

**VERSLAG VAN DE SESSIE VAN DE RAAD DER GEMEENTE HAARLEMMERMEER
OP DONDERDAG 18 JULI 2024**

**Onderwerp: RV Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2025 en Mobiliteitsmonitor 2022-2023
(10994251)**

Voorzitter: mw. N.M. Elfers

De leden: mw. B.M. Antolini, dhr. T.M. Beusenberg, dhr. P.J. Boerman, mw. J.M. Hup, mw. J.B. Kamsteeg, dhr. C.L. Klaassen, mw. K. Kliphuis, dhr. E.J. van der Peet, dhr. A. Salhi, dhr. J.J. Schaap, mw. C.R. Smand

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

Portefeuillehouders: mw. M.H. Ruigrok, mw. M.L. Sedee-Schuijtemaker

Insprekers: Geen

De VOORZITTER: Welkom. Ik denk dat inmiddels alle woordvoerders ten tonele zijn verschenen. Welkom bij de sessie over het raadsvoorstel Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2025 en Mobiliteitsmonitor 2022-2023. Ieder jaar wordt het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit, UPM, vastgesteld om uitvoering te geven aan het mobiliteitsbeleid zoals dat is vastgelegd in de Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer. Voor u ligt nu het UPM 2025. Dat is gebaseerd op de Investeringsagenda Mobiliteit 2024-2027. Voor de uitvoering van dit UPM wordt een krediet aangevraagd. Bij het raadsvoorstel is de Mobiliteitsmonitor 2022-2023 toegevoegd. Er zijn schriftelijk technische vragen gesteld en deze zijn inmiddels ook beantwoord. Er hebben zich geen insprekers gemeld, dus ik wil starten met de eerste termijn waar u allen spreektijd voor heeft. Op volgorde van binnenkomst zullen wij aanvragen noteren en ter afronding van de eerste termijn zal het college reageren op de gestelde vragen. Uiteraard behoren technische vragen niet tot de mogelijkheid. En als u een interruptie pleegt, dan gaat dat de reactie en de interruptie zelf af van de spreektijd van degene die de interruptie doet. Ik dacht, laat ik dat nog weer eens een keer melden, want soms krijg ik daar verbaasde blikken over. De eerste spreker heeft zich in ieder geval gemeld, dus die staat genoteerd. Na de eerste termijn en de beantwoording van het college hebben we nog het vrije debat. Als eerste geef ik mevrouw Smand van D66 het woord. Gaat uw gang.

Mevrouw SMAND: Dank u wel voorzitter. Twee stukken over mobiliteit. Ik heb het al een paar keer gezegd en ik zeg het nu weer: altijd prettig om te lezen. Niet te lang, to the point, duidelijk en makkelijk te volgen. Zo ook met deze stukken. Over de inhoud van het UPM hebben wij eigenlijk niet zo heel veel te zeggen. Behalve dat bij het lezen ervan, de eerste conclusie van toen ik hier net in de raad zat, dat als het gaat om het toepassen van de Duisenberg methode op mobiliteit door een rietje wordt gekeken, wordt teruggezien in dit programma. Mobiliteit wordt op verschillende manieren gefinancierd. Gedeeltelijk is dat in het UPM opgenomen. Soms zit het in de schaa sprong, soms zit het in allerlei andere begrotingen en komt het uit andere bronnen. Dat is wel een vraag die die ons toch wel bezighoudt en boeit. Dus tegelijkertijd is dat een vraag aan de portefeuillehouder: wat zouden we hier op een makkelijke manier aan kunnen doen zodat we toch via een infographic, of wat voor vorm dan ook, eens een totaalbeeld krijgen van hoeveel wij nu uitgeven aan mobiliteit? Dat is de eerste vraag. De tweede vraag. We hebben eigenlijk de koppeling gelegd tussen de monitor en het UPM. De meeste smileys staan op groen maar er staan er twee op rood en die steken er wel met kop en schouders bovenuit. Die hebben te maken met de luchtkwaliteit. Ik heb twee opmerkingen daarover.

De luchtkwaliteit wordt natuurlijk door vele factoren beïnvloed. Ik vroeg me af waarom dit in dit onderdeel van het programma staat en dat niet breder wordt getrokken. Dat zouden wij namelijk graag zien, want er zijn vele factoren van invloed op de luchtkwaliteit. Dus aan welke knoppen kunnen we draaien? En ten tweede: wat zijn de gevolgen voor het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit als het gaat om prioriteit geven aan luchtkwaliteit? Dus ik maak het even heel simpel en heel plat: moeten we niet alles dat met fietsen en lopen te maken heeft voorrang geven en de rest daarna laten uitvoeren? Dat is eigenlijk de tweede vraag die ik aan de portefeuillehouder heb maar waar ik ook heel graag met de collega's in de raad verder over zou willen praten. Dank u wel.

De VOORZITTER: Dank u wel. De tweede die zich gemeld heeft is mevrouw Kamsteeg, PvdA. Gaat uw gang.

Mevrouw KAMSTEEG: Dank u wel voorzitter. Het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2025 en de Mobiliteitsmonitor Haarlemmermeer 2022-2023. Helder geschreven en goed te volgen documenten, onze dank daarvoor. De PvdA wordt blij van het aantal maatregelen dat hierin is opgenomen om het verplaatsen per fiets te verbeteren. Vooral de doorfietsroutes zijn van groot belang om de fiets een goede alternatieve keuze te laten zijn voor de auto.

En dat is hoognodig, want waar de PvdA niet zo blij van wordt, is het doel met betrekking tot de luchtkwaliteit dat op rood staat en dat ook niet gehaald zal worden in 2030 als op de huidige voet doorgedaan wordt met het vervoer. Ook het doel dat de mobiliteit in 2030 55% minder CO₂ uitstoot dan in 1990 zal niet gehaald worden. Dat is ook niet zo verwonderlijk als het eerste doel van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit is 'vrijheid van bewegen en vrijheid om een vervoermiddel te kiezen'. Wat de PvdA betreft, is nudging een goed middel om de van nature eerste keuze van de Haarlemmermeester inwoner voor de auto te verschuiven naar een ander vervoermiddel. Je zou hierbij kunnen denken aan meer communicatie over de fietsroutes. Maar ook aan de bereikbaarheid van voorzieningen, scholen et cetera beter te laten zijn voor de fiets dan voor de auto. D66 gaf hier ook al een voorzetje voor. Bij het uitblijven van echte keuzes met betrekking tot de mobiliteit zullen bovenstaande doelen ook in 2050 namelijk niet gehaald worden. En misschien wel nooit. Tot zover voorzitter.

De VOORZITTER: Dank u wel. Dan mevrouw Kliphuis van de VVD, gaat uw gang.

Mevrouw KLIPHUIS: Dank u wel voorzitter. Het leuke van stukken en besluiten over mobiliteit is dat ze altijd goed in elkaar zitten en ons de ruimte geven om een aantal andere dingen te bespreken dan het eigenlijke besluit dat voorligt. Want het is natuurlijk gewoon een heel mooi financieel besluit dat eigenlijk het eerste punt is waar ik naar wil kijken.

We zien eigenlijk in dit besluit heel veel invloed van onze raad de afgelopen tijd terug. Eén is het feit dat we dit debat nu kunnen voeren en niet bij de voorjaarsnota omdat we structureel die € 4 miljoen hebben geregeld waarmee we veel meer consistentie hebben gegeven. Het is ook goed om te zien dat onze wensen die we hebben meegegeven over hoe we het geld, die € 4 miljoen willen alloceren, willen verdelen, ook goed terug zijn te zien. Het is te zien dat er rekening is gehouden met onze wensen met name op verkeersveiligheid.

Dan heb ik stiekem ook even gekeken naar de Mobiliteitsmonitor die we hebben toegestuurd gekregen en dan zie je dat, ondanks alle inzet die we plegen op veiligheid, er nog steeds nieuwe hotspots bijkomen. Dat is natuurlijk jammer, want eigenlijk willen we al die knelpunten – al die gebieden waar zo veel mensen een probleem ondervinden, een botsing krijgen of anderszins schade en letsel oplopen – voorkomen. Daarom steunen we de motie en dienen we die ook mede in die er vandaag ligt, niet in het kader van deze sessie maar in het kader van de gebiedssessie, die eigenlijk hier ook heel erg goed bij past. We willen daar een oproep bij doen. We weten dat er elk jaar toch onderbestedingen blijven, ook op het mooie domein van mobiliteit. We willen de portefeuillehouder vragen of eventuele onderbesteding

niet kan worden ingezet, waar mogelijk, om toch wat extra verkeersveiligheidsmaatregelen te nemen om zo gezamenlijk het aantal hotspots terug te dringen.

Het is ook mooi om te zien in de monitor over de 20-minutensamenleving dat we, dat hebben we ook in het begin geconstateerd, daar hard mee bezig zijn en dat we dat ook inzichtelijk maken. En dan zien we toch ook weer een lichte teruggang voor vooral onze kleine kernen in de gemeente. Die kleine kernen hebben het zwaar. Die kernen hebben het zwaar omdat voorzieningen daar weggaan maar ook omdat openbaar vervoer heel erg ingewikkeld is. Dan is hier wederom een verzoek aan de portefeuillehouder. We zijn ook al in discussie geweest over kleinschalig OV en flexibele concepten. Laten we ook vooral de aankomende periode kijken of we voor deze kleine kernen daar een verbetering in kunnen brengen. Ik hoop dat we dat in een volgend UPM misschien al een stapje verder kunnen zien worden gebracht en dat uiteindelijk ook de kleine kernen meer voorzieningen binnen 20 minuten binnen bereik hebben. Het is mooi om te zien, dat is ook een oproep geweest van deze raad, dat er ruimte is voor kleine maatregelen die de inwoners zelf aandragen in het kader van de besprekingen over de verkeersstructuurplannen en anderszins. Een oproep daarbij: wat leren we van die maatregelen? Zit er ook in leerloop in de organisatie zodat we zien wat voor soort maatregelen eigenlijk op veel draagvlak kunnen rekenen onder de inwoners en hoe ze hun omgeving ervaren? Dus leren we ook van deze kleine maatregelen hoe we in de toekomst onze grotere maatregelen beter vorm kunnen geven? Want dat zou wat ons betreft echt een win-win zijn.

Nu is er nog een van mijn stokpaardjes, het vermaledijde verkeersmodel. De portefeuillehouder begint te lachen want op dat verkeersmodel heb ik natuurlijk in het kader van het Verkeersstructuurplan Badhoevedorp maar ook Hoofddorp en Nieuw-Vennep, redelijk afgegeven. En wat ben ik blij te zien dat het wordt geactualiseerd en dat we daar ook een bijdrage aan zullen leveren. Maar dan is vervolgens wel de vraag: wordt het verkeerstechnisch geactualiseerd of gaan we ook echt iets doen in die actualisatie met de kritiek die we van de inwoners hebben gekregen op de verkeersmodellen? Dus mijn vraag is of het een technische actualisatie is of dat we ook echt iets meer gaan doen en het model meer leven krijgt. Dat zou nou echt mooi zijn. Daar helpen we onze gemeente en de gemeenten die meedoen met dit verkeersmodel volgens mij een heel stuk verder mee. Dank u wel.

De VOORZITTER: Dank u wel. Dan staat mijnheer Beusenberg junior, SRH, op mijn lijstje. Gaat uw gang.

De heer BEUSENBERG: Hartstikke bedankt voorzitter. Allereerst complimenten aan de wethouder en de ambtenaren die aan deze stukken hebben gewerkt. Het is al vaker gezegd en zolang deze wethouder hier zit, zal nog vaker gezegd worden dat deze stukken altijd mooi in elkaar zitten.

Ook wij willen vooral ingaan op de verkeersveiligheid in de Mobiliteitsmonitor en het UPM, dat geloven we wel, om het maar zo te zeggen.

De verkeersveiligheid. We zien een stijgende lijn vergeleken met vorige jaren als het om ongevallen gaat. We zien dat in figuur 6 en 7. Ik heb de vraag aan de wethouder of de wethouder ons kan vertellen waar die stijgende lijn vandaan komt. Dus mocht mevrouw Ruigrok die vraag kunnen beantwoorden, dan ben ik dolgelukkig.

Verder lezen wij dat er in 2022 zes personen zijn overleden door een verkeersongeval. Ik denk dat ik namens de hele raad spreek als ik zeg dat dat er zes te veel zijn. We willen naar een gemeente toe waar niemand overlijdt vanwege een verkeersongeval. Los van het verkeer het liefst ook zo min mogelijk maar in dit geval hebben we het over verkeer.

Verder over de verkeersslachtoffers naar vervoerswijze. Ik zie dat er een splitsing is gemaakt tussen fiets en e-bike. Ik vind een e-bike nog steeds een fiets. We zien daar eigenlijk dat dat ook flink stijgt maar dat is op zich, wat mij betreft, ook wel logisch. Natuurlijk willen we niet dat het gebeurt maar we lezen verderop in het stuk dat er steeds meer mensen gaan fietsen en dan is dat risico nu eenmaal groter. Maar, nogmaals, het liefst hebben we natuurlijk geen verkeersongevallen.

Verder vind ik het een soort top 40 met 'die heeft zestien plekken gewonnen, die is nieuw en die is

plekken gedaald' zoals dat in het stuk staat. Ik hoop dat we op een gegeven moment naar een situatie gaan waar overal 'nul' staat. Maar voor mij springt de kruising Boslaan en Kruisweg er toch wel uit. Helemaal omdat dat een stukje is dat binnen de bebouwde kom ligt en daar gewoon ontzettend veel gebeurt zoals we lezen. Ik hoop dat de portefeuillehouder daar een oplossing voor heeft.

Nu ga ik afronden, voorzitter en dat doe ik met, nogmaals, de mededeling naar onze inwoners dat er een meldpunt is voor onveilige verkeerssituaties. Ik kan me even niet meer herinneren wie dat heeft verzonnen. Maar dat is vast een heel slimme jongen geweest. Dank u wel voorzitter.

De VOORZITTER: En u heeft het ook zeer slim aangepakt met deze voorzitter, dus hartelijk dank voor deze mooie afronding. Dan is mijnheer Schaap van Forza! aan de beurt. Gaat uw gang.

De heer SCHAAP: Dank u wel voorzitter. Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2025 en Mobiliteitsmonitor 2022-2023 laten vooral een ambitieuze visie zien. We zijn tevreden te lezen dat het programma onder andere prioriteit geeft aan verkeersveiligheid door aanzienlijke investeringen in beleidsmatige aanpassingen en infrastructurele verbeteringen. Dit natuurlijk ook nadat de raad vorig jaar juni bij het UPM hier nadrukkelijk om heeft gevraagd. We zijn blij dat dat is meegenomen.

Het programma toont een bijna solide financiële planning met de totale investering van € 54,7 miljoen. Bijna, vanwege de € 2,84 miljoen van derde partijen. We hopen dat er plannen zijn om bij te sturen indien de kosten hoger uitvallen dan gepland wanneer bijdragen van deze derde partijen niet volledig worden gerealiseerd.

De beleidsmatige aanpassingen, zoals is terug te lezen, zijn de 30km-zone in Nieuw-Vennep en de aanpak van verkeersveiligheidsknelpunten. Dat zijn de belangrijke eerste, essentiële stappen om veiligheid te waarborgen. Echter, we moeten er wel voor waken, vinden wij dat we niet één te grote 30km-zone worden overal omdat dit ook reistijden, bereikbaarheid en doorstroming in het verkeer negatief kan beïnvloeden. Forza! zou daarom graag zien dat bij het volgende UPM de effectiviteit van deze maatregelen maar ook de andere, wordt geëvalueerd en dat deze dan ook zijn gemeten. Wij willen zien dat de investeringen ook daadwerkelijk leiden tot meetbare verbeteringen in de verkeersveiligheid. Forza! wil het belang van samenwerking met inwoners, ondernemers en dorps- en wijkraden benadrukken. Het betrekken van deze groepen bij de plannen, zoals bij de evaluatie van het Verkeersstructuurplan Badhoevedorp is van groot belang. Dit zorgt niet alleen voor draagvlak maar ook voor waardevolle input die kan bijdragen aan de effectiviteit van de maatregelen. Dus laten we daar zeker wat mee gaan doen. We zijn blij met de geplande fietsprojecten en de aanleg van doorfietsroutes, alsmede de komst van de fietsbrug bij de A44. Het is belangrijk dat deze snel wordt gerealiseerd. Nog belangrijker is ook om het onderhoud van de fietswegen niet uit het oog te verliezen en deze op peil te houden. Onderzoek waar onderhoud hoognodig is, probeer dit uit de investeringen te bekostigen.

Dan heb ik gelezen... Waar was ik? Daar was ik. Dan heb ik gelezen dat het concept Bus Rapid Transport, het BRT, grote kans maakt op subsidiëring. Forza! hoopt dat hiermee de routes van de Zuidtangent kunnen worden opgewaardeerd en dat de lopende begroting hier voldoende voor zal zijn.

Dan wil ik zelf nog iets toevoegen aan dit stuk. Iets wat er niet in staat. Dat is technologische vooruitgang. Innovatie, zoals slimme verkeerslichten en communicatietechnologie en alles wat daarom draait, om het wegennet beter te benutten zonder zware fysieke infrastructuur te moeten aanpassen. Dat is ook een recent project van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Voorzitter, ik rond af. Forza! wil weten hoe technologische innovaties geïntegreerd zullen worden in het UPM en of aansluiten bij pilots of samenwerken met technologiebedrijven hieraan kan bijdragen. Ik ben benieuwd of de portefeuillehouder hier wat mee kan en hier ook enthousiast over is geworden. Punt, dank u wel.

De VOORZITTER: Dat was een heel lange komma, mijnheer Schaap. Dank u wel. Mijnheer Boerman, GroenLinks, gaat uw gang.

De heer BOERMAN: Dank u voorzitter. U begon uw verhaal vandaag met een verwijzing naar de

mobiliteitsvisie. Toen dacht ik 'o ja, de mobiliteitsvisie, daar komt dit uit voort'. Als ik zo terugkijk, dan is dit al een heel stuk van de mobiliteitsvisie af. En daar zijn we blij mee, want dat gaat eindelijk de goede kant op, denk ik. We hebben het nu veel vaker over dingen zoals STOMP. Ik vraag me dan af, wordt het niet eens tijd om ook die mobiliteitsvisie te herzien en meer in lijn te brengen met de huidige tijd en de huidige gedachten in deze raad? Dus dat is een gedachte die ik aan de raad wil meegeven en waar we best in tweede termijn verder over kunnen spreken. Maar het is in ieder geval maar gezegd.

De uitwerking zoals die nu voorligt in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit vinden wij eigenlijk prima. Net als de meeste andere fracties. De verdeling is goed, de balans is goed, er zit van alles wat in. En het is niet heel veel geld, dus dat gaat ook de goede kant op.

Ik wil ook nog even aanhaken bij wat Forza! net zei over 'hoe kijken we nou terug? Hoe evalueren we nou die plannen?' Daar hadden wij ook een opmerking over. Dan gaat het met name bijvoorbeeld over iets als de Fanny Blankers-Koenlaan. Daar hebben we redelijk veel geïnvesteerd in verkeersveiligheid en we vragen ons af: heeft het ook genoeg opgeleverd? Kunnen we daar een keer een evaluatie van krijgen? We zien dat die niet meer in de top 21 staat. Daar kun je blij mee zijn maar we weten niet of we daar voldoende van leren. Kunnen we de inspanning en het resultaat met elkaar in verhouding brengen? Dan naar de monitor. Daar hadden we een beetje hetzelfde gevoel bij als D66. Daar kunnen we onmogelijk blij van worden. De CO₂-uitstoot stijgt, de luchtkwaliteit staat onder druk. Dat gaat nog lang niet de goede kant op. Daar is echt meer inspanning nodig. En ik zie ook de ideeën daarvoor wel terug maar mondjesmaat. Dat zou wat onze fractie betreft echt nog wel sterker kunnen. We hadden vanavond een voorbeeld over Badhoevedorp, dan kunnen wij ook het voorbeeld van Amsterdam volgen en daar ook iets aan doen, om ook die dijk wat rustiger te krijgen. Dat heeft ook meteen invloed op dat soort onderwerpen.

Ook over verkeersveiligheid is al veel gezegd. Er wordt 'het aantal ongevallen is nog steeds hoog'. We hoorden vanavond ook dat er ook nog wegen zijn waar in de bebouwde kom gewoon 75 km/uur gereden wordt. Dan is het niet gek dat het aantal ongevallen hoog is. Dus we zouden ook hier graag nogmaals willen benadrukken: laten we voortgang maken met het terugbrengen van de snelheid. Dus laten we snelheid brengen in het terugbrengen van de snelheid. We lezen hier bijvoorbeeld dat er onderuitputting is in het in het besteden van de middelen voor de 30km-zones. Laten we dat in de toekomst niet meer terugkomen laten komen. Er zijn echte keuzes nodig. Daar laat ik het bij.

De VOORZITTER: Dank u wel. Dan gaat het woord door naar uw boer..., buurman. Excuus. Mijnheer Van der Peet, CDA. Gaat uw gang.

De heer VAN DER PEET: Buurman en Boerman. Voorzitter, wat is er mooier dan het politieke jaar afsluiten met een sessie over het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit? Voordat we inhoudelijk daarop ingaan, verdient de Mobiliteitsmonitor ook de nodige aandacht. De raad heeft lang aangedrongen op dit extra instrument om zo te kunnen beoordelen of we onze doelen behalen met het geld dat we daaraan uitgeven. Dat is het, kort gezegd. De monitor is duidelijk leesbaar en de gekozen thema's zijn herkenbaar maar zijn die smileys echt representatief? Dat vragen wij ons af. Twee keer groen bij veiligheid met als criterium 'dat doen we beter dan voor corona', vinden wij wel heel makkelijk. Het CDA mist in de hoofdstukken over de thema's de koppeling met de mobiliteitsvisie zoals die in het UPM wel duidelijk wordt gemaakt. We liften nu te veel mee op de informatie van de Vervoerregio, is ons beeld. Daarnaast ontbreekt een duidelijke conclusie met een reflectie op het beleid. De vraag of we wel of niet moeten bijsturen, moet, wat ons betreft, in de volgende versie meer nadruk krijgen. Dus: doen we nu genoeg of is er een aanvullende actie nodig?

Dan het UPM. Hier is de lijn met verbeteringen doorgezet. De tabellen met verwijzingen naar doelen zijn verhelderend. Als het gaat over wonen, zien we herkenbare projecten terug die worden opgestart. Uiteraard is het CDA blij dat er weer stappen worden gezet op een mogelijke verbinding N208-A44, oftewel de zuidelijke ontsluiting van Haarlemmermeer en de uitwerking van de VSP's in Hoofddorp en Nieuw-Vennep. Maar kunnen we deze hoeveelheid werken we al aan op dit moment? De druk zit op de

ketel om meer gelden voor de woningbouw rondom Station Hoofddorp zeker te stellen. Dat is op zich logisch maar wat ons betreft, mag dat niet ten koste gaan van voortgang op maatregelen elders in de polder en dus de bereikbaarheid van de kleine kernen. Daar hebben wij wel onze zorgen bij.

Het CDA is blij met de extra investering op het gebied van verkeersveiligheid door verdubbeling van het budget voor de aanpak van knelpunten. Aan de hand van het bijbehorende actieplan zetten we in op snelle verbeteringen, zoals de Pilot Fietsveiligheid op de IJweg. Dat de verdubbeling mogelijk is door lagere uitgaven op Duurzaam veilig 30 km/uur vinden wij dan wel weer dubbelzinnig. Want eigenlijk investeren we dus niets extra. We maken andere keuzes, net zoals we steeds meer keuzes maken voor de fiets.

Daar zijn we wel blij mee. Het CDA wilde bij de jaarrekening 2023 € 1 miljoen vrijmaken als extra impuls voor de realisatie van het Fietsplan. Daar hebben we toen vanaf gezien omdat er in het UPM fors meer zou worden geïnvesteerd in de fiets, zo antwoordde de wethouder toen. Wij vragen ons af of dit echt zo is. Misschien zit het aandeel van de fiets nog te veel verstopt in andere getallen. Bijvoorbeeld bij de snelheidsverlaging van de Schipholweg. Daar is een aanzienlijk deel bestemd voor de fietsveiligheid en de doorfietsroute maar je moet er echt flink naar zoeken. Ik ben eigenlijk voor de tweede termijn wel benieuwd wat de collega's daarvan vinden. Doen we wel genoeg?

Voorzitter, ik sluit af. We houden dus ruimte voor verbeteringen en voor de tweede termijn willen wij alvast het onderwerp 'veilig en flexibel bewegen door de kernen' aanmelden. En dan weet de heer Salhi wel genoeg.

De VOORZITTER: Mijnheer Salhi voert dit keer niet het woord namens HAP maar dat doet mijnheer Klaassen. Gaat uw gang.

De heer KLAASSEN: Ja voorzitter, dank u wel. Voorzitter, ook wat ons betreft inderdaad een fijn leesbaar stuk, zeker qua tekst. We willen nog wel een klein aandachtspuntje noemen, namelijk de resolutie van een aantal plaatjes, onder andere de routekaarten op pagina 16, was vrij slecht te lezen. Maar als dat het enige is qua aanpassingen, in de resolutie, dan denk ik 'dat valt ook nog mee'.

Voorzitter, wat de collega's allemaal gemeld hebben over smileys en alle andere zaken had ik ook in mijn tekst staan, dus die sla ik dan even over. Dan kom ik eigenlijk op een stukje hoogwaardig openbaar vervoer dat in het in het stuk ook vermeld staat, de HOV-route Noordwijk-Schiphol. Die bestaat uit verschillende delen. In onze gemeente ligt natuurlijk al een deel Lisserbroek en het deel route Haarlemmermeer-Zuidwest. Haarlemmermeer-Zuidwest zorgt voor de ontsluiting van de gebiedsontwikkelingen voor Nieuw-Vennep-West, de parken in Hoofddorp-Zuid, Lincolnpark, Graan voor Visch-Zuid. We lezen dat de gemeente Haarlemmermeer kartrekker van het project is. Voorzitter, daar willen we toch even een vraag over stellen. Wij vragen ons namelijk af of deze route HOV moet worden met alle onteigeningen die in de gebieden moeten gebeuren, of dat gewoon OV zou kunnen volstaan. We vragen ons af of dat in het onderzoek meegenomen zou kunnen worden.

HAP ziet het OV als een boom, een stam met een hoofdstructuur, denk aan mooie takken die zich allemaal verspreiden. Iedereen gaat middels een van de aders van de bladeren, richting de stam, via de twijgjes. En zo kom je op knooppunten zoals winkelcentra. Daar zou eigenlijk de focus op moeten liggen. Dus op het moment dat wij een HOV-lijn neerleggen, kunnen mensen heel snel naar Schiphol komen en op hun werk komen. Alleen bij de kernvoorzieningen, zoals mevrouw Smand van D66 ook al aangaf, komen ze dan slechter. De samenleving wordt gemaakt bij de sportclubs, de zwembaden, de winkelcentra, dorpshuizen et cetera en niet zozeer hier in ons huis. Wij faciliteren alleen maar de mogelijkheid dat mensen daar geraken. En in een samenleving die steeds individueler wordt, hebben we deze locaties echt nodig. Snel ver komen is fijn maar onze inwoners en eventuele kinderen bij het verenigingsleven vinden wij net zo belangrijk. En die vormen het hart van de toekomst en het dorp van de toekomst. Dus laten we kijken of het mogelijk is om het OV zo in te richten dat inderdaad de kernen wel bereikbaar zijn maar dat het geen HOV-route wordt op onteigende gronden die niet stopt bij winkelcentra. Want vanuit Abbenes, zagen we in dit stuk, is het op dit moment twintig minuten reizen

naar een winkelcentrum. Als daar HOV komt te liggen, dan stopt die route op dit moment nog steeds niet bij een winkelcentrum. Wel op Schiphol, waar een kleine supermarkt is. Maar om daar boodschappen te doen is ook niet helemaal de bedoeling.

Voorzitter, dan nog even over de gezondheid inderdaad. Het ligt niet in de lijn, zoals we inmiddels ook al hadden geconstateerd. Het enige dat we dan wel hebben, zijn de smileys die er staan. Die staan voornamelijk bij de VRA, dus we vragen ons af: hoe zijn de verhoudingen tussen de VRA en de Haarlemmermeer? Oftewel, aan de portefeuillehouder de vraag: ligt Haarlemmermeer wel op koers, of is het voornamelijk binnen de VRA dat andere gemeenten hier misschien meer aan moeten trekken dan Haarlemmermeer zelf?

Ook het stukje verkeersveiligheid wil ik toch even aanhalen, ondanks het feit dat de collega's dat ook al uitvoerig behandeld hebben. Het gaat goed met de veilige verkeersdeelnemers, zo zagen we in het stuk. Maar de ongevallen met kwetsbare verkeersdeelnemers zoals de voetgangers, de fietsen, elektrisch of normaal, zien we helaas nog steeds toenemen. Voorzitter, HAP kan hierin de lijn van de zojuist benoemde kinderburgemeester Lars goed in volgen. We zijn er voorstander van om te kijken hoe we dit tijt kunnen keren, zodat we misschien ooit een jaar hebben zonder slachtoffers, zoals net ook gezegd werd door mijnheer Beusenberg. Hiervoor hebben we, zoals ook genoemd, de motie Veilig en flexibel door de kernen aangekondigd.

Voorzitter, dan zagen we nog in het stuk dat er inderdaad een nieuwe belangenafweging gevraagd is over de zuidelijke ontsluiting die net opgehaald werd en wij kijken uit naar het onderzoeksrapport en het opzetten daarvan. Dank u wel.

De VOORZITTER: Dank u wel. Dan is het woord aan mevrouw Hup, ChristenUnie-SGP.

Mevrouw HUP: Dank u voorzitter. Ook wij vonden het een goed in elkaar gestoken stuk. Er is al veel gezegd, dus ik focus eerst even op onze standpunten op het gebied van mobiliteit en daarna kom ik terug op een paar mobiliteitspunten die ons opvielen in het voorliggende raadsvoorstel.

Wij vinden namelijk dat een goede en moderne infrastructuur echt van belang is voor de ontwikkeling van onze gemeente. Randvoorwaarden zijn, zo vinden wij, veiligheid, leefbaarheid en milieu. Dat hebben we ook echt kunnen teruglezen. Daar zijn we blij mee. Maar we willen eigenlijk ook nog heel even aanstippen dat we het heel belangrijk vinden dat er bij nieuwe ontwikkelingen die mogelijk nog komen echt in een vroeg stadium wordt nagedacht over de ontsluiting door openbare vervoer, fietsverkeer en autoverkeer en dat de omwonenden daar echt in worden betrokken. Hier hebben we, wat ons betreft, de eerdergenoemde elementen bij de Weg om de Zuid, veiligheid, doorstroming, leefbaarheid en milieu prioriteit gegeven. Maar we willen ook als fractie nog een keer ervoor pleiten dat de kwetsbaarste verkeersdeelnemers zoals gehandicapten, ouderen, voetgangers en fietsers echt die extra aandacht krijgen. Dat verdienen ze tenslotte. Ook daarin willen wij omzien naar elkaar op een toekomstbestendige manier, want we zijn een toekomstbestendige gemeente. Dus ja, je kunt zeggen dat we een verkeerszorgplicht hebben.

Wij vinden ook dat je in de planvorming echt moet kijken naar die gerichtheid op doorstroming en dat we die dus echt aanzienlijk moeten bevorderen met de in het algemeen gangbare eisen van verkeersveiligheid. Die smileys bijvoorbeeld zijn een leuk middel en, waar we het vandaag ook al eerder over hebben gehad, de oplichtende oversteekplaatsen. Die mogen van ons wel meer geïntegreerd worden om die veiligheid te waarborgen. We hebben dat hier en daar kunnen teruglezen maar we zijn toch wel even benieuwd hoe dat dan precies zit, bijvoorbeeld met doelmatigheid van die veilige verkeersafwikkeling, om dat werkelijk tot stand te brengen. Want we hebben kunnen lezen in het stuk dat er geen gebruik is gemaakt van een participatietraject maar dat dit nog wel zal worden gedaan bij enkele verkeersstructuurplannen. Nu vroeg ik mij dus even af, het stond niet heel duidelijk in het raadsvoorstel, of dat dan voldoende is. Waarom is die keuze destijds gemaakt bij het uitwerken van dit Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2025?

Om het af te ronden. In de tweede termijn zou ik nog even wat willen vragen over de laadpalen. Dat

was het. Compliment aan de wethouder voor nu.

De VOORZITTER: Dank u wel, bij dezen zijn ze doorgegeven. Dan mevrouw Antolini. FVD, gaat uw gang.

Mevrouw ANTOLINI: Ja, dank u voorzitter. Vandaag hebben we het over mobiliteit in de gemeente. En hoewel er belangrijke punten worden aangekaart, en natuurlijk, er staan dingen in die vanzelfsprekend zijn en nodig zijn binnen een gemeente, is het ook duidelijk dat de gemeente bezig is om auto's beetje bij beetje weg te jagen uit het centrum. De gemeente is bezig met het implementeren van een 15-minutenstad. En sterker nog, het staat ook in het stuk maar dan noemen ze het een 20-minutenstad. Binnen de plannen van VSP Hoofddorp krijgt de centrumring een andere functie. Doorgaand verkeer wordt gestimuleerd om zo snel mogelijk naar de randen te rijden, zodat binnen de kernen en in het centrum meer ruimte komt voor voetgangers en fietsers. Bovendien zijn er plannen om op meerdere plekken de maximumsnelheid te verlagen naar 30 km/uur. Deze en toekomstige veranderingen maken het straks steeds moeilijker om met de auto het centrum te bereiken. Fietspaden worden verbreed, verlengd of extra toegevoegd, terwijl autowegen en parkeerplekken worden ingeperkt. Dit is een strategisch, langdurig proces. Uiteindelijk zal je geen auto meer voor je deur kunnen plaatsen maar moet je gebruikmaken van een deelauto buiten het centrum. We zien het helaas niet alleen in onze gemeente maar overal in Nederland. De ene gemeente is alleen wat sneller met de implementatie dan de ander. Dan lezen we in bijlage 2 'Haarlemmermeesters zitten vaker thuis dan voor corona'. Ik vond het bijzonder dat dat erin stond. Moet ik dat als positief ervaren? Het lijkt me niet positief maar waarschijnlijk zal dat ook weer met uitstoot te maken hebben.

Voorzitter, dan nog kort. Er staat iets in over duurzaamheid. Er wordt gesproken over de invoering van een zero-emissiezone op Schiphol en het verdubbelen van het aantal laadpunten. Dit ondanks dat ons elektriciteitsnet al overbelast is. Kortom, een groot deel van deze plannen brengt niets dan ellende voor de inwoners van Haarlemmermeer. Voorzitter, dank u wel.

De VOORZITTER: Dank u wel. Voor de notulen: afwezig zijn de fracties van EEN Haarlemmermeer, BVNL en GEZOND Haarlemmermeer. Dan gaan we nu over naar de beantwoording van het college. Mevrouw Ruigrok, gaat uw gang.

Wethouder RUIGROK: Dank u wel voorzitter en dank woordvoerders. Ik geef de complimenten door alvast hier aan degenen die hier aanwezig zijn maar ook aan degenen die altijd thuis nog meeluisteren. Ik vind het zelf ook leuk dat we echt met elkaar dit soort producten, rapporten, plannen maken, want het is goed om te zien dat de raad zijn invloed terugziet bij het kijken naar 'waar willen we nu meer aan besteden?' We willen meer aan verkeersveiligheid doen. Daar gaan we meer geld aan uitgeven. Ook meer knelpunten aanpakken. We gaan er zo'n 25 aanpakken het komend jaar. Dus dat is mooi.

Mevrouw Smand vraagt dan specifiek over het geld. Het UPM is € 4 miljoen maar in totaal gaan we € 54 miljoen uitgeven maar daar is in de investeringsagenda ook goed antwoord op te vinden.

Dan is er gesproken over de luchtkwaliteit. Waar kun je daar nog echt actief op sturen? Dat is de sturing op het STOMP-principe, dus de actieve mobiliteit, en natuurlijk het elektrisch rijden stimuleren. In Haarlemmermeer zijn we daar voorloper in, met bijvoorbeeld de kabelmatten die mijnheer Klaassen al eerder noemde en het verdubbelen van de laadfaciliteiten.

Dan vroeg mevrouw Kliphuis volgens mij naar de onderbesteding; zouden we dat dan ook nog aan verkeersveiligheid kunnen uitgeven? We gaan dus al een verdubbeling daarop inzetten en de onderbesteding heeft vaak te maken met projecten die je toch nog wel wilt uitvoeren. Dus dan schuift dat gewoon door.

Verder had mevrouw Kliphuis het over verkeersmodellen en hoe we daarmee doorgaan om dat verder te verfijnen. Er zitten eigenlijk voornamelijk harde criteria in. Dus harde cijfers, echt modellen waarin je meegaat. Ik ken mevrouw Kliphuis zo dat ze ook graag de wat zachtere aspecten daarin mee wil nemen,

dus ook de ervaringsdeskundigheid. Dat nemen we wel mee in die participatietrajecten, zodat we dus verkeersmodellen en verkeersdeskundige en ervaringsdeskundige input meenemen. Maar het zit niet echt helemaal direct verwerkt in de modellen zelf.

Dan weet ik wel welk slim raadslid ooit een melding had gemaakt voor het meldpunt verkeersonveilige situaties. Dus ik hoop dat u allen dat ook nog weet. Dat was, zoals ik hem altijd noem, 'de kleine Beus' maar we zullen hem mijnheer Beusenberg noemen. We hebben daar nog weer wat extra aandacht aan besteed maar zegt u het ook vooral verder. Want we hebben een nulmeting gedaan. We gaan nu kijken of we daaruit meer knelpunten kunnen realiseren en daarmee aan de slag gaan.

Er werd gevraagd 'maar leer je nu ook van die kleine maatregelen?' Nou, wel degelijk. Dus als we dingen aanpassen die de verkeersveiligheid verhogen, houden we dat natuurlijk ook bij op die lijst van waar de meeste ongelukken voorkomen. Maar we kijken ook bij nieuwe ontwerpen 'hé, dat hebben we daarvan geleerd'. Als inwoner van Rijsenhout vind ik zelf bijvoorbeeld zo'n middenberm op de kruising – daar is vast een technisch woord voor – met van die hobbel-ribbelstenen, u weet vast wat ik bedoel, een goed voorbeeld. Dat wordt ook vaker ingezet, zodat je een ruimere bocht moet nemen.

Dan werd er specifiek een knelpunt genoemd op de Boslaan en de Kruisweg. Ja, die hebben wij ook op ons netvlies staan maar daar is nu nog heel veel bouwverkeer. Dus we gaan dat waarschijnlijk iets later in de tijd opnemen.

En dan had volgens mij mijnheer Schaap het over innovaties. Ik ben dol op innovaties. Van experimenteren kun je leren. Soms helpt het niet en rijd je bijvoorbeeld weer solarwegen stuk maar vaak kun je wel echt nieuwe dingen doorvoeren. Zo hebben wij binnenkort onze eerste laadlantaarns, zodat je aan lichtmasten ook je auto kunt opladen. Dus we zullen het niet nalaten om daarmee verder te gaan. Mijnheer Boerman en de buurman hadden het volgens mij allebei over 30km-zones. We kiezen echt zo veel mogelijk voor werk met werk maken en we kiezen er ook voor om het niet integraal overal te willen doen, dus dat is iets dat we in de uitwerking verder zullen uitrollen.

Verder vroeg de buurman, mijnheer Van der Peet, ook 'klopt het echt wel dat we ook meer investeren in de fiets?' Ja, dat je daar een beetje naar moet zoeken, kan ik me wel voorstellen. Want die Schipholweg is bijvoorbeeld een heel belangrijke investeringen die we samen doen daar met dat doorfietspad. Wellicht zijn er nog optimalisaties mogelijk bij een volgend UPM om dat nog inzichtelijker te maken.

De VOORZITTER: Dat levert een aanvullende vraag op van mijnheer Boerman, gaat uw gang.

De heer BOERMAN: Ja, dank u voorzitter. Niet over dat laatste over die fiets, want dat snap ik helemaal. Maar u zei het eerder en ik dacht 'ik wacht even of u daarop antwoordt bij de heer Van der Peet', want die had het ook over die onderbesteding. U zei 'die onderbesteding willen we graag in de hand houden' maar onderbesteding is volgens mij niet meteen overheveling. U zegt het wel, want we houden dat daarvoor. Ik vroeg me af: hoe zit het nu met die onderbesteding in verhouding tot die verdubbeling die we doen, die u zegt dat u gaat doen qua besteding aan verkeersveiligheid? Want voor mij lijken het gewoon communicerende vaten en dan gaan we helemaal niet extra investeren. Maar misschien heeft u daar een heel andere kijk op en kunt u ons helpen om dat te verduidelijken?

De VOORZITTER: Dan wil ik weer het woord geven aan de wethouder.

Wethouder RUIGROK: Ik ga even door waar ik gebleven was, dan krijg ik vast antwoorden ingefluisterd op de vragen die u nu stelde. Het is natuurlijk een goede vraag.

Mijnheer Klaassen had het over de HOV verbinding Noordwijk-Schiphol. Daarover hebben we regelmatig contact met de partners die daar allemaal bij betrokken zijn. Dat is ook Rijnland, de Vervoerregio, beide provincies Zuid-Holland en Noord-Holland en die doen daar natuurlijk met name aan mee omdat het een HOV-verbinding is. Dus zou je zeggen 'joh, dat doen we niet', dan staan we zelf in ons eentje aan de lat. Dat wordt wel weer een beetje ingewikkelder. Maar bovendien is zo'n HOV

vaak voorwaardelijk om de woningbouw te kunnen realiseren. Dus ik zou er zeker geen voorstander van zijn om dat zomaar af te schalen. Maar wat u aangeeft, is 'je moet zorgen dat je bij voorzieningen kunt komen, dus bij winkelcentra, het SKWA et cetera'. Daar wordt wel degelijk naar gekeken. Het zal toch ook met aanvullend regulier OV mogelijk zijn om die voorzieningen allemaal bereikbaar te maken. Even kijken hoor. Mijnheer Van der Peet had het volgens mij over de hoge ambities die we hebben 'geeft het niet te veel druk om die extra gelden uit te willen geven, die in relatie staan met die woningbouwaantallen?' Dat is niet alleen rond de Spoorzone natuurlijk maar ook voor Lisserbroek en Nieuw-Vennep-West et cetera. Maar we blijven wel zo breed mogelijk investeren. En ja, als de capaciteit dat verder toelaat dan gaan we voor die en/en ambities.

De VOORZITTER: Dat levert een verhelderende vraag op van mijnheer Van der Peet, gaat uw gang.

De heer VAN DER PEET: Ja, want dat geeft het beeld 'als de capaciteit het toelaat, gaan we voor de en/en'. Dat betekent dus dat de prioriteit wat het college betreft, bij de BO MIRT-gelden ligt. Ik denk dat dat iets is waar we als raad nog wel eens een keer over van gedachten kunnen wisselen. In mijn beleving hebben wij daar nog niet echt concreet prioritering aan gegeven maar ik begrijp nu dat u dat op die manier invult. Dus misschien is dat een punt voor de tweede termijn, voorzitter.

De VOORZITTER: Dank u wel, dat staat genoteerd. Gaat u verder met uw betoog, mevrouw Ruigrok.

Wethouder RUIGROK: U bent natuurlijk vrij om te discussiëren in die tweede termijn maar ik geef juist aan dat het niet alleen maar om die MIRT-gelden gaat. Maar het is natuurlijk zo... We willen het allebei doen. Dat schrijven we ook op. Daarom hebben we het ook in het UPM zo neergezet. En er zit wel een koppeling aan die gelden zodat als je ze niet besteedt, of als je de woningbouw niet realiseert, je het risico loopt om het terug te moeten betalen.

Dan had ik... Even kijken. Aha, ik heb ook een antwoord gekregen op het doorschuiven van de onderbesteding. Die leggen we voor in de najaarsrapportage. De investeringen die nu voorliggen, komen uit die € 4 miljoen die we gereserveerd hebben voor 2025 en niet uit onderbesteding van eerdere jaren. Dus wellicht geeft dat meer inzicht?

Even kijken hoor, dan was ik bij de smileys. Mijnheer Van der Peet geeft aan dat die groene smileys voor verkeersveiligheid wel makkelijk worden gegeven. Tussen 2019 en 2022 is er een lichte afname van het aantal verkeersgewonden. En daar kun je dus een positieve en een neutrale smiley op geven. Dit is een positieve geworden en anderzijds had bijvoorbeeld verdubbeling van het aantal laadvoorzieningen een positieve of een neutrale smiley kunnen worden. Dus er zit wel een beetje subjectiviteit in, begrijp ik hier zo uit.

En tot slot, mevrouw Antolini. Die had het over 'is het nu een goed teken dat mensen vaker thuis zijn?' Dat heeft natuurlijk te maken met het vaker thuiswerken na corona en dat levert op zich meer minder verkeersbewegingen op. Dat is op zich, denk ik, een goed punt.

En dan had mevrouw Hup nog een vraag over participatie. Dat is ook mijn laatste. Dat doen we niet in het UPM. Op de mobiliteitsvisie is geparticipeerd en op de afzonderlijke projecten.

De VOORZITTER: Dank u wel voor deze reacties. Is het een aanvullende vraag voor het college? U heeft nog spreektijd, dus dat kan. Gaat uw gang

De heer KLAASSEN: Nou, dat scheelt voorzitter. Ik had nog een vraag gesteld over de rode smileys bij de luchtkwaliteit infrastructuur en de mobiliteitsuitstoot, CO₂-uitstoot die in het stuk staan. Die staan namelijk vermeld onder Vervoerregio Amsterdam. De vraag is hoe de gemeente zich daartoe verhoudt; lopen wij voor ten opzichte van de VRA of lopen we achter ten opzichte van de VRA?

De VOORZITTER: De vraag is duidelijk, gaat uw gang, mevrouw Ruigrok.

Wethouder RUIGROK: Nou, ik vind die vraag nog helemaal niet zo duidelijk, hoor maar goed. De VRA werkt inderdaad met bepaalde uitgangspunten en wij hebben echt gemeten wat er hier in Haarlemmermeer gebeurt. Dus ik kan het eigenlijk niet heel goed uitleggen. Ik kom daar zo meteen nog even bij u op terug.

De VOORZITTER: Hartelijk dank, daar kijk ik nog even rond of alle vragen beantwoord zijn. Ja? Half? Ik wil u er wel even op attenderen dat er vijf onderwerpen zijn ingediend voor de tweede termijn. Dus u mag van mij best de vraag nog even stellen als het belangrijk is maar anders wil ik toch de tweede termijn openen.

De heer BOERMAN: Dan heel kort.

De VOORZITTER: Gaat uw gang.

De heer BOERMAN: Het was me niet helemaal duidelijk, voorzitter. Het ging dus toch om extra geld, begrijp ik, voor die verdubbeling van de verkeersveiligheid? Begreep ik dat zo goed?

De VOORZITTER: Mevrouw Ruigrok, gaat uw gang.

Wethouder RUIGROK: We hebben we natuurlijk zo goed mogelijk geluisterd naar die verdeling van die taartpunten waar wij het vorige keer over hebben gehad, van die investeringsagenda. Daar gaat het over. Dus binnen die € 4 miljoen hebben we geschoven en gezegd 'er moet meer geld naar verkeersveiligheid' maar omdat er heel grote happen in zitten, in dit geval die Schipholweg, zijn we niet helemaal uitgekomen op die percentages die toen aangegeven zijn. Maar in de geest van uw oproep zeggen we 'we gaan toch meer geld uitgeven aan verkeersveiligheid'. Dus het is wel meer geld.

De VOORZITTER: Ik zie dat er hier geknikt wordt, dat het begrepen wordt. Dan wil ik graag met uw goedvinden de tweede termijn openen en het eerste onderwerp kwam van mevrouw Smand van D66. Gaat uw gang.

Mevrouw SMAND: Korte aftrap. Dank u wel voorzitter. Zoals gezegd, er staan allerlei projecten in het UPM en het gaat over verschillende manieren van vervoer. Hoe kunnen we nu voorrang geven aan alles wat met fietsen en lopen te maken heeft? Hoe kijken de collega's daartegenaan? Wat is daarvoor nodig? Er is al gezegd 'moeten we ook niet, net zoals in Amsterdam, gewoon 30km-zones invoeren waardoor het autoverkeer ontmoedigd wordt in al die dorpskernen enzovoort?' Maar soms denk ik ook wel eens 'dat is makkelijker gezegd dan gedaan'. Als je aansluit op doorgaande wegen, hoe doe je dat dan? En het aanleggen van fietspaden heeft, denk ik, als je naar het hele UPM kijkt en ook naar de luchtkwaliteit, toch wel een hoge prioriteit, want met goede fietspaden krijg je mensen hopelijk ook sneller op de fiets. Dat zijn zo wat gedachten die ik graag wilde delen.

De VOORZITTER: Dan ga ik kijken wie van uw collega's in wil gaan op uw onderwerp. Hoe kunnen we voorrang geven aan alles van fietsen en lopen? Ik kijk even rond? Nou, mijnheer Boerman, GroenLinks gaat uw gang.

De heer BOERMAN: Ik wil daar wel iets over zeggen maar daar hebben we natuurlijk in het verleden en ook in het recente verleden, al vrij veel over gezegd toen we het hadden over het Fietsplan. Want dat hebben we niet al te lang geleden vastgesteld. We doen heel veel, daar ben ik heel blij mee. We zijn echt anders bezig dan een aantal jaar geleden. Dus dat vooropgesteld denken wij dat er nog wel een aantal plekken is waar we wat fietspaden kunnen aanleggen. Maar het gaat niet zozeer om het

aanleggen van fietspaden. Het gaat eerder om het aanleggen van fietsstraten bijvoorbeeld denk ik. Het gaat eerder om de fietsveiligheid in de wijken, om de voorzieningen, of dat er overal goede stallingen zijn. Dat zijn dingen die we kunnen herhalen maar die hebben we onlangs bij het Fietsplan besproken. Maar met name op het gebied van fietsstraten denk ik dat er echt nog wel versnelling mogelijk is.

De VOORZITTER: Mijnheer Van der Peet, gaat uw gang.

De heer VAN DER PEET: Hier is de buurman weer. We hebben twee dingen besproken tijdens de bespreking van het Fietsplan. We hebben een sessie aangevraagd om het te hebben over het onderhoud van fietsenpaden want de toestand van bestaande fietspaden heeft ook een heel grote invloed daarop. En ten tweede krijgen we natuurlijk ook nog een uitwerking van het Fietsplan. Ik heb het maar even zo gelezen dat dit UPM een beetje te vroeg kwam om de hausse aan fietsprojecten daar al in te hebben verwerkt maar dat van de meeste die nog in ontwikkeling zijn nog niet is opgenomen wat we op basis daarvan gaan doen. Maar dat we dat bij het volgende UPM nog nadrukkelijker terugzien. Maar ik ben het wel met de heer Boerman eens dat we een stijgende lijn zien in de balans tussen de modaliteiten. We hebben daar als raad samen met het college de afgelopen jaren werk van gemaakt en dat werpt wel zijn vruchten af.

De VOORZITTER: Dank u wel. Zijn er nog andere collega's die willen reageren? Mijnheer Klaassen, HAP, gaat uw gang.

De heer KLAASSEN: Ja voorzitter, dank u wel. Inderdaad hebben we met het Fietsplan redelijk wat prioriteit gegeven aan verschillende fietspaden en snelfietspaden door de door de polder heen. Dus op zich zijn we goed op weg. Nu nog goed op de fiets op weg maar dat gaan we zien. Over wat mijnheer Boerman aangaf over de fietsstraten kunnen we nog eens een keertje over sparren. Daar hebben we wel wat ideeën over. Dat komt goed, dank u wel.

De VOORZITTER: Dank u wel. Mevrouw Kliphuis, VVD, gaat uw gang.

Mevrouw KLIPHUIS: Dank u wel voorzitter. Ik ben het eens met voorgangers, mijn collega's, dat het fietsen echt heel goed op de kaart wordt gezet. Ik verwacht daar ook best veel van. Het punt van het wandelen en de voetganger is, denk ik, ook een punt waar we ons zorgen over maken maar dat zit eigenlijk in mijn ervaring in ieder geval, meer in de hoek waar de heer Van der Peet ook naar verwees; het beheer en onderhoud van de wandelpaden en de toegankelijkheid bij vervanging. Zo zijn er aardig wat stoepen waar geen goede oprit is, zodat je daar met kinderwagens of stok of een rolstoel niet goed op komt. Dus ik vraag me even af of mevrouw Smand het heeft over een tekort, of dat het eigenlijk in die beheer- en onderhoudsvraag zit, die ik overigens zeer terecht vindt.

De VOORZITTER: Mevrouw Smand, als u daarop wilt reageren, gaat uw gang.

Mevrouw SMAND: In ieder geval dank voor alle input. Ik denk dat ik misschien nog een onderdeel moet verduidelijken, want inderdaad, er ligt nu een prachtig Fietsplan en de beweging is ingezet om meer op basis van het STOMP-principe te werken. En dat zien we mooi terug. Maar we kijken naar een Fietsplan dat is vastgesteld maar nog niet uitgevoerd en we kijken nu ook naar het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit. En een plan heeft een andere lading dan een uitvoeringsprogramma. Dat is denk ik het punt dat ik moet verduidelijken. In hoeverre kunnen we in die uitvoering die fiets nu ook naar voren halen? Dat kan zijn in het onderhoud van bestaande fietspaden maar het kan zeker ook zijn in het versneld aanleggen van fietspad of stukjes fietspad, dat enorm kan helpen om dat fietsen toch nog wat meer op de voorgrond te krijgen. Dus eigenlijk zeg ik: misschien een stukje Fietsplan versneld in het uitvoeringsprogramma fietsen.

De VOORZITTER: En uw verheldering leverde in ieder geval direct een reactie op bij mevrouw Kliphuis, VVD. Gaat uw gang.

Mevrouw KLIPHUIS: Dank u wel. Ik denk dat een aantal van ons heeft gezegd 'wij verwachten eigenlijk in het volgende UPM meer fietsprojecten ter uitvoering van dat Fietsplan'. We kunnen uiteraard de portefeuillehouder vragen of zij dat ook verwacht en anders natuurlijk overwegen of we een verzoek, een vraag, of een motie kunnen formuleren waarin we zeggen 'we zouden het fijn vinden om in dat volgende plan UPM al de eerste concrete stappen te zien van de uitwerking van het Fietsplan'. Of iets in die geest vragen. Dan plaats je het, denk ik, op de kaart en ik denk dat het goed is om bij dat onderhoud – maar die sessie komt er – te overwegen of we het daar alleen over de fietspaden gaan hebben of ook over de wandelpaden. Dat zijn namelijk wel twee verschillende netwerken.

De VOORZITTER: Dank u wel. Ik kijk even naar rechts of de portefeuillehouder wil reageren. Ik wil het toestaan, dus als u kunt reageren, gaat uw gang.

Wethouder RUIGROK: Even concreet. Er zitten veel fietsplannen in de studiefase en die komen dus later wel weer in de uitvoeringsfase. Maar we gaan geen UPM-geld aan onderhoud uitgeven.

De VOORZITTER: Ja duidelijk, dank u wel. Dan kijk ik nog even rond of er collega's zijn die nog willen reageren op het onderwerp van mevrouw Smand. Ik zie dat niet, dan denk ik dat het voldoende besproken is. Dan ga ik door naar het tweede onderwerp, dat was mijnheer Boerman van GroenLinks.

De heer BOERMAN: Voorzitter, ik denk dat u erop doelt dat ik heb voorgesteld in eerste termijn om nog eens te kijken naar 'is de mobiliteitsvisie nog wel actueel?' En terwijl ik dat zei en nu zeg, denk ik ook meteen 'het kost natuurlijk ook weer capaciteit om die te herijken'. En met de bestaande visie kunnen we ook doen wat we nu aan het doen zijn, namelijk die mobiliteitsvisie gebruiken als een stuk voor de achtergrond en ondertussen toch een iets andere lijn kiezen dan we toen hebben gekozen. Want die visie, met alle respect, was toch heel erg nog een autovisie en nu hebben we toch een andere visie op de verschillende modaliteiten. Dat is misschien een andere beleving, dus ik twijfel zelf of ik het inbreng maar laat ik het toch maar doen.

De VOORZITTER: Dat levert sowieso al een reactie op van uw buurman. Gaat uw gang, mijnheer Van der Peet.

De heer VAN DER PEET: Dank u wel voorzitter. Als we kijken naar de Deltaplan Bereikbaarheid, ben ik het met de heer Boerman eens maar als je kijkt naar de mobiliteitsvisie die we nu nog altijd hebben, Vrijheid van bewegen, dan zit daar echt veel meer balans in van auto, fiets, OV en voet. Ik denk dat we juist heel erg, volop bezig zijn om dat uit te rollen. Daarmee is niet gezegd dat je niet af en toe moet terugkijken 'doen we nog wel het juiste?' Maar ik kan me herinneren dat we eens een keer ook op een van de vragen uit zo'n sessie een overzicht hebben gehad van hoe het allemaal precies zit; zo'n mobiliteitsvisie voor de lange termijn en dan elke collegeperiode dat investeringsprogramma. Ik denk eigenlijk dat ik wel interessant vind hoe de mobiliteitsvisie zich nu verhoudt tot de omgevingsvisie. Want de Omgevingswet is natuurlijk een andere tak van sport maar daar zijn het wel een soort van communicerende vaten. Als je dingen verandert op een plek, dan moet je dat overal doen. Er zit een soort loop terug in. Dus ik ben er eigenlijk wel benieuwd naar maar misschien kan daar schriftelijk op terug worden gekomen want zo veel haast heeft het niet, of dat ook bij de mobiliteitsvisie het geval is. Of daar dus een loop terug in zit, waardoor je eigenlijk die actualisatie lopende de uitrol meeneemt.

De VOORZITTER: Hartelijk dank. Het leverde ook een reactie op van mevrouw Kliphuis, VVD.

Mevrouw KLIPHUIS: Dank u wel voorzitter. Ik ervaar de mobiliteitsvisie niet op dit moment als knellend of achterhaald. Volgens mij is die vrij ruim geformuleerd en de heer Van der Peet zei het al, het gaat om vrijheid van bewegen en we zijn bezig om daar deze collegeperiode invulling aan te geven. En we hebben ook concrete handvatten gekregen om daarin te sturen. Ik zie wel een veelheid aan visies. We hebben natuurlijk op VRA-niveau een visie en we hebben een visie van onze buurgemeente waar we rekening mee moeten houden. Dus dat blijft heel erg ingewikkeld. En toch houd ik er wel van om gewoon door te gaan naar dat meer concrete niveau waar onze inwoners behoefte aan hebben. Dus ik snap de zoektocht 'zijn we nog steeds actueel? Hebben we alles nog wel meegenomen?' Maar ik zou die vraag eigenlijk eerder in een volgende collegeperiode weer op tafel leggen en ons nu vooral focussen op die uitvoering, want we hebben nu nog twee jaar om daar echt concrete dingen in te bewerkstelligen onder andere op het gebied van de fiets.

De VOORZITTER: Hartelijk dank, ik kijk nog even rond of er andere fracties zijn die willen reageren op het onderwerp van mijnheer Boerman. Nee. Ik heb het idee dat mijnheer Boerman zelf nog wil. Klopt dat? Gaat uw gang.

De heer BOERMAN: Nee maar ik heb dan toch altijd de gelegenheid om te mogen afronden? Dan wilde ik zeggen dat het me inderdaad nu niet zo handig lijkt om een nieuwe visie te maken en dat te doen in de volgende periode en dat ik daar dan graag zelf aan mee zal schrijven.

De VOORZITTER: Dat is een mooie conclusie mijnheer Boerman. Dank u wel. Het volgende onderwerp was van het CDA, mijnheer Van der Peet. Gaat uw gang. U had er twee, dus u mag kiezen welke u gaat doen.

De heer VAN DER PEET: Volgens mij is een van mijn onderwerpen eigenlijk al besproken. We hebben het over de fietsen gehad, dus dat is een mooie opsteker. Het andere kan heel kort, want het CDA en HAP zijn erin geslaagd om een motie te maken, voortkomend uit de gebiedssessie. Het gaat eigenlijk over het inzetten van meer smileys, want die zijn heel effectief, horen wij terug uit de praktijk. Dus dat is heel mooi. En het gaat over de inzet van eventuele flitspalen. We hebben de motie iets aangepast ten opzichte van hoe die eerder was. We hebben hem vooral gericht op de koppeling met het Actieplan Verkeersveiligheid. Dus ik ben benieuwd of collega's zich willen aansluiten. En of de wethouder daar iets van wil zeggen.

De VOORZITTER: Wie wil daarop reageren? Ja mevrouw Kliphuis, VVD, gaat uw gang.

Mevrouw KLIPHUIS: Ja voorzitter, natuurlijk gewoon een steunbetuiging. Kijk, het gaat over veiligheid en het gaat over gedragsbeïnvloeding. Een van de grootste factoren voor het toenemen van de veiligheid is het gedrag van de verkeersdeelnemer beïnvloeden. Dus we zijn mede-indiener maar ook echt met verve want het is een heel belangrijk onderwerp. Hoe klein het soms ook kan klinken, dit zijn precies de dingen die soms wel werken om die groep mensen die het even vergeten zijn – want dat gesprek hebben we al vaker hier in de raad gehad, er is een groep mensen die overal lak aan hebben en die gaan we hier niet mee raken – die even haast hadden en weer herinnerd worden 'o ja, shoot, dit is een plek waar kinderen over straat gaan. O, ik ben in de buurt van een school. O, wacht even, ik rijd hier eigenlijk te hard'. Ik geloof erin, en ik ben een positief mens, dat er een heel grote groep mensen is die daar wel degelijk voor openstaat en dan hun gedrag aanpast. Dus ik ben heel erg voorstander van deze motie.

De VOORZITTER: Dank u voor deze steunbetuiging. Mijnheer Boerman, GroenLinks. Gaat uw gang.

De heer BOERMAN: Ja, dank voorzitter. Wij kunnen de motie ook wel steunen. Het zal inderdaad niet helpen voor mensen die 75 km/uur rijden over de Waddenweg. Dat soort malloten houdt je altijd maar het zal een aantal mensen wel zeker afremmen en daardoor ook de veiligheid verbeteren. Het gevaar zit er een beetje in bij smileys dat het ten koste gaat van andere maatregelen. Dat we denken 'er staat een smiley, we hoeven niets meer te doen aan de inrichting'. De inrichting blijft toch wat ons betreft altijd het eerste. Daarmee moet je afdwingen dat mensen rustig rijden. Een smiley kan dan helpen om dat gedrag ook af te dwingen, om te nudgen. Maar het mag niet in de plaats komen van.

De VOORZITTER: Helder, dank u wel. Dan is er ook nog een reactie van mevrouw Smand, gaat uw gang.

Mevrouw SMAND: Een korte reactie maar zeker ook een steunbetuiging. Wij geloven er heilig in dat die smileys een bijdrage kunnen leveren. Ze zijn niet de oplossing voor het probleem maar kunnen zeker een bijdrage leveren. Ik zie dat ook in mijn eigen dorp, in Badhoevedorp, waar volop gebouwd wordt en wegen worden omgelegd. Daar staan nu ook smileys en over het algemeen gaat dat allemaal prima. Zo zijn er meerdere plekken. Ja, het helpt gewoon. Alles dat helpt, draagt bij aan de verkeersveiligheid dus daar gaan we voor.

De VOORZITTER: Dank u wel. Mijnheer Schaap, Forza!, gaat uw gang.

De heer SCHAAP: Dank u wel. Dit is de kans om op de motie te reageren. Op zich is er niets mis met de motie. Ik kan hem ook wel steunen. Ik hoop alleen niet, en dat is misschien weer een beetje dubbel, want ik steun hem wel... Maar als we bewustwording gaan creëren moeten we wel goed denken over waar we smileys willen plaatsen en natuurlijk ook over hoeveel. Uitbreiden is goed maar het moet ook niet zodanig veel worden dat ze het effect dat ze hebben, verliezen. Dus ik wil wel als een soort waakhond vragen om daarvoor te waken.

De VOORZITTER: Ik krijg van mijn rechterkant ingefluisterd dat de hoeder van de waakhond al reactie kan geven op de motie. Normaal zou dat na 22.00 uur pas zijn. Dus ik... O ja, dat is wel zo. De indiener is mijnheer Salhi. En de woordvoerder nu is mijnheer Klaassen. Dus die vindt dat wel een beetje jammer, dat snap ik ook wel. Dat mag. Dan wachten we tot 22.15 uur.

Mevrouw KLIPHUIS: Punt van orde voorzitter, we zouden als commissie ook even de heer Salhi het recht kunnen geven om te reageren en dan kan het hier gewoon worden afgedaan. Dat geeft, denk ik, iedereen meer tijd zo direct.

De VOORZITTER: Fijn, dank u wel, dat lijkt me een mooi punt van orde. Dan geef ik bij dezen, met uw goedvinden, want dat heb ik zojuist non-verbaal gezien... Mevrouw Kamsteeg, u wilde nog wat zeggen. Excuus, ik zag u niet. Gaat uw gang.

Mevrouw KAMSTEEG: Ik wilde ook nog even reageren op de vragen over de motie. Uiteraard kan mijn fractie de motie ook steunen. Veiligheid is heel belangrijk.

Nu de wethouder misschien toch wat gaat zeggen heb ik nog wel een vraagje. Want in de sessies hebben wij al eerder over de smileys al eens gehoord dat dat maar een beperkte periode zin heeft. Daar zou ik nog wel een toelichting op willen hebben van de wethouder.

De VOORZITTER: Nou, dan komt het allemaal mooi samen, denk ik, in deze sessie. Dan geef ik bij dezen het woord aan de opsteller van de motie, mijnheer Salhi van HAP, en daarna krijgt het college gelegenheid om te regeren. Gaat uw gang.

De heer SALHI: Dank u wel voorzitter. Ik hoor alleen maar positieve verhalen vandaag hier. De hele sessie al. Volgens mij hebben wij verkeersveiligheid allemaal hoog in het vaandel. Bij die gebiedssessies, waarvan Zuidoost er één is, zijn er eigenlijk veel meer gebieden geweest waar we het constant en elke keer weer over veiligheid hebben. Ik hoor dat het voorstel van die smileys hier breedgedragen wordt. Maar het gaat nog verder. We hebben ook nog flitspalen. De mobiele, flexibele flitspalen. Ik heb begrepen dat dat meegenomen wordt na het reces. Ik zeg altijd 'dat moet het sluitstuk zijn'. Ik hoorde net ook al 'het moet niet de andere maatregelen ondermijnen' en dat moet het ook niet doen. Want die maatregelen moeten allemaal in stappen worden gedaan. Vervolgens is de laatste remedie dan een flitspaal, als er echt niet geluisterd wordt, moeten mensen dat maar voelen. Dus daar wil ik het even bij laten, dank u wel.

De VOORZITTER: Dank u wel. Dan ga ik naar een reactie vanuit het college. Mevrouw Ruigrok, gaat uw gang.

Wethouder RUIGROK: Dank u wel. Ik kan dus inderdaad nu wel vast reageren op de motie die ook zo breedgedragen wordt in de raad want verkeersveiligheid en gedragsbeïnvloeding staan daarbij hoog in het vaandel. Mevrouw Kamsteeg zegt 'het helpt maar kort'. Daarom wisselen we ze zo vaak van plaats. Want als die heel lang op één plaats staat, denken mensen 'ja, een smiley, daar krijg ik toch geen boete voor, dus het maakt me niet uit of die steeds boos naar me kijkt, dan rijd ik door'. Maar als het verrassingseffect er is, 'hé, er staat nu ergens weer een smiley', dan werkt dat inderdaad voor een bepaalde periode. Dus daarom verwisselen we ze heel vaak. We hebben er een stuk of veertig in totaal. Best veel hè? Ik dacht zelf eigenlijk ook wat minder. Voorheen hadden we dat aparte smileys voor 50 km/uur en voor 30 km/uur en dan kon je dus alleen maar die daar neerzetten en die daar. Nu zijn ze allemaal zo dat je ze voor alle snelheden kunt inzetten. Dus dat maakt ze breder inzetbaar. Van die veertig hebben we eerder blijkaar met u, met de raad, afgesproken dat er vijftien gereserveerd zijn voor de Ringdijk. Dus die wisselen ook. We hebben natuurlijk ook in de gebiedssessies gehoord dat daar veel behoefte aan is. Dat was het eerste punt van de motie, dus daar kunnen we gehoor aan geven.

En dan zei mijnheer Salhi 'wie niet luisteren wil, moet maar voelen'. Dat zijn die mobiele flitspalen. Daarvan had ik eerder aangegeven 'we moeten nog echt even goed onderzoeken hoe dat zit met het OM, onder welke voorwaarden dat kan'. Dat zijn we op dit moment aan het doen en dat verwerken we in dat Verkeersveiligheidsplan waar we na de zomer mee komen. Dus dat is dan ook opgepakt.

En u zegt dan ook 'we moeten die resultaten dan betrekken in dat actieplan Verkeersveiligheid'. Dus u wordt op uw wenken bediend. Het is heel breedgedragen, dus het is geen probleem als u deze motie aanneemt.

De VOORZITTER: Hartelijk dank ook voor de flexibiliteit om de reactie van het college nu in te voegen. Ik kijk even rond, volgens mij is de reactie verder helder. Dan staat er nog één onderwerp open, dat is dat van de ChristenUnie-SGP. Mevrouw Hup, gaat uw gang.

Mevrouw HUP: Ja, dank u wel voorzitter. Ik wilde het hebben over de publieke laadpunten. Ik introduceer het even. We hebben kunnen lezen dat de verwachting is dat de druk op het verkeers- en vervoersnetwerk zal toenemen door alle nieuwe inwoners die Haarlemmermeer erbij krijgt. Al blijven wij dus bepleiten dat we eerst voor onze eigen inwoners willen zorgen, vanuit dit punt maar dat terzijde, dient er wat ons betreft wat meer voorzien te worden in milieuvriendelijke brandstof- en oplaadpunten voor elektrische auto's. Wij waren heel erg blij om te lezen dat er in 2026 ongeveer duizend publieke laadpunten bij zullen komen of zullen zijn en dat dat een groei is ten opzichte van 2022 van 76%. In het coalitieakkoord staat ook dat het streven is om het aantal openbare laadvoorzieningen te verdubbelen. Dat vinkje kan het college dan vast afvinken. Maar zijn die duizend publieke laadpunten dan wel voldoende? Dat vragen wij ons af. We hebben net van de wethouder vernomen dat de lantaarnpalen

nu zelfs als optie ook van oplaadpunten kunnen worden voorzien. Dat begreep ik uit de beantwoording. Maar hoe denken andere fracties daarover? Zijn duizend oplaadpunten dan voldoende? Als ik zo reflecteer op mijn eigen wijk, vind ik één in de bloemkoolwijk waar ik woon, vrij weinig. Dus dat is mijn tweede termijnonderwerp, voorzitter. Hoe denken andere fracties daarover?

De VOORZITTER: Dan gaan we eens even rondkijken wie daar als eerste op wil reageren. Zijn duizend laadpunten genoeg? Mijnheer Schaap van Forza!, gaat uw gang.

De heer SCHAAP: Dank u wel voorzitter. Interessante vraag van de ChristenUnie-SGP. Verdubbelen is prima als de behoefte en de vraag er ook naar is. Als we gaan verdubbelen, gaat dit ten koste van beschikbare parkeerruimte die we nu hebben. Ik ken ook heel veel voorbeelden van plaatsen waar die gewoon... iets is er grappig. Ik ken heel veel voorbeelden van plekken die leeg blijven staan, die niet worden bezet. Het is gewoon zo zonde om dan plekken daarvoor niet in gebruik te hebben en te reserveren, waar geen auto gaat staan. Zeker met de schaarste die we hebben. Als we misschien een systeem hebben waar het aangevraagd wordt en goed wordt bekeken per wijk en per straat misschien, waar die behoefte dan is en inwoners dat zelf laten weten, misschien door een enquête uit te schrijven, is dat misschien een idee dat u zou willen overnemen. Dan kunnen we kijken waar die behoefte nu daadwerkelijk is en hoe die leeft. En dan kunnen we daarop anticiperen.

De VOORZITTER: Mevrouw Hup, wilt u op die directe vraag reageren? Oké, gaat uw gang.

Mevrouw HUP: Ja, een korte reactie, dank. Misschien mag ik dat even boomerangen naar het college. Misschien is het allemaal bekend, dus misschien kan dat nog meegenomen worden. Ik wacht even de rest van de reacties af.

De VOORZITTER: Dan gaan we eerst de reacties ophalen. Mevrouw Kliphuis, VVD. Gaat uw gang.

Mevrouw KLIPHUIS: Ik ben even in mijn geheugen aan het graven, want we hebben volgens mij hier al een paar keer gesproken over laadpalen. De openbare laadpalen moeten niet los worden gezien van de ontzettende grote mogelijkheid hier om te kunnen laden op eigen terrein, waar er opritten zijn, en de mogelijkheden om nu met matten en gleufjes in de stoeptegels ook voor de mensen die geen eigen parkeerplek hebben de auto's op te laden bij het eigen huis. Daar wordt ook het meeste gebruik van gemaakt, als ik goed graaf in de informatie die we hebben gehad. Dus het aanbod op zichzelf, duizend, klinkt als weinig. Maar heel veel mensen met een elektrische auto, zeker in de lease, hebben een eigen laadpaal of laadfaciliteit aan huis.

Volgens mij is het ook zo dat er heel erg datagestuurd vanuit de gemeente wordt gekeken naar waar de behoefte is om extra laadpalen neer te zetten. Dus daar is volgens mij ook beleid op vanuit de gemeente. We hebben zelfs een slim laadplein waar volgens mij opladen en parkeren voor niet-elektrische auto's elkaar niet eens uitsluiten. Dus ik zie het cijfer 1000 niet als problematisch. Maar, volgens mij, als het cijfer waar we nu staan, wat niet wil zeggen dat het ook voldoet als straks heel veel meer mensen een elektrische auto zullen bezitten. Maar dat wordt op zich met de monitoring binnen de gemeente nu opgepakt, meen ik maar misschien dat er een collega is die mij daarop bij kan vallen?

De VOORZITTER: Wie weet. We gaan naar mijnheer Klaassen van HAP. Gaat uw gang.

De heer KLAASSEN: Voorzitter, dank u wel. Inderdaad, via de MRA Elektrisch wordt gekeken op grote schaal waar de laadbehoefte is. Om even terug te komen op de duizend laadpalen, we zijn ook bezig met 20.000 nieuwe woningen te realiseren. Dan heb je bij één op 20 parkeerplaatsen, stel dat je ze alleen bij de nieuwe woningen zou doen, een laadpaal staan. Maar ze worden natuurlijk verspreid over heel de polder. Dus wat dat betreft, klinkt duizend als heel veel maar zoals de rest ook zegt, denk ik dat

dat gewoon netjes in lijn is met wat benodigd is.

De VOORZITTER: Dan mijnheer Van der Peet, CDA.

De heer VAN DER PEET: Dank u wel voorzitter. Eerst even richting de heer Schaap, het was geen grap over uw opmerking maar vooral om de visie van mijn buurman daarop als voorstander van het niet gebruiken van parkeerplekken namens die partij. Dat wilde ik even rechtgezet hebben.

Ik denk dat het bij laadpalen zo werkt, dat hebben we volgens mij ook eerder van de wethouder gehoord, dat vraag en aanbod heel erg tegen elkaar aan moeten schuren. Als er te veel is, ontmoedigt dat juist het gebruik. Met monitoring kan via de digitale weg die daarvoor bewandeld wordt – want dat is het voordeel van laadpalen, je kunt er ontzettend veel van data uithalen – continu worden bijgestuurd, on the way, op de vraag 'wanneer moeten we bijplaatsen?' Maar als je nu zo veel extra laadplaatsen maakt, heb je de eerstkomende jaren allemaal plekken waar parkeren niet mogelijk is en die allemaal niet gebruikt worden.

De VOORZITTER: Dan mevrouw van Smand, D66, gaat uw gang.

Mevrouw SMAND: Dank u wel voorzitter. Ik zou toch ook graag nog een de andere kant even willen belichten. Stel dat we die duizend laadpalen hebben, als uiteindelijk einddoel waar we voorlopig naar streven. Is er dan stroom genoeg? Dat is denk ik ook een heel belangrijke vraag. Gaan we daarmee die duizend wel halen? En als er dan keuzes gemaakt moeten worden, op basis waarvan maak je die dan? Dat is denk ik ook nog wel een punt waar we rekening mee moeten houden.

De VOORZITTER: Dat levert meteen een reactie op van mevrouw Kliphuis, gaat uw gang.

Mevrouw KLIPHUIS: Op zich is dat een heel terecht punt. Volgens mij is daar in het kader van een aantal van onze bedrijvenparken ook al ontwikkeling op zodat er juist ook wordt geladen bij de bedrijven die juist heel veel energie opwekken. Dus volgens mij zijn we ook daar heel erg ver in. Ik neem aan dat de duizend palen die we nu hebben op het stroomnet kunnen maar de capaciteit van het stroomnet an sich is natuurlijk een gigantisch beperkende factor. Dat ben ik geheel met u eens.

De VOORZITTER: Dat levert in ieder geval twee reacties op, mijnheer Van der Peet en dan mijnheer Boerman. In die volgorde, gaat uw gang.

De heer VAN DER PEET: Ja dank u wel, voorzitter. Mijnheer Boerman was eerst? O. In het verlengde van wat mevrouw Kliphuis zegt. Heel recent is naar buiten gekomen dat in Rotterdam de RET het stroomnet beschikbaar mag stellen voor laden, als de metro of tram niet in gebruik is. Dat is echt een verschuiving in het landschap. Dat kan dus ook effect hebben, bijvoorbeeld voor de Vervoerregio Amsterdam. Denk aan de laadvoorzieningen van Connection van de bussen als de bussen niet rijden, of in ieder geval veel minder gebruikt worden. Dan kunnen we die capaciteit op het net misschien inzetten voor huishoudens of voor het laden van auto's. Dus ik zie daar echt wel een shift in de komende jaren.

De VOORZITTER: Dank u wel, mijnheer Boerman. U was ook op aan de beurt voor überhaupt uw reactie op het onderwerp. Dus als ze kunt bundelen wellicht, dan is dat misschien wel handig.

De heer BOERMAN: Ik zal een poging wagen, voorzitter. Dank daarvoor. In het eerste instantie is de congestie op het stroomnet natuurlijk een grote uitdaging voor de gemeente maar de elektrische auto is daarbij juist ook weer een kans. Want die kun je dan ook weer gebruiken als soort van opslag. Als je dat slim aanpakt, kun je die ook weer gebruiken. En dan zeggen wij 'wij zijn niet zozeer een voorstander

van de elektrische auto maar juist voor andere modaliteiten'. Maar als je hem toch hebt, gebruik die liever dan die dan die oude benzineauto's.

Verder was de vraag van mevrouw Hup 'zijn duizend laadpalen voldoende?' Dat is een heel moeilijke vraag. Dat is een vraag die we niet kunnen... Duizend laadpalen zijn niet voldoende maar het zijn er geen duizend, het zijn er veel meer. Als we 20.000 huizen gaan bouwen, gaan we daar ook parkeerplaatsen bij bouwen en die hebben ook meteen aansluiting op het stroomnet, want daar zorgen we dan voor in zo'n kelder. Die zijn niet openbaar maar het zijn wel laadpalen.

Nu meen ik me te herinneren dat er precies een jaar geleden een nota van het college is geweest over laadpalen. Die is in de zomer verschenen en daardoor een beetje van het netvlies geraakt. Maar toen wilden we ook vragen 'is het niet tijd om beleid te maken?' Maar toen was er ineens toch beleid. Dus volgens mij is er wel redelijk veel maar is het wel goed om dat weer wat te actualiseren. Niet omdat een jaar nu zo heel lang geleden is maar wel omdat er zo veel op dit gebied gebeurt dat het goed is om te kijken 'houden we de vinger genoeg aan de pols?'

De VOORZITTER: Dank u wel. Dan mijnheer Beusenberg, SRH.

De heer BEUSENBERG: Dank u wel voorzitter. Ook even in reactie op de vraag 'is duizend laadpalen wel genoeg?' Om te beginnen schat ik deze wethouder zo in dat als het er 5000 zouden moeten zijn geweest, de wethouder hier met een ander voorstel was gekomen. Ik denk dat we het daar allemaal wel over eens kunnen zijn.

Dan heb ik ook nog even snel iets opgezocht. Maart dit jaar is er een analyse naar buiten gekomen dat er in Haarlemmermeer 22,63 auto's zijn per semipublieke laadpaal. Maar zoals mevrouw Kliphuis ook zei, denk ik ook dat heel veel van onze inwoners gewoon een oplaadpunt aan huis hebben, als ze de auto parkeren. Ook voor die 20.000 woningen die gebouwd worden, geldt dat dat niet allemaal torenflats zijn. Dat zijn ook gewoon huizen met een oprit waar iemand gewoon zijn elektrische auto kan opladen. Dus nogmaals, zijn er meer laadpalen nodig, dan denk ik dat de wethouder wel weer bij ons aanklopt.

De VOORZITTER: Dank u wel. Dan mevrouw Kamsteeg van de PvdA, gaat uw gang.

Mevrouw KAMSTEEG: Ja, dank u wel voorzitter. Er is inmiddels al heel veel gezegd sinds de vraag van mevrouw Hup. Maar ik zie de duizend laadpalen niet als een eindstation maar inderdaad, meer als work in progress. Want dit loopt tot 2025. Het is niet tot 2030, dus we kunnen altijd bijstellen. Wat betreft alle problemen die er zijn of niet zijn met innovatieve oplossingen, tja, het is work in progress, denk ik. En dan moeten we, zoals anderen ook zeggen, de vinger aan de pols houden.

De VOORZITTER: Dank u wel. Er is op de valreep nog een reactie van mijnheer Klaassen. Gaat uw gang.

De heer KLAASSEN: Ja, voorzitter dank u wel. Mijnheer Beusenberg zei net ook al 'we gaan woningen bouwen en niet alle woningen hebben inderdaad plek daarvoor'. Zo hebben we in Lincolnpark bijvoorbeeld een laadplein liggen. Daar komen zonnepanelen en er komt een batterij, althans, dat waren de plannen toentertijd en ik weet niet of die nog steeds zo zijn. Maar ja, dan hebben we dus een stukje duurzame auto-oplaadenergie. Als dat eenmaal kan, kunnen we het ook groter uitrollen als dat mogelijk is.

De VOORZITTER: Dat levert weer een reactie op van mevrouw Smand, D66. Gaat uw gang.

Mevrouw SMAND: In al die bijdragen hoor je toch wel dat er hartstikke veel innovatie voorbij komt en we hebben het de portefeuillehouder ook horen zeggen, je auto opladen aan lantaarnpaal. Hartstikke mooi. Ik heb niet zozeer een vraag maar ik zou toch wel willen onderstrepen: hoe meer innovatie, hoe

beter. Dat pakt niet altijd goed uit maar goed, als je geen risico neemt, kom je ook niet verder. Maar zeker op dit gebied. We moeten een schaars goed delen met heel veel mensen en middelen en dat heet elektriciteit. Dus veel innovatie hoort daar wat ons betreft ook bij.

De VOORZITTER: Dank u wel. Dan ga ik terug naar mevrouw Hup om haar onderwerp af te concluderen, gaat uw gang.

Mevrouw HUP: Ja, dank u wel voorzitter. Leuk om te horen dat er fracties zijn die in een droomwereld leven, want er zijn dus ook mensen die geen auto pal voor de deur kunnen parkeren. Dus voor die inwoners wil ik vanavond opkomen. Maar de tijd zal het leren. Ook of wij voldoende stroom zullen hebben op termijn, in verband met die netcongestie. En dan hebben wij de elektrische fietsen nog niet eens meegenomen hierin. Maar dank voor alle input, met alle vertrouwen in het college dat het goed wordt uitgevoerd, dat het nu voldoende is en het is tenslotte een verdubbeling. Dus dat geeft ons hoop. Een mooie toekomstgerichte toekomst, denk ik.

De VOORZITTER: Dank u wel, dat levert nog wel een reactie op van SRH mijnheer Beusenberg en aangezien we nog tijd over hebben, wil ik daar de ruimte voor geven. Gaat uw gang.

De heer BEUSENBERG: Dat vind ik hartstikke fijn, voorzitter. Mevrouw Hup haalt natuurlijk wel een beetje uit de context wat net gezegd is met 'er zijn ook wijken waar geen auto's voor de deur kunnen staan'. Dat zijn nu juist de wijken waar publieke laadpalen worden geplaatst. Of ziet mevrouw Hup dat anders.

De VOORZITTER: Mevrouw Hup, gaat uw gang.

Mevrouw HUP: Fijn om het hier dan nog heel even verdiepend over te kunnen hebben. Ik refereerde er al aan, de oudere wijken hebben bijvoorbeeld maar één laadpaal op de hoek staan en daar moeten dan best veel rijtjeswoningen gebruik van maken. En met zicht op die mobiliteitstrend om elektrisch te gaan rijden, voorzie ik daar enige problematiek in. Ik zie vaak dat die paal eigenlijk steeds aan de lader ligt. We hebben netcongestie dus daar maakte ik mij zorgen over, teneinde ook die inwoners te voorzien en te helpen en in het debat te horen hoe de wethouder daartegen aankeek. Volgens mij hebben we nu lantaarnpalen die daarvoor kunnen dienen, dus de tijd zal het leren. Het is nu eenmaal zo dat er niet bij elke woning een auto pal voor de deur kan staan omdat er geen mogelijkheid tot opladen is. Dus daar refereerde ik aan.

De VOORZITTER: Gezien de tijd is er nog ruimte voor een onderwerp. Er was geen onderwerp meer ter tafel gekomen. 'Een strik erom', zie ik hier. Dat wordt vaak gedaan bij auto's, als je dan toch een auto gekocht hebt, mag je er een strik afhalen. Dan zoek ik even mijn aantekeningen zodat ik geen fouten maak bij het afsluiten van deze sessie. Ik zie dat er geen nieuwe onderwerpen meer zijn dus dan concludeer ik dat dit raadsvoorstel voldoende besproken is. Het gaat naar de stemmingen van vanavond dus ik denk dat dat even belangrijk is om uitgesproken te hebben. Dan sluit ik hierbij deze sessie. Nog een fijne avond.