

**VERSLAG VAN HET SESSIEDEBAT VAN DE RAAD DER GEMEENTE HAARLEMMERMEER
OP DONDERDAG 6 APRIL 2023**

Onderwerp: NOTA Evaluatie Programma Ringdijk-Ringvaart

Voorzitter: mw. S. van de Meeberg

De leden: dhr. M.L. Beusenberg, dhr. P.J. Boerman, dhr. H. den Butter, mw. R.F. Hussain, mw. K. Kliphuis, mw. J. Koolmoes, dhr. E.J. van der Peet, mw. M.C.M. Roos, dhr. A. de Ruiter, mw. C.R. Smand, dhr. H.P. Spijker, dhr. E. Vermeulen

Griffier: dhr. M.H.H. Gerding

Portefeuillehouders: dhr. J.N.J. Nobel, mw. M.H. Ruigrok

Insprekers: dhr. T. Goossens, dhr. M. Akerboom, dhr. E. Hoogenboom

De VOORZITTER: Dames en heren. Als u uw stroopwafels opruimt en op uw plek gaat zitten, kunnen we beginnen met bespreken van de Evaluatienota Programma Ringdijk-Ringvaart. Voor we beginnen vertel ik dat er drie insprekers zijn. Ik stel voor dat u per inspreker uw vragen stelt en als zij weer op hun plek gaan zitten, als u daaruit volgend vragen aan het college heeft, die in uw eerste termijn te verwerken. Is dat in orde? Dan vraag ik als eerste naar voren voor vijf minuten spreektijd, mijnheer Goossens.

De heer GOOSSENS: Geachte voorzitter, leden van de raad, collegeleden en andere aanwezigen. Ik wil aandacht vragen voor de knip aan de Zwanenburgerdijk in Zwanenburg en de gevolgen daarvan voor het industrieterrein Weerenweg.

Allereerst wil ik meedelen dat ik niet tegen de Visie Ringdijk Haarlemmermeer ben, maar wel tegen hoe deze wordt uitgevoerd en dat de gevolgen hiervan niet worden meegenomen in de evaluatie.

In het evaluatierapport Programma Ringdijk 2023 staat als vraag: Wie heeft deze proefafsluiting bedacht? De gemeente wilde eerst, zonder inspraak met bewoners, een definitieve knip bij de Lindelaan, hoek Zwanenburgerdijk. Onder druk van dorpsraad en Ondernemingsvereniging is besloten tot een verkeerstelling, inclusief een nulmeting en een proefafsluiting. Na enkele dagen bleek dit al geen succes en is de proef gestaakt en verzet naar de Venenweg. Deze introductie is noodzakelijk omdat later in de evaluatie wordt verwezen naar oplopende kosten van de afsluiting door tegenwerking van de bewoners. Hier kom ik zo op terug.

Op basis van de verkeerstellingen in 2018 is besloten tot een definitieve afsluiting bij de Venenweg. Dorpsraad en Ondernemingsvereniging hebben hierbij verzocht een harde knip te realiseren, zoals ook bij de proef is gebeurd, en niet alleen met bebording, zoals de gemeente wilde. Dit werd niet gehonoreerd.

Hier en daar werden op onoverzichtelijke punten wat borden neergezet, die het snelverkeer erop moeten wijzen dat zij niet mogen doorrijden op deze voor het oog doorgaande weg. Dit heeft geleid tot 13.000 boetes in vier maanden tijd, ruim € 1,4 miljoen illegaal verkregen geld. Ook nu nog steeds 1400 boetes per maand, ruim € 150.000,00.

Uren hebben we er gelopen en geschreven met handhaving, gemeente, provincie en politie. Eenieder geeft toe dat het duidelijker moet worden aangegeven. Maar de gemeente blijft alleen benadrukken dat deze manier van inrichten en handhaven algemeen gangbaar is in Nederland. Dat kan wel zo zijn, maar bij het punt waar de borden staan, staan links en rechts busjes te laden en te lossen en kun je de borden

niet zien, of de borden staan tussen allerlei andere aanwijzingen voor onder andere vaarwater, zodat je wordt afgeleid op deze, nogmaals, voor het oog doorgaande weg.

Er mag geen vluchtheuvel bij de knip komen van de gemeente. In het evaluatierapport wordt verwezen naar de chicanes in Badhoevedorp, conflicten met paaltjes en ook 'voorpiepgedrag'. Maar bij de knip horen helemaal geen auto's te rijden, dus deze vergelijking gaat niet op.

Door de knip is volgens de evaluatie de totale belasting van de Zwanenburgerdijk met 23% afgenomen in plaats van de beoogde halvering, alhoewel dit door het ontbreken van een nulmeting niet goed is vast te stellen. Mogelijk is het verkeer zelfs wel toegenomen. Tot zover de roep om een betere duiding bij de knip.

Door deze knip moeten nu alle auto's door het Bedrijventerrein De Weeren. Dit is een oud industrieterrein. Hier zitten ook bedrijven die in de loop der jaren uit hun jasje zijn gegroeid. Het is dan ook al jarenlang de gewoonte dat er geladen en gelost wordt op de doorgaande weg. In combinatie met het tekort aan parkeerruimte op eigen terrein wordt dus vaak op het trottoir of op de doorgaande weg geparkeerd, zij het soms kortstondig. Dit leidt tot opstoppen. Ook tot 'voorpiepgedrag'. Dit is toch wat de gemeente juist tegen wil gaan?

In het verlengde hiervan dienen ook de bochten Weerenweg/Venenweg en Kruiswaal/Domineeslaan richting de dijk meegenomen te worden in het kader van de evaluatie want handhaving in dezen schijnt nogal moeilijk te zijn. Want ook zij, handhavers, staan in de rij te wachten voor auto's die er niet horen te staan en zodra er ruimte is, weten ook de handhavers niet hoe snel ze weg moeten rijden, het probleem achter zich latend.

Terugkomend op het begin dat er flink op de kosten moet worden bezuinigd. In de evaluatie Ringdijk staat onder conclusie 'er moet een flinke reductie komen op de plankosten'. Welnu, laat de gemeente dan eerst naar de dorpsraden en bewoners toekomen voordat men ons voor voldongen feiten stelt die later moeten worden teruggedraaid of vele malen moeten worden bijgesteld. Dat deze problemen zich nu al voordoen, geeft te denken over hoe de situatie zal zijn als eind dit jaar de brug bij de Dennenlaan gerenoveerd zal worden en aansluitend de Oranje Nassaustraat op de schop gaat.

Resumerend: De knip moet van beide zijden duidelijker worden aangegeven en niet door middel van nog meer borden plaatsen, zoals de gemeente voorstelt. Het industrieterrein Zwanenburg, Weerenweg/hoek Venenweg en Kruiswaal/hoek Domineeslaan moet een doorgaande weg worden, waarop niet meer geladen en gelost of geparkeerd kan worden en de hoeken moeten worden aangepast.

Hoe gaan we dit naar ieders tevredenheid oplossen zodat er geen boetes meer hoeven te worden uitgedeeld en de doorstroming op het industrieterrein optimaal wordt?

De VOORZITTER: Dank u wel mijnheer Goossens. Ik kijk naar de raad en er is in ieder geval een vraag van BVNL, zijn er nog meer vragen? Mijnheer De Ruiter en mijnheer Vermeulen. Mijnheer De Ruiter, gaat uw gang.

De heer DE RUITER: Dank voorzitter, en dank aan de inspreker. Een helder verhaal wat mij betreft en ook een herkenbaar verhaal. Mijn vraag aan de sprekers is: begrijp ik nu goed dat u het niet specifiek oneens bent met een knip, maar u wel oneens met de eerste locatie waar die knip lag?

De heer GOOSSENS: Nee, ik ben het niet eens... De huidige locatie, daar heb ik geen problemen mee. Alleen moeten ze het goed aangeven.

De heer DE RUITER: Ja, oké, dus dat was mijn vraag eigenlijk. Mijn eerste vraag. Mijn tweede vraag is dan: ze moeten het goed aangeven, ik ging daar een paar weken geleden bijna zelf ook de mist in – althans, mijn vrouw natuurlijk, want die reed – hoe ziet u voor zich dat het dan wel...?

De heer GOOSSENS: Ik ben hier niet om een oplossing te zoeken. Ik weet het wel want als je er gewoon

in de lengterichting een vluchtheuvel neerlegt, zoals de langs de weg in Badhoevedorp, dan kunnen de fietsers er gewoon langs, de brandweer en andere dingen kunnen in noodsituaties er aan de andere kant langs en dan word je er wel op geattendeerd dat je niet door kunt rijden. Maar als je nu aan komt rijden, is het gewoon voor het oog een doorgaande weg. Dat moet onderbroken worden.

De VOORZITTER: Helder, mijnheer De Ruiter?

De heer DE RUITER: Ja, dat is helder. Dan heb ik nog een vraag aan het college. Zal ik die dan nu doen?

De VOORZITTER: Nou, zoals ik al heb aangekondigd toen gingen we beginnen, dat doen we in de eerste termijn.

De heer DE RUITER: Oké, dan doe ik dat straks.

De VOORZITTER: Dank u wel. Mijnheer Vermeulen, van Forza!

De heer VERMEULEN: Voorzitter, dank u wel, en mijnheer Goossens ook bedankt. Mijnheer Goossens, denkt u dat er in Zwanenburg draagvlak is om daar een echte harde knip te maken op diezelfde locatie?

De heer GOOSSENS: Als ik op mijn gevoel afga, denk ik niet dat er een echte harde knip moet komen. De oplossing in het dorp ligt gewoon in geen vrachtwagens daar en alleen maar luxe wagens. Want dan ben je al het zware verkeer kwijt, wat de optie van de visie van de Ringdijk is. En de bewoners daar hebben er zelf geen problemen mee als daar als daar luxe wagens langs gaan. Als de vrachtwagens maar wegblijven.

De VOORZITTER: Dank u wel. Mevrouw Koolmoes, HAP.

Mevrouw KOOLMOES: Dank u wel voorzitter, en mijnheer Goossens dank voor het inspreken. Ik ken de situatie uiteraard, maar misschien kunt u aan de raad vertellen hoeveel woningen er bij die knip staan?

De heer GOOSSENS: Dat is misschien om en nabij tien. Dat is niet... De bewoners daar hoor je er eigenlijk helemaal niet over. Het gaat over de achterliggende bewoning tussen de Domineeslaan en de Dennenlaanbrug. Het was de bedoeling om die te ontlasten.

De VOORZITTER: Dank u wel. Dan mijnheer Beusenberg.

De heer BEUSENBERG: Dank u wel. Dank voor het inspreken. Die optie die u noemde dat het vrachtverkeer daar dan niet meer doorheen kan en de personenauto's wel, heeft u die ook besproken met de gemeente?

De heer GOOSSENS: We hebben dat met de gemeente besproken en we hebben ook de vluchtheuvel met de gemeente besproken en het enige antwoord dat je krijgt is 'het is een algemeen gangbare manier van afzetten'.

De heer BEUSENBERG: Ja, maar er is een soortgelijke situatie, zoals op de Cruquius want als je vanuit Heemstede komt en je gaat bij de brug rechtsaf, mogen daar ook geen vrachtwagens in, maar wel personenauto's. Dat werkt prima. Dus ik heb straks nog een vraag aan het college.

De heer GOOSSENS: Die werkt ook aan de andere kant, prima, maar daar zie je een duidelijke afbuiging in de weg en daar worden mensen toch alerter.

De heer BEUSENBERG: Oké. Duidelijk.

De VOORZITTER: Mijnheer Goossens, ik wil u danken voor uw inspraak. U kunt weer plaats nemen en dan wil ik graag mijnheer Akerboom vragen in te komen spreken. U heeft vijf minuten.

De heer AKERBOOM: Goedenavond. Geacht college, burgemeester en wethouders, de burgemeester is er niet zie ik, andere voorzitter, en geachte raadsleden, mijn naam is Martijn Akerboom. Ik heb niet in deze zaal maar wel in de andere zaal hier al een aantal keren mogen inspreken over hetzelfde onderwerp en dat zal ik nu weer doen.

Ik ben Martin Akerboom. Ik woon op de Nieuwemeerdijk in Badhoevedorp, op het stukje tussen de Sloterbrug en de Akerdijk. Van de Nieuwemeerdijk wordt meestal gedacht dat het de kant links van de brug of rechts van de brug is, dat ligt eraan van welke kant je komt, maar er is ook nog een stukje Nieuwemeerdijk dat overgaat in de Akerdijk. Dat is een heel druk stuk dijk. Er is heel veel verkeer, bijna 5000 voertuigen per dag, per etmaal en die rijden hard, vaak heel hard. Die weg daar is net iets smaller – ik heb het gemeten met een meetlint – dan op andere delen van de Ringdijk. Bij ons is de weg maar 5,5 meter. Elders is dat 6 of 6,5 meter. Bij ons is het 5,5 meter.

Ik heb drie dochters, een van achttien, een van twee en een van bijna vijf jaar. Naar school fietsen met dochter van vijf gaat niet. Die kan niet over de weg. En ik zeg jullie, ik ben echt geen overbezorgde ouder. Het is druk en levensgevaarlijk. Mijn dochter en ik fietsen noodgedwongen op de stoep, maar ook daar is het gevaarlijk omdat fietsers en brommers diezelfde stoep gebruiken om op te rijden. Op diezelfde stoep word ik ingehaald door brommers, met mijn dochter naast me. Omdat de weg te smal is en het verkeer te druk, vooral tijdens de spitsmomenten op de dag. Ik nodig de verantwoordelijk wethouder uit om een keer met mij en mijn dochter naar school te fietsen. Prachtig al die cijfers die in de rapportage staan, maar kom zelf een keer kijken. Een aantal van u is al komen kijken, dat weet ik. Dan zie je dat het met de verkeersveiligheid en de leefbaarheid op dit stukje van de dijk zeer slecht gesteld is.

Badhoevedorp wordt in de stukken nauwelijks genoemd. Terwijl de problematiek van de dijk bij ons en de Sloterbrug bekend is. Ik lees alleen iets over het alsnog weghalen van de chicanes bij Badhoevedorp. Daarbij wordt niet vermeld dat dat gepaard zal gaan met het ophogen van de maximumsnelheid van 30 km/uur naar 50 km/uur. Dat is eerder een verkeersbesluit geweest en dat hebben we toen aangevochten. Bijna alle bewoners hebben daaraan meegedaan. We zijn toen door de onafhankelijke bezwaarcommissie in het gelijk gesteld. Die oordeelde dat het weghalen van die chicanes en het verhogen van de maximale snelheid naar 50 km/uur met de bestaande verkeersaantallen en snelheid niet de leefbaarheid en veiligheid borgen. Integendeel. Toch vinden wij wel: haal die rotchicanes maar weg, want dat zijn het. Maar doe dat alleen in combinatie met andere snelheidsbeperkende maatregelen. En dus geen ophoging van 30 km/uur naar 50 km/uur. En gebruik ook niet het argument dat ik tegenkom dat de politie dan kan controleren. Want in de praktijk gebeurt dat niet. Dat weet u allemaal, dat gebeurt ook niet bij het andere deel van de Nieuwemeerdijk en daar wordt ook heel hard geklaagd.

En nogmaals, van 30 km/uur naar 50 km/uur op een smalle weg in een woonwijk, want dat is het in feite – er staan alleen geen huizen aan de andere kant van de weg, maar verder is het gewoon een woonwijk waar de huizen direct aan de stoep en direct aan de weg liggen – waar veel gezinnen met jonge kinderen wonen en steeds meer gezinnen komen wonen. Ik denk dat geen andere gemeente in Nederland het in deze tijd nog in zijn hoofd haalt om zo'n weg van 30 km/uur naar 50 km/uur te brengen. Aan de andere kant van Amsterdam, de toerit naar de Sloterweg, met drempels, is men teruggegaan naar 30 km/uur. Dan ga je de brug over en je mag van 30 km/uur naar 50 km/uur.

De VOORZITTER: Mijnheer Akerboom, uw tijd is eigenlijk voorbij, wilt u afronden?

De heer AKERBOOM: Ja, ik ga afronden. De dijk in Badhoevedorp-West is in de praktijk zowel een ontsluitings- als een doorgaande route, ook voor steeds meer bewoners uit Amsterdam-West en de nieuwe grote woonwijk Quatrebras. De Sloterbrug is hierbij het epicentrum. Alleen een goed verkeersplan voor Badhoevedorp en het veiliger maken van de dijk zal bijdragen aan een mooiere en veiligere Ringdijk aan onze kant van de polder. Dank u wel.

De VOORZITTER: Dank u wel, mijnheer Akerboom, blijft u nog even staan, want mijnheer Beusenberg heeft een vraag. Ik verwachtte u al, mijnheer Spijker. Mijnheer Beusenberg, gaat uw gang.

De heer BEUSENBERG: Dank u voorzitter. Ook bedankt voor het inspreken. Zou u, of zouden de inwoners daar, misschien weet u dat, tevreden zijn als dat stuk een fietsstraat wordt?

De heer AKERBOOM: Als er goede klinkers komen te liggen wel, maar een fietsstraat kan het alleen worden gemaakt op het moment dat de verkeersongevallen daartoe aanleiding zijn. Ik zou heel graag willen dat het een fietsstraat zou kunnen worden, want dat zou betekenen dat er al veel minder verkeer langs zou komen. Ik zou het graag willen, ja.

De VOORZITTER: Dank u wel. Dan mijnheer Spijker.

De heer SPIJKER: Dank u wel voorzitter. Mijnheer Akerboom, ik ken de situatie. We hebben ooit al eens met elkaar gesproken en ik ken de gevaarlijke situatie. Ziet u het als een oplossing dat daar van die hobbeltjes in de weg zouden komen, of zou dat trillingen veroorzaken in de woningen?

De heer AKERBOOM: Verkeersdrempels? Daar is altijd heel veel protest tegen geweest omdat een groot aantal woningen niet is onderheid. Maar ik heb een telling gedaan en ongeveer 60 tot 70% van de woningen is inmiddels wel onderheid. Er zijn een heleboel plekken waar dat kan. Dus dat zou een oplossing kunnen zijn, maar hij staat niet helemaal bovenaan het wensenlijstje. Maar het is alles beter dan de huidige situatie, dat ben ik met u eens.

De VOORZITTER: Dan zag ik mevrouw Koolmoes.

Mevrouw KOOLMOES: Ja, volgens mij kennen wij elkaar ook al. Ik zit hier. Volgens mij ben ik vorig jaar ook bij u geweest. Ik was op de brommer en de rest van de raad was op de fiets. Maar ja, dat ben ik. U zegt 'de chicanes mogen van mij wel weg, maar dan de weg naar 30 km/uur'. Denkt u echt dat dat de oplossing is om het te snel rijden tegen te gaan? Want ik zie die niet.

De heer AKERBOOM: Nee, ik heb ook 'die chicanes kunnen alleen weggehaald worden als er andere snelheidsbeperkende maatregelen komen'. Als je alleen de chicanes weghaalt en je houdt het 30 km/uur, dan ga ik nog meer mijn hart vasthouden dan nu al. Maar er moet iets zijn om die snelheid eruit te krijgen. Want het is een scheurstuk.

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

De heer VAN DER PEET: Dank u wel voorzitter. Inderdaad, de inspreker is een bekend gezicht en we hebben elkaar vaker getroffen. Bent u ermee bekend dat de gemeenteraad ontzettend aan het aandringen is op herijking van het VSP Badhoevedorp? Dit soort vraagstukken lijkt daar thuis te horen. Bent u dan bereid om op dat moment dat die evaluatie hier langskomt, nog een keer te komen? Want dat is volgens mij echt het moment dat we dit soort dingen allemaal zo veel mogelijk moeten verzamelen.

Bent u daartoe bereid?

De heer AKERBOOM: Daar ben ik zeker toe bereid.

De VOORZITTER: Dank u wel. Mijnheer Den Butter.

De heer DEN BUTTER: Dank u wel voorzitter. U geeft aan 'die drempels zijn niet mijn eerste voorkeur'. Wat zou wel uw eerste voorkeur zijn?

De heer AKERBOOM: Ja. Ik heb een oplossing, maar die is vrij radicaal, Dat is afsluiten van de Sloterbrug voor snel verkeer en alleen toegang geven aan openbaar vervoer, fietsers en hulpdiensten. Daarmee dwing je om al het ontsluitende en doorgaande verkeer om het dorp heen te geleiden en niet dwars door het dorp heen. Het is niet alleen de Nieuwemeerdijk, maar ook de Amersfoordtlaan. Ook de Pa Verkuijllaan, noem maar op. Maar dat zal nog een tijd duren. Er gaat een hoop water door de Rijn voordat zoiets zal plaatsvinden. Maar denk bijvoorbeeld ook aan eenrichtingsverkeer. Denk aan het plaatsen van camera's. Denk aan het neerzetten van een knip. Daar zouden wij ook voorstander van zijn. Er zijn heel veel oplossingen, denk ik, die wij graag zouden bespreken en waar we graag over mee zouden denken.

De VOORZITTER: Dank u wel, dan heb ik genoteerd mijnheer Vermeulen.

De heer VERMEULEN: Ja voorzitter. Het antwoord is eigenlijk al gegeven. Wij hebben ooit een keer een balletje opgegooid bij de dorpsraad of het een idee was om van die Sloterbrug een fietsbrug te maken. Nou, u noemt het nu ook al. De Dorpsraad Badhoevedorp heeft volgens mij, als ik het goed heb, maar dat kunt u vast bevestigen, dat plan al een keer helemaal uitgewerkt hoe die verkeersstromen dan zouden moeten gaan. Klopt dat?

De heer AKERBOOM: Ik ben ook lid van de dorpsraad en daar zijn we mee bezig. Ja, dat klopt. Maar daar zijn we nog niet helemaal mee klaar. Maar we zijn er wel mee bezig om daar iets over te bedenken en daar productief in mee te denken.

De VOORZITTER: Dank u wel. Mevrouw Kliphuis, VVD.

Mevrouw KLIPHUIS: Dank u wel voorzitter. Mijn vraag is al gesteld. Ik was heel erg benieuwd naar het wensenlijstje. Volgens mij is dat net heel uitgebreid uitgelegd. Dank u wel.

De VOORZITTER: Die hebben wij gehoord inderdaad, dan mijnheer De Ruiter.

De heer DE RUITER: Ik sluit mij aan bij mevrouw Kliphuis, maar ik heb nog wel straks een vraag voor het college.

De VOORZITTER: Dank voor de aankondiging. Mevrouw Smand.

Mevrouw SMAND: Dank u wel voorzitter. Een vraag aan u. Als het gaat om de toekomstige afsluiting van het gedeelte Sloterweg in Amsterdam, bent u er waarschijnlijk mee bekend dat dat binnenkort gaat gebeuren?

De heer AKERBOOM: Ja, binnenkort...

Mevrouw SMAND: Het wordt een beetje vooruitgeschoven. Ik weet ook niet precies wanneer, maar het

zit eraan te komen.

De heer AKERBOOM: Inderdaad, ik zit ook in die meepaatgroep. Dat klopt. Omdat ik vrees dat er mogelijk heel grote, negatieve effecten kunnen plaatsvinden op het moment dat daar die knip wordt gerealiseerd.

Mevrouw SMAND: Dat was inderdaad mijn vraag. Als u dat dan waarneemt, bent u dan ook bereid om de raad daarover te informeren?

De heer AKERBOOM: Zeer graag.

Mevrouw SMAND: Zodat we dat ook goed kunnen volgen?

De heer AKERBOOM: Even nog, als ik dat mag toevoegen, die situatie van de Sloterweg in Amsterdam is vergelijkbaar, vind ik, met wat bij ons plaatsvindt.

Mevrouw SMAND: Dat klopt.

De heer AKERBOOM: Weliswaar met iets minder aantallen, dat geef ik direct toe, maar het is in principe hetzelfde: heel veel verkeer over een smalle veendijk.

Mevrouw SMAND: Dat past niet, dat klopt. Dank u.

De VOORZITTER: Dank u wel mijnheer Akerboom voor uw inspraak en het uitgebreide antwoord op alle vragen. Dan wil ik graag als derde mijnheer Hoogenboom naar voren vragen, ook u krijgt vijf minuten spreektijd. Gaat uw gang.

De heer HOGENBOOM: Oké. Goedenavond. Ik ben Erik Hoogenboom. Een aantal van u kent mij. Ik heb u een inspraaknotitie toegestuurd met het idee 'dan hoeft ik niet alles hier te vertellen'. Ik woon aan de Nieuwemeerdijk. Aan het tweede deel waar Martijn Akerboom woont. Ik heb hier al vaker gestaan over de Nieuwemeerdijk en de problematiek. Wij hebben de eer dat wij de eerste fietsstraat hebben gekregen.

Ik heb een fantastische evaluatie gelezen. Een aantal mensen bij de gemeente heeft misschien wel eens het idee gekregen dat ik vaak als negatief bestempeld wordt. Dat geldt voor een aantal en dat schijnt ook wel een beetje te heersen, dat is niet zo heel erg. Maar ik denk dat als ze daar 'kritisch' van zouden maken, ze ook gelijk de recente verkiezingsuitslag begrijpen. Als u dat verschil tussen negatief en kritisch niet begrijpt, begrijpt u ook het gevolg van de verkiezingen niet.

Terug naar het rapport, want daar sta ik hier voor. Ik heb het rapport bekeken. Een derde van het rapport is conclusie. Ik weet niet hoe u uw stukken bekijkt, maar ik bekijk van dat soort stukken eerst de doelstellingen, dan de conclusie en als het dan interessant is, de tussenliggende pagina's en de interessante onderdelen. Die conclusie, een derde, is gewoon belachelijk en ongelooflijk veel. Maar dat geeft ook wel de waarde van de hele evaluatie aan. In dat hele stuk lees ik niets over Badhoevedorp, niets over Nieuwemeer. We staan er zijdelings bij genoemd. Hoe kan dat, als deze problematiek die Martijn Akerboom net aangaf bij Nieuwe Meer al lang bekend is, over het stuk dijk met die chicanes, waar een auto een keer een huis ingereden is. Ik denk dat het u allemaal nog op het netvlies staat. Gaat u kijken naar de ongevals cijfers, er staat gewoon glashard in het rapport dat er geen actuele cijfers bekend zijn. Dat is gewoon klinkklare onzin. Zoals ik in mijn in mijn notitie geschreven heb: kijk naar alarmeringen.nl en vul het dijklichaam in, dan ziet u dat het belachelijk is bij Martijn Akerboom op de Nieuwe Meerdijk. En dan ziet u dat het gewoon niet kan en niet klopt. Dan krijgen we een heel mooi verslag, prachtig. Dan wordt er uitgelegd 'we hebben het met Floating Car Data bepaald'. Ik heb u een

stuk toegestuurd dat beschrijft hoe die methodiek werkt. Durft u dat te gebruiken in een evaluatie? Als u ja zegt, begrijp ik waarom dit rapport hier nu ter tafel ligt. Het is niet te geloven.

Ik ga ook wel wat goede dingen zeggen over het rapport. Het weghalen van de chicanes. Dat mag duidelijk zijn. Het bespaart een hele hoop herrie, hoop ellende, hoop vechtpartijen, hoop scheldpartijen, hoop schade en een hoop ongemak voor de bewoners.

U schrijft ook in het rapport, als ik het over goede punten mag hebben, dat u een slechte ervaring heeft ten aanzien van het aanvragen van een steiger. Lastig hè, als u een steiger aanvraagt. Dat maken wij al jaren mee. Misschien is dat een goed punt.

Minder goede dingen. Het rapport bestaat uit mooimakerij. Er wordt verteld over een fietsstraat waar gemiddeld, vindt u volgens het rapport, 50 km/uur acceptabel is. Dat is gewoon 20 km/uur te hard. En dan staat in hetzelfde rapport even opgeschreven dat als er meer fietsers komen, de snelheid wel naar beneden zal gaan. Dus de fietsers moeten voor de snelheidsremmende maatregel zorgen die u beoogt? Dat is werkelijk belachelijk. U bent verantwoordelijk voor de keuze van de fietsstraat en de inrichting daarvan. En daar hoort u de snelheid mee af te dwingen en dan moet u geen 50 km/uur accepteren. Dat is echt vreemd, ongelooflijk.

Verder staat er over verkeer tellende maatregelen dat het allemaal binnen de normen valt. Welke normen? Er is gemeten in de 'na-coronatijd' die u verderop in de conclusie omschrijft als niet betrouwbaar. Maar u werkt er wel mee. Vreemd.

Verder staat er, want ik ga ook nog wat andere mooie dingen zeggen, over ons buurthuis – want het gaat niet alleen over het verkeer, het gaat ook om het buurthuis – dat u er een gemeentelijk monument van heeft gemaakt. Ik heb er ook al een keer op gereageerd. U kunt een vinkje achter uw naam zetten. Maar ik denk dat het de doodsteek voor de buurtvereniging betreft. Want wij mogen geen pan meer van het dak afhalen. En dan ben ik lid, en geen bestuurslid meer. Maar ja, u heeft het vinkje achter uw naam staan.

De VOORZITTER: Mijnheer Hoogenboom, uw tijd is voorbij, wilt u afronden?

De heer HOOGENBOOM: Ja, ik ga afronden, want ik heb ook nog een paar slechte voorbeelden en waarschuwingen. Eentje daarvan is het KLM Open. U heeft het gezien, hè, in een fietsstraat waar de auto te gast is, in een weekend meer dan 200 autobussen, terwijl we niet eens openbaar vervoer hebben.

Ledverlichting, ik heb u daarover geïnformeerd als raad. Ledverlichting is energie technisch een verbetering maar veiligheid technisch gezien een drama. Ik ben op locatie geweest met het verkeersspecialist van de gemeente. Sorry, maar ik begrijp het niet meer.

De VOORZITTER: Mijnheer Hoogenboom, ik wil u echt vragen om een punt te zetten. Een zin nog.

De heer HOOGENBOOM: Ja. Ik ga er een punt achter zetten. Een ding nog, dat is een antwoord op het stukje Nieuwemeerdijk van Martijn Akerboom. Als u zoals ik, misschien ervaringsdeskundige bent, dan had u geweten wat daar fout gegaan is met het verkeersinrichtingsplan. Dat stuk dijk bij Martijn Akerboom is ontworpen voor eenrichtingsverkeer. Waarom wordt dat niet aangepast? Het is werkelijk te zot voor woorden. Luister een keer naar de bewoners.

De VOORZITTER: Dank u wel. Mijnheer Hoogenboom. Blijft u nog even staan want wellicht zijn er nog vragen voor u. In ieder geval van mijnheer Vermeulen. Gaat uw gang.

De heer VERMEULEN: Ja mijnheer Hoogenboom. Dank u wel. Ik kan u vertellen dat ik mededijkbewoner ben. Ik woon op de Lijnderdijk. Wij hebben nog geen ledverlichting. Ik heb er wel al meerdere mensen in de gemeente over gehoord. Kunt u mij vertellen wat het probleem met de ledverlichting is?

De heer HOOGENBOOM: De ledverlichting waar hier voor gekozen is, is dezelfde ledverlichting als in het dorp staat. Het verschil aan de Ringdijk is dat er maar aan een kant van de weg verlichting staat. Het andere verschil is dat de lantaarnpalen niet aan de weg staan, maar op trottoirbreedte van de weg af. En ze zijn afgesteld alsof het lantaarnpalen zijn zoals ze in het dorp staan. Maar als je die 1,5 à 2 meter verder van de weg af zet, staat het licht op de stoep en niet op de weg. En omdat je maar de helft hebt, staan de geparkeerde auto's in de schaduw. Ik woon er dertig jaar. Sinds die ledverlichting er staat, is er wel een spiegel van mijn auto afgereden. Kan ik die hier claimen? € 200,00?

De VOORZITTER: Dank u wel. Mijnheer Spijker, gaat uw gang.

De heer SPIJKER: Dank u wel voorzitter. Mijnheer Hoogenboom, u weet, ik ben ook oud-wijkbewoner. ik heb een vraag over de status van het fietspad dat langs de golfbaan loopt of zou gaan lopen, want ik heb begrepen dat u daarmee bezig bent geweest om in feite een betere verbinding naar Amstelveen te maken. Maar wat is daar de status van? Kunt u me daar wat meer van vertellen?

De heer HOOGENBOOM: Mogelijk zou het een alternatief zijn voor de fietsstraat die niet functioneert bij ons voor de deur. Want die klinkertjes maken een hoop herrie en hebben niet het gewenste gedrag tot gevolg. Want de auto gaat over de klinkers rijden, in plaats van, zoals elders op de dijk gelukkig wel gedaan is, dat er een bolling in het midden van de fietsstraat is gemaakt waardoor je je rijbaan moet houden. Maar dat terzijde. Ik wil graag een keertje uitleggen hoe dat zit. Het alternatieve fietspad? U heeft daar met z'n allen in de raad mee ingestemd dat dat de strot omgedraaid is. Het geld ligt er, de afspraken waren gemaakt en u heeft als raad ingestemd met de wijziging van het bestemmingsplan, waardoor de golfbaan een illegaal aangelegde werkweg mocht wijzigen en kon legaliseren. De locatie van de werkweg was het beoogde fietspad. Daarmee kon je veilig van het mooie fietspad door de lus, door de knoop, recent geopend, zo naar de draaibrug in Amstelveen rijden. Dan had je die hele dijk niet meer af hoeven, dan had je de hele dijk gewoon 50 km/uur kunnen houden. Dan had je een dure fietsstraat kunnen besparen.

De VOORZITTER: Dank u wel, dan nog een vraag van mevrouw Smand.

Mevrouw SMAND: Dank u wel voorzitter. Dank u wel voor alle punten die u genoemd heeft. U heeft breed gekeken en verschillende dingen aangekaart, maar u bent ook bewoner van een stukje Nieuwemeerdijk. Wat is volgens u het belangrijkste punt dat op dit moment aangepakt moet worden?

De heer HOOGENBOOM: In het rapport wordt dat genoemd 'het corrigeren van schoonheidsfoutjes', verkleinen staat wel aardig, maar een van de belangrijkste dingen zou zijn om in de fietsstraat die klinkerstroken in het midden te maken zoals van tevoren verzocht, met een lichte bolling erin. Dan kun je daar als auto niet overheen blijven rijden. Je kunt wel fietsers passeren, maar je kunt er niet over blijven rijden, want dan rij je over een bolling. Dat geeft ten eerste veel minder geluid, want klinkers maken een hoop herrie. Mijn huis heeft 5 centimeter glas voor Schipholisolatie, maar sinds die klinkers er liggen word ik gek van de herrie in mijn huis. Vreemd. Maar dat had niet hoeven als die bolling erin gelegd was. Als u dat zou kunnen realiseren, zou het al heel erg goed zijn. En vervolgens zou ik voor het deel van 50 km/uur, als net aangegeven is, waar de chicanes worden weggehaald en de snelheid van 30 km/uur naar 50 km/uur gaat, zeggen dat als dat besluit genomen wordt, daar wel een geluidsonderzoek bij hoort. Maar dat moet je dan wel doen. De mensen die bij een chicane woonden, zijn blij dat die chicane weg is, want daar is minder geluid. Maar de mensen die op het gewone rechte stuk wonen, hebben van 30 km/uur naar 50 km/uur veel meer geluid. En dan heb je binnen het verkeersbesluit de noodzaak om geluidsonderzoek te doen. Dat moet je wel doen. Als je het niet doet, is het niet op juridisch correcte gronden, dus dat zou met terugwerkende kracht gedaan moeten worden.

Dat betekent dat bij het voorbeeld dat ik net aanhaalde, dat huis waar die auto ingereden is, die daar in de gevel gestaan heeft – daar heeft u de foto's van gezien en die kunt u ook op mijn website terugkijken – geluidsisolatie zou moeten plaatsvinden, want die die woning staat gewoon aan de weg.

De VOORZITTER: Dank u wel mijnheer Hoogenboom. Ik constateer dat er verder geen vragen voor u zijn, dus dank voor uw inspraak en u kunt weer plaatsnemen.

De heer HOOGENBOOM: Dank u wel.

De VOORZITTER: Dan wil ik starten met deze sessie. Het is een nota ter bespreking. We gaan er overigens niet over stemmen, houd u daar rekening mee. Ik zie mijnheer Spijker al zijn vinger opsteken en mijnheer Vermeulen. Mijnheer Spijker, gaat uw gang.

De heer SPIJKER: Voorzitter, dank u wel. EEN Haarlemmermeer ziet een evaluatie over de Ringvaart-Ringdijk met interessante doelstellingen zoals het verhogen van de verkeersveiligheid. Maar zoals u zelf aangeeft, is een aantal dorpsraden en bewoners nog steeds zeer kritisch over de uitkomsten van de ingevoerde maatregelen.

Neemt u, zoals mijnheer Hoogenboom net aangaf, de fietsstraat. Die heeft die bolling met die klinkertjes. Waarom? Dus ik heb de vraag aan het college: kan die niet worden vervangen door asfalt in het midden? Dat zou inderdaad geluidstechnisch een stuk geluidsarmer kunnen werken.

De gemiddelde snelheid op de Ringdijk blijkt nog steeds veel te hoog. Dat is door alle insprekers aangegeven. Dit vraagt om concrete remmende maatregelen. Neem uw meting op de Akerdijk, Vijfhuizen, Oude Meer, Buitenkaag, dit zijn vijf 30km-zones en hier wordt 30 km/uur te hard gereden. Dat is toch wel ernstig. Houdt u ook rekening met woningen die zeer dicht op de weg staan, dat gaf mijnheer Hoogenboom ook aan, in verband met geluidsoverlast?

's Zomers zorgen grote pelotons van racefietsers voor gevaar. Het is echt een probleem.

Dan even naar Zwanenburg. De beroemde knip. Inderdaad, het is een vervelende situatie, want het is niet duidelijk voor het vele verkeer dat over die Zwanenburgerdijk gaat en dat dan ook nog via de straat erachter gaat, ik ben even kwijt hoe die straat erachter heet, waar het voor allemaal overlast zorgt. Dus inderdaad, wij zijn voor een vrachtwagenverbod op dat stukje dijk, dank u wel.

De VOORZITTER: Dank u wel. Mijnheer Vermeulen van Forza!

De heer VERMEULEN: Dank u wel, voorzitter. Ik ga een klein beetje putten uit eigen ervaring als dijkbewoner en ik ga me dan ook beperken tot Badhoevedorp en Zwanenburg, maar ik kan me zomaar voorstellen dat wat ik hier naar voren breng, ook voor andere plekken op de dijk geldt.

De dijk is uiteindelijk bij gebrek aan goede andere wegen een doorgaande route geworden. We hebben in 2018 een heel mooi plan aangenomen, misschien zelfs nog wel 2017. In ieder geval hebben we die hele visie op die Ringdijk. Die gaat uit van iets heel moois, dat we daar fietsen, dat we daar recreëren. En als je dat wilt, moet je bepaalde keuzes maken. Ik merk dat onder druk van heel veel andere inwoners die graag die weg als doorgaande weg blijven gebruiken zoveel compromissen ingebouwd zijn dat het eigenlijk op een hoop plekken niet werkt. Dat zie je dan in Badhoevedorp waar het heel erg druk blijft. Dat zie je met een aantal knippen die worden aangelegd die voor niemand duidelijk zijn. Want ook in Badhoevedorp is er een knip, maar die is dan tijdgebonden. Daar staan borden bij je en je bent er eigenlijk al voorbij op het ogenblik dat je denkt 'wat staat daar?' Maar er zijn allemaal verschillende tijden dat je er wel of niet mag rijden, maar dan ben je er langs. Dus ik denk eigenlijk dat als wij dat plan willen uitvoeren dat we met z'n allen gemaakt hebben, we daar ook de echte keuzes voor moeten maken die daarbij horen, of dat we moeten zeggen 'het is gefaald, het werkt niet en we laten het zoals het is'. Het is niet het een of het ander. En die keuze zou wel gemaakt moeten worden.

Verder merk ik dat een hoop dingen in de uitvoering een beetje knullig zijn. Er werd een mooi wandelpad

aangelegd tussen Lijnden en Zwanenburg, een schelpenpad. Ik keek er net nog even naar toen ik hier naartoe reed. Er is geen schelp meer te zien. Overal staan er planten tussendoor. Het wandelpad is zo goed als weg.

Als je een recreatieve omgeving wilt hebben, moet je geen Ringvaart hebben die overal bij elke kade vol geplempt wordt met allerlei sloepboten of waar mensen gewoon wonen. Want dat betekent dat dat de enige plekken zijn waar iemand met een beperking of in een rolstoel bij het water kan komen. En dat wordt ontzegd. Als we daar niet op handhaven en niet op sturen, blijft dat een rommeltje en kan niemand daar genieten zoals we dat voor ogen hadden.

Dus waar ik op aan wil dringen bij het college: maak duidelijke keuzes en als je een knip maakt, maak dan ook een echte knip. Ik herinner me toen – het zal de negentiger jaren geweest zijn toen Schiphol Rijk werd aangelegd – bij Oude Meer in de dijk de eerste echte knip kwam, waar je wel met de fiets langs kon, maar niet meer met de auto. Toen keek ik ook op mijn neus. Maar op een gegeven moment weet je niet beter meer, dan ga je anders rijden. Dat is eigenlijk wat hier ook moet gebeuren. De Ringdijk is net als iedere andere straat in onze dorpen een gewone straat waar mensen wonen. Waar kinderen moeten oversteken, waar mensen recreëren en maak de keuzes die daarbij horen.

De VOORZITTER: Hoorde u die piep? Het was een foutje, maar het was wel om het aan te geven dat uw tijd voorbij was.

De heer VERMEULEN: Ik hoorde de piep heel duidelijk, ik dacht zelfs even dat ik wat last had van tinnitus, maar dank u voorzitter. Ik was precies met mijn betoog klaar.

De VOORZITTER: Dank u mijnheer Vermeulen, hartstikke goed. Dank u wel. Dan had ik mijnheer Den Butter genoteerd, ChristenUnie-SGP. Gaat uw gang.

De heer DEN BUTTER: Dank u wel voorzitter. De visie Ringdijk en dan een evaluatie daarvan, vijf jaar nadat we hem hebben vastgesteld. Dat vraagt wel even terugkijken 'wat was nou eigenlijk de bedoeling van het geheel?' In die tijd werd er gezegd dat we jaarlijks terugkoppeling zouden krijgen. Dat is niet helemaal gelukt. Ik ben verder gaan kijken en ik moet toegeven, ik was wat laat met het echt doorzoeken op waar er allemaal over werd gesproken. Maar dan wordt het wel een heel bijzondere evaluatie. Het viel me op dat de heer Hoogenboom daar ook wat over zei; wie heeft dit bij elkaar geschreven en wat was daar nou de onderlegger voor? Het uitvoeringsprogramma wordt een aantal keren genoemd. Ik heb het gezocht, maar ik kon het niet vinden, dat kan aan mijn zoekkwaliteit hebben gelegen, maar volgens mij is het in ieder geval nooit door de raad vastgesteld en het is ook nooit afgesproken, maar er wordt nu wel aan getoetst. Dus nu is eigenlijk mijn vraag een beetje: wat verwacht het college nu op te halen met deze bespreking in de raad? Want dat is eigenlijk het enige dat we erbij hebben gekregen, 'het moet ter bespreking naar de raad'. Er zat geen oplegnotitie of iets dergelijks bij.

Dus ja, dat maakt het wel lastig. Dan wordt het door de sprekers soort van gegijzeld juist en precies op die thema's, wat beperkt is ten opzichte van alles wat wordt aangestipt in die hele visie. Maar het zijn wel belanghebbende punten. Het zijn juist ook punten waarover de evaluatie dan wel zegt 'de contacten met bewoners en dorpsraden zijn wisselend'. Goed, dat wil ik geloven. Zeker als er zo weinig wordt gedaan met de terugkoppelingen.

Daarom zou mijn advies in ieder geval zijn: houd draagvlak onder inwoners en dorpsraden en ga nog eens goed kijken wat u nu verwacht met de voortgang. Want dat is aan het einde de vraag, wat is nou de conclusie? Daar staat 'er moet weer een nieuw uitvoeringsprogramma komen'. Het wordt niet duidelijk of wij daar wat over moeten vinden en het wordt ook niet duidelijk wat u van de raad verwacht qua visie of bijstelling van uw visie. Dus dit geheel maakt dat ik denk: wat verwacht u nu van mij?

Tot slot nog een dingetje waar ik wel een beetje van schrok, dat zei mijnheer Vermeulen ook, het onderhoud van de jaagpaden. Dat kan natuurlijk niet. Het heeft een hoop geld gekost en dat ligt er droevig bij, dus ik zou daar in ieder geval mee beginnen, dat als we wat uitvoeren, we het dan in ieder

geval netjes houden. Dank u wel.

De VOORZITTER: Ik dank u wel. Dan mevrouw Roos, FVD. Gaat uw gang.

Mevrouw ROOS: Dank u voorzitter. Prima visie, prima doelen met maatregelen en toch blijkt er ontevredenheid te zijn. Er blijken veel klachten te zijn over bijvoorbeeld de aansluiting van jaagpaden en de snelheid van de weggebruikers. En er is kritiek op de keuzes die de gemeente gemaakt heeft.

Onder het kopje Communicatie staat 'participatie betekent niet dat iedereen zijn of haar zin krijgt en dat het wel betekent dat iedereen zijn of haar zegje kan doen en dat er een open en redelijke belangenafweging plaatsvindt.' Het voelt als kort door de bocht. Het feit dat, zoals reeds gesteld, er veel klachten en ontevredenheid zijn, moet goed worden opgepakt en maakt dat keuzes van de gemeente goed tegen het licht gehouden moeten worden. Kan het college aangeven of op keuzes ook gereflecteerd wordt en of op klachten ook goed onderbouwd wordt gereageerd?

Vanaf de start tot nu zijn kredieten van in totaal € 4,8 miljoen beschikbaar waarvan 33% alleen al is opgegaan aan voorbereidingskosten en dus niet aan concrete maatregelen. Daarnaast heeft het programma te maken met stijgende bouwkosten, kosten van de keerlus in Buitenkaag die fors hoger uitvallen, de fietsstraat in Rijsenhout, die uit het programma is gehaald om kosten te compenseren en beheerkosten blijken niet opgenomen in de raming. Tevens was sturen op financiën lastig, want ramingen zijn niet in het financiële systeem verwerkt. Je zou verwachten dat voor die € 1,6 miljoen VTA-kosten dit toch wel opgenomen kon zijn. Wat ging hier fout? Het komt terug als lessons learned, in goed Nederlands 'wat hebben we geleerd?' Laten we hopen dat dit voor de nieuwe projecten inderdaad het geval is.

Het onderwerp 'geld' vinden we te kort en onuitgewerkt. Wat is nu eigenlijk reeds uitgegeven en waaraan?

Er zijn nog meer punten die ik zou willen aanstippen, maar mijn tijd is beperkt. De doelen van het uitvoeringsprogramma onderschrijven we en we zien ook goede maatregelen. En het is goed om te lezen dat er inmiddels constructief overleg is met externe partijen zoals de provincie. Dank u voorzitter.

De VOORZITTER: Dank u wel. Dan mevrouw Hussain, PvdA. Gaat uw gang.

Mevrouw HUSSAIN: Dank u wel voorzitter. De PvdA heeft met plezier kennisgenomen van de evaluatie. De Ringvaart en de Ringdijk die kenmerkend zijn voor onze gemeente verdienen de volle aandacht zodat de inwoner ervan kan blijven genieten.

Het is wel goed te zien welke verbeterende maatregelen er zijn genomen, maar ook welke verbeteringen doorgevoerd dienen te worden. Wat de PvdA betreft, blijven de leefbaarheid, veiligheid en recreatie topdoelstellingen.

De dijk die door Haarlemmermeer loopt, is niet altijd even geschikt voor gemotoriseerd verkeer. Het is ook een mooie ontwikkeling dat op veel plekken het verkeer door afsluitingen is geweerd. Dat vergroot de veiligheid. Maar toch ontvangt mijn fractie verschillende reacties dat het gemotoriseerd verkeer nog meer afgewaardeerd kan worden. Denk bijvoorbeeld aan een plek in Badhoevedorp, Vijfhuizen, enzovoorts, waar bijvoorbeeld veel woningen zijn of waar veel kinderen vertoeven. Is het wellicht een idee dat we op die plekken een 30km-zone instellen, zodat de verkeersveiligheid nog meer wordt vergroot? Of misschien andere maatregelen nemen die straks wel effectief kunnen zijn?

Tegelijkertijd vragen we ons ook af waarom de reeds ingestelde 30km-zones en de fietsstraten nog geen effect hebben. Hoe kan het dat er nog steeds te hard gereden wordt op die dijk? Is het niet tijd om andere maatregelen te gaan nemen, zoals handhaving? Het is belangrijk dat we hier als raad alert op blijven en het niet laten varen als het geen effect blijkt te hebben, want dan moeten we gewoon echt kijken naar andere maatregelen. De insprekers hadden het er ook al over. Laten we dus meer fietsstraten aanleggen en ook de aandacht houden voor onderhoud. En de jaagpaden moeten vooral niet

vergeten worden.

De dijk en de vaart staan niet alleen voor verkeer en veiligheid, maar ook voor onze geschiedenis en recreatie. Het is een uniek stuk in onze gemeente waarin geïnvesteerd dient te worden voor onze inwoners, zodat ze blijvend kunnen genieten in alle veiligheid. Tot zover voorzitter.

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

De heer VAN DER PEET: Dank u wel voorzitter. De eerste fase van het uitvoeringsprogramma Ringdijk en Ringvaart is uitgevoerd en daarmee is het tijd voor evalueren. Een evaluatie waar de raad langere tijd om heeft gevraagd, zeker omdat het om maatregelen gaat waarvan inwoners en ondernemers direct de gevolgen ondervinden, oftewel de onderwerpen met een flink aantal meningen. We zien een evaluatie die een goed beeld geeft van de positieve en minder positieve ervaringen, maar toch voelt niet iedereen zich gehoord. En daarom komt de vraag op: is die evaluatie wel compleet?

De afgelopen jaren zijn er 6 kilometer fietsstroken aangelegd en 3 kilometer fietsstraten. In theorie behoort dit een positief effect te hebben op de leefbaarheid en verkeersveiligheid. Dat dit in de praktijk niet altijd het geval is, komt vooral door het gedrag van mensen. Dan hebben we het bijvoorbeeld over de hardrijders die zich nergens door laten afremmen. En ik moest daarbij denken aan een oude reclame van Veilig Verkeer Nederland 'het autootje, het ochtendhumeurtje...' Nog steeds actueel.

We constateren dat er op een aantal plekken wederom geen match is tussen theorie en praktijk. Resultaten van metingen blijken anders dan de modellen aangeven en de effecten van maatregelen worden niet altijd als zodanig beleefd. Dat de knip in Rijsenhout toch niet nodig blijkt, vinden we ook heel positief, maar als er een knip gerealiseerd wordt, zien we dat ook een echte match ontbreekt. Dat zien we bijvoorbeeld in Zwanenburg, op de Zwanenburgerdijk en dat is echt niet alleen te wijten aan het gedrag van mensen als er tienduizenden boetes worden uitgedeeld. En ook als je kijkt naar de uitvoering van fietsstraten op de dijk, zien we dat er een mismatch is tussen wat mensen van tevoren aangeven en hoe het een en ander wordt uitgevoerd. Het CDA wil dan ook dat de omgeving meer wordt betrokken bij de uitwerking van maatregelen. Waarom maken we wel gebruik van lokale metingen terwijl lokale kennis onvoldoende wordt benut? Wij zien het keer op keer terugkomen. Zeker met een tekort aan capaciteit en veel personeelwisselingen in de gemeentelijke organisatie is het een gemiste kans; door de lokale kennis beter te benutten zal het enthousiasme over maatregelen ook toenemen.

Voorzitter, als het gaat om het vergroten van de recreatieve waarde van de Ringdijk zien we nog wel ruimte voor verbeteringen. Je moet echt goed bekend zijn om de nieuwe voorzieningen te ontdekken. Het is dan ook goed dat in fase 2 op dit onderdeel nog vele maatregelen worden uitgevoerd. Op zich zijn die maatregelen – dat moet ik ook toegeven, dat heb ik ook wel eens anders gezien – heel erg concreet. Er is een heel concrete lijst met wat er waar nog precies gaat gebeuren. We stellen ook voor om de monitoring daarvan over de uitvoering op te nemen in de voortgangsrapportage Mobiliteit, zodat we dat ook kunnen bijhouden.

Tot slot is er nog iets anders dat ons opviel. Als een van de maatregelen in fase 2 wordt genoemd 'het inzetten op locatiespecifieke vrachtwagenverboden'. Mogelijk bij Nieuwebrug. Misschien moeten we dan de Robert Kochstraat toch maar veranderen in de Robert Kochdijk, want daar was het niet mogelijk. Dat bevreedt ons wel. Tot zover.

De VOORZITTER: De onvermoede talenten van mijnheer Van der Peet. Dank u wel daarvoor. Mevrouw Smand, D66.

Mevrouw SMAND: Dank u wel, voorzitter. Er is een mooie visie vastgesteld destijds in de raad en daar staan we nog steeds helemaal achter. Nu kijken we naar de evaluatie van allerlei uitvoeringsmaatregelen en dan vallen er toch een paar dingen op.

Eerst terug naar het voorstel, wat vraagt het college van ons? Dat is het voortzetten van het programma, maar een uitvoering in fases. Dat is de concrete vraag die voorligt en dat laatste is een belangrijk punt

als je kijkt naar het evaluatierapport dat nu voorligt. Want er moet nog heel veel gedaan worden aan deze Ringdijk voordat we uiteindelijk komen waar we willen zijn. Het is ook een best complex project waar veel partijen bij betrokken zijn. Dat zien we onder andere inderdaad terug, het is al eerder genoemd, in de 33% overheadkosten. Dat is een hoog percentage. Dat betekent dat in ieder geval een deel van dat geld niet gebruikt kan worden voor het treffen van heel concrete maatregelen. Dus graag aandacht voor dit punt.

Een tweede belangrijk punt: dorpsraden en inwoners zijn niet onverdeeld enthousiast. Ook dat hebben we al eerder gehoord. Maar wat betekent het dan als we de rest van het programma gefaseerd gaan uitvoeren? Daarbij richt ik me inderdaad vooral op het geld, wat betekent dat? Vindt er een herziening plaats van de inrichting van de projectorganisatie, noem ik het maar even technisch, om die overheadkosten inderdaad naar beneden te krijgen en meer geld beschikbaar te hebben voor concrete maatregelen?

En het tweede belangrijke punt, de participatie. In het rapport staat te lezen 'na het vaststellen van de evaluatie worden dorpsraden op de hoogte gesteld'. Het tweede is dan dat zij samen met de omgeving geïnformeerd worden over de maatregelen. Dat klinkt in onze oren niet als participatie. Dat is vooral zenden. En wat doen we dan met de suggesties van inwoners en andere belanghebbenden die zaken toch anders zien? Hoe brengen we de ervaringsdeskundigheid in de verschillende projecten in? Dus liever cocreatie in plaats van participatie op de manier zoals het hier omschreven is.

Dan nog een aantal concrete punten. Allemaal al genoemd, maar toch graag aandacht van het college hiervoor. De Zwanenburgerdijk. Wat ons betreft typisch een voorbeeld van 'op papier klopt het, maar in de praktijk deugt het niet'. De Ringdijk in Badhoevedorp. We zijn heel blij dat het VSP vervroegd geëvalueerd zal worden zodat dat onderdeel ook meegenomen kan worden. En daar wil ik het bij laten, dank u wel voorzitter.

De VOORZITTER: Dank u wel. Dan mevrouw Koolmoes, HAP.

Mevrouw KOOLMOES: Ja, dank u wel voorzitter. Voor HAP is evaluatie op dit moment misschien wel te vroeg. Wat hoe het er nu werkelijk voorstaat met de kwaliteit van de dijk? Want buiten het feit dat we de Ringdijk willen zien als ons erfgoed waar je aantrekkelijk aan kunt wonen, fietsen en recreëren, is de hele opzet ook geweest om de dijk zelf een beetje te ontzien. De dijk zakt 1 centimeter per jaar. En als men dan doorberekent dat we 64 kilometer dijk hebben, snapt iedereen in dit huis dat het verzwaren en ophogen van deze dijk wel eens een heel dure grap kan worden. Om nog maar te zwijgen over de samenwerking met Hoogheemraadschap Rijnland, de provincie, MRA en het rijk. Ik heb advies gevraagd aan Rijnland en ze zijn bezig met de toetsronde. Men doet onder andere onderzoek naar de ondergrond en samenstelling van de dijken. Het is dus mogelijk dat uit deze toetsronde blijkt dat de genoemde problemen wel meevallen, maar het is ook mogelijk dat de problemen juist omvangrijker zijn dan gedacht. De resultaten van deze toetsing worden rond de zomer verwacht. Als kanttekening, in de evaluatie staat niet beschreven dat we de Ringdijk moeten beschermen. Het gaat alleen maar over wat er op de dijk gebeurt en niet over de staat van de dijk. Voor HAP wel belangrijk, want zonder dijk krijgen we tenslotte natte voeten.

Als blijkt uit deze toetsing dat de Ringdijk omvangrijkere problemen heeft en we dus meer moeten doen dan knippen aanbrengen en het zware verkeer weren van de Ringdijk, is het tijd om nog een keer te evalueren voorzitter. Want laten we Zwanenburg als voorbeeld nemen; het is al zo vaak gezegd, de beruchte knip die vooral veel bekeuringen heeft opgeleverd. De afsluiting zorgt inderdaad voor minder verkeer, maar het is nog steeds te veel om een fietsstraat aan te kunnen brengen. Dan moet men minder dan 2500 verkeersbewegingen tellen en dat zijn er nu 4000. In de ogen van HAP hebben we door de knip daar aan te brengen waar heel weinig woningen staan, ook het doel niet behaald dat we de woningeigenaren op de Ringdijk ontlasten. Want juist op de plek waar de meeste woningen staan, rijdt nog steeds veel vrachtverkeer. Dus in uitvoering een onvoldoende. Het heeft niet zijn doel behaald. Op het eerste deel van de dijk, zeg tussen de Dennenlaan en de Domineeslaan, rijden immers nog steeds

zeer veel auto's en vrachtverkeer. En waar geen woningen staan, is het verkeer aanzienlijk verminderd. Was het een utopie om een beeld te zien van een rustige Ringdijk met fietsers die op bankjes langs de dijk, geplaatst op recreatiesteigers, even kunnen uitrusten? Waar de dijkbewoners niet de scheuren in het pleisterwerk zien springen als er een veel te zware vrachtwagen langs dendert en waar men rustig langs de waterkant naar de bootjes kan kijken?

We willen de focus houden op twee dingen: de kwaliteit van de Ringdijk blijven toetsen en zo nodig maatregelen nemen en het zware verkeer weren van de dijk via routes om de dorpen heen en er niet dwars doorheen.

Dan de financiële beschouwing. De VTA-kosten zijn hoger uitgevallen dan vooraf voorzien, 33% van het totale budget, waar we normaal 15 tot 20% van het budget zouden berekenen. Ook hier is de verklaring hogere bouwkosten, we kennen het riedeltje ondertussen wel.

Er is verder geen onderbouwing gegeven, waarom bijvoorbeeld de keerlus bij de Weteringbrug en het Gemaalpark in Buitenkaag hoger zijn uitgevallen. En ook de kosten voor de uitvoering van de knip zijn hoger uitgevallen. De tegenslag werd opgevangen door de fietsstraat in Rijsenhout dan maar even in de koelkast te zetten. Ja goed, ik denk dan aan een paar bekeuringen. Misschien kunnen we een beetje de kosten dekken daar.

Gelukkig staat er in het stuk ook dat we moeten leren om slim te investeren. Nou, je zal het maar horen als raadslid. Meer aan de voorkant de beheerkosten mee te nemen. Een financieel systeem in te richten, zodat we inzichtelijk houden welk geld waaraan besteed wordt. Mijn fractie hamert er al langer op dat we het niet goed doen in dit huis. Potjes onvoorzien die niet toereikend zijn, er moet altijd geld bij en er blijft nergens wat over. En hoezo moet dit huis leren om slim te investeren? Een aanfluiting, vindt HAP het, dat in het rapport dus feitelijk staat dat we nogal naïef zijn geweest.

Ik ga meteen afsluiten, voorzitter. Ik zie u kijken. De plussen en de minnen wegen er niet op. En als dan straks ook nog blijkt uit de toetsing van Rijnland dat onze Ringdijk in een slechte staat verkeert, hoeven we niet zo trots meer te zijn op ons nieuwe erfgoed. Dan zijn het niet de parels van de Ringvaart, maar de bittere tranen van de Ringdijk. Tot zover.

De VOORZITTER: Dank u wel mevrouw Koolmoes. Mijnheer Boerman, GroenLinks. Gaat uw gang.

De heer BOERMAN: Dank u wel voorzitter, wat moet ik hierna nu nog zeggen? Ik hoor mevrouw Koolmoes zeggen 'we doen het niet goed in dit huis'. Dat is misschien ook wel zo. We doen niet alles goed in dit huis, maar ik denk als ik de evaluatie hier lees.... In ieder geval zijn we het erover eens dat de visie de goede richting gaf en we zijn de goede kant op aan het gaan, denken wij, maar we zijn er inderdaad nog lang niet.

En laten we in de uitvoering – ik ben het daar zeer eens met wat CDA en D66 zeiden – vooral die inwoners veel meer betrekken. Dat zijn de ervaringsdeskundigen. Dat zijn de mensen die ervan weten en waarom horen we elke keer dat zij de goede oplossing hebben en laten wij er dan toch weer een andere huiskameroplossing op los? Dat zouden we anders... Een huiskameroplossing ja. Of een bureauoplossing, dat lijkt me nog beter. Dat zouden we niet meer moeten willen.

Maar de ingezette weg 'laten we die Ringvaart en die Ringdijk alsjeblieft rustig maken', dat is het doel. Daar moeten we aan vast blijven houden. Volgens mij vinden we dat ook allemaal. En volgens mij betekent dat ook inderdaad dat we veel meer vaart moeten maken met het aanleggen van bijvoorbeeld fietsstraten. Probeer het vrachtverkeer eraf te halen, want inderdaad, het klopt, die hele Ringdijk is broos. Daar moeten we voorzichtig mee zijn. En er zit veel te veel verkeer op. Laat dat hetgeen zijn waar we met z'n allen voor blijven kiezen. Die dijk moet rustiger, zodat je daar fijn kunt fietsen en ook snel kunt fietsen. Want die wielrenners moeten daar ook een plek hebben, want het is een heel belangrijk rondje Ringvaart.

Eigenlijk valt daar alles onder, de klinkers in de Nieuwemeerdijk, dat valt daaronder. Als je luistert naar de inwoners, dan kies je daar een andere invulling voor. De Weerenweg, daar geldt eigenlijk een beetje hetzelfde. Laat ik daar dan ook niet al te veel meer over zeggen.

Ik wil nog wel een opmerking maken over de jaagpaden. De jaagpaden, dat loopt nog lang niet zoals we willen. Wij hoorden bijvoorbeeld ook uit een mail van een van onze leden over het jaagpad langs de Leimuiderdijk, vanaf de Grote Poellaan. Daar zou ik nog graag speciale aandacht voor vragen. Daar is in juli 2022 al toestemming voor verleend, maar nog steeds gebeurt daar niets. Dat is nou een voorbeeld, waarvan ik denk 'als er toestemming voor is, dan zouden we daar alsjeblieft ook wat vaart achter willen zetten'. Want dat zijn dingen die we allemaal willen. Dan vragen wij ons af: hoe kan het nou dat dat zo lang duurt?

Vasthouden, volhouden, doorzetten, wat ons betreft, want de visie is goed en nu ook nog de uitvoering.

De VOORZITTER: Dank u wel. Mijnheer Beusenberg, SRH. Gaat uw gang.

De heer BEUSENBERG: Dank u wel voorzitter. Een aantal jaren geleden, voordat ik ging touwtje springen, maakte ik wel vier, vijf keer in de week een rondje Ringvaart met de fiets. Ik heb stukken gezien.... Wat?

De VOORZITTER: Met de hond in het mandje toch?

De heer BEUSENBERG: Ja, met mijn hond in de mand, ja, dat klopt. Maar nu ben ik het kwijt... Nu heb ik die stukken gelezen en op heel veel plekken is er in ieder geval heel veel werk verricht. Je ziet op sommige stukken prachtig mooie fietsstroken en -straten. Maar ik heb net drie insprekers gehoord, waarvan de laatste zei 'die fietsstraat die wij hebben, voldoet niet'. En mijn vraag aan het college is dat ik graag een antwoord zou willen hebben op wat gedaan zal worden aan wat de drie insprekers hier hebben verteld. En wel op zeer korte termijn, want we moeten ons toch ook wel realiseren dat er stukken bij zijn waar het echt gevaarlijk is en dat onze eigen inwoners eigenlijk over de stoep moeten fietsen om van A tot B te komen. Ik zou van het college graag horen wanneer deze knelpunten, zo snel mogelijk, aangepakt worden.

Daarnaast vraag ik dan het volgende. Er is een fietsstraat aangelegd en ik hoor mijnheer Hoogenboom vertellen dat het eigenlijk niet voldoet. Dan vind ik ook dat er in de toekomst veel meer naar de inwoners geluisterd moet worden. Die wonen daar, die weten wat er aan de hand is. En ik vind dat de gemeente dat moet afstemmen om het de burgers op dat gebied veel meer naar hun zin te maken en ik wil dat er naar hen geluisterd wordt. Want ja, wij zitten hier namelijk voor de burgers en niet om een bepaalde visie die de gemeente voor ogen heeft maar uit te blijven voeren. Laten we zo veel mogelijk zorgen dat de burgers veilig van A naar B kunnen en dat er in ieder geval heel goed naar ze geluisterd wordt. En dat die fouten die gemaakt zijn, onder andere met die fietsstraat op de Nieuwemeerdijk zo snel mogelijk opgelost worden.

Heb ik nog een kwartier of niet?

De VOORZITTER: Ik heb u wel iets meer tijd gegeven omdat ik u van uw à propos bracht, maar u bent u er nu echt driedubbel doorheen.

De heer BEUSENBERG: Oké, maar de boodschap is duidelijk, toch?

De VOORZITTER: Zeker weten, mijnheer Beusenberg. Het wordt meegenomen. Dank u wel. Wie mag ik het woord geven? mijnheer De Ruiter, gaat uw gang.

De heer DE RUITER: Dank u voorzitter, ik hoorde eerder vanavond volgens mij iemand zeggen dat de discussie gegijzeld wordt door de klachten van de insprekers. Als dat inderdaad klopt, dan vind de fractie van BVNL dat geen recht doen aan de inspanningen en de ervaringen van die insprekers.

Ik kan wel beamen dat veel van de klachten die er...

De heer DEN BUTTER: Voorzitter?

De VOORZITTER: Mijnheer Den Butter, sorry, ik zag u niet. Gaat uw gang.

De heer DEN BUTTER: Mag ik daar even op interrumperen want ik had dat inderdaad gezegd, maar ik heb daarmee niet bedoeld dat daarmee de punten van de sprekers niet valide zijn. Het gaat erom dat we hier een veel bredere visie hebben liggen dan waar we sprekers op toespitsten. Dat was niet bedoeld om te zeggen dat het niet belangrijk is.

De VOORZITTER: Dank voor deze verheldering. Mijnheer De Ruiter, gaat u verder.

De heer DE RUITER: Dank u, als u mij dan toestaat voorzitter en als mijnheer Den Butter mij dat ook toestaat, wil ik toch even inzoomen op de verhalen van de sprekers die we gehoord hebben. Veel van de klachten die we hier vanavond hoorden, hebben betrekking op met name verkeersgedrag. Te hard rijden, snelverkeer, vrachtverkeer waar het eigenlijk niet past, maar ook pelotons racefietsers langs de dijk. 'Moet er niet meer gehandhaafd worden?' is dan de vraag van BVNL. En zo ja, is daar capaciteit voor? Of welke andere maatregelen zijn denkbaar om verkeershuffers aan te pakken, die niet alleen betrekking op snel verkeer hoeven te hebben.

De ambities van de heer Van der Peet om de straatnamencommissie te adviseren met de Robert Kochdijk waardeer ik enorm. Misschien moeten we langs de Symfonie in Nieuw-Vennep dan ook kiezen voor de Vennepdijk en kunnen we het Skagerrak in Hoofddorp voortaan ook de Skagerrakdijk noemen? Maar goed, daar gaat het nu niet over. Over de Vennepdijk komen we in de volgende vergadering volgens mij nog te spreken.

Voor die specifieke situatie met betrekking tot de knip in Zwanenburg is mijn vraag aan het college wat het bezwaar is om daar een vluchtheuvel of een versmalling aan te leggen, want ik kan beamen wat de sprekers betoogden, dat het een zeer onduidelijke situatie is, in ieder geval voor het snelverkeer. En dat ook gebleken is dat het lang niet voor iedereen duidelijk is dat het niet de bedoeling is om daar de dijk te volgen.

En mijn volgende vraag sluit dan nog aan bij wat volgens mij mijnheer Akerboom vertelde over het weghalen van de chicanes. Dan kom ik toch weer bij mijnheer Den Butter die het had over 2018. In die tijd heb ik ook een tijdje deel uitgemaakt van deze raad. Volgens mij werd er toen gesproken over maximaal 30 km/uur in de bebouwde gebieden langs de dijk. Ik zie dat wel op veel plaatsen terug, maar volgens mij nog niet overal. Dus mijn vraag aan het college is...

De VOORZITTER: Mijnheer De Ruiter, uw tijd is voorbij, wilt u afronden?

De heer DE RUITER: Ik ga afronden, mijn vraag aan het college is dan: wat is er met die ambitie gebeurd om 30 km/uur in de bebouwde gebieden te handhaven? Dank u.

De VOORZITTER: Dank u wel. Dan blijft mevrouw Kliphuis, VVD nog over. Gaat uw gang.

Mevrouw KLIPHUIS: Dank u wel voorzitter. 'Een huis voor mensen met handige handjes'. De mensen onder ons die vaak op Funda kijken, weten dat dat een eufemisme is voor een huis waarvan je ongeveer alles moet afbreken en opnieuw moet beginnen en met veel geluk alleen de muren kan laten staan. Deze eufemismen kwamen ook veelvuldig voor in de evaluatie. En door de eufemismen heen gekeken, zien we eigenlijk een best verfrissende en eerlijke evaluatie over de uitvoering. De eerlijkheid die daar in zit, stellen we heel erg op prijs, want alleen met een eerlijke evaluatie kunnen we ook kijken wat er echt nodig is om de uitvoering te verbeteren.

De heer Den Butter begon al met de vraag 'wat is eigenlijk het doel van deze bespreking?' Volgens onze fractie is het doel – zo hebben wij het geïnterpreteerd – om ook echt te evalueren, als eerste met de

vraag 'is dit nu het beleid dat we willen?' Volgens mij blijkt uit de evaluatie en blijkt ook breed uit de raad dat dit het beleid is dat we willen en dat we nog steeds achter dat beleid staat. Een beleid dat overigens over meer gaat dan alleen over verkeer, maar het gesprek gaat altijd vooral over die mobiliteit en die drukte van het verkeer op die dijk. Dus daar zien wij geen enkele aanleiding om aan te passen en gaan we het college ook niets meegeven.

De tweede vraag is of de vorm die we nu aan de uitvoering hebben gegeven, dus de structuur, passend is. Moeten we iets anders doen? In de evaluatie zelf staat dat ze door het als één programma te zien en niet in de verschillende lijnorganisaties te zetten, wel degelijk voordelen zien. Ze adviseren ons om daarin door te gaan. Ik denk op basis van de evaluatie dat dat op zich een goed punt is. Ik vind dat we veel te vaak te vroeg zeggen dat we iets dat we hebben ingericht stoppen omdat het in de uitvoering ergens niet lekker is gelopen.

Als we dan bij de derde vraag komen, wat gaat er in die uitvoering goed? Wat kunnen we leren, zien we een waslijst? Er is best veel te leren. En de meesten van ons hebben al deze punten al aangegeven. De VTA-kosten zijn veel te hoog. We hebben op de een of andere manier kosten voor beheer en onderhoud niet meegenomen. We hebben overigens wel vaker bij de verkeerswoordvoerders aangegeven dat we het heel bijzonder vinden dat we onderhoudskosten niet standaard meenemen in de afwegingen voor het aanleggen van bepaalde onderdelen. We zien ook dat er beter projectmanagement nodig is, überhaupt op dit project. We zien ook dat stakeholder- en omgevingsmanagement zeer te wensen over heeft gelaten. We zien daar specifiek, en dat hebben meerdere collega's, onder andere mevrouw Smand al aangegeven dat er eigenlijk niet voldoende gebruik wordt gemaakt van die kennis van de inwoners. Dat zien we ook bij de andere dingen, bij het VSP Nieuw-Vennep en we hebben het gezien bij het VSP Badhoevedorp. Dus we roepen op om ook juist in deze uitvoering stappen te maken om die kennis van de bewoners te integreren. Dus participatie is niet alleen luisteren, dan alsnog doorgaan en dan constateren dat er klachten zijn over de uitvoering, maar participatie is veel meer ook kijken hoe je verkeersdeskundigen en de ervaringsdeskundigen met elkaar kunt verbinden, zodat we een echt goede oplossing krijgen.

Dan de vierde vraag die wij ons hebben gesteld, want dat is eigenlijk de vraag waar wij als raad natuurlijk het meest over gaan: is dan dit programma en de doelstelling en het geld dat we daarvoor ter beschikking hebben gesteld eigenlijk wel doelmatig besteed? Want we hebben een enorme bak met geld ter beschikking gesteld voor de uitvoering van dit beleid over de afgelopen jaren. Als je dan kijkt wat we hebben gerealiseerd gemeten aan de doelstelling, en de sprekers refereerden daar ook al aan, dan is dat toch wel echt beperkt. Het is een beperkte hoeveelheid kilometers jaagpad en kilometers fietsstraat, beperkte hoeveelheid steigers en een beperkt aantal bankjes. Ja, we zijn er blij mee dat het gebeurd is, maar het is wel echt beperkt. Is de snelheid teruggedrongen? Nee, de snelheid is niet teruggedrongen, ook los van of je de metingen goed vindt, op basis van alleen al deze metingen zien we niet dat dat überhaupt is beïnvloed. En is het verkeer afgenomen? Ja, op een aantal punten, maar eigenlijk is het verkeer nog steeds op heel veel punten te veel. Dus als we kijken naar de doelmatigheid, zeggen we dat het op dat punt ook echt beter moet in het vervolg van de uitvoering, dat we ook echt die doelstellingen moeten gaan realiseren omdat als dat na een paar jaar nog steeds niet het geval is, er toch echt iets structureel mis is in deze uitvoering.

Samenvattend lopen wij dus nog niet over van enthousiasme naar aanleiding van deze evaluatie, maar we zien wel genoeg basis, vooral op basis van de eerlijkheid van de evaluatie, van de structuur, om verder te gaan en het een tweede kans te geven.

De VOORZITTER: Dank u wel. Dan weet ik dat mijnheer Nobel nu eigenlijk heel graag wilde reageren, maar het woord is aan mevrouw Ruigrok. Gaat uw gang.

Wethouder RUIGROK: Ik wist ook dat mijnheer Nobel heel graag wilde beantwoorden, maar ik ga er toch aan beginnen. Ik merk veel draagvlak voor de visie Ringvaart-Ringdijk. De ingezette weg is goed, maar ik merk ook dat u zegt 'het is een eerlijke evaluatie en daar zitten ook dingen in die goed zijn

gegaan en dingen die minder goed zijn gegaan en er is ook daadwerkelijk spanning tussen de wensen en de werkelijkheid. Het is ook een project van de lange adem. We zijn er nog lang niet. Ik heb het gevoel dat u als raad zegt 'laten we wel doorzetten op de ingeslagen weg en laten we leren van de punten die we kunnen verbeteren'.

Dus wat vragen we aan de raad? Dat was een vraag van mijnheer Den Butter en mevrouw Kliphuis gaf het ook aan. Punten meegeven die we kunnen meenemen in het vervolg van dit programma. Mijnheer Van der Peet vroeg heel specifiek 'kunt u dan ook een terugkoppeling geven in de voortgangsrapportage Mobiliteit?' Natuurlijk, dat gaan we doen. Dat is een goed idee, dus dat nemen we mee. Dus op die punten gaan we verder en kunnen we dus de zaken meenemen die u net schetste, bijvoorbeeld de combinatie van de expertise van de verkeersdeskundigen en de expertise van de insprekers. We hebben ze gehoord.

Dan hebben we een aantal punten genoemd. De VTA-kosten. U begrijpt dat ik daar natuurlijk zelf ook wel het een en ander over heb gezegd. Punt, ik zie mijnheer Boerman.

De VOORZITTER: Hij twijfelde, dus ik wachtte nog even. Maar mijnheer Boerman.

De heer BOERMAN: Ja, voorzitter, ik hoor de wethouder zeggen 'de expertise van onze verkeersdeskundigen en de expertise van de insprekers'. Volgens mij was de oproep die ik breed hoorde in de raad en volgens mij gaat u dat onderschrijven, dat het niet alleen om deze drie insprekers gaat, het gaat om de inwoners. Ik dacht 'laat ik dat toch nog maar eens vragen, want het is goed om dat te onderstrepen'.

Wethouder RUIGROK: Dank u wel voorzitter, ja, mijnheer Boerman. Ik ben het helemaal met u eens. Dit zijn belangrijke insprekers, maar we hebben natuurlijk met veel meer partijen te maken. Een goed voorbeeld is bij mij in de buurt, waar wordt gezegd van die fietsstraat 'dat kan ook zonder knip'. Laten we dan nu met de dorpsraad en met de klankbordgroep samen aan het werk gaan om te kijken hoe en waar dat het beste uitgevoerd kan worden.

Ik had het net even over die VTA-kosten. Ja, daar hebben we natuurlijk van geleerd. We behouden de projectorganisatie, maar we hebben wel een iets kleinere projectorganisatie. Maar we gebruiken natuurlijk de punten die we geleerd hebben. Die zoektocht met die steigers bijvoorbeeld, daarvan weten we nu hoe we daarmee om kunnen gaan. Dus we gaan ook goed afstemmen met het hoogheemraadschap over de kwaliteit van de dijk, iets wat mevrouw Koolmoes noemde.

De VOORZITTER: Interruptie van mijnheer Van der Peet van het CDA.

De heer VAN DER PEET: Ik hoor de wethouder zeggen 'er is eigenlijk leergeld betaald in de eerste fase van dit project'. Maar als we dat nou concreet maken, wat is het doel, hoe gaat u die VTA-kosten nu concreet naar bijvoorbeeld 20% brengen? Naar realistische getallen, zodat er meer geld overblijft voor realisatie. Want dat hoor ik u nog niet zeggen. Wat is nou de schakel om bijvoorbeeld het doel 20 of 15% VTA te halen?

De VOORZITTER: Via de voorzitter, mevrouw Ruigrok.

Wethouder RUIGROK: Dank u wel voorzitter. Ja, u hoort mij zeggen 'we gaan daar zeker mee aan het werk', of ik het nu precies vastpin op die 20% of niet. Maar we gaan met een kleinere organisatie werken, we gaan de leerpunten gebruiken. Dus met de verkenning waarvoor we juist in het begin zo veel tijd nodig hebben gehad, om die samenwerking met de provincie en het hoogheemraadschap op te zetten, zijn die lijnen nu natuurlijk allemaal veel korter. Dus we kunnen gewoon veel sneller werken. Dus zoals u het zegt, dat leergeld hebben we betaald en daar gaan we nu ons voordeel mee doen.

Ik heb een aantal punten gehoord. De jaagpaden. Ja, inderdaad, daarvan was een beetje onduidelijk

wie, wat, wanneer aan onderhoud zou doen. Dat pakken we op bij beheer en onderhoud.

En dat vrachtwagenverbod blijft ook op de dijk, ook al gaan we allerlei straten een dijk noemen, wel een lastig punt. Zeker op de dijk, waar ook veel ondernemers zitten. Maar we gaan kijken wat wel en niet mogelijk is.

Ik heb van een aantal mensen gehoord 'hoe zit het nou precies met die 30 km/uur en 50 km/uur en op sommige stukken nog 60 km/uur? Er is in die visie gekozen voor een herkenbare structuur, dus niet overal in alle dorpen is het 30 km/uur, alleen in de kern van de dorpen is het 30 km/uur. Daarnaast is het 50 km/uur en buiten de bebouwde kom is het 60 km/uur. En op die op die manier kunnen we ook de herkenbaarheid verbeteren en de verwachting van het gebruik daarvan beter inschatten

De fietsstraten. U gaf het net zelf ook al aan. Het is nog niet echt heel overtuigend met de afname van de snelheden, maar dat is in mijn beleving ook echt een kwestie van lange adem. Hoe meer fietsers er zijn, hoe beter auto's daar ook rekening mee houden. We krijgen terugkoppeling van de Fietzersbond dat ze zich minder weggedrukt voelen. Dat ze zich veiliger voelen. Dus wat dat betreft, denk ik dat we gewoon nog even vast moeten houden aan deze ontwikkeling.

De VOORZITTER: Mevrouw Koolmoes heeft een interruptie. Gaat uw gang.

Mevrouw KOOLMOES: Ja, op dat stukje fietsstraten bij de kernen. Als ik dan aan Badhoevedorp denk en ik heb het plaatje net gezien, dan is dat stukje 30 km/uur – dan denk ik even en ik sta met mijn rug naar Osdorp – links, want dat is de kern van Badhoevedorp. Maar als je feitelijk kijkt naar hoe de weg ligt, zou ik zeggen, 'leg hem aan de rechterkant'. Daar is die weg smaller. Daar is het drukker bebouwd en voller bebouwd. Of leg het voor mijn participatie door, maar trek die kern dan wat groter, zodat die fietsstraat iets meer doorgetrokken kan worden.

De VOORZITTER: Ik kan me voorstellen dat deze vraag wat technisch is. Maar misschien kan mevrouw Ruigrok hem beantwoorden, gaat uw gang.

Wethouder RUIGROK: Dank u wel voorzitter. Nou, dat maakt meteen een mooi bruggetje naar Badhoevedorp, want dat hadden we oorspronkelijk niet meegenomen in die eerste visie en uitwerking. Daarom horen we daar ook zo veel over in de inspraak. We gaan het met elkaar hebben over het VSP, de actualisatie. We hebben het ook over de Sloterbrug daar. Er gebeurt gewoon ontzettend veel in Badhoevedorp, altijd wat te doen. En bij die Sloterbrug hebben we al gezegd 'we gaan hem juist niet verbreden om meer verkeer erover toe te laten', maar we gaan wel kijken hoe we nou met die fietsers omgaan en hoe we die herinrichting gaan doen. Dus dat kunnen we ook meenemen in het uitwerken, ook bij het stuk van een van de sprekers. Om af te sluiten. Ik denk dat dat niet op heel veel draagvlak kan rekenen, maar ook daar gaan we met de Verkeerscommissie van Badhoevedorp verder mee aan de slag.

De VOORZITTER: Een interruptie van mijnheer Vermeulen.

De heer VERMEULEN: Ja voorzitter, dank u wel. Ik dacht 'ik wacht even op het laatste'. Ik had ook niet zozeer een vraag gesteld, maar ik had meer een soort opmerking meegegeven. Ik zou toch graag zien dat de wethouder daarop reflecteert. Mijn indruk is, als dijkbewoner, dat we een heel mooie visie hebben neergezet, maar dat de praktijk gewoon heel weerbarstig is, dat we zo veel compromissen hebben en zo veel belangen meewegen, dat eigenlijk het oorspronkelijke plan zodanig verwaterd is dat we eigenlijk weinig merken van minder verkeer op de dijk. Het zijn ooit onbedoeld allemaal doorgaande routes geworden. Is de wethouder het met mij eens dat als we dat plan uit willen voeren, we dan echt veel duidelijker keuzes moeten maken om tot uitvoering te komen? En dat we, als we compromissen blijven sluiten in de hele uitvoering, eigenlijk nooit het plan gaan uitvoeren zoals we dat voor ogen hadden?

De VOORZITTER: Mevrouw Ruigrok.

Wethouder RUIGROK: Dank u wel voorzitter. Ja, ik kan daarin mee, mijnheer Vermeulen. We hebben in die visie ook echt aangegeven 'de bedoeling is dat er minder verkeer komt'. Er is natuurlijk ook een aantal rigoureuze maatregelen genomen, zoals de knip, wat dan heel veel weerstand oplevert, maar uiteindelijk ook weer heel veel toegevoegde waarde aan het woonplezier toevoegt. Ook met de fietsstraten. We horen dat daar natuurlijk ook zaken zijn zoals geluid et cetera. Daar is trouwens bij Nieuwemeerdijk juist bewust gekozen om geen bolling aan te leggen, dat heeft met waterafvoer te maken. Dus daar zijn zaken die daarmee te maken hebben. Maar als ik met Elschot spreek, tussen droom en werkelijkheid staan wetten in de weg en praktische bezwaren. Vooral met die praktische bezwaren hebben we te maken. Maar je moet wel dat doel voor ogen houden en je moet ook soms een beetje geduld hebben en dat is nu eenmaal niet mijn beste kwaliteit.

De VOORZITTER: Dan een interruptie van mijnheer Spijker.

De heer SPIJKER: Dank u wel voorzitter. Ik heb een vraag aan de portefeuillehouder. U had het over de bolling en dat is met die klinkers, dat het handiger is in verband met afwatering. Nu dacht ik dat ergens, ik weet niet precies waar op de dijk, of de hele Ringdijk, wel een bolling gemaakt is van asfalt en volgens mij zitten we dan in eenzelfde situatie.

De VOORZITTER: Mevrouw Ruigrok.

Wethouder RUIGROK: Voorzitter, dat is een behoorlijk technische vraag, maar ik heb begrepen dat het afhangt van welk stuk dijk enzovoort. Dus hier is er niet voor gekozen.

Ik wilde nog even over de knip in Zwanenburg wat zeggen.

De VOORZITTER: Voordat u verdergaat, sorry mevrouw Ruigrok, ik zag nog een vinger omhoog gaan bij mijnheer Beusenberg. Gaat uw gang.

De heer BEUSENBERG: Ja, dank u voorzitter. U heeft de inspreker horen gezegd dat die ontzettend veel last heeft van geluid en ik heb net een opmerking van u gehoord over dat geluid. Maar wat gaat u daar eventueel aan doen?

De VOORZITTER: Mevrouw Ruigrok.

Wethouder RUIGROK: Dank u wel voorzitter. Op dit moment gaan we daar niets aan doen. Dat is duidelijk, want het zit niet in het programma. Dus we gaan dit zo houden als het is.

De VOORZITTER: Gaat u verder.

Wethouder RUIGROK: Ja, met de knip want dat is denk ik ook een belangrijk onderwerp. Daar is natuurlijk ook heel veel gewenning aan te pas gekomen. We weten dat nu nog 1,6% van het doorgaand verkeer doorrijdt. Helaas komt dat geld niet ten goede aan onze kas, maar aan de rijkskas want anders wisten we ook wel een aantal dingen die we daarmee konden doen natuurlijk. Maar er is dus wel resultaat. Er is minder verkeer. Er is nu een soort stabiliteit gekomen. En we hopen dat we daar dan natuurlijk nog wel verder resultaat mee zullen behalen.

De VOORZITTER: Een interruptie. Er zijn heel veel interrupties vandaag. Eerst mevrouw Koolmoes dan mijnheer Vermeulen.

Mevrouw KOOLMOES: Dank u wel voorzitter. Ik vind het een beetje weinig. We hebben zo veel gehoord vanavond, van raadsleden, van sprekers en dan ga ik het nog niet eens over social media hebben, die bijna uit elkaar knallen, over de knip. En u zegt 'ja, het stabiliseert nu wel'. Dat kan toch niet mevrouw Ruigrok? Dat moet toch beter kunnen? Daar moet toch meer kunnen?

De VOORZITTER: Wilt u via de voorzitter spreken alstublieft. Mevrouw Ruigrok, ik ga eerst nog even naar mijnheer Vermeulen en dan kom ik terug bij u.

De heer VERMEULEN: Ja voorzitter. Ik wil aan mevrouw Ruigrok vragen of ze het of mee wil nemen, of misschien nu wel het antwoord heeft hoeveel verkeer er nu meer over de Domineeslaan gaat en dan alsnog zijn weg vervolgt over de dijk. Wordt dat gemeten? En zo nee, zou u dat willen meten en daar ook over rapporteren?

De VOORZITTER: Mijnheer Boerman.

De heer BOERMAN: Ja heel kort voorzitter, en verduidelijkend. Hoorde ik de wethouder nu zeggen '1,6%'? Is dat niet heel weinig?

De VOORZITTER: Dat is vrij technisch, we weten dat de wethouder daar eventueel schriftelijk op terug kan komen, maar wethouder, gaat uw gang.

Wethouder RUIGROK: Ik heb gewoon het percentage genoemd en ik laat het aan u of u dat veel of weinig vindt. Dat is aan u om dat te duiden, want het aantal boetes is misschien veel, maar het aantal doorrijders is misschien weinig. Hoe u daar maar naar kijkt.

Maar mevrouw Koolmoes, ik was nog niet uitgesproken, want nu kom ik aan mijn favoriete stuk van een raadsvergadering: de toezeggingen, want ik doe graag een toezegging dat we die knip in Zwanenburg gaan evalueren. En u zegt allen, en ook mijnheer Vermeeren zegt dat, 'laten we nou wat breder kijken'. Dus we gaan eerst onderzoeken of dat echt iets toevoegt in de resultaten van de evaluatie om meerdere wegen, om dat gebied mee te nemen in de metingen. En als dat zo is, dan gaan we dat zeker doen.

En ik wilde een andere toezegging aan mijnheer Akerboom doen. Ik kom graag een keer fietsen, maar niet over de stoep. Dus dat lijkt me ook een goede toezegging.

Dus ik hoop dat we hiermee aan de gang gaan. We gaan in Zwanenburg ook werk met werk maken, want er wordt beheer en onderhoud gedaan. Dus dan gaan we ook weer kijken naar die herinrichting om te kijken of we toch nog duidelijker kunnen maken dat het hier een knip betreft. Ik heb allerlei suggesties gehoord over vluchtheuvels et cetera. Maar de nood- en hulpdiensten zijn daar niet heel enthousiast over.

De VOORZITTER: Twee interrupties, mevrouw Kliphuis en dan mijnheer Vermeulen. Sorry, mevrouw Koolmoes en dan mijnheer Vermeulen.

Mevrouw KLIPHUIS: Dank u wel voorzitter. Ik had een vraag ter verduidelijking van de toezegging die de portefeuillehouder net heeft gedaan. Worden in de evaluatie voor de knip bij Zwanenburg, even voor de zekerheid, ook de alternatieve routes meegenomen die het verkeer nu door heel Zwanenburg heen kiest, waar de drukte echt groot is? Zodat we anders dan alleen maar de knip breder evalueren?

De VOORZITTER: Volgens mij was dat al toegezegd, maar ik kom er zo op terug, want ik zag nog twee vingers, mevrouw Koolmoes en dan mijnheer Vermeulen.

Mevrouw KOOLMOES: Het gaat mij om de brandweer en hulpdiensten. Die zouden geen paaltje willen. Dat heb ik eerder gehoord. Maar gaat u eens in Amsterdam rondrijden, hoeveel paaltjes daar niet staan!

Waar brandweerauto's, ambulances en politieauto's gewoon een sleutel bij zich hebben om een paaltje weg te halen. Het is gewoon te doen.

De VOORZITTER: Mijnheer Vermeulen, gaat uw gang.

De heer VERMEULEN: Ja voorzitter, dank u wel. Ik wilde nog een keer iets zeggen. We hebben een stukje dijk tussen de Venenweg en de Domineeslaan en dat is het stukje dijk dat duidelijk ontlast wordt door de knip. Maar vervolgens kun je daar precies omheen rijden en kun je over de dijk weer je weg vervolgen. Ik vind heel belangrijk hoeveel minder verkeer er is op het stukje dijk tussen de Domineeslaan en de Dennenlaan. Zou u daar ook een antwoord op kunnen geven of dat misschien meten?

De VOORZITTER: Voordat mevrouw Ruigrok gaat zeggen dat ze daar schriftelijk op terug gaat komen, geef ik eerst het woord aan mijnheer Van der Peet van het CDA.

De heer VAN DER PEET: Ja dank u wel voorzitter. Ik denk dat als we het toch over het onderzoek hebben en over die evaluatie, dat het belangrijkste is, denk ik, om te leren hoe die stromen lopen. Want je kunt wel autootjes stellen, maar dat zegt op zich niet zo heel veel. Maar waar komen ze vandaan? Is het doorgaand verkeer? Kunt u dat meenemen?

De VOORZITTER: Mijnheer Van der Peet, oké. 'Kunt u dat meenemen?' is een vraag. Ik dacht dat u het debat wilde openen. Mevrouw Ruigrok, er is een aantal vragen gesteld, gaat uw gang.

Wethouder RUIGROK: Dank u wel. Volgens mij heb ik net aangegeven dat we gaan kijken hoe groot het gebied wordt dat we gaan meenemen. Wat gaat echt iets toevoegen aan de resultaten van die evaluatie? En daarmee doen we dan ook de metingen en de toezeggingen richting mijnheer Vermeulen en ook naar de heer Van der Peet om te kijken 'hoe lopen die autostromen en fietsstromen en anderszins? Laten we dat dan met elkaar meenemen om die evaluatie te doen. We doen dus ook nog dat werk met werk maken om die herinrichting te verbeteren.

De VOORZITTER: Mevrouw Koolmoes, mevrouw Smand.

Mevrouw KOOLMOES: Een korte vraag. De metingen worden verricht. Als we gaan meten bij de knip, zullen we er inderdaad minder verkeersbewegingen zijn. Als we gaan meten meer richting de Dennenlaan denk ik dat dat er veel meer zijn, dus ik zou het fijn vinden als er op meerdere plekken metingen worden verricht.

De VOORZITTER: Dat is zeker al een aantal keer toe gezegd, mevrouw Koolmoes, dus bij dezen in de herhaling. Mevrouw Smand. Gaat uw gang.

Mevrouw SMAND: Ik zoek ook eventjes naar wat efficiency in onze eigen agenda. We hebben volgens mij vorige week de voortgangsrapportage Mobiliteit besproken, waarbij ook heel veel van dit soort zaken langs zijn gekomen. Deze nota roept heel veel vragen op als het gaat om mobiliteit, verkeer, maatregelen. Kunnen we het een en ander samenvoegen, zodat we niet in twee gescheiden sessies over dezelfde onderwerpen praten? Omdat ze zo veel met elkaar te maken hebben. Dat is een vraag aan de portefeuillehouder.

De VOORZITTER: Daar gaat de raad over.

Mevrouw SMAND: Een vraag aan de collega's.

De VOORZITTER: Die bewaren we dan even voor het debat. Mevrouw Ruigrok, had u nog iets voor uw betoog?

Wethouder RUIGROK: Ik wil graag de bevestiging van de toezegging nog een keer doen. We gaan kijken wat allemaal iets toevoegt om het zo goed mogelijk te doen en dus gaan we het breder aanpakken.

De VOORZITTER: Genoteerd. Dan open ik hierbij de tweede termijn en ik vraag wie als eerste...? Ja. We mogen zeker wel opschieten maar u had zo veel vragen en interrupties aan de wethouder dat ik dat even heb laten gaan, normaal is dat veel korter maar volgens mij vond u dat belangrijk. Eerst mevrouw Smand, dan mevrouw Koolmoes en dan mijnheer Vermeulen.

Mevrouw SMAND: Ik kan heel kort zijn. Een herhaling van mijn vraag aan de collega's: kunnen we dingen slim combineren in de voortgangsrapportage Mobiliteit? Dan komt het vaker langs.

De VOORZITTER: Mijnheer De Ruiter en dan mijnheer Van der Peet.

De heer DE RUITER: Ja, uiteraard is de fractie van BVNL voorstander van efficiënt werken en zeker geen dubbel werk doen, maar ook geen half werk doen. Mijn fractie heeft doorgaans een spreektijd van twee minuten, terwijl ik soms wel voor 1,5 uur verhaal heb. Ik ben er op zich wel voorstander van om gewoon onderwerpen daar te laten waar ze horen zodat we daar ook de benodigde spreektijd en nadenkijd voor krijgen. Dank u.

De VOORZITTER: Mijnheer Van der Peet, CDA.

De heer VAN DER PEET: Voorzitter, dank u wel. Volgens mij heb ik net een toezegging gehoord van de wethouder om dit in de voortgangsrapportage mee te nemen, de verdere vervolgen, dus dan komt het automatisch terecht in die sessie, denk ik.

De VOORZITTER: Mevrouw Hussain? Nee, geen behoefte. Goed, mevrouw Koolmoes, voor het tweede onderwerp. Gaat uw gang.

Mevrouw KOOLMOES: Ja, inderdaad: zijn er andere manieren om een dijk verkeersluw te maken? Kunnen mijn collega's eens met ideeën komen? Ikzelf dacht eraan om bijvoorbeeld als we het inderdaad over Zwanenburg hebben, gewoon het complete vrachtverkeer te verbieden daarzo. Is dat mogelijk? En dan echt compleet geen vrachtauto's meer erop, met camera's en zo, dus bewaakt. Is dat een idee? Of zeggen mijn collega's 'nou, dan heb ik liever drempels of een paaltje, een slagboom, een...?'

De VOORZITTER: Mijnheer Beusenberg en dan mijnheer Vermeulen.

De heer BEUSENBERG: Ja dank u voorzitter. Dan zou ik toch aan mevrouw Koolmoes willen vragen hoe u dat dan doet met eventuele bedrijven die langs de dijk zitten.

De VOORZITTER: Mevrouw Koolmoes.

Mevrouw KOOLMOES: Dat is niet zo heel ingewikkeld, zoveel zitten er niet. En als ze er zitten, dan hebben ze gewoon recht op bestemmingsverkeer natuurlijk, op bevoorrading. Maar als je zelf daar woont en je ziet hoeveel vrachtwagens daar rijden, die er helemaal niets te zoeken hebben! Dat is echt een heel groot probleem daar.

De VOORZITTER: Mijnheer Vermeulen.

De heer VERMEULEN: Ja, dan snijd ik ook gelijk mijn eigen onderwerp aan. Ik denk dat mevrouw Koolmoes een heel goed punt heeft, maar ik denk dat de enige manier om dat te bereiken is door het doorgaande karakter van die dijk overal op te lossen. Dat betekent dat je wel op elke plek kunt komen, maar dat je er niet meer een doorgaande route van maakt. Op het ogenblik dat het college het echt aandurft om die keuze te maken, om de plannen van 2018 naar de letter uit te voeren, ga je geen bordjes meer neerzetten, maar maak je op strategische plekken een harde knip. Dan kun je overal komen, maar alleen maar linksom of rechtsom, maar niet van alle kanten.

De VOORZITTER: Mijnheer Van der Peet.

De heer VAN DER PEET: Ja voorzitter, dank u wel. Ik ben het op zich dit keer wel eens met Forza! vanavond. Ik denk dat het gewoon ontzettend belangrijk is om die verkeersstromen te leren kennen. Leer je verkeer kennen, dan kun je ook gericht maatregelen nemen. Dat wil zeggen dat het misschien helemaal niet op de dijk hoeft te zijn. Misschien is dat al ergens op een plek veel eerder. Misschien is het zelfs aan de andere kant van het water. Je weet het niet. Maar dat er keuzes nodig zijn om tot oplossingen te komen is wel duidelijk, want halve oplossingen dragen daar niets aan bij. Dan is, zoals we dat altijd zeggen, het autonome verkeer ondertussen alweer zo gestegen dat de maatregelen geen effect meer hebben.

De VOORZITTER: Ik constateer dat het 22.00 uur is. Ik leg even voor aan deze raad wat we willen doen, of we de sessie sluiten, of dat we nog verder willen praten. Nee? Ik zie nee. Het spijt me voor deze abrupte afronding. Ik wil u wel allemaal danken voor uw bijdrage en aanwezigheid en ik sluit hierbij deze sessie.