VERSLAG VAN DE SESSIE VAN DE RAAD DER GEMEENTE HAARLEMMERMEER OP DONDERDAG 23 SEPTEMBER 2021

Onderwerp: Sessieverzoek VVD Vaststellen ambitieniveau mobiliteitsprogramma

Voorzitter: dhr. P.J. Boerman

De leden: dhr. R. Ahmed Khatab, dhr. T.M. Beusenberg, dhr. H. den Butter, mw. J.B. Kamsteeg, 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. M. Bouw

Portefeuillehouders: mw. M.H. Ruigrok

Insprekers: Geen

De VOORZITTER: Geachte aanwezigen, het is 19.30 uur en dat betekent dat ik deze vergadering open. Dan open ik meteen de sessie die heet Vaststellen ambitieniveau mobiliteitsprogramma. Ik heb er veel zin in. Dank dat jullie er allemaal zijn. Normaal vraag ik wie ik als eerste het woord mag geven maar dat hoef ik vanavond niet te vragen want het is een sessieverzoek van de VVD dus ik geef de VVD als eerste het woord.

Mevrouw KLIPHUIS: Dank u wel voorzitter. De eerlijkheid gebiedt te zeggen dat dit natuurlijk een unanieme sessie was die uit een debat kwam, en ik de eer heb gekregen om wat langer de tijd te krijgen om te praten. Waarvoor dank aan mijn collega's.
Mobiliteit is dienend aan het algemeen belang en een belang in zichzelf. Mobiliteit legt verbinding en creëert ruimte. Een gebrek aan mobiliteitsmogelijkheden levert vervoersarmoede en heeft impact op allerlei domeinen voor onze inwoners, bijvoorbeeld op de mogelijkheid om te werken, onderwijs te volgen of gebruik te maken van maatschappelijke diensten. Voor onze inwoners staat mobiliteit voor de vraag 'hoe snel en makkelijk kom ik op een bepaalde plek?' Hoe veilig kan ik eigenlijk door het verkeer gaan en hoeveel overlast heb ik van mijn buren die toevallig ook mobiel zijn?
Zoals ik al aangaf, is mobiliteit dienend aan het algemeen belang en aan de vraag wat voor gemeente wij willen zijn. In de afgelopen periode hebben wij als raad meerdere malen over deze vraag gesproken in het kader van de omgevingsvisie, de ontwikkeling van Oostflank en de verdichting rondom Hoofddorp-Centraal. Als gemeenschappelijk beeld komt dan naar voren dat wij een gemeente van uitersten zijn. Het stedelijke karakter van Hoofddorp tegenover de dorpse kernen zoals Zwaanshoek. Een gemeente die veel ruimte heeft, maar ook op zoek is naar ruimte efficiënter inzetten en naar functiemenging om ruimte met ruimte te maken. Dit beeld past bij de VVD. Dit beeld past wat de VVD betreft bij een concept dat heet de 'twenty minute city', ofwel de 'twintigminutenstad', want we zijn in Nederland en we kunnen het ook allemaal in het Nederlands uitspreken. De twintigminutenstad ziet er eigenlijk op dat mensen in twintig minuten hun dagelijkse boodschappen moeten kunnen doen, diverse soorten woningen in de buurt moeten hebben, toegang hebben tot fietsroutes, openbaar vervoer, gezondheidscentrum, parken, et cetera. Het concept van de twintigminutenstad kan onze gemeente uitdagen om onze bereikbaarheid en daarmee onze leefbaarheid te vergroten. Niet als verplichting, maar als stip op de horizon. Iets dat ons inspireert om koers te houden. Wanneer we een twintig of dertig minuten stad – want laten we dat nog even open houden – over de Haarlemmermeer heen zouden leggen, zien we namelijk precies waar onze uitdagingen liggen op het gebied van OV,

bereikbaarheid met de fiets, bereikbaarheid te voet, en ook het creëren van voldoende doorstroming voor het autoverkeer. En dan zien we ook juist de samenhang tussen de investeringen, goed OV kan concurrerend zijn met auto's en daarmee juist ook ruimte creëren voor auto's. Indicatoren vaststellen en een ambitieniveau vaststellen, dat is waar we nu mee bezig zijn, maar dat is geen doel op zich. Die indicatoren die we vandaag bespreken en voordragen, moeten ook daadwerkelijk een bijdrage leveren aan het debat dat wij als gemeenteraad hebben over de inzet van onze middelen op mobiliteit of simpeler gezegd, de vraag kunnen beantwoorden hoe onze inwoners sneller en makkelijker van de ene plek naar de andere plek komen, hoe ze veilig aan het verkeer deel kunnen nemen en hoe de overlast die zij op dit moment ervaren, vermindert. Voor dat debat hebben we een stip op de horizon nodig. Nu heb ik een tijd geleden al gesproken over een vliegende auto, maar nu blijkt die afgelopen week goedgekeurd te zijn voor de openbare weg. Dus willen we als VVD een nieuwe stip op de horizon aandragen en dat is het concept van de twintigminutenstad.
Ik stel voor om slechts met een beperkt aantal streefwaarden of ambitieniveaus of indicatoren, hoe we het ook willen noemen, te beginnen en die waarden te laten samenvallen met dat concept voor die twintigminutenstad. Dan zal ik het nog concreter maken want de ambtenaren hebben ons in een informatieve sessie ontzettend veel dingen meegegeven en heel mooie mogelijkheden en kaarten laten zien. Wat de VVD betreft, zouden wij als eerste willen inzetten op een efficiënt en flexibel mobiliteitssysteem en in dat doel kijken naar de indicatoren die zien op hoe bereikbaar het voor onze inwoners is. Dan gaat het over zichtbaar maken hoe snel ze bij voorzieningen kunnen komen, hoe snel ze op hun werk kunnen komen. Daar zijn op dit moment kaarten voor en die kaarten kunnen ons een inzicht geven in hoe goed wij zijn in verbeteren van de doorstroming in onze gemeente, maar ook van de hubs waar we het over hebben, van openbaar vervoer naar fiets, naar auto.
Daarnaast willen wij inzetten op veilig bewegen. Niet voor niets hebben wij ook meegedaan aan het akkoord dat er geen verkeersslachtoffers meer moeten zijn in 2040. Over die investeringen die we daarin plegen, zowel in de veiligheid van de fysieke omgeving, als in hoe mensen hun gedrag aanpassen, zou ik graag het debat blijven voeren en het college scherp willen houden of we daar nog wel voldoende aan doen.
En dan als laatste en niet als minst belangrijke, de ervaren overlast. Veel inwoners ervaren overlast van onze mobiliteit. De bus die te hard door een straat rijdt, überhaupt te hard rijden, fietsers op de rijbaan, fietsers die niet op een vrijliggend pad komen, onoverzichtelijke kruisingen. Op dit punt vind ik dat wij als raad ook het gesprek moeten voeren. Wanneer voelen onze inwoners zich veilig? Ik zou ook in willen zetten op zo'n indicator.
Het debat zou ik graag voeren met mijn collega's over het idee om met een bepaald concept zoals de twintigminutenstad te kiezen voor een beperkt aantal indicatoren en daarmee te starten. Dank u wel.

De VOORZITTER: Een vraag hierover, mijnheer Den Butter?

De heer DEN BUTTER: Ja, kunt u een klein beetje toelichten wat ik me voor moet stellen bij de twintigminutenstad? Ik heb er dertig minuten over gedaan om hier te komen, wat is precies de bedoeling?

De VOORZITTER: Maar u woont dan ook niet in de stad. Mevrouw Kliphuis, VVD.

Mevrouw KLIPHUIS: Ja, de twintigminutenstad is een concept dat in meerdere Europese steden wordt toegepast en dat gaat erover dat het wenselijk is om heel veel voorzieningen op twintig minuten afstand van inwoners te hebben. En dan gaat het met name over voorzieningen als boodschappen kunnen doen en kunnen bewegen en toegang hebben tot openbaar groen. Twintig minuten is een willekeurig getal. Er zijn steden die het een vijftienminutenstad noemen en er zijn ook gemeenten waar twintig misschien niet haalbaar is en het dertig minuten zou moeten zijn. Maar het idee is om

ernaar te streven dat iedereen binnen een bepaald tijdbestek alles voorhanden heeft. Het voorstel zou wat mij betreft zijn om een keuze te maken voor die indicatoren.

De VOORZITTER: Mijnheer Koomen en mijnheer Beusenberg hebben ook een vraag, ik zag eerst mijnheer Beusenberg.

De heer BEUSENBERG: Voorzitter, dank u wel. Ik heb hem nu al ik twintig keer voorbij horen komen, de twintigminutenstad. Is het dan de bedoeling dat onze inwoners binnen een X-aantal minuten van A naar B kunnen komen, of is het de bedoeling dat ze van A naar B en weer terug zouden kunnen binnen die gestelde tijd?

De VOORZITTER: Mevrouw Kliphuis.

Mevrouw KLIPHUIS: Dat vind ik een heel interessante vraag. Dat hangt natuurlijk af van de definitie die we daar als raad aan gaan geven. Met twintig minuten heen en terug wordt de cirkel misschien wel heel erg klein, dus ik zou willen beginnen met een enkele reis. Dat zou mijn inzet zijn. Maar als u mij overtuigt om het nog sneller te maken, dan wil ik graag met u de discussie daarover aangaan.

De VOORZITTER: In twintig minuten is de boodschap gedaan en weer terug. Dat lijkt me heel wat. Mijnheer Koomen, D66.

De heer KOOMEN: Dat concept heet volgens mij Picnic, maar los daarvan, ik vind het ontzettend leuk dat we hier debat over kunnen voeren. Dus complimenten daarvoor, en ook voor het goed navolgbaar betoog. Maar hadden we eerder gehoord over het twintigminutenconcept in de voorbereiding, dan hadden we denk ik nog meer uit dit debat kunnen halen want volgens mij is het nieuw wat de VVD nu inbrengt. Ik heb het in ieder geval niet gelezen in de voorbereiding. En los daarvan gaat mijn vraag heel simpel over 'welke voorzieningen?' want de VVD gaf aan dat alles binnen twintig minuten bereikbaar is, dat snap ik, maar waar leggen we dan de definitie van 'alles', welke voorzieningen zijn dat? Geldt dat echt voor alle voorzieningen? Bij een supermarkt kan ik me iets voorstellen, de dokter, maar dan gaan we naar de bouwmarkt, en…

De VOORZITTER: Mijnheer Koomen, de vraag is volgens mij helder en mijnheer Salhi had ook een aanvullende vraag. Misschien kan mevrouw Kliphuis die in een keer meenemen.

De heer SALHI: Ja, mijnheer Den Butter triggerde mij, die zei 'ik heb er dertig minuten over gedaan'. Geldt dit nu voor de hele Haarlemmermeer? Ik kan me goed voorstellen dat als we straks de verdichtingsvisie hebben, we dat allemaal wel per voet en misschien per step kunnen bereiken allemaal, maar geldt dat dan straks ook voor de hele Haarlemmermeer?

De VOORZITTER: Mevrouw Kliphuis.

Mevrouw KLIPHUIS: Ik vind het een eer dat ik de invulling mag gaan geven voor deze raad aan de twintigminutenstad. Mijn excuus, mijnheer Koomen, misschien had ik het inderdaad beter aan kunnen kondigen maar ik was in de voorbereiding hierop gestuit en ik werd daar heel enthousiast van. Wat we precies onder die twintig minuten zouden moeten verstaan is een discussie die we met z'n allen moeten voeren: welke voorzieningen vinden we dat er minimaal toegankelijk moeten zijn? Dat kan dus ook zijn dat we ervoor kiezen dat een raadhuis er dan niet onder valt, hoewel we al best dicht in de buurt zitten overal. Dus dat debat zouden we moeten voeren.
Dan de vraag van de heer Salhi. Het gaat niet alleen om te voet, de twintigminutenstad gaat over verschillende vervoersmodaliteiten. Dus het gaat om te voet, met de fiets en ik zou daar ook openbaar

vervoer aan willen toevoegen omdat dat ook een heel belangrijke voor Haarlemmermeer is, zeker ook in het licht van de Noord/Zuidlijn.

De VOORZITTER: Ik denk dat het handig is dat we dit punt over de twintigminutenstad voor de tweede termijn bewaren. Dan hebben we ook nog allemaal twintig minuten om erover na te denken en dan gaan we nu verder met de eerste termijn en geef ik mijnheer Van der Peet van het CDA het woord.

De heer VAN DER PEET: Dank u wel voorzitter. Het is duidelijk dat de VVD de laatste tijd nogal aan het dromen is, nu hebben ze gedroomd over het twintigminutenconcept dat ze hier vanavond gepresenteerd hebben. Ik denk dat het eigenlijk iets is dat in de visie terug zou moeten komen. We hebben een mobiliteitsvisie vastgesteld, we hebben het vandaag over indicatoren en streefwaarden en dit is per definitie iets wat juist in de volgende versie van de mobiliteitsvisie verankerd zou moeten worden. Ik denk dat een debat over dit concept op dat moment beter aansluit.
'Meten is weten', stond vroeger met krijt op het bord geschreven bij wiskundeles. Het heeft even geduurd, maar de aanbeveling uit de evaluatie van het Deltaplan Bereikbaarheid wordt omgezet in een mobiliteitsmonitor. Daar zijn we heel blij mee, want we hebben er vaak om gevraagd. De nulmeting gaf ons voor het reces inzicht in de data die wordt ingewonnen en hoe de mobiliteit in Haarlemmermeer ervoor staat. Het draait vanavond om streefwaarden, output- en outcome-indicatoren. Als mensen nu thuis spontaan afhaken, dan snap ik dat overigens wel. De presentatie en informatiebijeenkomst heeft het CDA een goed beeld gegeven. We zijn blij dat de gemeente inmiddels een medewerker heeft die gespecialiseerd is in monitoren van beleid. Met de methode Duisenberg in het achterhoofd kan het op die afdeling nog wel eens heel druk worden namelijk. Ons is opgevallen dat er toch wel wat verschillen zijn tussen de nulmeting en de gepresenteerde richting. Daarbij vragen we ons hardop af of de volgorde wel juist is. Hadden we niet eerst met elkaar de indicatoren moeten bepalen alvorens de nulmeting uit te voeren? Het verbaast ons dat bij de drie van de negen ambities nog geen output- of outcome-indicator is gevonden. Dat wil zeggen dat we voor een derde van de inhoud van de mobiliteitsvisie niet kunnen vaststellen of en in welke mate de investeringen effect hebben. Wij vinden dat zorgelijk en niet juist. We zullen vanavond ervaren wat de creatie van de raad hier voor effect op heeft. Als het gaat om de ambitie 'vrijheid van beweging' zien we voldoende mogelijkheden om een outputindicator te kunnen vaststellen: de mate waarin Haarlemmermeer investeert in verschillende modaliteiten geeft een beeld of we daadwerkelijk inzetten op al die modaliteiten of dat er alleen maar asfalt wordt aangelegd voor de auto, wat soms wel eens gezegd wordt. De streefwaarde kan zodanig worden gekozen dat de modaliteit die het meeste aandacht vraagt, een hogere streefwaarde krijgt. Bij de ambitie 'innovatie' missen we de slimme verkeerslichten en onder andere smart city-achtige indicatoren. We doen op dit gebied al heel veel. Maar we vonden wat daar stond wel erg mager en volgens mij hebben we daar wel de ambitie voor. Als het gaat om de ambitie 3 zien we graag dat de hoeveelheid projecten die op het gebied per jaar uitgevoerd wordt, wordt meegewogen op dit gebied, bijvoorbeeld projecten die met voorzieningen bij hubs te maken hebben. De streefwaarde die bepaald is voor de bereikbaarheidsindicator mag wat ons betreft nog ambitieuzer. Er staat nu 'niet slechter dan'. Ja, dat is niet echt een ambitie. Ambitie 4 gaat over het oplossen van knelpunten, wij vinden het verstandig dat er hier ook een vraag voor het bewonerspanel wordt geformuleerd. Zo kan namelijk in plaats van alleen de data, de keiharde getallen, ook de beleving worden gemeten, naast de platte getallen. Ambitie 5 is nog niet voorzien van een outputindicator. Als we niet kunnen bedenken welke activiteiten bijdragen aan mobiliteit met oog voor de leefomgeving is deze ambitie wat ons betreft een lege huls. Misschien moeten we die ambitie wel anders verwoorden. Wellicht kan het aantal projecten op gebied van hinderbeperking een oplossing bieden, bijvoorbeeld kleine inframaatregelen, zoals het verlagen van de parkeerdruk voor fiets of auto. Maar geen indicator is in ieder geval geen goede oplossing. Daar moet echt iets aan gebeuren. Bij ambitie 6, veilig bewegen, is het goed om het aantal opgepakte knelpunten van de lijst met 25 meest

gevaarlijke situaties op te nemen. Het CDA wil dat daar jaarlijks toch minimaal twee of drie van worden opgepakt. Daar hebben we het ook wel vaker over gehad in de raad. Maar ook het aantal veiligheidscampagnes In de openbare ruimte op scholen is er een om mee te nemen. Tot slot zien wij nog mogelijkheden om bij ambitie 9 op het gebied van schone en stille mobiliteit meer aan de fiets denken. Snelfietspaden aanleggen draagt immers bij... Als het fietsgebruik toeneemt en het autogebruik afneemt, zijn hier zeker indicatoren voor te bedenken. Tot zover, in de tweede termijn ga ik graag verder de discussie aan.

De VOORZITTER: Dank u wel. Precies binnen de tijd ook, dat heeft u uitstekend gedaan. Mijnheer Salhi, namens de HAP.

De heer SALHI: Dank u wel voorzitter. Wat mijn fractie betreft, gaat het vanavond over hoe we de ambities afzetten tegen de beoogde maatschappelijke doelen en welke indicatoren we daarbij vastleggen. Daarbij is een nulmeting van uiterst groot belang om te zien waar we nu staan en waar we in de toekomst heen willen. Van belang is dat de huidige en de toekomstige manieren van verplaatsen gewaarborgd worden binnen de indicatoren en streefwaarden. Mijn fractie wil drie ambities uitlichten om te bespreken.
Ambitie 2. De ruimte voor innovatie voor het nieuwe bewegen. De vraag is of die keuzevrijheid over tien of twintig jaar ook vanzelfsprekend is, de haalbaarheid van de keuzevrijheid die we allemaal hoog in het vaandel hebben staan. In onze groeigemeente zal de verkeersdrukte in de komende decennia door de woningopgave alleen maar toenemen en de ruimte om te bewegen alsmaar kleiner worden. De beoogde maatschappelijke effecten van de streefwaarden moeten toekomstbestendig worden bepaald. Je ziet het goed terug op het gebied van verkeersintensiteit en het gebruik van voertuigen van de toekomst, zoals de elektrische fiets. We zien dat in de spits in 80% van de auto's een persoon rijdt. Een streefgetal zou kunnen zijn dit te halveren door meer gebruik te maken van deelvoertuigen en toename van openbaar vervoer te stimuleren. Heldere indicatoren moeten dit proces goed bewaken. Het getal 0,2 deelvoertuigen per inwoner is een goede start.
Dan ambitie 6, veilig bewegen. Als we kinderen zelfstandig veilig naar school willen laten fietsen en als we mensen met fysieke beperkingen zo veel als mogelijk door onze gemeente willen laten bewegen en als we willen dat het gedrag in het verkeer verbetert en als we willen dat we in 2050 het aantal ernstige verkeersslachtoffers klein houden, moeten we daar ruimte voor maken en dan moeten we in sommige gebieden niet alleen de snelheid aanpassen maar ook de inrichting en ruimte vrij maken zodat eenieder zich vrij kan bewegen. HAP stelt voor om specifiek voor deze ambitie nauwe samenwerking te zoeken tussen de verschillende belangengroepen die nadrukkelijk onderdeel uitmaken van het verkeer. Meer participatie dus voor onze inwoners bij keuzes die we voor mobiliteit maken. Er moet wat HAP betreft meer samengewerkt worden met zorgaanbieders, scholen en gedragsdeskundigen en inwoners om zo te ontdekken waar in Haarlemmermeer de knelpunten zijn. Het gaat erom dat we als raad met een integrale visie naar mobiliteit kijken, met respect voor alle modaliteiten en oog voor bereikbaarheid in de kleine kernen. Maatschappelijke effecten versterken door het aantal verkeerscontroles te intensiveren op de hotspots en ook het gesprek aangaan over het rijgedrag bijvoorbeeld. Een mogelijke indicator zou kunnen zijn tot nul fatale slachtoffers te komen. Een andere mogelijke indicator zou kunnen zijn om minimaal een jaar geen fatale verkeersslachtoffers in onze gemeente te laten vallen. Ambitieuze factoren, maar zeker de moeite waard om na te streven.
Dan ambitie 7.

De VOORZITTER: Ik denk dat ik u hier moet afbreken, u bent door uw tijd heen.

De heer SALHI: Dan bewaar ik de rest voor straks.

De VOORZITTER: Dat kan prima volgens mij. Ik ga het rijtje verder af, mijnheer Schaap, Forza! Dan ga ik nu gewoon de partijen op grootte af.

De heer SCHAAP: Helemaal prima voorzitter. Ik was alleen even verrast want ik had nog geen hand opgestoken, maar dat is mooi.

De VOORZITTER: Er waren helemaal geen handen meer, vandaar dat ik het zo doe.

De heer SCHAAP: Ik snap de oplossing. Mooie oplossing. Voorzitter. De conclusie dat de monitor mobiliteitsvisie minder waardevol zou zijn zonder vaststelling van het ambitieniveau, is een conclusie die de fractie van Forza! kan delen. Zo lang het ambitieniveau reëel blijft en er ook concrete realistische doelen worden gesteld die naast toekomstgericht, ook praktisch haalbaar en betaalbaar blijven, is dit een belangrijk streven dat wij moeten ambiëren. Voor Forza! zijn drie punten belangrijk om iets meetbaar te maken: nulpunt bepalen, monitoren, voortgang en ambitie. Hoe bereik je dit? Ook met drie dingen die belangrijk zijn: houd het zo praktisch mogelijk, zo min mogelijk regels, wel met goede duidelijke richtlijnen en tussentijdse terugkoppeling over voortgang. Om iets meetbaar te maken moet je uiteindelijk wel weten waar je vandaan komt, waar je naartoe wilt en wat je daarvoor denkt nodig te hebben. Om correct te kunnen meten aan de outcome-indicatoren over de concrete activiteiten die de gemeente heeft uitgevoerd en de maatschappelijke effecten die deze hebben, is Forza! van mening dat de raad eens per jaar ingelicht zou moeten worden. De raad kan dan bepalen aan de hand van de gegeven output- en outcomeresultaten of het gewenst is erover te spreken. Niet iedere keer zal dit nodig zijn, bijvoorbeeld als blijkt dat het ambitieniveau en haalbaarheidsniveau op een lijn liggen, gelijk met de wensen van de raad en het college. Dat zou de mooiste ideale situatie zijn. Een streefdoel.
Een ontwikkelingsrichting moet leidend zijn bij het bepalen van een streefpunt voor korte tijd en neerzetten van een haalbaar doel. Daarnaast zou de raad het met elkaar erover eens moeten zijn wat dan het doel is en dat het doel nodig is. Een belangrijk punt om ergens toe te komen, als je het bijvoorbeeld hebt over eerdergenoemde indicatoren, zijn dus de streefwaarden. Daar ligt volgens Forza! meer het heikele punt. Op veel punten kunnen we elkaar vinden, maar uiteindelijk streeft elke wethouder van Verkeer, elk college, elke raad, elke fractie en elke ambtenaar naar andere streefwaarden en heeft een andere mening over wat belangrijk is en wat zou moeten. Daarbij komt ook nog eens kijken dat bij wat men wil in een bepaalde tijd, waarvan het uitkomt, een gepland tijdsbestek vaak onrealistisch is. Ook met de continu veranderende samenleving, kosten en bestuurslagen is het erg belangrijk om die monitoring weer op zero base te laten plaatsvinden en ieder jaar tussentijds te evalueren.
Hoe gaan we dat nu allemaal bepalen? Onze fractie kan meegeven dat het belangrijkst in dezen is om de huidige situaties in ogenschouw te nemen en daarbij een realistisch doel te stellen dat haalbaar is. Als je bijvoorbeeld wilt uitbreiden, in hoeverre heeft dat effect op afstanden, parkeren, bereikbaarheid? Ga dan met inwoners in gesprek, ook met bezoekers, in bepaalde situaties en stel doelen op van minimaal een paar jaar in plaats van vergaande meerdere jaren. Stapje voor stapje moet het doel zijn om de mobiliteit te monitoren en actueel te houden aan de wens van de maatschappij en onze inwoners en ook om het haalbaar en betaalbaar te houden. Ieder jaar weer opnieuw kijken naar veranderingen en nieuwe doelen stellen. En dat kan dus over verschillende onderwerpen. Voorzitter, tot zover. Ik wacht graag de tweede termijn af, dank u.

De VOORZITTER: Dank u wel. Mijnheer Schouten, GroenLinks.

De heer SCHOUTEN: Dank u wel voorzitter, voor het woord. Ik vroeg me in eerste instantie af hoe we deze sessie zouden gaan houden. Het is in eerste instantie een non-politiek onderwerp, het technisch vaststellen van indicatoren en ambitieniveaus. Het beleid ligt er, maar ik doe een poging. In de

Mobiliteitsvisie 2018 staat een aantal indicatoren beschreven om de algehele status van het mobiliteitssysteem in kaart te brengen. Het gaat dan over reistijden, over het aanbod op knooppunten, bezettingscijfers van bussen, waardering van gebruikers, et cetera. Maar er zijn nog weinig uitkomsten van indicatoren waar de raad op kan sturen. Maar wat willen we bereiken? Wanneer zijn we tevreden? Tijdens de informatieve bijeenkomst werden per ambitie uit de mobiliteitsvisie een summier aantal indicatoren beschreven, met daarbij een voorzet voor weinig ambitieuze doelen. Moet als eerste niet de mobiliteitsvisie onder de loep genomen worden? Staat daar nog in waar we met zijn allen naar toe willen? Ik stel me zo voor dat er in drie jaar het een en ander veranderd is in hoe we naar bepaalde zaken kijken.
Over de indicatoren, voorzitter. Als we het over mobiliteit hebben, dan moeten we het ook over het klimaat hebben. De stikstof-/CO_2-uitstoot, luchtkwaliteit en geluidshinder. Dit zijn al een paar mooie indicatoren. In 2030 moet de uitstoot gehalveerd zijn, maar hij stijgt met name door het verkeer. En verder voorzitter, de transitie van autobezit naar autogebruik en de switch naar de fiets. Ook een mooie inderdaad. En als laatste voorzitter, veiligheid. We zien in de media de laatste tijd de verschrikkelijkste ongevallen. Nul verkeersslachtoffers lijkt een utopie, maar het moet haalbaar zijn als we de juiste acties uitzetten. En waar zijn de black spots, hoeveel zijn het er en hoe krijgen we ze naar nul? Tot zover, voorzitter.

De VOORZITTER: Dank u wel. De heer Koomen, D66.

De heer KOOMEN: Dank u voorzitter. Ja, voorzitter, ik heb eigenlijk wel een probleem vanavond want ik ben het eens met alle voorgaande sprekers en dat brengt mij meteen op de vraag: waar gaan we het nu precies over hebben met elkaar? Ik hoorde Forza! zeggen 'volgens mij verschillen we heel erg van mening', maar alles wat Forza! zei, is volgens mij ook door collega's wel genoemd. Misschien in een andere volgorde. Dus we kunnen het over de volgorde hebben. Dus waar gaan we het debat over hebben?

De VOORZITTER: Mijnheer Schaap gaat u helpen denk ik, die gaat zeggen waar hij het debat over wil hebben.

De heer SCHAAP: Even ter verduidelijking voor mijnheer Koomen, ik zei niet dat we het oneens waren, ik zei dat je het in toekomstige situaties over bepaalde monitoren met elkaar oneens zou kunnen zijn in de toekomst, want de ene fractie, bijvoorbeeld de spreker na mij, stelt milieu heel erg op de eerste plaats en ik hoorde de HAP zeggen 'veiligheid'. Dus je moet als raad er uiteindelijk uitkomen wat je belangrijk vindt, maar ik heb niet gezegd dat we het op dit moment heel erg oneens zijn.

De VOORZITTER: Daar is wel deze sessie voor denk ik, maar misschien dat mijnheer Koomen daar op in gaat.

De heer KOOMEN: Ja precies, dus ik ben op zoek, dat was punt naar aanleiding van de vraag 'waar gaan we het met elkaar over hebben?' Ik heb al een paar thema's gehoord waar we het over kunnen hebben en ik moet zeggen dat ik heel erg geïnspireerd was door de VVD, door hoe de sessie werd afgetrapt. Dus ik zou het vooral over de twintigminutenstad willen hebben. Toch het meest boeiende, lijkt mij, voor nu, maar we hebben nog wat meer onderwerpen. Wat ons betreft, gaan we het inderdaad ook hebben over doorstroming. D66 zegt ook: hoe zit het nou met het doorstromen? Hoe kunnen we dat meten? Wordt het beter, wordt het slechter en hoe hard holt het achteruit op verschillende plekken?
Het tweede dat wordt genoemd, de hubs. Het lijkt ook zeer interessant om streefwaarden voor de hubs te krijgen, om het doel concreet te maken voor hubs en om die te ontwikkelen voor de komende jaren. Klimaat hadden we ook genoteerd, net als GroenLinks. Dat is toch een uitdaging voor de

komende jaren, dus hoe vertaalt zich dat in mobiliteit? En ook weer in de streefwaarden die we uiteindelijk willen stellen met elkaar. Veiligheid kunnen we niet laten ontbreken, maar dat heb ik al zovelen horen zoemen. Kortom, daar kunnen we het dadelijk met elkaar over hebben.
Wat ons betreft, gaan de streefwaarden over het stellen van prioriteiten, onze doelen en de ambitie erbij en liefst zo concreet en meetbaar mogelijk. Dus voorzitter, ik denk dat we het met elkaar moeten hebben over de genoemde onderwerpen. Laten we beginnen met de twintigminutenstad, de doorstroming, de hubs, klimaat en veiligheid kunnen niet ontbreken, maar ik hoorde ook nieuwe thema's als participatie. Ik ben heel benieuwd en wil daarover graag van mening en gedachten wisselen.

De VOORZITTER: Daar krijgt u nu al een vraag over van mevrouw Kliphuis.

Mevrouw KLIPHUIS: Dank u wel voorzitter. Ik was benieuwd of mijnheer Koomen onze visie deelt dat als je een indicator stelt, dat ook iets moet zijn wat iets specifieks zegt over ons beleid. Dus dat je daar ook in moet kunnen terugzien wat wij voor effect hebben gehad. In veel indicatoren die worden aangedragen in het voorstel dat wij hebben gezien van de ambtenaren zitten elementen waar wij geen invloed op hebben. Dus daarom stak ik de sessie ook anders in; waar hebben we wel invloed op, waar kunnen wij debat over voeren? Zou mijnheer Koomen mij kunnen vertellen wat voor D66 er dan uit springt als onderwerp?

De VOORZITTER: Wat zijn de knoppen, mijnheer Koomen?

De heer KOOMEN: Daar kom ik zo op. Maar de vraag was eerst nog anders, ben ik het eens met het feit dat een indicator altijd over het beleid moet gaan? Ik ben het ermee eens dat zo veel mogelijk moet worden nagestreefd dat in een indicator onze invloed natuurlijk wel meetbaar is. Maar ik denk dat we de illusie moeten laten varen dat dat voor alle indicatoren geldt. Er zullen altijd externe factoren zijn die van invloed zijn op onze streefwaarden en we kunnen dus waarschijnlijk nooit helemaal zeggen 'dit ligt helemaal aan ons of dit ligt helemaal aan de buitenwacht, als externe factor'. De discussie daarover is, denk ik het doel van de streefwaarde. Dat is het genuanceerde antwoord. Los daarvan, welke vind ik het belangrijkste? Volgens mij heb ik die net genoemd: doorstroming, de hubs, het klimaat, veiligheid. Dat zijn voor ons eigenlijk de belangrijkste, dus ik hoop daarmee de vraag te beantwoord hebben.

De VOORZITTER: Dat hoop ik ook. Mevrouw Kamsteeg namens de PvdA.

Mevrouw KAMSTEEG: Dank u wel voorzitter. Ik neem de sessie over van mevrouw Kerkhoff, zoals jullie waarschijnlijk wel weten, die vanwege omstandigheden vanavond niet aanwezig kan zijn. In de voorbereiding was ik dus een beetje nieuw en ik merk aan de vorige sprekers dat het alle kanten op gaat. Ik had het iets anders voorbereid maar wellicht voegt het nog iets toe want ik ben meer uitgegaan van het ambitieniveau dat wij als PvdA hebben en dat is voor ons dat iedere inwoner vrijheid van bewegen heeft voor alle modaliteiten door uit te gaan van het STOMP-principe. Daarbij staat de S voor stappen, de T voor trappen, de O voor openbaar vervoer, de M voor mobility as a service en de P voor de privéauto. Bij dit principe ligt de focus op stappen, trappen en openbaar vervoer en het is heel goed voor ons klimaat om daar de focus op te leggen zoals eerder aangegeven. Voor stappen heb je natuurlijk veilige stoepen nodig, wandelpaden, voor trappen is realiseren van goede fietsverbindingen en brede, liefst vrijliggende fietspaden, maar ook voldoende fietsenstallingen om de fiets veilig te kunnen stallen nodig en voor het openbaar vervoer zou je kunnen denken aan een goed OV-netwerk dat de kleine kernen bereikbaar houdt, maar ook de zorginstellingen. Je zou dan bij streefwaarden kunnen denken aan bijvoorbeeld een stijgende lijn in het fietsgebruik per jaar of 'over een jaar hebben wij een bewaakte fietsenstalling In het centrum van Hoofddorp'. Voor het

openbaar vervoer zou je kunnen zeggen, 'we willen niet meer dan een overstap vanuit iedere locatie om het ziekenhuis te kunnen bereiken'. En tot slot wil ik meegeven dat streefwaarden belangrijk zijn, maar wel realistisch, haalbaar en meetbaar moeten zijn. Tot zover.

De VOORZITTER: Een duidelijk betoog voor als u zomaar invalt. Dank u wel. Dan is volgens mij mijnheer Den Butter namens de ChristenUnie-SGP aan de beurt.

De heer DEN BUTTER: Dank u wel voorzitter. Als technicus en tester van producten sprak me de zegswijze van mijnheer Van der Peet van het CDA wel aan, meten is weten. Als wij dat zeiden bij ons in de vergadering met de innovatiegroep erbij, zeiden die er altijd achteraan 'meten is voor onzekere mensen'. Daar moet je eens over denken, dat is toch een aardige aanvulling, dat we ons hier niet moeten laten sturen door alleen maar cijfers. Als dat het geval is, raak je wel soms het gevoel met de werkelijkheid kwijt en dat was wel een les die ik nog even graag mee wil geven.
Verder sluit ik me graag aan bij degene die zich overal bij aangesloten heeft, mijnheer Koomen van D66. Die vatte aardig samen wat voor thema's we dan hebben. Dan wordt de vraag 'wat willen we nou eigenlijk bereiken op die thema's?' Daar werd ook al van gezegd 'dat hebben we al vastgelegd in onze eigen visie'. Ook interessant vond ik de twintigminutenstad en dat zou dan nieuw zijn. Nu werd er gezegd 'dat kennen we helemaal nog niet', maar dat kennen we wel wat volgens mij staat er een aantal indicatoren in ambitie 7 genoemd in die richting. Dat zou ik eigenlijk wel willen versterken en dat heb ik zelf ook al gehighlight, van 'dat zijn interessante indicatoren'. Maar er is ook een aantal indicatoren waarvan ik dacht 'moet dat nou, wat schieten we daarmee op?' Ik noem maar een voorbeeld: tenminste een aantal samenwerkingen hebben. Dat vind ik wel heel erg los zand en dan zou ik zeggen: meten is voor onzekere mensen. Dank u wel.

De VOORZITTER: Dank u wel voor deze les ook weer. De heer Sulmann namens GEZOND Haarlemmermeer.

De heer SULMANN: Dank u wel voorzitter. Het vaststellen van het ambitieniveau van het mobiliteitsprogramma is wat we vandaag gaan doen. Er is een aantal voorzetten gegeven met output, wat gaan we meten, en outcome, welk probleem lossen we ermee op? Maar we hebben gezien dat het vaststellen hiervan niet altijd eenvoudig is. Enerzijds omdat de juiste informatie niet altijd voorhanden is, anderzijds omdat de gemeente niet op elke outcome-indicator volledige invloed heeft. Als voorbeeld het aantal verkeersslachtoffers, eigenlijk de belangrijkste indicator. Ons voorstel zou dan zijn om bij de outputindicatoren het totale aantal verkeersslachtoffers weer te geven en onder te verdelen in het aantal slachtoffers dat terug te leiden is tot de weginrichting en het aantal verkeersslachtoffers dat terug te leiden is naar het gedrag van mensen. Als dan blijkt dat het aantal verkeersslachtoffers vooral stijgt door het gedrag van mensen en niet zozeer door de weginrichting, is ook duidelijk waarop dan vooral moet worden ingezet om het aantal verkeersslachtoffers te laten dalen. Maar als het om gedrag van mensen gaat, gaan we dan als gemeente vooral inzetten op handhaving of juist bewustwording middels een campagne of beide? Die vraag kunnen we dan beantwoorden, omdat we weten wat de reden is dat het aantal verkeersslachtoffers zo hoog blijft. Zie daar nut en noodzaak van de juiste effectindicatoren. We willen vooral aangeven,…

De VOORZITTER: Mijnheer Sulmann, ik onderbreek u even want u heeft een interruptie van mijnheer Koomen.

De heer KOOMEN: Ja, dank u wel, ik wil graag een verduidelijkende vraag stellen want ik zat al na te denken over het eerste deel van uw betoog waarin u zei 'het zou goed zijn als we bijvoorbeeld voor de verkeersindicatoren van verkeersongelukken kunnen beschrijven wat komt door de weginrichting en

wat komt door de gebruiker?' Kunt u mij een beetje meenemen in hoe u dat denkt te kunnen scheiden, want dat kan ik niet helemaal volgen.

De VOORZITTER: Mijnheer Sulmann.

De heer SULMANN: Ja, volgens mij was het gister of eergisteren dat er een verkeersslachtoffer is gevallen. Volgens mij was dat iemand in een auto en dat was om 03.30 uur 's nachts en die reed alleen en reed zijn auto tegen een boom. Dan is de kans vrij groot als degene alleen rijdt 's nachts, dat het dan vooral aan gedrag ligt en minder aan de drukte van de weg of de weginrichting. Dus ik denk dat elk verkeersslachtoffer dat valt grotendeels wel in een rubriek valt te zetten. Als we dat doen, weten we veel beter waar de verkeersslachtoffers hun oorsprong vinden, in plaats van 'er zijn er 100 en we hebben eigenlijk geen idee waardoor het komt'.

De VOORZITTER: Gaat u verder met uw betoog? Mijnheer Koomen wil nog reageren, of zullen we dat in tweede termijn doen? Ja, tweede termijn. mijnheer Sulmann, gaat u door met de eerste termijn.

De heer SULMANN: We willen vooral aangeven dat indicatoren daadwerkelijk nuttig moeten zijn voor de controlerende functie van de raad en de mogelijkheid moeten geven om sturing te geven aan het beleid van het college. Wat ons betreft, hoeven er niet per se op elk beleidsonderdeel binnen mobiliteit indicatoren vastgesteld te worden. Een voorbeeld van een indicator waar wij vraagtekens bij hebben: het aantal innovatieve mobiliteitsprojecten dat is gestart. Want wat is innovatief? Hoe groot zijn deze projecten en hoeveel impact hebben ze? Is het een Noord/Zuidlijn of een 10 meter voetpad met zonnepanelen? Ander voorbeeld, de heer Den Butter van de ChristenUnie-SGP zei het ook al, het aantal samenwerkingsverbanden. Deze outputindicator heeft geen outcome-indicatoren dus wat is de reden dat we dit dan bijhouden? Welk probleem gaan we oplossen met deze outputindicator? Dus stel de belangrijkste beleidsonderdelen indicatoren vast binnen de invloedssfeer van de gemeente, waarbij deze indicatoren ook daadwerkelijk een probleem kunnen oplossen. Hierdoor kan de raad zijn controlerende en kaderstellende rol op de juiste manier uitoefenen. Tot zover.

De VOORZITTER: Dank u wel. De heer Khatab, EEN Haarlemmermeer.

De heer KHATAB: Dank u wel voorzitter. EEN Haarlemmermeer is van mening dat het openbaar vervoer binnen Haarlemmermeer beter kan. Voor de kleine kernen en voor belangrijke centrale punten. Laten we key indicatoren inzetten die te meten zijn en het overzicht ook bewaren. We zien een toename in elektrisch rijden en OV-gebruik, zeker de kleinere woonkernen mogen we hier niet bij vergeten. Investeringen kunnen een indicator zijn om te weten hoe het gaat. Dat kan in de vorm van emissieloze bussen of het aantal laadpunten voor auto's en fietsers en vergeet hierbij vooral ook niet te participeren. Een interessante streefwaarde is de vertraging op knelpunten. Er komt steeds meer verkeer, maar wat doen we als deze of andere indicatoren geen goede score laten zien? Neem het verkeer op de Ringdijk bijvoorbeeld, of het knelpunt Taurusavenue richting de snelweg. Het verbeteren van doorstroming geeft minder vertraging, waarmee we het totaal aantal voertuigverliesuren op het netwerk kunnen meten. Utrecht gebruikt deze indicator ook. Tevens pleiten we ervoor efficiënt om te gaan met geld en daarom continu in te zetten op innovatieve oplossingen. Maak experimenten mogelijk. Steun voorgestelde initiatieven, ook weer zo'n indicator. Tot slot zien we de CO_2-neutraliteitsindicator hoog op het lijstje met een kernindicator totale CO_2-uitstoot mobiliteit 2021 bijvoorbeeld. Want mobiliteit, bouwen en bedrijven zijn de grootste drie uitstoters, dit mag van ons meer focus. Tot zover.

De VOORZITTER: Dank u wel. En als laatste in de rij mijnheer Beusenberg namens SRH.

De heer BEUSENBERG: Dank u voorzitter. In de voorbereiding van deze sessie dacht ik bij mezelf 'ik ga me laten verrassen', en of ik verrast ben! Ik hebt nagedacht over vliegende auto's als ambitie en mevrouw Kliphuis weet mij te vertellen dat die vliegende auto's in principe de weg bijna op mogen. Dan komt er een twintigminutenstad en dan zegt mijnheer Den Butter 'meten is voor onzekere mensen'. Mijnheer Den Butter, kwaliteit is het uitsluiten van toeval.
Voorzitter, ik heb mijn collega's al een aantal dingen horen zeggen over het aantal verkeersslachtoffers dat in 2040 op nul zou moeten staan. En dan komt bij SRH de vraag op 'willen we dat als een marathon gaan doen, of gaan we allemaal korte sprintjes trekken om het op die manier omlaag te brengen en kwalitatief ook goed te doen, à la de scrummethode?' Voor de rest wil ik graag in de tweede termijn met collega's in debat over de onderwerpen die zij en wij misschien voorstellen. Dank u wel.

De VOORZITTER: Dank u wel. Volgens mij zijn er best wat onderwerpen genoemd waar we in tweede termijn mee verder kunnen maar eerst geef ik graag het woord aan het college, mevrouw Ruigrok.

Wethouder RUIGROK: Dank u wel. Boeiende bijdragen en inderdaad het meten is weten. Als voormalig marktonderzoeker hield ik dat adagium natuurlijk ook aan, maar ik ben blij dat ik nu weet dat dat eigenlijk voor onzekere mensen is. Daar heb ik me nooit zo onder geschaard maar ik denk dat het een goed punt is, want waar meet je voor, wat wil je weten? En dat is iets wat ik ook terug hoor bij u in de raad 'we gaan natuurlijk niet data verzamelen, data zoekt probleem', omdat we dingen kunnen meten. Je wilt dingen meten waarmee je iets kunt en waar je ook invloed op hebt. Ik vond het heel interessant wat mijnheer Sulmann zei, mijn grootste prestatie is inderdaad het aantal verkeersongelukken beïnvloeden, maar hoe zijn ze veroorzaakt? Is iemand door rood gereden, zat iemand op zijn mobiel te kijken misschien? Van degene die vannacht helaas verongelukt is, weten we dat niet, maar je zou eigenlijk wel willen kijken 'wat kunnen we wel doen aan de weg?' Want aan dat gedrag dat iemand te hard rijdt, kun je dan weer wat doen met beïnvloeding, handhaving. Dat zijn de instrumenten die je hebt, maar volgens mij hebben wij een uitdaging als raad om het echt beperkt te houden; wat zijn de beïnvloedbare indicatoren die we in willen zetten en wat is het effect op onze inwoner en gebruiker van onze wegen, voetpaden en fietspaden? Mevrouw Kamsteeg noemde op het STOMP-principe. Dat is iets dat we steeds vaker inzetten, waarbij voor iedereen nog steeds vrijheid van bewegen het belangrijkste uitgangspunt is, maar waarbij je ook naar per gebied afhankelijke zaken moet kijken. Hoe meer verstedelijking we krijgen, hoe meer je natuurlijk ook gaat inzetten op 'hoe ver kan je komen lopend/fietsend/met het OV/met de deelauto?' Mijnheer Schouten noemde 'hoeveel mensen gebruiken dat?' Dus van bezit naar gebruik, dat zijn interessant indicatoren. Ik hoor heel veel over 'haalbaar en betaalbaar'. Ik denk dat dat ook heel goed is. We weten allemaal in wat voor financiële positie we zitten, dus we moeten ook kijken naar hoe concreet het kan worden. En ik wil graag meegeven dat de kracht vaak in de beperking zit. Wat mij betreft, is het niet per se nodig om elke ambitie een streefwaarde te geven. De innovatie werd genoemd, neem bijvoorbeeld die slimme VRI's. Dat is gewoon iets dat we sowieso doen. Bij elke vervanging wordt het een slimme VRI dus is dat dan een streefwaarde? Ik zou dat niet meenemen. Ik heb verschillende dingen gehoord. Veiligheid is een belangrijke, doorstroming is een belangrijke en die vrijheid en overlast waarin ook milieu wordt meegenomen. Ik ben benieuwd naar de rest van de discussie in de raad; waar willen jullie echt concreet in verder en hoe concreet kun je streefwaarden koppelen, bijvoorbeeld aan het concept van de twintigminutensamenleving?

De VOORZITTER: Dank u wel. Zijn er nog vragen voor het college?
Een vraag van mijnheer Schouten.

De heer SCHOUTEN: Ik heb een vraag. U zegt dat u graag indicatoren op gebieden wilt waar u invloed op uit kunt oefenen. Ik heb een concrete vraag: uitstoot van CO_2, luchtkwaliteit en stikstof,

vindt u dat beïnvloedbaar door de gemeente? Of zegt u 'daar kunnen we niets aan doen, dus dat laten we gewoon voor wat het is?' Concrete vraag.

De VOORZITTER: Concrete vraag, mevrouw Ruigrok.

Wethouder RUIGROK: Ja, dat is een heel concrete vraag. Je kunt er natuurlijk op inzetten, binnen verstedelijkt gebied, om daar minder autobewegingen te krijgen, dus dan heb je invloed, ook op de uitstoot. De inzet op doortrekken van de Noord/Zuidlijn is een enorme bijdrage aan het verminderen van CO_2-uitstoot.

De VOORZITTER: Voldoende? Of misschien iets voor tweede termijn? Het lijkt me handig dat ik eerst even wat onderwerpen inventariseer waar we het over willen hebben. Wie wil er iets inbrengen? Mevrouw Kliphuis, twintigminutenstad?

Mevrouw KLIPHUIS: Hoe raadt u het zo, voorzitter?

De VOORZITTER: Dat lijkt me mooi. Mijnheer Van der Peet?

De heer VAN DER PEET: Ik zou het willen hebben over iets dat een aantal partijen heeft genoemd en de wethouder overigens ook en daar eigenlijk een aantal dingen uithalen, highlighten, maar eigenlijk zou ik het debat willen aangaan met elkaar over de vraag: als we deze exercitie met elkaar aan het doen zijn, hebben we dan wel de juiste ambities vastgesteld of zijn er eigenlijk niet heel veel ambities die in elkaar grijpen en zouden we eigenlijk naar veel concretere ambities moeten die ook echt meetbaar zijn?

De VOORZITTER: Misschien is dat een afrondende vraag. Mijnheer Salhi.

De heer SALHI: Ik denk dat iedereen het wel wil, veiligheid lijkt me wel een interessante.

De VOORZITTER: Die had ik zelf ook opgeschreven maar fijn dat u hem noemt, anders zou die zomaar niet aan de orde geweest zijn. Iemand anders nog een onderwerp? Mijnheer Schouten.

De heer SCHOUTEN: Klimaat, samen met D66.

De VOORZITTER: De heer Koomen, D66.

De heer KOOMEN: Daar wil ik het zeker over hebben maar daar wil ik er nog een aan toevoegen: de hubs. Misschien wel een lastige, maar daar streefwaarden op formuleren lijkt me wel heel interessant en nuttig.

De VOORZITTER: Dank u wel. Het lijkt me dat we hier wel even voldoende mee hebben en dan geef ik het woord aan mevrouw Kliphuis over de twintigminutenstad, daar zijn we al aardig over begonnen maar daar kunnen we het debat nog verder over voeren, denk ik.

Mevrouw KLIPHUIS: Dank u wel voorzitter. Het sluit eigenlijk aan bij wat u het afrondende punt noemde van mijnheer Van der Peet omdat mijn zoektocht ook begon met 'hoe komen we nu tot een beperkt aantal indicatoren dat ook een duidelijk concept voor ons neerzet, waar we over kunnen praten en waar we invloed op hebben?' Daar sloeg ik aan op die twintigminutenstad omdat die een aantal dingen met elkaar verenigt. Het verenigt de doorstroom, want dat zie je meteen terug, het verenigt de vraag 'hoe bereikbaar ben je ook met het openbaar vervoer, met de fiets en lopend en

misschien zelfs de deelauto?' Dus daar zat een aantal dingen in dat ik mooi vond samengepakt in een ambitie waar ook al een aantal vrij concrete indicatoren op was, zoals die kaarten waarin je kunt zien hoeveel minuten je doet over welk bereik. Daarin zitten ook die hubs die mijn collega van D66 aangeeft; hoeveel overstappen heb je daar eigenlijk voor nodig? Ik denk dat dat concept heel mooi weergeeft waar wij volgens mij allemaal behoefte aan hebben en dat is 'hoe makkelijk beweeg je eigenlijk door – ik wilde al Badhoevedorp zegen, excuus, dat is mijn kleine postzegel – door Haarlemmermeer?

De VOORZITTER: Ik kan het me voorstellen, maar wat is dan concreet de vraag aan de collega's?

Mevrouw KLIPHUIS: De concrete vraag is of zij iets zien in dit concept en in die bundeling van een aantal van die onderwerpen die we nu hebben in een onderwerp en daar een aantal indicatoren aan vast hangen.

De VOORZITTER: Collega's? Mijnheer Van der Peet.

De heer VAN DER PEET: Waar ik net nog zei dat mevrouw Kliphuis aan het dromen was, komen we toch al langzaam in dezelfde situatie terecht, denk ik, want dat is ook een punt dat ik wilde maken bij mijn onderwerp. Ik denk inderdaad dat we doordat deze exercitie heeft plaatsgevonden tot de conclusie komen dat we op een aantal ambities helemaal niet kunnen vaststellen of ons beleid enige invloed heeft, ofwel of het geld dat we eraan besteden juist besteed is. Dus als we zaken kunnen combineren en bundelen waardoor dat wel meetbaar wordt, dus dan die ambitie zodanig herschrijven dat we kunnen meten of wat we eraan uitgeven effect heeft, moeten we daar serieus naar kijken. Ik denk dat dat echt iets is voor de Mobiliteitsvisie 2022 want in principe zou die elke vier jaar een herziening krijgen. Dat heeft de voorganger van mevrouw Ruigrok toentertijd toegezegd, kijk maar op pagina 2. In elke collegeperiode worden de prioriteiten namelijk anders gesteld dus dan moet je gaan herijken of je visie nog steeds actueel is. Maar ik zie daar zeker wat in want less is more en volgens mij zijn er nu te veel ambities die allemaal een beetje los zand zijn en niet echt integraal samenwerken.

De VOORZITTER: Ik denk zomaar dat het niet Q1 2022 wordt, maar dat zal aan mijn indruk liggen. Maar mijnheer Koomen wil ook een reactie geven.

De heer KOOMEN: Ik vind dat een mooi label voor een aantal bestaande indicatoren die we hebben, maar ook voor focus in de lijst die we nu hebben. Dus ik vind dat de twintigminutenstad heel leuk klinkt en we hebben daar allemaal een beeld bij en het voegt een aantal indicatoren die ook wij belangrijk vinden samen dus dat herken ik heel erg. Het spreekt dus aan, onder andere de vraag 'hoe snel ben je van A bij B?' en dat we daar ook een concreet doel bij stellen. Ik worstel nog met de vraag die we nog wel moeten beet pakken of ergens onderzoeken 'welke voorzieningen hebben we dan al?' Want ik kan me ook voorstellen dat het per voorziening verschilt en dit gaat dan waarschijnlijk om een gemiddelde. Een gemiddelde is twintig minuten maar per voorziening verschilt het en het mag natuurlijk ook verschillen per voorziening. Dus we moeten niet alleen de vraag over welke voorzieningen we het hebben ergens afbakenen, maar ook 'gaan we daarin variëren?' want ik kan me best voorstellen dat je voor de ene voorziening wat meer reistijd accepteert dan voor de andere. Dus daar ben ik nog even naar op zoek, hoe we dat moeten zien in dit kader.

De VOORZITTER: Ik zie mijnheer Van der Peet daar gretig op willen antwoorden dus die heeft misschien een idee daarover.

De heer VAN DER PEET: Ik wil meer een wedervraag stellen of mijnheer Koomen het met mij eens is dat het voortkomt uit de grote stedelijke gebieden en metropoolregio's elders in Europa. Wij hebben natuurlijk een heel diverse samenstelling in deze gemeente dus ik denk dat we wel naar maatwerk moeten kijken waarbij we in bepaalde gebieden andere indicatoren stellen dan elders want bijvoorbeeld in twintig minuten van Spaarndam naar Hoofddorp komen, gaat je natuurlijk never nooit lukken.

De VOORZITTER: Behalve met die vliegende auto. Mevrouw Kliphuis.

Mevrouw KLIPHUIS: Voor de duidelijkheid, de vliegende auto mag rijden, maar hij mag nog niet vliegen, dat even voor de duidelijkheid. Ga daar nog niet mee aan de haal. Ik vind het wel goed dat mijnheer Koomen terecht zegt welke voorzieningen zijn dat nu eigenlijk? Er is al heel veel discussie over geweest in het kader van die twintigminutenstad en dat zijn een aantal basisvoorzieningen waar het echt om gaat waarvoor die twintig minuten dan zouden gelden. Dat gaat dan om recreëren, om levensonderhoud en om wonen en toegang tot openbaar vervoer. Het ligt een beetje aan welke stad je neemt, maar dat is ongeveer de basis. Ik denk dat we eigenlijk al veel verder zijn in Haarlemmermeer dan we denken en ik denk dat we dat heel mooi inzichtelijk kunnen maken want heel veel van onze kernen hebben wel degelijk een aantal van die functies in huis, maar bijvoorbeeld ook grotere maatschappelijke functies zijn verdeeld over de kernen en zelfs onze functie, via de publieksbalies, is verdeeld over de kernen. Dus ik denk dat we er al heel ver mee zijn en ik ben graag bereid om in detail door te gaan over wat we daar dan onder vinden vallen. Ik weet niet of dat dan deze sessie is of dat we er nog een keertje over moeten gaan praten, maar ik ervaar veel steun van collega's om die twintigminutenstad als idee mee te geven voor bundeling van de huidige ambities en indicatoren aan het college om dat uit te werken.

De VOORZITTER: U rondt het al een beetje af maar mijnheer Den Butter wil er nog graag een bijdrage aan leveren. Mijnheer Den Butter uit Lisserbroek, sorry, van de ChristenUnie-SGP.

De heer DEN BUTTER: In Lisserbroek kun je wel met een minuut of tien overal zijn, dat is wel een voordeel, behalve in het raadhuis, dat moet ik er even bij zeggen. Die twintigminutenstad is natuurlijk veel meer dan alleen mobiliteit want als we zeggen 'we moeten ergens in twintig minuten kunnen zijn', dan kun je enerzijds zeggen 'weet je wat, we leggen er een snelweg naartoe', maar je kunt ook zeggen 'we maken er een extra voorziening'. Dus het gaat breder dan alleen mobiliteit. En als we hier spreken over die mobiliteit zitten er wel elementen van die twintigminutenstad bij die daar wel in zouden moeten kunnen. Die zitten er natuurlijk ook wel in. Dat gaat ook over bereikbaarheid van arbeidsplaatsen, bereikbaarheid van voorzieningen en eigenlijk over de vraag 'hoe ver kun je komen in twintig minuten met je auto, fiets, openbaar vervoer of lopend?' Dat zijn verschillende cirkels en daarin moeten verschillende voorzieningenniveaus worden gehaald. Ik denk dat je die combinatie niet uit het oog moet verliezen en dat mobiliteit natuurlijk niet de oplossing is voor alles.

De VOORZITTER: Mijnheer Schouten.

De heer SCHOUTEN: Als laatste denk ik, er zijn een hoop dingen gezegd die ik ook had willen zeggen. Ik vind de twintigminutenstad een goed idee, maar het moet wel in een visie worden gegoten denk ik, maar punten daaruit nemen om daar ambitieniveaus aan te hangen, lijkt me een heel goed idee. Maar zorg ook dat het zwembad erin terechtkomt, want daar kun je ook niet komen in twintig minuten.

De VOORZITTER: Ik denk dat ik toch nog naar mevrouw Kliphuis kijk, was dat het laatste? Wat u betreft wel, dan lijkt me dat we dit onderwerp gedaan hebben. Mijnheer Koomen?

De heer KOOMEN: Punt van orde, laten we het twintigminutengemeente noemen, niet twintigminutenstad want dan denkt iedereen aan Hoofddorp en het is natuurlijk ook voor Lisserbroek bedoeld, of Badhoevedorp, whatever. De twintigminutengemeente spreekt mij aan, als ik vanuit Beinsdorp overal kan komen in twintig minuten. Maar ik ben het wel met mijnheer Van der Peet eens, dat zal toch gaan variëren in onze gemeente.

De VOORZITTER: En ook met gemeenten over de grens natuurlijk. Dank daarvoor, volgens mij is dat helder, ik denk dat we over kunnen naar het volgende punt. Ik heb opgeschreven 'veiligheid'. Wie had dat ook alweer ingebracht? Mijnheer Salhi.

De heer SALHI: Ja, dat was ik. Ik heb het al een beetje aangehaald en misschien was dat erg ambitieus maar ik wil het toch wel voorstellen hier. In Europees verband is er een soort campagne gestart, al lang geleden, waarin is ze het doel hebben gesteld om een dag in ieder geval nul fatale slachtoffers te hebben en dat hebben ze gehaald, om in Europa een dag tot nul slachtoffers te komen. Ik heb gezegd 'misschien moeten we dat oppakken in combinatie met extra controles en extra gesprekken met mensen die verkeerd rijgedrag hebben, om daar meer op te anticiperen en te komen tot een jaar zonder fatale slachtoffers in Haarlemmermeer'.

De VOORZITTER: Mijnheer Koomen, D66.

De heer KOOMEN: Hoe kun je het daarmee oneens zijn, iedereen vindt veiligheid superbelangrijk. Waar mijn vraag ergens blijft hangen, is bij het volgende. Iets goeds nastreven, daar zijn we allemaal voor, voor veiligheid, maar zit daar dan geen grens aan als we streven naar nul? Wat betekent dat dan? Want als ik een simpele vergelijking maak, als we alle auto's stil zetten, is het heel veilig. Maar is dat realistisch? Dus ergens vraag ik me af of streven naar nul realistisch is want aan mobiliteit zit ook altijd een risico en wij willen liefst ook geen slachtoffers, maar ergens zit wel een keerzijde. Waar die grens ligt, is de vraag. Als ik HAP hoor roepen 'meer controles', prima, 'meer handhaving', dat roepen we al jaren. Daar zijn we het zo over eens. Daar zijn we het allemaal over eens. Maar tegelijkertijd kom je op een gegeven moment op een provinciale weg waar de maximum snelheid 80 km/uur is. Daar kun je ook naar 60 km/uur en dat is veiliger, dan heb je misschien minder slachtoffers, maar je kunt ook terug naar 30 km/uur dan zijn er misschien nog minder slachtoffers. De vraag is of dat realistisch is. Daar blijf ik hangen dus misschien kan de HAP mij erin meenemen en laten zien dat het wel realistisch blijft.

De VOORZITTER: Mijnheer Schouten, GroenLinks.

De heer SCHOUTEN: Vooropgesteld dat ik vind dat de auto stil zetten een dag een goed plan is, dat scheelt een heleboel op allerlei fronten. Dat wil ik even gezegd hebben.
Als ik aan veiligheid denk, moet ik ook altijd denken aan het ongeluk van prinses Diana in Parijs. Als daar een mooi randje had gestaan langs alle pilaren, was dat niet gebeurd. Veiligheid kost geld en daar moeten we stevig op inzetten. Je kunt niet alleen maar zeggen 'we gaan nudgen, we gaan mensen beïnvloeden, we gaan controles houden'. Je zult het ook wat harder moeten regelen en je moet ook geld uitgeven aan veiligheid. Dus als je indicatoren gaat verzinnen, en ik ben daar helemaal voor, wees dan bereid om daar geld aan uit te geven. En zijn we daartoe bereid? Dat is mijn vraag dan even.

De VOORZITTER: Mijnheer Schaap, die zit ook al een tijdje te popelen toch?

De heer SCHAAP: Dat is voor een volgend punt.

De VOORZITTER: O, als volgende. Mijnheer Sulmann, GEZOND Haarlemmermeer.

De heer SULMANN: Ja voorzitter, streven naar nul. Ik denk dat het niet anders kan want als je streeft naar 50 of 300 of 1000, is dat ook een heel raar streven dus uiteindelijk willen we met z'n allen nul slachtoffers en dat zou wel het streven moeten zijn. Dan kun je altijd zeggen 'we gaan voor minder dan we nu hebben' en het einddoel is nul. Of dat helemaal realistisch te halen is? Ik vind wel dat we daarvoor moeten gaan, maar dan vind ik ook dat we de juiste indicatoren daaraan moeten geven als we weten waaraan het ligt. Wat is dan de reden dat we die verkeersslachtoffers hebben? Ligt dat inderdaad aan de weg, of ligt dat aan het gedrag? Als we dat weten, kunnen we allerlei maatregelen bekijken en dan ook geld erin investeren, maar dan hebben we wel de juiste indicatoren nodig.

De VOORZITTER: Mijnheer Beusenberg namens SRH.

De heer BEUSENBERG: Dank u wel voorzitter. Wat mijnheer Sulmann zegt, streven naar nul willen we allemaal, maar hoe gaan we er komen? Dat is een beetje de vraag en ik heb het al eerder gezegd met name over uitstoot, maar ook voor veiligheid geldt 'willen we daar een marathon van maken of willen we dat op korte termijn terugdringen en dat ieder jaar?' En dan hopen we uiteindelijk natuurlijk een keer op nul uit te komen. Ik weet niet meer wie het zei, ik geloof mijnheer Koomen, als we alle auto's stilzetten, gebeurt er als het goed is helemaal niets. Dat is een beetje wat Volvo doet, Volvo zorgt ervoor dat auto's niet harder kunnen omdat Volvo hetzelfde streven heeft als wij uiteindelijk, geen dodelijke slachtoffers in hun auto's en dat willen wij ook, liefst helemaal geen slachtoffers.

De VOORZITTER: In en door hun auto's ook, dat is ook een belangrijke. Mijnheer Van der Peet.

De heer VAN DER PEET: Ik wil inhaken op wat mijnheer Sulmann zei want ik denk dat de indicatoren eigenlijk best goed te maken zijn. Zoals ik in mijn bijdrage zei, we hebben die blacklist, de top 25 probleempunten. Ik zou eigenlijk gewoon willen zien dat we er minimaal twee per jaar aanpakken, en klaar, en dan kunnen we meten of we na dat jaar die twee hebben opgelost en dat kan prima via de voortgangsbrief of de monitor, maar dan maken we het echt concreet.

De VOORZITTER: Maar dat is iets anders dan nul slachtoffers natuurlijk.

De heer VAN DER PEET: Ja, maar dat spreekt voor zich.

De VOORZITTER: Mevrouw Kamsteeg voor de PvdA zag ik ook al een tijdje.

Mevrouw KAMSTEEG: Dank u wel. Ik ben het met iedereen eens dat je nul slachtoffers wilt, dat lijdt geen twijfel. Ik vind het wel jammer dat u het alleen in handhaven zoekt. Wij pleiten al langer voor vermindering van de snelheid in de bebouwde kom op de wegen. Het is algemeen bekend, hoe harder je rijdt, hoe groter de verwondingen bij het slachtoffer zijn. Dus het lijkt dan ook een heel goede om mee te nemen en het niet alleen maar te zoeken in handhaving of boetes en dat soort zaken.

De VOORZITTER: Mevrouw Kliphuis.

Mevrouw KLIPHUIS: Dank u wel. Iedereen is ervoor veiligheid te verbeteren. We hebben misschien allemaal een andere visie op hoe we daar komen, maar wat me een beetje zorgen baart, is dat de indicatoren die wij kunnen ontwikkelen op het gebied van veiligheid maar voor een gedeelte van de veiligheid staan. Dat zijn de ongevallen die geregistreerd worden waar politie en ambulance bij komen. Maar het merendeel van de ongelukken die ik zie gebeuren, zijn gewoon fietsers en

brommers en scooters de tegen elkaar klappen. Ik zou het heel ingewikkeld vinden als we ons volledige beleid focussen op de verkeersslachtoffers die ontstaan uit botsingen waar politie- en/of ambulanceassistentie bij is geweest. Het geeft wat mij betreft op dit moment een te beperkt beeld. Het is misschien het enige dat we hebben maar we moeten daar niet ons volledige beleid op focussen want dan vergeten we die groep, en dat zijn de wat kwetsbaardere mensen die vaak ook verkeersongevallen hebben.

De VOORZITTER: Mijnheer Schaap van Forza!

De heer SCHAAP: Dank u wel. Als eerste kan ik iedereen papegaaien, dat is natuurlijk 'nul slachtoffers zou het mooiste zijn'. Er is volgens mij niemand die zal pleiten voor meer verkeersslachtoffers. Maar hoe wil je dat gaan doen en hoe wil je dat aanpakken? Ik heb al eerder gehoord 'indicatoren', dus kijken waar het is. Ik heb in mijn bijdrage gezegd 'ga het gesprek aan'. Zoals mevrouw Kliphuis zegt, het zijn niet alleen de grote geregistreerde ongelukken, maar ook de gevaarlijke, ook kleinere situaties. Ik heb toevallig in het vragenuurtje een fietstunneltje genoemd. Dat zijn wat onbekendere dingen maar dat zijn allemaal van die kleinere dingen die je moet aanpakken. De beste indicatoren vind je toch in de wijk door bij de mensen langs te gaan en te vragen 'wat speelt er nu? Wat zijn de dingen de we direct zouden kunnen aanpakken?' En naar nul streven, nogmaals, hoe graag je het ook zou willen, reëel is dat moeilijk. Het is een mooi streefdoel maar het streefdoel zou eigenlijk moeten zijn 'elk jaar minder dan het jaar ervoor' en dan uiteindelijk naar die nul werken in plaats van zeggen over een heel lange termijn of een aantal jaar van bijvoorbeeld veertig naar nul.

De VOORZITTER: Mijnheer Van der Peet. Vragen in de wijk, daar had u het in de eerste termijn ook al over.

De heer VAN DER PEET: Ja. We hebben wel vaker debat gehad met elkaar over de vraag of die getallen nu alles zeggen. Ik ben het wel met mevrouw Kliphuis eens, het gevolg van veiligheid, verkeersveiligheid en de beleving daarbij is minstens net zo belangrijk. Dus we hebben gedragsdeskundigen die meekijken bij verkeersplannen et cetera, dat is ontzettend belangrijk. In reactie op de ongevallen, is er ook goed nieuws. Kort geleden was nog in het nieuws dat – de heer Van der Ploeg van de Fietsersbond is nu niet aanwezig – de Fietsersbond het eindelijk voor elkaar had gekregen dat ook mensen die zelf naar de eerste hulp gaan en daar na een ongeval met een gebroken arm of gebroken been terechtkomen, geregistreerd worden. Nu is het alleen zoals ze met een ambulance komen of wanneer de politie erbij is gekomen, maar dat gaat ontzettend veel meer informatie geven, ook omdat de locatie dan bekend is waar het ongeval plaats heeft gevonden, in wat gevaarlijke situaties zijn. Dus ik denk dat we wel op de goede weg zijn en dat we daar echt wel wat mee kunnen in Haarlemmermeer.

De VOORZITTER: Ik kijk even rond, ik denk dat ik het woord doorgeef aan mijnheer Salhi en dan vraag ik hem het onderwerp af te ronden.

De heer SALHI: Ik heb hier heel veel goede dingen gehoord. Samengevat denk ik dat we in ieder geval allemaal die nul slachtoffers willen. Ik wilde nog zeggen dat… Er is een tijd geweest dat de politie zich vooral heel erg druk heeft gemaakt over high impact crime en daar heel veel energie naartoe gegaan is en ook heel veel capaciteit naartoe gegaan is en minder op verkeer. Nu zien we de laatste tijd dat daar veel meer nadruk op gelegd wordt, dus er veel meer controles zijn. Daar hoort natuurlijk, zoals al gezegd is, het voeren van die campagnes over verkeersveiligheid bij. Maar ik denk dat we misschien wel moeten streven, en dat is misschien wel een droom maar de VVD heeft dat ook wel eens gezegd, naar een jaar inzetten om te proberen nul fatale slachtoffers te halen. Dat moeten

we gewoon nastreven en kijken welke maatregelen daarvoor nodig zijn om daar te komen. Dat zou een mooi begin zijn om richting 2050 misschien wel een aantal jaren op nul uit te komen, dank u wel.

De VOORZITTER: Dank u wel, volgens mij hoorde ik al dat iedereen dat onderschrijft maar er was nog een nabrander van mijnheer Beusenberg.

De heer BEUSENBERG: Dank u wel voorzitter, Ik werd een beetje getriggerd door wat mijnheer Van der Peet zei over dat ongevallen ook bij de eerste hulp gemeld zouden kunnen worden. Is het misschien een idee, ik weet niet of het al bestaat, om op de website van de gemeente een meldpunt te maken voor mensen die bijvoorbeeld niet naar de eerst hulp gaan of ongevallen waar geen ambulance of politie bij komt? Dat ze daar kunnen aangeven waar een onveilige verkeerssituatie is, of dat er iets is gebeurd, zodat we dan ook precies de locatie weten want dan kunnen we er echt iets aan doen.

De VOORZITTER: Mevrouw Kliphuis, een reactie, of gaat u het uitleggen.

Mevrouw KLIPHUIS: Nee, ik wilde een aanvulling doen, ik vind dat een heel goed plan. Er is een blokje met melden en ik denk dat we daar gewoon een vakje onder kunnen zetten, in plaats van het melden van vuilnis naast de afvalbak, melden van een ongeluk op een bepaalde situatie die onveilig is. Dat lijkt me een topplan.

De VOORZITTER: Mijnheer Van der Peet en daarna mijnheer Salhi.

De heer VAN DER PEET: Eens, heel goed voorstel en volgens mij ook vrij makkelijk uitvoerbaar.

De VOORZITTER: Mijnheer Schaap? Ik geef mijnheer Salhi als laatste het woord want die heeft het onderwerp geïntroduceerd.

De heer SCHAAP: Alleen een vraag aan mijnheer Beusenberg of hij het daarmee eens is, of hij vindt dat er echt een apart meldpunt moet komen of dat hij ermee kan leven als dat een toevoeging is. Ik zou een toevoeging op het bestaande meldpunt namelijk ook een mooie optie vinden.

De VOORZITTER: Mijnheer Beusenberg.

De heer BEUSENBERG: Een meldpunt is in principe een meldpunt, dus op welke manier dat ook is, of dat nu linksom of rechtsom is, op het moment dat inwoners iets kunnen melden over waar een onveilige verkeerssituatie is of waar een ongeluk is gebeurd denk ik dat we daar sowieso een win-winsituatie van kunnen maken, zowel voor de inwoners als voor ons.

De VOORZITTER: Een duidelijk punt, mijnheer Salhi.

De heer SALHI: Ik juich alles toe dat helpt om inderdaad tot die nul slachtoffers te komen dus dit zou een aanvulling kunnen zijn maar we moeten ook niet vergeten dat we nog andere instrumenten hebben, bijvoorbeeld de Fietsersbond die ook altijd heel goed ingelicht is over allerlei situaties waar gevaarlijke situaties zijn en dergelijke dus daar moeten we ook gebruik van maken.

De VOORZITTER: Dank u wel. We hadden het over indicatoren, nog steeds en dan heb ik de CO_2 en de milieuoverlast op mijn lijstje staan. Mijnheer Schouten.

De heer SCHOUTEN: Dank u wel voorzitter, we hebben een uitdaging met z'n allen, buiten het feit dat we het over mobiliteit hebben, ook dat we moeten verminderen in CO_2-uitstoot en dat de luchtkwaliteit omhoog moet en daar hebben we wat voor te doen. Hoe gaan we dat bereiken, hoe gaan we dat meten en hoe gaan we die indicatoren in elkaar zetten en wat gaan we daaraan doen? Dat is mijn vraag en ik hoor graag wat anderen daarvan denken.

De VOORZITTER: Mevrouw Kliphuis, VVD.

Mevrouw KLIPHUIS: Ik vind het een heel goed punt. In mijn inbreng had ik het iets breder geframed als ervaren overlast want ik denk dat CO_2-, maar ook geluidsoverlast, wat we heel erg hebben in onze gemeente, en de kleinere ervaren overlast in de wijk een belangrijk punt is om te meten omdat dat ook een roep vanuit de maatschappij is. Op klein niveau 'waarom ervaar ik mijn straat als onveilig?' maar ook op groot niveau 'wat doen we aan luchtkwaliteit, aan geluidshinder, en aan andere overlast die we door mobiliteit hebben?' Dus ik vind het een heel mooi derde thema om het over te hebben naar aanleiding van zo'n monitor waar de indicatoren ervoor zijn omdat we natuurlijk met z'n allen de verantwoordelijkheid hebben voor de toekomst.

De VOORZITTER: Mijnheer Koomen, D66.

De heer KOOMEN: Ik ben het met beiden eens maar ik wil wel benadrukken dat hier door ons in ieder geval bedoeld wordt de effecten op het klimaat en de klimaatverandering. Volgens mij ligt daar een grote opgave. En met meten van overlast ben ik het ook eens, dat zijn ook goede punten om te meten, maar wat ons betreft zouden we echt specifiek voor klimaat de meting willen hebben en de indicator willen hebben. Die is volgens mij niet zo ingewikkeld, dat is gewoon CO_2 maar dat kan vast nog verder uitgezocht worden door de specialisten, maar dat zouden we wel graag opgenomen zien worden.

De VOORZITTER: Mijnheer Van der Peet.

De heer VAN DER PEET: Dank u wel voorzitter. Fijn dat D66 eerst aan het woord is want dan kan ik daar meteen op reageren want dat was meteen mijn punt. Ik ben het helemaal ermee eens dat we er iets mee moeten en dat we dat ook moeten meten. Vooral de impact die de gemeente heeft. Maar we hebben er wel mee te maken dat er om ons heen, en dan hebben we het over Schiphol, A44/A4, enorme bronnen zitten waar we geen invloed op hebben. We kunnen niet van de CO_2 hier in de lucht vaststellen of dat nu van Schiphol komt of van die rijkswegen dus ik vind het wel erg lastig om dat te kunnen meten. Maar ik denk dat we bijvoorbeeld kunnen kijken naar laadpunten en het aanleggen van snelfietspaden die bijdragen aan schonere mobiliteit, dat daar veel meer indicatoren zitten waar we als gemeente invloed op hebben.

De VOORZITTER: Mijnheer Den Butter, daarna mijnheer Schouten en daarna mijnheer Salhi.

De heer DEN BUTTER: Aansluitend daarop, wat gaan we meten als eerste? Het gehalte aan CO_2 in de lucht meten is vrij onzinnig want dat heeft helemaal geen relatie met wat er uitgestoten wordt door een auto, maar daar zullen best mogelijkheden zijn om daar een soort mening aan te doen. Maar het tweede punt, ook wel belangrijk, is 'wat kunnen we eraan doen?' Dan zou je inderdaad veel meer – en dan weet ik nooit of het nu een outcome of een outputachtig iets is – moeten meten als 'we hebben zoveel elektrische auto's in de gemeente'. Dat soort metingen zou je moeten doen want gewoon zomaar CO_2 meten, lijkt mij heel ingewikkeld te relateren aan mobiliteit.

De VOORZITTER: Mijnheer Schouten, hoe ingewikkeld is het?

De heer SCHOUTEN: Dank u voorzitter. Even terug naar het CDA, natuurlijk zijn er bronnen om ons heen waar we weinig invloed op kunnen uitoefenen maar al die bronnen om ons heen hebben ook een verantwoordelijkheid en die worden ook aangepakt, rijkswegen hebben ook de ambities om te verminderen, Tata Steel wordt aangepakt vanuit hun verantwoordelijkheid. Dus alle beetjes helpen en we moeten als gemeente onze steen daaraan bijdragen om ook iets te doen aan die vervuiling en op MRA-niveau en vervoerregioniveau wordt er ook heel veel gedaan en we moeten daar heel goed op aansluiten. Dank u wel.

De VOORZITTER: Mevrouw Kliphuis.

Mevrouw KLIPHUIS: Dank u wel voorzitter. Terecht dat we moeten kijken naar wat onze eigen impact is van het handelen als gemeente op dit grote vraagstuk waar we misschien een druppel op een gloeiende plaat zijn, maar we best veel druppels nodig hebben. Laten we het inderdaad zo concreet doen dat we meetbaar kunnen maken hoe we onze maatregelen waarmee we stimuleren dat mensen ofwel de overstap maken naar OV, fiets, te voet of elektrische auto of deelvervoersconcept, meetbaar maken. Dat zou een van de punten kunnen zijn waarbij we kunnen zien hoe het beleid van de gemeente ertoe bijdraagt dat er ook een verandering in het gedrag van onze inwoners komt, want daar kunnen we over praten. We kunnen dan vervolgens zeggen 'als dat niet gebeurt', tegen ons college 'jullie moeten een andere vorm van beleid gaan voeren want deze mensen worden kennelijk niet overgehaald om dit te doen'. En ik wil nogmaals benadrukken dat we dan ook geluidsoverlast moeten meenemen.

De VOORZITTER: Mijnheer Van der Peet had al een tijdje zijn vinger omhoog.

De heer VAN DER PEET: Ja, dat was in eerste instantie een reactie op wat GroenLinks zei en ik kan meteen ook reageren op wat de VVD aangeeft. Ik zeg niet 'we kunnen het toch niet meten dus we hoeven daar niets aan te doen'. Absoluut niet, want u heeft helemaal gelijk, iedereen heeft zijn eigen verantwoordelijkheid, maar de vraag die zich dan voordoet is 'hoe ga je dat dan meten?' In aansluiting op wat mevrouw Kliphuis zegt, we hebben gegevens over het mobiliteitsgedrag, dus de vervoersbewegingen, in prachtige kaartjes en ik denk dat daar een CO_2-footprint van te maken is, van aantal auto's X zoveel fietsen X nul et cetera, et cetera. Dan kun je feitelijk vaststellen of wat binnen onze gemeente gebeurt, het beleid dat we voeren, effect heeft.

De VOORZITTER: Mijnheer Koomen.

De heer KOOMEN: Ja voorzitter, dat wilde ik ook zeggen eigenlijk, helaas, dus zowel mevrouw Kliphuis als het CDA hebben het volgens mij uitstekend verwoord. Het kan dus best maar we moeten iets verder kijken dan een paal in de lucht en het meten. Maar op basis van de cijfers die we hebben kunnen we best een goede berekening maken waarmee we kunnen meten of we vooruitgaan als gemeente en ik ben blij dat iedereen het met mij eens is dat we die opgave hebben. Ik proef ook de bereidheid om er iets aan te doen. Dan moeten we het concreet maken maar volgens mij zitten we allemaal in de goede richting en kunnen we deze stap gaan zetten.

De VOORZITTER: Mijnheer Schouten, kunnen we de stap gaan zetten?

De heer SCHOUTEN: Ik denk dat we die stap wel kunnen zetten. Natuurlijk is het niet simpel een snuffelpaal neerzetten en meten hoeveel CO_2 we uitstoten. Het is natuurlijk kijken naar de footprint per mobiliteit, hoe is de beweging van de auto naar een schoon vervoermiddel, of naar het stappen? Als we die handschoen goed oppakken zijn we op de goede weg, dank u.

De VOORZITTER: Mijnheer Salhi had nog een aanvulling daarop?

De heer SALHI: Ik wilde even iets checken bij mevrouw Kliphuis want ik hoorde haar iets zeggen op een gegeven moment, om al die deelvoertuigen en al die ambities die genoemd worden zo veel mogelijk uit te buiten om te komen tot CO_2-reductie. Zegt u ook dat we misschien iets van dwang om mensen richting anders bewegen gaan invoeren?

De VOORZITTER: Mevrouw Kliphuis.

Mevrouw KLIPHUIS: Dank u wel voorzitter. Volgens mij kent mijnheer Salhi de VVD al wel lang en wij willen als eerste inzetten op verleiden ook omdat we denken dat de alternatieven die er zijn en de inzet om ons OV te verbeteren uiteindelijk concurrerender of misschien zelfs wel betere opties zijn en dat mensen juist in coronatijd hebben gemerkt hoe ontzettend fijn de fiets is en hoe ontzettend leuk het wandelen is. Dus we denken dat we met de positieve stimulans en de positieve kant mensen eerder bereid maken dan als we ze gaan straffen, omdat mensen dan meer vasthouden aan hun verworven rechten.

De VOORZITTER: Dat lijkt me voldoende voor nu. Ik heb de hubs nog op de lijst staan en daarna het laatste puntje van mijnheer Van der Peet. Maar voor de hubs geef ik het woord aan mijnheer Koomen.

De heer KOOMEN: Volgens mij is dat voor een deel al in het twintigminutenstad aan bod gekomen. Wat we beogen met die hubs is eigenlijk de kracht van de hub te meten, want we willen allemaal sterke hubs zowel in Hoofddorp-Centrum als straks met de Noord/Zuidlijn. Ergens zou ik het mooi vinden als we een indicator hebben die de kracht van de hub meet en ook de stijging, of ontwikkeling in die hub kan meten. Volgens mij zijn daar wel ideeën voor, zeker bij de wat meer ingevoerde mensen dus ik wil een paar voorstellen om de ontwikkeling van die hubs in onze gemeente te meten en ook te kijken hoe snel die zich ontwikkelen.

De VOORZITTER: Ik zag mijnheer Van der Peet daar al een idee bij hebben.

De heer VAN DER PEET: Ja zeker, daar had ik ook een informatieve vraag over gesteld want ik denk dat bijvoorbeeld de gegevens over het gebruik van de voorzieningen die er bij een hub zijn heel wat zeggen over de evenwichtigheid van voorzieningen bij hubs; doen we het juiste op de juiste plek? Ik kan me bijvoorbeeld herinneren dat er afgelopen jaar, of misschien is het het jaar daarvoor geweest, bij de HOV in Nieuw-Vennep van de ene halte fietsrekken en stallingsplekken zijn verplaatst naar een andere halte. Waarom? Omdat er bij de een een tekort was en bij de andere een overschot. Dat zijn heel effectieve maatregelen en als je via alle partners gegevens kunt krijgen van het gebruik van P&R-terreinen, van de fietsenstallingen, maar ook bij wijze van spreken hoeveel reizigers door de poortjes gaan, kun je met dat soort gegevens altijd wat doen.

De VOORZITTER: Nog anderen ideeën over de kracht van de hubs en hoe je die in kaart kunt brengen? Mevrouw Kliphuis.

Mevrouw KLIPHUIS: Dank u wel voorzitter. Volgens mij zat er al een voorzetje in de stukken die we hadden gekregen van onze ambtenaren en dat heb ik ook benoemd in de twintigminutenstad. Je kunt per vervoersknooppunt of per hub meten hoeveel richtingen je op kunt gaan en dat lijkt me een eerste aanzet. Ik denk ook dat het onze ambitie moet zijn om een eerste aanzet hier te gaan doen, om die kracht van zo'n hub te meten met een aantal faciliteiten die daar omheen zitten. Dat zie je daar ook bij.

Ik denk dat dat ook aangeeft hoe die twintigminutenbereikbaarheid dan vervolgens kan worden gefaciliteerd.

De VOORZITTER: Ik kijk even rond, nog iemand over de kracht van de hub? Dan geef ik het weer terug aan mijnheer Koomen, kunt u daar iets mee?

De heer KOOMEN: Volgens mij is het belangrijk om met elkaar uit te spreken dat dat dan verder uitgewerkt wordt dus volgens mij is dat dan zo voldoende.

De VOORZITTER: Die vraag stel ik zo meteen nog even aan het college denk ik. Mijnheer Van der Peet.

De heer VAN DER PEET: Ik wilde nog even iets toevoegen want ik heb natuurlijk de laatste tijd veel gesprekken gevoerd, binnen de werkgroep en met andere gemeenten. Die flexibiliteit en die functie van die hub vind ik heel interessant want waar we nu elke keer denken in verbindingen van A tot G, soms, kunnen we wel denken 'zijn kortere verbindingen naar die hubs misschien een veel betere oplossing voor de mobiliteit?' Bijvoorbeeld een aantal superhubs als Nieuw-Vennep station en Hoofddorp station. Daar gaan alle lijnen heen en daarna kun je via het vervoer dat daar wordt aangeboden heel snel verder. Dat is in andere gemeenten zo, bijvoorbeeld gemeente Teylingen. Met Sassenheim en Voorhout hebben ze daar twee heel sterke hubs en daar gaat alles naar links en rechts. Dat is een idee waar we ook eens over na kunnen denken. Hoe kunnen we daar meer gebruik van maken?

De VOORZITTER: Zijn er collega's die daar nu op willen reageren in het kader van de kracht van de hubs? Mevrouw Kliphuis?

Mevrouw KLIPHUIS: Ik denk dat meerdere buurgemeenten daar ervaring mee hebben. Ook Amsterdam heeft net het vervoersplan omgegooid waarbij er veel meer met centrale lijnen en hubs wordt gewerkt waar kan worden overgestapt. Dus ik denk dat er al heel veel kennis van is en er manieren van meten zijn om daar de kracht van in te gaan zetten.

De VOORZITTER: Zelfs in onze eigen VRA dus. Mijnheer Koomen nog een laatste reactie? Nee, dan geef ik het woord aan mijnheer Van der Peet voor het laatste onderwerp. Ik kan het even niet samenvatten maar dat kan mijnheer Van der Peet vast zelf heel goed.

De heer VAN DER PEET: Ja, ik had mijn punt natuurlijk eigenlijk al behandeld samen met het voorstel van mevrouw Kliphuis maar ik denk dat als we het hele debat zo aanhoren, er een aantal elementen is waar de raad duidelijk prioriteit bij legt, om daar de indicatoren voor vast te leggen en om te kijken of je dan niet een aantal dingen kunt bundelen. Ik denk dat dat een duidelijke opdracht is en dat was ook het punt dat ik wilde inbrengen want we hebben nu tien ambities liggen en ik denk dat dat er veel te veel zijn. Volgens mij kun je dat beter terugbrengen naar een aantal waarin dat gebundeld is, waarbij je ook echt outcome- en outputindicatoren kunt vaststellen om te kijken wat het effect is van gemeentelijk beleid. Als je niet kunt vaststellen of het gemeentelijk beleid iets bijdraagt aan een ambitie, is het eigenlijk een beetje een lege huls wat mij betreft, dus ik denk dat we alle collega's daar wel over horen praten, prioriteren en kijken of je dingen kunt bundelen.

De VOORZITTER: Zijn er nog raadsleden die hierop willen reageren? Ik geef ook nog even het woord aan het college, maar eerst mevrouw Kliphuis.

Mevrouw KLIPHUIS: Ik wil een aanvulling doen op mijnheer Van der Peet. Ik denk dat we heel duidelijk in ons debat drie grote ambities naar voren hebben gebracht: over de twintigminutenstad, over de veiligheid en onze overwegingen daarbij en over klimaat en overlast, wat we belangrijk vinden dat er gedeeld wordt hier, waar we behoefte aan voelen om ook debat over te voeren. Ik denk dat dat ook de kern is van de streefwaarden; waar hebben wij behoefte aan om discussie met het college over te voeren? Ik denk dat heel duidelijk is dat dat de drie onderwerpen zijn.

De VOORZITTER: Zo wilde ik dat ook vragen, maar eerst nog mijnheer Salhi namens HAP.

De heer SALHI: Volgens mij was de vraag al gesteld en ik denk dat mevrouw Ruigrok dat ook heeft opgenomen, maar eens per jaar zouden we graag geïnformeerd worden want dan kunnen we ook de diepte in als het gaat om de indicatoren en over het bewaken daarvan en natuurlijk over wat de maatschappelijke effecten daarvan zijn. Dus dat zou een mooie uitkomst zijn.

De VOORZITTER: Mijnheer Van der Peet.

De heer VAN DER PEET: Ik wil nog even reageren op mevrouw Kliphuis. Het gaat mij iets te snel om een ideetje dat hier in een sessie wordt geroepen meteen als input voor mobiliteitsmonitor mee te geven. Ik denk dat de richting goed is maar we moeten daar uiteraard nog veel verder over praten allemaal en ik denk dat we ons allemaal even moeten inlezen in wat dat principe nu inhoudt en hoe het college dat kan vertalen. Want er ligt gewoon een mobiliteitsvisie waarin eigenlijk de kernwaarden staan. Dus dat wilde ik nog even in reactie op mevrouw Kliphuis zeggen. Ik heb hier die drie toch iets anders meegekregen.

De VOORZITTER: Ik zeg daar als voorzitter niets van. Mijnheer Schaap.

De heer SCHAAP: Dank u wel. Ik hoor eigenlijk bij de vorige sprekers mijn betoog uit de eerste termijn terugkomen. Dat vind ik fijn. Inderdaad, in de basis een paar onderwerpen waar je naar wilt streven op zo kort mogelijke termijn. Inderdaad, we zouden er als raad dan nog eens naar moeten kijken welke onderwerpen we dan zouden willen want u noemt drie voorbeelden en het zijn hartstikke mooie voorbeelden, maar ik vind openbaar vervoer ook een heel belangrijk onderwerp en dat mis ik er dan in. Dus misschien dat we daar dan nog eens met elkaar een gesprek over aan zouden moeten gaan, maar het is een mooi streven.

De VOORZITTER: Mijnheer Beusenberg, SRH.

De heer BEUSENBERG: Dank u wel voorzitter. Ik ben het wel eens met wat mijnheer Salhi zegt dat we wel op de hoogte moeten worden gehouden over de voortgang hiervan, hetzij ieder jaar, elke twee jaar of elke twintig minuten, waar we uiteindelijk naartoe willen, met de twintigminutenmaatschappij. Ik sluit me aan bij de woorden van mijnheer Salhi.

De VOORZITTER: Mijnheer Schouten, GroenLinks voor ik het woord weer geef aan het college.

De heer SCHOUTEN: Dank u wel voorzitter. Ik vind drie ambities ook te kort door de bocht. Ik vroeg me al af: wat gaat deze sessie opleveren? Ik denk dat we gewoon de benen op tafel moeten leggen en hier stevig op door moeten gaan want politiek zijn we het volgens mij wel eens. Er zijn wat nuances hier en daar maar dit moeten we goed gaan uitpakken want anders zie ik het als natte sneeuw op mijn bureau verdwijnen. Dank u.

De VOORZITTER: Dat is maar de vraag, die vraag stel ik nu graag aan het college. U heeft heel veel gehoord, heeft u dingen meegenomen.

Wethouder RUIGROK: Het zou gek zijn als dat niet zo was, ik heb heel veel suggesties gehoord en ook heel veel eenduidigheid, over belangrijke indicatoren die we mee moeten nemen. We gaan die suggesties ook wegen, dus 'hoe haalbaar en betaalbaar zijn ze?' Hoe gaan we daarmee om? We proberen die meteen te verwerken in de monitor van december en dan komen we – om op de vraag van mijnheer Salhi terug te komen – elk jaar met die monitor. Sommige indicatoren zullen elk jaar een groot verschil geven, andere veel minder en de ene keer zal dat relevanter zijn dan de andere maar de toezegging is wel dat we elk jaar die monitor vullen. Om nog even te reageren op mijnheer Van der Peet, je hoeft wat mij betreft die ambities niet per se aan te passen want je kunt met je investeringsagenda elke vier jaar je prioriteiten aangeven. Na de verkiezingen ga je dat ook weer opnieuw inkleuren. Dus dan kun je ook met de partijen weer kijken naar 'laten we daar meer focus op leggen'. Maar die visie had mijn voorganger met verre blik vooruit, ik meen tot 2028 al vastgesteld dus dat is de manier waarop we ermee omgaan om het zo goed mogelijk te verwerken in de monitor van december en dan bespreken we het en om dat prachtige woord nog maar eens te gebruiken, dan zijn er ook dingen adaptief, natuurlijk, daar willen we nog een beetje aan draaien'.

De VOORZITTER: Ik had in de sessie nog een duidelijke vraag gehoord over het meldpunt Veiligheid, kunt u daar iets over zeggen?

Wethouder RUIGROK: Ik denk dat dat een goede suggestie is. We halen ook altijd knelpunten op bij dorps- en wijkraden, maar als dit ook een open kanaal is waar inwoners gebruik van kunnen maken, lijkt me dat alleen maar goed. Daarmee wil ik niet meteen de verwachting wekken dat je elk knelpunt kunt oplossen, maar het is wel goed om die melding te hebben om te weten 'is het dan inderdaad een gevaarlijke situatie, valt er iets te doen aan die weginrichting of anderszins?'

De VOORZITTER: Tevreden hiermee, mijnheer Beusenberg?

De heer BEUSENBERG: Ik ben zeker tevreden dank u wel.

De VOORZITTER: Mijnheer Salhi, namens de HAP.

De heer SALHI: Ik bedenk me ineens dat we wel een dergelijk meldpunt hebben over allerlei misstanden in het verkeer en dergelijke dingen, dus misschien kan dat verder uitgebouwd worden.

Wethouder RUIGROK: Ik dacht dat we gewoon een algemeen meldpunt hadden waarbij we het vuil en ongemak en weet ik wat… Maar we gaan het uitzoeken en het lijkt me gewoon een goede aanvulling op het verzamelen van knelpunten.

De VOORZITTER: Toch nog, mijnheer Beusenberg?

De heer BEUSENBERG: Dank u wel voorzitter, om even op mijnheer Salhi te reageren. Ik heb het net even nagekeken, we hebben een meldpunt voor bestrating en vuilnis en al dat soort zaken en dan de knop 'overige', maar misschien is het handig om duidelijk te maken dat het om verkeerssituaties gaat daar.

De VOORZITTER: Dank, ik kijk even rond. Zijn er nog anderen die nog iets meer willen dan de toezegging die we nu hebben gehoord van het college? Dan denk ik dat we een goed debat hebben

gehad en dat we in december als de rapportage er is er weer verder over gaan spreken. Dan dank ik allen voor de inbreng en ik sluit de vergadering.