VERSLAG VAN DE SESSIE VAN DE RAAD DER GEMEENTE HAARLEMMERMEER OP DONDERDAG 24 JUNI 2021

Onderwerp: RV Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2022 (2021.000843)

Voorzitter: dhr. M. Achterbergh-Copier

De leden: dhr. R. Ahmed Khatab, dhr. T.M. Beusenberg, dhr. H. den Butter, mw. D. Kerkhoff, dhr. W.J.J.M. Klijn, mw. K. Kliphuis, dhr. J.C. Koomen, dhr. E.J. van der Peet, dhr. A. Salhi, dhr. J.J. Schaap, dhr. P.J.M. Schouten, dhr. K. Sulmann

Griffier: dhr. P. van Heesewijk

Portefeuillehouders: mw. M.H. Ruigrok

insprekers: Geen

De VOORZITTER: Goedenavond allemaal. Ik open deze sessie, we gaan het hebben over het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2022. Er zijn geen insprekers. De eerste termijn is met spreektijden en de tweede termijn vrij debat. Ik hoop dat we het redden, we zijn iets verlaat in verband met uitlopen van de vorige sessie. Het verzoek is om u echt aan de spreektijden te houden en mijnheer Van der Peet van het CDA wil als eerste het woord. Gaat uw gang.

De heer VAN DER PEET: Voorzitter, we gaan ons best doen. We vinden het positief dat het college bij het UPM 2022 zelf een herijking heeft uitgevoerd waardoor voor de Jaarschijven 2021 en 2023 minder budget benodigd is. Projecten die nu in het UPM 2022 zijn opgenomen zijn herkenbaar en komen voort uit door de raad vastgesteld beleid en het betreft maatregelen waar we vrijwel allemaal vierkant achterstaan, zoals de afwaardering van de Schipholweg, verbetering van de doorstroming op kruispunt Rijnlanderweg-Bennebroekerweg en de verschillende verbeteringen aan het fietsnetwerk. Daarmee wil ik graag de mythe ontkrachten dat Haarlemmermeer als het om mobiliteit gaat alleen aan de auto denkt, de cijfers laten zien dat het niet waar is. Fake news, zouden ze in Amerika zeggen. Als het gaat om de realisatie van projecten, zien we een investeringssom van € 11,5 miljoen in de fiets en € 0,00 in de auto. De auto komt pas om de hoek kijken als het gaat om de categorieën veiligheid en woningbouw. We hebben in ieder geval geen projecten aangetroffen in de categorie 'niet noodzakelijk, maar we voeren het toch maar uit'. Sommige collega's doen wel eens anders suggereren. Overigens laat ik me graag overtuigen als er wel van dit soort projecten zijn.
De realisatiegraad over de jaren 2020 en 2021 is met 60% laag. Dat geeft maar weer eens aan hoe complex de ontwikkelingen in Haarlemmermeer zijn. We zijn sterk afhankelijk van derden. We zien dat de komende jaren veel grote HOV-projecten worden afgerond zoals de Schipholring en de Westtangent naar Amsterdam Sloterdijk. Investeringen die ook heel hard nodig zijn als de adempauze in de reizigersgroei door de coronacrisis voorbij is. Uiteraard worden bijdragen voor het Nationaal Groeifonds genoemd, voor het doortrekken van de Noord/Zuidlijn. Mooi eerste succes, maar we begrijpen niet dat voor die fase, voor het vervolg, geen kosten zijn opgenomen in het UPM. Wij gaan ervan uit dat de ZWASH-gelden die hiervoor beschikbaar waren, ontoereikend zijn. Daarbij komt de vraag op of Haarlemmermeer alleen opdraait voor de personele kosten die wij als gemeente maken voor het project. Of worden VTA-kosten verrekend met andere partners in het project? Immers, de Noord/Zuidlijn gaat voor een groot deel over ons grondgebied en we zijn als gemeente daar dus als ambtelijke organisatie meer bij betrokken dan een andere gemeente en andere partners. We horen dit graag van de

wethouder.
Voorzitter, dan richten we ons op de monitor Mobiliteitsvisie. Voor de factcheckers onder ons was het het wachten meer dan waard want de uitgevoerde nulmeting is indrukwekkend, geeft een uitstekend beeld van de nulsituatie en waar we vandaan zijn gekomen. Hadden we deze data maar gehad bij de evaluatie van het Deltaplan Bereikbaarheid.
Het CDA ziet de intentie van de aanbevelingen van de Rekenkamercommissie uit 2018 als volgt: vertaal de ambities en doelen naar indicatoren, waarmee feitelijk kan worden vastgesteld of de doelen gehaald worden en inzicht wordt gekregen of het beleid voldoende effectief is of dat moet worden bijgestuurd, in positieve of negatieve zin. Vanuit dit perspectief kan onze fractie niet tevreden zijn. De monitor kijkt immers alleen achteruit. De indicatoren om te kunnen monitoren zijn aanwezig, maar de doelen die we willen bereiken zijn niet vertaald naar streefwaarden. We weten nu bijvoorbeeld hoeveel van de verplaatsingen in 2019 in Haarlemmermeer met de fiets zijn, 19,6%. We weten dat het achterblijft ten opzichte van Noord-Holland met 28,7%, maar waar willen we heen? Waarom investeren we zo veel in fietspaden? En welk doel willen we daarmee bereiken? Dat wordt niet concreet gemaakt. Alleen dan kun je, wat ons betreft, monitoren of het beleid effect heeft. De maatregelenmonitor voor 2020 en 2021 geeft dit inzicht helaas ook niet, in feite is dit een soort van samenvatting van voortgangsrapportages. De opzet is helder en overzichtelijk en daarvoor zeker complimenten. Maar de vraag is wel in hoeverre dit nu echt meerwaarde heeft ten opzichte van wat we al krijgen. Ik ga in de tweede termijn graag met de collega's in debat hierover om te horen hoe zij het zien, dank u wel voorzitter.

De VOORZITTER: Dank u wel mijnheer Van der Peet, dan gaan we naar mevrouw Kerkhoff van de PvdA.

Mevrouw KERKHOFF: Dank u wel voorzitter. Ik wil eerst de wethouder en haar ambtenaren een compliment geven voor deze nota. Het is weer gelukt om hem duidelijk neer te zetten. Mobiliteit kost veel geld en dat is inherent aan ons grondgebied, met vele kilometers en kernen. Het is niet simpel om te kijken naar de ombuigingen, net als dat meer asfalt niet altijd de oplossing is, en we vooral moeten samenwerken met de omgeving. En niet te vergeten het autogebruik terugdringen onder onze eigen inwoners. Vertragen in de uitvoering blijkt in de praktijk al te gebeuren, want ongeveer 60% wordt daadwerkelijk uitgevoerd volgens planning. Een evaluatie in de coronatijd of er voldoende parkeerplekken zijn, geeft onzes inziens een vertekend beeld. Dus om nu juist de uitbreiding van het parkeerterrein in Halfweg te schrappen waar inwoners uit het buitengebied parkeren om de trein te pakken, gaat ons te ver. We willen juist dat mensen met het OV gaan, dus eventueel uitstellen en opnieuw onderzoek doen wanneer het werkverkeer is genormaliseerd, is reëler.
Een ander punt is de verkeersveiligheid. Te allen tijde moeten we als gemeente ernaar streven dat eenieder veilig van A naar B kan gaan. Een uitgangspunt voor de PvdA blijft ook op de polderwegen maximaal 60 km/uur en in de bebouwde kom zo veel mogelijk 30 km/uur. En we steunen dan ook de voorgenomen plannen tot herinrichting van de voorgestelde 30km-wegen. Een lijst van 400 knelpunten, mede ervaren door eigen inwoners, is een lange lijst. De top 25 hebben we al eerder besproken, ga er vooral mee door. En de PvdA is benieuwd of de regionale doelstellingen en de uitwerking naar de Haarlemmermeerse situatie hierbij nog nieuwe inzichten oplevert. Dat horen we graag terug. De PvdA maakt zich ook zorgen over het proces rond het ophalen en brengen van schoolkinderen. Bijvoorbeeld om Badhoevedorp, maar ook in het dorp Haarlemmerliede. Een gedeelte van deze kinderen komt van buiten het dorp. En waarom lukt het nou niet om tot een veilige oplossing te komen? De monitor geeft inzicht in de stand van de vele projecten. Een opmerking daarover: het Perenlaantje. Dat mooie fietspad dat straks langs de Nieuwerkerkertocht tussen Nieuw-Vennep en Lisserbroek komt. Wanneer is de gemeente bereid met de grondaankoop te starten? Want eens houdt het op dat de Vervoerregio en de provincie daar geld voor beschikbaar houden.

De VOORZITTER: Mevrouw Kerkhoff, gaat u afronden? U bent nagenoeg door uw tijd heen.

Mevrouw KERKHOFF: Als laatste met betrekking tot het onderdeel de nulmeting het volgende. Als nulmeting met de meeste cijfers tot 2019 is dit te gebruiken, maar om te vergelijken wordt het lastig. Dat zal pas bij de volgende meting kunnen. Nu kan ik niet zo veel met die cijfers van de luchtkwaliteit in 2018 of het geluid uit 2016. Het is wel handig om de cijfers uit de voormalige gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude toe te voegen. Wanneer je kijkt naar de gezondheid van mensen is het belangrijk om niet alleen te kijken naar deze cijfers, maar ook naar het totaal wanneer je geluid meet en als je alleen kijkt naar de weg en niet naar ook de trein en het vliegtuig, zie je niet de totale belasting voor het gebied. Dat speelt ook voor de luchtkwaliteit. Het geeft een versnipperd beeld met een valse uitslag voor de gezondheid.

De VOORZITTER: Mevrouw Kerkhoff, ik ga u onderbreken want u bent echt door de tijd heen.

Mevrouw KERKHOFF: Ik heb nog een zin.

De VOORZITTER: Het waren al veel te veel zinnen dus ik ga toch door naar de volgende en u mag in uw tweede termijn verder. We gaan naar mijnheer Salhi van de HAP.

De heer SALHI: Dank u wel voorzitter. Ik dacht dat er nog een zin kwam, maar toch niet. Anders dan andere jaren moeten we als gevolg van de ombuigingen ook op het gebied van mobiliteit goed kijken hoe we met onze middelen omgaan en op welke bepaalde investeringen we niet kunnen temporiseren. De hamvraag van vanavond is: hoe kritisch willen we kijken naar de kosten en waar kunnen we op bezuinigen zonder de bereikbaarheid en woningbouwplannen in gevaar te brengen. Kortom, welke mogelijke keuzes die geen directe gevolgen hebben voor woningbouw kunnen we maken om tekorten enigszins op te kunnen vangen?
U geeft aan dat met betrekking tot de ombuigingen enigszins keuzes zijn gemaakt en doorgevoerd. Dat is wat HAP betreft een goede zaak. Zo valt te lezen dat er aanzienlijk minder budget wordt gevraagd in 2021 en in 2023. Mijn fractie vraagt zich wel af hoe dat wordt gezien in het licht van de structurele bezuinigingen voor de jaren erna. Als we nu toch bezig zijn de keuzes te maken waar we eventueel op kunnen bezuinigen ziet mijn fractie de mogelijkheid te kijken naar bijvoorbeeld de snelfietsroutes zoals Haarlem-Amsterdam of Hoofddorp-Schiphol-Aalsmeer. Of de rotonde Beursplein, die kent kortetermijnmaatregelen en langetermijnmaatregelen. Wellicht is het goed om naar de langetermijnmaatregelen te kijken om te zien hoe we efficiënter en effectiever kunnen kijken naar deze situatie. Dit heeft namelijk geen directe invloed op de woningbouw en wat ons betreft, kunnen we daar best kritisch naar kijken.

De VOORZITTER: U krijgt een interruptie van mijnheer Koomen, D66.

De heer KOOMEN: Een verduidelijkende vraag, hoor ik de HAP hier nu voorstellen de snelfietspaden maar weg te bezuinigen? Dat ging me even te snel, dus ik dacht 'begrijp ik dat nu verkeerd?'

De heer SALHI: Dat heeft u niet gehoord zo, ik heb gezegd dat we ernaar kunnen kijken in de tijd van ombuigingen. We zitten in een andere situatie, het is tijd om naar andere mogelijkheden te kijken.

De VOORZITTER: U krijgt nog een interruptie van mevrouw Kliphuis, VVD.

Mevrouw KLIPHUIS: Dank u wel voorzitter. Ik vraag me af of de HAP ook nog in het geheugen heeft dat er al een bezuinigingsronde is geweest op het gebied van mobiliteit en dat alle uitgaven die er nu zijn gelinkt zijn aan onder andere de woningbouw. Dan vraag ik me af welke projecten de HAP dan wil

schrappen uit deze lijst die u nu voor u heeft waarvan u zegt 'dat hoeven we niet te doen' want ik heb van het CDA al gehoord dat die er geen kunnen vinden, wij ook niet, dus ik daag de HAP uit om aan te geven waar dan op bezuinigd kan worden.

De VOORZITTER: Mijnheer Salhi.

De heer SALHI: Dat is een goede vraag. Ik geef ook aan in mijn bijdrage dat we daar gewoon goed naar moeten kijken, ik heb als voorbeelden gegeven om nog eens goed te kijken naar de snelfietsroutes en die rotonde die ik heb aangegeven.

De VOORZITTER: U krijgt nog een interruptie van mevrouw Kliphuis.

Mevrouw KLIPHUIS: Dan ben ik toch een beetje in verwarring, dank u wel voorzitter, aangezien u net in antwoord op de vraag van mijn collega de heer Koomen of u wilde bezuinigingen op de snelfietsroutes 'nee' antwoordde en het nu toch echt voorstelt als voorbeeld voor bezuinigingen. Kunt u toch iets duidelijker zijn in wat u nu precies bedoelt?

De VOORZITTER: Mijnheer Salhi.

De heer SALHI: Wat ik daarmee bedoel, is dat we daarnaar moeten kijken in het licht van de ombuigingen die eraan komen, waar we mee bezig zijn, om bij zaken die niet te maken hebben met directe woningbouw en de infrastructuur daaromheen, te kijken of we daar mogelijkheden zien. Ik heb daar niet mee gezegd dat ik dat bij voorbaat wil afschaffen, maar ik ben op zoek naar een situatie, en ik hoop dat u mee wilt denken, waar we wel op kunnen bezuinigen.

De VOORZITTER: Er zijn twee interrupties, eerst mijnheer Koomen.

De heer KOOMEN: Misschien moeten we er in het debat verder over praten want wij hebben die behoefte in ieder geval heel sterk. Ik denk dat dat geldt voor meer collega's, maar ik begrijp niet hoe u bij snelfietspaden in een keer het verband met woningbouw kwijt bent. Wat mij betreft, ligt daar wel heel nadrukkelijk een verband met woningbouw, het is namelijk mobiliteit van A naar B en in plaats van de auto, kiezen mensen voor een snelfiets en dat willen we juist heel graag. Maar misschien dat we een debat daarover kunnen hebben. Kunt u even aan mij toelichten waarom u daar geen verband ziet tussen snelfietspaden en mobiliteit tussen woningen en verplaatsen?

De VOORZITTER: Een moment, ik wil even kijken of mijnheer Schouten een aansluitende opmerking heeft. Nee. Dan aan u het woord, mijnheer Salhi.

De heer SALHI: Ik heb al gezegd, ik zie nog niet een duidelijk verband, maar als we ergens naar moeten kijken om te bezuinigen, waar zou je dan op willen bezuinigen? Dat is de reden dat ik dat heb genoemd en misschien is het wel goed om daar straks in het debat verder op in te gaan.

De VOORZITTER: Gaat u verder met uw betoog.

De heer SALHI: Het uitvoeringsprogramma richt zich komende jaren op het uitvoeren van maatregelen en projecten, als we dit stuk doornemen…

De VOORZITTER: Sorry mijnheer Salhi, u mag zo uw zin opnieuw doen, maar ik ben mijnheer Schouten vergeten. Die heeft een aparte interruptie.

De heer SCHOUTEN: Ik wilde op het tweede bezuinigingspunt van de HAP, de rotonde, nog even ingaan. Wilt u de rotonde zo laten en de veiligheidsmaatregelen niet nemen?

De VOORZITTER: Mijnheer Salhi.

De heer SALHI: Ik heb gezegd dat we op korte termijn, en volgens mij gaat dat om de veiligheidsmaatregelen die nu getroffen moeten worden, gewoon door moeten zetten. Wat mij betreft, wordt dat gewoon weer een eenrichtingsfietspad, maar ik heb het over de lange termijn en hoe die eruitziet en waar we dan naar moeten kijken, over hoe die hele situatie in dat gebied eruit moet komen te zien.

De VOORZITTER: Vervolgt u uw betoog, mijnheer Salhi.

De heer SALHI: Dan ga ik die zin opnieuw doen. Het uitvoeringsprogramma richt zich de komende jaren op het uitvoeren van maatregelen en projecten. Als we dit stuk doornemen, zien we dat het tempo waarin het mogelijk is, wordt beïnvloed door allerlei factoren zoals bijvoorbeeld financiën. Hier en daar zien we onzekerheden of de doelen uit de uitvoeringsprogramma's zijn behaald. U heeft eerder aangegeven projecten naar voren te halen om de bouwsector te stimuleren. Mijn fractie vraagt zich af of dat is gelukt. Graag een reactie van de portefeuillehouder.
Een ongelukje zit in een klein hoekje. Inmiddels weten we dat de meeste slachtoffers op 50km-wegen vallen. Het is goed dat knelpunten en zogeheten black spots ten behoeve van de verkeersveiligheid geprioriteerd worden aangepakt. De oplossing ligt in het afwaarderen van 50 km/uur naar 30km-zones om de verkeersveiligheid te bevorderen. Maar daarmee lossen we helaas niet het hele probleem op. Verder blijkt dat corona en lockdown effect hebben op de verkeersveiligheid. Het blijkt dat bij minder verkeersdrukte de kans om slachtoffer te worden van een ongeval beduidend groter is dan in de normale situatie omdat er veel te hard gereden wordt. Als bijvoorbeeld thuiswerken de norm wordt, dan moeten we hier goed op anticiperen. Daar hoort dus wat HAP betreft ook op te worden gehandhaafd. Mijn fractie is benieuwd naar de toezegging om eventueel aan te sluiten bij de pilot voor BOA's om bevoegdheden te krijgen om bij lichte verkeerszaken te kunnen optreden en wellicht, gezien de versoepelingen, om bij de toename van drukte in verkeer een campagne te lanceren om de verkeersdeelnemers te attenderen op verkeersveiligheid.

De VOORZITTER: Mijnheer Salhi, wilt u afronden?

De heer DEN BUTTER: Voorzitter, mag ik interrumperen?

De VOORZITTER: Dat mag u.

De heer DEN BUTTER: Ik begin het een beetje kwijt te raken, u zegt eerst dat het waarschijnlijk rustiger wordt door het vele thuiswerken en dat als het rustiger wordt, de ernst van verkeersslachtoffers groter wordt. Vervolgens zegt u 'het wordt drukker want de maatregelen worden weer afgewaardeerd en dan wordt het drukker en dan moeten we dus een veiligheidscampagne voor het verkeer beginnen'. Ik ben even kwijt waar u nu precies naartoe wilt in het kader van dit hele uitvoeringsprogramma.

De VOORZITTER: Mijnheer Salhi.

De heer SALHI: Het is nu in ieder geval duidelijk geworden dat in de coronatijd doordat er minder verkeer was, er meer slachtoffers in het verkeer vielen en dat zou betekenen dat nu de drukte weer toeneemt, mensen daar niet echt rekening mee houden en dat er toch hier en daar nog wel hard gereden wordt en dat daardoor slachtoffers vallen. Dat is het punt dat ik bedoel.

De VOORZITTER: Als u uw betoog wilt afronden in een paar volzinnen? Sorry, mijnheer Salhi, nog een interruptie van mijnheer Beusenberg.

De heer BEUSENBERG: Ja voorzitter, ik hoor mijnheer Salhi zeggen dat er meer verkeersongelukken gebeuren omdat het rustiger wordt, maar de cijfers van het CBS zeggen het tegenovergestelde want over het algemeen zijn er minder verkeersdoden gevallen en minder verkeersongelukken gebeurd.

De VOORZITTER: Mijnheer Salhi.

De heer SALHI: Dat kan, ik heb andere cijfers. Ik wil het hierbij laten.

De VOORZITTER: Dank u wel, dan gaan we naar mijnheer Sulmann, GEZOND Haarlemmermeer. Nog een opmerking, interrupties gaan van uw spreektijd af en houdt u daar rekening mee.

De heer SULMANN: Dank u wel voorzitter. Het UPM ofwel het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit. Het gaat dus om het uitvoeren van mobiliteitsvraagstukken. Dan lezen wij tot enige verbazing dat de uitbreiding van de P&R bij station Halfweg niet uitgevoerd wordt. Er is in 2021 geëvalueerd of betaald parkeren een oplossing is, maar 2021 kan door corona toch niet als een goed vergelijkingsjaar gebruikt worden? De treinen zaten nog niet eens halfvol, er waren bijna geen reizigers omdat er op Schiphol weinig gevlogen werd en de outlet heeft nog niet op volle kracht kunnen draaien. Het budget voor dit project is uit het UPM gehaald, maar kan in een later stadium opnieuw worden aangevraagd wanneer blijkt dat betaald parkeren onvoldoende effect heeft. Maar hier zal wel een onderzoek voor nodig zijn. Kan de wethouder aangeven of het betaald parkeren bij station Halfweg geëvalueerd zal worden als de situatie weer normaal is na corona en wanneer dat dan plaats gaat vinden?
Dan moet ons toch een aantal dingen van het hart over dit UPM. Er staat een aantal onduidelijkheden in en ook een paar grote fouten. Dat zijn we toch niet gewend van deze wethouder. Nu is een foutje menselijk, maar we hebben het hier wel over een officieel beleidsstuk dat gepresenteerd wordt aan het hoogste orgaan in de gemeente. Zo lezen wij dat drie rotondes in Nieuw-Vennep samen € 940 miljoen moeten kosten. Nu zou het kunnen dat op alle drie deze rotondes gouden Ida's geplaatst worden, maar dat lijkt ons zelfs voor deze gemeente Haarlemmermeer een beetje te ver gaan. Deze drie rotondes blijken dan ook een foutje te zijn, maar dan blijkt ook het Perenlaantje een kostbaar project van ruim € 816 miljoen. Misschien hangen ook hier weer gouden peren aan de bomen langs het fietspad. Snel plukken dat laaghangende fruit, zouden wij dan zeggen. Maar goed, verder is er tekstueel heel veel aan te merken op dit beleidsstuk. We willen de wethouder en ambtenaren ook graag oproepen om deze fouten tot een minimum te beperken. Veel beleidsstukken zijn al lastig om te lezen en dan helpt het niet als het vol staat met fouten of onduidelijkheden. Afsluitend, het snelfietspad F200. Nu blijkt weer dat voor dit project van voor de fusie geen krediet was aangevraagd. Deze kan dus ook bij het lijstje lijken te horen zoals de Spaarndammerdijk, de kwaliteit van de bestrating, de bewegwijzering, de plaatsnaamborden, het geluidsscherm van het sectorpark, de vervuilde grond van de N200 en de beschoeiing van de kades van de Ringvaart uit de voormalige gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude. Ondanks de geruststellende woorden van ons college is blijkbaar de kast nog lang niet leeg. We wachten maar weer rustig af. Tot zover.

De VOORZITTER: Dank u wel mijnheer Sulmann. Dan gaan we naar mijnheer Schaap van Forza! U heeft het woord.

De heer SCHAAP: Dank u wel, voorzitter. Hier zitten we eindelijk weer in onze raadzaal om te praten over het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit in plaats van via dat verschrikkelijke Microsoft Teams. Nu het rijk geld ter beschikking heeft gesteld voor het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp ziet de fractie van Forza! ook mogelijkheden om verder te kijken dan Hoofddorp. Als Hoofddorp steeds

meer voorstad wordt van Amsterdam dan is Nieuw-Vennep een mooie buitenwijk van Hoofddorp. Wij zijn er dan ook voorstander van de Noord/Zuidlijn door te trekken naar Nieuw-Vennep. We denken dat we veel Nieuw-Vennepers blij zullen maken met deze snelle en comfortabele verbinding met Schiphol, Amsterdam en misschien ook straks wel Purmerend. Ziet de wethouder, net als Forza!, hier een mooie kans voorbij komen?
De realiteit in Haarlemmermeer is dat het aantal personenauto's per huishouden is gestegen naar 1,8.

De VOORZITTER: Mijnheer Schaap, het spijt me maar u krijgt een interruptie van mijnheer Schouten van GroenLinks.

De heer SCHOUTEN: Dank u wel voorzitter. Ik vraag me af hoe Forza! het doortrekken naar Nieuw-Vennep gaat betalen?

De VOORZITTER: De heer Schaap, Forza!

De heer SCHAAP: Ik begon er al mee dat het rijk geld heeft vrijgesteld. We kunnen zeker vragen om een beetje meer. We moeten al naar Nieuw-Vennep doortrekken voor de remises en omkeringen dus wat ons betreft, een stukje doortrekken.

De VOORZITTER: Gaat u verder met uw betoog, mijnheer Schaap.

De heer SCHAAP: Dank u wel. De realiteit in Haarlemmermeer is dat het aantal personenauto's per huishouden is gestegen naar 1,8. De fractie van Forza! vindt dat ook dat er werk gemaakt moet worden van parkeerplaatsen voor deze auto's en dat de norm voor nieuw te bouwen wijken afgesteld moet worden op de realiteit. Nu ligt deze veel lager. Forza! verwacht dat de wethouder ook uit zal gaan van deze realiteit, kan de wethouder ons dit toezeggen?
Dan de grote hoeveelheid aan verkeersborden voornamelijk bij rotondes. Die is Forza! al jaren een doorn in het oog. Het leidt af en borden staan vaak dubbelop. Wat Forza! betreft, moeten we meer naar een verkeersbordenarmbeleid. Alleen als het echt niet anders kan, of moet, dan plaatsen we borden. Voor het overige doen we dat niet.
Het verwondert de fractie van Forza! dat er bij het winkelcentrum Skagerhof een blauwe zone komt, terwijl we dag in, dag uit constateren dat er helemaal geen parkeerprobleem is. En op een handjevol notoire klagers na, is de buurt niet meegenomen in de participatieronde. Men klaagt erover dat OV-reizigers in de buurt van het winkelcentrum hun auto daar parkeren. We zien er geen probleem in omdat er genoeg parkeerruimte is en we blij moeten zijn dat we automobilisten de bus in krijgen. Het staat er niet in, maar dit past heel goed bij het onderwerp. Wethouder, kijkt u hier alstublieft naar?
Kunnen we het geld dat is gereserveerd voor de snelfietsroute Hoofddorp-Schiphol-Aalsmeer niet beter besteden aan het opknappen van het bestaande fietspadennetwerk in plaats van heel veel kilometers fietspad aan te leggen? Hiervoor is bijna € 2 miljoen gereserveerd en wat onze fractie betreft, kan dat beter besteed worden. Dan de nut en noodzaak van een dure fietsonderdoorgang bij de nieuw te bouwen bruggen bij Cruquius. Welk probleem wordt hier nou opgelost? Het scheelt de fietser misschien twee minuten en wat de fractie van Forza! betreft, is het ook in deze tijd zonde van het geld.
Daarna wil ik afsluiten met het volgende.

De VOORZITTER: Wacht even met uw afsluiting, mijnheer Schaap. Het CDA wil interrumperen.

De heer VAN DER PEET: Ik heb heel wat kansen voorbij laten gaan, maar in ieder geval ten aanzien van het fietsoversteken, mijnheer Schaap. Denkt u niet dat het effect heeft? Vorige week stelde u zelf de vraag over de drukknop. Die fietsers willen oversteken en wat denkt u dat het voor effect heeft als die beweging van die kruising weg is, voor de doorstroming van het autoverkeer?

De VOORZITTER: Mijnheer Schaap.

De heer SCHAAP: Dank u wel voor de vraag. Ik denk dat niet dat het zo veel zou verbeteren ten opzichte van de situatie van nu, maar ik ben wel bekend met de situatie van nu voor de fietsers. De meeste fietsers zitten in dit seizoen op die wegen en het is zo dat ik er ook vaak fiets. Er is normaal weggebruik, het wordt niet overspoeld met fietsers, er is een goede doorgang.

De VOORZITTER: Mijnheer Schaap, u krijgt een vervolginterruptie van uw buurman achter u, dat is mijnheer Sulmann van GEZOND Haarlemmermeer. Graag kort alstublieft.

De heer SULMANN: Dank u wel voorzitter. Ik wil even meegeven dat het voor de fietsers heel fijn is als die onderdoorgang er is, maar het is juist ook voor de automobilisten heel fijn want die hoeven veel minder lang te wachten. Het is voor de doorstroming van de automobilist heel fijn en het is voor fietsers heel fijn, dus van dat project bij Cruquius zijn wij in ieder geval groot voorstander. Bent u het met mij eens dat het voor de doorstroming van de automobilisten ook heel belangrijk is, naast het profijt voor de fietsers?

De VOORZITTER: Mijnheer Schaap, kort alstublieft.

De heer SCHAAP: Heel kort, ik ben het er altijd mee eens als de doorstroom voor alle verkeersgebruikers sneller gaat. Maar ik zie niet in dat hier winst te behalen valt aan tijd.

De VOORZITTER: Mijnheer Schaap, u bent ook aan het einde van uw tijd en het verzoek is om af te ronden, u was net ook met een slotzin bezig, volgens mij.

De heer SCHAAP: Dat klopt voorzitter, hier komt de slotzin. Ik wilde afsluiten met het volgende: Forza! heeft in de stukken gezocht naar enige mate van maakbaarheid. We hebben als raad op 29 april jl. afgesproken om alle nieuwe beleidsvoorstellen voor voorzieningen te voorzien van indicatoren die gemeten moeten worden. Dat ontbreekt helaas nog in dit stuk, of het wel doelmatig wordt besteed. Dat vinden we jammer.

De VOORZITTER: Dank u wel mijnheer Schaap. Dan gaan we naar mijnheer Koomen van D66. Let op, u heeft iets meer dan twee minuten.

De heer KOOMEN: Dank u wel voorzitter. Ik zal proberen om net zo snel te praten als mijnheer Sulmann. De projecten zijn wat D66 betreft prima. Ik vind het knap hoor, mijnheer Sulmann. Investeringen die erin staan, zijn gewenst, wat ons betreft ook in auto, fiets en OV. Prima. Ook dat gewerkt wordt met thema's vinden we goed. De kengetallen zijn leerzaam, sterker nog, het leidt wel tot enige trots op de mobiliteit in onze polder. Zolang je maar niet in Beinsdorp, Zwaanshoek of Lisserbroek woont, zijn de kengetallen van hoe goed bereikbaar we zijn best indrukwekkend.
Voorzitter, dat is allemaal heel mooi. Ik zou een paar punten willen meegeven en het belangrijkste punt dat we hebben, gaat over de planning. De planning is wederom niet gehaald. Die bleek niet haalbaar en we schuiven wederom een bedrag door naar de toekomst. Dat gebeurt ons wel erg vaak en er staat nu een zinnetje in van 'ja, dat waren onvoorziene zaken', maar we zouden er graag meer van willen horen, want het gaat iets te makkelijk om het weer af te doen met onvoorziene zaken, want het doorschuiven gebeurt erg structureel. We stellen als raad geld ter beschikking aan het college, maar wel om daar iets mee te doen en dat te realiseren. Dus dan stelt het teleur als wij weer moeten doorschuiven.
Het tweede, wat mij betreft laatste punt dat we willen maken gaat over het afwaarderen van wegen.

Onder andere de PvdA zei 'doet u maar 30km/uur' en daar zit een soort idee achter dat het langzamer rijden veiliger is maar ergens wat D66 betreft, keert de wal het schip. Dat merk ik al bijvoorbeeld in Beinsdorp waar mensen heel lang in de rij moeten staan en zich gewoon op een gegeven moment er niet meer aan houden. Men gaat de rij uit, men gaat over de stoep. We kennen het allemaal hè. Er gebeuren regelmatig dat soort dingen. Dus er zit ergens een onderkant, waar we zeggen 'als we het verkeer zo veel remmen dat mensen zich door frustratie onverstandig gaan gedragen en door rood gaan rijden valt dat allemaal niet te handhaven'. Dus je moet wel goed kijken want waar de snelheid omlaag moet, moet dat, maar je moet dat niet overal standaard maar doen. De hele bebouwde kom is te veel met een maat meten.
Voorzitter, verder kijken we vooral uit naar de realisatie van al dit geld dat wij weer beschikbaar stellen. De goede dingen staan in dit plan. Dank u wel.

De VOORZITTER: Dank u wel mijnheer Koomen, dan gaan we naar de ChristenUnie-SGP. Mijnheer Den Butter, u heeft ruim een minuut. In verband met de interrupties.

De heer DEN BUTTER: U kunt het zo mooi zeggen. Ik had niet heel veel geïnterrumpeerd, maar ik heb ook niet heel veel te vertellen. Maar ik werd geïnspireerd door de toespraak van de burgemeester aan scheidend raadslid Boscher die zei iets in de strekking van 'raadsleden zetten het beleid uit, het werk wordt overgelaten aan de uitvoering'. Dit gaat over het uitvoeringsprogramma, vandaar dat ik er vrij snel mee klaar kan zijn. We hoeven ons daar niet al te veel zorgen over te maken, is de wijze les van de heer Boscher, die ik hoog heb zitten. Goed dat er een stofkam gegaan is door de uitgaven en wij kunnen goed leven met de voorgestelde projecten. We willen nog iets kleins zeggen over de monitor Mobiliteitsvisie. Zoals mijnheer Van der Peet al zei, het is een heel mooi document geworden met heel veel cijfers erin, maar de vraag is nu 'wat gaan we er nu mee doen?' Daar kunnen we wel even een discussie over hebben in tweede termijn. Ik dank u wel.

De VOORZITTER: Dank u wel mijnheer Den Butter. Dan gaan we naar de heer Khatab, EEN Haarlemmermeer.

De heer KHATAB: Dank u wel voorzitter. We zien een toename in het aantal trein- en busreizigers in de Haarlemmermeer, wat betekent dat we dat ook moeten managen. Het is van belang dat we dit niet alleen in Hoofddorp en Nieuw-Vennep doen, maar ook in de wijken en kernen zoals in Abbenes, Buitenkaag en Lisserbroek. We zijn tevreden met de groei van het elektrisch rijden en de publieke laadpunten. We kijken ook uit naar de nieuwe opgave en verkenning omtrent mobiliteit. Vervolgens hopen we dat projecten die zijn begroot, vooral als we kijken naar de autoprojecten, niet worden geblokkeerd of vertraagd. Hoe groot is de kans dat opnieuw zal worden gebudgetteerd op zulke projecten? Goed dat we ook zien dat het autoverkeer wordt teruggedrongen op de gehele Ringdijk. Vanaf 2020 lijkt ons dat iets te ver. Opvallend zijn de rode indicatoren op financiën, planning en communicatie. Waar wachten we op voorzitter? Wat doen we met projecten waar geen geld voor is vrijgemaakt of niet voldoende draagvlak is? Participatie speelt natuurlijk een grote rol en we weten hoe grootschalig dit kan zijn, maar we benadrukken dit graag nogmaals. Daarover gesproken, EEN Haarlemmermeer stelde al eerder mondelinge vragen over het scooteroverlast op de IJweg, hierop reageerde ook nog een inwoner van Vinkenburg in Hoofddorp dat zij dit probleem ook al jarenlang ervaren en we kijken graag uit naar hoe dit kan worden opgelost, tot zover.

De VOORZITTER: Dank u wel mijnheer Khatab, dan gaan we naar mevrouw Kliphuis van de VVD. U heeft nog ruim 2,5 minuut.

Mevrouw KLIPHUIS: Dank u wel, voorzitter. Welk effect willen we nu eigenlijk bereiken? Dat is de vraag die ik had na het lezen van de stukken. Er is een mooi UPM. Er is een mooie monitor geleverd.

Er is nog een monitor geleverd en na 122 pagina's lezen dacht ik 'goh, als ik zou moeten uitleggen aan een gemiddelde inwoner wat wij nou hebben gedaan, is dat toch heel erg ingewikkeld'. En onszelf dat afvragend bij de VVD, hebben we toch even vanuit de methode Duisenberg gekeken naar dit stuk. Dan valt ons op dat hoewel we ontzettend veel informatie hebben, we eigenlijk nog niet goed hebben gedefinieerd welke effecten we precies beogen. Daar heeft een aantal van mijn collega's het al over gehad, maar dan gaat het met name over vragen als 'wat is nou veiligheid? Wanneer is nou bereikbaarheid en doorstroming gerealiseerd? Valt Beinsdorp daaronder of niet? Mogen de mensen daar mee tellen in die cijfers? Wanneer is het goed voor ons?' En het probleem van het feit dat die effectindicatoren niet zijn genoemd, is niet alleen dat ik dan met de Duisenbergmethode een bronprobleem heb, maar dat leidt ook, en dat zie je ook weer in deze inbrengen, tot een waslijst aan technische gesprekken over rotondes en borden terwijl we ons kunnen afvragen, zoals ook al mooi door de heer Den Butter aangehaald werd en onze collega Erik Boscher, 'gaan wij over de individuele rotonde of gaan wij over de kaders en kijken we dan vervolgens via een monitor of het effect dat wij hebben willen bereiken ook met die kaders is uitgevoerd of gaan we bijsturen?' En dat laatste, die laatste stap, hebben we af en toe niet. Dat komt ook doordat we allemaal mobiliteit ontzettend leuk vinden en de wethouder zal bevestigen dat het de meest leuke portefeuille is die er is. Maar we geven wel ontzettend veel geld uit en we willen wel zeker weten dat dat geld ook bijdraagt aan daadwerkelijke veiligheid en bereikbaarheid en doorstroming in onze eigen mooie gemeente. Dus ik wil mijn betoog eigenlijk afronden met een voorstel en een oproep. Het voorstel is om te vragen aan de wethouder om effectindicatoren te gaan opstellen zoals het ook in de doelenbomen van de Duisenbergmethode is opgenomen en te zorgen dat dat effectindicatoren zijn die passen bij onze mobiliteitsvisie en daarover een gesprek aan te gaan. Daar sluit ik mee af.

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

De heer VAN DER PEET: Het kan ook in de tweede termijn en we gaan het er direct nog over hebben, maar die effectindicatoren, die indicatoren op zichzelf, staan er wel in, alleen gaat het erom wat je wilt bereiken, want er is gekwantificeerd welke indicatoren er zijn.

De VOORZITTER: Bent u dat met mijnheer Van der Peet eens, mevrouw Kliphuis?

Mevrouw KLIPHUIS: Dank u wel voorzitter. Ik ben het met de heer Van der Peet eens dat er metingscijfers zijn, maar bij effectindicatoren zoals in Duisenbergmethode wordt bedoeld gaat het specifiek over het effect dat je bereikt wilt hebben, dus ik denk dat het een definitiekwestie is. Hoeveel verkeersongevallen willen we? Dat is nul, daar we het over eens. Maar wat is de doorstroomsnelheid die we accepteren in ook de minder bereikbare gedeeltes en wanneer hebben wij al onze verkeersknooppunten opgelost?

De VOORZITTER: Gaat u afronden of was u klaar? Volgens mij was u klaar, dat komt mooi uit, dan gaan we naar de heer Beusenberg, SRH.

De heer BEUSENBERG: Dank u wel voorzitter, ik ga snel zijn want ik heb gemerkt dat u streng bent vandaag. Voorzitter, vanavond bespreken we het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2022. Mobiliteit, bereikbaarheid en verkeer hebben een grote prioriteit bij SRH. We worden ook blij gestemd van de algemeenheid van het uitvoeringsprogramma en de projecten. Bij het feit dat in het uitvoeringsprogramma wordt gezegd dat door de economische ontwikkeling na de coronacrisis binnen de MRA wordt uitgegaan van een grote mobiliteitsgroei kan SRH niet anders zeggen dan 'eens'.
Sommige punten zijn ietwat onduidelijk. Ook wij kwamen erachter dat het Perenlaantje € 816 miljoen zou gaan kosten zoals het in het stuk staat. Ik had wel een donkerbruin vermoeden dat dat niet zo zou zijn, maar toch, met hoe het er staat, lijkt het er wel op.

Dan de verkeersveiligheid. We moeten er te allen tijde voor zorgen dat mensen die op een normale manier gebruikmaken van de weg – we hebben het er vorige week bij de vragensessie ook over gehad, dat de meeste overlast in het verkeer toch wordt veroorzaakt door mensen die de weg misbruiken en bij wie het gedrag van die mensen niet binnen de gestelde regels past – er altijd op een veilige manier gebruik van kunnen maken.
Dan het beleid over woningbouw en verkeer. U heeft het al een aantal keer gehoord en u zult het nog wel een aantal keer horen, op het moment dat de infrastructuur moet worden aangepast met als doel het bereikbaar maken van een door een projectontwikkelaar gerealiseerd project, vindt SRH niet dat onze burgers daarvoor moeten betalen. Dat is verder ook geen discussie voor nu, maar ik wil dat toch even gezegd hebben. Dank u wel voorzitter.

De VOORZITTER: Dank u wel mijnheer Beusenberg. Dan gaan we naar mijnheer Schouten van GroenLinks. U heeft nog twee minuten en een beetje.

De heer SCHOUTEN: Dank u wel voorzitter. Ik ga heel snel praten, of ik doe mijn best. € 4,4 miljoen extra beschikbaar stellen en dit naast al miljoenen voor mobiliteit, waarbij de bezuinigingen aan dit programma grotendeels voorbijgaan. Waar moeten we dat geld aan besteden? Als eerste aan verkeersveiligheid. De Beurspleinrotonde moet snel worden aangepakt alsmede de kruising Beechavenue-Aalsmeerderweg – ter info: een 10km-drempel doet wonderen – en het afwaarderen van de Schipholweg. Als tweede de infrastructuur voor de fiets, de fiets neemt een steeds groter aandeel in de modaliteit, te meer omdat elektrische fietsen en de supersnelle speed pedelecs steeds grotere afstanden mogelijk maken. Vergeet de fietsenstallingen dan niet. Als derde aan het openbaar vervoer. Dit moet veel fijnmaziger en alles moet ook toegankelijk zijn voor mindervalide medemens. Ik lees in het rapport 'een langjarig programma in verband met onze wettelijke taak voor de inclusieve mobiliteit'. Het VN-verdrag inzake rechten van personen met een handicap is geen jarenlang plan, maar moet snel en voortvarend worden aangepakt. Inclusiviteit zou in gemeenteland een intrinsieke motivatie moeten zijn. Waar moet geld niet aan besteed worden? Aan het steeds maar weer werken aan de doorstroming van het autoverkeer. Dit kun je tot in de eeuwigheid volhouden tot alles stilstaat. Je kunt pretenderen dat vrijheid van bewegen en het zelf kiezen van een vervoermiddel boven alles staat, maar als je de auto in beleid overal voorrang geeft en te weinig doet voor andere modaliteiten, dan is die keuze een wassen neus.
Als laatste voorzitter, het moet mij van het hart, het parkeren. Het adagium 'parkeren daar waar het de bedoeling is', is ook een wassen neus. We lezen dat het dynamisch PRIS-systeem aan de markt overgelaten moet worden en we hebben de pilot Smart Parking waarbij parkeren op straat in de woonwijk wordt gepromoot. En dan de tijdelijke terrassen op de Kruisweg. Wordt daar per parkeerplaats € 0,10 voor een halfuur en vervolgens € 3,00 tot € 9,00 per uur voor de uitbater voor afgetikt? Of is het allemaal om niet? Wat GroenLinks betreft, mogen alle parkeerplaatsen op de Kruisweg omgetoverd worden tot terras en de weg zelf tot voetgangersgebied. Tot zover de eerste termijn.

De VOORZITTER: Dank u wel mijnheer Schouten. Voor de notulen, het lid Meijer is niet aanwezig dus dan zijn alle partijen aan het woord geweest. We gaan naar het college. Mevrouw Ruigrok, u heeft het woord.

Wethouder RUIGROK: Dank u wel voorzitter en dank u wel raadsleden voor uw input en reactie op dit uitvoeringsprogramma. Het is een vrij nieuw instrument zoals we het hebben neergezet. Voorheen hadden we een andere werkwijze en dit is eigenlijk het eerste jaar voor ons dat we dit op deze manier doen met de monitoren. We hebben een visie voor tien jaar en een investeringsstrategie voor vier jaar en elk jaar komen we met het uitvoeringsprogramma. Dit jaar waren we eigenlijk een beetje laat, maar ook dit jaar willen we nog met het volgende UPM komen, dat is meteen een bruggetje naar de wensen 'hoe maken we inzichtelijk wat de effecten zijn, wat de streefwaarden zijn en hoe gaan we daarmee

om?' Want op dit moment hebben we een nulmeting gedaan. Een aantal van u heeft daaraan gerefereerd. Op basis van de nulmeting willen we met elkaar de streefwaarde gaan formuleren. Ik kijk ook uit naar de tweede ronde van het debat, omdat u daar nog verder over gaat spreken. Wat zoeken we dan precies? Want het is best ingewikkeld om effecten ook echt zichtbaar te maken. Mevrouw Kliphuis noemde bijvoorbeeld de verkeersveiligheid. Ja, je wilt nul ongelukken en al zeker geen dodelijke ongelukken. Maar heb je dat gerealiseerd doordat mensen elkaar voorrang hebben verleend, ze dit keer niet zo hard hebben gereden, doordat ze zich aan de verkeersregels hebben gehouden of doordat wij een fietsstraat hebben aangelegd? Of doordat we de fietsers onder de weg door laten gaan bij de Cruquiusbrug vanwege de doorstroom, zowel voor de fiets als voor de auto? Dus het is best ingewikkeld. Sommige dingen kun je heel concreet maken, bij andere zal je meer moeten zoeken naar hoe je dat doet, maar dat is wel een opgave die we nu dus in dat tweede UPM meenemen waarmee wij dit najaar komen.

De VOORZITTER: Ik wil even een punt van orde maken, mevrouw Ruigrok. Niemand, op EEN Haarlemmermeer na, heeft nog spreektijd dus ik verzoek de interrupties tot een minimum te beperken want dat gaat van uw tweede termijn af. Gaat u verder mevrouw Ruigrok.

Wethouder RUIGROK: Ik vreesde al dat we geen tweede termijn zouden hebben.

De VOORZITTER: Dat is wel het gevolg als iedereen nu gaat interrumperen.

Wethouder RUIGROK: Oké. Ik ga even snel door, maar ik heb wel interrupties, toch?

De VOORZITTER: Mijnheer Van der Peet, CDA.

De heer VAN DER PEET: Ja, want in de tweede termijn komen we daar niet meer aan toe want dan kan het college niet meer antwoorden. Ik wil graag weten van de wethouder: we hebben in 2018 met de Rekenkamercommissie de evaluatie gedaan van het Deltaplan Bereikbaarheid. Toen is net op de rand van de verkiezingen de mobiliteitsvisie vastgesteld. Sindsdien vragen we als raad om een monitor. Wat is de oorzaak dat dit zo ontzettend lang duurt en dat we pas in het najaar die streefwaarden hebben? We zitten al over twee derde van de tijd waar we kijken naar wat is de concrete oorzaak daarvan?

De VOORZITTER: Mevrouw Ruigrok.

Wethouder RUIGROK: Ik had eigenlijk gehoopt dat ik u blij zou maken met het gegeven dat we nu in dit jaar al met het tweede UPM komen. Daar hadden we die nulmeting voor nodig. We hebben het hele proces, dit is een nieuw proces, ook moeten leren. We hebben ook gezien dat we die realisatiegraad niet hebben gehaald zoals we dat wilden, dus dat zijn processen die je echt al doende moet leren. Doordat we nu die nulmeting hebben, kunnen we dan de streefwaarden vastleggen en dan ook kijken 'hoe ver komen we bij de eenmeting en bij de tweemeting en zo verder?' Dus dat is de reden.
Dan heb ik een aantal mensen gehoord over de financiën. Ja, verkeer en vervoer kost geld, maar levert gelukkig ook weer heel veel op en alle wegen leiden uiteindelijk naar woningen. Dus dat is ook een goed uitgangspunt. We hebben inderdaad aan de voorkant gekeken 'wat zouden we dan niet kunnen doen?' Dus we hebben ongeveer € 2 miljoen aan investeringen weggestreept en een van de onderdelen daarvan is de P&R uitbreiden bij Halfweg. Daar wordt ook naar gevraagd. We gaan betaald parkeren daar in een breder gebied uitrollen en we gaan in de gaten houden 'voldoet dat dan, voldoen die parkeerplekken?' En als dat niet zo is, kunnen we dat altijd in een later stadium nog uitbreiden. Maar vooralsnog denken we dat dat op deze manier gaat lukken.
Ik ga heel even kijken of ik nog even snel wat vragen kan beantwoorden. Mijnheer Van der Peet vroeg

naar de kosten van de Noord/Zuidlijn. Dat is een apart traject, daar hebben we 5% uit de reserve Schaalsprong voor genomen om die onderzoeken te kunnen betalen en die VTA-kosten delen we met alle partners waarmee we samenwerken. En mevrouw Kerkhoff had het over de regionale doelstellingen. Die gelden voor Haarlemmermeer ongeveer gelijkwaardig, dus daar gaan we dat gewoon mee invullen en kijken naar bepaalde principes die we daarin door kunnen voeren. U had het over het Perenlaantje, het gouden Perenlaantje, zal ik het maar even noemen. Dat wordt meegenomen in de gebiedsontwikkeling bij Lisserbroek, dus ook mogelijke aankoop van de gronden waar u het over had.
Mijnheer Salhi had het over 'waar gaan we dan naar kijken? Wel of niet snelfietsroutes?' Nou, dat is natuurlijk aan u, maar dat is nu juist heel erg woninggerelateerd. We willen mensen verleiden om die fiets te gebruiken. U vroeg specifiek 'wat is er gelukt bij het dingen naar voren halen?' De Rijnlanderweg bijvoorbeeld met die warmte en koude opslag, dat is naar voren gehaald. En nu vraagt u over het handhaven van de 30km-zones. U weet dat we staan te trappelen, dat we dat bij Grapperhaus al hebben aangegeven. We moeten de pilot in Utrecht afwachten om te kijken of we daarmee verder kunnen.
Mijnheer Schaap, u heeft ambities voor doortrekken van de Noord/Zuidlijn. Ik ook, maar laten we eerst maar eens kijken of we dit stuk kunnen gaan realiseren. Daar ga ik me heel erg voor in zetten. En u vraagt naar de parkeernormen. We komen dit najaar met een stuk naar de raad over de parkeernormen, passend bij Haarlemmermeer. U heeft het over het Skagerrak, daar kunnen nog zienswijzen ingediend te worden. Dit is wel afgestemd met winkeliers en bewoners. En over het fietspad bij Cruquius heeft u antwoord gekregen van uw collega's, dat is goed voor doorstroming van alle weggebruikers.
Mijnheer Koomen zegt 'hoe kan het nou dat die planning niet gehaald wordt?' Ja, aan de ene kant is het soms misschien een beetje overschatting. We zijn ambitieus, we willen veel en we denken soms 'hé, dat lukt niet zo makkelijk', maar een groot deel is natuurlijk ook wel terug te voeren op corona. We konden minder makkelijk participeren, minder makkelijk metingen doen, minder makkelijk allerlei dingen afvinken, dus op die manier is dat niet altijd gelukt. Dus we hebben dat nu realistischer ingeschat op 65% voor de komende tijd.
Mijnheer Den Butter had het over 'dit is een uitvoeringsprogramma'. Dat klopt en dan de monitor, de eenmeting komt dit najaar. Mijnheer Khatab had het ook over de planning. En op de scooteroverlast op de IJweg komen we nog terug in de mobiliteitsbrief. En mevrouw Kliphuis heeft het over de discussie over de streefwaarden en heeft de indicatoren en de effecten benoemd. Daar ging u nog even op door. Maar er is wel een aantal dingen waarvan je echt zou kunnen zeggen dat er veel is gedaan. Een van de doelen in de visie is bijvoorbeeld innovatie en we hebben heel veel stappen gezet om logistiek vrachtverkeer doorgang te geven met slimme verkeerslichten en contacten daarin. Daar kun je heel concreet natuurlijk effecten meetbaar maken en inzichtelijk maken. Mijnheer Beusenberg had het over het belang van verkeersveiligheid, wel met normaal weggebruik. Ja, dat hopen we dan allemaal. Dat moeten we natuurlijk activeren. En mijnheer Schouten had het over parkeren, de financiën en over de parkeerplekken op de Kruisweg. Het is nu zo dat de uitbaters daar niet die € 0,10 per zo veel tijd voor betalen. Die hebben dat ter beschikking gekregen en dat hebben we gedaan met een terrasverordening tot, volgens mij, oktober volgend jaar. Die tijd moet ik nog even ingefluisterd krijgen, maar daar hoeven zij niet voor te betalen. Volgens mij heb ik dan de meeste vragen beantwoord.

De VOORZITTER: Mijnheer Schouten wil graag een verduidelijkende vraag stellen.

De heer SCHOUTEN: Het smaakt naar meer, al die terrassen in plaats van parkeerplaatsen. Gaat u nog onderzoeken of dat een permanente zaak zou kunnen worden?

De VOORZITTER: Mevrouw Ruigrok.

Wethouder RUIGROK: Dat staat vooralsnog niet op de planning maar we gaan evalueren hoe het ter-

rasbeleid wordt ervaren dus dan kunnen we dat meenemen hoe dat gaat.

De VOORZITTER: Dank u wel. Dan sluit ik de eerste termijn. Of niet, mijnheer Salhi, heeft u nog iets voor de eerste termijn?

De heer SALHI: Ja, ik zat nog op een antwoord te wachten

De VOORZITTER: Oké, stelt u uw vraag.

De heer SALHI: Er is meer gevraagd over verkeersveiligheid en ik hoor ook dat het met gedragingen te maken heeft enzovoort en ik weet als geen ander dat er ook niet altijd te handhaven valt, maar ik heb iets gevraagd over een campagne. Zeker nu na de lockdown en de coronatijd waarschijnlijk thuiswerken de norm gaat worden en er daardoor door mensen nog steeds veel te hard wordt gereden en de gedragingen niet altijd zijn wat ze moeten zijn. Dus ik ben benieuwd of de wethouder daar wat voor voelt.

De VOORZITTER: Mevrouw Ruigrok.

Wethouder RUIGROK: Als we het hebben over campagnes, sluiten we altijd het liefst aan bij landelijke campagnes want dat heeft het meeste effect en dan kun je ook het beste inzetten dus dat is iets dat we ook samen met de Vervoerregio doen. Er is nu net gisteren of eergisteren een campagne begonnen 'het OV is oké', om mensen weer te 'ontschuchteren' om weer het openbaar vervoer in te gaan. Dus dat soort campagnes houden we goed in de gaten om te kijken waar we op aan kunnen haken.

De VOORZITTER: Ik zie nog een verduidelijkende vraag van mevrouw Kerkhoff, PvdA.

Mevrouw KERKHOFF: Dank u wel voorzitter. Aan het eind van mijn betoog had ik het over de nulmeting en ik heb daar opgemerkt dat de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude ontbreekt in de nulmeting en dat het handig is om die toe te voegen want de cijfers zijn er wel, zeker als je praat over geluid en luchtkwaliteit in Halfweg. Dat is een heel vies gebied en ik stel voor dat dat opgenomen wordt zodat je ook kunt vergelijken. Dat ging over de opeenstapeling, toen u me niet verder liet praten, van al die viezigheid want je hebt niet alleen verkeer, maar ook vliegtuigen en ook nog de trein.

De VOORZITTER: Mevrouw Kerkhoff, u refereert er nu zelf aan, maar u bent altijd erg lang van stof en u houdt zich niet aan de spreektijd en dan moet ik streng zijn als voorzitter.

Mevrouw KERKHOFF: Dat geeft niet.

De VOORZITTER: Mevrouw Ruigrok, bent u het met mevrouw Kerkhoff eens?

Wethouder RUIGROK: Voorzitter en mevrouw Kerkhoff, ik ben het ermee eens dat Haarlemmerliede en Spaarnwoude niet meer bestaat maar gewoon onderdeel is van Haarlemmermeer, dus dat moet gewoon onderdeel zijn van het geheel. Dus ik ga ervoor zorgen dat dat onderdeel uitmaakt van die monitor.

De VOORZITTER: Dank u wel. Dan sluit ik de eerste termijn af. Ik heb een verzoek gehad van mevrouw Kliphuis om het te hebben over de indicatoren. Ik verzoek als iemand een ander onderwerp aan wil snijden, dat nu even aan te geven. Ik zie twee handjes. CDA en daarna D66. Wat is uw onderwerp?

De heer VAN DER PEET: Het lijkt mij dat we nog even doorgaan over de bezuinigingsvraagstukken, voorzitter.

De VOORZITTER: Dat lijkt me ook maar het is aan de raad waar u het over wilt hebben, maar u gaf net zelf aan dat u vooral door wilde.

Mevrouw KLIPHUIS: Voorzitter, kijkt u mij nu betekenisvol aan zodat ik de opening ga doen over de indicatoren of wilde u nog bij mijnheer Koomen ophalen of hij nog een ander idee had?

De VOORZITTER: Ik ga eerst nog naar mijnheer Koomen maar ik zag zijn handje naar beneden gaan.

De heer KOOMEN: Ik wilde het over de bezuinigingen hebben maar dat is al gemarkeerd. Dan wil ik het ook nog even over de snelheden hebben met de PvdA.

De VOORZITTER: Dan gaan we eerst naar mevrouw Kliphuis. O, mijnheer Schaap.

De heer SCHAAP: Ik wil nog een ander onderwerp aansnijden.

De VOORZITTER: Wat is uw onderwerp?

De heer SCHAAP: De Noord/Zuidlijn waar ik het over heb gehad, ik wil graag de mening horen. En het laatste punt dat mijnheer Schouten van GroenLinks had aangekaart over parkeren bij de Kruisweg.

De VOORZITTER: Er zijn vijf onderwerpen, we gaan beginnen bij mevrouw Kliphuis.

Mevrouw KLIPHUIS: Dank u wel voorzitter. Ik denk dat we een heel kort ophaalrondje kunnen doen. We hebben in de mobiliteitsvisie een aantal ambities geformuleerd. Onder die ambities heeft het college thema's gehangen en op basis van die thema's wordt nu aan ons gerapporteerd. Mijn voorstel zou zijn om – maar dat heeft de wethouder op zich al toegezegd – concreet op die ambities ook echt vast te stellen wat ons ambitieniveau is. Wat is de indicator van het niveau en wanneer hebben we dat gehaald? Dan hebben we een mooie nulmeting waarmee we vervolgens ook kunnen kijken of volgend jaar het geld dat we hebben geïnvesteerd ook heeft geleid tot het realiseren, geheel of ten dele, van die ambities.

De VOORZITTER: Wie mag ik het woord geven? CDA, mijnheer Van der Peet.

De heer VAN DER PEET: Dank u wel voorzitter, ik ben het volledig eens met mevrouw Kliphuis en ik wil er vooral voor pleiten het gewoon praktisch te doen. Haal het woordje 'nul' weg bij de nulmeting en zet in elk tabelletje dat in het stuk staat een paar kolommetjes erna met '2022, 2023, 2024 en 2025' en met de waarden die je zou willen behalen. Ik wil er vooral voor pleiten dat we het niet te complex maken want dan kan het alleen nog maar langer duren en valt het ook nog minder te begrijpen. Misschien is het een goed voorstel in het verlengde daarvan om het infosheet dat erin zat, dat eigenlijk een soort samenvatting was van alles met allerlei leuke getalletjes en er goed uitzag, te hebben voor de nulmeting en die in dezelfde vorm te hebben voor waar we naartoe willen voor bijvoorbeeld 2025. Die is te volgen voor iedereen en alle inwoners ook, misschien is dat een goed stuk om een infographic van te maken.

De VOORZITTER: Mijnheer Den Butter en daarna mijnheer Koomen.

De heer DEN BUTTER: Ik vind het wel een mooi voorstel van mijnheer Van der Peet om zoiets op te zetten. De vraag is dan wel hoe we die waarde van waar we naartoe moeten, gaan vaststellen. Ik ben echt op zoek naar hoe we bepalen of het 2,5 of 15 of 14% moet zijn, dat lijkt me heel ingewikkeld. Of het hoeft niet ingewikkeld te zijn, maar daar moeten we het wel een keer over hebben met elkaar en niet aan de wethouder vragen 'kom maar met wat en we geloven het wel'.

De VOORZITTER: Mijnheer Koomen.

De heer KOOMEN: Dat is precies mijn punt en overigens zijn we het eens met mevrouw Kliphuis en de voorgaande sprekers dat het goed is om dit na te streven en te streven naar streefwaarden. Tegelijkertijd moet het doel niet op zich zijn om leuke indicatoren te hebben, het doel op zich is niet een getal, het doel is met elkaar erover in gesprek te zijn 'wat willen we nu precies? Zo heb ik ook de uitleg van de VVD begrepen. En ook met wat mijnheer Den Butter zegt, ben ik het eens, we moeten samen bepalen 'waarom willen we dit streefgetal, is daar een norm voor?' Als voorbeeld vind ik bijvoorbeeld reistijd wel goed, wat is de gemiddelde reistijd? Gaat die omhoog of omlaag? Dat is best complex denk ik, maar daarvoor proberen we wel met elkaar per thema een aantal kengetallen af te spreken. Dat is wat we moeten nastreven volgens mij en dan kunnen we kijken hoever we komen en dat ontwikkelt zich vast wel weer, alleen het gesprek erover lijkt me al zinvol en zo moeten we het ook zien. Dus als we het niet halen en het gesprek erover gaat 'het is 0,5% minder dan vorig jaar', vind ik dat minder van toegevoegde waarde. Het gaat erom waarom dat dan zo is.

De VOORZITTER: We gaan eerst naar mijnheer Schouten en dan naar mijnheer Van der Peet.

De heer SCHOUTEN: Ik kan kort zijn, we kunnen helemaal instemmen met het opstellen van indicatoren, maar we moeten wel voorzichtig zijn dat we niet alleen maar financiële indicatoren gaan benoemen. Meestal is het 'het kost dit en het levert dat op', maar we moeten ook goed kijken naar de maatschappelijke doelen. De doelen als veiligheid en ik wil geen doemdenker zijn, maar ook CO_2-gehaltes en stikstof en noem het allemaal maar op. Niet alleen aan geld denken.

De VOORZITTER: Dat lijkt me een duidelijke oproep. Wilt u interrumperen? Mevrouw Kliphuis.

Mevrouw KLIPHUIS: Dank u wel voorzitter. Ik ben het helemaal eens met mijnheer Schouten – ja, mijnheer Van der Peet, dat mag u opnemen – de enige indicator die we op dit moment hebben, zijn namelijk de financiën en ik denk dat we het eens zijn dat het gebrek aan maatschappelijke impact op dit moment mijn vraag ook is.

De VOORZITTER: Mijnheer Van der Peet.

De heer VAN DER PEET: Dank u wel voorzitter. Ik stel voor dat we het concreter maken en dat we voor we een stuk aangereikt krijgen van het college en misschien hierover eens met elkaar van gedachten wisselen na het reces, dus dat we een sessie houden met de nulmeting in de hand en daar eens uitwisselen 'wat zouden dan voor ons die doelen zijn?' want ik denk dat we anders weer geconfronteerd worden met een feit, misschien moeten we dat gewoon agenderen.

De VOORZITTER: Wie wil daarover het woord? Mevrouw Kliphuis.

Mevrouw KLIPHUIS: Ik vind het een heel goed voorstel en laten we dat sessieverzoek dan indienen, volgende week of op 8 juli a.s. en dan zullen we dat ook onderbouwen en aangeven wat we nodig hebben van de wethouder.

De VOORZITTER: Ik hoor net dat 1 juli ook de mogelijkheid is tot indienen dus dat komt dan vast goed. Als er geen mensen meer daarop willen reageren, ga ik door naar het volgende onderwerp van het CDA, in combinatie met de rest van de raad, dat ging over de bezuinigingen. Mijnheer Van der Peet, opent u het bal.

De heer VAN DER PEET: Ja voorzitter bezuinigingen, want in de vorige sessie die we gehad hebben met elkaar over de ombuigingen, is het ook al even aan de orde gekomen dat er kennelijk een beleving is dat we jaarlijks heel veel geld zouden kunnen besparen als we zouden temporiseren op mobiliteit. Ik wil er dan een lans voor breken om die opvatting te ontkrachten want als we kijken naar de investeringen die we doen, gaat het om een bedrag van ongeveer € 56 miljoen in zijn totaliteit en is twee derde daarvan gerelateerd aan wonen. Een derde is gerelateerd aan andere zaken zoals veiligheid en allerlei andere zaken waar we ook allemaal beleid voor hebben. Daar houd je nog maar een derde over en dan heb je het over projecten waarbij ook nog eens allerlei verplichtingen zijn aangegaan richting bijvoorbeeld cofinanciers, dan denk ik aan de VRA, de provincie. Het klinkt leuk, het snelfietspad temporiseren, maar dat bepalen we natuurlijk niet alleen. Als daaraan wordt meebetaald door de provincie en door de Vervoerregio zou dat wel eens niet te temporiseren kunnen zijn, maar dan wordt het definitief niet doen, dus ik denk dat het veel te rooskleurig wordt voorgesteld hoeveel ermee op te halen is. Maar stelt u zich voor dat je van de helft daarvan zou kunnen zeggen 'daar kunnen we mee temporiseren', dan heb je het alsnog voor de begroting alleen over de kapitaallasten daarvan. Per jaar. Dan heb je het eigenlijk over een bedrag dat waarschijnlijk niet toereikend zal zijn om het tekort te dekken.

De VOORZITTER: Ik zag twee handjes, mijnheer Koomen en daarna mijnheer Schouten.

De heer KOOMEN: Zonder de technische details wil ik vragen: waarom die ideeën bij de HAP om te bezuinigen op dingen die volgens mij een heel zinvolle investering zijn en die zich ook terugverdienen? Want al die mensen die de snelfiets pakken – en we willen juist dat meer mensen de snelfiets pakken en gelukkig zien we in de kengetallen een stijging – besparen weer autogebruik en dat bespaart weer extra wegen aanleggen voor al die nieuwe wijken. Dus het idee dat er geen verband zou zijn tussen snelfiets en wonen, kan ik totaal niet volgen en sterker nog, ik denk dat het de investering dubbel en dwars waard is. Dus als we dan moeten bezuinigen, waar ik überhaupt twijfels over heb, want volgens mij ligt er nu al een plan, zou dat wat D66 betreft zeker niet op de snelfietspaden moeten zijn. Dus daar verschillen we van mening en het was mij onduidelijk of de HAP dat nu wel vindt of niet vindt, ik snap dat het een ideetje was, of een ballonnetje, dan is toch het verzoek er nog eens goed over na te denken of we dan geen betere plannen kunnen bedenken met elkaar.

De VOORZITTER: Ik had nu op mijn lijstje eerst mijnheer Schouten, dan mijnheer Schaap en dan mevrouw Kerkhoff, maar de HAP werd aangesproken dus ik geef mijnheer Salhi eerst de mogelijkheid om te reageren.

De heer SALHI: Dank u wel, we hebben op vele dossiers gekeken naar enige ombuigingsmogelijkheden en we vonden dat we ook kritisch konden kijken, in ieder geval, naar mobiliteit en of daar wat viel te vinden. Ik heb de snelfietsroute gebruikt omdat ik daar niet direct een link vond met de woningbouw, maar misschien heb ik dat niet helemaal goed. Maar het gaat meer om het idee, is er een mogelijkheid waar we naar kunnen kijken en waar we dus ook op kunnen bezuinigen? Dat wil ik de raad voorstellen te doen, maar als dat niet mogelijk is of niet kan, dan moeten we daar ook eerlijk over zijn en dan zal ik de eerste zijn die daar eerlijk over is, maar ik vind dat we het wel moeten opbrengen om het daar in ieder geval over te hebben.

De VOORZITTER: Mijnheer Schouten.

De heer SCHOUTEN: Dank u wel voorzitter. Mijnheer Van der Peet keek mij al aan toen hij het had over bezuinigingen op fietspaden maar GroenLinks ziet meer in fietspaden dan autowegen. Het is ook veel beter voor de omgeving dus als er bezuinigd moet worden, dan op de auto. Maar de fiets en het openbaar vervoer moeten gewoon full swing voortgang krijgen.

De VOORZITTER: Mijnheer Schaap.

De heer SCHAAP: Dank u voorzitter, ik stelde net al voor 'als we het hebben over de snelfietsroute Hoofddorp-Schiphol-Aalsmeer, daar is € 2 miljoen voor gereserveerd'. Op € 15 miljoen is dat net geen peanuts maar het is toch € 2 miljoen die je zou kunnen bezuinigen. We hebben een heel goed fietspadennetwerk in onze gemeente en laten we dat dan eerst maar eens opknappen voor we aan nieuwe investeringen beginnen en laten we dat vooral na de bezuinigingen aanpakken. Dat zeg ik en ik merkte dat niemand het ermee eens was, maar toch nog iets over die fietsonderdoorgang bij Cruquius. Ik vind daar geen verbetering in maar anderen wel. Is dat nu een noodzaak die we in deze tijd moeten doen, kunnen we daar niet langer mee wachten?

De VOORZITTER: Ik zie twee interrupties volgens mij van mijnheer Schouten en mijnheer Van der Peet, klopt dat? Mijnheer Beusenberg ook? Nee, dan eerst mijnheer Schouten en mijnheer Van der Peet.

De heer SCHOUTEN: Dank u wel voorzitter, de snelfietsroute Hoofddorp-Rijsenhout-Aalsmeer is een heel belangrijke route voor werknemers die met de fiets komen en dat is ook veel gezonder. En dat fietspad betaalt zich tien keer terug als niet in verkeersveiligheid of in verkeersbewegingen, dan wel in gezondheid en allerlei andere dingen. De onderdoorgang bij Cruquius is ook een goede investering want de fietser moet gewoon veilig die oversteek kunnen maken. En als je dat niet faciliteert, komt de fietser daar ook niet meer dus daar moet gewoon in geïnvesteerd worden.

De VOORZITTER: Mijnheer Van der Peet, CDA.

De heer VAN DER PEET: Om met dat laatste te beginnen voorzitter, ik denk dat met verkeerslichten de fietsers ook veilig kunnen oversteken dus dat is het punt niet denk ik, maar je moet de doorstroming optimaliseren en dat kan op deze manier voor de fietser, dat is een mooie meevaller, maar ook met name voor het autoverkeer dat van Heemstede naar Hoofddorp daar elke dag vaststaat. Want dat is de concrete reden waarom dit project gedaan wordt. En dat is precies een voorbeeld van cofinanciering want dit project valt onder de regie van de provincie en die betaalt verreweg het meeste en wij kunnen voor een schijntje meeliften. Dan moet je juist daar niet de stekker uit trekken en dat geldt ook voor dat fietspad want dat is ook een project dat gecofinancierd wordt door de VRA en de provincie en ook al zouden we dat willen, misschien kunnen we al niet eens meer terug omdat er al verplichtingen zijn aangegaan.

De VOORZITTER: Even voor de gemoedsrust, ik ga eerst naar mijnheer Schaap voor een reactie en dan mevrouw Kerkhoff, mevrouw Kliphuis en mijnheer Koomen.

De heer SCHAAP: Dank u wel voorzitter mijnheer Van der Peet zei het ook al, bij Cruquius kan nu ook veilig worden overgestoken, het is alleen bovengronds in plaats van dat je ondergronds zou gaan. Dus ik zie niet dat dat veiliger wordt met een fietstunnel. Ik snap wat mijnheer Van der Peet zegt over verplichtingen, kunnen we dan niet eerst bij de provincie navragen of zij het niet on hold willen zetten op dit moment, dat gehele project? Ik zie de wethouder nee schudden, dat is het antwoord. Maar om terug te komen op de snelfietsroute, ik heb gezegd 'we hebben goede fietspaden maar ze hebben on-

derhoud nodig'. Ik kan prima van Hoofddorp-Centrum fietsen naar Aalsmeer en Schiphol en Schiphol-Aalsmeer om de routes aan te geven die in het project genoemd worden, ik zie er geen verbetering in om nu een snelfietsroute aan te leggen. Het zal misschien iets langer fietsen zijn nu maar dat moet u als GroenLinks toch aanspreken. Meer fietsen, gezond in beweging.

De VOORZITTER: U krijgt nog een interruptie van mijnheer Sulmann en dan mijnheer Schouten en dan nog van mijnheer Koomen. Dan kom ik weer bij mijnheer Schaap.

De heer SULMANN: Ik wil nog even meegeven dat de snelfietsroute Hoofddorp-Schiphol voor een groot gedeelte over de Kruisweg gaat en de Kruisweg wordt toch aangepast, dat heet volgens mij de Kruiswegcorridor, mooi gezegd, en daar gaan we werk met werk doen. Dus het zou heel gek zijn als we daar een fantastisch mooie Kruisweg neerleggen en het fietspad daar laten liggen met alle bulten en kuilen en weet ik wat, omdat we het fietspad juist niet doen. Ik denk dat er meerdere redenen zijn. Het is inderdaad een cofinanciering en de fiets, de elektrische fiets, heeft de toekomst en daarbij is het ook nog eens werk met werk, dus het zou heel gek zijn als we dat fietspad daar niet aanpakken. Wat ons betreft, is dat ook echt geen bezuinigingsonderdeel. Die zullen we echt ergens anders moeten vinden, dank u wel.

De VOORZITTER: Mijnheer Schouten en dan mijnheer Koomen.

De heer SCHOUTEN: Helemaal eens, dat fietspad kun je geen fietspad meer noemen en de fietsen gaan steeds sneller, de speed pedelec gaat tot 45 km/uur en dan moet je gewoon wat ruimte hebben om daar netjes te kunnen fietsen. En langer fietsen, waarom zou je langer fietsen? Ik heb ook haast om op mijn werk te komen dus ik wil ook graag snel door kunnen fietsen op die snelfietsroute.

De VOORZITTER: Snelheid is wel het thema van deze sessie. Mijnheer Koomen.

De heer KOOMEN: We houden van snelheid, voorzitter, maar eigenlijk is alles al gezegd dus ik houd het hierbij en dan houden we tijd voor een ander onderwerp. Ik wilde alleen tegen mijnheer Schaap zeggen: nee, het kan niet wachten, het is hoogste tijd dat we investeren in snelfietspaden. Dat zijn echt toekomstgerichte investeringen, als je kijkt naar de manier waarop mobiliteit verandert, is dat heel verstandig om te doen.

De VOORZITTER: Nog een korte reactie van mijnheer Schaap en dan gaan we door naar het volgende onderwerp.

De heer SCHAAP: Om met het laatste te beginnen, als ik de cijfers lees, is de automobiliteit is toegenomen. Het aantal auto's onder gezinnen is toegenomen. Er is meer rijverkeer wat betreft automobilisten dan fietsers. Dan over de Kruisweg die wordt aangepast, ik zie nog steeds geen toegevoegde waarde van het snelfietspad. Gewoon de fietspaden meenemen, dat heb ik ook gezegd, de huidige fietspaden hebben onderhoud nodig, neem die gewoon mee dan heb je ook geen snelfietspad nodig. En met haast moet je gewoon eerder van huis vertrekken.

De VOORZITTER: Vooruit dan maar mijnheer Schouten, nog een keer.

De heer SCHOUTEN: Het autobezit neemt toe omdat er geen goede fietspaden zijn om over te fietsen dus laten we gewoon lekker fietspaden aanleggen en dan gaat iedereen met de fiets en levert zijn auto in.

De VOORZITTER: Mijnheer Schaap nog heel kort.

De heer SCHAAP: Voorzitter, dat heb ik ook gezegd, fietspaden verbeteren en daar hoef je niet in te investeren, meer auto's en dan gaat het cijfer weer… Dat was de kern van mijn verhaal.

De VOORZITTER: Ik denk dat de nieuwe kinderburgemeester met jullie beiden heel blij zal zijn want alle kinderen willen een fiets. Even denken, dan gaan we volgens mij naar mevrouw Kerkhoff want die heeft heel lang geleden een handje opgestoken. Is dat nog actueel?

Mevrouw KERKHOFF: Dat ging over de bezuinigingen. De HAP stelde voor op de Beursrotonde alleen op korte termijn iets te doen in het kader van de veiligheid en verder niet. Belangrijk in het verkeer is gewoon veiligheid. Dat is een goed fietspad, dat zijn oversteekplaatsen, die voetganger moet niet struikelen over de tegels en het verkeer moet doorstromen, maar veiligheid moet het item zijn waar we alles aan ophangen en dat kost geld. Dat kan geld kosten, maar we zien ook in de praktijk dat 60% van wat we bedenken wordt uitgevoerd dus in dat opzicht temporiseren we al vanuit de praktijk en ik vind het jammer dat de discussie over geld gaat. Dat is niet het belangrijkste, maar een item dat erbij hoort. Kijk naar wat we nodig hebben en wat er goed is voor ons gebied. We zien ook allemaal dat er heel veel auto's zijn, als je kijkt naar de nulmeting, schrik ik ervan hoe hoog het autobezit is in bepaalde kernen. Laten we het daar eens over hebben, over het gedrag, zorg dat die mensen uit de auto komen, dat ze met het OV gaan en laten we zorgen dat er goed HOV is. Laten we daar ons geld aan spenderen en niet een discussie hebben over de onderdoorgang bij de Cruquiusbrug of geen snelfietspad. Dus laten we meer naar de visiekant kijken en naar de beleidskant kijken waarbij veiligheid het uitgangspunt is.

De VOORZITTER: U prikkelt mijnheer Van der Peet, die wil graag reageren.

De heer VAN DER PEET: En dat is meteen ook op mijnheer Salhi die meen ik begon over de Beurspleinrotonde. Volgens mij is het voorstel dat het college heeft gedaan, maar ik kan het verkeerd hebben, om juist die kortetermijnmaatregelen te doen om de veiligheid te verbeteren maar er stond in hetzelfde stuk ook dat ze op dit moment nog geen aanleiding zagen om grootschalig te wijzigen en dat dat in de hele Hoofddorp-Centrum ontwikkeling pas zou worden meegenomen. Dus volgens mij, als er al bedragen zijn, dan zitten ze ver onze horizon voorbij. Dus helaas valt daar ook niets te vinden.

De VOORZITTER: Er komt nog een interruptie van mijnheer Beusenberg, SRH.

De heer BEUSENBERG: Ja voorzitter, dank u wel. Dat gaat ook over het bezuinigen op dit plan. Ik heb in eerste termijn ook al gezegd dat SRH denkt dat het een heel goede oplossing zou zijn om geld te besparen door bijvoorbeeld als een projectontwikkelaar ergens iets wil bouwen en daardoor de infrastructuur moet worden aangepast, die kosten ook gewoon volledig bij de projectontwikkelaar te leggen zodat wij en onze burgers dat niet betalen. Want de projectontwikkelaar wil iets bouwen en daar zijn maatregelen voor nodig en als dat dan betaald moet worden, kunnen we die kosten gewoon doorbelasten. Dank u wel.

De VOORZITTER: Interruptie van mevrouw Kliphuis.

Mevrouw KLIPHUIS: Dan ben ik toch erg benieuwd waar mijnheer Beusenberg denkt dat die kosten dan terecht zullen komen. Ik heb wel een vermoeden, dan worden onze betaalbare woningen een stuk minder betaalbaar en volgens mij is dat toch iets waar we als raad volledig voor willen gaan in deze periode, dat er betaalbare woningen komen. Dus ik wil graag een uitleg.

De VOORZITTER: Mijnheer Beusenberg.

De heer BEUSENBERG: Dank u wel voorzitter, allereerst, als u een woning van € 360.00,00 voor 30 m² betaalbaar vindt, dan verschillen we daar al van mening. En op het moment dat er gigantische winsten behaald worden, kunnen we makkelijk de kosten van de infrastructuur aan de projectontwikkelaar doorbelasten.

De VOORZITTER: Mevrouw Kliphuis.

Mevrouw KLIPHUIS: Dank u wel voorzitter, ik ben toch nog steeds erg geïnteresseerd in waar SRH, mijnheer Beusenberg, de gigantische winsten van de projectontwikkelaars vandaan haalt. Maar dit gaat niet alleen over de private ontwikkelaars, dit gaat ook over de sociale woningbouw dus ik neem hier een beetje aanstoot aan. Als je de kosten verhoogt voor het bouwen van woningen door ook de volledige aanleg van alle infrastructuur daarin te stoppen, gaan onze inwoners nog meer betalen voor die woningen.

De VOORZITTER: Mijnheer Beusenberg.

De heer BEUSENBERG: Ik denk dat we daarover heel erg van mening verschillen. Ik kaart het punt aan en het is niet de bedoeling om nu over de kosten van de zogenaamde betaalbare woningen te praten, ik denk dat we het bij het mobiliteitsprogramma moeten houden en dan praten we er volgende week verder over maar wij vinden dat die bezuinigingen makkelijk bij een projectontwikkelaar vandaan kunnen komen en zeker als dat over onze infrastructuur gaat.

De VOORZITTER: U krijgt nog een interruptie van mijnheer Koomen, D66.

De heer KOOMEN: Nee, maar een punt van orde, ik denk dat ze het niet eens worden voorzitter, en ik vroeg me af of u nog tijd over had voor het laatste bespreekpunt.

De VOORZITTER: Ik ga mijn best doen en volgens mij was ik er ook wel een beetje doorheen. Ik heb iedereen het woord gegeven en u staat op het lijstje voor het volgende onderwerp en dat zal wel het laatste worden, u had iets over snelheid, meen ik me te herinneren.

De heer KOOMEN: Klopt voorzitter, de PvdA gaf aan het begin van de sessie aan dat zij het liefst overal 30 km/uur willen en dat onder het mantra dat dat veiliger zou zijn. Ik zou de stelling aan willen met de PvdA en de collega's dat dat juist onveiliger is. Ik heb twee voorbeelden, onze bebouwde komkaart is heel ruim in Haarlemmermeer. Dat wil zeggen dat dat voor grote delen zou betekenen dat we naar 30 km/uur zouden gaan waar dat niet vanuit veiligheidsoverwegingen nodig is of toegevoegde waarde heeft. En denkt u dat het gaat betekenen dat inwoners zich eraan gaan houden? Ik durf wel te voorspellen dat dat niet het geval is, zeker op stukken waar dat niet overduidelijk veiligheid toevoegt, gaan mensen zich er niet aan houden. Dat betekent inflatie van de verkeersregels. Als iets onveiligheid in de hand werkt, is dat inflatie van verkeersregels want mensen gaan minder op dat bordje letten als overal staat, '30 km/uur'. Het tweede punt is dat als de reistijd onredelijk omhooggaat, mensen ook onveilig gedrag gaan vertonen, dat punt maakte ik net ook al. Dan gaan ze inhalen op een polderweggetje waar het eigenlijk niet kan, maar omdat die ene persoon, en dat zijn dan vaak uitzonderingen, zich wel houdt aan de snelheid, leidt dat tot gedrag dat onveilig is. Dat zien we al breed gebeuren dus ik wil graag van de collega's horen: is het niet onveiliger als u ook op stukken waar dat niet nodig is, gewoon standaard 30 km/uur uitrolt?

De VOORZITTER: Ik ga eerst naar mijnheer Schouten en dan naar mijnheer Den Butter.

De heer SCHOUTEN: Dank voorzitter, GroenLinks vindt 30 km/uur in de bebouwde kom een goede zaak maar je moet natuurlijk niet standaard 30 km/uur uitrollen over alle wegen, je moet per weg bekijken 'wat is een doorgangsweg, wat is een doorstroomweg', en daar moet je het niet 30 km/uur maken want dan roep je inderdaad problemen over je af.

De VOORZITTER: Mijnheer Den Butter.

De heer DEN BUTTER: Daar wil ik me wel bij aansluiten. Eigenlijk zei mevrouw Kerkhoff 'het belangrijkste van mobiliteit is veiligheid', maar dat is niet zo. Het belangrijkste van mobiliteit is dat je je ergens naartoe wilt verplaatsen en daar heb je altijd snelheid voor nodig. En dan is het het beste om gepaste snelheid te gebruiken zoals mijnheer Schouten ook zei, het is prima om op erftoegangsweggen 30 km/uur te hanteren maar alles wordt tegenwoordig een erftoegangsweg als er toevallig ergens een keer een huis staat. Dat was volgens mij niet de initiële bedoeling van een erftoegangsweg. Het ging er met name om dat dat zo was als je in woonwijken reed. Dus doorstroomwegen moeten zeker aangewezen worden en als er toevallig een keer een erf aan ligt, hebben we dat niet zo handig gepland.

De VOORZITTER: Eerst mijnheer Salhi en dan mevrouw Kliphuis.

De heer SALHI: Ik denk inderdaad dat die 30 km/uur de norm kan zijn of mag zijn en dat inderdaad gekeken moet worden naar situaties waar dat niet mogelijk is. Waar de doorstroom stagneert, moet je dat niet doen, daar kan ik het wel mee eens zijn.

De VOORZITTER: Mevrouw Kliphuis.

Mevrouw KLIPHUIS: Dank u wel voorzitter. Volgens mij is er een instituut in Nederland dat wetenschappelijk onderzoek doet en richtlijnen geeft over wanneer welke oplossing de meest veilige oplossing is, of dat nu een losliggend fietspad is, een 30km-zone of een andere inrichting. Dat doet volgens mij het CROW. Ik ben er groot voorstander van dat we ons laten adviseren en dat doen de ambtenaren volgens mij, wat de meest passende oplossing is op het niveau waarop we dat bekijken en dat we niet nu regels of kaders meegeven vanuit de raad die niet vanuit de inhoud en de wetenschap worden meegegeven want ik denk dat dat heel gevaarlijk is en contraproductief op onze verkeersveiligheid.

De VOORZITTER: Ik zie nu drie handjes, ik ga eerst naar mijnheer Sulmann dan naar mijnheer Van der Peet en dan mijnheer Salhi.

De heer SULMANN: Dank u wel voorzitter, wat betreft die 50- en 30km-wegen, zou ik zeggen 'inderdaad, echt maatwerk en niet alles 30 km/uur'. Zoals mijnheer Koomen van D66 ook aangeeft, zullen dan heel veel mensen zich er nog meer niet aan houden. Wat nog veel belangrijker is, denk ik, is dat we die 30 km/uur daadwerkelijk gaan handhaven. Gelukkig zei de wethouder al dat ze de pilot in Utrecht scherp in de gaten houdt maar ik denk dat nog belangrijker is, dat waar het nu 30 km/uur is, om dat ook echt te handhaven. Ik zie het ook bij ons in de wijk Floriande, daar is de Fanny Blankers-Koenlaan een 30km-weg geworden maar er wordt nog best hard gereden en dat komt omdat er niet gehandhaafd wordt en dat weten heel veel mensen. Dus dat is nog veel belangrijker dan overal maar klakkeloos naar 30 km/uur gaan.

De VOORZITTER: Ik ga nu naar mijnheer Den Butter.

De heer DEN BUTTER: Ik begrijp die wens tot handhaving wel, alleen is dat volgens mij nauwelijks te doen als we alles 30 km/uur maken. Dan kun je dat niet overal handhaven en iedereen weet in die wijk dat er te hard wordt gereden maar we willen ook niet naar een situatie dat er op iedere hoek een

BOA driftig staat te schrijven.

De VOORZITTER: Mijnheer Sulmann.

De heer SULMANN: Dank u wel, precies daarom zou ik ook zeggen 'niet overal die 30 km/uur'. Het effect gaat er dan af. Waar je het dan wel doet, waar het heel belangrijke wegen zijn om wel 30 km/uur te hebben, daar zou je dan eventueel wel moeten handhaven zodat je het daar veiliger maakt maar niet overal 30 km/uur want zoals u zegt, gaat dat inderdaad niet werken, ook niet qua handhaving.

De VOORZITTER: Dan nog twee interrupties, eerst mijnheer Schaap en dan mevrouw Kerkhoff.

De heer SCHAAP: Ik kan kort zijn. Mijnheer Den Butter, ik snap dat er niet heel veel handhaving tegelijk aanwezig kan zijn maar er zijn twee bestaande oplossingen die we toepassen en de een heet een smiley bord en de ander een flitspaal.

De VOORZITTER: Over flitspalen en 30 km/uur heb ik al eerder wat gezegd. Ik ga eerst naar mevrouw Kerkhoff.

Mevrouw KERKHOFF: Dank u wel voorzitter. Nu is het zo dat het binnen de bebouwde kom bijvoorbeeld standaard 50 km/uur is en dan wordt er gekeken 'wanneer kan het 30 km/uur zijn?' Dat zien we nu ook in het uitvoeringsprogramma. Eigenlijk wil ik de gedachte omdraaien. We gaan uit van standaard 30 km/uur in de bebouwde kom en dan kijk je 'welke wegen kunnen er 50 km/uur zijn?' Dus andersom. En natuurlijk is daarvoor gedragsverandering nodig bij mensen, maar ook nu wordt gezegd op de snelweg 'we rijden geen 130 km/uur meer, we rijden 100 km/uur'. Dat moet erin slijten en ik denk dat dat ook gaat gebeuren met de 30km-gebieden. Voed je kinderen daarmee op, daar begint het mee, met verkeeronderwijs op scholen, en neem het mee bij iedereen die straks zijn rijbewijs gaat halen. Dan kunnen we die omslag maken naar 30 km/uur en kijken waar wel 50 km/uur moet.

De VOORZITTER: Mevrouw Kerkhoff, u heeft drie interrupties, mevrouw Kliphuis, mijnheer Van der Peet en mijnheer Salhi.

Mevrouw KLIPHUIS: Dank u wel voorzitter. Ik heb net aangegeven dat we een instituut hebben dat adviezen geeft over hoe je met veiligheid en inrichting van wegen omgaat. Waar haalt u de onderbouwing vandaan dat het omdraaien van 50 km/uur als uitgangspunt naar 30 als uitgangspunt zorgt voor veiligheid want ik heb dat nergens gelezen en ik heb dat ook niet in de adviezen zien staan.

De VOORZITTER: Ik ga eerst de rest even af. Mijnheer Van der Peet.

De heer VAN DER PEET: Dank u wel voorzitter. Mijn interruptie dateerde al van even terug en mijnheer Salhi moet ook nog aan het woord komen. Ik denk dat we het met elkaar nog wel mee gaan maken dat er nog een categorie bijkomt binnen de bebouwde kom. We hebben de categorie woonerf en dat zal misschien wel 'woonwijk' worden, maar we moeten wel blijven kijken naar de situatie in Haarlemmermeer want we hebben hier al heel lang het beleid dat we de snelheid in bepaalde wijken waar het noodzakelijk is omzetten naar 30 km-zones. We hebben schoolzones en we doen het daar hartstikke goed in. Maar waar deze oproep vandaan komt, is dat er heel veel andere steden in Nederland zijn waar overal nog 50 km/uur wordt gereden en die nog helemaal niets aan 30 km/uur doen. Dan snap ik de oproep maar laten we om ons heen kijken, in de meeste wijken waar het noodzakelijk is, hebben we al 30 km/uur.

De VOORZITTER: Gezien de tijd ga ik de ronde die nog openstaat nu afronden en dat betekent dat mijnheer Salhi, mevrouw Kerkhoff en mijnheer Den Butter het woord nog krijgen en ten slotte mijnheer Koomen die mag afhechten.

De heer SALHI: Ik wilde nog even reageren op mevrouw Kliphuis. Ik ben het ermee eens dat we inderdaad moeten kijken naar de wetenschap en de psychologie die daarachter zit om dat te onderzoeken maar ik vind ook dat we dat maatschappelijke deel niet moeten vergeten. We krijgen voldoende signalen van wijken, buurten, scholen dat er gewoon ontzettend hard wordt gereden dus daar zou je ook naar moeten luisteren. Dus inderdaad en een goede berekening maar ook goed luisteren naar wat onze bevolking ervaart aan verkeersovertredingen enzovoort.

De VOORZITTER: Mevrouw Kerkhoff.

Mevrouw KERKHOFF: Dank u wel mijnheer Salhi, want het is een mooi antwoord dat u geeft. Het gaat erom dat wetenschappelijk misschien niet helemaal bewezen is dat 30 km/uur veiliger is, maar er lopen onderzoeken en er lopen pilots en we hebben onze eigen ervaring. We hebben heel veel kernen waar je naar kunt kijken 'is het al 30 km/uur of gaan we daar 30 km/uur invoeren?' Het gaat erom dat het veilig moet zijn voor de mensen die daar wonen, die daar op straat fietsen, de kinderen die oversteken, de auto's die niet te hard rijden want we zijn het zelf die zo hard rijden, het zijn de eigen mensen die door hun dorpen en over wegen gas geven en daar ligt een heel groot probleem en dat is gewoon gedrag. Dus ik hoop dat de tendens van veiligheid kan worden vastgehouden en dat dat ons streven is.

De VOORZITTER: Dank u wel mevrouw Kerkhoff, dan gaan we afsluiten, mijnheer Koomen D66.

De heer KOOMEN: Voorzitter, ik ben weer een beetje gerustgesteld door de nuchterheid in onze polder en zoals een aantal collega's al zei, volgens mij moeten we ook echt nog specifiek kijken naar onze polder en niet dit als algemeen landelijk idee zien. Voor Amsterdam is dat anders dan in Haarlemmermeer, waar je echt nog wel forse open stukken ruimte hebt. Nog even een reactie over het luisteren naar inwoners. Ja, we moeten luisteren, maar ook durven zeggen wanneer het niet kan. Politiek gezien is het dan makkelijk om te zeggen 'doe maar geen auto's, doe maar langzamer', maar tegelijkertijd weten we dat dat niet een reële oplossing is. Dus je kunt niet alleen maar luisteren. We weten tegelijkertijd ook dat op sommige plekken de doorstroming ook belangrijk is.
Tot slot sluit ik af met de tip om echt even naar de bebouwdekomkaart te kijken, met name voor de PvdA, en u dan nog eens goed achter de oren te krabben want die is echt heel ruim. Dus dit koppelen aan de bebouwde kom kan sowieso niet. Dat was voor mij voldoende voorzitter, ik vond het een interessante discussie.

De VOORZITTER: Daarmee gaan we de sessie afsluiten want ik denk dat we hier nog uren over door kunnen gaan. De stemming is volgende week op 1 juli a.s. staat het op de stemmingenlijst.