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

Onderwerp: RV Verkeersstructuurplan Nieuw-Vennep 2023 (7366817)

Voorzitter: dhr. P.J.M. Schouten

De leden: dhr. T.M. Beusenberg, dhr. P.J. Boerman, dhr. H. den Butter, mw. M.R. Hogervorst, mw. J.B. Kamsteeg, dhr. C.L. Klaassen, mw. K. Kliphuis, dhr. E.J. van der Peet, mw. C.R. Smand, dhr. K. Sulmann

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

Portefeuillehouders: mw. M.H. Ruigrok

Insprekers: H. van der Ploeg (Fietsersbond Haarlemmermeer), M. Schouten (Dorpsraad Nieuw-Vennep), G. de Jong (BIZ Nieuw-Vennep Centrum), B. Perdaan (Ondernemersvereniging Haarlemmermeer Zuid)

De VOORZITTER: Goedenavond allemaal, na een enerverende sessie over PARK21 – en ik begrijp dat een kleine nazit nodig was – gaan we nu verder met de volgende sessie over het Verkeersstructuurplan Nieuw-Vennep 2023. We hebben vanavond in de aanbieding: portefeuillehouder Ruigrok namens het college. We hebben een aantal insprekers, uit Nieuw-Vennep neem ik aan. Onderling is een volgorde afgesproken, dat vind ik ook heel bijzonder. Ik wil als eerste het woord geven aan de heer Van der Ploeg van de Fietsersbond. Welkom mijnheer Van der Ploeg, u krijgt drie minuten om uw punt te maken.

De heer VAN DER PLOEG: Ik heb het begrepen.

De VOORZITTER: Gaat uw gang.

De heer VAN DER PLOEG: Goedenavond allemaal. In dit VSP staan goede ambities voor de fietsinfra. Zie het iBabs-systeem voor de langere versie. De gemiste punten.

- Er is verschil tussen het uitvoeringsprogramma VRA en dit VSP. Komt de route naar Lisserbroek nu vanaf de Hoofdweg of vanaf de Venneperweg-Componistenweg? De in het VSP genoemde regionaal hoofdfietsnetwerkpaden van de IJweg en PARK21 ontbreken bij de VRA.
- In het VSP wordt aangegeven dat de fietsroute Operaweg belangrijker wordt. Het staat slechts aangegeven als lokaal fietsnetwerk ondanks dat de aansluitingen buiten Nieuw-Vennep aansluiten op het hoofdfietsnetwerk. Wat zijn de plannen voor het vrijliggende fietspad langs de Operaweg?
- De aansluiting van de Helsinkilaan op de Operaweg graag met een rotonde uitvoeren, zodat fietsers voorrang kunnen krijgen.
- Bij het pakket Voetgangers en fiets toevoegen dat er wandelpaden komen langs de hoofdfietspaden binnen de bebouwde kom. Neem als voorbeeld de IJweg.
- Het creëren van de ruimte op kinderspeelplaatsen waar peuters en kleuters het fietsen kunnen oefenen met fietsen, op elkaar letten en leren communiceren met elkaar.
- De Dreven aan de Westelijke kant van de Hoofdvaart graag naar 30 km/uur, zodat je er veilig naar en van het tweerichtingenfietspad kunt oversteken. Volgens LARGAS, langzaam rijden gaat

sneller, zou dat zelfs een positief effect hebben op het OV. Anders meer oversteekplaatsen met vluchtheuvels.

- In het hoofdstuk Mobiliteitsaanpak ontbreekt de gedragsverandering door de bewustwording tot het gebruik van de gewenste actieve mobiliteit. De voordelen zijn duidelijk, of dit nu gaat om de eigen gezondheid, of het milieu, om de omgeving, of om je eigen geld. Hiervoor is een bewustwordingscampagne nodig die niet beperkt is om de schooljeugd te leren fietsen, de Green Deal Fiets om werknemers naar hun werk te laten fietsen of voor ouderen door het doortrapprogramma. Doel zou zijn om de autoritten tot 3 kilometer met de fiets te gaan maken. Per kilometer voorkomt dat een uitstoot 138 gram CO_2, 130 milligram stikstof en 4 milligram fijnstof. De fiets brengt € 0,86 op voor de maatschappij. Voor de auto en OV zijn de kosten € 0,37 en € 0,29 per kilometer.

Tot zover onze verkorte reactie op het VSP. Dank u voor uw aandacht.

De VOORZITTER: Dank u wel mijnheer Van der Ploeg. Blijft u nog even staan, dan kijk ik nog even of er nog vragen zijn voor u. Uw betoog was helder, dank u wel. Dan gaan we naar de volgende spreker, de heer Schouten, voorzitter van de Dorpsraad Nieuw-Vennep. Ook u heeft drie minuten. Gaat uw gang.

De heer SCHOUTEN: Dank u wel. Beste college- en raadsleden. Het een heeft invloed op het andere, dat is de kern van het verkeersstructuurplan. Dit is ook de insteek geweest van de participatie gedaan door de OVHZ, BIZ Centrum en Dorpsraad Nieuw-Vennep. Ik kan met enige trots zeggen dat onze combinatie de volledige bevolking van Nieuw-Vennep vertegenwoordigt, een stem waar dan ook niet lichtzinnig mee omgesprongen moet worden.
Het VSP heeft twee doelstellingen. Ten eerste een oplossing voor de toekomst. Ten tweede de huidige verkeersproblematiek oplossen. De huidige knelpunten waren helaas niet bekend bij het VSP-team en de opdracht die was gegeven had helemaal niet de bedoeling om deze in kaart te brengen. In feite lagen de hoofdkeuzes al vast: autoverkeer ondergeschikt in het centrum en verkeer via de randwegen. We zijn dan ook blij met de toegezegde onderzoeken naar aanleiding van onze participatie. Dat is het resultaat van echt zeer veel inzet van onze leden, expertise van bedrijven en het is ook op basis van onze eigen dagelijkse ervaringen. Die ervaringen zijn: nu staat Nieuw-Vennep al vast bij de huidige knelpunten. Zonder het serieus overwegen van de door ons aangedragen oplossingen, zullen in Nieuw-Vennep de winkeliers, ondernemers en de inwoners in de nabije toekomst volledig tot stilstand komen. We dragen dan ook meerdere oplossingen aan waarvan ik de fiets voor mijn rekening zal nemen.
De ambitie is om fietscorridors aan te leggen over de Venneperweg en via de Hoofdweg-Westzijde. Deze ambitie heeft impact op veel andere aspecten van het VSP en zoals gezegd, het een heeft invloed op het andere. De oplossingen in het VSP ten aanzien van de fiets werken niet om de volgende redenen. De fietscorridor Venneperweg naar het station, waar uiteindelijk die 10.000 inwoners van Gestewoud-West langs naar het station gaan. Deze fietscorridor heeft een directe impact op het volgende. Er zijn vandaag al veel gevaarlijke fietssituaties omdat fietsverkeer zich ongecontroleerd beweegt op de Schoolstraat en de Venneperweg. Het VSP gaat ervan uit dat de groei van fietsbewegingen zal toenemen via deze infrastructuur. En de nieuwe fietscorridor zal het laad- en losverkeer van de Albert Heijn in de Nieuwe Kom kruisen, waar geen rekening mee wordt gehouden. Fietsverkeer kruist ook het drukke verkeer Hoofdweg-Venneperweg en zal resulteren in een nog slechtere bereikbaarheid van de Symfonie.
Dan de Hoofdweg-Westzijde en de MRA-fietscorridor waar bevordering van het fietsverkeer zal plaatsvinden. Deze fietsroute kruist de Hoofdweg twee keer zonder enige aanpassingen van de verkeerslichten op de Hoofdweg/Dreven. Het zal dus leiden tot meer vertraging en uiteindelijk gaat deze hele fietsroute langs al het laad- en losverkeer bij de Symfonie. Dus niet een aan te raden route.
Kortom, het VSP fietsen is dus nog niet doordacht, nog niet compleet en dus nog niet afgerond. Voortzetting van het huidige VSP zonder de aangedragen oplossingen van de dorpsraad, OVHZ en BIZ betekent eigenlijk een half niet-werkend plan. Dus is de conclusie: omdat het VSP ten aanzien van

fietsverkeer nog niet compleet is, vragen we u dan ook dat vaststelling van het VSP pas kan plaatsvinden nadat het onderzoek ten aanzien van fietsverkeer centrum Nieuw-Vennep is afgerond. Dank u wel.

De VOORZITTER: Dank u wel mijnheer Schouten. Zijn er vragen uit de raad aan mijnheer Schouten? Niet het geval, dan dank ik u voor uw inspraak. Dan wil ik mijnheer De Jong, de voorzitter van de Bedrijven Investerings Zone Centrum Nieuw-Vennep uitnodigen. Ook u heeft drie minuten, gaat uw gang.

De heer DE JONG: Goedenavond, mijn naam is Gertjan de Jong. Ik ben voorzitter van de BIZ Centrum Nieuw-Vennep en ik ben inwoner van Nieuw-Vennep en tevens ondernemer. Wij staan hier als drie partijen met verschillende belangen, maar met één verhaal en één boodschap. Als inwoner van het dorp en als ondernemer ervaren wij dagelijks de problematiek van de doorstroming van het verkeer, de slechte fietspaden, de slechte bereikbaarheid van het station en de gevaarlijke verkeerssituaties die ontstaan met laden en lossen bij het winkelcentrum. Ik kan zeggen dat dat ons eigenlijk wel de ervaringsdeskundigen van het centrum van Nieuw-Vennep maakt.
Namens de BIZ spreek ik hier in en spreek ik mijn zorg uit over het VSP en het centrum daarin in het bijzonder. Want hoe kunnen wij de bereikbaarheid van het centrum blijven garanderen voor zowel de ondernemers in het gebied als de bezoekers vanuit heel Nieuw-Vennep en met straks zelfs het nieuwe Nieuw-Vennep-West erbij? Daarnaast: kunnen de bezoekers het centrum nog wel vinden? Zijn ze met de fiets veilig? Kunnen ze hun fiets kwijt? Kunnen de bezoekers met hun auto nog in het centrum komen en kunnen ze hun boodschappen blijven doen? Daarnaast: is er openbaar vervoer, goed bereikbaar in het centrum? Is er een bushalte? Kunnen mensen makkelijk in- en uitstappen? En daarnaast voor de ondernemer zelf: blijven de ondernemers bereikbaar voor het laden en lossen van hun goederen straks als alles veranderd is?
Dan hebben we het nog niet eens over de nieuwbouw die op stapel staat van de Nieuwe Kom, Pionier-Bols en Nieuw-Vennep-West. Want als we de huidige problematiek al hebben, en dat komt er straks nog bij, wat zal dat voor invloed hebben op het centrum? En worden dan de uitslagen van de onderzoeken die in het VSP aangegeven worden, meegenomen in het VSP en hoe gaan we dat zien?
De gemeente heeft het STOMP-model omarmd en wij snappen als BIZ Centrum dat dat een goed idee is. We willen zo veel mogelijk veiligheid, dat iedereen goed bereikbaar is en dat het allemaal goed gaat zoals het moet gaan. Alleen spreken wij daar wel een zekere zorg over uit. Naar aanleiding van het eerste VSP hebben wij een zienswijze ingebracht. Daar hebben wij het met mevrouw wethouder Ruigrok over gehad en zij zegt 'we werken van binnen naar buiten'. Wij zien dat eigenlijk de ring wel besproken en gedaan is, alleen het centrum niet. Voor ons is dat dan eigenlijk net de andere kant op.
Dus de uitdagingen zijn erg groot en wij zijn van mening dat we deze puzzel met elkaar moeten gaan leggen. Het een kan niet zonder het ander zoals de heer Schouten ook al zei en de oplossingen liggen in het gehele plan. Daarom hebben wij als dorp Nieuw-Vennep de krachten gebundeld en zijn we met oplossingen gekomen. Die hebben we aangedragen en we hebben aangetoond dat er door de krachten te bundelen wordt nagedacht over voor- en nadelen, er wordt geluisterd naar de wensen van de verschillende partijen en er wordt gedacht in oplossingen. Omdat het VSP nog niet compleet is, vragen ook wij als BIZ Centrum Nieuw-Vennep aan u dat de vastlegging van het VSP pas kan plaatsvinden nadat alle onderzoeken van het Centrum Nieuw-Vennep zijn afgerond.
Dus wij vragen: luister naar de ervaringsdeskundigen, maak ons onderdeel van de oplossing en laten we samen de puzzel leggen. Dank u wel.

De VOORZITTER: Dank u wel, mijnheer De Jong, dan gaan we nog even vragen ophalen, als er vragen zijn aan de heer De Jong. Geen vragen. Dank u wel, het was een helder betoog. Dan gaan we naar de laatste inspreker, de heer Perdaan, voorzitter van Ondernemersvereniging Haarlemmermeer Zuid. Ook u heeft drie minuten, gaat uw gang.

De heer PERDAAN: Goedenavond allemaal, mijn naam is Ben Perdaan, voorzitter van de Ondernemersvereniging Haarlemmermeer Zuid. Een vereniging met bijna 300 aangesloten bedrijven uit Nieuw-Vennep en de directe omgeving. Samen met de dorpsraad en de BIZ Centrum Nieuw-Vennep vertegenwoordigen wij een significant onderdeel van de Nieuw-Vennepse samenleving.
Bij het verkeersstructuurplan gaat het allemaal om doorstroming. Er is dus sprake van samenhang in de door de Vennepse partijen aangedragen verbeteringen. Vroeger werd het dorp omringd door de Dreven. Dat was een soort ringweg. Daar is in de loop van de tijd ruimschoots omheen gebouwd zodat er nu bijna sprake is van een zogenaamde binnenring. Ook is Getsewoud ontwikkeld en dat was een feitelijke verdubbeling van Nieuw-Vennep.
Bij de ontwikkeling van winkelcentrum de Symfonie is er besloten om de buitenruimte aldaar anders in te richten. Het geheel kreeg een wat meer dorps karakter gekenmerkt door het gebruik van klinkerbestrating, gescheiden rijstroken en het aanleggen van het Venneperplein. Bij de herinrichting van het gebied in het centrum is uitgegaan van het principe dat er geen, of in ieder geval zo min mogelijk doorgaand verkeer over de Venneperweg-Schoolstraat zou moeten gaan. Het idee was dat het verkeer gebruik moest maken van de eerdergenoemde ring, de Dreven. Het punt was alleen dat de doorstroming op de Dreven ernstig gefrustreerd wordt door de aanwezigheid van stoplichten daar waar de Dreven met de Hoofdweg kruisen. Het gevolg was dat de verkeersstroom richting het oosten, waar het treinstation, alsmede de A4 gesitueerd is, toch gebruik ging maken van de Venneperweg, want dat is namelijk de kortste weg. Met als gevolg een moeizame doorstroming in het centrum en een slechtere bereikbaarheid van de winkels aldaar.
Dus de oplossing van de algehele doorstroming, om die te verbeteren, ligt logischerwijs bij de genoemde knelpunten Dreef-Hoofdweg. Immers, als je de gewenste rijroutes optimaliseert, kiest men die vanzelf. De door ons gewenste oplossing is de realisatie van rotondes, zowel op de Noorderdreef-Hoofdweg als op de Zuiderdreef-Hoofdweg. We hebben die plannen ook laten beoordelen door een ter zake kundig verkeerstechnisch ingenieursbureau, Van Leersum Infra. Daarbij heeft de rotonde op de Hoofdweg-Lisserweg, de Tamboerijn heet die geloof ik, model gestaan. De berekening leert dat genoemde rotonde inpasbaar zou zijn op de Dreven.
Nu heeft onze inbreng bij de participatie geleid tot nader onderzoek en dat is op zich mooi maar tegelijkertijd ook enigszins zorgwekkend. Immers, het voorliggende verkeersstructuurplan kent een grote samenhang. De vraag is dan ook gerechtvaardigd of eventuele aanvullingen, voortvloeiend uit genoemd onderzoek, nog inpasbaar zullen zijn. Daarnaast is de vraag hoe sturend het onderzoek wordt uitgevoerd. De uitkomst zou bijvoorbeeld kunnen zijn dat de stoplichten bij die genoemde knelpunten anders afgesteld zouden moeten worden voor een betere doorstroming. En daar zou ik op willen zeggen als ervaringsdeskundige: dat hebben we al heel vaak geprobeerd en iedere keer met hetzelfde teleurstellende resultaat. Dus geld daarin steken, is gewoon zonde. Beter is het om te beginnen met de aanleg van een rotonde. Dank u wel.

De VOORZITTER: Dat was een heel mooi verhaal, zijn er vragen? Ik zie een vraag. Mijnheer Beusenberg, SRH, gaat uw gang.

De heer BEUSENBERG: Ik heb een vraag aan de portefeuillehouder, maar ik denk dat ik dat dan in mijn termijn moet vragen?

De VOORZITTER: Dat heeft u goed begrepen. Dan wil ik u danken voor uw bijdrage. Dan gaan we starten met de eerste termijn. Ik heb een verzoek om als eerste te mogen beginnen van mevrouw Hogervorst van Forza! Gaat uw gang met uw eerste termijn.

Mevrouw HOGERVORST: Dank u wel voorzitter. Onze fractie is vaak te spreken over de actieve aanpak van de portefeuillehouder Verkeer. Niet alles is per se goed, maar voortgangsrapportages zijn SMART

opgesteld. De portefeuillehouder neemt de moeite om met belanghebbenden in gesprek te gaan en zich in te zetten om een probleem op te lossen. Het enthousiasme voor het VSP moet nog een beetje komen, want er zijn nog wat verbeterpunten.
Te beginnen bij de huidige verkeersproblematiek. Die was in eerste instantie niet bekend bij het VSP Projectteam. Onze fractie is blij dat drie Vennepse organisaties de handen ineen hebben geslagen om deze problematiek in kaart te brengen en dat de portefeuillehouder de moeite neemt om in gesprek te gaan en onderzoek te laten verrichten. Niets ten nadele van verkeersexperts, maar niet altijd zijn jaren studie een garantie om een situatie in theorie vast te leggen, terwijl de praktijk soms iets totaal anders laat zien. Onze fractie zou graag zien dat deze praktijkervaring van de eerder genoemde organisaties serieus genomen wordt, want helaas zien we de bevindingen en onderzoeken die gaan plaatsvinden niet terug in het VSP. Straks blijkt uit onderzoek dat de organisaties gelijk hebben, maar ja, dan is het VSP al vastgesteld; boot gemist.
Verder zien we dat er in het VSP naar het fietsplan wordt verwezen maar dat er in het fietsplan helemaal geen elementen van het VSP qua fietsen zijn opgenomen. Dit lijkt totaal langs elkaar heen te gaan. Het is daarom heel belangrijk dat dit alsnog gebeurt. Onze specifieke zorg gaat uit naar de geplande fietsroutes van de fietscorridor. Die zijn zo geschetst dat dit voor onveilige situaties gaat zorgen rond de Venneperweg en de Hoofdweg. Ook de aangedragen oplossingen voor dit probleem zien wij niet opgenomen in het VSP.
Ook zien we dat er in het VSP staat vermeld dat ingezet zal worden op 30km-zones. Dit is niet haalbaar. Op dit moment mag je bijvoorbeeld 50 km/uur op de Dreven en hier wordt dan rustig 60-70 km/uur gereden, een gevaar voor overstekend verkeer. De politie geeft aan dat dit niet te handhaven is. Dit betekent dat er iets bij de wegmisbruikers in het gedrag moet veranderen. Handelingen om deze gedragsveranderingen in beweging te krijgen, bijvoorbeeld een campagne, staan ook niet in het VSP.
Ook wordt er een flinke slag geslagen met de bereikbaarheid door middel van OV. Dit is een mooi initiatief, maar door toenemende agressie en vernielingen is het belangrijk om de veiligheid te vergroten op het treinstation en enkele bushaltes. Zou dit kunnen door middel van bijvoorbeeld camera's, zodat mensen zich veiliger voelen en sneller het OV pakken?
Verder is er weinig tot geen aandacht in het VSP voor mindervalide en minder mobiele personen. Zou dit ook nog meegenomen kunnen worden?
Ik ben bijna door mijn tijd heen, maar ik wil nog graag meegeven om nog meer met organisaties zoals de HVC Scholengemeenschap en Fietsersbond in gesprek te gaan en verder alle bezwaren die door iedereen zijn ingediend serieus te nemen en mee te nemen in het VSP. Want theorie uit de praktijk is misschien wel de belangrijkste theorie. Tot zover.

De VOORZITTER: Dank u wel mevrouw Hogervorst, mooie woorden. Dan gaan we voor de volgende spreker naar mijnheer Van der Peet van het CDA. Gaat uw gang.

De heer VAN DER PEET: Dank u wel voorzitter. Het is even schakelen van het vorige onderwerp naar dit onderwerp, maar we gaan gewoon verder met mijn favoriete onderdeel, mobiliteit.
Het CDA staat voor integrale benadering van mobiliteit om bereikbaarheid, leefbaarheid en vooral de verkeersveiligheid te borgen. In Nieuw-Vennep worden de komende jaren grote ontwikkelingen voorzien die het dorp nog verder op slot zullen zetten als er niet flink wordt geïnvesteerd in mobiliteit. Het VSP Nieuw-Vennep moet hier richting aan geven als nadere uitwerking van de eerder vastgestelde mobiliteitsvisie/netwerkstudie.
Het mag geen verrassing zijn dat wij hebben uitgekeken naar het VSP van Nieuw-Vennep. We hebben op verschillende momenten in het proces al richting kunnen meegeven en we willen het college dan ook een compliment geven voor de wijze waarop de raad, inwoners, ondernemers en organisaties zijn meegenomen. En dan zijn de verwachtingen ook hoog als je van een visie, via een studie, tot een plan komt. Dat zien we ook terug in de participatie en de ingediende zienswijzen. De inwoners van Nieuw-Vennep wachten al zo lang op actie om knelpunten op te lossen dat het VSP voor velen onvoldoende

concreet is. En we begrijpen dat wel, maar we hebben vandaag wel de taak om niet te oordelen over rotondes of verkeerslichten, of fietsstraat of geen fietsstraten. Dit gaat echt om een niveau hoger, het gaat om het netwerk.
We zijn blij dat de vrijheid van bewegen goed naar voren komt in het VSP. De fiets en het OV zijn immers een onmisbare schakel naast de auto. Op de kaarten zijn enkele verbeteringen vanuit de zienswijze helder en geven een goed beeld van wat er staat te gebeuren.
De toegevoegde fasering vinden wij ook verhelderend, want het is gewoon realistisch dat we niet alles tegelijk kunnen doen. Niet alleen omdat daarvoor het geld niet beschikbaar is, het is verkeerskundig ook nog eens een onverantwoord om een weg af te waarderen als de alternatieven nog niet op orde zijn.
Positief zijn de aanleg van de HOV-West, het opnemen van de regionale hoofdfietsnetwerken en het verplaatsen van het doorgaand verkeer naar de randstructuur. Maar hiervoor zijn wel de nodige ingrepen nodig, zoals de insprekers al hebben aangegeven. Het gaat om aanpassingen of zelfs vervanging van kruispunten, herinrichting van wegen. En bovendien is de aanleg van een parallelle IJweg met nieuwe aansluitingen op de N205 en de Noordelijke Randweg noodzakelijk.
Voorzitter, na acht jaar herhalen van onze oproep zien we dat de brommer-plus nu ook de aandacht krijgt die hij verdient. Daar zijn we natuurlijk blij mee, maar waarom is deze specifieke groep niet gewoon ingetekend op het kaartmateriaal? Dat zouden we wel graag zien en we hopen dat de wethouder dit voor ons ook in orde kan brengen.
Maar dan een andere kant, want wij vinden het teleurstellend dat de urgentie van het verbeteren van de circulatie in het centrumgebied pas op het netvlies is gekomen na uitgebreide zienswijzen van de dorpsraad, de BIZ Centrum, en de OVHZ. Hoe kan het dat zo'n belangrijk onderwerp dat al in zo veel ophaalrondes is opgehaald onder de inwoners volledig is gemist in de eerste versie van het VSP? En dat geldt overigens voor meerdere onderwerpen. Dat geeft toch wel een beetje wrange nasmaak; hoe goed kent de gemeente haar eigen gebied, ga je dan denken.
We willen in de tweede termijn dan ook nader ingaan op het aangekondigde onderzoek, de manier waarop dit wordt ingevuld en daarbij ook een voorstel doen om de vaststelling van het VSP in twee stappen te doen. Want voor ons is er nog zo veel onderzoekswerk op met name dat het centrumgebied dat wij eigenlijk willen voorstellen: ga het nu voorlopig vaststellen en bijvoorbeeld over een jaar pas definitief zodat we niet in dezelfde valkuil stappen als bijvoorbeeld in Badhoevedorp. Daar wil ik het bij laten. Dank u wel.

De VOORZITTER: Dank u wel mijnheer Van der Peet. De derde spreker, de heer Den Butter, ChristenUnie-SGP.

De heer DEN BUTTER: Dank u wel voorzitter. Dat verkeersstructuurplan. Ik was eigenlijk op zoek naar de status van het verkeersstructuurplan. Ik kwam daar niet heel erg goed uit. Het is een heel groot stuk geworden. Er staat heel veel in, heel veel plannen, heel veel ideeën en heel veel gedachten. Er is ook heel veel inspraak geweest. En met de inspraak is ook nog weer veel gedaan, als je ziet wat de reactie daarop is. En nog steeds zijn er vragen over. En nog steeds horen we ook een oproep van met name insprekers, die zich zelf misschien voor een stukje herkennen in wat er met die inspraak is gedaan, maar die dan toch oproepen om er vooral niet mee in te stemmen. Dat bracht mij wel een beetje tot de vraag: wat hebben we nu eigenlijk in handen en wat is de status van het verkeersstructuurplan? Wat betekent het nou als we het straks vaststellen en wat zal dat betekenen in de doorwerking van het beleid? Is het hiermee allemaal vastgesteld of hebben we hier meer een gedachtevorming gemaakt waar we toekomstige beleid aan kunnen toetsen, zonder dat het helemaal een wet van Meden en Perzen is geworden?
En een andere vraag is ook: kunnen er rechten worden ontleend aan wat hierin staat? Betekent dit, als we straks hiermee ingestemd hebben, dat als er een toekomstig stuk komt waarin een rotonde of een

kruispunt wordt vermeld, iemand zegt 'ja, maar dat stond toen in dat plan en daar heeft u al mee ingestemd, dus daar kunnen we niet meer vanaf'?
Met dat soort vragen ben ik een beetje blijven zitten en dat gevoel is eigenlijk nog versterkt door de onrust die er is onder de insprekers 'als we dit stuk gaan vaststellen, betekent dat dat het straks misschien helemaal niet goedkomt met de verkeersstructuur'. Op die vragen zou ik graag een richting van een antwoord van de wethouder hebben en er wellicht met onze collega's over willen doorpraten 'wat betekent het nu als we instemmen en wat betekent het als we er niet mee instemmen? Verliezen we dan echt wat? Of kunnen we dan alsnog gewoon doorgaan met de gedachten en ideeën die hierin staan?' Dat was het, dank u wel.

De VOORZITTER: Dank u wel mijnheer Den Butter. Helder betoog. Mijnheer Klaassen, HAP.

De heer KLAASSEN: Dank u wel voorzitter. HAP is blij te zien dat wij als gemeente gaan werken aan bereikbaarheid, of het nu de bereikbaarheid is van onze grote kernen of van een dorp als Rijsenhout, Abbenes of Lijnden, al onze kernen verdienen bereikbaar te zijn. Vandaar dat we nu met het voorstel dat voor ons ligt, kijken naar de toekomstbestendigheid van de grote knooppunten in onze polder, het VSP van Nieuw-Vennep.
Na publicatie van het plan hebben wij allen in deze raad van de OVZH, het BIZ Centrum en de dorpsraad een duidelijk plaatjesboek gekregen met een mooie titel, Het Vennep Speerpuntenplan, waarin niet alleen de problemen geschetst worden, maar nog belangrijker… de directe gebruikers van het gebied komen met oplossingen die naar hun idee in het gebied passen. Hoe mooi is deze manier van participatie?
We zien ook dat de aanpak heeft gewerkt en dat er in het plan wordt aangegeven dat de input van deze drie partijen wordt meegenomen. Ook is het goed om te zien dat de organisaties elkaar weten te vinden en samenwerken. We hopen ook dat dit meegenomen wordt door de door de wethouder.
Als wij het stuk lezen, zien we dat de Bennebroekerweg een van de twee hoofdontsluitingsroutes is van het dorp richting de snelweg en voornamelijk om de nieuwbouw mogelijk te maken. Onze vraag aan de wethouder is dan ook: in het komende VSP van Hoofddorp is dit ook opgenomen? Kunt u ook vertellen of deze weg integraal is opgenomen in deze twee plannen? Wij hebben zorgen of deze weg wel voldoende ruimte biedt straks met de plannen voor de woningbouwopgave en of deze weg dan nog wel voldoende capaciteit heeft. Of moeten we rekening houden met andere alternatieven?
Om het verkeer te ontlasten zouden we het ook mooi vinden om een goed HOV-netwerk, zoals mijnheer De Jong net ook al aangaf, rond een grote kern als Nieuw-Vennep te zien, zeker met het toenemend verkeer, voornamelijk gericht op het centrum. Zoals ik al eerder heb aangegeven, als men eerst met zware tassen een stuk moet lopen, pakt iedereen liever eerst de auto in plaats van het OV. Dat is niet erg STOMP, zoals we het graag zouden willen zien. Wellicht kunnen we ernaar kijken om, als we het verkeer liever om het centrum laten rijden, een van deze wegen als het rustiger wordt meer in te zetten als een busbaan of een bus die met het verkeer meerijdt. Dan staan we ook direct in het centrum.
Als we dan toch naar het centrum kijken. We lezen dat er een studie komt naar de bereikbaarheid van het gebied. We zouden ook graag willen weten of de wethouder bereid is te kijken naar bijvoorbeeld Noordwijkerhout, een dorp zonder verkeerslichten waar al in geen jaren een licht te vinden is.
Ook wordt er in het raadsvoorstel gesproken over de veiligheid rondom scholen. Hier heb ik tijdens de vorige sessie ook al bij stilgestaan. Ik zou de wethouder willen vragen hier ook te kijken hoeveel kinderen er met de auto gebracht worden en wat de reden daarvan is. Veelal noemen ouders, die ik zelf gesproken heb, op de school van mijn jongste de reden dat het onveilig is vanwege alle auto's. Het is een beetje als een houthakker die door de bomen het bos niet meer kan zien. Wat is de oorzaak en wat is het gevolg? Hoe gaan we dit probleem verhelpen, behalve door er weer een campagne op af te vuren?
Dan een ander punt dat we hopelijk minder nodig zullen hebben, de bereikbaarheid voor hulpdiensten. We hopen altijd dat we de wettelijke eisen als absoluut minimum moeten zien. Laten we streven naar

een betere tijd en de wet niet als leidraad nemen, maar om de hulpdiensten niet in te zetten op de basis. Streven naar beter, is naar het idee van HAP nooit slecht. Hoe kijkt het college hiernaar?
Dan staat als reactie op de zienswijzen bij nummertje 19 dat er een verkeerskundig rapport aanwezig is. Wethouder, dat missen wij wel bij de stukken. We zouden als gehele raad toch de beschikking moeten hebben over de stukken die gebruikt worden en die wellicht relevant zijn om onze goede controlerende en kaderstellende taken op ons te kunnen nemen?
Bij dezelfde reactie zien we op pagina 38 de optie voor een turborotonde op de Nieuwe Bennebroekerweg voor in het project Nieuwe Bennebroekerweg. Graag ontvangen we een antwoord waarin is opgenomen of deze kruising in de definitieve situatie met ongelijkvloerse kruisingen kan worden voorzien van turborotondes zoals op de N207 liggen. Wellicht is het ook een goeie definitieve oplossing in plaats van een ongelijkvloerse kruising. En is dat niet veel goedkoper om te realiseren?
Dan nog even terug naar het dorp. Het Pionier-Bolsterrein. Wij zijn als HAP blij dat we het amendement dat mede door ons is ingediend, ook weer in dit stuk terugzien en het masterplan ook in dit stuk is overgenomen. Voorzitter, tot zover.

De VOORZITTER: Ik krijg bijna ademnood. Heeft u adem kunnen halen? Dank u wel. De volgende spreker in eerste termijn is mijnheer Sulmann van GEZOND Haarlemmermeer. Gaat uw gang.

De heer SULMANN: Dank u wel voorzitter. Nu is het zo dat ik dat ook kan. Maar ik ga mijn best doen om toch adem te halen tijdens mijn bijdrage.
Een van de uitgangspunten van dit verkeersstructuurplan is de mobiliteitsaanpak in vijf stappen. De eerste stap is autoluw ontwikkelen met een lage parkeernorm, waarbij van belang is dat de basisvoorzieningen voor een nieuwe woonwijk te vinden zijn in diezelfde nieuwe wijk. Pionier-Bols wordt hier als voorbeeld genoemd en Pionier-Bols krijgt dan ook een lage parkeernorm. Maar juist in Pionier-Bols moeten de bewoners naar het centrum of Getsewoud voor hun basisvoorzieningen. Dit gaat dan toch tegen het uitgangspunt in dat basisvoorzieningen om de hoek te vinden moeten zijn? Maar gelukkig krijgt de fiets op de Venneperweg meer de ruimte door een breed tweerichtingenfietspad aan beide zijden van de weg en de Operaweg wordt een belangrijke fietsroute. Hopelijk is dan wel nagedacht over fietsparkeren in Pionier-Bols.
Dan het autoverkeer. Er wordt op ingezet het autoverkeer via de randstructuur af te wikkelen als men niet in het centrum hoeft te zijn. Dit is op zich logisch en te begrijpen. Er wordt een aantal verkeersmaatregelen voorgesteld dat het verkeer binnen Nieuw-Vennep beter moet laten doorstromen, maar al deze wegen komen uiteindelijk toch terecht bij provinciale wegen en alleen de Bennebroekerweg wordt verdubbeld. Bijvoorbeeld de brug over de Ringvaart op de N207 wordt tot op heden niet verdubbeld, alsook de N205, de Drie Merenweg van Hoofddorp naar de N207. Dagelijks staan er namelijk nu al lange files op het punt dat de Drie Merenweg van tweebaans overgaat naar eenbaansweg. En met de komst van Getsewoud-West, Lisserbroek-Noord en Turfspoor en Pionier-Bols wordt dit alleen maar erger. Onze vraag is dus, zeker met de groei in autoverkeer door de woningen die gebouwd gaan worden: worden de provinciale wegen N207 en N205 dan ook aangepakt om het verkeer beter door te laten stromen? Tot zover.

De VOORZITTER: Dank u wel mijnheer Sulmann, u heeft inderdaad uw best gedaan. Dan mevrouw Kamsteeg, PvdA. Gaat uw gang.

Mevrouw KAMSTEEG: Dank u wel voorzitter. Vanavond bespreken we het verkeersstructuurplan Nieuw-Vennep. Het is een zeer uitgebreid plan waarin ook veel van de ingediende zienswijzen verwerkt zijn. Hier is de PvdA zeer positief over. Vooral het feit dat er nu toch gewerkt zal worden aan een aansluiting middels een voetpad van de wijk Margaretha's Hoeve naar het centrum van Nieuw-Vennep. De PvdA vroeg in oktober 2021 middels schriftelijke vragen al aandacht voor deze onveilige situatie

voor bewoners van deze wijk om naar het centrum te komen. Toen vond het college dit niet nodig. De PvdA is blij met het voortschrijdend inzicht van de portefeuillehouder om dit nu wel te doen.
De PvdA heeft ook een aantal aandachtspunten die zij het college mee wil geven.
Zorg voor voldoende plekken om de fiets te kunnen stallen bij de HOV-haltes en het station. Bekijk of er mogelijkheden zijn om fietskluizen te plaatsen bij Nieuw-Vennep. Vooral mensen die gebruikmaken van een e-bike willen deze veilig stallen. Ga hierover in gesprek met de NS.
In het plan is te lezen dat voor voetgangers een afstand tot 1 kilometer wordt aangehouden. Aangezien dit hemelsbreed gemeten wordt, zal dit in de praktijk nog meer zijn. Voor mensen die slecht ter been zijn en vanwege het feit dat we te maken krijgen met een dubbele vergrijzing, vindt de PvdA dit een ambitieuze afstand om vanuit te gaan. Bovendien vraagt de PvdA zich af waarom afgeweken wordt van de afstand van 800 meter die nu voor HOV-haltes geldt.
Houd bij de definitieve keuze voor de oplossing in het centrum van Nieuw-Vennep rekening met de ontwikkeling van de Nieuwe Kom en de komst van een nieuwe supermarkt aldaar. Het Vennepse speerpuntenplan van de OVHZ, de dorpsraad en BIZ Centrum Nieuw-Vennep biedt een mooie oplossing om de doorstroming over de Dreven te faciliteren door middel van rotondes. We vragen de portefeuillehouder hier zeer serieus naar te kijken.
Naar aanleiding van de insprekers heb ik dan ook de vraag aan de portefeuillehouder of de uitkomsten met betrekking tot de rotondes nog toepasbaar zijn in dit plan. Tot zover, voorzitter.

De VOORZITTER: Dank u wel mevrouw Kamsteeg. Dan gaan we naar de volgende spreker, mijnheer Beusenberg van SRH.

De heer BEUSENBERG: Ja. Dank u wel voorzitter. Ik heb een aantal vragen dat ik ga stellen en ik ga er geen mooi verhaal van maken over dat we allemaal vrijheid van bewegen willen. Ik denk dat dat uiteindelijk is wat we allemaal als doel hebben.
De heer Den Butter kwam al met een vraag: wat gebeurt er als wij niet voor dit voorstel stemmen? Is dit voorstel echt in beton gegoten of gaan we dan nog met dezelfde visie door? En verder triggerde de inspreker mij met de opmerking dat er een onderzoek is gedaan naar de rotondes op de Dreven, de Zuiderdreef volgens mij. De portefeuillehouder weet dat vast nog wel. Kent de portefeuillehouder dit onderzoek? Zo ja, neemt zij dit onderzoek ook mee in de toekomstige plannen? Want ik denk dat de mobiliteit die wij willen creëren, vooral in Nieuw-Vennep nu natuurlijk met de geplande ontwikkelingen, best belangrijk is. Ik heb toen ik mijn rijbewijs ging halen, altijd geleerd dat een rotonde veiliger is dan een kruispunt met stoplichten. Dus vandaar de vraag of de portefeuillehouder dit onderzoek ook meeneemt en of de rotondes daar ook mogelijk zijn.
Dat zijn mijn vragen. Dank u wel.

De VOORZITTER: Dank u wel, mijnheer Beusenberg. Dan gaan we naar mevrouw Kliphuis van de VVD. Gaat uw gang.

Mevrouw KLIPHUIS: Dank u wel voorzitter. Het is al gezegd, we hebben gezien dat de portefeuillehouder echt goed heeft geluisterd naar inspraak en verbetervoorstellen die van verschillende kanten vanuit de samenleving zijn gedaan. Dat is ook heel erg mooi om te zien, want het is een VSP voor de Vennepers. Het jammere is alleen dat wij nu een VSP zouden moeten gaan vaststellen, vooruitlopend op de uitkomsten van die onderzoeken. Ik steun een aantal van mijn collega's die daar ook moeite mee hebben en zeiden 'hoe gaan we nu met die twee grootheden om?' Want zeker dat onderzoek naar de binnenstad, het centrum, kan echt nog wel flink effect hebben op het VSP. Dus wij hebben er wel vragen bij of we dat op deze manier moeten doen. Ik ga graag in de tweede termijn daarover verder in discussie. We hebben veel geleerd van het VSP Badhoevedorp. Een van de dingen die wij hebben geleerd, is dat we niet bijster enthousiast zijn over het per definitie afwaarderen van allerlei wegen naar 30km-wegen. Niet omdat we tegen verkeersveiligheid zijn, maar omdat afwaarderen

van wegen naar 30km-wegen ook andere inrichting van die wegen met zich meebrengt. Die inrichting kan, zeker als de weg nog steeds heel erg veel wordt gebruikt, vooral door inwoners nog steeds leiden tot een onveilige situaties. Ik wijs heel even kort naar de Robert Kochstraat, die als hele mooie 30km-weg is ingericht, maar waar zoveel verkeer door gaat dat de veiligheid echt achteruit is gegaan. Dus ik heb er grote vraagtekens bij of dat op alle punten in Nieuw-Vennep echt een bijdrage levert aan het weghalen van verkeer uit de straatjes in de wijken, omdat die straatjes over het algemeen vooral worden gebruikt door de bewoners zelf.
Dan zetten we in op vrije keuze, maar er zit een tweede doel bij, het verleiden met hoogwaardige opties. De VVD is daar op zich hartstikke voor, maar wij kijken liever naar de 20-minutensamenleving. Als we dan kijken hoe verleidelijk die opties zijn, zien we dat OV ook echt wel te wensen over laat. Want als je met het OV vanuit Nieuw-Vennep wanneer je bijvoorbeeld naar het voorzieningsgebied in Hoofddorp zou willen omdat je bijvoorbeeld niet naar Lisse, maar naar Hoofddorp naar een theater zou willen, in onze eigen gemeente, doe je daar met het OV alsnog veertig minuten over. Dus zo hoogwaardig zijn die opties nog steeds niet.
En dan maken wij ons ook altijd nog wel zorgen over voldoende automogelijkheden. Want ja, we zijn bezig met Pionier-Bols autoluw maken, maar een groot deel van Nieuw-Vennep is wel degelijk afhankelijk van die auto. Er moet echt voldoende ruimte blijven. Want als je dat niet erkent, creëer je de echte problemen en dat zijn ook de problemen waar de inwoners zich zorgen over maken als je het hebt over het centrum. Mensen komen met de auto, dus je moet ook goed rekening houden met die stromen die er zijn.
Dan is er een heel mooi idee om er een R-netverbinding bij te doen, maar voor een R-netverbinding moet er vanuit de vervoerder natuurlijk wel ruimte zijn. Die vervoerders staan nu ontzettend onder druk, ook qua personeel, om dat te doen. Dus in hoeverre is dit een plan dat daadwerkelijk uitvoerbaar is als we kijken naar de capaciteit van de vervoerder die dat moet gaan uitvoeren?
Vervolgens hebben we, dat is ook al aangehaald, de verkeersveiligheid rondom scholen. Verkeersveiligheid rondom scholen wordt vooral door de ouders zelf beïnvloed in eerste instantie. Ik weet dat daar met de nieuwe inrichting van de openbare ruimte niet per definitie heel veel aan kan worden gedaan. Maar het baart ons dan een beetje zorgen dat inspraak daarover vanuit onder andere het HVC best makkelijk aan de kant wordt gezet met de reactie 'ja, er is doorlopende aandacht voor dit punt'. Het feit dat dat onderwijsinstellingen hier aandacht voor vragen bij het inspreken over het VSP, betekent dat die doorlopende aandacht wat deze onderwijsinstellingen betreft, niet voldoende is en dat er echt meer over moet worden gesproken hoe we die veiligheid kunnen borgen. Bij het HVC hebben we het over overstekende kinderen tussen het geparkeerde verkeerd door. Ja, het zijn hun eigen ouders, maar als we gedrag niet kunnen beïnvloeden, kunnen we wel de veiligheid daarbij verbeteren.
En dan de verkeersdeskundigen. We hebben inderdaad het rapport hier niet bij gehad, maar het blijft altijd een ingewikkeld punt. Dan kijk ik toch weer terug naar Badhoevedorp, waar wij uitgebreide discussies hebben gehad met de verkeersdeskundigen, als raadsleden, en aan de andere kant met de inwoners van Badhoevedorp die zeiden 'het zit anders, als wij in de praktijk kijken, zien we dat mensen zich anders gedragen'. Dat blijft een heel erg ingewikkeld punt voor ons als raad om een keuze te maken. Wij worden eigenlijk gedwongen om een keuze te maken; geloven we de verkeersdeskundigen voor ons VSP of de inwoners die zeggen dat de verkeersstromen anders lopen? We zien nu in eerste instantie bij Badhoevedorp dat de inwoners iets meer gelijk gaan krijgen dan de verkeersdeskundigen. Daar gaan we nog uitgebreid op in. Maar ik zou in die zin ook willen afsluiten met de opmerking: ik ben nog niet zo snel geneigd om mee te gaan met het helemaal vaststellen van het VSP als de onderzoeken die eigenlijk die onrust bij de inwoners weg kunnen nemen, niet zijn uitgevoerd. Want dan word ik gevraagd echt tussen die twee te kiezen.

De VOORZITTER: Dank u wel, mevrouw Kliphuis van de VVD. Ik heb nog twee partijen op de rol staan. Mijnheer Boerman. GroenLinks. Gaat uw gang.

De heer BOERMAN: Dank u wel, ik had net al even de vinger omhoog, lang gewacht, toch gekomen. Dat geldt natuurlijk ook voor dit VSP dat voorligt. Er is een uitgebreide inspraak geweest, waarvoor dank. Voor mijn bijdrage kan ik eigenlijk gemakshalve verwijzen naar de inbreng van de Fietsersbond bij die inspraak, want die zou in dit geval ook de onze kunnen zijn.
Je vraagt je natuurlijk af als je dit verkeersstructuurplan zo ziet, is het glas nu halfvol of halfleeg? Aan de ene kant zijn we heel blij. Het STOMP-principe komt er goed in terug, fiets en voetganger eerst, zo wordt verkondigd. Het lijkt hier ook wel grotendeels in doorgevoerd.
Aan de andere kant zou het voor ons ook nog wel nog iets scherper mogen. De VVD had het net over de echte problemen. En dan zeggen wij 'ja, die auto zorgt ook voor echte problemen en bij de verkeersveiligheid zouden we daar bijvoorbeeld ook veel meer aandacht voor moeten hebben'. Maar als het gaat over verkeersveiligheid, lezen we in het plan, moeten we de kinderen leren fietsen. Dat is nou precies niet de bedoeling. Bij die verkeersveiligheid gaat het erom dat je ook die kinderen moet leren fietsen, maar er vooral voor moet zorgen dat ze niet tegelijkertijd onder auto's van 2000 kilo kunnen komen. Die zou je veel minder in die straten moeten hebben. Waarom durven we daar niet veel strenger te zijn? Als het gaat om die scholen, wordt er bijvoorbeeld gezegd 'we willen het parkeren ietsje op afstand'. Wij denken dan 'waarom doe je parkeren niet gewoon verder op afstand?' Dan maak je die veilige omgeving, dan maak je die fijne, leefbare plekken, dan maak je het gewoon veel fijner in Nieuw-Vennep. Dus de keuze staat er wel in, maar hij wordt niet helemaal genomen.
Hetzelfde geldt bijvoorbeeld waar het gaat over de 55% reductie CO_2. In de klimaatmonitor staat dat mobiliteit in deze gemeente voor 40% van de CO_2-uitstoot zorgt in Haarlemmermeer. Maar hier durft u nu niet te zeggen hoe u daaraan gaat voldoen. Dan wordt gezegd 'ja, dat komt nog', of 'dat komt bij de daadwerkelijke gebiedsontwikkeling'. Maar dat is natuurlijk wel erg makkelijk. Zeker ook gezien het IPCC-rapport dat afgelopen maandag nog verscheen.
Over Nieuw-Vennep-West wil ik ook nog wel iets zeggen, want dat blijft een lastige vraag. Het verkeersstructuurplan loopt daarop vooruit. En dat begrijp ik ook, want die plannen staan al een tijd ingetekend. Maar het zou ook zomaar kunnen zijn dat die nog heel lang op zich laten wachten. En dat heeft natuurlijk ook meteen gevolgen voor wat in dit plan staat. Dus onze vraag is daarbij: hoe zit het nu met de fasering? Wat betekent het als uiteindelijk blijkt dat Nieuw-Vennep-West helemaal nooit gebouwd zal kunnen worden?
Als laatste. Er wordt nog naar het centrum gekeken. Daar hebben meerdere mensen al iets over gezegd. Met de ondernemers en met de dorpsraad, heel verstandig. Daar zijn we ook blij mee. Maar ons advies is: betrek nu ook daarbij al in vroeg stadium de Fietsersbond. De fietsers zijn in deze gemeente veel te lang vergeten. Nu is de kans om die keuze te herstellen voor de toekomst.

De VOORZITTER: Dank u wel, mijnheer Boerman. Dan hebben we als laatste mevrouw Smand. U heeft twee minuten. Gaat uw gang.

Mevrouw SMAND: Dank u wel voorzitter. Inderdaad complimenten voor de integrale benadering in dit VSP voor Nieuw-Vennep. De uitgangspunten in het VSP onderschrijven wij en die zouden we ook gedurende de hele uitvoering eigenlijk prioriteit willen geven, zodat daar niet aan gemorreld wordt.
Maar er staan, en dat is ook al eerder genoemd door verschillende insprekers, drie onderzoeken, vooronderzoeken, die echt van invloed zullen zijn op de uitvoering van dit VSP. Er zijn al vele voorbeelden genoemd. De consequenties voor de bereikbaarheid van het centrum, de verbetering van de doorstroming op de Dreven en de ontsluiting van Pionier-Bols. Het gaat allemaal invloed hebben op de uitvoering en uiteindelijk het effect van dit plan. Hoe gaat het er in werkelijkheid uitzien? Dus waar zeggen we ja tegen? Zeggen we ja tegen een VSP en kunnen we daarna weinig tot niets meer wijzigen, of komen we in heel lange procedures terecht, en zeggen we nee, dat willen we eigenlijk ook niet, en gaan we vertraging oplopen. Dat is ook ongewenst. Er zijn echt knelpunten die op korte termijn opgelost moeten worden, of althans, zo snel mogelijk. Dus onze kernvraag aan de wethouder is: wat kunnen wij doen met een VSP waarin we vaste evaluatiemomenten op voorhand inbouwen, waarin we voor onszelf

– en met onszelf bedoel ik zeker ook de ondernemers, de bewoners, de Fietsersbond – die vaste evaluatiemomenten gebruiken om daadwerkelijk veranderingen aan te kunnen brengen? Ik denk dat daar de uitdaging ligt. Daar zou ik graag een reactie van de wethouder op willen en ook met de collega's over in debat gaan. Hoe flexibel kunnen we zijn? Dank u wel.

De VOORZITTER: Dank u wel mevrouw Smand. Dan hebben we hierbij de eerste termijn gehad. EEN Haarlemmermeer, BVNL en FVD zijn niet aanwezig. Dit voor de notulen. Dan geef ik nu het woord aan mevrouw Ruigrok, de portefeuillehouder. Gaat uw gang.

Wethouder RUIGROK: Dank u wel en ook dank allereerst aan de insprekers. De Fietsersbond die zich altijd constructief opstelt, maar met name aan de drie partijen die de handen ineen hebben geslagen en met elkaar tot een aantal suggesties zijn gekomen en daar ook heel ver in zijn gegaan, dus echt prachtige plannen hebben neergelegd en ook meteen met oplossingsrichtingen zijn gekomen. Ik snap dat wel, want ik kan vaak ook niet wachten. Ik ben ook een ongeduldige wethouder. Ik denk altijd 'wanneer gaan we die schop in de grond zetten en die rode fietspaden aanleggen en zorgen dat we kunnen doorstromen?' Maar het punt is dat we nu een verkeersstructuurplan vast gaan stellen dat kaders geeft, dat de basis is voor de gedachte die we willen bereiken in Nieuw-Vennep. En eigenlijk geldt dat later ook voor Hoofddorp.
Een plan waarin we zeggen 'we willen een prettig centrum creëren'. Een centrum waar het plezierig verblijven is, dat vooral gericht is op voetgangers en fietsers, maar waar je ook de vrijheid hebt om met alle voertuigen, dus ook met die auto, dat centrum te bereiken en daar te kunnen parkeren en daar te kunnen verblijven. Maar iedereen die daar niet hoeft te zijn en nu de doorgaande wegen gebruikt, wil je juist verleiden om de randen op te zoeken. Dat is de basis van het verkeersstructuurplan.
Dan hebben we een aantal punten aangegeven waarbij we zeggen 'als dat de basis is, dan gaan we dat met elkaar vaststellen en dan gaan we daarna naar die oplossingsrichtingen', die ook de partijen en de insprekers hebben aangegeven en die ik ook de raadsleden hoor noemen. Ik hoor natuurlijk de rotondes en die rotondes worden ook absoluut als oplossingsrichting meegenomen. Maar wellicht is het op de ene plek misschien slimmer, handiger, beter om met verkeersinstallaties nog verbeteringen te realiseren en zal het voor andere plekken wel heel goed zijn om een rotonde te realiseren.
Dus hoe ongeduldig ik ook ben van aard, dit is wel een zorgvuldig proces waarbij je eerst de kaders aangeeft en met elkaar zegt 'dat willen we graag. We willen een plezierig centrum waarbij we iedereen die daar wil zijn, ook de gelegenheid geven om daar te komen met alle voertuigen en de rest moet echt naar die randen'. Daar heb je die doorstroming voor nodig en daar heb je dus ook dat onderzoek voor nodig naar het centrum, naar die doorstroming op de Dreven en de andere onderzoeken die we toegezegd hebben.
Dus ja, voorlopig, of een beetje vaststellen, dat zijn niet de smaken die we hebben in de gemeenteraad. Je amendeert iets, of je geeft moties mee, je stelt iets vast, of niet. Dat zijn ongeveer de smaken die we hebben. Dus als we met elkaar zeggen 'we gaan hiervoor, want we willen geen vertraging oplopen. We willen ook door met de toezeggingen die we gedaan hebben voor de 30 km/uur op de Helsinkilaan bij Pionier-Bols', dan moeten we ook met elkaar kunnen zeggen, 'laten we dit aangaan, laten we dit monitoren om met elkaar ook elke keer te kijken naar wat de beweging van de ontwikkeling van de woningbouw is, hoe we doorgaan met die die verkeersstromen, waar versnelling zit en waar vertraging'. Laten we de hoofdgedachte dan met elkaar vaststellen en de maatregelen gezamenlijk uitwerken en zo uitgebreid als de insprekers dat ook hebben aangegeven dan ook al die mogelijkheden daarbij betrekken. Dus wat dat betreft, denk ik, dat dat het uitgangspunt is van het VSP. We gaan van grof naar fijn.

De VOORZITTER: U krijgt een interruptie, mevrouw Ruigrok. Mijnheer Van der Peet van het CDA.

De heer VAN DER PEET: Toch even een vraag, want straks krijgen we de kans niet meer. Wat als de raad zegt 'het plan dat we nu vaststellen, is het voorlopig verkeersstructuurplan Nieuw-Vennep' en over een jaar zeggen we, na de onderzoeken en nadat de aanpassingen die verwerkt zijn, 'we maken er een definitief verkeersstructuurplan van'? Dan kan het proces toch doorgaan, maar heeft het wel even die tussenstap, ook in de titel die best essentieel is, denk ik, voor de mensen, dat we niet nu al het ding in beton gieten.

De VOORZITTER: Mevrouw Ruigrok.

Wethouder RUIGROK: Maar er valt hier ook niets in beton te gieten. We gaan uit van de hoofdlijnen, van de kaders. Dus je stelt iets vast of je stelt het niet vast. Je stelt de kaders vast, maar je gaat de invulling nog met elkaar bespreken. Dus wat mij betreft, komen we elkaar wel tegemoet omdat we zeggen 'joh, de uitgangspunten zijn wat ons betreft de goede uitgangspunten, je moet allemaal kunnen komen op een plek waar het prettig verblijven is en de rest gaan we naar de randen begeven'. Maar hoe we dat precies invullen en welke maatregelen daarvoor nodig zijn, gaan we met elkaar uitwerken. Dus wat mij betreft, komen we dan op het op hetzelfde uit. Dan neem je dit als basis en ga je het met elkaar verder invullen.

De VOORZITTER: Mevrouw Ruigrok, nog een korte reactie van mijnheer Boerman van GroenLinks. Gaat uw gang.

De heer BOERMAN: Ik probeer het te snappen, voorzitter. En dat doe ik nog niet helemaal, dus misschien kan de wethouder mij helpen. Aan de ene kant zegt ze 'we stellen nu de uitgangspunten vast en de uitwerking komt dan nog'. Maar aan de andere kant hoor ik haar ook zeggen, en daar ben ik heel blij mee, 'als we dit vaststellen, kan ik pas aan de slag met de Helsinkilaan'. Maar dan zitten we dus al in de uitvoering, waar ik heel blij mee ben, want we hebben daar ook al ook al eerder om gevraagd en toen was het antwoord 'nee, dat moet wachten op het verkeersstructuurplan'. Maar nu horen we 'het zijn alleen maar uitgangspunten'. Dus kunt u daar toch wat helderder over zijn? Wat stellen we dan vast als we dit gaan vaststellen?

De VOORZITTER: Mevrouw Ruigrok.

Wethouder RUIGROK: We stellen de basiskaders vast, namelijk op welke manier we in de toekomst willen gaan bewegen in en rond het centrum van Nieuw-Vennep. Voor de huidige bewoners, maar ook voor alle nieuw te komen inwoners. En omdat we gewoon nog niet precies weten in welk tempo die woningbouw gaat, ben je daar al actief in; hoe sneller het gaat, hoe eerder je bepaalde maatregelen neemt. Maar je moet wel dit uitgangspunt nemen om tot de volgende stap te kunnen komen.

De VOORZITTER: Nog een interruptie van mevrouw Kliphuis.

Mevrouw KLIPHUIS: Ja, een vervolginterruptie eigenlijk op die van de heer Van der Peet. Moet ik dan de onderzoeken die worden gedaan zo interpreteren dat die alleen maar effect hebben op de uitwerking en geen effect meer kunnen hebben op de uitgangspunten?

De VOORZITTER: Mevrouw Ruigrok.

Wethouder RUIGROK: Dat klopt, want je wilt… De uitgangspunten blijven, zoals ik het dan maar noem, steeds prettig bewegen want als we helemaal niets met elkaar vaststellen over 'waar willen we heen en hoe denken we dat de toekomst van Nieuw-Vennep eruit gaat zien?', lopen we vast. En een aantal insprekers heeft dat al gezegd. Dat gebeurt nu al. Dus je moet bepaalde knelpunten aanpakken en die

uitgangspunten blijven dus hetzelfde, namelijk dat prettig bewegen en een goed bereikbaar centrum waarbij je dus doorgaand verkeer juist niet wilt faciliteren en dat daaromheen wilt laten bewegen. Dus dat stel je vast en daarmee ga je daarna dus die onderzoeken doen om te kijken – er zijn heel specifieke voorbeelden voor de fietsroutes aangegeven – 'zorg nou dat je die knelpunten met het laden en lossen oplost'. Dat zijn allemaal dingen die je gaat uitwerken in je onderzoeken. Maar die veranderen niets aan de uitgangspunten.

De VOORZITTER: Mevrouw Ruigrok, mevrouw Hogervorst heeft ook nog een interruptie.

Mevrouw HOGERVORST: Ja, het was eigenlijk eerst de bedoeling dat het een beetje aansluitend zou zijn op mevrouw Kliphuis, maar door het antwoord heb ik eigenlijk een iets andere vraag gekregen. Ik denk persoonlijk dat je het om moet draaien. Want op het moment dat je eerst probeert om het centrum autovrij te maken, leg je nog meer druk op de punten waar nu al een probleem is. Dus volgens mij moet je eerst die onderzoeken doen en dat meenemen in het VSP en dan eventueel inzetten op die rotondes als uit het onderzoek blijkt dat het klopt. En dan pas het centrum ontlasten.

De VOORZITTER: Mijnheer Van der Peet, ook een interruptie op dit punt?

De heer VAN DER PEET: Ja, want ik probeer het echt goed te begrijpen. De kaders waar de wethouder op duidt, hebben we volgens mij al veel eerder vastgesteld. Dat zijn gewoon de uitgangspunten van de mobiliteitsvisie. Die zijn er al gewoon. We stellen hier wel degelijke meerdere kaders vast. We stellen gewoon een aantal heel complete kaartjes vast, waar lijnen op staan.

De VOORZITTER: Mijnheer Van der Peet, u bent nu met… Komt u met uw vraag?

De heer VAN DER PEET: De vraag aan de wethouder is: kunt u met die wetenschap, met die kaartjes in het achterhoofd nog steeds zeggen dat er uit dat onderzoek dat nog moet plaatsvinden niet iets komt dat invloed heeft op die kaartjes?

Wethouder RUIGROK: Ik durf daar niet helemaal mijn hand voor in het vuur te steken, maar het is wel het uitgangspunt inderdaad, dat die kaartjes overeind blijven en dat die rotondes bijvoorbeeld een oplossing kunnen zijn om die doorstroming te verbeteren. Maar dat verandert niets aan het uitgangspunt van het VSP waarbij we toch houvast nodig hebben om die onderzoeken zo te kunnen uitwerken dat we daadwerkelijk kunnen blijven bewegen in en rond het centrum van Badhoevedorp, pardon, Nieuw-Vennep!

De VOORZITTER: Mevrouw Kamsteeg voor een interruptie. Zullen we het kort houden, want we zijn nog in de eerste termijn met de wethouder bezig en we willen misschien ook nog wat politiek bedrijven vanavond.

Mevrouw KAMSTEEG: Ik heb niet zozeer een interruptie maar een verduidelijkende vraag, voorzitter. Want als ik het dus goed begrijp, is er als wij het vaststellen aan de uitgangspunten niets meer te veranderen. Of zou dat in de toekomst, mocht er uit die onderzoeken wat anders komen, toch nog kunnen?

De VOORZITTER: Mevrouw Ruigrok.

Wethouder RUIGROK: Uiteindelijk kan ik natuurlijk niet heel ver in de toekomst kijken, maar die uitgangspunten helpen ons om een richting aan te geven. En als we nu zeggen 'we laten die uitgangspunten gewoon helemaal los', werken we ook nergens naartoe. Maar als dus blijkt dat bepaalde

routes bijvoorbeeld helemaal niet gebruikt worden, dan moet je toch daarop aanpassen en dan zal je ook wellicht zo'n streep op een kaartje kunnen moeten aanpassen.

De VOORZITTER: Ik ga eerst nog even naar mevrouw Smand voor een interruptie.

Mevrouw SMAND: Dank u wel voorzitter. Ook in aansluiting op de vorige sprekers, want ik begrijp het toch niet helemaal. Op het moment dat je bij het aanpassen van een uitgangspunt komt – even heel concreet, iets als een afwaardering van een weg die niet door gaat, of een fietsstrook langs een straat gaat niet door – wat staat ons dan te doen? Moeten we dan helemaal terug naar het VSP? Gaan we dan weer een procedure in en zijn we best lang bezig om daar uiteindelijk een besluit op te krijgen, of hebben we een alternatief?

De VOORZITTER: Moment, mevrouw Hogervorst, een aanvulling op dit punt of een andere vraag?

Mevrouw HOGERVORST: Een vraag over wat de portefeuillehouder net zei. Dus het is niet helemaal hetzelfde.

De VOORZITTER: Mevrouw Kliphuis, heeft u een vraag op dit punt? Of een nieuwe vraag?

Mevrouw KLIPHUIS: Wel op dit punt. Mijn zorg op dit punt zit erin dat we nu een heel mooie inspraak hebben gehad. We hebben er onderzoeken naar gedaan en als we dit nu vaststellen, vraag ik me af hoe we dan in de uitwerking van die plannen die daarna komt, borgen dat we nog steeds de zorgen die hier zijn geuit door de verschillende organisaties, mee blijven nemen. Dat raakt dan heel erg uit ons zicht, als raad. Nu kunnen we daar richting aan geven met dat VSP. Dat maakt het een beetje ongemakkelijk dat we de uitgangspunten gaan vaststellen terwijl we horen dat er nog best wat zorgen zijn. Dus ik vroeg me af of de portefeuillehouder misschien iets kan vertellen over hoe we dan, als we dan toch het VSP zouden vast stellen, dat wel blijven borgen, zodat dat aangehaakt blijft en die partijen dus ook positie blijven houden om die kennis in te brengen. Zodat we zo direct niet alleen iets hebben van de verkeersdeskundigen maar ook van de kennisdeskundigen van de omgeving.

De VOORZITTER: Helder, mevrouw Ruigrok.

Wethouder RUIGROK: Ik denk dat ik me toch onbewust, misschien bewust heb versproken net, toen ik Badhoevedorp noemde, want dat is nu eigenlijk mooi vergelijkbaar. Daar hebben we een VSP vastgesteld. Nou ja, 'wij', ik was daar niet bij, maar degene voor mij heeft dat gedaan. Daar heeft u als raad gezegd 'er is een moment van evaluatie, dat doen we als Quatrebras klaar is en dan kijken we, zitten we nog steeds op diezelfde structuur, die kamstructuur, of moeten we daar heroverwegen?' Het is altijd aan de raad om dingen aan te passen, om zaken aan te passen. Maar het gaat hier om het beginpunt, om te zeggen 'oké, de uitgangspunten zijn een plezierig centrum waar iedereen die er wil komen, er moet kunnen komen en iedereen die er niet moet zijn, probeer je naar die rand te krijgen'. Dan ga je met de betrokkenen - en de betrokkenen die we hebben gehoord, hebben daar al helemaal foto's en plaatjes en uitwerkingen van… kijken hoe je dat dan op de beste manier kunt doen. Dus dan wordt wel degelijk de stem van de bewoner/ondernemer/betrokkene daarbij meegenomen in die uitwerking. Maar je moet wel ergens van uitgaan en toch kaders hebben die een basis geven en dan is het altijd aan de raad om te zeggen ' jongens, maar nu gaat bijvoorbeeld een heel woningbouwproject niet door, wellicht is die parallelle IJweg nog helemaal niet opportuun, laten we dat nog eens heroverwegen'.

De VOORZITTER: Helder. Mevrouw Hogervorst nog een interruptie?

Mevrouw HOGERVORST: Ja. Ik hoorde u eerder zeggen dat het een bepaald soort richtlijnen zijn waar we aan vast willen houden, zodat het niet los is. En dat het als je de richtlijnen loslaat, alle kanten op kan gaan. Maar er is ook nog iets als een middenweg, zoals meer Van der Peet voorstelde, dat je het nog niet helemaal in kannen en kruiken hebt, maar het toch nog beweeglijk houdt, zeg maar. Want met de ervaring van de stukken die de afgelopen tijd voorbij zijn gekomen, ben ik een beetje bang dat je op het moment dat je het vaststelt en je daarna iets wilt veranderen, dan hoort 'ja, maar het is al vastgesteld'. Ik weet dat dit een bewegend document is, maar toch wil ik de garantie houden dat er nog dingen aangepast kunnen worden.

De VOORZITTER: We gaan een beetje in een rondje, heb ik het idee. Mevrouw Ruigrok, gaat uw gang.

Wethouder RUIGROK: Dank u wel. Ja, nee, er kunnen altijd dingen aangepast worden, maar het gaat erom dat we een soort consensus hebben over waar we naartoe willen met Nieuw-Vennep in de toekomst en dat we gebruikmaken van de expertise die hier heel duidelijk en ook zo mooi gezamenlijk wordt aangeboden om tot die uitwerking te komen. Maar als wij nu met elkaar zeggen 'joh, het maakt eigenlijk niet uit, om een beeld te hebben waar we in de toekomst naartoe willen'. Dat is ook aan u. U bent mijn baas, dus u bepaalt het. Maar de vraag die voor mij hier voorligt is aan u: laten we met elkaar de uitgangspunten vaststellen. En de invulling zowel met verkeersdeskundigen, als de bewoners, de ondernemers en de betrokkenen gaan uitwerken en daar met elkaar tot vervolgstappen komen, zodat we ook inderdaad het tempo erin houden om te kunnen schakelen. Daarbij bent u altijd aan zet om zaken aan te passen of te aan te scherpen of te wijzigen.

De VOORZITTER: Dank u wel. De raadsleden hebben geen tijd meer, maar misschien heeft u nog afrondend iets? Wilt u nog afronden, mevrouw Ruigrok?

Wethouder RUIGROK: Ik denk dat dit de basis is. U heeft ook nog een aantal zaken besproken, zoals de brommer-plus die bijvoorbeeld werd genoemd. Ja, die kunnen we allemaal nog meenemen.
Mijnheer Den Butter heeft eigenlijk die kernvraag gesteld 'wat is dit VSP?' Het geeft aan wat er allemaal gaat gebeuren aan ontwikkelingen, aan verkeersbewegingen en woningbouw en op basis van de snelheid van die ontwikkelingen pas je de zaken aan, maar je geeft wel aan in welke richting je uiteindelijk uit wilt komen om prettig te kunnen bewegen en een plezierig centrum te kunnen hebben. Dus ik dacht niet per se op alle deelpunten in te hoeven gaan, want volgens mij is de basis 'kunnen we elkaar vinden in de uitgangspunten voor de toekomst van Nieuw-Vennep?' en kunnen we elkaar dan ook vinden in de eerste stappen die we nemen, een aantal maatregelen die we meteen al kunnen doen, onder andere de voorbereiding van die 30 km/uur op die Helsinkilaan, maar ook de onderzoeken die dan kunnen bepalen op welke manier je tot een goede fietsverbinding in combinatie met laden en lossen en dergelijke komt?

De VOORZITTER: Dank u wel mevrouw Ruigrok. U heeft geen tijd meer, mijnheer Klaassen. U heeft heel snel gesproken, maar u bent toch door uw tijd heen. We gaan naar de tweede termijn als daar behoefte aan is. Ik zie mijnheer Van der Peet, die zit te springen om iets te mogen zeggen. Mevrouw Hogervorst heeft een punt. Dan beginnen we met mijnheer Van der Peet.

De heer VAN DER PEET: Ik denk dat we gewoon verder moeten met het debat waar we mee bezig waren, maar dan niet met de wethouder, maar met elkaar. Want hoe denken de collega's erover om dit dan wel in de juiste volgorde te zetten? Kijk, ik denk dat we met elkaar gewoon een ervaring hebben aan lessons learned uit Badhoevedorp die niet altijd even positief is. De wethouder heeft gelijk. De raad is altijd aan zet. Maar de ervaring leert dat bij een VSP, als een kaart eenmaal gelegd is – dat was in het geval van Badhoevedorp volgens mij in 2014 – die kaart in 2023 nog steeds staat. Die krijg je niet meer zomaar aangepast. Als je dan om een evaluatie vraagt, heb je het over een termijn van twee, drie

jaar. Dat is mij veel te lang. Ik zie echt niet in waarom we het VSP niet als voorlopig VSP kunnen vaststellen, waarmee de wethouder gewoon aan de gang kan en parallel daaraan het onderzoek laten plaatsvinden over het centrum. Komen daar dingen uit die het VSP raken, dan passen we het aan. Zo niet, dan kunnen we volgend jaar het VSP definitief vaststellen. Volgens mij is dat een heel logische weg om te bewandelen. Ik hoop dat de collega's daar ook in mee kunnen gaan.

De VOORZITTER: Meteen de inhoud in. Mevrouw Kliphuis.

Mevrouw KLIPHUIS: Dank u wel voorzitter. Ik vind het een sympathiek voorstel van de heer Van der Peet. Ik zit een beetje te worstelen met de techniek, voorlopig vaststellen en daarna definitief vaststellen. Mijn voorkeur zou het eigenlijk meer hebben om wel vast te stellen en het voorstel te amenderen op de momenten dat wij het als raad terug willen zien. Het verschil met het VSP Badhoevedorp is namelijk dat het niveau waarop de uitgangspunten worden vastgesteld voor het VSP Nieuw-Vennep wat hoger ligt, dat die uitgangspunten wat abstracter zijn, voor mij, dan in Badhoevedorp is gebeurd. Maar ik ben het ermee eens dat twee of drie jaar wachten niet voldoende is. Ik hoop dat die onderzoeken ook eerder komen. Dus mijn voorstel zou zijn om dat te amenderen. Dan kunnen we op het moment dat die onderzoeken echt iets opleveren het voorstel aanpassen. Dat is meer een soort technisch verschil. Ik zit er technisch anders in, maar ik denk dat we wel ongeveer op hetzelfde uitkomen.

De VOORZITTER: Dan eerst naar mijnheer Klaassen.

De heer KLAASSEN: Ja voorzitter, dank u wel. Mijnheer Van der Peet geeft ook al aan 'misschien moeten we het plan nog even niet vaststellen'. Uiteindelijk ligt natuurlijk in elke kern en elk dorp op dit moment al een VSP, een overkoepelend VSP, et cetera. Daar kunnen we altijd nog op sturen. En zoals in een van onze beslispunten staat, gebruiken we het verkeersmodel – overigens mis ik dat nog wel in de stukken en daar had ik ook een vraag over gesteld – als leidraad voor wat we hebben. Op het VSP zelf kunnen we natuurlijk sturen aan alle kanten zo veel we willen. Want ook in Hoofddorp en Nieuw-Vennep ligt al een VSP waar we op dit moment ook al aanpassingen aan doen en op sturen op het moment dat er iets niet klopt.

De VOORZITTER: Mijnheer Boerman, een interruptie voor mijnheer Klaassen?

De heer BOERMAN: Ja, of daarop aanhakend, laat ik het zo maar zeggen. Volgens mij is juist het probleem dat we nu geen VSP hebben. We hebben geen VSP voor Hoofddorp, we hebben geen VSP voor Nieuw-Vennep. Daarop zijn we aan het wachten en daarom denk ik dat het juist heel verstandig is om nu wel iets vast te stellen en dat dan wel adaptief te houden. Dat is logisch. Maar we hebben nu alleen een soort… We hebben ooit een mobiliteitsvisie vastgesteld waar ik het niet mee eens ben, maar die hebben we en dit zijn uitwerkingen daarvan. Maar die uitwerking moeten we wel ergens hebben, want anders kunnen we ook niet aan de slag met bijvoorbeeld de Helsinkilaan.

De VOORZITTER: Mijnheer Klaassen, een reactie.

De heer KLAASSEN: Ja, dank u voorzitter. Inderdaad, VSP noemden we het voorheen dan niet. Dat heette een VCP en alle andere terminologie die we gebruikt hebben in de omgeving. Maar er liggen wel degelijk plannen voor verkeer en mobiliteit in de omgeving en in dorpen en kernen.

De VOORZITTER: Dank u wel. Dan ga ik naar mijnheer Beusenberg.

De heer BEUSENBERG: Dank u wel voorzitter. SRH kan het voorstel van de heer Van der Peet steunen. Ik denk inderdaad dat we de wethouder nu wel een gereedschapskistje mee moeten geven zodat ze in

ieder geval aan de slag kan, maar dat we het pas na de onderzoeken definitief vast moeten stellen. Dus wat mij betreft, steun voor het voorstel van de heer Van der Peet.

De VOORZITTER: Mijnheer Den Butter.

De heer DEN BUTTER: Ik vind het toch wel een lastige discussie. Ik voel mij wel mee met mensen die zeggen 'hoezo voorlopig? Het is een plan.' Een plan is altijd maar een plan, om het zo maar even te zeggen. Ik vond de suggestie van de heer Boerman wel mooi: adaptief. Ik denk dat dat eigenlijk een beetje het woord is. Natuurlijk, als er betere ideeën zijn… Want daar doen we ook straks die onderzoeken voor. Als we die onderzoeken doen en er komen goede ideeën uit waar we vervolgens niets mee kunnen omdat we het allemaal al hebben beslist, dan kunnen we net zo goed die onderzoeken niet doen. Dus ik ga er wel vanuit dat als je dat soort dingen beslist met elkaar, en die staan ook gewoon in de stukken, de uitkomsten daarvan, adaptief, of voorlopig of weet ik veel hoe we het noemen, wel consequenties hebben voor de uitvoering van dit plan.

De VOORZITTER: Mevrouw Kliphuis.

Mevrouw KLIPHUIS: Dank u wel voorzitter. Dan even richting de heer Den Butter. Dat is dus het voorstel wat ik deed: laten we het amenderen met een aantal momenten of een moment wanneer we het in ieder geval terug willen zien. Want daarmee creëren we, wat mijnheer Boerman dan adaptief noemt – maar dat is een woord wat ik altijd een beetje vervelend vind want dat geeft wel heel veel ruimte – dat we zelf wat meer controle krijgen en dat we die onderzoeksresultaten naar de raad halen om op dat moment opnieuw te kijken of het is wat we willen of dat er op punten aanpassingen moeten komen. Dat lijkt me beter dan voorlopig vaststellen inderdaad. Dus ik check even bij de heer Den Butter of hij het met mij eens is dat we dan de amendementen moeten gaan uitwerken.

De VOORZITTER: mijnheer Den Butter.

De heer DEN BUTTER: Ik begrijp niet zo goed wat we in zo'n amendement moeten zetten, eerlijk gezegd. Gaan we dan zeggen 'als het onderzoek klaar is, gaan we het stuk amenderen met de resultaten van het onderzoek'? De vraag is ook of dat technisch kan, dat je al vastgesteld beleid amendeert. Dat doen we meestal bij de vaststelling. Dus ik ben een beetje de techniek van uw voorstel kwijt.

Mevrouw KLIPHUIS: Mijnheer de voorzitter, mag ik daarop reageren?

De VOORZITTER: Ja, dat mag u.

Mevrouw KLIPHUIS: De techniek van het voorstel is dat we nu in het VSP, bij de vaststelling van het VSP aangeven op welke momenten we welke stukken terug willen zien in de raad, om daarover te praten. Dan kunnen we op dat moment in dat debat over die stukken besluiten of wij aanleiding zien om het VSP aan te passen, of dat misschien zelfs de portefeuillehouder dat voorstelt, of dat we dat niet zien en we een prachtige uitwerking in cocreatie zien en daar alleen maar applaus voor kunnen geven.

De VOORZITTER: Helder. Mevrouw Hogervorst en dan mevrouw Kamsteeg.

Mevrouw HOGERVORST: In de meest ideale situatie ben ik het met mijnheer Van der Peet eens, maar ik heb ook gehoord dat de portefeuillehouder mevrouw Ruigrok zei 'voorlopig vaststellen is niet echt een optie'. Dan is het denk ik het beste als we het voorstel van mevrouw Kliphuis volgen, alleen wil ik dan wel zeggen dat ik er heel graag bij wil hebben dat er echt een amendement is waarin duidelijk wordt

gezegd dat we die onderzoeken die gedaan worden vanuit de BIZ en dorpsraad en OVZH, sowieso besproken worden. Dat dat gewoon iets is dat vaststaat.

De VOORZITTER: Ik zie twee reacties, mijnheer Boerman en mijnheer Van der Peet.

De heer BOERMAN: Voorzitter, ik begrijp het, maar ik wil toch even terug naar toen we het hadden over de Helsinkilaan. Over de Helsinkilaan hadden we een debatje, een aantal maanden geleden. Toen werd er gezegd 'het is daar 50 km/uur, maar als we het VSP hebben, dan kunnen we ermee aan de slag en kunnen we de snelheid verlagen naar 30 km/uur'. Daarvoor kon dat niet. Dus je hebt de status van een VSP nodig om dat te doen. Dat lazen wij toen. Dat hoor ik eigenlijk nu nog steeds. Dus ik denk dat een aantal dingen echt nodig is. Die willen we ook graag. Die willen we met z'n allen graag, dus daarom moeten we het wel vaststellen. Ik wil het wel vaststellen, maar met de ruimte om dingen aan te passen. Maar ik denk wel dat het heel belangrijk is om het toch binnenkort vast te stellen, zodat we een aantal dingen die wij met z'n allen willen, in ieder geval vast in gang kunnen zetten.

De VOORZITTER: Mevrouw Kamsteeg op dat punt.

Mevrouw KAMSTEEG: Nee, ik had al iets eerder willen reageren op mijnheer Boermans voorstel. Daar kan ik me bij aansluiten. Ik wilde eigenlijk mevrouw Hogervorst bijvallen en zeggen dat ik ook de wethouder heb horen zeggen dat voorlopig vaststellen geen mogelijkheid is. Dus dan wordt het al een beetje lastig om het voorstel van het CDA te volgen. En verder vraag ik me af of de wethouder misschien nog mag reageren of, als die stukken er zijn, die niet sowieso naar de raad zouden komen, om door ons besproken te worden.

De VOORZITTER: Ik geef de wethouder aan het eind nog een minuutje om nog even af te hechten. Mijnheer Van der Peet.

De heer VAN DER PEET: Dank u wel voorzitter. Volgens mij zijn we het best met elkaar eens allemaal en is het vooral de technische uitwerking waar het even om gaat. Want ik zeg 'voorlopig vaststellen', maar volgens mij bedoelen we allemaal hetzelfde. Vaststellen is vaststellen en ik denk dat als we met een amendement kunnen borgen dat we het stuk terugkrijgen op het moment dat die onderzoeken gedaan zijn, we hebben wat we willen bereiken en de wethouder ook gewoon door kan. Volgens mij is het gewoon even een technisch ding waar we heus wel uitkomen de komende twee weken voordat het ter stemming komt. Maar de essentie is dat in ieder geval geborgd is dat het een keer terugkomt nadat die onderzoeken gedaan zijn.

De VOORZITTER: Toen werd het een beetje stil en ik zie geen vingers meer. We hebben nog tien minuten. Ik ga mevrouw Ruigrok nog even de gelegenheid geven om nog even te reageren op wat verzoeken van uw kant. Gaat uw gang, mevrouw Ruigrok.

Wethouder RUIGROK: Normaal zit ik in de mantra 'niets toezeggen, niets toezeggen, niets toezeggen', maar dat is eigenlijk altijd buiten deze raadzaal. In deze raadzaal wil ik natuurlijk van alles toezeggen en in dit geval natuurlijk, vanzelfsprekend, dat ik die onderzoeken aanlever en dat u daar dan de bespreking over kunt houden. En u kunt inderdaad een beslispunt toevoegen aan de raadsbesluitpunten dat u die onderzoeken wilt zien en dat u ze wilt bespreken en eventueel consequenties wilt verwerken. Op zo'n manier kunnen we dat technisch oplossen.

De VOORZITTER: Dank u wel. Ik zie mijnheer Klaassen nog met een heel driftige vinger. Een reactie?

De heer KLAASSEN: Die driftigheid valt wel mee, voorzitter. Nee, ik wilde de portefeuillehouder nog iets vragen over beslispunt 3 in het stuk. Daar staat 'het bijbehorende verkeersmodel in het vervolg te gebruiken'. Kan ze als ze toch plannen gaat toesturen het verkeersmodel ook meesturen alstublieft?

Wethouder RUIGROK: Dat lijkt me wel.

De VOORZITTER: Ja. Het antwoord is ja.

Wethouder RUIGROK: Met de voetnoot: niet uitprinten a.u.b., denk aan het milieu.

De VOORZITTER: Ja, zo kennen we nog wel een aantal documenten die je niet moet afdrukken. Mijnheer Van der Peet.

De heer VAN DER PEET: Voorzitter, ik wil toch even van de ruimte gebruikmaken want we hebben nog acht minuten, om toch ook te eindigen met waar we vandaag mee begonnen zijn. Het gaat over agrariërs. Want ook in dit stuk komt terug dat de agrarische routes, en dat is onder andere een route waar we het net over hadden, in het kader van fietspaden en fietsstraten niet onderbelicht mogen blijven. We hebben al eerder insprekers gehad die hier waarschuwden voor de verkeersveiligheid van dat soort grote tractoren in het kader van fietspaden. Ik wil er toch ook wel voor pleiten dat we in de uitwerking van het VSP daar voldoende rekening mee houden, want die ondernemers daar moeten wel hun werk kunnen blijven uitvoeren op een veilige en verantwoorde manier. Dus dat als punt van aandacht voor de uitwerking.

De VOORZITTER: Als kaderstellend punt, begrijp ik. Mevrouw Hogervorst, gaat uw gang.

Mevrouw HOGERVORST: Zouden we dat misschien iets breder mogen trekken? Want mij viel op dat in het VSP naar het fietsplan wordt verwezen, maar in het fietsplan staat dan weer niets over het VSP en ik hoorde tijdens de inbreng dat dat ook niet strookt met wat er in de VRA staat. Die zorg dat de routes niet allemaal even veilig zijn, langs de Hoofdweg en Venneperweg, deel ik ook. Dus misschien dat het in de algemeenheid nog een punt is waar nog wel even naar gekeken moet worden voor we dit vast kunnen stellen.

De VOORZITTER: Dat is een helder verzoek, denk ik. Wilt u nog iets zeggen, mijnheer Van der Peet?

De heer VAN DER PEET: Alleen dat ik het niet ga doen, dus het is denk ik aan de wethouder, maar volgens mij is een check op consistentie wel juist.

De VOORZITTER: De wethouder heeft goed geluisterd, goed meegeschreven en mee getikt, dus dat gaat helemaal goedkomen. Volgens mij hebben we alles besproken en zijn er geen vragen meer. Dan stel ik vast dat we dat inderdaad hebben besproken en dat we het gaan doorgeleiden naar de stemming op 6 april a.s. Wilt u nog iets amenderen of eraan wijzigen, dan moet u dat in die twee weken gaan voorbereiden met z'n allen. Dank u wel voor uw aandacht en voor uw meedoen. Ik sluit hierbij de sessie. Dank u wel.