

**VERSLAG VAN DE SESSIE VAN DE RAAD DER GEMEENTE HAARLEMMERMEER  
OP DONDERDAG 13 MAART 2025**

**Onderwerp: Nota Actieplan Verkeersveiligheid 'Prettig bewegen, Veilig onderweg'**

Voorzitter: dhr. M. Achterbergh,

De leden: mw. B.M. Antolini, dhr. S. Blanckstein, dhr. P.J. Boerman, mw. R.F. Hussain (vanaf 19.20 uur), dhr. C.L. Klaassen, dhr. E.J. van der Peet, dhr. A. de Ruiter, dhr. J.J. Schaap, mw. C.R. Smand, dhr. J.C. Soellaart, dhr. H.P. Spijker, dhr. K. Sulmann

Griffier: mw. J. Zuidervliet

Portefeuillehouder: mw. M.H. Ruigrok

Insprekers: dhr. H. van der Ploeg

---

De VOORZITTER: Goedenavond allemaal, van harte welkom bij deze sessie. We gaan het hebben over de nota Actieplan Verkeersveiligheid 'Prettig bewegen, Veilig onderweg', eindelijk een titel die we wel kunnen uitspreken. De nota vraagt geen beslissing van de raad, maar werd in eerste instantie alleen ter informatie aangeboden. Op verzoek van de raad wordt de nota echter toch vanavond besproken. We starten zoals u gewend bent straks met de eerste termijn, daar hebt u uw spreektijd, gevolgd door een tweede termijn in een vrij debat. Ter afronding van de eerste termijn zal het college, wethouder Ruigrok, reageren op de gestelde vragen en u weet dat technische vragen niet zijn toegestaan. Voordat wij aan de eerste termijn beginnen, heeft zich één inspreker gemeld en dat is de heer Van der Ploeg, u mag alvast naar voren komen mijnheer Van der Ploeg. Mijnheer Van der Ploeg, u bent geïnformeerd over uw spreektijd, u hebt vijf minuten en daarna heeft de raad de mogelijkheid om vragen aan u te stellen. Voor de collega's, de inspreektekst staat al in iBabs. Als u zover bent dan hebt u het woord.

De heer VAN DER PLOEG: Geachte gemeenteraad, dank voor het Actieplan Verkeersveiligheid. De plaatjes die ik aangeef staan al in de tekst online, dus die kunt u zo bekijken. Vanuit de Fietsersbond kijken we vooral naar de acties gericht op de fietsers en de andere gebruikers van de fietsinfrastructuur. Als het om de veiligheid gaat, moeten we onderscheid maken tussen de veiligheid van de infrastructuur, het gedrag en de sociale veiligheid. In de verkiezing Fietsgemeente 2024 behaalden we de score van nummer 311 van de 342 gemeenten, dit als resultaat van de 236 gebruikers van onze fietsinfrastructuur, die de 28 enquêtevragen invulden. Sommigen van deze subjectieve beoordelingen komen terug in het actieplan. De verbeterpunten worden gestuurd vanuit de verkeersslachtoffers, helaas is niet duidelijk welke aanpak is gericht op de ongelukken met de auto's en welke voor fietsen. Ook de combinatie van slachtoffer en de tegenpartij komt niet in beeld en daardoor blijft de olifant in de kamer onderbelicht. In bijgaand plaatje, Vervoerswijze verkeersdoden versus tegenpartij, is te zien dat er veel te voorkomen valt als de tegenpartij de auto is. De Fietsersbond streeft er al jaren naar om overal binnen de bebouwde kom de snelheid terug te brengen naar 30 km per uur. Binnen woonwijken is dat al vaak geregeld, maar bij de GOW wordt vaak aan de 50 km per uur vastgehouden. Dit kan volgens de regels omdat de weg veilig is voor auto's en langrijdend fietsverkeer. Helaas worden aan het oversteken door de fietsers geen eisen gesteld. Wel zijn er op de GOW30 soms fietsstroken, maar laat je daar je kind alleen fietsen, kun je ernaast fietsen, durf je je grootouders daar nog wel te laten fietsen en mogen of willen de grootouders daar wel de kinderen met de fiets uit school halen om ze bij hen thuis op te vangen? Zijn de snelheden van de langrijdende bussen of vrachtwagens op de GOW30 inderdaad 30 km per uur of

is dit de V85 30 km per uur? Zie het volgende plaatje Overlijdenskans versus snelheid. Bedenk daarbij dat de bumperhoogte van een SUV niet meer op kniehoogte is en daardoor zijn de verwondingen op het onderlichaam zwaarder. Inzetten op intelligente speed adaption, ISA, door de gemeente via de landelijke politiek kan een forse besparing opleveren aan borden en wegenbouw. In dit actieplan ontbreekt het beheer van de zichtlijnen waarmee je de ongevallen kunt voorkomen. Er zijn drie types, het rijzicht, het stopzicht en het oprijzicht. De CROW-richtlijn gaat uit van het rijzicht waarin je acht à tien seconden de tijd hebt om te zien wat er op je afkomt, de vier en de vijf seconden zijn aangegeven als minimum. In bijgaande tabel is dit uitgewerkt, de afgelegde afstand en de tijdseenheid bij de verschillende snelheden. Daarbij gaat het niet alleen om je eigen snelheid, maar ook om die van het andere verkeer. Hinderlijke bermbeplanting of geparkeerde auto's of busjes, maar ook bouwketen en dergelijke dienen voorkomen te worden. Particuliere beheerde situaties dienen in de AVP of iets dergelijks te worden opgenomen zodat deze mensen hierop kunnen worden aangesproken. Ook afslaand verkeer dient goed zicht te hebben op achteropkomend fietsverkeer op een vrijliggend fietspad, uitbuigen van het fietspad zodat de snelle fietsers goed in beeld komen is belangrijk. Ook de zichtlijnen bij een rotonde zijn van belang, een uitloper van een kruising van de fietspaden die vlak na een rotonde ligt, hoort zoveel afstand te hebben dat de automobilist op de rotonde tijd heeft om de richting van de snelle fietser te kunnen bepalen. De zichtlijnenproblematiek is belangrijk voor zowel de verkeersveiligheid als de sociale veiligheid. Dank u wel voor uw aandacht.

De VOORZITTER: Dank u wel voor het inspreken. Dan kijk ik even naar de collega's, ik zie twee vragen. Dan ga ik eerst naar de heer Boerman en dan naar de heer Van der Peet. De heer Boerman.

De heer BOERMAN: Ja voorzitter dank. Mijnheer Van der Ploeg, fijn als u blijft zitten want ik heb een vraag aan u. Ik kon de heer Van der Ploeg heel goed volgen, zijn hele inbreng, maar bij één ding vraag me af hoe hij het bedoelde. Ik hoorde dat u zei 'helaas worden er aan het oversteken door de fietsers geen eisen gesteld' en mijn vraag is of u daar echt bedoelde 'het oversteken door de fietsers' of 'de oversteken door de fietsers' want daar zit volgens mij echt wel een verschil tussen, het een is namelijk het gedrag van de fietser en het andere is de fysieke inrichting.

De VOORZITTER: De heer Van der Ploeg.

De heer VAN DER PLOEG: Het gaat vooral om de fysieke inrichting. Neem de Nieuweweg, de oversteek vanaf het Dick Tromfietspad, als je daar vanaf de Nieuweweg naartoe wilt dan moet je daar in één keer die 50km-weg oversteken en daar is niks geen vluchtheuvel of belijning, dan moet je gewoon maar wachten tot je aan twee kanten tegelijkertijd het verkeer hebt en dan kun je pas oversteken. Daaraan worden geen eisen gesteld.

De VOORZITTER: Een aanvullende vraag?

De heer BOERMAN: Nee, die is helder. Ik zal hem meenemen in mijn betoog.

De VOORZITTER: Dank u wel. Mijnheer Van der Peet, CDA.

De heer VAN DER PEET: Dank u wel voorzitter. Mijnheer Van der Ploeg, dank u wel voor het inspreken. Voor de zoveelste keer zou haast willen zeggen, hartstikke positief altijd dat u hier komt. Op korte termijn wordt er ook een sessie over het onderhoud van fietspaden gepland en ik denk dat uw inbreng daar ook gewenst is. Bent u daarvan op de hoogte want ik denk dat een deel van de punten die u noemt minder heeft te maken met beleid, maar ook met onderhoud en zichtbaarheid van belijning en dergelijke. Bent u op hoogte van die sessie? U bent van harte uitgenodigd.

De VOORZITTER: De heer Van der Ploeg.

De heer VAN DER PLOEG: Ik geloof het niet, dan moet ik verder kijken in mijn agenda maar dank u wel voor de tip.

De VOORZITTER: Dan zijn alle vragen gesteld als ik het zo zie. Mijnheer Van der Ploeg, dank u wel voor uw inspreken en dan gaan we met het debat beginnen, u mag weer plaatsnemen op de tribune. Er hebben zich stiekem al een aantal mensen aangemeld, toen ging het in een keer heel snel en als u het woord wilt dan laat u het even middels een gebaar weten. De eerste die het woord krijgt is EEN Haarlemmermeer, de heer Spijker.

De heer SPIJKER: Voorzitter, dank u wel. Complimenten trouwens voor het Actieplan Verkeersveiligheid. Ik begin even met de schoolzones. Vorige week voerde de Oranje Nassauschool een duidelijke actie die landelijke aandacht kreeg, de jonge leerlingen vormden een menselijke slinger van 500 meter om automobilisten af te remmen. De Burgemeester Amersfoordtlaan in Badhoevedorp wordt veel te veel gebruikt als een snelweg terwijl de kinderen hier moeten oversteken. Er staan nu grote plannen voor de toekomst op stapel, maar snel schakelen moet nu. Ook bij diverse andere lagere scholen blijkt dat de schoolzones onvoldoende zijn beschermd tegen de andere drukke verkeersdeelnemers. Hiervoor heeft EEN Haarlemmermeer twee oplossingen en graag horen we een reactie van het college.

1, maak een vernauwing met de fietsstraat op de weg bij scholen waarbij de fietsers voorrang hebben op de auto's en ander zwaar verkeer en daarna kan de weg weer breder worden.

2, voorzitter wilt u zorgen voor duidelijke borden met 'Schoolzone'? Geef op het wegdek een gekleurde waarschuwing, onder andere in Badhoevedorp is die niet aanwezig, helaas onvoldoende, en zorg voor snelheidsremmende maatregelen. Dan als laatste want ik weet dat ik een korte termijn heb. In uw rapportage worden onder andere het Beursplein, de Polaris en de Taurusavenue in Hoofddorp en de Sloterweg en de Burgemeester Amersfoordtlaan in Badhoevedorp als hotspots aangewezen, voorzitter laten we nou geen langetermijnacties plannen, maar snel concrete maatregelen nemen om ongelukken te voorkomen. Dit was het.

De VOORZITTER: Dank u wel mijnheer Spijker. Dan gaan we naar de volgende partij, dat is D66. Mevrouw Smand, u hebt het woord.

Mevrouw SMAND: Dank u wel voorzitter, dat is eerder dan ik dacht maar heel mooi. Voorzitter, collega's. Frontale aanrijding Drie Merenweg, beide bestuurders zwaargewond en afgevoerd naar het ziekenhuis. Voetganger geschept op de Pa Verkuijllaan in Badhoevedorp en met zeer ernstig letsel naar het ziekenhuis gebracht. Twee zwaargewonden bij aanrijding tussen motor en auto in Vijfhuizen. Een dodelijke aanrijding op de Rijnlanderweg in Nieuw-Vennep, een 19-jarige motorrijder overleed ter plekke. Dat is slechts een beperkt aantal voorbeelden dat je vindt als je even googelt op 'verkeersongevallen in Haarlemmermeer' en wij zijn geen uitzondering, het wordt drukker en we hebben meerdere voertuigen op allerlei wegen, dus er gebeuren ook meer ongelukken en we hebben hier aardig wat te doen. We lezen bijna dagelijks berichten in de media en ik schrik er toch iedere keer weer van, zeker als moeder van een dochter die werd geschept door een auto op de Burgemeester Amersfoordtlaan in Badhoevedorp. De automobilist reed door en gelukkig is ze er goed vanaf gekomen, maar dat geldt niet voor vele anderen. Daarom sta ik hier, omdat we deze negatieve trend moeten doorbreken omdat te veel mensen in onze polder slachtoffer worden van een verkeersongeval, van jongeren tot ouderen. Ik zou een heel betoog kunnen houden over het plan en de inhoud maar ik ben geen verkeersdeskundige. Ik wil wel heel graag beginnen met dikke complimenten voor dit plan dat er nu ligt. Met een uitgebreid actieplan... Het plan erkent de urgentie, de ambitie is helder, nul verkeersslachtoffers in 2050, en alleen met ambitie redden we levens. Toch nog een paar opmerkingen.

We zouden aan het college willen vragen of het mogelijk is om scherpere keuzes te maken, met andere woorden bijvoorbeeld handhaven mag geen sluitstuk zijn. Zonder echte pakkans veranderen gevaarlijke situaties niet en gaan we dan ook lobbyen voor extra flitspalen, slimme camera's en andere mogelijkheden om die handhaving ook echt in de praktijk te kunnen brengen. Een snelheidsverlaging moet in de praktijk werken, we kennen allemaal het probleem van de 30km-zones waar handhaving ingewikkeld is en waar iedereen zo langzamerhand wel weet 'ik kan er gewoon harder rijden want er wordt toch niet geflitst'. Wat kunnen we daaraan doen, kunnen we prioriteit geven aan de echt gevaarlijke plekken en kunnen we ook iets meer meten als het gaat om welke snelheidsverlaging we in een jaar bereiken, wat de handhavingseffecten zijn en hoe onze bewoners in maat en getal de verkeersveiligheid in onze polder echt ervaren?

De VOORZITTER: Rondt u af mevrouw Smand, uw tijd is om.

Mevrouw SMAND: Ja ik rond af voorzitter. Verkeersveiligheid is geen luxe, het is een pure noodzaak. Er ligt een mooi plan. We roepen het college op: durf te kiezen, stel prioriteiten en zorg dat iedereen in Haarlemmermeer echt veilig onderweg is. Dank u wel.

De VOORZITTER: Dank u wel mevrouw Smand. Dan gaan we naar de heer Klaassen van HAP.

De heer KLAASSEN: Voorzitter, dank u wel. Het Actieplan Verkeersveiligheid, wederom een mooi product van de afdeling Verkeer en Vervoer en ik sluit me bij de vorige sprekers aan, complimenten daarvoor. Wij vroegen ons af of het veilig genoeg is en daar zal ik straks op terugkomen. HAP ziet een dossier van 55 pagina's nog zonder de bijlages met hoe we de veiligheid op de meeste wegen binnen onze gemeentegrens willen verbeteren of gaan verbeteren, maar zoals in het stuk ook is te lezen staat of valt het meeste met het gedrag van ons als verkeersdeelnemers. Voorzitter, naar ons idee zou het goed zijn om een extra grafiek in dit actieplan mee te nemen, namelijk een stukje demografie, het aantal incidenten afgezet tegen de demografie van onze inwoners, dan kunnen we ook duidelijk en snel zien of een bepaalde groep meer incidenten heeft doordat er simpelweg meer mensen in deze groep zitten, dan kunnen we er ook makkelijker op sturen of het in ieder geval inzichtelijk maken. Er wordt in het stuk ook gesproken over schoolzones zoals mijnheer Spijker van EEN Haarlemmermeer net ook aangaf. Als ik dan kijk naar mijn directe leefomgeving dan staan er auto's rijen dik en op dagen dat er activiteiten bij mij in de wijk zijn, wat minimaal één dag in de week is, staat alles vast en vol. Daar is inderdaad ook aandacht voor nodig. Via inwoners hoor ik dan ook regelmatig dat handhaving het niet eens kan bijbenen om de foutparkeerders in de schoolzone aan te spreken of zelfs te bekeuren, het is gewoonweg te veel werk. We zijn dan ook blij met de oproep om het liefst te voet of op de fiets naar school te komen, het stappen en het trappen wordt op dit moment breeduit gecommuniceerd, we hebben dat ook op de social media van de wethouder voorbij zien komen. HAP zag ook de korting op fietshelmen in het stuk voorbijkomen en we zijn erg benieuwd of het animo zo hoog is als wij nu denken. We zijn hier voorstander van en horen dan ook graag bij de voortgangsrapportage Mobiliteit of deze actie ook zo aanslaat als het stuk doet vermoeden. HAP hoort bij de voorjaarsrapportage wat het maximale budget is en of we daar al op zitten en stuurt bij indien nodig. Het gaat om een kwetsbare doelgroep. Op pagina 38 lezen we een stuk over flitspalen, wat mevrouw Smand net ook al aangaf, en dat kunnen we daar mooi in meenemen. Inderdaad zijn ook 30km-wegen, zoals we het vorige gebiedsbezoek hadden, erg benodigd en ook de motie Flitspalen die we hebben ingediend en die raadsbreed is aangenomen en gesteund kwam erin voor. Voorzitter, ik sluit af met de vraag die ik in het begin stelde, is het genoeg? Voor verkeersveiligheid kunnen we nooit genoeg doen, eenieder die met een ongeval te maken krijgt is er één te veel. HAP hoopt samen met u dat we in 2050 kunnen kijken naar een zeer laag cijfer dat de nul benadert of zelfs heeft bereikt. Voorzitter, dank u wel.

De VOORZITTER: Dank u wel mijnheer Klaassen. Dan gaan we naar uw buurman, de heer Schaap

van Forza!

De heer SCHAAP: Dank u wel voorzitter. Verkeersveiligheid is geen luxe, het is een basisvoorwaarde voor een leefbare gemeente, iedereen in Haarlemmermeer moet zich veilig en vlot kunnen verplaatsen of dat nou lopend, fietsend met de auto of met het OV is en daarom is het goed dat er een actieplan ligt, dat is helaas nodig. We zien ook dat er steeds meer ongelukken gebeuren, we staan helaas in de top 3 van plaatsen met de meeste verkeersongelukken en dat moet worden verminderd. Als Forza! zien we dat er kansen blijven liggen en onveilige situaties moeten echt worden aangepakt, het liefst voordat er ongelukken gebeuren. In het plan wordt gesproken over een risicogestuurde aanpak en dat is terecht, we moeten niet wachten tot er slachtoffers vallen, maar proactief ingrijpen op plekken waar de kans op ongelukken groot is. Een voorbeeld daarvan dat wij willen meegeven... Er zijn er al wat genoemd, maar wat nog niet is genoemd, is bij de rotonde in het centrum van Hoofddorp en ik kan hem voor het eerst alvast zo noemen, bij de Kruisdorp-fontein. Hier zorgen de onoverzichtelijke situaties al jaren voor gevaarlijke interacties tussen fietsers en automobilisten en Forza! wil dat verkeersveiligheid niet alleen op papier prioriteit krijgt, maar ook in de praktijk en dat geldt niet alleen voor grote knelpunten, fietsveiligheid verdient in dit plan wat meer aandacht, zeker nu we een enorme toename van elektrische fietsen, fatbikes en speedpedelecs zien. De snelheid waarmee deze voertuigen zich door het verkeer bewegen, zorgt voor risico's, vooral op de fietspaden die hier niet op zijn ontworpen en we missen in dit actieplan toezeggingen voor het aanpassen van fietsinfrastructuur en veilige oversteekplaatsen. Forza! wil dat er duidelijke voorrangregels voor fietsers op kruispunten en rotondes komen en dat er meer veilige oversteekplekken worden aangelegd want goede bereikbaarheid en verkeersveiligheid moeten hand in hand gaan en een veilig fietspad dat niet aansluit op logische routes schiet zijn doel voorbij. Een ander punt waar we eigenlijk verbetering willen zien, is de verkeersveiligheid rondom scholen. Uit de evaluatie van schoolzones blijkt dat het verkeerslabel 'Ster in het verkeer' nauwelijks tot geen impact heeft en dat is ook niet vreemd want scholen hebben het al druk genoeg en een certificaat op de deur verandert niets aan het gedrag van weggebruikers. De enige juiste oplossing is om veilige schoolzones als norm te hanteren en niet als beloning. Kinderen moeten in een veilige omgeving kunnen opgroeien, ongeacht of een school een verkeerslabel heeft of niet en als dat niet samen met de scholen kan dan moeten we dat gewoon als gemeente doen. Verkeersveiligheid gaat niet alleen over infrastructuur maar ook over gedrag, waaraan ik eigenlijk al refereerde, en gelukkig wordt dat in dit actieplan wel erkend, maar we missen de daadkracht om hier iets mee te doen. Onder andere meer flitspalen, flexflitsers en slimme camera's moeten zorgen voor een structurele handhaving zodat snelheidsovertreders en afgeleide bestuurders niet weggelaten met gevaarlijk rijgedrag, daarvoor is een motie aangenomen, daar is net al aan gerefereerd. Tot slot...

De VOORZITTER: Rondt u af mijnheer Schaap.

De heer SCHAAP: Ik ben bij de afronding voorzitter. Tot slot eigenlijk de vraag hoe we het gaan betalen want het financiële overzicht laat zien dat veel maatregelen nog niet zijn gedekt en Forza! vindt dat verkeersveiligheid in de aankomende begroting een topprioriteit moet zijn. Het actieplan bevat goede reële uitgangspunten, maar mist eigenlijk de concrete acties om de verkeersveiligheid in Haarlemmermeer echt te verbeteren. Tot zover.

De VOORZITTER: Dank u wel mijnheer Schaap. Dan gaan we naar mijnheer Sulmann, GEZOND Haarlemmermeer.

De heer SULMANN: Dank u wel voorzitter. Bewustwording, educatie en gedragsbeïnvloeding zijn de belangrijkste onderdelen van het actieplan en dat klopt ook. Verkeersongelukken komen bijna altijd voort uit ons gedrag, dus dat is inderdaad wat je wilt bereiken, beter gedrag en dus minder ongelukken. Daarom steunen wij de inzet van smileys en dan vooral de uitbreiding van de smileys met

snelheidsregistratie. Niet alleen beloon je de goede weggebruikers, maar je registreert ook direct of de smiley werkt en zo niet of je in de toekomst een flitspaal kunt plaatsen, je hebt namelijk direct je dossier. Helaas zien we dat educatie en zachte gedragsbeïnvloeding niet altijd werken. Het uiterste redmiddel is dan handhaving, maar handhaving is dan wel weer uiterst effectief. Als simpel voorbeeld, in de trajectcontrole houdt iedereen zich aan de snelheid en gaat het aantal ongelukken drastisch omlaag. Wij steunen dan ook de verdere uitbreiding van trajectcontroles. Over dit uiterste redmiddel lezen wij dat wordt gekeken of gerichte handhavingsacties voor opgevoerde brommers en fatbikes en alcohol en drugs achter het stuur mogelijk zijn. Wat ons betreft, kijken we niet alleen, maar zetten we dit vooral ook in, beide wil je echt volledig uit het verkeer hebben en dan werken deze acties nou eenmaal heel goed. Verder steunen wij het aansluiten van Haarlemmermeer bij de oproep van de VRA om de bevoegdheden van de flitspalen over te hevelen naar de gemeente. Het is toch best bijzonder dat een ander gremium bepaalt of en waar flitscamera's op onze gemeentelijke wegen worden geplaatst, dit kunnen gemeenten natuurlijk zelf het beste. Dan nog even over de opmerking in het actieplan dat op de Drie Merenweg bij Vijfhuizen het gas stevig wordt ingetrapt. Dit is niet het geval, ter plaatse ga je van 100 naar 70 km per uur en als het stoplicht op groen staat, remmen velen niet af, dus er wordt vooral niet geremd. Afsluitend voorzitter. Het initiatief om een schoolstraat aan te vragen ligt bij scholen en om deze scholen een beetje te helpen, geldt dat ook voor de ventweg. Kan een school ook een aanvraag doen voor het afsluiten van de ventweg, zodat de doorgaande weg open kan blijven, zoals bijvoorbeeld aan de Waddenweg in Floriande? We horen het graag dat. Tot zover?

De VOORZITTER: Dank u wel mijnheer Sulmann en mevrouw Hussain van de PvdA, welkom bij de vergadering, voor de notulen. Dan gaan we door naar de ChristenUnie-SGP, de heer Soellaart.

De heer SOELLAART: Dank u wel voorzitter. De fractie van de ChristenUnie-SGP vindt het actieplan van groot belang, we zijn er blij mee. Inderdaad is elk ongeluk is er een te veel en is elk slachtoffer een ramp voor de betrokkenen en de omgeving. We merken dat de wethouder vaak goed op de hoogte is van de verkeersprobleempunten in onze gemeente en dat is maar goed ook. Op donderdag 6 maart jl. bleek maar weer dat overal in onze gemeente de inwoners zich zorgen maken over de verkeersveiligheid. Er gebeurt veel maar de opgave is ook enorm, zeker omdat er in Haarlemmermeer steeds meer inwoners, wijken en verkeersdeelnemers zijn en erbij komen. Als positieve feedback willen wij de volgende zaak meegeven. Wat betreft de realistische doelen schrijft u 'alle verkeersdeelnemers in aanraking komen met verkeerseducatie en campagnes'. Wij zijn benieuwd naar de uitwerking. Wat betreft de risicogestuurde aanpak missen wij de risicogroep Basisschool en concluderen uit het evaluatieonderzoek Schoolzones Haarlemmermeer dat overal bij scholen gevaarlijke situaties zijn. U geeft onder het kopje 'Wat gaan we daarvoor doen?' een aantal opties die wij van harte toejuichen, maar wat betreft handhaving blijkt u over een erg positief mensbeeld te beschikken en dat waardeer ik, ik ben tenslotte ook vaak de verkeersdeelnemer die niet expres in de fout gaat, maar volgens mij hoeft u zich niet te verontschuldigen dat u handhaaft. Wij begrijpen dat u eerst een handhavingsplan gaat opstellen, maar naar onze mening is handhaving een essentieel onderdeel van het succes van het actieplan. Tot zover voorzitter.

De VOORZITTER: Dank u wel voor uw bijdrage mijnheer Soellaart. Dan gaan we naar mevrouw Antolini, FVD.

Mevrouw ANTOLINI: Dank u voorzitter. De auto is meer dan een vervoermiddel, het is een symbool van persoonlijke vrijheid, economische groei en sociale vooruitgang. Het huidige veiligheidsplan lijkt een logisch initiatief, maar bij nadere beschouwing zien we een sluipend autoluw beleid, meer overheidstoezicht en maatregelen die de doorstroming verstoren. Voorzitter, uit onderzoek van de stichting Wetenschappelijk onderzoek Verkeersveiligheid blijkt dat overmatige verkeersborden en markeringen juist kunnen zorgen voor meer onzekerheid en onverwacht rijgedrag bij bestuurders, als

mensen worden overspoeld met regels en prikkels, vermindert hun eigen verantwoordelijkheid en alertheid wat juist gevaarlijke situaties kan creëren. Daarnaast blijkt uit de recente data van SWOV, dat 30km-wegen verantwoordelijk zijn voor 12% van alle verkeersdoden in Nederland. Ter vergelijking, op 70km-wegen is dat 2% en op 100km-wegen is dat 6%. 30km-wegen scoren dus niet per definitie beter op veiligheid dan andere wegtypen. Waarom? Omdat veiligheid niet alleen over snelheid gaat, maar vooral over wegontwerp, overzicht en gedrag. Op 30km-wegen delen auto's, fietsers en voetgangers vaak dezelfde ruimte wat leidt tot meer onverwachte conflicten. Ook blijkt uit SWOV-data dat mensen bij lagere snelheden minder alert zijn waardoor het risico op fouten juist toeneemt. Voorzitter, er wordt ook ingezet op gedragsbeïnvloeding, het uitbreiden van flitspalen, snelheidsdisplays en slimme camera's, wat simpelweg betekent, meer controle, meer boetes en minder vrijheid.

De VOORZITTER: Voordat u verdergaat mevrouw Antolini krijgt u een interruptie van de heer Klaassen, HAP.

De heer KLAASSEN: Voorzitter dank u wel. Ik wil mevrouw Antolini vragen of ze bekend is met de onderzoeken waaruit blijkt dat op 30km-zones de kans na aanrijding op lager letsel vele malen groter is dan op wegen met hogere snelheden.

De VOORZITTER: Mevrouw Antolini.

Mevrouw ANTOLINI: Ja het klopt dat een lagere snelheid minder ernstige ongevallen kan opleveren, maar dat betekent niet automatisch dat de invoering van meer 30km-zones overal de beste oplossing is en dat is wel het idee dat ik een beetje krijg met de plannen van de gemeente.

De VOORZITTER: Dat is voldoende antwoord denk ik, gaat u verder met uw betoog.

Mevrouw ANTOLINI: Dank u wel voorzitter. Verkeersveiligheid is uiteraard uiterst belangrijk, maar dat rechtvaardigt geen algemene autobeperkingen zonder bewezen effectiviteit. Laten we een realistisch beleid voeren, betere infrastructuur, slimme handhaving op gevaarlijke rijgedrag, maar geen massale snelheidssancties en gedragssturing. Dank u wel.

De VOORZITTER: Dank u wel mevrouw Antolini. Dan gaan we naar de heer Van der Peet, CDA.

De heer VAN DER PEET: Dank u wel voorzitter. Het aantal ongevallen en het aantal verkeersslachtoffers in Haarlemmermeer stijgt al enkele jaren en dat gaat tegen de landelijke trend in. Daarom heeft het CDA het college in de vorige periode al aangemoedigd om actie te ondernemen. Het verhogen van de verkeersveiligheid is dan ook als prioriteit opgenomen in ons coalitieakkoord en daarnaast zijn er twee moties aangenomen die hier ook betrekking op hebben. De gemeente heeft een meldpunt Verkeersonveilige situaties ingesteld om input van inwoners op te halen en de inzet van mobiele flitspalen is onderzocht. Het actieplan 'Prettig bewegen, Veilig onderweg' stemt ons tevreden, de kaders die we eerder hebben meegegeven komen goed terug en tot 2030 wordt € 2,8 miljoen extra geïnvesteerd om de trend te doorbreken en de verkeersveiligheid te verbeteren. Voorzitter, dat is echt heel hard nodig, het aantal verkeersdeelnemers groeit en de snelheidsverschillen nemen toe en het CDA vindt de doelstellingen die zijn geformuleerd daarom uitstekend, ze zijn ambitieus maar ook realistisch en vooral meetbaar. Hierdoor kunnen we bij de mobiliteitsmonitor de effectiviteit beoordelen en eventueel bijsturen. Eindelijk krijgen de toenemende snelheidsverschillen op de fietspaden de aandacht die het verdient. We lezen dat het college zich richt op een risicogestuurde aanpak met een focus om waar mogelijk ongevallen te voorkomen, 'kijken door de voorruit' wordt dat genoemd. Los van het feit dat niet alle verkeersdeelnemers een voorruit hebben, vragen wij ons af of het college ervan is doordrongen dat dit bij de gemeente ook om een andere focus kan vragen. Als voorbeeld noem ik de

pilot met bromfietsen op de IJweg. Daar wilde de gemeente eerder nog niet aan omdat de noodzaak niet uit de getallen naar voren kwam oftewel in de achteruitkijkspiegels was niets te zien terwijl er van alle kanten signalen via de voorruit zichtbaar waren. Hoe gaat de wethouder de juiste focus binnen de organisatie aanbrengen en de trend ook hier doorbreken? Als het gaat om bewustwording en educatie zien wij goede maatregelen, zo worden de handen ineengeslagen met de basisscholen en dat klinkt heel logisch, maar in 2024 deed mijn dochter verkeersexamen en ik was echt verbaasd dat dit niet op elke school gewoon standaard is, hier valt dus nog heel wat te winnen. Ditzelfde geldt voor handhaving. Wij vinden het jaarlijks opstellen van een verkeershandhavingplan verstandig zodat kan worden ingespeeld op ontwikkelingen zoals het gebruik van de fatbike. Daarnaast zijn we blij dat invulling wordt gegeven aan onze motie door locaties voor flexibele flitspalen aan te dragen. De komst van de zogeheten focusflitsers juichen we ook van harte toe, deze slimme flitsers kunnen zien of iemand bijvoorbeeld zijn telefoon tijdens het rijden gebruikt. Kortom het CDA is tevreden, stroopt graag de mouwen op om de verkeersveiligheid te verbeteren en daarnaast willen we bij dezen iedereen uitdagen om zelf ook eens in de spiegel te kijken want verkeersveiligheid begint gewoon bij je gedrag. Dank u wel.

De VOORZITTER: Dank u wel mijnheer Van der Peet. Dan gaan we naar GroenLinks, mijnheer Boerman.

De heer BOERMAN: Ja dank u wel voorzitter. Er is al heel veel gezegd en ik zal er een paar dingen uithalen. Als je het stuk zo leest, beseffen wij wat een ongelooflijke inspanning we als gemeente toch moeten doen om vooral de automobilist in toom te houden, wat een kosten en wat een maatregelen zijn nodig om andere verkeersdeelnemers tegen dit gevaar te beschermen. We blijven maar doen of dit onvermijdelijk is omdat we nu eenmaal een autogeoriënteerde gemeente zijn zoals in het stuk staat want elke keer blijkt dat niet de fatbike zozeer het gevaar is, het is vooral de auto, de olifant in de kamer, zoals de heer Van der Ploeg het net noemde. Waar we ook zijn tijdens gebiedssessies, of dat nu in Hoofddorp of in Beinsdorp is, steeds horen we hetzelfde verhaal, er wordt veel en veel te hard gereden, veel plekken worden als racebaan ervaren, het is gewoon wachten op de ongevallen en de vraag is vanavond, die is ook al eerder gesteld, of dit plan daar een voldoende antwoord op is. Dan eerst, de anderen hebben het ook gezegd, complimenten voor de grondigheid en realiteit van het plan, veelomvattend, diepgravend, een goede analyse, echt een sterk stuk, maar we missen ook nog een paar dingetjes. In de eerste plaats die automobilist. Hij wordt wel genoemd als doelgroep van verkeerscampagnes, maar er is dan weer geen indicator voor opgenomen. Wel als het gaat om de scholen en die snap ik ook, maar niet als het gaat om juist de veroorzaker van de meeste ellende. Als we zeggen dat gedrag zo belangrijk is, moeten we dat ook meetbaar maken en wij hebben dat bijvoorbeeld genoemd een huferscore. Het gaat daarbij ook om indirecte veiligheid, stoppen auto's bijvoorbeeld nog bij een zebepad? Het moet wel, maar het lijkt steeds minder te gebeuren en kunnen we dat soort huftergedrag niet ook in een indicator vangen? In de tweede plaats schrijft u 'wij vinden veiligheid van de zwakke verkeersdeelnemer belangrijker dan hun comfort' en dat klinkt logisch, veiligheid voor alles, maar als je even doordenkt, is het ook weer een knieval voor de veroorzaker van de onveiligheid en dat vinden we in veel gevallen toch echt een zwakgebod, het leek bijvoorbeeld op de Nieuwe Molenaarslaan te gebeuren, maar zo moeten we natuurlijk niet beginnen te denken als we zeggen het STOMP-principe te hanteren, dan moeten we juist de zwakke verkeersdeelnemer beschermen en niet hem of haar de doorgang versperren. Ten derde, daar komen we ook op een ander moment op terug, de centrumgebieden, het is nog niet eerder genoemd, maar het staat wel in het stuk. U noemt het als aandachtspunt, maar u noemt eigenlijk geen maatregelen terwijl we bijvoorbeeld bij de Kruisweg, de Concourslaan en de Tuinweg in Hoofddorp-Centrum een veel beter en aantrekkelijker centrum zouden krijgen als we daar veel resoluter zouden kiezen voor alleen venstertijden voor auto's, in ieder geval voor de veiligheid van de winkelbezoeker en dat is trouwens ook veel beter voor het winkelgebied aldaar. Samenvattend voorzitter, want ik ga afronden, als we durven te kiezen voor

veiligheid en leefbaarheid dan is dit een heel goede aanzet, maar we zijn er nog lang niet en we zullen als overheid toch echt nog altijd de zwakste verkeersdeelnemer beter moeten beschermen en als uitgangspunt moeten blijven nemen, bijvoorbeeld op zoveel mogelijk 30km-wegen.

De VOORZITTER: Dank u wel mijnheer Boerman. Dan kijk ik naar de heer De Ruiter, BVNL.

De heer DE RUITER Ja dank u voorzitter. Voorzitter, ik las dat de gemeente wil dat het aantal slachtoffers waarbij de inrichting van de gemeentelijke infrastructuur een rol speelt in 2030 substantieel is gedaald en dat is een lovenswaardig streven, maar mag ik daar dan ook direct uit opmaken dat het achterlijke tweerichtingsverkeer op de rotonde Beursplein in Hoofddorp wordt afgeschaft? Kortingsvouchers voor fietshelmen, daar is onze fractie natuurlijk niet voor, subsidiëren, mensen hebben hier een eigen verantwoordelijkheid in en die kunnen vast prima fietshelmen betalen van de besparing op brandstof of elektriciteit. Ook het succes van de trajectcontrole op de Drie Merenweg staat in het stuk genoemd. Ik vraag me dan af, en misschien kan de portefeuillehouder daar een reactie op geven, of er al meetbare en betrouwbare cijfers over het dalende aantal ongevallen en slachtoffers beschikbaar zijn. Dan handhaving, dat is hier ook al veelvuldig aangehaald. Wat onze fractie betreft, is de huidige handhaving behoorlijk willekeurig en weinig efficiënt, de pakkans voor gevaarlijk gedrag is laag, struikrovers die langs wegen staan waar het risicoprofiel niet heel hoog is en die beboeten voor enkele kilometers te snel draagt in onze ogen niet echt bij aan verkeersveiligheid en evenmin, mevrouw Antolini haalde het ook al aan, draagt de huidige verkeersbordenepidemie hieraan bij. Om de verkeersveiligheid wel efficiënt te verhogen is wat BVNL betreft een doelmatige handhaving noodzakelijk. Wat ons echter steeds onduidelijk blijft, is in hoeverre de gemeente hierop kan handhaven. Door de gemeente beheerde flitspalen zijn wat BVNL betreft daarin geen enkele optie omdat snel zal blijken dat de inkomsten die hieruit worden gegenereerd eerder voor de verhoging van de gemeentelijke inkomsten zullen worden gebruikt dan voor het verhogen van de verkeersveiligheid. Tot zover voorzitter.

De VOORZITTER: Dat is op de seconde in de tijd mijnheer de Ruiter. U hebt wel een technische vraag gesteld, dus daar gaat u vanavond geen antwoord op krijgen, die had u van tevoren moeten stellen. Dan gaan we naar de PvdA, mevrouw Hussain.

Mevrouw HUSSAIN: Dank u wel voorzitter. Ik weet niet of ik in herhaling ga vallen, maar dat zullen we wel zien. Op het moment dat je ergens vandaan vertrekt, of dat nou van je eigen huis, je werk of school is, iedereen gaat ervan uit dat hij of zij veilig naar huis terugkeert. In de meeste gevallen gaat het gelukkig ook wel goed, maar soms helaas niet. Verkeersveiligheid raakt ons allemaal, iedere dag, we nemen allemaal deel aan het verkeer en verwachten dat iedereen zich aan de verkeersregels houdt, of je op de fiets bent, in de auto zit of te voet gaat. Ook in onze gemeente neemt het aantal de verkeersslachtoffers toe, dat is een enge gedachte maar tegelijkertijd ook een signaal dat we altijd moeten kijken hoe we deze ongevallen kunnen verminderen. Het college heeft de raad de nota over de aanpak van de verkeersveiligheid gestuurd en dat is een zeer goede stap. De PvdA vindt het een mooi en uitgebreid actieplan, er staan heel veel punten in waarmee de verkeersveiligheid echt kan worden verbeterd. Wat we daarbij wel missen is een nadruk op concretisering. Ik weet niet hoe de collega's hierin staan, wellicht kunnen we het daar straks ook over hebben en misschien kan de wethouder hier straks ook op reageren, maar wat ons betreft, staan in dit actieplan nog niet voldoende concrete acties of uitwerkingen van de ambities die zijn gesteld. Een voorbeeld om het concreet te maken. In het actieplan staat een groot hoofdstuk over wat wij gaan en daarin wordt bijvoorbeeld gesteld dat 30 km per uur soms nog veel te snel is en dat wordt gekeken naar een lagere adviessnelheden. We vragen ons dan eigenlijk wel het volgende af. Heeft er een meting plaatsgevonden of gaan we die uiteindelijk nog doen, is er input van andere inwoners gekomen en hoe gaan we dat daadwerkelijk uitgebreid aanpakken? Hetzelfde geldt voor bijvoorbeeld rijden onder invloed of de campagnes met verkeerseducatie. Ik kan me voorstellen dat het een nota is en dat hier echt niet alles in kan staan qua uitwerking, maar het is wel goed om dit een keer met elkaar in de raad te bespreken, zoals welke plekken

echt die aandacht nodig hebben. Het gaat uiteindelijk niet alleen om het gedrag van de verkeersdeelnemers, maar ook om op welke wijze de weg is ingericht en hoe we omgaan met het blijvend in overtreding zijn van de verkeersregels. Verder zien we dat er een financieel overzicht van de uitvoering is gemaakt. Er staan hele mooie dingen in het actieplan die echt ook de uitvoering nodig hebben, maar het zou ook mooi zijn als die ambitie straks kan worden voortgezet. Er wordt namelijk eerst in 2025 € 1,1 miljoen voor vrijgespeeld, in 2026 weer € 365.000,00 en daarna zelfs ruim € 1,2 miljoen. Voorzitter, we weten allemaal dat we vanaf 2026 te maken krijgen met een financiële uitdaging waarbij het ook de vraag is of we deze middelen straks daadwerkelijk tot onze beschikking hebben om dit actieplan ook na 2026 zoals voorgesteld uit te voeren. Dit is wat de PvdA betreft echt een grote zorg want we willen dat er voldoende middelen zijn om het actieplan uit te voeren zodat het aantal verkeersongevallen in de nabije toekomst echt nul is. Ik verneem daarom ook graag van de wethouder hoe zij dit ziet. Tot zover voorzitter.

De VOORZITTER: Nog last minute een interruptie van het CDA, mijnheer Van der Peet.

De heer VAN DER PEET: Ja voorzitter even een vraag aan de PvdA. Kijk een actieplan, bent u het met ons eens dat een actieplan is bedoeld om die trend te doorbreken en dat het eigenlijk weer in het reguliere beleid van de grond moet komen als die trend is doorbroken. Eigenlijk heb je het nu over incidentele middelen die we nu inzetten en als die trend is doorbroken gaat het weer over op structurele middelen, hoe zie u dat zelf?

De VOORZITTER: Mevrouw Hussain.

Mevrouw HUSSAIN: De PvdA vindt dat we een actieplan opstellen om actie te ondernemen en dat wil uiteindelijk ook structureel doen, maar dan moet je daar wel de middelen voor hebben. Vandaar dat we ook zeker willen weten van de wethouder of we na 2026 voldoende middelen hebben om dat structureel te blijven doorzetten.

De VOORZITTER: U was volgens mij klaar met uw betoog en daarmee is de spreektijd van het CDA in de eerste termijn ook op, u bent allen gulzig met uw spreektijden zoals ik dat zie. Dan is er één partij die nog niet het woord heeft gevoerd en dat is mijnheer Blanckstein van de VVD.

De heer BLANCKSTEIN: Yes, dank u wel voorzitter. De VVD is blij dat het college de wens van de raad om een plan voor de verkeersveiligheid te maken nu heeft bewerkstelligd met het Actieplan Verkeersveiligheid 'Prettig bewegen, Veilig onderweg'. De laatste jaren stijgt het aantal verkeersslachtoffers in onze gemeente namelijk en de verwachting is dat dit blijft stijgen als we niks doen. Dus er moet wat gebeuren en we hopen ook dat dit met dit plan gaat lukken. Laat ik beginnen met aan te geven dat we als VVD de risicogestuurde aanpak van het college ondersteunen waarbij we vooral ook gaan focussen op het voorkomen van nieuwe gevaarlijke situaties, zo kunnen we proberen nieuwe hotspots te voorkomen. Bovenop de risicogestuurde aanpak die, zoals het college zelf zegt, door de voorruit en achterrauit kijkt, moet het college met de aanpak ook zeker niet vergeten de ervaringsexperts mee te nemen, zij zien uiteindelijk zelf met eigen ogen dagelijks gevaarlijke situaties op de weg die de deskundigen in de cijfers wellicht niet terugzien omdat niet alles wordt gemeld. De oproep aan het college is dus om goed te blijven luisteren naar inwoners en ondernemers die gevaarlijke situaties aankaarten, maar gelukkig zie ik dit bij het lezen van het stuk ook al terug. Het college wil namelijk met de risicogestuurde aanpak ook door de zijruit kijken en niet alleen door de voorruit en de achterrauit waarbij het oog houdt voor signalen en beleving van inwoners en ondernemers die zij bij de gemeente kenbaar maken, dus daarvoor dank. Daarnaast zijn we blij met het voornemen van het college om knelpunten zo veel mogelijk door middel van werk met werk aan te pakken. Hierdoor voorkomen wij dubbel werk en gaan we efficiënter om met de belastingcenten van

onze inwoners. De VVD-fractie rest echter wel één punt van zorg dat met de volgende passage heeft te maken en ik citeer: 'we zullen vanuit de STOMP-gedachte fietsers en voetgangers prioriteit geven bij het opstellen van bereikbaarheidsplannen bij werkzaamheden'. Mijn vraag is hoe het college dit precies voor zich ziet en de VVD wil het college op het hart drukken dat de gemeente Haarlemmermeer een gemeente is waar veel mensen afhankelijk van de auto zijn. Dus ik doe ook de oproep om bij werkzaamheden de auto in de bereikbaarheidsplannen niet uit het oog te verliezen. Tot slot nog één laatste ding voorzitter. We zijn blij dat het college voornemens is in gesprek te gaan met de provincie om een aanvraag bij het OM te doen voor de plaatsing van flitspalen bij de kruising Drie Merenweg en de Vijfhuizerweg. Deze kruising is namelijk al langer een zorg van de VVD-fractie, en we hebben daar al meerdere keren aandacht voor gevraagd, omdat automobilisten hier, zoals de heer Sulmann al zei, niet extra gas geven maar vooral niet op de rem trappen waardoor op dat kruispunt vaak te hard wordt gereden en overstekend verkeer zoals fietsers en voetgangers in gevaar kunnen worden gebracht. We hopen dat dit gesprek met de provincie en die aanvraag gaat leiden tot flitspalen daar. Daarbij wil ik het houden voorzitter. Ik wil ik nog één ding aangeven, dat we blij zijn dat het college intussen niet stil heeft gezeten en dat we deze week alweer meerdere artikelen van het college voorbij hebben zien komen die verkeersveiligheid verbetert, waaronder in Floriande, dus daarvoor dank.

De VOORZITTER: Dank u wel mijnheer Blanckstein. Dan wil ik voor de notulen constateren dat het Lid Koolmoes en SRH niet aanwezig zijn en dat is om de simpele reden dat iemand niet op twee plekken tegelijk kan zijn en aangezien ook hiernaast een sessie plaatsvindt, vermoed ik dat ze daar zitten. Dan zijn alle partijen die het woord mogen voeren geweest en ga ik voor de beantwoording van de vragen naar het college, mevrouw Ruigrok.

Wethouder RUIGROK: Dank u wel voorzitter en dank allen voor de vele complimenten. Kijk even achter jullie, daar zitten ze, de makers van het actieplan te glimmen van trots dat het zo'n mooi actieplan is. Adam, ik heb het onder andere over jou. Dank je wel daarvoor en ook dank aan de raad, aan jullie zelf, omdat jullie dit heel nadrukkelijk hebben gevraagd; laten we daar nou echt concreter mee aan de slag gaan. Ik ben daar ook blij mee en ik kan me wel een beetje invoelen, ook in mevrouw Hussain die zegt 'hoe concreet kan het zijn?'. We hebben het echt heel meetbaar gemaakt met duidelijke doelstellingen en indicatoren en dat heel meetbaar aangegeven. Dan gaat het leiden tot de uitrol van al die verschillende activiteiten en hebben we toch ook nog te maken met realisme want eigenlijk zou je alle schoolzones willen aanpakken, maar dat gaat niet in capaciteit en bovendien hebben we bijvoorbeeld het ook voorwaardelijk gemaakt voor een school, als je wilt dat wij als gemeente helpen om de omgeving veiliger in te richten, werkt dan zelf ook mee met verkeersouders et cetera want je moet dat soort dingen echt samen doen. Ik ben blij dat de heer Klaassen altijd zo goed de social media van de wethouder volgt want ik was deze week inderdaad op verschillende scholen voor de start van de Week van het Verkeer en een daarvan was in mijn eigen woonplaats, in Rijsenhout, daar hebben we de actie 'Op voeten en fietsen naar school' gestart. Dat was ook de aanleiding in Badhoevedorp, kinderen die zeiden dat veel te veel ouders hun kinderen met de auto naar school brengen. Ik weet dat er autoafhankelijkheid is, maar je kunt ook kijken... In deze actie kunnen ouders hun auto ook een stukje verder wegzetten om dan toch nog met de kinderen naar school te lopen want die kinderen moeten ook leren zich in het verkeer te bewegen. Het leuke was dat ik op 12 maart jl. een mailtje van de schooldirecteur kreeg waarin stond 'wat een fantastische actie want vandaag hadden we heel veel kinderen op de fiets en lopend en was de Kiss and Ride bijna leeg'. Dat was de eerste dag van de actie en we gaan het vier weken doen, maar toch. Dat vind ik mooi, ik word hartstikke blij van dat soort kleine concrete zaken. Hier hebben we een heleboel dingen gedaan, met name op gedrag, de voorruit, zijruit, de ervaringsdeskundigen en de achterrauit en dan ook op de fiets en op voeten zonder ruit natuurlijk. Ik ga even langs de verschillende sprekers. Mijnheer Spijker noemde de Oranje Nassauschool en hij had twee oplossingen voor schoolzones, de vernauwing fietsstraat. Dat kan niet altijd want soms zijn het hoofdwegen, maar het is

maatwerk en bij de Rietveldschool is zelfs een hele straat geknipt en een fietspad gemaakt zodat auto's er niet meer voorlangs kunnen rijden, maar mijnheer Sulmann vroeg dat bijvoorbeeld bij de Waddenweg, daar kan dat weer veel moeilijker want als je die ventweg afsluit, gaan mensen toch wel met de auto hun kinderen brengen, dan gaan ze op de Hoofdweg stilstaan en dat is nog veel gevaarlijker. Voorzitter.

De VOORZITTER: Ik zit zo in uw verhaal dat ik helemaal vergeet op te letten. Mijnheer Spijker, u kunt één vraag stellen.

De heer SPIJKER: Ja natuurlijk, één vraag. Voorzitter, dank u wel. De Oranje Nassauschool heeft inderdaad de Burgemeester Amersfoordtlaan voor zich en we weten allemaal dat dit echt een racebaan is en daar rijden ook bussen. Daar zijn ook fietspaden en je zou de streep van de fietspaden veel heftiger kunnen aangeven en daar groot 'schoolzone' op het wegdek kunnen zetten. Dan is men veel meer bewust. Is dat goed voorzitter?

De VOORZITTER: Dank u wel mijnheer Spijker. Mevrouw Ruigrok.

Wethouder RUIGROK: We kunnen kijken of we bij de Oranje Nassauschool een schoolzone kunnen opzetten, maar dat moeten ze dan zelf aanvragen en dan kunnen wij kijken wat wij kunnen doen en wat zij kunnen doen. Een andere suggestie van u was duidelijke borden. Ja, dat gaan we ook in de LIOR meenemen met werk met werk maken.

De VOORZITTER: Ook u mijnheer Sulmann kunt nog één vraag stellen.

De heer SULMANN: Ja dank u wel voorzitter. Wat betreft de ventweg bij scholen, er kan nu een schoolstraat voor de school worden aangevraagd. Een weg afsluiten, ik vindt het afsluiten van een doorgaande weg nogal rigoureuus maar juist de ventweg afsluiten, dan gaan mensen daar wel nog steeds van A naar B en de vraag is of het ook mogelijk is om een ventweg als schoolstraat aan te vragen, dat is eigenlijk de vraag.

De VOORZITTER: Mevrouw Ruigrok.

Wethouder RUIGROK: Dat weet ik niet zo uit mijn hoofd, maar ik denk dat het kan. Ja ik krijg geknik, dus dat kan. Mevrouw Smand, u gaf een aantal voorbeelden van ongevallen, zelfs uw eigen dochter, en u vroeg of er scherpere keuzes kunnen worden gemaakt, met name in handhaving. U hebt als raad zelf de handhavingsprioriteiten aangegeven en verkeersveiligheid is prioriteit 3, dus dat staat echt niet bovenaan, alleen maar bij scholen en winkelcentra is het soms 2. We hebben weinig handhavers en die krijgen van ons niet de boodschap mee dat het veel hoger moet. Dus ik wil u als raad ook aansporen, als u dat vindt, dan moet u proberen die prioritering aan te passen, maar wel met de flexflitspalen en die focusflitsers, ik wist niet eens dat die bestaan, waarmee je kunt zien of iemand met een mobiele telefoon in de hand zit. Dat proberen we allemaal verder in te zetten. Mijnheer Klaassen vraagt zich af of het veilig genoeg is. Ja, uiteindelijk is het nooit veilig genoeg want onze ambitie is nul slachtoffers in 2050, maar ja dat is wel de ambitie, daar moeten we altijd naar blijven streven en elk slachtoffer is er één te veel. Het wordt steeds drukker, het wordt drukker op fietspaden, op de weg en ook op wandelpaden en we moeten daar wel echt met zijn allen naar blijven streven want op het moment dat we die ambitie loslaten, gaat het natuurlijk alleen maar minder goed. U vraagt zich af hoe het met het animo voor fietshelmen zal zijn. Mijnheer De Ruiters zegt 'wat een onzin'. We gaan het proberen, we hebben honderd helmen voor € 50,00 beschikbaar en laten we maar eens zien hoe snel ze uitverkocht zijn.

De VOORZITTER: U krijgt een interruptie, maar ik wil u er ook op attenderen dat u redelijk door uw

spreektijd heenvliegt, dat komt natuurlijk ook omdat onze raad veel vragen stelt, dus dat gaat van de tweede termijn af. De heer Klaassen van HAP heeft een vraag en u kunt nog één vraag stellen.

De heer KLAASSEN: Voorzitter dank u wel. Het is niet zozeer een vraag, het was meer een correctie. De vraag die ik stelde of het veilig genoeg is, was meer retorisch en die heb ik zelf in mijn sluitstuk al beantwoord, daarmee zei ik dat we hopen dat we in 2050 kunnen kijken naar een zeer laag cijfer dat de nul benadert en zelfs heeft bereikt, dus wij vinden het in die zin nooit veilig genoeg.

De VOORZITTER: Mevrouw Ruigrok.

Wethouder RUIGROK: Dank u wel voor de toelichting. Mijnheer Schaap, u zei dat de Kruisdorp-fontein meer prioriteit moet krijgen. Die wordt meegenomen, er is in het stadscentrum echt veel verbeterd. U vraagt zich af hoe we het gaan betalen, die vraag hadden andere raadsleden ook. Wij zijn met dit plan nogal ambitieus, om gewoon een plan tot 2030 te maken, maar wij zitten hier misschien dan allemaal niet meer tenzij u allemaal op mij stemt, dan ga ik er gewoon voor zorgen dat we dat geld ook de volgende periode weer beschikbaar hebben. Ik geef dit natuurlijk wel als overdrachtdossier mee: dit willen we graag uitvoeren. Dat betekent dat daar in de volgende coalitieperiode ook geld voor zou moeten worden vrijgemaakt en dat kan in dat UPM, maar dat moeten we dan weer voor een nieuwe periode vaststellen. Dan ben ik bij GEZOND Haarlemmermeer. Trajectcontrole uitbreiden, dat gaan we proberen en we hebben het al over de ventweg gehad. De ChristenUnie-SGP. Ja, dat positieve mensbeeld herken ik natuurlijk. U gaf aan dat het handhavingsplan een essentieel onderdeel is. Dat is het ook, ik bespreek het ook/neem het ook mee in de driehoek als dat aan de orde is en ik zal dit veiligheidsactieplan ook indienen bij de driehoek, politie, OM en de burgemeester om aan te geven wat we hiermee willen. Mevrouw Antolini heeft, verfrissend, een heel andere invalshoek. Ja dat dat kan en dat kunt u straks in uw tweede termijn bespreekbaar maken denk ik, juist minder controles. Dat is aan u, wij denken dat het helpt om op gedrag te sturen. Mijnheer Van der Peet gaf aan dat het mooi meetbaar is en als toelichting wil ik nog even aangeven dat dit actieplan extra accenten geeft en dat we in de mobiliteitsvisie wat meer de langere termijn aangeven. Mijnheer Boerman mist eigenlijk de indicator voor de auto en de zogenaamde hufterscore, dat lijkt me ook een mooi onderdeel voor de tweede termijn. Wij hebben hem eigenlijk indirect opgenomen want we zeggen dat we overal veilig willen kunnen fietsen, dus minder kans op conflicten met de auto's. Op deze manier hebben wij hem ingezet. U benadrukte nog even het centrumgebied en met name bijvoorbeeld de Concourslaan. Dat gaan we verder aan uitzoeken in de verdere ontwikkeling van het stadscentrum om te kijken of je het inderdaad alleen toegankelijk maakt met venstertijden voor auto's.

De VOORZITTER: Een verduidelijkende vraag.

De heer BOERMAN: Ja één verduidelijkende vraag, voorzitter dank. De wethouder legt mijn idee over de hufterscore heel goed uit, maar het verbaast me dat we, als we het hebben over scholen, iets opschrijven over wat we dan gaan doen aan voorlichtingen en u wel zegt 'we gaan ook iets doen richting die automobilist', maar daar niet bij staat wat, wanneer, hoe en wanneer we dan tevreden zijn. Dat is niet meetbaar terwijl ik juist denk dat we daar het gedrag moeten veranderen. Kinderen kunnen we opvoeden, maar de automobilist moeten we helemaal opvoeden.

De VOORZITTER: Mevrouw Ruigrok.

Wethouder RUIGROK: Dat doen we dus met zo'n campagne 'Op voeten en fietsen naar school' et cetera en wij hebben die STOMP-gedachte echt wel, de meest kwetsbare verkeersdeelnemers nemen we als uitgangspunt en daarmee stuur je indirect ook op de auto. Dit lijkt me echt wel een mooi bespreekpunt voor u voor de tweede termijn. Mijnheer De Ruiten, u kunt onderschrijven dat de infrastructuur daar waar

mogelijk moet worden aangepakt, maar u bent geen voorstander van flitspalen voor inkomsten. Wij denken ook niet dat we daar een bron van inkomsten van kunnen maken, maar wel dat je toch weer geld kunt inzetten om die verkeersveiligheid te verbeteren. Ik heb er niemand over gehoord, maar we hebben er intern nog wel wat discussie over gehad, we willen bepaalde beloonpalen gaan bekijken: als je je aan de snelheid houdt dan kun je sparen voor maatregelen die de verkeersveiligheid bevorderen. Daar kun je principieel tegen of voor zijn en wij dachten, we gaan het gewoon eens proberen. Dat is een manier om dat geld in te zetten.

De VOORZITTER: Een verduidelijkende vraag van de heer De Ruiter.

De heer DE RUITER: Nou niet specifieke een verduidelijkende vraag voorzitter.

De VOORZITTER: Dan hebt u geen spreektijd meer.

De heer DE RUITER: Ja maar de wethouder sprak mij twee keer rechtstreeks aan en ik krijg geen gelegenheid om te reageren, dat vind ik een beetje flauw.

De VOORZITTER: Ja maar we zitten nu in de eerste termijn en u kunt in de tweede termijn helemaal los op elkaar.

De heer DE RUITER: Nee, ik wil nog even reageren op wat de wethouder...

De VOORZITTER: Wacht even mijnheer De Ruiter. U kunt nu een vraag aan het college stellen en anders gaan we in de tweede termijn met elkaar in debat.

De heer DE RUITER: Dan heb ik een vraag aan de wethouder. Was het haar bedoeling om mij woorden in de mond te leggen over 'onzin voor fietshelmen' of heb ik gezegd 'BVNL is geen voorstander van het subsidiëren van fietshelmen'?

De VOORZITTER: Mevrouw Ruigrok.

Wethouder RUIGROK: Ik ben me er niet van bewust dat ik heb gezegd 'onzin voor fietshelmen' want ik ga ze in dit plan niet voor niks beschikbaar stellen. Ik heb u goed begrepen, u vindt het niet nodig om die te subsidiëren. Oké, dan hebben we mevrouw Hussain. Daar heb ik het eigenlijk net al over gehad, over die financiering. Tot slot mijnheer Blankestein. U vroeg of we bij werkzaamheden ook rekening met de auto houden. Ja, net als ik tegen mijnheer Boerman heb gezegd, voor ons zijn de kwetsbare deelnemers het meest relevant dus we zullen prioriteit geven aan fietsers en voetgangers, maar er is ook altijd ruimte voor auto's, alleen al omdat de nood- en hulpdiensten erlangs zouden moeten gaan. Ik kijk ook uit naar dat gesprek met de provincie om ook te kijken naar trajectcontrole of eventueel flitspalen. Dank u wel.

De VOORZITTER: Mijnheer Van der Peet.

De heer VAN DER PEET: Ik heb ook een vraag gesteld die niet is beantwoord en die gaat over de focus, interne focus, voorruit, achterrauit en...

De VOORZITTER: Dan ga ik nog even niet-beantwoorde vragen ophalen. Mijnheer Klaassen.

De heer KLAASSEN: Ja voorzitter, ik heb gevraagd of we het demografisch model in bijlage 1.1 ook kunnen opnemen in de rapportages die we gaan ontvangen.

De VOORZITTER: Mevrouw Hussain, PvdA.

Mevrouw HUSSAIN: Ja dank u wel voorzitter. Ik ben erg blij met het antwoord van de wethouder dat zij zich gaat inzetten om dit dossier wellicht over te dragen aan de volgende coalitieperiode, als dat zo is. Excuses. Oké.

De VOORZITTER: Gaat u door met uw vraag.

Mevrouw HUSSAIN: Ik ben helemaal van mijn à propos. Hebt u iets van de raad nodig om ervoor te zorgen dat die financiële middelen in 2026 toch nog specifiek voor dit actieplan beschikbaar blijven?

De VOORZITTER: Dat waren volgens mij de vragen. Dan gaan we nog eenmaal naar de wethouder, Mevrouw Ruigrok.

Wethouder RUIGROK: Ja mijnheer Van der Peet, die focus is op de kwetsbare doelgroepen, dat is de focus van dit actieplan, dus ik hoop dat dit een beetje... Nee, dat is dus..., maar dan begrijp ik uw vraag niet, dan moet u het misschien nog een keer vragen. Wat hebt u van de raad nodig? Ja, we kunnen niet nu over geld beslissen, we hebben tot 2026 de UPM's vastgesteld en ik hoop dat we in de volgende samenstelling met een raad zitten die net zo betrokken is als deze raad en die verkeersveiligheid zo belangrijk vindt dat ze daar weer genoeg geld voor beschikbaar stellen. Dan de vraag over de rapportage. Dat kan ik wel toezeggen want ik weet niet precies... Ja, dat kan ik toezeggen. Dan mijnheer Van der Peet, misschien nog verduidelijkend.

De VOORZITTER: Een verduidelijkende vraag.

De heer VAN DER PEET: Ik ga mijn best doen voorzitter. Ik bedoel te zeggen dat we zijn gewend situaties op basis van getallen en cijfers die gaan over het verleden te bekijken: er vinden zo veel ongelukken plaats, dus we gaan in actie komen terwijl de focus vanuit de risicogestuurde maatregelen juist is om vooruit te kijken en iets wat nog niet gebeurd is te voorkomen. Daarom haalde ik die pilot aan, dat dit eerst niet mogelijk was, we keken terug. Hoe gaat dat in de organisatie intern ook... Ik denk dat we gewend zijn om terug te kijken naar de getallen, het aantal meldingen en dat soort dingen, hoe gaat u die knop omzetten?

De VOORZITTER: Mevrouw Ruigrok.

Wethouder RUIGROK: Ja, die knop is eigenlijk omgezet door dit actieplan, door juist te zeggen dat we niet alleen maar meer achteruit kijken, we gaan vooruitkijken en wat mijnheer Blanckstein juist zegt, haal die ervaringsdeskundigen erbij. Bij dezen is die focus aangepast.

De VOORZITTER: Dan zijn volgens mij echt alle vragen beantwoord. Dan sluit ik de eerste termijn af en gaan we naar de tweede termijn. 'De wethouder mag naar bed', hoor ik hier. Dan heb ik een onderwerp gehoord, maar dat kwam uit het college, maar wij gaan natuurlijk als raad met elkaar in debat en mijn vraag aan u als raad is of er onderwerpen zijn die betrekking op dit actieplan hebben. Ja, mevrouw Smand. Ik ga eerst het onderwerp ophalen, dus wat voor onderwerp zou u... Nee, nee nee, ik haal alleen het onderwerp op, niet dat we er meteen vol induiken. Dat bedoel ik.

Mevrouw SMAND: Ik ga graag, maar wel heel kort, met de collega's in gesprek over ervaren verkeersveiligheid. We hebben in de tussenevaluatie VSW Badhoevedorp ook meegenomen hoe mensen het verkeer ervaren, beleven, het belevingsonderzoek. Als we het hebben over

gedragsverandering denk ik dat dit ook wel een haakje is waarvan ik heel benieuwd ben hoe we daar de komende jaren handen en voeten aan gaan geven.

De VOORZITTER: Dat lijkt me een duidelijk onderwerp, subjectieve veiligheid in het verkeer. Zijn er nog andere onderwerpen? Ja, mijnheer Boerman.

De heer BOERMAN: Ik dacht wel een paar dingen gehoord te hebben, bijvoorbeeld wegwerkzaamheden, of we daar voldoende mee omgaan. Ik denk dat dit iets is om in de tweede termijn even bij stil te staan. Comfort voor versus veiligheid.

De VOORZITTER: Mijnheer Boerman, ik verstond u niet goed.

De heer BOERMAN: Wegwerkzaamheden, over die wegwerken, en comfort versus veiligheid. Ik zit een beetje te dubben over het onderwerp Autobesitas, de heer Van der Ploeg had het er ook over. Ik denk dat het toch wel goed is om het daar ook in dit kader over te hebben.

De VOORZITTER: Ik ga hem opschrijven, autobesitas, hij is hartstikke leuk. Dan heb ik drie onderwerpen. We hebben nog een halfuur, dus ik ga mijn best voor u doen. Dan we beginnen we bij mevrouw Smand, de subjectieve verkeersveiligheid.

Mevrouw SMAND: Ja dank u wel voorzitter. Ik heb de aanleiding al even geïntroduceerd. De ervaren verkeersveiligheid, hoe mensen het beleven, komt een aantal keren in het rapport terug en ik denk dat daar toch wel een sleutel zit om de verkeersveiligheid uiteindelijk in positieve zin te veranderen. Mensen ervaren dat iets veilig is terwijl dat helemaal niet zo is omdat je met een auto, een fiets en een bus naast elkaar en dan ook nog langs elkaar over de Burgemeester Amersfoordtlaan racet, wat niet past want dat zie ik namelijk ook, niemand houdt in, iedereen rijdt gewoon in zijn eigen tempo door, dan komt de bus eraan, dan denderen we met zijn allen door en dan gaat dat maar net goed. Mensen denken kennelijk dat het past, dat het is veilig is en dat is helemaal niet zo. Ik ben benieuwd hoe de collega's daarnaar kijken, of we daar misschien nog iets mee kunnen zonder dit plan nog groter te maken want het is al ambitieus en het is al omvangrijk, het moet allemaal wel een beetje praktisch en hanteerbaar blijven.

De VOORZITTER: Ter verduidelijking voor de discussie, wat is exact uw vraag aan de raad?

Mevrouw SMAND: Eigenlijk hoe belangrijk mensen die beleving rond verkeersveiligheid vinden, hoe de collega's daar tegenaan kijken en of we daar nog iets mee zouden willen.

De VOORZITTER: In relatie tot de objectieve veiligheid als ik u goed beluister. Mijnheer Van der Peet, CDA.

De heer VAN DER PEET: Dank u wel voorzitter. Ik denk dat dit punt al een aantal keren in de raad aan de orde is geweest juist omdat we dat belangrijk vinden. Ik denk dat het daarom ook onderdeel is geworden van het onderzoek dat nu in Badhoevedorp plaatsvindt en dat het in mijn optiek ook terugkomt in het actieplan want ik heb volgens mij ergens gelezen dat we bij grootschalige aanpassingen nu standaard een verkeerspsycholoog, ze bestaan echt, inzetten want naast de getallen is juist het minder harde, het gevoel van veiligheid, heel erg belangrijk om mee te nemen. Dus ik steun dat van harte en volgens mij hebben we daar als raad zelf al de juiste weg in gekozen.

De VOORZITTER: Mevrouw Hussain, PvdA.

Mevrouw HUSSAIN: Ik heb uw betoog gemist, dus ik hoop dat ik uw vraag begrijp. Ik denk dat, op het moment dat we voor een goede weginrichting zorgen, de verkeersgebruiker ook het gevoel heeft 'ik ben veilig, ik kan nu op een veilige manier gebruikmaken van het verkeer', dat dit ook zeker bijdraagt en dat we ook volledig inzetten op verkeerseducatie, de campagnes. Dat zien we ook heel mooi terug in het actieplan waarbij we ook gewoon het gedrag beïnvloeden en een veilig gevoel creëren. Ik denk dat het echt al een heel stuk bijdraagt aan de veiligheid voor de inwoners en de verkeersdeelnemers in het algemeen als je voor jezelf en voor een ander een veilig gevoel creëert.

De VOORZITTER: Mijnheer Spijker.

De heer SPIJKER: Dank u wel voorzitter. Ik denk dat de beleving van de verkeersveiligheid er zeker niet bij die jongeren op fatbikes is. Als ik waar dan ook in de polder om me heen kijk en ik zie ze gewoon dwars door het verkeer of door winkelcentra et cetera gaan dan denken ze 'ik ben de koning/koningin/anybody en we gaan. Dat kan heel vaak net verkeerd aflopen of er is een ongeluk en dat is jammer. Daar moeten we toch heel wat aan doen en zeker ook met educatie want dit gaat echt een keer fout.

De VOORZITTER: Mijnheer Boerman, GroenLinks.

De heer BOERMAN: Ja voorzitter. Ik ben nu aan het denken wat ik zal... Het gaat over subjectieve verkeersveiligheid en eigenlijk is de vraag of dat er voldoende in staat. Subjectieve verkeersveiligheid is altijd moeilijk, mensen hebben de neiging om zichzelf te overschatten in het verkeer en die overschatting kun je als gemeente alleen proberen in te perken. Dat moeten we doen en volgens mij zit dat er wel een beetje in, maar ik weet niet of het genoeg is. Als je het subjectief veilig maakt, kunnen mensen zichzelf nog meer gaan overschatten waardoor het nog onveiliger wordt. Het is een moeilijk begrip.

De VOORZITTER: Dank u wel mijnheer Boerman. Dan kijk ik even rond, is er iemand die daar nog iets over wil zeggen? Dan vraag ik u het onderwerp af te ronden mevrouw Smand.

Mevrouw SMAND: Dank u wel. Eigenlijk aanhakend op wat de heer Boerman zei, subjectieve veiligheid is inderdaad een moeilijk begrip. Wat kun je doen, en dan kijk ik ook even naar mevrouw Hussain, de weginrichting zo veilig mogelijk maken en ik denk dat dit inderdaad allemaal heel goed in het plan staat, dat wordt ook aangegeven door de collega's, maar dan nog zou het meten van het veilige gevoel in het verkeer misschien een onderdeel zijn dat we in dit plan wat verder kunnen uitwerken, dat zou wel mijn oproep zijn. Daar kom ik later nog even op terug want dat hoeft niet nu, maar misschien kunnen we er toch wel iets meer mee dan nu in het plan staat. Daarbij wil ik het voorlopig even laten, dank u wel.

De VOORZITTER: Dank u wel mevrouw Smand voor de afronding. Dan wil ik graag naar de heer Boerman over wegwerkzaamheden of wilt u die andere?

De heer BOERMAN: Die wil ik ook wel doen, maar laten we eerst even de wegwerkzaamheden doen want dat werd net door de heer Blankestein aangeroerd, die had de ervaring dat in het plan staat, laat ik het zo maar zeggen... of daarbij de auto vergeten is. Ik kom wel eens op straat, er zijn wegwerkzaamheden en onze ervaring in deze gemeente is een totaal andere, onze ervaring is dat er bij werkzaamheden direct borden staan: fietsers afstappen, fietsers zoek het maar uit, fietsers kijk maar hoe je er komt want de auto moet erlangs. Als ik even denk aan wat er nu bij bijvoorbeeld bij Hyde Park gebeurt, daar was een fietspad waarover fietsers vanuit het centrum naar het station konden en ineens kan dat niet meer. Dat wordt gewoon afgesloten, er wordt gewoon een stoepje aangelegd, het fietspad is weg en waarom? Omdat die auto erlangs moet, die wordt geen strobreed in de weg gelegd. Als we

het echt willen, als we nou echt iets doen, laten we dan ook eens met die aannemers in gesprek gaan en zeggen dat we willen dat die actieve verkeersdeelnemer meer voorrang krijgt dan de auto want die heeft hier al jarenlang voorrang gekregen.

De VOORZITTER: Wie mag ik hierover het woord geven? Ja, mijnheer Blankestein, VVD.

De heer BLANKESTEIN: Nee voorzitter, ik denk eigenlijk dat de heer Boerman en ik elkaar hier wel redelijk kunnen vinden. Zo bracht ik het ook helemaal niet in mijn inbreng, ik gaf aan dat in het stuk staat dat de prioriteit volgens het STOMP-principe wordt gelegd op voetgangers en fietsers en het enige wat ik daarop aangaf is 'vergeet de automobilist niet omdat er gewoon heel veel mensen in deze gemeente ook afhankelijk zijn van de auto'. Ik stelde zeker niet voor dat we de voetganger en de fietser uit het oog moeten verliezen, ik stel juist voor dat we ze allemaal in de gaten houden. Het is ook een kwalijke situatie die de heer Boerman aangeeft, volgens mij werd ik verkeerd begrepen voorzitter.

De VOORZITTER: Ik ga eerst naar de heer Klaassen en dan naar de heer Van der Peet. De heer Klaassen.

De heer KLAASSEN: Ja voorzitter dank u wel. We kunnen natuurlijk ook gewoon bij wegwerkzaamheden het STOMP-principe hanteren, dus dat stappen, trappen, deelmobiliteit, et cetera et cetera, dat die op die manier ook de prioritering krijgen, dan komen de kwetsbare deelnemers voorop en de minder kwetsbare achteraan.

De VOORZITTER: Dank u wel. Dan gaan we naar de heer Van der Peet.

De heer VAN DER PEET: Dank u wel voorzitter, dan kan ik meteen reageren op de heer Klaassen. Volgens mij heb ik ook gelezen dat het juist de bedoeling is om dat STOMP-principe toe te passen. Wat ik net ook al eerder zei, dit actieplan is bedoeld om een trend te doorbreken en volgens mij hebben we qua wegwerkzaamheden al heel lang gewoon prima focus op de auto, maar niet op die fietser en die voetganger. Daar gaat het gewoon te vaak mis en daarom vind ik het helemaal niet gek dat in het actieplan juist die groep wordt benaderd want daar is werk aan de winkel en ik ben niet bang dat de auto wordt vergeten.

De VOORZITTER: Dank u wel. Mevrouw Smand, D66.

Mevrouw SMAND: Ik kan heel kort zijn want mijnheer Van der Peet haalt me de woorden uit de mond, dat wilde ik precies ook zeggen. Die auto wordt echt niet vergeten, maar het wordt nu tijd om voorrang te geven aan fietsers en voetgangers van rechts en links. Dat staat in de plan en daar ben ik blij mee, maar het mag nog wel een beetje steviger.

De VOORZITTER: Steviger STOMP-principe. Dan kijk ik nog even rond of iemand wil. Ja, mijnheer Blankestein.

De heer BLANKESTEIN: Ja voorzitter, ik wil toch wel een beetje waken voor deze conclusie want ik snap het helemaal en zoals ik net ook al aangaf, vind ik dat op alle aspecten goed moet worden gelet, maar we moeten ook realistisch zijn. Het realistische is dat gewoon een heleboel mensen, en volgens mij gaat het onderwerp zo nog komen, in deze gemeente gewoon gebruikmaken van de auto. Dus ik denk ook dat je realistisch moet zijn. Als je gaat kijken naar werkzaamheden, je dan één groep moet kiezen en gaat kijken welke je uiteindelijk uitzoekt, moet je ook kijken naar de frequentie van het gebruik. Als bijvoorbeeld heel weinig gebruik van het fietspad wordt gemaakt en je de keuze hebt tussen de automobilist die deze route heel vaak gebruikt of de fietser die deze wellicht wat minder frequent

gebruikt, dan moet je ook realistisch zijn en juist wel die autoroute openhouden.

De VOORZITTER: Mevrouw Hussain, PvdA.

Mevrouw HUSSAIN: Ja voorzitter, ik wil graag reageren op de heer Blankestein. Bent u het met mij eens dat er bij wegwerkzaamheden een onveiligere situatie ontstaat voor de voetganger en de fietser waardoor we op dat moment juist wel de voorkeur aan die doelgroep moeten geven boven de auto?

De VOORZITTER: Als je naast elkaar zit, is het is natuurlijk heel aantrekkelijk dat je elkaar aanspreekt, maar wel heel graag via de voorzitter. De heer Blankestein.

De heer BLANKESTEIN: Ik ga mijn best doen voorzitter om mijn buurvrouw niet aan te kijken al zie ik haar alsnog op het scherm voor me, dus ik kijk haar op die manier wel aan. Ik snap helemaal wat mevrouw Hussain aangeeft en zoals ik ook net al meerdere keren aangaf, zeg ik niet dat we één groep uit het oog moeten verliezen en ik heb er ook niet toe opgeroepen dat we de auto alleen maar prioriteit moeten geven. Ik heb in mijn eerste termijn aangegeven dat ik het college oproep om de automobilist niet uit het oog te verliezen. Dat is het enige wat ik heb gezegd en daar houd ik het graag op voorzitter.

De VOORZITTER: Mevrouw Antolini, FVD.

Mevrouw ANTOLINI: Dank u voorzitter. Ik zou graag de heer Blankestein willen vragen of hij het met FVD eens is dat het juist de partij GroenLinks is die de automobilist vergeet?

De VOORZITTER: Mijnheer Blankestein.

De heer BLANKESTEIN: Voorzitter, dat soort uitspraken laat ik aan mevrouw Antolini zelf.

De VOORZITTER: Ik had ergens wel een reactie verwacht. Ik kijk even rond of er nog een andere... Ja, BVNL.

De heer DE RUITER: Misschien mag ik dezelfde vraag iets anders stellen of aan mijnheer Boerman stellen. Is mijnheer Boerman het dan met de fractie van BVNL eens? We hebben hier eerder vanavond gehoord dat verkeersveiligheid geen luxe maar een noodzaak is en is mijnheer Boerman het dan met onze fractie eens dat de auto in veel gevallen ook geen luxe maar een noodzaak voor onze inwoners is?

De VOORZITTER: Mijnheer Boerman.

De heer BOERMAN: Ja voorzitter dank. Ik sneed een onderwerp aan dat Wegwerkzaamheden heet, dat was al eerder door de heer Blankestein aangesneden, en het gaat erover wie bij werkzaamheden voorrang krijgt. Ik ga even niet in op al dat andere. Ik denk trouwens wel dat de auto in heel veel gevallen een luxe is en dat mobiliteit een noodzaak is, maar dat is op allerlei manieren mogelijk, op een actieve manier of op vervuilende manieren, een van de twee, u kunt zelf kiezen, wij kiezen liever voor actieve manieren. Nu ging het over wegwerkzaamheden en dan gaat het er eigenlijk altijd met name om of we de auto laten doorstromen of dat die even moet wachten want daar gaat het om, als de ene helft is afgesloten dan kun je eerst de een en dan de ander doorlaten. Dat gebeurt in deze gemeente heel vaak niet, dan wordt toch geprobeerd om van twee kanten de auto te laten gaan en de fietser moet het maar uitzoeken. We hebben ervoor gepleit om daar in de toekomst in ieder geval anders mee om te gaan en dat zit ook wel in het plan. Wat dat betreft, denk ik dat we de goede kant op gaan en ik ben blij met iedereen die dat hier heeft onderstreept.

De VOORZITTER: Dan is het onderwerp hiermee ook afgerond en gaan we naar het op mijn lijstje laatste onderwerp en dat is ook van u mijnheer Boerman.

De heer BOERMAN: Ik denk dat u bedoelt wat ik autobesitas noemde. De heer Van der Ploeg refereerde er ook al aan en we hebben het er ook al eerder over gehad. Ook dat is wel een lastig onderwerp eerlijk gezegd, we zien gewoon dat auto's niet alleen zwaarder maar ook groter worden en dat ze daardoor ook veel meer onveiligheid met zich meebrengen. Ze worden zo groot dat, als ze met bijvoorbeeld een voetganger in aanraking komen, de voetganger niet meer zozeer op de auto maar onder de auto ligt met alle gevolgen van dien. Dat is een toenemend probleem en heel veel gemeenten zoeken naar wat ze daaraan kunnen doen. Dat is nog niet zo makkelijk, dat merk ik ook bij heel veel mensen, maar ik dacht 'laat ik dat toch hier maar in de groep gooien'. Als we als raad in ieder geval uitspreken dat we vinden dat het college daarnaar moet kijken dan is dat ook iets om mee te nemen.

De VOORZITTER: Even voor de duidelijkheid, het gaat dus niet om de hoeveelheid auto's, maar om de grootte van de auto's.

De heer BOERMAN: Het gaat met name om de grootte.

De VOORZITTER: SUV's of zo.

De heer BOERMAN: We hebben het vanavond over verkeersveiligheid en met name de grootte van de auto's. De bullbars om ze zo maar te noemen, ik zal niet meteen zeggen de aso-auto's, maar dan weet u een beetje waar ik het over heb, zorgen voor meer onveiligheid en daar zouden we paal en perk aan kunnen stellen. Heel veel gemeenten zoeken naar hoe dat kan en wij zijn wat dat betreft geen voorloper, maar ik zou dat hier wel willen inbrengen.

De VOORZITTER: Mijnheer Van der Peet.

De heer VAN DER PEET: Ik dacht dat mijnheer Boerman de PC Hooftractor zou noemen, die past ook in dat rijtje. Ik denk dat wij hier wel een punt te pakken hebben, dat we oog moeten hebben voor de ontwikkeling op het gebied van de auto, de elektrificatie daarvan heeft gewoon gevolgen, datzelfde geldt voor de fiets, de rijeigenschappen veranderen, hij kan sneller optrekken, sneller remmen en het gewicht neemt vanwege de accupakketten toe. Ik denk dat we daar wel degelijk focus op moet hebben. Hetzelfde geldt voor de fiets, die gaat ook sneller, trekt sneller, die rijdt misschien niet sneller, maar ik denk dat het een goed punt is waar we echt wel wat mee moeten en dat we daar misschien ook een slimme volger in moeten zijn. Er zullen op dit moment vast studies en zo worden gedaan om dat beet te pakken.

De VOORZITTER: Mijnheer De Ruiter, BVNL.

De heer DE RUITER: Ja dank u voorzitter. Het lijkt BVNL geen goed plan om hier op de stoel van de keuringsinstanties te gaan zitten. Deze auto's hebben allemaal typegoedkeuring en ik zal het niet hebben over de batterijen waar ik mijnheer Boerman in een vorige sessie al eens op heb gewezen, wat een belangrijke oorzaak is van de toename van de grootte, maar juist ook het implementeren van veiligheidssystemen in moderne auto's en met name ook actieve veiligheidssystemen om andere weggebruikers te beschermen, die leiden ook tot een enorme vergroting van juist ook de kleine auto's. Beweert mijnheer Boerman dat de auto-industrie de afgelopen veertig jaar aan onveilige auto's heeft gewerkt of is hij het met mij eens dat de auto-industrie wel degelijk een effort levert om auto's veiliger te maken, ook voor andere weggebruikers dan de automobilist?

De VOORZITTER: Mijnheer Boerman.

De heer BOERMAN: Als dat een vraag is en niet mijn afronding dan wil ik daar wel op antwoorden. Ik zit hier niet voor de auto-industrie, maar voor de veiligheid van onze inwoners en ik constateer dat de verkeersveiligheid in deze gemeente afneemt, dat er elke keer meer slachtoffers vallen. Uit onderzoek blijkt dat dit onder meer komt doordat auto's groter worden, dus als je als gebruiker van de openbare ruimte in aanraking komt met een auto dan lig je eerder onder dan op de auto. Dat is de zorg die ik hier inbracht. Dat heeft niet zozeer te maken met batterijauto's, maar met name met auto's met een hoge voorkant, als je daarmee in aanraking komt dan is dat gewoon levensgevaarlijk. Ik val in herhaling, vroeger kwam je op een auto terecht en dan kwam je er meestal wel levend vanaf, maar tegenwoordig kom je eronder en dat is veel gevaarlijker, dat wil ik hier aanbrengen.

De VOORZITTER: Ik gaf u even het woord omdat u werd aangesproken, vandaar. Ik zag nog twee handjes. Eerst mevrouw Hussain, PvdA.

Mevrouw HUSSAIN: Ja, de heer Van der Peet was me al voor. Aan de ene kant vragen we onze inwoners om zuiniger te gaan rijden en om schoon te gaan rijden, dus elektrisch te rijden, maar het nadeel is wel dat die auto's door die accu wel zwaarder zijn en ik vraag me af of er van ons uit de raad iets is weggelegd om daar wat van te vinden of iets van te zeggen want uiteindelijk gaan wij niet over welke auto iemand moet rijden en hoe iemand autorijdt, maar wel dat diegene veilig moet rijden. Daarom wil ik juist benadrukken in die campagnes te investeren, in de educatie, als je misschien zo'n auto hebt die het risico op een verkeersongeval vergroot, dat diegene daarmee verstandig omgaat. Misschien moeten we dan op bepaalde plekken wat meer op handhaving inzetten, dat er gewoon echt veilig met dat soort auto's wordt gereden. Ik ben van mening dat het niet alleen voorkomt bij een elektrische auto want als je tegenwoordig ziet welke snelheden bepaalde auto's met cilinders en aankunnen, ik ben geen autokenner maar dan kunnen ze er ook wat van. Dus ik denk niet dat we daar echt onderscheid in moeten maken met de term Autobesitas.

De VOORZITTER: Ik bespeur toch stiekem enige vorm van ervaring, maar oké. Dan gaan we naar mijnheer Sulmann, GEZOND Haarlemmermeer.

De heer SULMANN: Ja dank u wel voorzitter. We hebben het nu vooral over elektrische auto's en ik weet niet of het de heer Boerman daar ook echt om gaat, volgens mij gaat het mijnheer Boerman gewoon om grote auto's waar je op of onder ligt en ik denk dat het wel een terecht punt is. Ik zie ook steeds veel grotere auto's in het verkeer, ook sommige auto's waarvan ik denk dat we die in Nederland echt niet nodig hebben, je komt er geen parkeergarage mee in of uit. Ik wil mijnheer Boerman misschien even de vraag meegeven: kunnen we dit niet beter landelijk regelen door bijvoorbeeld de wegenbelasting op hele grote auto's nog verder te verhogen? De verkeersveiligheid is misschien in deze gemeente in het geding, maar ongetwijfeld in de omliggende gemeenten ook.

De VOORZITTER: Mijnheer Blanckstein, VVD.

De heer BLANCKSTEIN: Ja voorzitter, ik wil deze mogelijkheid toch niet onbenut laten om mevrouw Hussain van de PvdA te complimenteren met haar prachtige liberale verhaal waarin ze aangeeft dat mensen zelf mogen kiezen welke auto ze willen rijden en dat we elektrisch rijden stimuleren, daarvoor complimenten aan de PvdA, voor dit liberale verhaal.

De VOORZITTER: Mevrouw Hussain.

Mevrouw HUSSAIN: Dank je wel de heer Blankestein, die steek ik even in mijn zak, maar volgens mij hebt u de PvdA nooit horen zeggen dat wij mensen keuzes moeten opleggen.

De VOORZITTER: Forza!, mijnheer Schaap.

De heer SCHAAP: Dank u wel. Ik heb het idee dat de schuld erg in de schoenen van de automobilisten wordt geschoven. Het klopt dat auto's vaak zijn betrokken, maar in hoeveel van de gevallen komt dat door fietsers die door rood rijden en niet opletten, die te hard rijden en door overstekers die nog even denken 'dat knipperende oranje licht kan ik meenemen'. Ik denk dat het veel meer gaat om gedrag en ik denk dat we juist meer moeten kijken naar een campagne, hoe kunnen we het gedrag van alle weggebruikers verbeteren in plaats van de automobilist van alles de schuld te geven.

De VOORZITTER: Dan krijgt u nog een interruptie van de PvdA. Nee, niet? Het zag eruit als een interruptie.

Mevrouw HUSSAIN: Sorry voorzitter, ik wilde graag interrumpen op mijnheer Sulmann, maar mijnheer Blankestein leidde me toen af.

De VOORZITTER: Daar gaan we het naderhand wel even over hebben. Ik doe ook aan mediation, dus dat scheelt. Dan gaan we naar de heer Klaassen van HAP.

De heer KLAASSEN: Ja voorzitter dank u wel. Voorzitter inderdaad, ik hoor iedereen zeggen dat de mensen de autokeuze voor zichzelf moeten houden en dat klopt uiteraard. Ik hoorde mijnheer Boerman zeggen dat de auto's steeds groter worden en ik hoorde hem niet over steeds zwaarder. De auto's die op dit moment worden geproduceerd hebben natuurlijk ook veel meer veiligheidssystemen dan voorheen waardoor dat stukje wel weer veiliger wordt, auto's remmen over het algemeen sneller en hebben botsdetectie voor voetgangers en fietsers, maar het valt en staat aan alle kanten met het gedrag van elke deelnemer die er is, van jong tot oud. We kunnen niet voorkomen dat een kind achter een bal de straat op rent, we herinneren ons misschien nog wel de reclamespotjes uit de jaren tachtig, misschien de heer Blankestein niet, maar die hebben we verder natuurlijk allemaal gezien. Dat ontgaan we niet, dat kun je nooit voorkomen, maar we kunnen wel kijken of we het gedrag en ook de educatie daarover kunnen verbeteren.

De VOORZITTER: Dan kijk ik nog even rond of er nog partijen zijn die daar nog op willen reageren. Dat is niet het geval, dan wil ik mijnheer Boerman vragen om het onderwerp af te sluiten.

De heer BOERMAN: Ja voorzitter, ik merk aan de reacties dat ik het onderwerp toch niet helemaal voldoende heb toegelicht want het ging over van alles maar niet over het punt waar ik het over wilde hebben, namelijk dat auto's steeds groter worden waardoor het voor andere weggebruikers onveiliger wordt. Natuurlijk is het altijd aan iemand zelf om te kiezen wat voor auto hij wil, maar als het onveiligheid oplevert dan vind ik dat we daar als overheid ook in zouden moeten kunnen reguleren. De heer Sulmann zei dat dit landelijk zou moeten en daar ben ik helemaal mee eens maar zolang het niet landelijk gebeurt, vind ik dat we als gemeente zelf die verantwoordelijkheid hebben omdat het niet gaat over, wat hoorde ik allemaal, of het elektrisch is of wat dan ook. Het gaat erover dat je het overleeft als je op een auto ligt en niet als je onder een auto ligt. Dat is echt een grote zorg en ik vind dat we daar als gemeente oog voor zouden moeten hebben. Laat ik blij zijn dat ik het onderwerp heb aangesneden en we komen er vast nog wel een keer over te spreken.

De VOORZITTER: Dan zijn we hiermee aan het einde van deze sessie gekomen. Het is een nota, dus er wordt niet over gestemd. Ik concludeer dat die voldoende is besproken. We sluiten hiermee deze

sessie. Ook voor de mensen thuis, we stemmen vandaag om 20.45 uur in plaats van om 22.15 uur, dus over bijna twintig minuten gaan wij al in de raadzaal ter stemming. Ik sluit deze sessie.