt. Dat is, denk ik, een uitstekend voorbeeld waar we bezig zijn met op tijd bewegen en dan bouwen waar we dat dus al toepassen als maatwerk.

De VOORZITTER: Dank u wel mevrouw Van 't Hull, dan gaan we verder met mijnheer Soellaart van de ChristenUnie-SGP.

De heer SOELLAART: Voorzitter, de fractie van de ChristenUnie-SGP begrijpt de frustratie dat het bouwen van woningen zo ontzettend lang duurt. Wij voelen die zelf ook. Het is heel goed om te kijken naar mogelijkheden om het proces te versnellen. De vragen die gesteld worden in de motivatie dienen uiteindelijk allemaal hetzelfde doel: vindt u als raad ook dat niet eerst alle wegen aangelegd moeten worden, voordat er gebouwd kan worden? Ja, dat vinden wij ook. Zorg dat de openbaarvervoervoorzieningen veel beter worden. Zorg voor wegen die de ontsluiting regelen. Maar die hoeven, wat ons betreft, niet altijd klaar te zijn voordat het bouwen begint, zoals in Lisserbroek.
We missen concrete voorstellen voor vanavond. Na het lezen van het boek Het recht van de snelste ben ik er nog meer van overtuigd geraakt dat we een slaaf van de auto zijn geworden als samenleving en dat het moeilijk is om van deze verslaving af te komen. We zullen het eerlijke verhaal moeten vertellen. Als u dagelijks 100 kilometer moet rijden om naar uw werk te komen, zal de reistijd vanuit uw nieuwbouwhuis lang zijn. Dat is des te lastiger omdat het ov vanuit veel kleine kernen in onze gemeente te wensen overlaat.
Wij zullen moties die de bouw van woningen versnellen zeker steunen. Tot zover, voorzitter.

De VOORZITTER: Dank u wel mijnheer Soellaart. Dan gaan we door naar mijnheer Sulmann van GEZOND Haarlemmermeer.

De heer SULMANN: Dank u wel voorzitter, laat ik met het motivatieverzoek beginnen. Hierin stelt Forza! dat een paar minuten extra reistijd een acceptabel offer is om voor meer mensen passende huisvesting mogelijk te maken. Meteen de vraag: zijn die paar minuten twee minuten, of kan het ook twintig minuten zijn? Is dat een offer voor de huidige bewoners of voor nieuwe bewoners?
De ambitieuze woningplannen van onze fijne gemeente stuiten ons steeds meer tegen de borst. Ten koste van wat allemaal moet en zal hier de gemeente volgebouwd worden? We deinzen er niet voor terug om voor veel geld bestaande wegen af te sluiten en nieuwe, vaak ongewenste wegen aan te leggen. Voor de boeren in Haarlemmermeer is amper ruimte. De achterstand in groen van onze eerdere bouwprojecten is nog lang niet ingelopen en de voorzieningen staan onder grote druk. Dan moeten we met zijn allen ook nog langer in de file staan. Het volstampen van de gemeente heeft een prijs.
U proeft waarschijnlijk wel onze kritische houding ten opzichte van die paar minuten. Is er bijvoorbeeld ook gedacht aan hulpdiensten? Prachtig al die huizen, maar in de spits moet je de ambulance maar even niet bellen. Is de extra wachttijd tijdelijk? Hoelang duurt dat dan? Twee weken, twee maanden, twee jaar? Of leggen we die weg uiteindelijk helemaal niet aan? Ik hoef eenieder toch niet te herinneren aan de chaos die is gecreëerd in Badhoevedorp doordat wegen nog niet klaar waren, maar de huizen er natuurlijk wel stonden? Grote vrachtwagens wurmden zich door de 30km-straten die daar totaal niet geschikt voor zijn. Hele wijken kwamen in opstand omdat de veiligheid zwaar in het geding was.
Afsluitend voorzitter, iedereen snapt het belang van nieuwe woningen, maar ten koste van wat moet en zal er gebouwd worden? De motie Eerst bewegen, dan bouwen blijven wij steunen. Al was het maar omdat beweging goed is voor iedereen. Tot zover.

De VOORZITTER: Dank u wel mijnheer Sulmann, dan gaan we door naar GroenLinks, naar mijnheer Staal.

De heer STAAL: Dank u wel voorzitter, ik heb het al vaker gezegd, maar het blijft, pijnlijk genoeg, terugkeren in deze gemeenteraad: de urgentie voor de woningnood ontbreekt. Er zijn jongeren die de volgende stap in hun leven niet kunnen nemen en ouderen die niet kunnen doorstromen naar een passende woning. Dan is er nog een heel grote groep spoedzoekers die tussen wal en schip raken. Ons woonbeleid sluit niet aan bij de woonbehoefte van de woningzoekende. Mijnheer Vermeulen noemde net al een aantal cijfers daarover. Steeds wordt het belang van de woningzoekende jongeren, senioren en lage en middeninkomens ondergeschikt gesteld aan het gevestigde belang. Dus als ons gevraagd wordt of een auto belangrijker is dan een woning, dan is de keuze voor ons snel gemaakt. Wonen is namelijk een grondrecht en in een auto kan je niet wonen.
Dat houdt niet in dat we het belang van mobiliteit niet inzien. Mobiliteit is belangrijk voor de maatschappij, voor de mens en de economie. Maar we geven op dit moment wel erg veel ruimte voor één bepaalde vorm van mobiliteit, namelijk de auto. Daarom vinden wij dat er bij nieuwbouwprojecten veel beter gekeken moet worden hoe het ruimtelijk wel kan en daarbij ook verantwoordelijkheid kan worden gegeven aan het individu. Mensen zijn slim, creatief en passen zich aan aan de situatie. Ze zoeken simpelweg naar de snelste of beste manier van reizen, gegeven de omstandigheden. Iemand die in Amsterdam, Haarlem of een andere grote stad werkt, weet allang dat de auto niet het efficiëntst is. Dat vinden we allemaal normaal. Die pakken het ov omdat het simpelweg het beste is. Of zelfs een fiets.
Het is aan ons om het ruimtelijke kader zo in te richten dat mobiliteit minder ruimte kost om zoveel mogelijk woningen in te passen op de schaarse grond. Dan past het huidige autogebruik daar niet in, want meer asfalt leidt tot meer auto's en niet tot minder files. Daarom zou ik graag met mijn collega's in gesprek gaan over het idee om bij nieuwbouwprojecten anders om te gaan met de CROW-richtlijn. In het boek Het recht van de snelste, wordt de directeur van het CROW, Pieter Litjens, ook volgens mij bij

u wel bekend, aangehaald die vertelt 'als er gedoe was over de herinrichting van een kruispunt of verkeersplein en er waren partijen die iets anders wilden en ik als wethouder dan die zin toevoegde 'het is wel volgens de richtlijnen van het CROW', merkte ik dat er vervolgens veel minder discussie ontstond'. Daarom zouden wij graag het gesprek aangaan om bijvoorbeeld te kijken of we met een bandbreedte of een 90%-versie van die richtlijnen van het CROW bij nieuwbouw kunnen kijken, bijvoorbeeld naar het parkeren. Dank u wel voorzitter.

De VOORZITTER: Dank u wel mijnheer Staal. Dan is nu het woord aan mevrouw Smand van D66.

Mevrouw SMAND: Dank u wel voorzitter. Eerst bewegen en dan bouwen. Een mooi principe. Het weerspiegelt ook de ambitie van onze gemeente om aan duurzame en doordachte stadsontwikkeling en dorpsontwikkeling te doen. We willen ervoor zorgen dat nieuwe wijken goed bereikbaar zijn. Dat er voldoende parkeer- en verkeersruimte is en dat inwoners zich soepel kunnen verplaatsen. Dat is essentieel voor de leefbaarheid van onze gemeenschap. Maar vandaag staan we ook voor andere, urgentere uitdagingen, de woningcrisis. Mensen wachten te lang op betaalbare huisvesting en sommige huishoudens zien gewoon hun toekomst heel onzeker worden.
Dit vraagt om moedige keuzes. We hebben al in onze eigen fractie gezien dat een gewaardeerd fractiemedewerker is verhuisd naar een andere gemeente puur en alleen omdat ze geen huis kon vinden. Dus we moeten de kernvraag stellen: wat heeft prioriteit? Een goede verkeersdoorstroming, of het recht op een woning? Want terwijl wij streven naar goede infrastructuur, lopen woningbouwprojecten hier en daar ook wel vast. We zien met name bij de kleinere projecten dat het bouwen daarvan, het aanleggen daarvan, praktisch stilvalt door de eisen die we stellen.
Dat brengt mij tot de kern van dit debat: hoe kunnen we onze waarden, duurzaamheid, bereikbaarheid en wonen, op een evenwichtige manier combineren? Daarbij wil ik drie belangrijke punten onder de aandacht brengen die wellicht in het debat terugkomen.
Balans zoeken in prioriteiten: zijn we bereid om beperkte offers te brengen als dat betekent dat we meer mensen een dak boven het hoofd kunnen bieden?
Flexibiliteit in toepassing van normen: moeten we overal rigide vasthouden aan parkeernormen en maximale doorstroming of zijn er ook gebieden waar creatieve oplossingen mogelijk zijn, zoals deelmobiliteit, autoluwe wijken of de frietzak uit het boek Het recht van de snelste van Thalia Verkade en Marco te Brömmelstroet? Een aanbevelingswaardig boek om te lezen.
Duurzaamheid als verbindende factor is ook een belangrijk punt. De discussie over mobiliteit mag niet losstaan van onze duurzaamheidsdoelen. Een autogerichte ontwikkeling kan haaks staan op klimaatambities.

De VOORZITTER: Dat roept een interruptie op. Mevrouw Van 't Hull.

Mevrouw VAN 'T HULL: Ja, dank u wel. Ik moet wel een tijdje terug want ik was nog even aan het nadenken. Ik dacht 'ik wil daar toch even toelichting op' want ik hoorde mevrouw Smand wat zeggen over dat we meer moeten kijken naar creatieve oplossingen en misschien dingen anders moeten doen. Dan denk ik 'ja, maar volgens mij doen we dat al'. Dus ik vraag me af hoe D66 dat ziet en wat we dan anders zouden moeten doen dan we nu doen.

De VOORZITTER: Mevrouw Smand.

Mevrouw SMAND: Dat is een goede vraag voorzitter. Dat is inderdaad het vervolg van mijn betoog: dat we al heel veel van deze dingen doen en dat we, wat dat betreft, ook in Haarlemmermeer best vooroplopen als het gaat om experimenteren.
Laten we niet vergeten dat het adagium eerst bewegen, dan bouwen geen doel op zich is. Het is een middel om leefbare wijken te creëren. Maar als het huidige beleid onze woningbouwambities frustreert,

is het onze taak om het adagium te heroverwegen. Daar staan wij voor open onder het motto 'moedig voorwaarts'. Maar nogmaals, we doen al heel wat om innovatieve oplossingen in Haarlemmermeer te implementeren. Dat is ook, denk ik, de weg van moedig voorwaarts. Dank u wel.

De VOORZITTER: Dank u wel mevrouw Smand, dan gaan we naar de partij met de kortste reisafstand tot de voorkant. Dat is mijnheer Van der Peet van het CDA. Aan u het woord.

De heer VAN DER PEET: Ik volg ook nog het STOMP-principe want ik kom hierheen gelopen.
Voorzitter, aan het begin van deze eeuw zijn de Vinex-wijken Floriande en Getsewoud in een relatief korte periode gerealiseerd. Snel realiseren van woningen had toen de hoogste prioriteit waardoor er concessies zijn gedaan op het gebied van groen en mobiliteit. Kort na de oplevering ontstonden al knelpunten en verkeersonveilige situaties. Een Deltaplan Bereikbaarheid, waar tientallen miljoenen aan zijn uitgegeven, bleek noodzakelijk om een inhaalslag te maken. Het principe van eerst bewegen, dan bouwen is in deze periode ontstaan om deze problemen bij nieuwe ontwikkelingen voor te zijn. Bij het vaststellen van de opvolger, de Mobiliteitsvisie, is hier 'vrijheid van bewegen' aan toegevoegd. Kort samengevat: minder auto en meer lopen, fietsen en ov, oftewel STOMP.
Forza! doet het voorkomen alsof het hier nog steeds alleen om automobiliteit draait en dat dit belangrijker zou zijn dan het recht op wonen. Sorry, voorzitter, dat is gewoon onzin en absoluut niet gebaseerd op de feiten en de inzet van de afgelopen jaren. Kijk ook naar ons coalitieakkoord, zoals de VVD ook al zei. In ons mobiliteitsbeleid, dat voor vele andere gemeenten een voorbeeld is, zijn alle ingrediënten aanwezig om tot verstandige en toekomstbestendige keuzes te komen. Het CDA vindt dat dit ook van raadsleden verwacht mag worden; niet alleen denken vanuit het hier en nu. De beslissingen die wij nemen, moeten ook op lange termijn goed zijn voor Haarlemmermeer. Anders zadelen we onze opvolgers op met de problemen die wij nu voorzien, maar niet willen oplossen.
Voorzitter, kiezen voor woningen in plaats van een paar minuten extra reistijd is een veel te simpele voorstelling van zaken. Het gaat ook absoluut niet alleen om de doorstroming, maar vooral om de leefbaarheid en de verkeersveiligheid. Daar hoor ik Forza!, maar ook GroenLinks, in het geheel niet over. Hoe gaan deze partijen aan de inwoners in bijvoorbeeld Lisserbroek, Beinsdorp of Zwaanshoek uitleggen dat er nog een paar duizend extra auto's door het dorp gaan rijden of dat het aantal verkeersslachtoffers nog verder zal toenemen omdat de gemeenteraad blind kiest voor woningbouw?
Voorzitter, met alle respect, wij vragen ons af of Forza! wel in de gaten heeft wat we de afgelopen jaren als raad en college hebben bereikt op het gebied van mobiliteit. De gevraagde alternatieven worden in de vorm van maatwerk al lang ingezet op onze woningbouwprojecten.

De VOORZITTER: U krijgt twee interrupties, mijnheer Vermeulen als eerste.

De heer VERMEULEN: Ja, voorzitter. Dank u wel. Forza! ziet dat we heel veel ambities hebben, maar dat er ook heel veel projecten, naar onze mening althans, onnodig lang duren omdat we inderdaad alles voor elkaar willen hebben op het moment dat daar de eerste paal de grond in gaat. Dan hoeft de weg er nog niet te liggen, maar alles moet getekend zijn. Alles moet klaar zijn. Ik zie alleen al de enorme hoeveelheid geld die er moet komen om alle ambities in het Stationsgebied in Hoofddorp te realiseren. Voordat daar mensen wonen, zijn we gewoon 20, 25 jaar verder, als het er al ooit van komt. Forza! wil niet hier de beslissingen nemen voor die mensen, maar zou in principe in een soort enquête aan de mensen voor willen leggen: als we wel kunnen bouwen, maar we zijn nog niet zover dat we bijvoorbeeld een brug kunnen vervangen omdat we daar een andere gemeente bij nodig hebben, zou het dan voor u een optie zijn dat we dat aan de mensen in het gebied voorleggen, dat we gewoon de vraag stellen? Ik hoorde net bij GEZOND Haarlemmermeer ook de vraag 'is het twee minuten, is het tien minuten of is het twee uur?' Twee uur zal niemand willen, maar als ik zie dat uit een verkeersonderzoek blijkt dat op een bepaald traject twaalf seconden op een rotonde worden toegevoegd, maar dan wel 150 huizen

gebouwd kunnen worden, denk ik 'waarom bouwen we dan die 150 huizen niet als er hier op het gemeentehuis om twaalf seconden een plan uiteindelijk wordt afgeschoten?' Dat is waar ik naartoe wil.

De VOORZITTER: Ik ga even naar de heer Van der Peet voor een reactie denk ik.

De heer VAN DER PEET: Ja voorzitter, ik begrijp best waar Forza! naartoe wil. Alleen denk ik dat het in de praktijk zo simpel niet is. Ik denk dat het niet om doorstroming alleen draait. Dat is een van de schakeltjes, maar denk ook aan de leefbaarheid, aan de uitstoot en geluidsoverlast, de verkeersveiligheid. Dat zijn ook onderdelen van het mobiliteitsvraagstuk die de laatste jaren eigenlijk zelfs nog grotere prioriteit hebben dan doorstroming. Dat zien we in bestaande projecten waar we dat toepassen, onder andere in Lisserbroek waar we dat maatwerk toepassen. U noemde een rijtje met voorbeelden van projecten die niet door zijn gegaan. Ik kan net zo makkelijk een rijtje van projecten noemen die wel doorgegaan zijn, waar maatwerk namelijk de beslissende factor was.

De VOORZITTER: Mijnheer Vermeulen.

De heer VERMEULEN: Als ik nog één vraag mag stellen, met uw permissie? In twaalf jaar tijd zijn we naar 144.000 woningzoekenden gegaan die op zoek zijn naar een sociale huurwoning. Dus het is heel goed dat er wel dingen gebeuren, maar blijkbaar is het onvoldoende want het aantal mensen dat een woning zoekt, is in twaalf jaar tijd verdubbeld. Bent u het dan met mij eens dat we best een keer out of the box mogen denken?

De VOORZITTER: Mijnheer Van der Peet.

De heer VAN DER PEET: Zeker voorzitter, ik ben zeer voor out of the box denken en daarom zien we ook dat we bij bepaalde wijken bijvoorbeeld volledig inzetten op HOV of deelmobiliteit, parkeerhubs. Ik heb ze allemaal al voorbij zien komen in plannen om uiteindelijk toch woningbouw mogelijk te maken. Denk vooral aan Lincolnpark bijvoorbeeld. Dat moet allemaal nog bewezen worden want het is nog niet zover. We kunnen daar ook een probleem hebben georganiseerd. Maar volgens mij doen we in de praktijk al wat u vraagt.

De VOORZITTER: Dank u wel. Dan ga ik naar de heer Staal.

De heer STAAL: Ja, dank u wel. Ik sloeg even aan op de zin van mijnheer Van der Peet dat hij stelde dat wij duizenden auto's meer door Lisserbroek wilden. Nee, dat is niet het principe. U noemde net het STOMP-principe. Daar staan wij ook voor als GroenLinks. Daarom willen we ook meer bussen, juist door Lisserbroek, zodat het wel kan.
Ik wil u eigenlijk een vraag terug stellen daarover. U heeft gezegd 'we moeten het leefbaar houden, we moeten ruimte houden'. Maar hoe schat u nu in de huidige situatie in hoeveel ruimte wij voor de auto reserveren en is dat houdbaar naar de toekomst toe? Is de huidige situatie van hoe wij met de auto omgaan, houdbaar?

De VOORZITTER: Mijnheer Van der Peet.

De heer VAN DER PEET: Voorzitter, dat is heel simpel. Daar denken we, denk ik, helemaal hetzelfde over. Dat is niet houdbaar. Juist daarom zijn we in ons beleid aan het inzetten om veel meer aandacht te geven aan de fiets en aan het OV en veel minder aan de auto. Als we kijken naar de investeringssom die we de afgelopen jaren in de investeringsagenda uitgeven aan die mobiliteitsvormen, is die enorm gestegen ten opzichte van vier, acht jaar geleden. Dus we zijn die verhouding aan het herstellen. Maar daarnaast kunnen we niet ontkennen dat de gemeente Haarlemmermeer gewoon een autogemeente is

en voorlopig ook nog wel zal blijven. Maar meer fiets en meer ov is gewoon de sleutel om projecten rond te krijgen en volgens mij zetten we daar dus ook al op in.

De VOORZITTER: Ik vraag me af of dit misschien ook een goed onderwerp is voor de tweede termijn. Gaat uw gang, mijnheer Staal.

De heer STAAL: Ik wilde nog even zeggen dat ik ook inderdaad zie dat het college echt wel innovatieve stappen neemt. Maar mijn vraag ging er meer over hoe de huidige normen, die CROW-normen, passend zijn gezien de toekomst. Die hanteren we nu wel.

De VOORZITTER: Mijnheer Van der Peet.

De heer VAN DER PEET: Toevallig zit ik enigszins in de CROW-normen. Volgens mij wordt er in de projecten die ik de laatste tijd voorbij heb zien komen, aan allerlei knoppen gedraaid om het onmogelijke toch mogelijk te maken. Kijk naar het Pionier-Bolsterrein en wat voor parkeerhoeveelheid daar wordt aangehouden. Heel veel mensen zijn er bang voor dat dat helemaal fout gaat en dat het een parkeerchaos wordt. Dus dat doen we al. We draaien al aan knoppen, maar we moeten wel verantwoordelijk keuzes blijven maken. Ook voor de toekomstige generaties en de bewoners die na ons komen.

De VOORZITTER: Daarmee is dit debatje afgerond. Gaat u verder met uw spreektekst?

De heer VAN DER PEET: Ja, ik heb nog een klein stukje voorzitter, want ik zei het al, de gevraagde alternatieven worden in de vorm van maatwerk al lang ingezet om woningbouwprojecten vlot te trekken. Kijk naar projecten als Hyde Park, Lincolnpark, maar ook recent Lisserbroek. Bovendien zijn het deze raad en dit college die zijn opgestaan om na het klappen van de Duinpolderweg regie te nemen om te komen tot alternatieven om de woningbouw in Haarlemmermeer-West alsnog mogelijk te maken. De HOV-West, de bus dus, speelt daar een essentiële rol in. We zijn daar nu een tracéstudie aan het doen, ook weer een voorbeeld van zoeken naar alternatieven want niet alles kan meer met die auto. Dat is ook de realiteit.
Het moge duidelijk zijn, voorzitter, het CDA staat voor de volle 100% achter het principe eerst bewegen, dan bouwen, de vrijheid van bewegen en het maatwerk dat we daarin toepassen. Het draait al lang niet meer alleen maar om de auto in Haarlemmermeer.

De VOORZITTER: Dank u wel mijnheer Van der Peet voor de bijdrage. Dan gaan we naar de PvdA, mevrouw Kamsteeg.

Mevrouw KAMSTEEG: Dank u wel voorzitter. Deze sessie is aangevraagd door Forza!, waarvoor onze dank, maar ook dank voor de tip om het boek Het recht van de snelste te lezen. Wat een waardevolle inzichten staan hierin over hoe te kijken naar het verkeer en van wie de straat, oftewel de openbare ruimte, nu eigenlijk is en waartoe deze dient. Maar ook over hoe woorden een andere betekenis hebben gekregen, zoals het woord 'verkeer' dat van het woord 'verkeren' is afgeleid en eigenlijk 'omgaan met' betekent, of 'mobiliteit', zoals net genoemd door de heer Van der Peet, dat ineens alleen over de auto lijkt te gaan.
Ook de PvdA heeft hier ervaring mee. De slogan 'eerst bewegen, dan bouwen' is ooit bedacht door Wil Landzaat, raadslid en commissielid van de PvdA. Zij bedoelde hiermee 'zorg nu eerst dat een woonwijk goed bereikbaar is te voet, met de fiets en het ov'. Echter, dit heeft een heel andere betekenis gekregen en wordt er nu voor gebruikt dat de woonwijk goed bereikbaar met de auto moet zijn. Wat betreft de PvdA zou moeten worden teruggegaan naar de betekenis die het in eerste instantie had. Dit sluit ook naadloos aan bij het STOMP-principe, dat nu gehanteerd wordt.

Bovendien valt in het boek te lezen dat 15% van de Nederlanders maar wekelijks in de file staat en slechts 5% hiervan aangeeft dit als een probleem te zien. Bestuurders lijken het helemaal niet erg te vinden om in de file te staan. Zo was afgelopen week ook op de televisie te horen.
Daarbij is ook al lang uit onderzoek gebleken dat wanneer knelpunten opgelost worden door nieuwe wegen of uitbreiding van wegen, er weer nieuwe knelpunten ontstaan. Dit lijkt dus een doodlopende weg.
De vraag is nu: wat voor gemeente willen wij zijn? Een gemeente vol met wegen waar de auto de baas is? Of willen we fijne woonomgevingen creëren, met veel groen en voldoende mogelijkheden voor onze jeugd om buiten te zijn en zich te ontwikkelen, zodat we ook voldoende woningen voor onze jongeren zullen hebben nu en in de toekomst? Ik hoor het graag in de tweede termijn van mijn collega's.

De VOORZITTER: Dank u wel, mevrouw Kamsteeg. Dan is nu het woord aan mijnheer Klaassen van HAP.

De heer KLAASSEN: Voorzitter, het wordt steeds drukker in Haarlemmermeer. Het is niet langer vanzelfsprekend dat alle huidige en toekomstige woningen, bedrijven en voorzieningen kunnen worden bereikt met de eigen auto. Ruimte en parkeerruimte is niet onbeperkt. Scholen, winkels, sport- en recreatiegebieden moeten naar het idee van HAP goed bereikbaar zijn met de voet, de fiets of het openbaar vervoer, zoals mijnheer Van der Peet net ook al zei, het STOMP-principe. Als dat gerealiseerd is, kunnen we, in dat geval, gebruik maken van de eigen auto ontmoedigen. Hierdoor komt het beleid dat in het coalitieakkoord staat STOMP ook ten goede.
Voorzitter, daarom is HAP voor het investeren in goede bereikbaarheid van woongebieden en werklocaties met het ov en langzame verkeersverbindingen om het eigen autogebruik in de polder terug te dringen. De parkeernorm gaat bij woningbouw en bij ov-knelpunten al omlaag. HAP kiest wel voor maatwerk passend bij de leefomgeving. Dit is ook de reden dat HAP kiest voor het behoud van het landelijke karakter in de kleine dorpen met kleinschalige woningbouw en kiest voor verstedelijking bij de huidige of toekomstige ov-knooppunten en voorzieningen in de grotere dorpen. Dit om zo min mogelijk verkeersbewegingen binnen en buiten de kernen te hebben. Dit komt ook weer de verkeersveiligheid ten goede.
Door minder verkeersbewegingen kunnen we gemakkelijker ontsluiten via het ov. Dat zien we ook met de huidige investeringsagenda en de mobiliteit en de HOV, de buslijnen. Om minder bewegingen of autonetwerk te hebben, pleit HAP er ook altijd voor om maatschappelijke voorzieningen te realiseren bij de nieuwe knooppunten en de nieuwbouwprojecten. Denk bijvoorbeeld aan een goed dorpshuis of wijkgebouw. Zo stellen we zeker dat ook de mindervalide inwoners zonder hulp van vervoer of ov bij de dorpshuizen kunnen komen, met STOMP. Hier dienen we bij nieuwbouwprojecten rekening mee te houden. Het dorpshuis of wijkgebouw is ook het bruisende hart van het dorp of de wijk.
Bij woningbouw wil HAP geen woning of huis bouwen, maar wij willen een thuis bouwen. Een nieuwe wijk vraagt om een nieuwe samenleving die omziet naar elkaar, de samenleving waar buren voor elkaar klaarstaan, een boodschapje voor elkaar meenemen en elkaar of de kinderen naar de sportclub kunnen brengen. Dat scheelt ook weer mobiliteit, het scheelt op alle fronten vervoersbewegingen. Hierdoor houden we een mooie en leefbare polder over met inwoners die onze samenleving maken. Jong, oud, dat maakt voor HAP niet uit, ze moeten fijn kunnen wonen. Als dat inderdaad betekent dat we dus de parkeernormen in nieuwbouwwijken naar beneden moeten zetten, zoals we nu op sommige projecten al doen, dan kan dat. Dank u wel.

De VOORZITTER: Dank u wel mijnheer Klaassen. Daarmee heb ik alle sprekers gehad. Voor de notulen vermeld ik dat BVNL, EEN Haarlemmermeer, FVD, Lid Koolmoes en SRH afwezig zijn. Ik heb niet heel veel vragen gehoord voor het college, maar ik ga toch kijken of u nog ergens antwoord op geeft. Er wordt nee geschud.

Wethouder RUIGROK: Nee voorzitter, wij hebben geen vragen gehoord. Het is een sessie aan de raad. Het is heel interessant om ogen en oren open te houden.

De VOORZITTER: Dan kijk ik naar de raad of u het daarmee eens bent. Dat zie ik. Dat is mooi. Dan gaan we naar de tweede termijn en dan gaan we eerst even ophalen welke onderwerpen u wilt bespreken. U mag naar voren komen als u een onderwerp wilt bespreken. Eerst gaan we even luisteren naar mijnheer Vermeulen.

De heer VERMEULEN: Voorzitter, het doel van deze sessie is om uiteindelijk met partijen die daarin geïnteresseerd zijn een motie uit te werken om in ieder geval op een andere manier te kijken naar hoe we met de CROW-normen omgaan. Ik noemde net al een voorbeeld. Als je seniorenwoningen bouwt aan een drukke weg waar het 's morgens en 's avonds vaststaat en de seniorenwoningen worden afgewezen vanwege het feit dat het een drukke weg is, denk ik dat we op een verkeerde manier met die normen omgaan. Dus ik hoop eigenlijk met jullie allemaal te bereiken dat we de dingen die we al doen, omarmen. Het is echt heel goed wat er in Lisserbroek gebeurt. Ik vind het ook heel moedig wat er bij het Pionier-Bolsterrein gebeurt en hoe we daarmee omgaan. Ik denk dat inderdaad door parkeervergunningen af te geven in omliggende gebieden, zoals het college nu ziet, het daar al problemen mee voor is. Maar ik wil graag ook met elkaar andere problemen voor zijn. Want we zeggen dat we iets doen, maar als we dan naar de absolute aantallen kijken van woningen die opgeleverd worden, kan ik daar nog steeds niet heel erg van onder de indruk zijn. Dus ik hoop samen met jullie, in dit gesprek het college straks iets mee te kunnen geven als 'als er een project komt dat bij een druk knooppunt zit, wijs het niet meteen af, maar kijk op welke manier je er wel mee om kunt gaan'. Ik wil graag horen of iemand het daarover al dan niet met mij eens is.

De VOORZITTER: Ik ben ook benieuwd met u. Ik zie beweging ontstaan. Mevrouw Van 't Hull.

Mevrouw VAN 'T HULL: Ja, ik wil eigenlijk beginnen met een verduidelijkende vraag aan Forza! over wat zij dan precies voorstellen. Wat we hier doen in Haarlemmermeer past ook heel erg bij Haarlemmermeer. We hebben veel verschillende soorten kernen en dorpen en zelfs een stadscentrum, dus we hebben die normen en we passen maatwerk toe. Dus waar zou dan het verschil moeten zitten?

De heer VERMEULEN: Ik heb net het voorbeeld gegeven dat op de IJweg een initiatief komt. De ontwikkelaar die dat voor ogen had, heeft bij ons aan tafel gezeten. Die legde uit dat hij langs de IJweg, waar we ook al grote woningbouw gepland hebben, seniorenwoningen wil bouwen met zorg erbij. Dat plan is afgewezen omdat het op dat stuk van de IJweg gewoon enorm druk is. Ja, inderdaad, als je je kind naar school wilt brengen 's morgens, dan heb je een probleem en als je naar je werk toe moet, waarschijnlijk ook. Maar de bewoners die daar beoogd worden, gaan geen kinderen naar school brengen en hoeven niet naar hun werk in de ochtendspits. Die wonen daar in een woning met zorg. Dan vind ik het zonde dat je een norm pakt en je zegt 'nee, de weg is vol en het kan niet, want daar staat elke morgen file', terwijl je daar gewoon prachtige seniorenwoningen had kunnen hebben met zorg erbij. Dat is een voorbeeld.
Een ander voorbeeld dat ik net heb genoemd is dat er in Zwaanshoek gebouwd wordt. De ontwikkelaar komt bij de gemeente en legt zijn plannen voor. De gemeente zegt 'nee, het is daar al heel druk op de rotonde en uit verkeersonderzoek blijkt dat je in de ochtendspits en de avondspits twaalf seconden reistijd toevoegt op die rotonde'. Dan denk ik 'ja, dat is zonde want dan laat je weer 150 woningen lopen, waarvan ook een groot gedeelte voor senioren was, voor die doorstroom'.
Als we elke keer op die manier naar automobiliteit kijken, komt er niets van de grond. Ik wil eigenlijk aan het college meegeven: neem die positieve grondhouding aan waar we het hier altijd over hebben, zeg als er een ontwikkelaar komt 'ja' en ga daarna kijken of die plannen uitvoerbaar zijn door een

verkeersonderzoek te laten doen dat de ontwikkelaar nu zelf heeft gedaan, maar waarmee hij nog steeds zijn plannen niet heeft kunnen realiseren.

De VOORZITTER: Ik denk dat uw punt heel erg duidelijk is. Mevrouw Van 't Hull wil daarop reageren.

Mevrouw VAN 'T HULL: Ja, we hebben meerdere voorbeelden gehoord. De VVD vindt het toch ook heel erg belangrijk dat we bereikbaar zijn. Natuurlijk moet je kijken hoe nauw je dat neemt. Ik heb niet het idee dat we het zo nauw nemen. De exacte voorbeelden ken ik niet, maar wanneer we dat wel eens zien, zie je meerdere afwijkingen van regels waarom een voorstel niet door kan gaan. Dat is volgens mij nooit alleen maar vanwege het verkeer.
Daarbij is het wel goed dat er wordt gekeken naar het complete plaatje want het moet fijn wonen zijn voor de mensen die er komen wonen, maar ook voor de mensen die er al wonen.

De VOORZITTER: Ik ga nu eerst even naar de heer Van der Peet.

De heer VAN DER PEET: Ja, dank u wel voorzitter. Twee dingen. Het gaat dus in mijn optiek, dat heb ik net ook al aangegeven, niet alleen om doorstroming, maar eigenlijk nog veel meer om verkeersveiligheid en leefbaarheid, ook voor bestaande inwoners die daar wonen van wie we heel veel klachten hebben gekregen, bijvoorbeeld in Badhoevedorp dat net al werd genoemd.
Ik denk ook dat de wegen van verkeer soms ondoorgrondelijk zijn, om het zo maar te zeggen, en dat we het ook niet te simplistisch moeten maken. We hebben hier verkeersmodellen die helemaal gevuld zijn met projecten die al in de pijplijn zitten, waar al bestemmingen voor zijn afgegeven, die we buiten fysiek nog niet zien, maar die wel komen met verkeersopgaven die vaak veel verder uitstrekken dan wij, u en ik, kunnen inschatten. Dat moet allemaal goed bekeken worden want als we de salamitactiek gebruiken en elk project op zichzelf bekijken, weten we één ding: die projecten gaan eventjes goed, maar op een gegeven moment komen we in de problemen en dan lopen we weer achter de feiten aan. Dat is het laatste dat wij willen, weer achter de feiten aanlopen en dezelfde fouten maken als in het begin van deze eeuw gebeurd is.

De VOORZITTER: Dank u wel. Mevrouw Smand, u wilde ook reageren.

Mevrouw SMAND: Er is al heel veel gezegd, maar ik wil toch even onderstrepen dat we eigenlijk allemaal hetzelfde uitgangspunt hebben en ook op eenzelfde manier naar deze hele situatie kijken. Namelijk zo dat we al zo ongelooflijk veel doen. Als het gaat om deelmobiliteit, lukt dat hier wel en daar niet, maar we gaan er toch mee door. Het is natuurlijk te hopen dat die Noord/Zuidlijn komt.
Maar begrijp ik het goed, via de voorzitter, mijnheer Vermeulen, dat u eigenlijk een oproep doet om, als zich een probleem voordoet en het maakt niet zoveel uit wat dat dan precies is, we even pas op de plaats maken en door het college dan de vrijheid wordt gevoeld om dat voor te leggen en dan te kijken of er binnen de normen die we gesteld hebben, toch nog wat ruimte zit? Dat kunnen we hier natuurlijk niet even met één motie afdoen, maar we kunnen wel af en toe even pas op de plaats maken om aan te horen wat er wel mogelijk is en daar iets van te vinden. Is dat waar u naartoe wilt?

De VOORZITTER: Mijnheer Vermeulen, aan u het woord.

De heer VERMEULEN: Dat is een heel goede vraag voorzitter, want dat is uiteindelijk waar ik naartoe wil. Ik wil niet dat een plan op voorhand afgeschoten wordt omdat we een lijstje pakken en kijken naar de wegcapaciteit die we dan ergens hebben gemeten en die al bereikt is. Maar ik wil dat we gaan kijken naar 'oké, wat zijn die plannen dan? Hoe past dat binnen het gebruik van de wegen die we daar hebben liggen?' Ik wil dat we, in plaats van dat we meteen 'nee' zeggen, dan zeggen 'ja, maar, we moeten dan wel aan een aantal voorwaarden voldoen'. Ik hoor nu echt van heel veel ontwikkelaars – want als je op

een gegeven moment blijkbaar ergens voor opkomt, weten mensen je ook te vinden en hoor je de problemen – dat heel veel dingen het gewoon niet halen op zo'n eenvoudig iets als dat ergens een kruispunt al vol zit.

De VOORZITTER: Dank u wel. Mijnheer Staal, had u een reactie op hetzelfde onderwerp? Gaat uw gang.

De heer STAAL: Ja, dank u wel voorzitter. Ik heb ook al in onze eigen inbreng medegedeeld dat we erachter staan om ernaar te kijken. Nu het gesprek gaande is en ik het zo hoor, denk ik dat we allemaal wel dezelfde kant op willen. We staan allemaal achter het STOMP-principe, maar toch merk ik bij een aantal partijen voorzichtigheid om die opdracht ook te formaliseren naar het college. Laten we kijken of we een ander adagium dan het huidige kunnen vinden met elkaar, zodat we echt kunnen bouwen, bouwen, bouwen. Dat had ik eigenlijk van de VVD verwacht, maar die heeft dat niet ingebracht. Dus laten we die opdracht nu geven met dat doel dat we willen omdat de huidige situatie niet past en niet wenselijk is en we dat soort dingen anders moeten gaan doen.

De VOORZITTER: Ik ga even het rijtje af. We gaan eerst naar de heer Van der Peet, dan mevrouw Smand, dan mijnheer Sulmann en dan… U wilt reageren op mijnheer Staal. Ik begin even bij mijnheer Van der Peet.

De heer VAN DER PEET: Dan kan ik even reageren op het 'bouwen, bouwen, bouwen' van GroenLinks. Ik val helemaal van mijn stoel. Maar dat is ook bouwen, bouwen, bouwen aan problemen voor de toekomst en volgens mij wordt dat een beetje uit het oog verloren hier. Ik kan echt een hele reeks projecten noemen waar precies gebeurt wat u beoogt. Volgens mij is er helemaal geen extra opdracht nodig aan het college. We doen het al. Kijk bijvoorbeeld naar de woningbouw in Nieuw-Vennep, het centrumgebied bij De Nieuwe Kom. De sleutel was daar het draaien aan de parkeernorm. Ze zijn naar de raad gekomen met de vraag 'bent u daarmee akkoord?' Ja, daar gaan we mee akkoord. Het project is vlot getrokken. Hetzelfde was het bij Lincolnpark en bij Pionier-Bols, hetzelfde zie je nu bij Lisserbroek. Dus ik snap niet wat u wilt. U heeft een aantal projectjes, ook belangrijk, kleine projecten, die niet doorgaan. Maar kijk eens hoeveel projecten aan diezelfde IJweg wel doorgaan. Ik denk dat u dat perspectief heel goed in beeld moet houden.

De VOORZITTER: Mevrouw Smand.

Mevrouw SMAND: Dank u wel voorzitter. Nog even een korte reactie op het betoog van mijnheer Vermeulen. Ik denk inderdaad ook niet dat een project onderuitgaat puur en alleen op de ontsluiting. Ik denk dat er dan meer aan de hand is. Daarnaast is bouwen, bouwen, bouwen mooi, maar ook geen doel op zich, denk ik, want we willen uiteindelijk toch naar een leefbare samenleving toe. Daar hebben we misschien een wat langere adem voor nodig, maar dat betekent toch dat je moet bouwen met een goede ontsluiting, op termijn, met maatschappelijke voorzieningen en nog wat aanverwante zaken. Dat er hier en daar wel tempoverschillen in zitten, is niet zo erg. Maar bouwen en verkeersproblemen op voorhand voor lief nemen, is misschien toch iets te kort door de bocht.

De VOORZITTER: Mevrouw Van 't Hull.

Mevrouw VAN 'T HULL: Dank u wel. Ik wil het best nog eventjes herhalen hoor, dat doe ik graag. We willen graag bouwen, bouwen, bouwen en tegelijkertijd willen we ook dat mensen die daar dan komen wonen zich kunnen verplaatsen, dat zij 'prettig bewegen' kunnen, zoals onze wethouder vaak zegt. Dat lijkt me een heel goed uitgangspunt. GroenLinks wil toch niet, en Forza! trouwens ook niet, dat mensen daar komen wonen, maar hun woning niet kunnen bereiken?

De VOORZITTER: Mijnheer Staal voor een reactie en daarna ga ik naar u, mijnheer Vermeulen.

De heer STAAL: Ja, dank u wel. Ik zal ik zal het kort houden om dit debat niet verder over dit thema te laten gaan. Maar volgens mij werd mij nu het bouwen, bouwen, bouwen, dat een VVD-leus is, in de mond gelegd. Ik solliciteer niet naar een partijlidmaatschap van de VVD, zeg ik tegen de heer Van der Peet.
Daarbij is het probleem vooral de auto. De auto is het probleem, niet het bouwen zelf. Het is de auto die te veel ruimte inneemt.

De VOORZITTER: Mevrouw Van 't Hull wil reageren en daarna is het woord aan u, mijnheer Vermeulen.

Mevrouw VAN 'T HULL: Ja, heel graag. We willen natuurlijk bouwen en bewegen. Bewegen kan op meerdere manieren. We willen keuzevrijheid. De keuze heeft bij u een heel eenzijdig beeld en dat is niet het beeld dat wij daarbij vertellen.

De VOORZITTER: Ik ga eerst naar de reactie van de heer Vermeulen.

De heer VERMEULEN: Ik vind het een klein beetje jammer dat het nu een soort karikatuur wordt van hoe het zou kunnen zijn want ook als je niet maximaal het autogebruik faciliteert, keert toch uiteindelijk de wal het schip. Als je met de auto ergens minder snel bent dan met de fiets, zal je eerder geneigd zijn om die fiets te pakken. Wat leefbaarheid betreft, als je goed communiceert naar de mensen die ergens komen wonen wat voor soort wijk je bouwt en hoe je daar kijkt naar vervoer en dat je misschien pleisters moet plakken nadat de woningen er staan, want ik snap echt wel dat ik vraag om iets risicovols. Je kunt de keuze hier maken, als raadslid, voor een ander. Dat is allemaal makkelijk want ik weet dat alle raadsleden hier al een huis hebben dus die zullen de urgentie wat minder voelen. Maar als je die urgentie wel voelt en je zegt 'we geven iets meer voorrang aan wonen', en dan hoeft dat niet alleen maar dat wonen te zijn, maar als je zegt 'we gaan iets makkelijker om met dat bouwen' en als zich problemen voordoen – die zich misschien in onze rekenmodellen wel voor zouden doen, maar die in de praktijk misschien wel wegblijven of zich oplossen doordat mensen zelf kiezen voor een ander vervoermiddel – denk ik dat we, als we er op die manier naar kijken, gewoon eerder en meer kunnen bouwen. Ik hoor elke keer maar hoe goed we hier bouwen, maar als ik dan zie dat we in een jaar tijd 700 nieuwe woningen erbij krijgen, dan denk ik 'dat is heel veel, maar niet genoeg'.

De VOORZITTER: Er staan nu een heleboel mensen allemaal in de ring. Ik ga eerst naar mijnheer Sulmann want die staat al heel lang te wachten.

De heer SULMANN: Ja, dank u wel voorzitter. Ik wil toch even terugkomen op het punt dat wij eventueel geen maatwerk zouden doen. Volgens mij doen we dat namelijk wel. Er wordt echt wel gekeken 'wat kunnen we wel?' want volgens mij wil deze gemeente best graag bouwen. Maar we moeten het breder zien, het gaat niet alleen maar om de doorstroom. De heer Vermeulen heeft het over twaalf seconden. Maar er is natuurlijk ook een keer een grens. Dat is ook zo als je te hard rijdt op de snelweg. Dat is misschien niet met 102 km/uur, maar misschien wel bij 104 km/uur. Dan kunnen we klagen over 104 km/uur, maar dan krijg je wel een boete. Dus op een keer zit een weg vol. Daar zijn modellen voor. Daar wordt goed naar gekeken.
Dan toch even het voorbeeld van Zwaanshoek, je zal maar wonen op die Bennebroekerweg en denken 'ja, weer een bouwplan en het wordt weer drukker op mijn weg en weer drukker en weer drukker'. Het wordt weer minder verkeersveilig. Ik denk dat er ook echt een keer een grens is. Dus volgens mij doen we maatwerk en doen we echt ons best, maar kunnen we gewoon niet alles. De wegen zijn echt een keer vol.

De VOORZITTER: Mijnheer Van der Peet.

De heer VAN DER PEET: Ik kan mooi aansluiten bij wat mijnheer Sulmann zei want dat is het realistische verhaal. Het regisseren van woningen in Haarlemmermeer wordt steeds complexer omdat we gewoon onze ruimte bijna helemaal hebben gebruikt. We willen groen, we willen mooi wonen, we willen werken; overal hebben we ruimte voor nodig. Ik heb wel eens vaker hier gezegd 'de grens van de Ringvaart ligt vrij vast. Dat is een gegeven'. Het is ook niet zo gek dat we nu, in die laatste fase van het bouwen in deze polder dus tegen complexe situaties aanlopen. Ook voor de bus heb je asfalt nodig. Die bussen zweven niet. Dat heb ik ook al vaker gezegd. Ook voor de fiets heb je infrastructuur nodig. Er wordt vaak gezegd 'minder asfalt', maar nee, asfalt heb je ook sowieso nodig, ook voor andere doelen.
Nogmaals, volgens mij passen we wat u wilt, mijnheer Vermeulen, in de praktijk toe. Als er een plan is waar wij zien dat dat niet het geval is, dan komen we in actie als raad en kunnen we daarop bijsturen. Maar tot nu toe zie ik een college dat zijn best doet om elke keer misschien nog wel verder te gaan dan wij met het eerst bewegen, dan bouwen hebben gepoogd te doen, bijvoorbeeld bij Lisserbroek. Dus een college dat die maximale ruimte opzoekt.

De VOORZITTER: Dank u wel. Dan mevrouw Kamsteeg.

Mevrouw KAMSTEEG: Dank u wel voorzitter. Er zijn heel veel mensen aan het woord geweest, dus ik heb eigenlijk heel veel reacties. Maar allereerst op mijnheer Sulmann want ik vind het zo jammer dat hij dan niet denkt dat die bewoner, als die ziet dat de weg steeds drukker wordt, misschien toch een keer zal denken 'laat ik eens voor een ander vervoermiddel kiezen'. Dat zou een heel mooie beweging zijn.
We doen wel aan het STOMP-principe, maar aan de andere kant hoor ik mevrouw Van 't Hull ook zeggen – ja, dat mag zo – 'alles moet wel met alle functionaliteiten bereikbaar zijn'. Daar zit nu net de gedachtefout. Dat is niet haalbaar voor de toekomst als we ook willen bouwen voor onze jongeren.

De VOORZITTER: Mijnheer Sulmann, u werd direct aangesproken.

De heer SULMANN: Ja, dank u wel voorzitter. U zegt 'dan moet diegene die op de Bennebroekerweg in Zwaanshoek woont maar even niet de auto pakken'. Maar dat is vaak het probleem niet. Het zijn vaak andere mensen die over die weg rijden die van A naar B moeten en die route nemen want het is een doorgaande route. Als daar meer huizen komen, wordt het ook drukker. Dus het gaat niet zozeer om de mensen die er wonen en of zij wel of niet een auto hebben. Het gaat om de mensen die van die weg gebruik maken. Dat zijn vaak mensen met een auto. Ja, helaas is dat zo. Als het steeds drukker wordt, moet ik ook eerlijk zeggen, moet ik de mensen in Zwaanshoek een klein beetje beschermen en ik noem Zwaanshoek nu even als voorbeeld.

De VOORZITTER: Mevrouw Kamsteeg, u wilt reageren.

Mevrouw KAMSTEEG: Dank u wel, ik geloof dat mijnheer Sulmann mij een beetje verkeerd begrepen heeft. Ik bedoelde niet specifiek de bewoner van Zwaanshoek of uit die omgeving, maar gewoon iedereen die van de weg gebruik maakt.

De VOORZITTER: Dank u wel, dan ga ik nu eerst... U wilde nog reageren op mevrouw Kamsteeg? Gaat uw gang, mevrouw Van 't Hull.

Mevrouw VAN 'T HULL: Ik heb alleen niet begrepen wat het laatste was dat mevrouw Kamsteeg tegen mij zei. Maar over het eerste gedeelte, over het 'dan gaan mensen vanzelf misschien wel nadenken

over een ander vervoermiddel', het volgende. Zolang het vervoermiddel sneller is, is ook in dat boek en in het artikel naar voren gekomen, is de psychologie zo dat mensen dan toch kiezen voor het snelste vervoer. Dus dat gaat echt niet zomaar. Dus keuzevrijheid is het allerbelangrijkste.

De VOORZITTER: Dank u wel, dan ga ik eerst naar de heer Klaassen. Mevrouw Kamsteeg, u mag reageren en daarna ga ik naar de heer Klaassen.

Mevrouw KAMSTEEG: Dank u wel voorzitter, want als je in de file staat, wat we volgens u niet willen, is het de vraag of dat nog het snelste vervoermiddel is. Dat is het punt. Als je langer met de auto ergens over doet en je kan met een andere modaliteit er sneller zijn, zal je voor die andere gaan kiezen.

De VOORZITTER: Dank u wel. Ik ga echt eerst even naar de heer Klaassen.

De heer KLAASSEN: Voorzitter, dank u wel. Het is gezellig hier in de ring. Het mooie is dat er inderdaad wordt gesproken over eerst bewegen, dan bouwen. Het lijkt me evident dat we inderdaad voordat we een nieuwbouwproject ergens starten van welke grootte, welke schaal dan ook, eerst kijken naar de mobiliteit. De mobiliteit in haar geheel is ook het bewegen. Dat is niet alleen de auto waar ik eigenlijk heel veel fracties en partijen over hoor, de auto, de privéauto en het verkeer op de weg, et cetera. Klopt, maar op het moment dat we een stuk nieuwbouw neerzetten, zullen we dat ook voor de fietsen en het ov goed moeten aanleggen. Op het moment dat er een goed ov ligt bij het begin van de nieuwbouwwijk, zoals we nu in Lisserbroek gaan uitvoeren, is de kans zeer groot dat mensen minder snel geneigd zijn een eigen auto te kopen. Zodra iemand een heilige koe heeft, zal hij die ook houden en inzetten. Dus laten we dan inderdaad wel eerst bewegen, maar in de breedste zin van het woord; eerst voor mobiliteit zorgen en dan zoveel mogelijk bouwen.

De VOORZITTER: Ik probeer u echt heel goed door deze file te loodsen, maar mevrouw Smand staat ook al een tijdje voor een microfoon en daarna mag de heer Vermeulen. Mevrouw Smand, aan u het woord.

Mevrouw SMAND: Dank u wel voorzitter. Ik heb veel behartenswaardige dingen gehoord, maar ik wil toch nog even terug naar de vraag die Forza! gesteld heeft. Ik denk dat we namelijk de perfecte ingrediënten in deze gemeente hebben om iets meer ruimte op te zoeken. Er wordt veel aan innovatie gedaan en we hebben een wethouder die van alles en nog wat aanboort, initieert enzovoort om inderdaad die ruimte op te zoeken, maar laten we toch – en dat is volgens mij wat u bedoelt – als er een beetje extra ruimte is, niet gelijk in de denktrant die we nu toepassen schieten, maar laten we, als er een beetje extra ruimte is, die dan ook benutten. Het kan altijd een tikkie beter.

De VOORZITTER: Mijnheer Vermeulen ziet ruimte, gaat uw gang.

De heer VERMEULEN: Het allermooiste is dat ze bij CROW zeggen 'het zijn richtlijnen, het zijn handreikingen'. De richtlijnen en handreikingen geven wel aan dat je daar een klein beetje naar moet kijken. Het probleem dat ik zie in onze gemeente, is dat iets zodra je een richtlijn hebt, een regel wordt. Dat is wat het is. Dat wordt in beton gebeiteld. Ik denk, dat vroeg mevrouw Smand ook aan mij, dat we daarvanaf moeten. Ik denk dat we terug moeten naar een richtlijn en in een richtlijn zit rek. Dat is niet 102 en 104 km/uur, maar dat is dat er misschien op een weg wel 500 auto's meer kunnen als die een uur later komen. Dan moet je kijken naar 'wat voor soort woningen kunnen we daar dan wel hebben?' Als iemand wil bouwen ergens en je zegt 'de doelgroep die u voor ogen heeft, maakt gebruik van de weg op het moment dat het heel druk is. Maar bouw daar nu eens voor senioren, dan kan het wel', dan ben je mee aan het denken. Dan krijgen we veel meer huizen van de grond dan we nu doen.

De VOORZITTER: Dank u wel. Eerst de heer Van der Peet. Dan heb ik mijnheer Klaassen en dan mevrouw Smand.

De heer VAN DER PEET: Dank u wel, voorzitter. Ik sluit aan bij de bij de heer Vermeulen dat het CROW -richtlijnen zijn – soms zijn het ook normen, maar het zijn ook richtlijnen – en dat we die dus per situatie goed moeten toepassen. Als er aan één knop gedraaid moet worden, zien we in de praktijk dat het gebeurt, maar vaak zijn dat meerdere knoppen waar we een probleem hebben. Het is niet alleen ontsluiting, maar vaak ook parkeren, et cetera. Maar we moeten ook gewoon de realiteit onder ogen zien. De ruimte in Haarlemmermeer wordt steeds beperkter, dus we moeten eigenlijk vol inzetten op – vandaar dat de heer Boerman en ik al heel vaak hameren op dat Fietsplan, want dat heeft de toekomst. Alleen met de auto redden we het niet. – die fiets om het aandeel van de auto terug te dringen. Gaan we daarmee de auto uitbannen? Nee, dat is ook realistisch denken. Maar we moeten naar meer ov, meer fiets en dus ook bij nieuwe woonwijken daar de prioriteit leggen. Maar nogmaals, kijk naar Lisserbroek, dat doen we.

De VOORZITTER: Ik zie dat mijnheer Vermeulen daar direct op wil reageren.

De heer VERMEULEN: Ik heb Lisserbroek net ook als voorbeeld genoemd. Het is echt moedig om dat op die manier te doen en ik hoop dat het zo altijd gaat. Maar ik wil aan mijnheer Van der Peet vragen, en ik hoop dat hij luistert, maar als hij dat niet doet, heeft hij geen antwoord, of hij het met mij eens is dat een fiets ten eerste veel minder ruimte inneemt op de weg en je met de fiets veel makkelijker door het dorp of de stad heen kunt dan met de auto. Bent u dat met mij eens? Bent u het dan ook met me eens dat als we inzetten op die fiets, we daar veel minder investeringen voor hoeven te doen en dat je veel eerder kunt bouwen als dat is wat je wilt faciliteren omdat er voor de fiets altijd wel een paadje en een gaatje is?

De VOORZITTER: Mijnheer Van der Peet, u wordt direct aangesproken.

De heer VAN DER PEET: Ja, dank u wel voorzitter. Ik zal gematigd antwoorden omdat u niet altijd woordvoerder bent bij Verkeer en Vervoer, maar er is de laatste tijd geen sessie geweest, en de anderen kunnen dat beamen, waar wij niet gehamerd hebben op dat Fietsplan. Dus het CDA is hartstikke voor die fiets en ervoor dat die een steeds belangrijker rol moet innemen. Wij zijn een van de aanjagers samen met GroenLinks en mevrouw de wethouder weet er ook alles van, om dat van de grond te krijgen. Dat duurt allemaal veel te lang want een fiets is veel beter inpasbaar, het is gezonder, het is duurzamer en er zijn nog allemaal voordelen, maar we kunnen de auto ook niet wegdenken. Dus het is en/en.

De VOORZITTER: Ik ga eerst even door naar mevrouw Smand, sorry. Mevrouw Smand, aan u het woord.

Mevrouw SMAND: Dank u wel. Ik wilde een poging doen om toch in te gaan op die vraag 'is er een beetje ruimte?' aan de hand van een concreet voorbeeld en dat onder de aandacht te brengen. In Badhoevedorp staat een raamwerk van een pand dat is ontmanteld. Dat staat er al vijf jaar zo met hekken eromheen en 300 meter verderop is een groot parkeerterrein. Dat is van een supermarkt. Dat is altijd leeg 's ochtends en 's avonds en overdag is het een beetje gevuld. Bouwen van 28 appartementen gaat daar niet door vanwege de parkeernorm. Dan denk ik 'één en één is drie'. Kunnen we in ieder geval kijken of we voor dat soort kleinschalige projecten een oplossing kunnen vinden? Dat is precies die kleine ruimte. Dat kunnen we niet grootschalig doen. Dat gaat niet want het is vol en dat weten we allemaal. Alle goede dingen zijn daarover al gezegd, maar dat zijn precies die kleine stukjes ruimte die we misschien wel kunnen benutten.

De VOORZITTER: Mijnheer Klaassen.

De heer KLAASSEN: Voorzitter, dank u wel. Ik stond nog even geparkeerd bij die 500 voertuigen die mijnheer Vermeulen net noemde. Ik hoop dat mijnheer Vermeulen het wel met de fractie van HAP eens is dat op het moment dat we 500 voertuigen op een weg hebben rijden, het heel veel vervoersbewegingen en uitstoot scheelt als we daar één bus van kunnen maken die misschien twee, drie, vier keer in het uur rijdt.
Om inderdaad even in te haken op het Fietsplan. We hebben een aantal weken geleden een vrijwel raadsbrede motie ingediend over het veranderen van de Hoofdweg Westzijde naar een doorfietsroute, zodat we ook meer gebruik kunnen maken van de fietsen. Dus we passen de huidige plannen aan, aan de behoefte die er op dat moment is. Maar we moeten ook zeker in de toekomst kijken wat de mogelijkheden zijn. Voor wegen die naar nieuwe kernen een nieuwe dorpen komen, moeten we ook gewoon goede wegen hebben liggen want ook hulpdiensten moeten onze inwoners kunnen bereiken op een goede en tijdige manier.

De VOORZITTER: Dank u wel. Ik kijk even wie dan aan de beurt is. Mijnheer Vermeulen, aan u als eerste het woord.

De heer VERMEULEN: Ik ga mevrouw Smand bijvallen want dat zijn precies de dingen waar ik naar op zoek ben. Ik had het al meer over wegen en over de mobiliteit. Maar natuurlijk geldt dat voor de parkeernorm net zo goed. Het is eeuwig zonde dat daar een project stilligt op een paar parkeerplaatsen. Wat die fiets betreft, iedereen in deze raad weet dat ik, met uitzondering van met het weer dat het nu is, normaal gesproken de hele polder doorfiets. Een Fietsplan is hartstikke mooi en de fiets kan beter gefaciliteerd worden, maar er is geen plek in deze polder waar je niet op dit moment al ongehinderd met de fiets kunt komen. Altijd, ieder moment van de dag. Dus het is prachtig, zo'n Fietsplan en daar moeten we vooral mee doorgaan, maar denk niet dat de fiets niet nu al maximaal inzetbaar is want dat is hij echt 100%.

De VOORZITTER: Mijnheer Van der Peet.

De heer VAN DER PEET: Ja voorzitter. Ik wil even reageren op mevrouw Smand want ik ken de casus en het voorbeeld. Dat is nu precies een goed voorbeeld waar het misgaat. Het bouwproject ligt stil. Het college is met een voorstel gekomen waarin aan die parkeernorm gedraaid is. Het plan is gesneuveld bij de Raad van State. Inwoners hebben gelijk gekregen. De parkeernorm is overschreden. Dat is de reden dat het stilligt, niet omdat de gemeente niet het maximale wil halen. Nee, dat hebben ze gedaan en ze worden teruggefloten. Dit is heel complex. We zien vaak dingen ontstaan in de buitenwereld en soms kennen we maar de helft van het verhaal. Deze casus tekent de complexiteit van waar we mee te maken hebben. Dus die normen zijn er niet voor niets. Een rechter neemt ze ook als klankbord. Als we ze gewoon links laten liggen, hebben bestaande bewoners gewoon het recht, ze gaan naar de bestuursrechter, naar de Raad van State en krijgen gewoon gelijk. Dus het is complex. We moeten ze niet zomaar loslaten. Dat blijkt in de praktijk.

De VOORZITTER: Ik kijk even naar mevrouw Smand of ze daar direct op wil reageren. Nee, dan ga ik eerst naar de heer Vermeulen.

De heer VERMEULEN: Ik hoop dat de ontwikkelaar van de 28 appartementen de oplossing van mevrouw Smand aan zal dragen en alsnog zijn plannen door kan voeren. Ik snap inderdaad wat mijnheer Van der Peet zegt, dat dingen niet altijd heel eenvoudig zijn. Maar ik zou graag zien dat dingen niet aan de voorkant al bij het Ondernemersplein worden afgewezen op een norm, terwijl er misschien, als je voor een andere doelgroep gaat bouwen… We hebben het er allemaal over dat we voor ouderen

moeten bouwen, dat we voor de doorstroom moeten bouwen en dat zijn allemaal mensen die op een andere manier van de weg gebruik zouden maken, dan op de momenten dat er knelpunten zijn. Ik zou graag aan het college mee willen geven: kijk naar zulke voorstellen die komen en als u er geen weet van heeft, dan kunt u er natuurlijk ook niets aan doen. Maar maak dan de werkwijze zodanig dat er altijd met een positieve bril naar het plan gekeken wordt. Als iemand voor een doelgroep wil bouwen die wel op de weg past omdat er gewoon op andere tijden heel veel ruimte over is, bouw dan die huizen.

De VOORZITTER: Dank u wel. Mijnheer Van der Peet wil daarop reageren.

De heer VAN DER PEET: Ja, even een korte reactie op dat Ondernemersplein want natuurlijk herkennen we de problemen die daar spelen en het feit dat initiatieven vaak geen positief resultaat hebben. Dat is dan een negatief advies. Dat is natuurlijk heel vervelend, maar we kennen ook de casussen waar wel positief geadviseerd wordt en waar die randjes worden opgezocht en een plan vervolgens het vergunningstraject ingaat en er onderzoeken komen en het dan blijkt niet te kunnen. Die voorbeelden hebben we allemaal hier gehad, namelijk bij het insprekersgestoelte. Die zijn teleurgesteld want de gemeente zegt eerst 'een positieve grondhouding', dan komen er onderzoeken en uiteindelijk blijkt het niet te kunnen en houdt het geen stand bij de rechter. Dus we moeten ook realistisch zijn en geen valse verwachtingen scheppen want daar hebben we volgens mij allemaal heel slechte ervaringen mee.
Dus een negatief advies bij een initiatief wil niet zeggen dat iets niet kan. Nog steeds kun je verder met de plannen, maar moet je misschien dingen aanpassen, zoals meer op de fiets inzetten of weet ik veel wat. Maar laten we alstublieft heel voorzichtig zijn met aan dat soort knoppen draaien en te snel ja zeggen want als het dan uiteindelijk niet kan, hebben we echt heel vervelende situaties die we allemaal kennen.

De VOORZITTER: Mijnheer Staal wil daar graag op reageren.

De heer STAAL: Dank u wel voorzitter. Ik merk dat we een beetje in een soort welles-nietesfase komen; doet het college wel alles, of doet het college niet alles? Ik geloof gewoon niet dat hoe wij nu, niet alleen als Haarlemmermeer maar als Nederland in het geheel, het inrichten, echt alles is. Natuurlijk zijn er richtlijnen en zijn er normen. Daar moeten we ook naar kijken. Maar ik kan me gewoon niet voorstellen dat we nu echt alles aan het doen zijn om de meest praktische oplossingen te zoeken. Mijnheer Vermeulen noemde het net al, bijvoorbeeld ouderen, maar ook jongeren hebben veel minder auto's. Ik noem het ook nog maar een keer. Sociale huurwoningen hebben gemiddeld per huis veel minder autogebruik. Dus probeer die extra stap te zetten en kom nu niet weer met legio voorbeelden van waar het wel allemaal gelukt is want er zit gewoon een systeemfout in heel Nederland dat we heel veel ruimte aan één bepaald vervoersmiddel geven, terwijl we juist willen dat als je het goed faciliteert, mensen zelf de keuze kunnen maken, dat ze ook een keer de bus pakken en die fiets pakken. Laten we een gelijk speelveld voor alle soorten mobiliteit nastreven.

De VOORZITTER: Ik ga eerst naar mevrouw Smand en daarna naar mijnheer Sulmann.

Mevrouw SMAND: Dank u wel voorzitter. Ik wil mijnheer Staal daar toch in ondersteunen. In die zin dat het geen welles-nietesspelletje moet worden. Wat D66 betreft, is het uitgangspunt dat hier al ongelooflijk veel gebeurt, en dat zijn veel goede dingen, en dat we niet alleen moeten praten over de auto weg en de auto anders, maar dat we juist mensen alternatieven moeten bieden – ov, fiets, noem maar op en vul maar in, deelmobiliteit enzovoort – en dat we de randen opzoeken. Dus ik zie eigenlijk dit hele debat als één grote uitnodiging aan ons college om dat vooral te blijven doen en die randen op te blijven zoeken. Dan zullen we echt wel een keer een casus tegenkomen waar we bakzeil halen, it's all in the game. Maar we hebben echt wel die huizen nodig en dat heeft hoge prioriteit. Dat is een understatement

van hier tot Tokio. Ik weet het. Maar ik merk ook in mijn eigen omgeving wat het doet. Ik heb twee jongvolwassenen thuis die al heel lang de deur uit willen en het lukt gewoon niet.

De VOORZITTER: Dank u wel. Dan wil mijnheer Sulmann graag reageren.

De heer SULMANN: Dank u wel, voorzitter. Ik ga toch mee met het realistische maatwerk van de heer Van der Peet. Om toch even een voorbeeldje te geven. Senioren gebruiken de auto minder, werd er gezegd. Ik denk dat dat juist niet het geval is omdat een auto voor senioren ontzettend praktisch is. Zij kunnen misschien niet die 400 meter lopen naar de bus en dus staat er een auto voor de deur waarmee zij juist wel mobiel zijn. Dus of ze nu wel niet meer of minder auto's hebben, ik denk dat het niet zo makkelijk is. Dus ga voor senioren bouwen en ja, dan zullen er ook auto's komen. Dus bouwen betekent helaas, dat zien we realistisch, dat er ook auto's komen. Dus zullen we met realistisch maatwerk moeten werken en zoals we dat nu doen, doen we het eigenlijk goed.

De VOORZITTER: Ik ben bezig met het rondje reacties op mijnheer Staal. Mevrouw Van 't Hull wil daar nog op reageren, dan mijnheer Van der Peet.

Mevrouw VAN 'T HULL: Ja, dank u wel. Ik wilde inderdaad reageren op wat de heer Staal net zei, 'ik geloof gewoon niet dat we nu alles doen, alles in het werk stellen qua bewegen, waar we het nu over hebben'. Dan ga je ervan uit dat we het erover hebben dat dat de oorzaak zou zijn van het feit dat wij nu niet snel genoeg kunnen bouwen. Dat heeft natuurlijk veel meer oorzaken dan alleen dit. Als je dan puur kijkt naar bewegen, denk ik dat we best heel erg in de buurt komen met wat we nu doen. Ik ben wel benieuwd hoe de heer Staal daarnaar kijkt.

De VOORZITTER: Nu daagt u mijnheer Staal uit. Ik ga toch eerst naar de reactie van de heer Van der Peet en dan kunt u daarna weer reageren, mijnheer Staal.

De heer VAN DER PEET: Ja voorzitter, want ik wil inderdaad ook reageren op mijnheer Staal. Ik denk dat er een verschil zit tussen of we in ons beleid voldoende koers zetten op die nieuwe samenleving, waar de auto een minder groot aandeel aan heeft, en of we in de praktijk daar genoeg voor doen. Op dat laatste kan ik beantwoorden: nee, dat kan altijd beter. We kunnen altijd versnellen met die fiets. We kunnen altijd naar meer ov. Maar het beleid biedt daar de ruimte al voor. We hoeven niet iets in ons beleid en onze inzet te veranderen want daar koersen we al op. Kunnen we meer doen? Ja, ik denk wel dat we meer kunnen doen. Daar moeten we als raad ook scherp op blijven, maar dat hoeft niet met een motie of een andere opdracht naar het college want die zit al in onze mobiliteitsvisie en alle andere stukken verwerkt. We moeten gewoon snelheid maken met die andere modaliteiten. Daarom hebben we al eerder gepleit voor extra geld voor het Fietsplan, als dat nodig is. Dan moeten we daarover praten want dat is onmisbaar voor de toekomst.

De VOORZITTER: Ik koers eerst snel door naar mijnheer Staal voor een reactie.

De heer STAAL: Ja, dank u wel voorzitter. Om misschien even te beginnen met de seniorenwoningen. Volgens mij zijn de parkeernormen daarvoor lager, maar correct me if I'm wrong, in goed Nederlands. Het gaat er vooral om dat de auto's in andere uren worden gebruikt en niet per se in de ochtend- en avondspits staan, maar goed, misschien is dat nog een leuk debatje voor straks of voor hierna.
Met betrekking tot de VVD. Ik zeg niet dat er geen andere beperkingen of knelpunten zijn in de woningbouw, helemaal niet zelfs. We hebben al eerder voorgesteld om een volkshuisvestingsfonds te maken zodat er juist meer knaken voor die woningen komen en we dat kunnen versnellen, zodat als er knelpunten zijn, we die kunnen oplossen. Alleen is het thema vanavond bewegen, dus dan heb ik het vanzelfsprekend over mobiliteit.

De VOORZITTER: Ik denk dat het duidelijk is. Ik zag dat mijnheer Vermeulen hiervoor nog wilde reageren op mijnheer Sulmann dus mevrouw Kamsteeg, heeft u een reactie op de heer Staal? Dan ga ik eerst naar mijnheer Vermeulen voor een reactie, als u die nog heeft.

De heer VERMEULEN: Ik ben al gered door mijnheer Staal want ik bedoel inderdaad dat diverse doelgroepen verschillend gebruik van de weg kennen. Ik zei het ook al, ik heb in mijn eerste bijdrage al gezegd dat er natuurlijk heel veel oorzaken zijn waardoor er niet gebouwd wordt. Dat is echt niet alleen het feit dat we eerst overal asfalt moeten hebben liggen voordat er een paal de grond in kan. Maar het is wel een van de dingen waar wij invloed op hebben want er zijn natuurlijk legio dingen die op bestuurslagen boven ons worden besloten. Het gaat mij erom dat er gewoon doelgroepen zijn die op een andere manier van de weg gebruikmaken. Dat heeft mijnheer Staal al gezegd. Iemand die gepensioneerd is, zal natuurlijk de auto gebruiken. Alleen hoeft hij niet 's morgens om 08.30 uur naar zijn werk toe. Dan komt hij net zijn bed uit en pakt zijn krantje en doet zijn ontbijtje en om 10.30 uur gaat hij ergens naartoe.

De VOORZITTER: U heeft een directe reactie op mijnheer Van der Peet. Gaat uw gang.

Mevrouw VAN 'T HULL: Nee, op mijnheer Vermeulen.

De VOORZITTER: Sorry, mijnheer Vermeulen.

Mevrouw VAN 'T HULL: Ik werd een beetje getriggerd door het eerste gedeelte over meer meedenken, eigenlijk, vanuit het Ondernemersplein. Volgens mij wordt op dit moment het een en ander geëvalueerd dus dat is wel een mooie gelegenheid om daar te kijken wat we kunnen doen.

De VOORZITTER: Dank u wel, mevrouw Kamsteeg.

Mevrouw KAMSTEEG: Ja, dank u wel. Ik had eigenlijk nog een reactie op de heer Van der Peet. Het is al even geleden, maar het ging over het STOMP-principe dat toegepast wordt. Ik moet zeggen dat er in de plannen toch vaak wel een prominente positie voor de privéauto is, in de STOMP-versie. Maar zou het een idee zijn, en ik ben benieuwd hoe mijnheer Van der Peet daarover denkt, om de 'P' te vertragen waardoor je niet hoeft in te zetten op de STOMP, maar uiteindelijk hetzelfde effect hebt?

De VOORZITTER: Mijnheer Van der Peet.

De heer VAN DER PEET: Voorzitter, ik denk dat we op verschillende projecten bezig zijn met dat STOMP-principe in de praktijk brengen. Ik denk dat we heel erg in de gaten moeten houden en ook monitoren wat dat in de praktijk gaat doen want niemand weet hoe dat in ons Haarlemmermeer gaat werken. Het Pionier-Bolsterrein is een goed voorbeeld van waar we dat gaan doen. Ook in Lincolnpark gaan we dat doen. Laten we eerst even afwachten of dat in de praktijk echt gaat werken want ik heb er grote zorgen over of de mensen zich in de praktijk ook weg laten sturen met die deelauto's en die parkeerapps. Misschien de eerste generatie inwoners wel, de jongeren bijvoorbeeld die daar gaan wonen. Maar als die jongeren wat ouder worden en ze willen een gezinnetje beginnen, is het toch verdomd lastig om de kinderen naar de opvang te brengen. Dan is het 'o, dan moeten we toch een auto hebben'. Dan heb je een probleem. Dus laten we in de praktijk goed monitoren, daar waren we innovatieve maatregelen toepassen en nogmaals, dat doen we dus op heel veel plekken. Alleen is dat nog niet gerealiseerd. Laten we afwachten wat dat betekent. Als dat succesvol is, kunnen we het elders ook toepassen. Maar laten we ervoor waken dat we nu in één keer zonder dat we bewezen feiten

hebben overal alles hetzelfde doen want als we straks bakzeil halen, halen we overal bakzeil en dat doen we liever niet.

De VOORZITTER: Mevrouw Kamsteeg.

Mevrouw KAMSTEEG: Nog heel even een reactie op mijnheer Van der Peet want de woningen in Pionier-Bols, daarin ga ik mee met de heer Vermeulen, zijn geen gezinswoningen, dus als die mensen aan een gezin toe zijn, blijven ze daar niet wonen.

De VOORZITTER: Mijnheer Van der Peet.

De heer VAN DER PEET: Met de huidige woningmarkt vrees ik van wel want er is geen plek om door te stromen. Dat verwacht ik ook in Hyde Park direct. Als jongeren daar wonen en die wonen daar een jaar of vijf, zes, zal er behoefte ontstaan aan een auto. De doorstroming komt altijd later op gang. Dus nogmaals, laten we realistisch blijven en hier heel goed monitoren wat er gebeurt. Is het een succes? Dan vindt u mij helemaal aan uw zijde en gaan we dat vaker toepassen. Maar laten we voorzichtigheid betrachten.

De VOORZITTER: Dank u wel, dan gaan we voor de afronding van dit onderwerp, denk ik, naar de heer Vermeulen.

De heer VERMEULEN: Ik denk het ook. Laat ik vooropstellen dat we bij Forza! natuurlijk volop oog hebben voor de belangen die er al zijn, voor onze inwoners, die ons natuurlijk hier gekozen hebben. Tegelijkertijd hebben we bij Forza! ook heel veel oog voor de mensen die we nog niet vertegenwoordigen, die namelijk nog geen woning hebben, die misschien nog geen onderdeel van onze gemeenschap uitmaken, maar ook alle jongeren die thuis wonen. Iedereen kent ze. Die zijn er volop en die willen allemaal graag aan hun leven beginnen. Die willen ook een gezin hebben.
De oplossing is dat we voor die mensen gaan bouwen. Als je op voorhand weet dat je ergens komt waar het bezit van een auto in de wijk die daar gebouwd wordt problematisch is, dan weet je dat op voorhand. Wij kunnen voor al die mensen nu al bedenken wat voor problemen dat geeft, maar het allergrootste probleem dat de mensen hebben is het gebrek aan een woning. Het niet kunnen parkeren van je auto of wat moeite hebben met mobiliteit is in vergelijking daarmee denk ik een luxeprobleem.
Wat betreft het feit dat je voorzichtig moet zijn, nog dit: de enige die voorzichtig kan zijn en die rustig af kan wachten, is degene die al een huis heeft. Dat zijn de meeste raadsleden hier. Als je je verplaatst in degene die dat niet heeft, denk ik dat die veel meer bereid zijn voor lief te nemen dan wij in onze voorzichtige benadering bereid zijn voor lief te nemen. Ik denk dat we echt de grenzen op moeten zoeken van wat kan en ik nodig partijen uit om de komende week contact met ons te zoeken om een motie in die richting in te dienen, gewoon als steun in de rug voor het college om daar invulling aan te geven. Dan werk ik graag met partijen iets uit en dat ligt dan volgende week ter stemming. Dank u wel.

De VOORZITTER: Dank u wel mijnheer Vermeulen. Voor de kijkers thuis, er is heel veel gezegd over het STOMP-principe. Als u niet weet wat dat is, we hebben het dan over stappen, trappen, het ov, mobiliteitsservices en de privéauto. Dan is dat ook helder, hoop ik, voor iedereen.
Dan kijk ik rond of er nog een klein onderwerp is dat u wilt bespreken. Nee, iedereen is rustig naar zijn plaats gegaan. Helemaal goed, dan denk ik dat dit onderwerp voldoende is besproken. Ik dank u voor het leuke debat en Forza! bedankt voor het leesvoer. Dat werd zeer gewaardeerd, heb ik gehoord. Verder wens ik u een fijne avond en dan kan ik hiermee dit sessiedebat sluiten. Dank u wel.