VERSLAG VAN DE SESSIE VAN DE RAAD DER GEMEENTE HAARLEMMERMEER OP DONDERDAG 12 FEBRUARI 2026

Onderwerp: Sessieverzoek CDA (dhr. Van der Peet) Beheer en onderhoud van fietspaden + Sessieverzoek CDA (dhr. Van der Peet) Werk met Werk

Voorzitter: mw. H.J. van den Berg

De leden: dhr. T.M. Beusenberg, dhr. S.J. Bier, dhr. M.F. Boels, dhr. P.J. Boerman, mw. G.D.W. van 't Hull-Bettink, mw. J.M. Hup, mw. J.B. Kamsteeg, dhr. C.L. Klaassen, dhr. E.J. van der Peet, mw. M.C.M. Roos, dhr. E. Vermeulen

Griffier: mw. V.L. Bauer

Portefeuillehouder: mw. M.H. Ruigrok, mw. M. Steffens-van de Water

Insprekers: Geen

De VOORZITTER: Goedenavond dames en heren, volgens mij zijn wij compleet. Welkom bij dit sessiedebat. We combineren vanavond twee sessieverzoeken van het CDA, namelijk het sessieverzoek Werk met Werk en het sessieverzoek Beheer en onderhoud van fietspaden. Er is over dit onderwerp op 29 januari jl. ook een informatieve bijeenkomst geweest. Maar ik wil nog even het volgende onder de aandacht brengen. U heeft vanmiddag allemaal een e-mail gekregen over de spreektijden, want per abuis zijn eigenlijk de gehele twee uur gedeeld, waardoor we, als jullie allemaal die tijd zouden nemen, geen ruimte hebben voor de tweede termijn. Dus ik wil het eventjes meegeven. Ik neem niet aan dat bijvoorbeeld mijnheer Boels 14 minuten nodig heeft voor de fietspaden, maar ja, ik geef het mee. Nee, je weet het nooit. Dan nog even de orde van vanavond. Ik geef u het woord. Als ik u niet het woord geef, dan wordt er niet gesproken. Ik wil u ook verzoeken om via de voorzitter te praten. Dan gaan we van start met de eerste termijn waarvoor u de spreektijden heeft. Maar, nogmaals, neem ze niet. Technische vragen behoren niet tot de mogelijkheid. Ik mag mijnheer Van der Peet als indiener van dit sessieverzoek als eerste het woord geven. Gaat uw gang.

De heer VAN DER PEET: Dank u wel en gelukkig heb ik wat extra tijd gekregen omdat ik toch nog even het geheugen wil opfrissen want een van de verzoeken is in ieder geval van wat langer geleden. Maar laten we beginnen met te zeggen dat we een heel efficiënt presidium hebben want vanavond hebben we er twee voor de prijs van één. Hoewel die onderwerpen dus verschillend zijn, liggen ze in zekere zin wel in elkaars verlengde. Dus het is ook goed om het onderhoud van de fietspaden en het principe Werk met Werk gezamenlijk te bespreken. Wat ik al zei, het is even geleden, dus ik denk dat het handig is om ook even een korte introductie te geven. Twee weken geleden hebben we een goede, informatieve bijeenkomst gehad waar ook de Vervoerregio Amsterdam bij was, dus in ieder geval dank aan de ambtenaren en ook aan de Vervoerregio, dat was zeer waardevol. Allereerst de kwaliteit van de fietspaden. Dit ontwerp kwam ter sprake tijdens het debat over het Fietsplan. De stelling die het CDA daar heeft neergelegd is dat de kwaliteit van het beheer en onderhoud van onze fietspaden invloed heeft op het behalen van het doelen van het Fietsplan. En die zijn, kort samengevat, er zijn meer mensen die de fiets als serieus alternatief gaan zien voor de auto door veilige en aantrekkelijke fietspaden te hebben, een fietsnetwerk in Haarlemmermeer. En doordat het beheer en onderhoud van wegen en fietspaden niet valt onder de portefeuille van de wethouder Verkeer en vervoer, konden we toen niet doorpraten over dit onderwerp. Vandaag krijgen we die kans wel, want de wethouder Beheer en

onderhoud is ook aanwezig. Dit tweede onderwerp is het principe Werk met werk maken. Bij het bespreken van de Voortgangsrapportage Mobiliteit kwam in de tweede termijn ter sprake dat we binnen de onderwerpen mobiliteit en beheer en onderhoud vaak dit principe voorbij horen komen. Het gaat er vaak over dat er vertraging ontstaat of dat het te maken heeft met beschikbare middelen. Op zich natuurlijk een heel goed streven om efficiënt te werken maar we lezen eigenlijk alleen maar dat daardoor dingen niet lukken of later worden zonder dat er een hele bewuste afweging aan ten grondslag ligt. Zover wij kunnen zien tenminste, want die afweging staat niet in de stukken. Zover het CDA kan overzien, hebben we als raad geen specifieke kaders meegegeven over de toepassing van werk met werk. Oftewel, wanneer gaat het doel en de gewenste snelheid van de uitvoering van maatregelen boven het doel om zo efficiënt mogelijk te werken. In de informatieve bijeenkomst werd duidelijk dat het principe heel summier in onze beleidsdocumenten voorkomt en dat er zeker geen SMART geformuleerde kaders vanuit de raad zijn. We gaan daarom vandaag een poging doen. Tot zover de introductie, dan naar de inhoud. Het CDA wil dat we meer gaan investeren in het onderhoud en de herinrichting van fietspaden in Haarlemmermeer. Hoewel de samenwerking met de Vervoerregio Amsterdam de laatste tijd goed op gang komt is er nog veel werk te verzetten. Als de veiligheid op de fietspaden verbetert, draagt de VRA 50% bij aan de kosten van de herinrichting. Een win-winsituatie dus. Als we enkel onderhoud uitvoeren is deze koppelkans er niet. Het CDA ziet op basis van de ontvangen informatie in elk geval de noodzaak om extra te gaan investeren in mensen en middelen. Dit blijkt namelijk het grootste struikelblok te zijn. We kunnen als organisatie maar een beperkte hoeveelheid werk aan, terwijl het areaal gigantisch is. Daarnaast hebben we nog twee concrete verbetervoorstellen om de kwaliteit van onze fietspaden te verbeteren. Nummer 1, wij stellen voor dat we in plaats van elke twee jaar, elk jaar een inspectie op de onderhoudstoestand van fietspaden in de gemeente gaan uitvoeren. Het komt nu voor dat de kwaliteit van de periode van twee jaar dusdanig lang is dat er achterstanden ontstaan en dat de gemeente eigenlijk te laat is met ingrijpen. Precies datgene wat wij terugkrijgen van inwoners. Natuurlijk gaat het op veel plekken goed, maar dit komt ook omdat meldingen van inwoners ook bijdragen aan het versnellen van onderhoud. De herstelrondes die aan verhardingen worden uitgevoerd willen we graag splitsen tussen wegen en fietspaden. Dit voorkomt dat bij het pleisterplakken, zoals ik dat oneerbiedig noem, herstellingen worden uitgevoerd met compleet andere materialen. Het CDA kent situaties waar in het gebied van 100 meter vier of vijf verschillende materialen door elkaar heen worden gebruikt, waardoor de beeldkwaliteit wordt belemmerd en dat heeft echt wel invloed op die aantrekkelijkheid van die fietspaden. Hoewel we begrip hebben voor het aantal technische oorzaken ziet het er gewoon ook simpelweg niet uit. Als we dan inzoomen op het werk met werk maken wil het CDA graag dat de kaders hiervoor meer SMART worden omschreven en dat het college de raad meeneemt in de afwegingen die worden gemaakt. Hiervoor is ruimte in het VGR en het UPM. Maar voorzitter, het is ons door de aangedragen informatie wel duidelijk waar de weeffout zit. Het principe wordt namelijk alleen toegepast vanuit het perspectief van het domein van beheer en onderhoud. Kortom, als we ergens een stuk weg of fietspad willen aanpakken om de veiligheid te verbeteren, wordt vanuit beheer en onderhoud gekeken wanneer dit gepland kan worden. Niet andersom, de veiligheidsmaatregel plannen en dan het onderhoud daarmee combineren. Wat het CDA betreft moet het principe werk met werk in de toekomst ook kunnen worden toegepast vanuit het perspectief van verkeer en vervoer. En ja, dan kan het voorkomen dat een stuk asfalt of een wegmarkering eerder dan strikt noodzakelijk wordt vervangen. Als dat nodig is om de verkeersveiligheid, de bereikbaarheid, of de leefbaarheid in onze kernen te verbeteren, moet dit minimaal afgewogen worden, vinden wij. Tot zover.

De VOORZITTER: U heeft op de valreep nog een interruptie van mijnheer Boels, VVD.

De heer BOELS; Ja, dank u wel voorzitter. Ik wacht even geduldig af tot waar het betoog van de heer Van der Peet reikt. Ik hoor, voorzitter, verschillende ideeën om te investeren, dat is mooi. En kunt u vragen hoeveel dat gaat kosten?

De VOORZITTER: U heeft het woord mijnheer Van der Peet, hoeveel gaat het kosten?

De heer VAN DER PEET: Nou voorzitter, dat is een goede vraag, want dat is ook een technische vraag die ik gesteld heb tijdens de informatieve bijeenkomst waar ik nog geen antwoord op heb gekregen volgens mij. Of in ieder geval niet voorbij hebt zien komen, dus dat antwoord kan ik niet geven. Maar het gaat vooral om mensen en middelen. Dus dan heb je het wel snel over flinke investeringen.

De VOORZITTER: Een vervolgvraag, mijnheer Boerman?

De heer BOERMAN: Nee, geen vervolgvraag, maar een vervolgopmerking. Laten we er meteen een debatje over hebben. De heer Boels vroeg hoeveel het gaat kosten en ik kan in ieder geval zeggen de helft want de Vervoerregio betaalt de andere helft.

De VOORZITTER: Mijnheer Vermeulen.

De heer VERMEULEN: Ja, voorzitter, dank u wel. Als we het over werk met werk hebben, dan hebben we het over allemaal dingen die moeten gebeuren, dus die sowieso geld kosten. Het is alleen de volgordelijkheid die verandert. Dus ik zou me zomaar kunnen voorstellen voorzitter dat dit niet wezenlijk veel meer kost dan dat we het op een andere manier zouden doen, minder gestructureerd. Misschien zelfs wel minder omdat je echt daadwerkelijk werk met werk gaat uitvoeren en het maar één keer hoeft.

De VOORZITTER: Dank u mijnheer Vermeulen. Wilt u daar nog op reageren mijnheer Van der Peet?

De heer VAN DER PEET: Ja, ik denk dat de heer Vermeulen dat precies zo stelt. Het hoeft in principe helemaal niet meer te kosten. Het worstcasescenario is alleen dat je de afschrijftermijn verkort. Maar met die enkele jaren zien wij niet dat het om hele grote sommen geld gaat.

De VOORZITTER: Ja, dan gaan we nu door naar de tweede spreker. Dat is mijnheer Beusenberg van SRH.

De heer BEUSENBERG: Dank u wel, voorzitter. Vandaag spreken we over het beheer en onderhoud van onze fietspaden en over de manier waarop wij omgaan met het principe werk met werk maken. Twee onderwerpen die onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn omdat ze allebei raken aan de kwaliteit van onze openbare ruimte en aan de vraag wie hier uiteindelijk de kaders stelt. In het Fietsplan hebben wij als raad uitgesproken dat de fiets een serieus alternatief voor de auto moet zijn. Maar alleen nieuwe fietspaden aanleggen is niet voldoende. De kwaliteit van de bestaande infrastructuur is minstens zo belangrijk. Een fietspad met losse tegels, wisselende bestrating of achterstallig onderhoud nodigt niet uit om de fiets te pakken. Het raakt direct aan verkeersveiligheid, comfort en vertrouwen in onze overheid. Als wij inwoners willen stimuleren om vaker de fiets te gebruiken, dan moeten de basisvoorwaarden op orde zijn. Uit de informatie van het college blijkt dat 90% van de fietspaden voldoet aan de kwaliteitseisen. Dat is goed, dat is mooi, maar dat betekent ook dat 10% niet voldoet. Dat zijn geen cijfers op papier, dat zijn locaties waar inwoners dagelijks overheen fietsen. Tegelijkertijd zien we dat veel knelpunten worden opgepakt via het principe werk met werk maken. Dat principe is op zichzelf belangrijk, efficiënt omgaan met gemeenschapsgeld is ook voor Sociaal Rechts Haarlemmermeer een belangrijk uitgangspunt. We moeten zorgvuldig omgaan met belastinggeld maar efficiëntie mag nooit

de reden worden om noodzakelijke verbeteringen op de lange baan te schuiven. Dan ontstaat de situatie dat werkzaamheden worden uitgesteld zonder dat wij daar als raad expliciet een afweging over kunnen maken. Daar zit precies het punt. Voor Sociaal Rechts Haarlemmermeer staat voorop dat veiligheid altijd boven efficiëntie gaat. De bereikbaarheid van onze dorpen en wijken is geen sluitpost. De raad stelt kaders, het college voert uit. Als we zeggen dat we een veilige, goed begaanbare en uitnodigende openbare ruimte willen, dan moeten we ook helder zijn over wat dat betekent in de praktijk. Wanneer is uitstel acceptabel? Wanneer is de verkeersveiligheid of het comfort zo in het geding dat directe actie nodig is? En wanneer moet de raad actief worden geïnformeerd als efficiëntie leidt tot vertraging? Wij vinden dat die kaders scherper moeten. Niet om het college te beperken, maar om duidelijkheid te geven. Duidelijkheid voor de organisatie, duidelijkheid voor ons als raad en vooral duidelijkheid voor onze inwoners. Het gaat hier niet alleen over asfalt en tegels, maar het gaat over prioriteiten, over bestuurlijke keuzes, over de vraag of wij onze eigen ambities serieus nemen. Sociaal Rechts Haarlemmermeer wil dat veiligheid de harde ondergrens is, dat kwaliteitsnormen aansluiten bij onze mobiliteitsambities en dat de raad transparant inzicht krijgt in afwegingen die leiden tot uitstel. Alleen dan zorgen we ervoor dat de fiets echt een aantrekkelijk alternatief wordt en dat onze openbare ruimte op orde blijft en dat inwoners weten waar ze aan toe zijn. Dank u wel.

De VOORZITTER: Dank u wel mijnheer Beusenberg. Dan geef ik het woord aan mevrouw Roos van Forum voor Democratie.

Mevrouw ROOS: Ik heb al wel gehoord dat er wel enige herhaling in zal zitten. Maar goed, ik zal niet de enige zijn. We zien in de praktijk dat onder het principe werk met werk maken, bedoeld om efficiënt te werken, dit nog wel eens leidt tot uitstel van werkzaamheden, zonder dat de raad daar een bewuste afweging in maakt. Dit roept voor ons vragen op over transparantie en sturing. Neem de aanleiding uit het sessieverzoek van het CDA. Tijdens de bespreking van het Voortgangsreportage Mobiliteit in oktober 2025 kwam dit principe herhaaldelijk ter sprake. Het doel is efficiënt omgaan met beschikbare middelen, maar in de praktijk zien we dat projecten in de openbare buitenruimte, waaronder fietspaden, worden uitgesteld. Bij werk met werk, via beheer en onderhoud, worden beleidsmatige aanpassingen meegenomen met reguliere onderhoudsmiddelen. Dat is lovenswaardig voor kostenbesparing, maar het leidt wel tot uitdagingen zoals langere voorbereidingstijden, tweeëneenhalf tot drie jaar voor investeringen, tegenover één jaar voor puur onderhoud. En confronteren met ander beleid, zoals kabels en leidingen en worteldruk. We zien graag meer inzicht in deze afwegingen. Wanneer is uitstel acceptabel voor efficiëntie en wanneer moet snelheid prevaleren? Bijvoorbeeld bij het Programma Veilige Fietspaden, waar trendbreuk in enkelvoudige ongevallen centraal staat. 90% van de fietspaden voldoet aan de kwaliteitseisen, maar voor de inrichtingskwaliteit volgens het Fietsplan, zoals gesloten verharding, kantmarkering en breedte van 3,5 meter, ontbreekt een compleet overzicht. De huidige aanpak is volgend op onderhoud, terwijl een alternatieve aanpak met inrichting als leidend principe meer specifieke middelen zou vragen. Het is belangrijk dat de raad in de toekomst inzicht krijgt in de keuzes, zodat we waar nodig ook kunnen sturen. Zo kan het college ons informeren wanneer werk met werk tot uitstel leidt, bijvoorbeeld via een brief met de afwegingen. Dank u wel, voorzitter.

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

Mevrouw HUP: Dank u wel, voorzitter. Bij nieuwe ontwikkelingen geldt dat er in een vroeg stadium wordt nagedacht over de ontsluiting voor openbaar vervoer, fietsverkeer en autoverkeer. Goed dat we het buiten het Fietsplan om, tijdens het sessieverzoek dat het CDA heeft ingebracht, hier nu verder met elkaar over hebben. Bij het voorbereiden van verkeersplannen vinden we dat werk met werk te combineren heel goed is om in te richten. We vinden ook wel dat belanghebbenden bijvoorbeeld in deze

periode alsnog ruim de mogelijkheid krijgen om eventueel dingen mee te geven of in te spreken, zodat we op dat moment ook nog snel en doelmatig een veilige verkeersafwikkeling kunnen realiseren voor hen en dat er daadwerkelijk ook een veilige situatie tot stand kan worden gebracht want we hebben begrepen dat dit niet altijd het geval is en dat vinden we dan nog een gemiste kans. We willen met name ook oproepen dat de meest kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals gehandicapten, ouderen, voetgangers en fietsers, extra aandacht gaan krijgen de komende periode, ook voor in de nieuwe termijn. Als je kijkt naar de afgelopen periode is er natuurlijk een hele flinke groei geweest van het gebruik van e-bikes en natuurlijk ook fatbikes. De fiets in combinatie met het openbaar vervoer blijkt echt een heel goed alternatief voor de vele autoritten die we dagelijks doen. De verwachting is dat alsnog de komende jaren de mobiliteit, door de bevolkings- en de economische groei, weer sterk gaat toenemen. Ondanks dat is het toch zo dat mensen toch vaak thuis blijven werken. We vinden dat er gekeken dient te worden naar een goede inpassing daarvan. Om deze mobiliteitsgroei in goede banen te leiden, is het ook van belang om het huidige hoge fietsgebruik vast te houden en daarmee de impact van de mobiliteitsgroei op het ruimtebeslag en de duurzaamheidsdoelen zoals het klimaat en de uitstoot van fijnstof binnen de perken te houden, want daar hebben we ook mee te maken. We dienen in de loop van de jaren echt te blijven investeren in die knooppunten, met name binnen onze polder, maar dit ook goed te laten aansluiten over de gemeentegrenzen. Want ook dat ontbreekt nog wel eens. Denk bijvoorbeeld aan de regio De Liede bij Ikea. Dat kan toch echt nog wel beter met bepaalde fietsbruggen, andere paden, gericht op andere woonwijken die daar gaan komen. De inpassingen die ook vanuit het rijk worden ingezet voldoen voor ons natuurlijk aan de eisen en we omarmen als fractie… Ik zie dat er een interruptie is, ik stop even.

De VOORZITTER: Mijnheer Beusenberg, gaat uw gang.

De heer BEUSENBERG: Ja, dank u wel voorzitter. Mevrouw Hup heeft het over Ikea, maar volgens mij is dat een stukje Haarlem waar mevrouw Hup op doelt. Klopt dat?

De VOORZITTER: Mevrouw Hup.

Mevrouw HUP: Ja, het is echt met name om het aan te laten sluiten. Ik heb in ieder geval vanuit de fractie van Haarlem begrepen dat het daar nog niet heel goed is ingeregeld. Ik heb er ook wel eens gefietst. We hebben natuurlijk een commissielid, Jan Soellaart, die heeft dat bevestigd. Het kan daar echt beter om onze fietspaden en het netwerk dat we hebben beter aan te laten sluiten over de gemeentegrens. Dat was even een schets van een locatie. Dus dat bedoelde ik ermee. Nou, maar goed dat ik vijf minuten heb. De inpassingen welke vanuit het rijk worden ingezet, voldoen aan onze eisen en omarmen wij, mits er voldoende rekening wordt gehouden met de flora en fauna in het omliggende gebied. Het gebruik van de fiets wordt op verschillende manieren verder bevorderd binnen onze polder. Dat vinden we echt een goede zaak, maar toch blijven wij pleiten voor voldoende goede, gratis en bewaakte fietsstallingen bij bijvoorbeeld openbare gebouwen, winkelgebieden en dergelijke locaties, mits dit haalbaar is. Hier moet echt voor worden gezorgd, het ontbreekt nog best wel. En vooral op centrale plannen willen we graag dat er oplaadpunten komen voor die elektrische fietsen en dat die echt beschikbaar komen voor iedereen en dat moet natuurlijk bewaakt worden. Daar gaat natuurlijk ook een kostenpost op komen, maar we vinden dat echt de moeite waard. Verder vinden we dat fietspaden nog beter onderhouden moeten worden, zodat iedere weggebruiker over een begaanbare en veilige weg kan fietsen. Vooral in tunnels, want daar zie je soms nog wel eens een paar aandachtspunten voor de gemeente om op te pakken en dat is niet heel erg veilig ingericht op het moment. Fietsnetwerken en de aanleg van snelfietsroutes moeten wat ons betreft nog meer gestimuleerd worden. Daarnaast moeten verkeerslichten wat ons betreft nog fietsvriendelijker worden afgesteld, zonder dat er speciale apps voor gebruikt moeten worden. Er kan bijvoorbeeld gedacht worden aan inpassingen bij rotondes met beide

rijrichtingen, waar eventueel de maximale snelheid kan worden aangepast met enige andere wegobstakels of hobbels voor een veilige voorrangsregeling voor fietsers. Je ziet toch echt vaak dat bestuurders van auto's de fietsers te laat zien of de snelheid verkeerd inschatten. Gisteren nog is in Floriande een kindje geschept door een auto, en dat moeten we gewoon niet willen. Verder zouden we nog een verzoek willen doen aan de wethouder, ik rond af, zou er uitgezocht kunnen worden wat het kost om de fietspaden met rood asfalt op te vullen ter reparatie in plaats van het zwarte asfalt wat nu wordt gebruikt als tussenoplossing? Wij vinden het niet echt een fraai gezicht en het bevordert ook niet bepaald het fietsgenot, kan ik u vertellen. Tot zover, voorzitter.

De VOORZITTER: Dank u wel, mevrouw Hup. Dat was vast fijn, zo'n hele lange inbreng. Mevrouw Kamsteeg van de PvdA krijgt het woord.

Mevrouw KAMSTEEG: Nou, dank u wel, voorzitter. U zult blij zijn, want ik had uw oproep om de spreektijd te beperken niet nodig vanmiddag dus ik zal me aan uw oproep houden. Op verzoek van het CDA bespreken we vanavond het beheer en onderhoud van fietspaden en werk met werk. De informatieve bijeenkomst hoe de staat van onze fietspaden wordt beoordeeld was zeer verhelderend, waarvoor onze dank. Uiteraard vielen mijn fractie wel een paar zaken op waarover wij graag in de tweede termijn willen spreken met de collega's. In de informatie valt te lezen dat 90% van onze fietspaden voldoet aan de kwaliteitseisen. Van onze inwoners krijgen wij echter veel signalen van in slechte staat verkeerde fietspaden. Hoewel wij niet twijfelen aan de deskundigheid van onze ambtenaren, blijft een inspectie altijd een subjectieve beoordeling. De PvdA stelt dan ook voor om een onafhankelijk bureau een inspectie uit te laten voeren, om zo boven tafel te krijgen waar de discrepantie tussen de beoordeling van onze inwoners en de beoordeling vanuit de gemeente ligt. Graag hier ook een reactie van de wethouder op dit voorstel. Dan werk met werk maken. Wat dat betreft is het voor de PvdA heel duidelijk. Veiligheid voor de fietser moet altijd voorgaan. Als dit in het geding is, meteen aanpakken. Neem hierin ook de oversteek mee. Het fietspad kan nog zo mooi zijn, maar als de oversteek onveilig is, heb je er als fietser niks aan. Daarnaast zouden wij ook een verandering van denkwijze zien voor werk met werk en het slecht onderhoud van het fietspad leidend laten zijn en daarop andere geplande werkzaamheden aan laten sluiten. Hierbij zou het STOMP-principe eerst stappen, dan trappen en als laatste de privéauto ook beter tot zijn recht komen. Graag hier ook een reactie op van de wethouder. Tot zover, voorzitter.

De VOORZITTER: U krijgt nog een interruptie van mijnheer Van der Peet, CDA.

De heer VAN DER PEET: Ja, ik probeerde u heel goed te volgen. En op het eind raakte ik een beetje in verwarring. Want ik meen in uw betoog te horen dat u…

De VOORZITTER: Via de voorzitter graag.

De heer VAN DER PEET: Voorzitter, of mevrouw Kamsteeg het met het CDA eens is dat we juist sneller moeten handelen in bepaalde situaties. Maar daarna zegt u wel dat het beheer en onderhoud dan altijd leidend moet zijn, via de voorzitter, dat leek een discrepantie te zijn.

De VOORZITTER: Mevrouw Kamsteeg.

Mevrouw KAMSTEEG: Ik denk dat mijnheer Van der Peet mij verkeerd heeft begrepen voorzitter. Ik zei in mijn betoog dat het slechte onderhoud van het fietspad juist leidend moet zijn en dat je daarop dan ander gepland onderhoud kan laten aansluiten. Dus niet zoals we het nu doen: het fietspad is slecht, maar over twee jaar of één jaar is er iets anders gepland, dus we wachten even met het fietspad, maar

juist andersom, het andere onderhoud naar voren halen. Dus volgens mij zei ik eigenlijk precies hetzelfde als wat mijnheer Van der Peet in zijn betoog zei.

De VOORZITTER: Duidelijk, mijnheer Van der Peet?

De heer VAN DER PEET: Nou, ik denk dat we hier in de tweede termijn beter even op kunnen doorgaan, want dit is wel een belangrijk onderwerp, denk ik.

De VOORZITTER: Dat denk ik ook. Dan gaan we verder naar mijnheer Bier, D66.

De heer BIER: Ja, dank u wel, voorzitter. Fietsen is voor D66 Haarlemmermeer heel belangrijk in het kader van een gezonde leefomgeving. Fietspaden moeten uitnodigen tot gezond gedrag. Gelukkig sluit het beleid aan en bovendien worden we flink gesteund door de VRA met subsidie vanuit het Programma Veilige Fietspaden. De uitgangspunten in dat programma nodigen zelfs op papier al uit om meer te gaan fietsen. Het lijkt dus mogelijk om de fietspaden goed in te richten, bij te houden en te gebruiken. Toch ligt er weleens een fietspad slecht bij. Dat kan tussen twee tweejaarlijkse inspecties flink achteruitgaan. Acuut onveilige situaties worden vlot opgepakt, al is het dan met een zichtbaar tijdelijke maatregel. Vanwege werk met werk maken en in de Voortgangsrapportage Mobiliteit, lijkt het dan dat grote noodzakelijke aanpassingen langer duren. Bij de sessie werden projecten genoemd waarbij de vertraging of opmerking werk met werk na toelichting al een stuk begrijpelijker waren. In deze sessie willen we dan vooral de toezegging ophalen die voortkomt uit de informatieve bijeenkomst. En dat is, kan de omschrijving van de voortgang van projecten aan fietspaden uitgebreider toegelicht worden? Dank u wel.

De VOORZITTER: Dank u wel mijnheer Bier. Dan gaan we naar mijnheer Klaassen van HAP.

De heer KLAASSEN: Voorzitter, dank u wel. Voorzitter, we praten over het onderhoud van fietspaden. Dit onderwerp wordt steeds belangrijker. Waar we 200 jaar geleden nog met een loopfiets rondreden, zijn we twee eeuwen later overgestapt op gemotoriseerde fietsen die ruim vier keer zo snel rijden. Ook de fietspaden zijn in die tijd een stuk verbeterd. Gelukkig maar, want het geeft ook weer meer veiligheid aan alle mensen die gebruik maken van de fietspaden. Nu is de vraag wat we vinden van het huidige onderhoud van de fietspaden. Als raad hebben wij besloten om dit niveau op level B te zetten en als niveau C bereikt wordt, gaan we direct ingrijpen. Zo zorgen we nog voor een marge om het werk in te kunnen plannen. Het is wat plastisch, de lettertjes, maar er zijn ook afbeeldingen beschikbaar voor degenen die weten wat het verschil is. De gemeente inspecteert zelf de fietspaden om de kwaliteit te bewaken. Wat eventueel nog wel verbeterd zou kunnen worden, is ook dat de inwoners de weg naar de Melding Openbare Buitenruimte, de MOB, goed weten te vinden. Dit helpt ook weer voor een stukje kwaliteit, waar mijnheer Van der Peet het net ook over had, dat we dus het stukje inspectie-interval gewoon scherper en sneller kunnen doen. De mensen die er dagelijks gebruik van maken kunnen het beste en het snelste melden. Waar HAP nog wel zorgen ziet, is wanneer een fietspad van een mindere kwaliteit is. Mensen hebben dan minder snel de neiging om een fiets te pakken omdat het niet comfortabel rijdt. Gelukkig heeft ons beeldkwaliteitsplan wel een strengere norm dan bij andere wegen. Waar we wel voor zijn, zijn goede en bereikbare fietspaden met goede doorfietsroutes met zo min mogelijk kruisingen met bestaande wegen, zodat men lekker kan doorfietsen. Een idee is om belangrijke routes een prioriteit te geven in het onderhoud. Deze routes worden dan ook meer gebruikt en mogen iets hoger in de kwaliteit worden gehouden. Diversificatie van het onderhoudsniveau is mogelijk, want dat doen we nu ook al bij andere buitenruimten. Zo zijn winkelcentra hoger ingeschaald dan andere. Dan hebben we nog de gevleugelde uitspraak werk met werk, al vaker genoemd vandaag. Hierdoor kunnen werkzaamheden worden uitgevoerd die samenhangen met andere werkzaamheden. Er is

gevraagd aan HAP om hierover na te denken en ons een mening te geven. Wanneer wel en wanneer niet? Het is een lastige. Als er grote werkzaamheden aankomen, kan de periode soms wat langer duren dan wanneer er kleinschalige werkzaamheden zijn. Het is al met al een inschatting en de ernst van beide werkzaamheden. Als we kleine werkzaamheden hebben, dan kun je soms zeggen, we trekken het iets naar voren of we combineren iets samen. Maar als er grootschalige werkzaamheden aankomen, denk bijvoorbeeld aan de aanleg van riolering, dan stel je dat iets langer uit. Dus laten we daar ook naar kijken. Dank u wel.

De VOORZITTER: Dank u wel, mijnheer Klaassen. Ik geef het woord aan mijnheer Boerman, GroenLinks.

De heer BOERMAN: Ja, dank u voorzitter. Ik denk, laat ik even aanhaken op wat mijnheer Klaassen net zei. Die had het over twee eeuwen geleden, toen hadden we hier nog hooguit een loopfiets. Nou, ik denk dan hadden we hier hooguit nog een waterfiets, want toen was het echt nog een andere tijd. Het is een beetje flauw om hiermee te beginnen, maar het debat van vandaag raakt wel ook een beetje het debat dat we laatst hadden over de leefbaarheid in oude wijken. We komen gewoon in deze gemeente in een bepaalde leeftijd dat we merken dat sommige dingen, nou, die vergen onderhoud en dat wordt steeds uitdagender en dan komen we hier ook op terecht. Dus ik ben heel blij met het debat, laten we dat vooropstellen, het heeft een tijd geduurd voordat we het erover hebben. Maar gelukkig hebben we het erover en we hebben hierover ook een hele informatieve bijeenkomst gehad. Wat ook wel veel gras voor de voeten weggemaakt heeft voor het debat hier, maar het heeft ons wel veel gebracht. Ik ben blij dat we in ieder geval vandaag met zijn allen het signaal geven dat we het heel belangrijk vinden dat die fietspaden goed onderhouden zijn, zodat we daar zoveel mogelijk mensen gebruik van maken. Zoals u weet ben ik daar zelf altijd eentje van. Ik wil hier ook nogmaals onderstrepen, ik was ook heel blij met het signaal dat de Vervoerregio gaf. Laten we dat vooral blijven gebruiken, dat signaal. Er is geld, ze willen graag, gebruik dat ook. Ik verwacht van ons college daar ook wel wat extra inzet en voorstellen voor, ook gezien de goede banden die we hebben met de Vervoerregio. Het CDA had het over die weeffout. Die staat ook bij ons… In het stuk komt hij wel terug. Het is heel gek dat we altijd hebben gezegd: laat die fietspaden maar wachten totdat we een keer die weg openhalen voor de riolering om het zo maar te parafraseren. Dat zou ook best andersom kunnen soms. Dat vraagt extra middelen, dat begrijpen wij ook maar in heel veel gevallen is dat best iets wat je aan de raad zou kunnen voorleggen, denk ik en nu hebben we daar onvoldoende zicht op. Ik parafraseer de heer Van der Peet die zegt: het is slecht onderbouwd. Eigenlijk is het een beetje, we wachten totdat het een keer in onderhoud is. Heel veel andere dingen zijn al gezegd. Ik kan me daar gewoon bij aansluiten. Ik heb in de informatieve bijeenkomst nog gevraagd naar de juridische aansprakelijkheid. Ik heb begrepen dat het geen hoge kostenpost is in onze gemeente op dit moment maar ik maak me er toch wel zorgen om als fietspaden er slecht bij liggen en mensen komen bij ons, dan zijn we aansprakelijk volgens mij. En we willen het natuurlijk gewoon voorkomen dat er echt iets gebeurt, dat zou de inzet van vanavond moeten zijn. Ja, één punt dat nog niet aan de orde is geweest en dat toch belangrijk is. Preventie. Dat zeggen we vaak, maar dat gebruiken we ook hier. Als fietser in de polder zie ik toch ook nog regelmatig, als ik op het fietspad ben, allerlei wagentjes, karretjes, tractoren, van alles op het fietspad staan en dat is vaak vragen om ellende. Dus we zouden dat ook graag in de bestekken vaker willen meenemen, dat we dat voorkomen. Want dat is echt funest voor de fietspaden.

De VOORZITTER: Dank u wel, mijnheer Boerman. Dan heb ik nog openstaan de VVD en Forza! Wie mag ik eerst het woord geven? Mijnheer Boels, VVD.

De heer BOELS: Ja, voorzitter, met 14 minuten denk ik dat ik een heel eind ga komen. Ik weet nog dat ik de deur van de garage opendeed… Nee hoor, sorry. Ik ga het gefocust houden. Wat mij opvalt in het

debat voorzitter, en dat hadden we als fractie in de voorbereiding ook, is dat hier een leuke cross-over wordt gemaakt tussen twee disciplines die normaal gesproken, en dat zie ik ook aan de collega's die hier zitten, net even niks met elkaar te maken hebben. Dus debatten over beheer en onderhoud gaan vaak net met andere collega's dan debatten over verkeer. En dat is precies wat hier nu bij elkaar komt en dat geeft een interessante dynamiek. Ik hoor een aantal zaken waarvan ik denk, ja, volgens mij heeft dat hier niks mee te maken. Zoals over veiligheid. We willen allemaal veilige fietspaden. Sterker nog, dat wil het college ook. Sterker nog, daar is het toe verplicht, om dat te doen en dat wordt dus dan ook zo gedaan. Dus als we iets willen met elkaar, moeten we even uitdiepen wat dan veiligheid betekent want veilig verkeer is iets anders dan veilige fietspaden. Dus het lijkt me goed om in de tweede termijn daar ook wat met elkaar over te hebben. Verder voorzitter, ik heb het al meer gehoord en ik praat gewoon verder tot ik geïnterrumpeerd word.

De VOORZITTER: Ja, helaas mijnheer Boels, een interruptie van mijnheer Van der Peet.

De heer VAN DER PEET: Ja, voorzitter, dank u wel. Is de heer Boels het met ons eens dat we een Actieplan Verkeersveiligheid hebben vastgesteld? En een Fietsplan waar eigenlijk de doelen al in staan, dat dus daar vanavond eigenlijk niet over hoeft te gaan. Het gaat meer over hoe we de dingen uitvoeren. Bent u dat met ons eens?

De VOORZITTER: Mijnheer Boels.

De heer BOELS: Ja, dank u wel, voorzitter. Ja, ik denk dat ik het net zozeer daarmee eens ben als de heer Van der Peet, voorzitter, het met ons eens is dat er beheerplannen voor de fietspaden zijn vastgesteld, die net zo goed dat aan het doen zijn. Dus dat is precies wat hier nou een beetje op een gekke manier bij elkaar komt en op een of andere manier leidt dat bij mij nog niet echt direct tot de gedachte dat ik denk: nou, het gaat helemaal mis. En met name omdat 90% van alle fietspaden gewoon voldoet aan het onderhoudsniveau dat wij als raad hebben aangegeven. Die beheerplannen zijn nog niet eens een jaar geleden vastgesteld. Dus daarin denk ik, ja, dat gaat eigenlijk de goede kant op. Het gaat hier dus, even voor alle duidelijkheid, over die 10% die niet op orde is. Daar heb je het dan over. Als je zegt, met alle grote woorden die ik hoorde, van veiligheid staat voorop, basisvoorwaarden op orde, vertrouwen in de overheid. Ik hoor het allemaal. Maar daar hebben we het dan over, over die 10% die dan nog niet op orde is want daar kunnen we het natuurlijk gerust met elkaar over hebben.

De VOORZITTER: Mijnheer Van der Peet wil daar toch graag weer eventjes wat over zeggen.

De heer VAN DER PEET: Ja, om te verhelderen, voorzitter. De heer Boels, we hebben in de informatieve sessie gehoord dat er inzicht is over de kwaliteit van de fietspaden. Dat gaat over het beheer en onderhoud-deel, dat is die 90% versus 10%. Waar het over de verkeersveiligheid gaat, is het ook om de inrichting. Het is niet bekend hoe de inrichting ervoor staat ten opzichte van de regelgeving. Dat zijn we nu inzichtelijk aan het maken. Dus ik denk dat het breder moet zijn dan dat. Wat we niet moeten doen is dat de 10% het enige is waar we het over hebben. Dus, mijnheer Boels, bent u dat met ons eens?

De VOORZITTER: Mijnheer Boels.

De heer BOELS: Dank u wel, voorzitter. Nou ja, volgens mij is er niet zoveel eens te zijn of niet. Dat hoorde ik eigenlijk niet zozeer als tegenstelling. Het is gewoon dat we het over twee verschillende dingen hebben met elkaar. Dus die liggen ook precies in die twee domeinen, en dat is wel het fijne daaraan. Maar dat stoort mij dus als ik hoor over 'veiligheid staat voorop'. Ik zit in het deel beheer en onderhoud

zeg ik dan maar even als het hierover gaat. Dan gaat het wel redelijk. Dat het nog iets beter kan in de verkeersveiligheid en de inrichting van de fietspaden, ja, daar kunnen we natuurlijk met elkaar naar kijken.

De VOORZITTER: Mijnheer Boels, u krijgt nog een interruptie van mevrouw Kamsteeg en daarna mijnheer Boerman.

Mevrouw KAMSTEEG: Dank u wel, voorzitter. Ja, ik hoorde heer Boels nou al een paar keer zeggen dat de veiligheid niet aan de orde is. Ik wil toch even, niet in dit debat zeg maar, ik wil toch aan mijnheer Boels vragen of hij het met ons eens is dat als er een fietspad is dat door te hoge opgekomen boomwortels kapot is gegaan, of er ligt een losse stoeptegel, dat dit wel degelijk wat doet met de veiligheid van de fietser en daar hebben we het volgens mij vanavond over.

De VOORZITTER: Ik haal ook de vraag op bij mijnheer Boerman, dan gaan we weer terug naar mijnheer Boels.

De heer BOERMAN: Ja, dank u. Die sluit daarop aan, dus misschien dat heer Boels die in één keer kan meenemen Ik was juist zo blij met deze sessie omdat hij probeert beheer en onderhoud en veiligheid bij elkaar te brengen. Beheer en onderhoud en ook bijvoorbeeld de breedte van de fietspaden, daar kun je het dan ook over hebben. Dat is niet meteen beheer en onderhoud, maar wel... Dat kan werk met werk zijn. Is hij dat met ons eens en kan hij daarop reflecteren hoe die... Want hij zegt, ik zit hier met de pet van beheer en onderhoud. Dat vond ik... zo hoorde ik hem. Vindt hij dat niet een te beperkte pet?

De VOORZITTER: Mijnheer Boels, wat voor pet heeft u op?

De heer BOELS: Een blije pet, voorzitter. Want kijk, het fijne is als ik net word bevraagd over bent u dat met ons eens? Dat is even, in debattechniek is dat er altijd eentje waar je extra moet opletten. Volgens mij hebben we het allemaal over hetzelfde en word ik geparafraseerd op een manier van dingen die ik niet heb gezegd. De veiligheid vind ik ook van belang, net als iedereen, zwel van de fietser, als van de fietspaden, als van de inrichting, als van de manier zoals we met elkaar proberen te fietsen. Dus daar zit helemaal geen enkel misverstand in. Gaat het alleen over beheer en onderhoud? Nee. Maar de helft van het sessieverzoek wel. Het staat er nou eenmaal dus daarom lijkt me het ook goed om daar ook even met elkaar naar te kijken. En het andere deel gaat over werk met werk maken. Dat is het fijne aan veertien minuten. Ik kom vanzelf op de punten die u benoemt. Want fietsen vinden we namelijk allemaal leuk, weet je wel. Iedereen fietst graag, wij vinden dat ook van belang en ik hoor het de collega's ook zeggen, daar is helemaal geen misverstand over. Het is hier de afweging die we met elkaar moeten maken, hoeveel dat deel wat dan nog niet op orde is, of dat dan die extra investeringen waard is? En hoeveel die investeringen dan zijn? En als we het antwoord nog niet hebben, dat is jammer, maar dan komt dat vanzelf. Maar dat is precies die afweging die we met elkaar moeten maken. Dus er zit een deel investeren in, in het verbeteren van de inrichting, dat snap ik. Het andere deel is dat we daarna ook moeten beheren en onderhouden op dat niveau en dat is denk ik ook waar ik eerder op heb gevraagd en gehoord. Mensen en middelen die daarop ingezet moeten worden, dat moet hand in hand gaan en het is best lastig om dat voor elkaar te krijgen. Dus in onze optiek, voorzitter, gaat het eigenlijk best goed met het beheer en onderhoud van de fietspaden. Er is ongetwijfeld echt nog wel wat mogelijk in de inrichting van de fietspaden. Maar we zijn wel aan het finetunen, we zijn wel de stappen aan het zetten om die laatste stukken in orde te maken. En laten we ook niet vergeten dat als je aan het fietsen bent en je ziet ergens een gat in de weg of een stoeptegel verkeerd liggen, de meeste mensen fietsen er gewoon omheen. Laten we ook even wat zelfredzaamheid hierin betrachten. De meeste mensen fietsen daaromheen. Betekent het dat de gemeente niks hoeft te doen? Voordat me dat weer gevraagd

wordt, voorzitter. Nee, dat zeg ik niet. Alleen je kan er ook wel van uitgaan dat de meeste mensen precies weten hoe het moet. De gemeente doet echt aan alle kanten haar best om dat ook zo netjes mogelijk erbij te laten liggen. Moeten we dan meer monitoren? Nou, in mijn optiek niet en als we het al doen, laten we dat dan doen door inzet van AI en zulke zaken, zodat je niet extra geld hoeft te investeren maar juist én beter kan monitoren én het wat sneller kan doen, zodat het niet extra geld hoeft te kosten. Kijk, dat zou een mooie oplossing zijn en dat is binnen het domein van beheer en onderhoud, ik blijf daar dan toch even op reflecteren, hartstikke mogelijk. Ten slotte voorzitter, we hebben het natuurlijk ook over het deel werk met werk maken. In onze optiek wordt daar ook al veel in gedaan, dat niet alles evenzeer zo wordt benoemd, nou daar kunnen we het met elkaar over hebben en wellicht is dat ook wel een aardige om in de tweede termijn op te reflecteren. Want het naar voren halen van onderhoud is wellicht ook mooi werk met werk, als een verkeerssituatie aangepast moet worden. Maar misschien valt dat net niet in de definitie, maar dat is natuurlijk ergens wel zo, want je probeert de kosten zo laag mogelijk te houden. Dus in die zin, voorzitter, denk ik dat dit voor nu even onze bijdrage is. Nou, tien minuten of zo, toch?

De VOORZITTER: Dank u wel, mijnheer Boels. Nou, u werd natuurlijk ook ondervraagd. We gaan naar mijnheer Vermeulen van Forza! Hekkensluiter.

De heer VERMEULEN: Ja, voorzitter, dank u wel. Die tien minuten zal ik niet nodig hebben. Ik ga wel even mijnheer Van der Peet bedanken omdat hij dit op de agenda heeft gezet. En inderdaad, jammer dat het zo kort voor de verkiezingen komt en een volgend college zal er iets mee moeten. Twee sessieverzoeken. Wat Forza! betreft eentje met moeilijke vragen en eentje met best wel een makkelijke vraagstelling. De makkelijke vraagstelling is wat ons betreft de fietspaden. We hebben een Fietsplan, maar ik kan als fervent fietser zeggen dat onze gemeente ook nu, wat mij betreft, prima bereisbaar is met de fiets. Je moet de weg weten, maar je kunt overal komen. En als je de weg weet, dan kom je fietspaden tegen op plekken waar je het vanuit de auto niet had kunnen vermoeden. Maar waar de schoen wringt, is de kwaliteit van de verharding. En die 90%-10% neem ik voor kennisgeving aan, want iedereen die de fiets gebruikt als volwaardig vervoer, voert dagelijks inspecties uit. We hebben nog veel te veel fietspaden die verhard zijn met die grijze straattegels, die niet zelden schots en scheef liggen en dan niet eentje, maar gewoon echt meerdere. Dan ontstaan situaties die het fietsen gevaarlijk maken. En Forza! zou graag zien dat er niet alleen beter onderhoud zal plaatsvinden, maar tevens dat er asfalt voor alle fietspaden gebruikt gaat worden, zeker met nu het ingeburgerde gebruik van de snellere fietsen. En als we het gebruik van de fiets echt willen faciliteren, is dit wat Forza! betreft eigenlijk het enige aandachtspunt. Dat er nieuwe fietspaden bij komen, prima, maar de huidige fietspaden, echt iedere plek in onze polder is uitstekend bereikbaar. Werk met werk ligt gecompliceerder. Het valt op dat toch met regelmaat de net vernieuwde verharding weer openligt, omdat er leidingen of andere dingen aangepakt moeten worden. En je wil niet dat de verharding keer op keer open ligt voor kabels en riolering, maar tegelijkertijd wil je ook niet dat de kwaliteit van de verharding van onvoldoende kwaliteit is. En met name trottoirs liggen er niet zelden erbarmelijk bij en dat gaat ten koste van de mobiliteit van mensen die slecht ter been zijn. Ik heb het voorstel al eerder gehoord. Wat Forza! betreft heeft het achterstallige onderhoud en de veiligheid voor de wandelaar, de fietser of de automobilist prioriteit. Er moet bij het uitvoeren van onderhoud gekeken worden naar wat er onder de grond moet gebeuren, en dat dan gelijk meepakken. Ook als dat betekent dat dat misschien één, twee of drie jaar te vroeg gebeurt. Verder lijkt het ons handig, maar ik kan me niets anders voorstellen dan dat dat eigenlijk al gebeurt, dat dit werk dan direct gecoördineerd wordt met alle partijen die hun eigen kabels en leidingen bij ons in de grond hebben zitten.

De VOORZITTER: Mijnheer Vermeulen, u krijgt een interruptie van mijnheer Klaassen van HAP.

De heer KLAASSEN: Voorzitter, dank u wel. Voorzitter, ik hoorde mijnheer Vermeulen net zeggen dat hij eigenlijk zegt: op het moment dat iets dat nog niet aan vervanging toe is, gaan we het al wel vervangen maar ik hoor zijn fractie regelmatig zeggen dat zij dat juist niet wil. Dus ik ben even in dubio hoe mijnheer Vermeulen dit voor zich ziet en waar de gelden vandaan moeten komen op zo een moment.

De VOORZITTER: Mijnheer Vermeulen.

De heer VERMEULEN: Ja, mijnheer Klaassen heeft ongetwijfeld van alles gehoord van onze fractie. Maar als hij net goed naar me geluisterd zou hebben, dan had hij ook gehoord toen ik wat mijnheer Van der Peet zei beaamde, dat wij het prettiger vinden dat het werk allemaal in één keer gebeurt. En als we riolering toch moeten vervangen, dan maakt het ons niet uit dat dit twee of drie jaar vroeger gebeurt als dat dan betekent dat je gelijk alles in één keer doet. En wij vinden, als we dan een keuze moeten maken tussen onderhoud van de riolering en veiligheid van de verharding, dat de veiligheid van de verharding leidend moet zijn in het uitvoeren van het onderhoud. Het betekent niet dat het meer kost, het betekent alleen dat je iets eerder doet dan anders. En onze aanname is, want we hebben dat natuurlijk niet door kunnen rekenen, maar onze aanname is dat als je dat goed plant en alle werken in één keer doet, dat je per saldo goedkoper uit bent en dat is nou precies waar Forza! voor staat. Verder heb ik nog een vraag aan het college, of het inderdaad ook gebeurt, want we hebben natuurlijk ons eigen werk dat we uitvoeren, riolering en de dingen die van ons zijn, maar er liggen ook heel veel dingen in de grond die niet van ons zijn. Wordt er bij werk met werk ook gelijk gekeken, als we dan zo'n verharding en riolering aanpakken, of er ook nog wensen zijn vanuit alle diverse partijen die daar ook hun spullen in de grond hebben zitten? Voor de rest kijk ik uit naar de tweede termijn voorzitter.

De VOORZITTER: Dank u wel mijnheer Vermeulen. Voor de notulen wil ik even opmerken dat niet aanwezig zijn EEN Haarlemmermeer, GEZOND Haarlemmermeer, BVNL, Lid Koolmoes en Lid Sidali. Dan gaan we over naar de beantwoording van de diverse vragen aan het college. En ik hoor dat wij beginnen bij mevrouw Steffens-van de Water. Gaat uw gang.

Wethouder STEFFENS: Dan mag ik nu ook echt wat zeggen van m'n pasje. Dank u voor het woord, voorzitter. Even een paar korte punten waar het gaat om vragen die u had soms toch wat technisch van aard, dus gaat u van mij horen dat u later een antwoord krijgt. Allereerst de vraag over elk jaar een inspectie. Volgens mij was dat mijnheer Van der Peet die dat zei. Ik wil u gewoon even meegeven wat dat kost. Nou, op wat we intern aan kosten maken zo'n € 40.000,00 extra om een extra ronde te doen. Dus dat is een indicatie, zonder dat we onze interne kosten van mensen die dat moeten begeleiden en zo daarin meenemen. Tegelijk dan ook het antwoord op de PvdA die ook zei: ja, laat het nou door een onafhankelijk bureau doen. Nou, dat gebeurt al, dus dat gebeurt al, inspecties gebeuren al door een extern bureau. Dus daar heb ik uw vraag op hetzelfde punt ook mee kunnen beantwoorden. Ik heb Forza! horen vragen als we nou die afschrijftermijnen wat verkorten, dan kost dat toch niet zoveel? Dan ga ik eventjes kijken, want er was een heel mooi antwoord dat daarbij stond. Je doet dat dan naast de bestaande onderhoudsopgave en dan schrijf je versneld af, want dat was dan anders niet nodig geweest en dat ligt er dus heel erg aan: gaat het om een klein stukje, gaat het om iets heel groots. Er is ook een vraag gesteld, ik ben aan het zoeken wie dat deed, over rood asfalt, dat was de ChristenUnie-SGP volgens mij. Ja, dat moet ik uitzoeken, wat dat extra kost. Dat het duurder is weten we wel want de reden dat we het nu soms met een lappendeken doen, en ik ben het helemaal eens met mijnheer Van der Peet, dat het er echt niet mooi uitziet, is a. omdat het past binnen de afspraken die we hebben in onze beheerplannen en dat we dat vaak heel snel kunnen doen door iets in te zetten dat heet een hotbox, waarmee je op korte termijn in een bepaalde route, in een bepaald gebied, heel snel kleine

problemen kunt oplossen. En dat doen we dan dus allemaal met zwart asfalt, want anders hebben we straks rode plekken in de wegen. En dat wilt u, denk ik, ook niet.

De VOORZITTER: Mevrouw Steffens, even een kleine onderbreking. Mijnheer Van der Peet had nog een aanvullende vraag.

De heer VAN DER PEET: Ja, een verhelderende vraag over de investering. Als ik het even platsla, we hebben een verharding, die schrijf je af in, ik weet niet, dertig, veertig, vijftig jaar. Dan als je dat twee jaar naar voren haalt, dan gaat het om de afschrijfkosten van 2/50ste van de investering, toch? De kapitaallasten daarvan.

Wethouder STEFFENS: Ik neem het zo van u aan.

De VOORZITTER: Mevrouw Steffens, ja.

Wethouder STEFFENS: Ja, voorzitter, die rekensom ga ik hier niet met u doen, want dat heb ik gewoon onvoldoende paraat. Maar ik denk dat het heel erg uitmaakt of het om een klein stuk gaat, of het om een lang stuk gaat, waar het gaat om die afschrijving. Hoeveel eerder is die? Want de aanname, en mijnheer Vermeulen zei daar net ook iets over, die zei iets over ja we hebben liever dat je… De kwaliteit van de verharding vindt hij hier en daar onvoldoende maar hij zegt ja je zou veel beter bijvoorbeeld alle stoeptegels kunnen vervangen door asfalt. Dat klinkt mooi, dat is op sommige plekken zelfs gebeurd en konden we het later weer weghalen, want de bomen die daar omheen staan drukken het omhoog. Als we asfalt daarvan maken krijgt u veel meer kosten in het beheer en het onderhoud want dan moeten we het iedere keer repareren en met tegels is dat sneller en beter te doen, maar niet een ideale situatie.

De VOORZITTER: Mevrouw Steffens, sorry dat ik u weer onderbreek. Mijnheer Vermeulen heeft nog een aanvullende vraag en dan heeft mijnheer Boerman nog een vraag. Gaat uw gang.

De heer VERMEULEN: Ja voorzitter, kijk ik bedoelde net als de verharding niet goed is, niet veilig is, dan moet je daar wat aan doen, ongeacht de afschrijftermijn. Het gaat mij er meer om, we hebben een hele grote opgave met het vervangen van onze rioleringen. Dat kost ook extra geld, daar hebben we ook de middelen voor. Ja. Dus mijn aanname is dat als je dat toch moest doen, want je weet dat dat riool vervangen moet worden, en je combineert dat met het andere werk, de onveilige verhardingen, dan kan ik mij niet anders voorstellen omdat beide moeten gebeuren, dat het voordeliger is om dat allemaal in één keer te doen en dat dan de veiligheid de voorkeur heeft. En dan vraag ik mij, vindt de wethouder dat ook?

Wethouder STEFFENS: Voorzitter, mag ik deze vraag beantwoorden?

De VOORZITTER: Ja, en dan gaan we naar mijnheer Boerman.

Wethouder STEFFENS: Voor de enorme complexiteit die anders ontstaat. Nee, als ik het antwoord af had kunnen maken, had ik ook tegen u gezegd, dat doen wij al. En als u zegt, ik zet een riolering af tegen wat scheve stoeptegels, snapt u ook dat we dan niet praten over de afschrijving. Maar u zei ook iets over kabels en leidingen. En heel vaak, wij zouden dit het liefst allemaal tegelijk doen, in Welgelegen hebben we zo'n groot project, en dan blijkt toch dat we ook te maken hebben met de planning van die providers, die allemaal andere planningen hadden, die dat dan ook weer naar voren of naar achteren moeten doen en dat maakt dat het uitstel vaak zo lang wordt. Dan wordt het dus een logica die wij samen delen, namelijk als je met iets groots als riolering bezig bent, dan pak je meteen kleinschaliger

onderhoud dat misschien een jaar of twee eerder gebeurt mee. Dat gebeurt absoluut, maar het leidt soms wel tot een langere vertraging.

De VOORZITTER: Duidelijk. Mijnheer Boerman.

De heer BOERMAN: Ja, dank u voorzitter. Mijn vraag sluit daar eigenlijk meteen op aan. Die vraag heb ik ook gehoord in meerdere eerdere termijnen. Dat het ons in ieder geval onduidelijk is als raad, wat daar het afwegingskader in is. Misschien komt u daarop terug, dat heb ik nog niet gehoord, maar is dit het afwegingskader? Is dit wachten tot er andere providers aan de beurt zijn? Of hebben we daar een sturingsmiddel in?

De VOORZITTER: Mevrouw Steffens.

Wethouder STEFFENS: Voorzitter, dat gaat mij erg op het detail. Ik houd me er namelijk niet mee bezig. Ik vertrouw in dat opzicht a. op de beleidsplannen die u met elkaar heeft afgesproken en ook op de professionals die hier werken. Maar ik hoor van meerderen van u dat u behoefte heeft aan meer inzicht in hoe dat afwegingskader in elkaar zit en daar kunnen we u natuurlijk aan tegemoetkomen. We moeten wel met elkaar afspreken dat we dan niet voor elke halve meter of 2,5 meter fietspad dat we eerder of later gaan doen, dit soort gesprekken gaan hebben, want dat kost pas echt veel geld. Voorzitter, mag ik mijn beantwoording afronden?

De VOORZITTER: Nog één korte vraag, mijnheer Boeman, en dan geef ik mevrouw Steffens weer het woord.

De heer BOERMAN: Het gaat me duidelijk niet om het detail, het gaat me ook niet om u te vragen wat de afschrijvingstermijnen zijn of wat dan ook. Het gaat erom, hoe zorgen we dat beheer en onderhoud en verkeer met elkaar op het juiste moment aan de tafel zitten. En daar hoor ik toch van: beheer en onderhoud heeft zijn eigen planning en verkeer moet daar maar bij volgen.

De VOORZITTER: Ja, gaat uw gang, mevrouw Steffens.

Wethouder STEFFENS: Ik wilde allereerst zeggen, en dat heeft u ook bij de informatieve bijeenkomst gehoord, en daar was u bij, want ik zat er heel erg in de buurt, maar dat gebeurt natuurlijk al en die samenwerking gaat uitstekend. Maar we moeten niet vergeten, er zijn twee randvoorwaarden. U heeft het beheerkwaliteitsplan met elkaar afgesproken en daar heeft u een bepaalde kwaliteitswaarde gegeven, A, B, C, D, aan een fietspad, een weg, hoe de straat eruit mag zien, de prullenbak, et cetera. U bent dus in de lead om te zeggen, nou, voor fietspaden moet dat anders worden. Dat is iets wat ik niet kan veranderen. En daarnaast is het zo dat in de... ik ben even de tweede kwijt waar u iets over vroeg.

De heer BOERMAN: Ik vroeg geen tweede hoor, ik vroeg inderdaad hoe het ging: wanneer is verkeer leidend en wanneer is beheer en onderhoud leidend.

Wethouder STEFFENS: U zegt het goede woord, leidend. En dat is ook een afspraak die we met u hebben gemaakt, namelijk dat we eerst kijken hoe het beheer ervoor staat en dan gaan kijken hoe het anders moet. Als u dat anders wil, dan gaat u dat gesprek ook verder hebben. En ik denk vooral met mijn collega van Verkeer en vervoer en het UPM. Dus ik denk dat zij nu verdergaat met de beantwoording van vragen.

De VOORZITTER: Ja, en mag ik u er wel allemaal eraan herinneren dat we via de voorzitter spreken. Ik geef het woord aan mevrouw Ruigrok.

Wethouder RUIGROK: Dank u wel, voorzitter. Even benadrukkend om te zeggen. Leuk om te horen dat u, net als ik, trots bent op ons Fietsplan. Ik hoor ook dat er een aantal fervente fietsers hier ook zitten. Het is best bijzonder in gemeenteland dat we een apart Fietsplan hebben opgesteld. Ik realiseer me dat Haarlemmermeer een belangrijke autogemeente is maar de inzet op goed alternatief, voor de fiets in dit geval, is ook zeer belangrijk en dat hoor ik u ook hier zeggen. Ik heb ook al een paar keer de Vervoerregio voorbij horen komen. Wij maken goed gebruik van de expertise en het geld natuurlijk van de Vervoerregio. We benutten die kansen nu al goed met de werkwijze en de middelen die we hebben, want alle fietspaden die aan de beurt zijn, die leggen we voor aan de VRA en dan kijken we voor het beleidsmatige deel boven op de UPM-bijdrage naar die VRA-subsidie. Dus dat is ook mooi en ook samen met de VRA en de MRA zetten we volop in op die doorfietsroutes. Hoe aantrekkelijker het fietspad, hoe groter de kans op regelmatig gebruik. Nou, ik hoor het al, zelfs als je om een stoeptegel heen fietst. Ik hoop dat dat natuurlijk ook gaat lukken voor de regionale fiets, de deelfiets waar we het over hebben gehad. Ik heb een aantal specifieke vragen gehoord. Het ging onder andere over het UPM, daar heb ik de heer Van der Peet over gehoord. Dat hadden we nu voor vier jaar ingevuld. Als raad hoor ik daar positieve geluiden over. Ik ben als wethouder daar ook blij mee maar we moeten door en we hebben het voor de volgende periode nog niet geregeld. Dus ik leg het even bij u neer en met een oproep daarbij. Dan hoorde ik, dacht ik, van mevrouw Hup, laten we kijken om de fiets voorrang te geven en bij voorkeur zonder app. Nou, die ene app is gestopt. Dus we kijken nu naar alternatieven, misschien met lussen of toch nog met andere apps, maar daar zijn we druk mee. En ik hoorde u ook iets zeggen over laadpalen. Misschien weet u dat er een aantal langs de Ringvaart zijn die ook met zonnepanelen opgeladen worden. Dus dat waren de vragen die ik opgepikt heb. Dank u wel.

De VOORZITTER: Zijn er nog meer vragen aan het college, mevrouw Hup?

Mevrouw HUP: Ja, goed, inderdaad, want wij willen dus geen app, dus dat is heel mooi dat er alternatieven komen. Maar we willen eigenlijk laadpalen echt binnen de openbare ruimte, eigenlijk meer dan langs de Ringvaart. Dus dat was het meer een oproep om dat echt in te bedden, binnen in ieder geval het centrumgedeelte.

De VOORZITTER: En mijnheer Boerman?

De heer BOERMAN: Ja, het gaat er niet echt over vanavond, maar nu die toch aangesneden wordt, denk ik, ik ga hem toch even erin gooien. De app is weg, dat heb ik ook gemerkt, maar ik wil dan toch mijn pleidooi voor de regenmeter bij de fietsverkeerslichten nog maar eens onder de aandacht brengen. Heel veel gemeenten doen dat wel, namelijk als het regent krijgt de fietser eerder voorrang.

De VOORZITTER: Mevrouw Ruigrok, wilt u daar nog op reageren?

Wethouder RUIGROK: Nou, dank, want we zijn met de inventarisatie bezig met de provincie en met de Vervoerregio, dus dat nemen we allemaal mee.

De VOORZITTER: Dank u wel. Dan denk ik dat we nu over kunnen gaan tot de tweede termijn. Ik heb best wel wat onderwerpen voorbij horen komen. Mijnheer Bier heeft nog een opmerking.

De heer BIER: Ja, voorzitter. Ik had namelijk een heel specifiek verzoek gedaan. In de informatieve bijeenkomst is een toezegging gedaan over het veranderen van de toelichting in de

Voortgangsrapportage Mobiliteit, waar vaak staat wacht op werk met werk en waarvan we tijdens de sessie diverse voorbeelden hebben genoemd waarbij de toelichting veel meer helderheid gaf over waar het wachten eigenlijk op gebaseerd is. Dus de verhelderende toelichting op wanneer we dan kunnen verwachten dat een fietspad wordt aangepakt.

De VOORZITTER: Mevrouw Ruigrok.

Wethouder RUIGROK: Ja, dank. Ik herinner me dat inderdaad. Ik heb dat toen al toegezegd, maar dat helpt niet in een informatieve bijeenkomst, een toezegging. Dus bij dezen een nadere toelichting van waarom daar die keuzes gemaakt worden, zodat het voor u ook helderder wordt wat de achterliggende afwegingen zijn geweest.

De VOORZITTER: Dank u wel. Was dit het dan echt? Dan gaan we over naar de tweede termijn. Ik hoorde als eerste denk ik mevrouw Kamsteeg. U wilde het volgens mij gaan hebben over hoe het toch komt dat inwoners soms heel anders aankijken tegen de staat van onze fietspaden dan dat wij zelf lezen. Wilt u dat nog even verder uitleggen, inleiden?

Mevrouw KAMSTEEG: Nou ja, in die zin dat volgens mij de wethouder eigenlijk al gezegd heeft dat mijn voorstel om een onafhankelijk bureau daarvoor te nemen er al is, maar misschien kunnen we wat met het voorstel van mijnheer Boels om dat dan met AI te verifiëren.

De VOORZITTER: Mijnheer Vermeulen, daarna...

De heer VERMEULEN: Ja, ik ben toevallig ook een inwoner. Ik hoef gelukkig niet contact met een fractie op te nemen, want ik zit daar zelf in, maar mij valt gewoon op dat als er stoeptegels liggen, dan is er niet één. Dan zijn er echt heel erg veel. En ik heb er plekken bij dat als ik door deze polder heen ga, dat ik op de rijbaan ga fietsen, omdat het fietspad echt onbegaanbaar is. En daar heb ik geen onafhankelijk bureau voor nodig, want op het moment dat je een echte fietser bent, die de fiets als vervoermiddel gebruikt en ook deze hele polder doorgaat, dan kom je gewoon te veel plekken tegen die eigenlijk met de fiets onbegaanbaar zijn. En ik heb van al mijn wielen, voor en achter, spaken op voorraad om die te kunnen vervangen, omdat je ze stuk fietst hier in de polder. Dus ik hoor dat 10% slecht is en 90% goed, maar ik durf echt wel hardop te zeggen dat dit percentage gewoon hoger ligt. Ik hoor het dus niet, maar dat is de ervaring die ik zelf heb en dat neemt niet weg, ik blijf die fiets gewoon gebruiken, maar het wordt niet makkelijk gemaakt.

De VOORZITTER: Mijnheer Bier.

De heer BIER: Dank u wel. Ik vond de beeldspraak van de heer Vermeulen eigenlijk wel treffend in zijn eerste termijn waarin hij zei: een fietser die dagelijks fietst doet een dagelijkse inspectie. En als wij in het beleid hebben afgesproken dat we tweejaarlijks inspecteren en dat is toegelicht dat een fietspad dan best van status B naar status D, acute problemen kan afglijden en ik fiets regelmatig over een fietspad over een dijklichaam en ik weet dat het binnen een halfjaar letterlijk de sloot in kan glijden, met hele dikke gleuven in de weg. Ja, ergens moet je de streep trekken hoe vaak je inspecteert maar het zal al heel snel zo zijn dat er individuele fietsers zijn die het elke dag zien gebeuren. Die kun je niet 100% bedienen, vrees ik.

De VOORZITTER: Mijnheer Van der Peet.

De heer VAN DER PEET: Via de inbreng van D66 komt mijn punt dat ik in de eerste termijn ook aangehaald had aan bod, dat is namelijk de frequentie. De getallen gaan uit van de momentopname, maar in het slechtste geval is dat twee jaar geleden. We hebben begrepen dat in die twee jaar, we hebben ook foto's gezien, dat het dan van een acceptabele toestand naar eigenlijk achterstallig onderhoud gaat. Dus niet de eerstvolgende, maar meteen de stap daarna. Vandaar ook mijn voorstel om dat jaarlijks te gaan doen. En als ik dan even grofweg die kosten hoor, dan denk ik ja, als dat per week twee keer uitrukken scheelt omdat je achter een melding aan moet jagen, dan gaan we dat misschien wel heel snel terugverdienen. En ja, er zijn zeker technieken om dat slimmer te doen. Ik ga er eigenlijk van uit dat de gemeente die al toepast, want er zijn weinig weginspecteurs die nog meer traditioneel met de papieren lijst werken. Er gebeurt heel veel met camera-auto’s en dergelijke. Dus daar ga ik eigenlijk van uit dat dat al gebeurt. Desalniettemin is dat wel waar we zeker slimme volger moeten zijn en gebruik moet maken van de technieken. Maar ik pleit er echt voor, begin met die frequentie van twee naar één jaar te brengen. Dan gaan we in ieder geval voorkomen dat die trap, de kans daarop dat die van B naar D kukelt, dat dit minder gaat gebeuren. En ik denk dat het eigenlijk de situaties zijn waar wij de meeste meldingen over krijgen. Vervolgens duurt het nog een jaar voordat het aangepast is. Dan kan er zomaar tweeëneenhalf jaar tussen zitten dat het acuut gebeurt en dat er wat aan wordt gedaan. Volgens mij is dat de weg waar wij heen moeten.

De VOORZITTER: Dank u wel. Mijnheer Beusenberg van SRH.

De heer BEUSENBERG: Ja, dank u wel, voorzitter. Nou ja, ik ben het volledig eens met de woorden van de heer Van der Peet. We hebben ook op onze website een meldpunt voor onveilige verkeerssituaties. Ik weet even niet meer wie dat heeft geïnitieerd, maar die zal vast aanwezig zijn. Dus ja, misschien is het ook een idee om te kijken of we dat nog een keer onder de aandacht kunnen brengen bij de inwoners. Van 90% van de fietspaden is de kwaliteit voldoende maar we hebben echt heel veel fietspaden in Haarlemmermeer. Ik las net 1100 kilometer, dus ja, die 10% slaat dan al snel op 110 kilometer fietspad, wat dus niet voldoende is. Dan is het ook niet zo heel erg gek dat dit blijft hangen bij inwoners. Want dingen die je goed doet, zijn ze snel vergeten en de dingen die niet zo goed zijn, dat blijft altijd hangen.

De VOORZITTER: Nou hoorde ik het verzoek van de wethouder dat ze heel kort daar iets over wil zeggen. En dan vervolgens krijgt mijnheer Klaassen het woord.

Wethouder STEFFENS: Ja voorzitter, gewoon heel kort eigenlijk eventjes ter informatie. We hebben inderdaad heel veel fietspaden. Ze zijn niet allemaal bij ons in beheer. Want er zijn aardig wat fietspaden van het Recreatieschap en daarover horen we regelmatig dat ze in een penibele staat verkeren. Daar wijzen we ze ook op als er ongelukken gebeuren, maar dat is ook iets waar wij geen invloed op hebben als het gaat om het beheer.

De VOORZITTER: Dat is inderdaad een zinvolle aanvulling, dank u wel. Mijnheer Klaassen.

De heer KLAASSEN: Ja voorzitter, ik wilde eigenlijk hetzelfde zeggen. Tijdens de informatieve bijeenkomst is aangegeven dat er fietspaden niet binnen ons beheer zijn. En het andere wilde ik ook aangeven, we hebben beeldkwaliteitsniveau B afgesproken. Op het moment dat hij naar C afglijdt, dan gaan we acuut ingrijpen. Dus ik ben ook wel benieuwd, misschien dat de portefeuillehouder nog een toezegging kan doen of mee kan nemen in een reactie, als we tweejaarlijks inspectie doen en wij bereiken kwaliteitsniveau D, dan moeten we acuut gaan handelen omdat het onder beeldkwaliteitsniveau C ligt. Dus daar zal geheid een registratie van zijn en op het moment dat we weten

dat we te ver afglijden, kunnen we ook vanuit daar met cijfers onderbouwen of het wel of niet noodzakelijk is om jaarlijks, dan wel tweejaarlijks inspectie te doen.

De VOORZITTER: Ik geef het woord aan mijnheer Boerman.

De heer BOERMAN: Ik ben even aan het denken of we hier niet te veel op de stoel of het zadel van de bestuurder gaan zitten. Of dit het debat is waar we het over hebben. Ik zat net ook te denken, als ik naar Nieuw-Vennep fiets, dan fiets ik over de westzijde heen, maar dan fiets ik over de oostzijde terug. Want de Westzijde tril je uit elkaar als je daar fietst. Dat is echt erbarmelijk, maar dat is geen fietspad, dat is een fietsstrook. Maar daar hebben we het dus eigenlijk niet over. Terwijl ik denk, daar zou je juist het onderhoud over moeten hebben. Ik zie de wethouder kijken, die wil daar ook heel graag iets over zeggen. Mag ik aan u vragen of de wethouder daar iets over mag zeggen?

De VOORZITTER: Ja, maar in principe in de tweede termijn is het niet meer vraag en antwoord.

De heer BOERMAN: Dat weet ik, maar daarom vraag ik aan u of dat mag. Als u zegt, doe maar niet, dan doen we het met met elkaar, dat kan ook.

De VOORZITTER: Ik geef nog één keer het woord en daarna is het wel klaar. Mevrouw Steffens.

Wethouder STEFFENS: Voorzitter, de ene kant van de Hoofdvaart is van de gemeente en de andere was altijd van de provincie en als ik me niet vergis is hij sinds heel kort van ons of wordt hij nog een keer van ons, maar ik weet dat het vervelende deel de kant van de provincie is.

De VOORZITTER: Dank u wel mevrouw Steffens. Het woord is aan mijnheer Vermeulen met excuus voor de volgorde.

De heer VERMEULEN: Gelukkig, ik heb hem geaccepteerd. Nee, ik vind de volgorde niet erg want ik heb nu heel veel kunnen horen van anderen. Ik vind het jammer dat we een klein beetje aan het kibbelen zijn wie is wie en wat is wat. We hebben een heel ambitieus Fietsplan en we willen heel graag dat mensen gaan fietsen. Gewoon een heel wezenlijk onderdeel van het hebben van een ambitieus Fietsplan en het willen laten fietsen van mensen is dat je ook heel goed oog hebt voor de situatie zoals die nu is. Dus heel mooi dat we fietspaden gaan verbreden. Maar als op dit moment fietsen soms best een uitdaging is, ik hoor net mijnheer Boerman vertellen dat je bijna van je fiets aftrilt, maar dat heb ik ook op heel veel plekken, dan moet je gewoon heel graag willen fietsen, wil je van het fietspad gebruik maken. Dus laten we nou met z'n allen tot iets komen, dat we niet gaan kibbelen over hoe vaak je inspecties doet, maar hoe kunnen we die kwaliteit van die fietspaden beter krijgen dan dat die nu is. En dat is niet om te zwartepieten, of met vingers naar mensen te wijzen, maar gewoon kijken wat kan er beter. En ja, als ik dan hoor dat het € 40.000,00 kost om een extra inspectie te doen op die 1100 kilometer fietspaden en daardoor zou de kwaliteit omhooggaan, dan denk ik dat dat bijvoorbeeld geen hele verkeerde investering zou zijn.

De VOORZITTER: Ik geef het woord aan mijnheer Van der Peet, CDA, en daarna aan mevrouw Roos van Forum voor Democratie.

De heer VAN DER PEET: Dan moet ik even denken waarom ik ook weer het woord kreeg, behalve dat ik hem zou kunnen afronden. Ik stak net mijn hand ergens voor op, voorzitter. Was dit om af te ronden of om...

De VOORZITTER: Nee, nee, nee. U hebt net al uw hand omhooggestoken. Ik probeer op volgorde iedereen... U wilde net nog iets zeggen, maar anders ga ik door naar mevrouw Roos.

De heer VAN DER PEET: U heeft mij de tijd gegeven om weer te bedenken wat ik wilde zeggen. Dat was namelijk omdat de heer Klaassen van HAP eigenlijk een beetje uitgaat van ja, maar dit doen we al, dit doen we al, en beeldkwaliteitsplan C, dan wordt er automatisch ingegrepen. Het punt is juist, dat klopt, of op D, maar dan ben je dus te laat. Eigenlijk willen we ingrijpen bij C. We moeten dingen voorkomen. Data leveren inderdaad inzicht op in hoe dingen gaan. We hebben vandaag al een paar getallen voorbij laten komen. Maar laten we nu precies met elkaar proberen dingen juist te voorkomen en dan zijn die data wat mij betreft een hulpmiddel, maar laten we ook alsjeblieft niet, dat zien we bij verkeersveiligheid of dat zien we vaker, dat de beleving ook mee moet spelen en allerlei andere argumenten dan alleen die keiharde getallen, want die zijn niet altijd representatief of actueel.

De VOORZITTER: Dank u wel mevrouw Roos, Forum voor Democratie.

Mevrouw ROOS: Wat dat betreft kan ik me nu alleen maar aansluiten bij de woorden van de heer Van der Peet. Wij vinden inderdaad nog een extra inspectie, dus ieder jaar een inspectie en dan vind ik € 40.000,00 echt een bedrag dat we daarvoor heel makkelijk op ons zouden kunnen nemen. En dan zou het inderdaad kunnen zijn dat we voorkomen dat inderdaad een fietspad snel afglijdt. Het glijdt sowieso dan wel snel af, maar dat we het in ieder geval eerder weten en eerder kunnen ingrijpen. Ik denk dat dat al een hele goede is om te doen.

De VOORZITTER: Mijnheer Boels, VVD.

De heer BOELS: Dank u wel, voorzitter. Ik ga even terug naar het onderwerp waar we het met elkaar over hebben, over de meer of minder inspecties en de mate waarin AI daar een rol in zou kunnen spelen. Want dat was in ieder geval de introductie, als ik hem mij wel herinner. Ik denk dat dit precies de manier is zoals we het zouden moeten doen. Heel veel mensen fietsen met zo'n telefoon, gewoon op hun stuur gemonteerd, om te kijken waar ze heen moeten of weet ik het waarom. Want ik heb altijd mijn fiets in mijn jasje, omdat het veiliger is, maar goed. Anyways, dan kun je ook een app installeren die gewoon de kwaliteit van de wegen bijhoudt. En op zo'n manier kun je ook een bepaalde inspectie doen. Sterker nog, ik denk dat we als we inwoners vragen om daarin bij te helpen, dat ze dat ook heel graag zouden willen doen. Vooral namelijk de heer Vermeulen, voorzitter, want die fietst namelijk zo graag, dus dan kan hij precies al die delen de hele dag door fietsen om die inzichtelijk te maken voor ons allemaal. Dus dat is hartstikke fijn, dus zoiets zou heel goed werken. En ten slotte, voorzitter, ik wil toch wel opmerken: gelukkig zijn de meeste mensen in onze gemeente heel goed in staat om te sturen voordat ze ergens van af fietsen of vallen of wat dan ook. En in het merendeel van al die gevallen wordt het gewoon daarna vrij snel opgelost en opgepakt. Het is echt zo. En dan alsnog zijn er delen waar het niet in orde is. Als we dat met elkaar willen dan moeten we iets doen in de beheerplannen. We kunnen prima het kwaliteitsniveau verhogen. Ik hoor het college er ook altijd van zeggen: het is uw beheerplan, als u het omhoog wilt, geef mij geld dat erbij hoort en dan ga ik dat gewoon doen, dat is geen enkel probleem. En het is echt meer dan € 40.000,00. Dat geef ik er maar even bij mee. Want dat is precies de reden dat het niet allemaal overal A+-kwaliteit is of A-kwaliteit, of hoe je het ook noemt... Ja, maar de inspecties zijn € 40.000,00 dat heb ik gehoord, maar als je dan alles wil aanpassen en alles naar een hoger niveau wil trekken gaat ook dat geld kosten. Het inspecteren is niet het enige. Dank u wel.

De VOORZITTER: Mevrouw Kamsteeg, wilt u ook het onderwerp afronden?

Mevrouw KAMSTEEG: Nou, ik heb nog even een aanvullende interruptie op mijnheer Van der Peet, daarom heb ik mijn hand opgestoken, maar ik kan dat in de afronding misschien meenemen. Dat was een leuke discussie die niet zozeer over AI ging. Maar goed, dat maakt niet uit. Ik vraag me alleen even af met die jaarlijkse inspectie om dat te gaan doen. Ik ben het met mevrouw Roos eens dat die kosten best wel meevallen. Ik vraag me wel een beetje af of wij dan ook niet wat moeten doen aan wat wij willen als kwaliteitsniveau en dan kom je inderdaad wat mijnheer Boels zegt, meer op kosten. Want als wij zeggen dan zien we eerder dat iets afglijdt naar C, maar C mag ook voorkomen. Dus de vraag is even of we dan zouden moeten zeggen nee maar als het C is dan grijpen we meteen in.

De VOORZITTER: Mijnheer Van der Peet.

De heer VAN DER PEET: Op zich een goede vraag, voorzitter, van mevrouw Kamsteeg. Ik denk dat het wel thuis hoort bij de beheerplannen zelf maar het gaat er mij niet zozeer om dat we het daar nu even over gaan hebben, maar vooral als je eerder inzicht hebt, zeg maar. C is volgens mij, wat wij te horen hebben gekregen, is, we moeten gaan voorbereiden dat we gaan ingrijpen, want het zit eraan te komen. En D is: het is te slecht, we moeten acuut ingrijpen. Dan is het dus eigenlijk meer verschuiven van kosten over jaarschijven. Dus dat zou theoretisch gezien niet heel veel extra moeten kosten. Misschien de eerste keer dat je dat gaat introduceren. En als het eenmaal jaarlijks is, dan is het weer dezelfde stroom aan werk die het genereert en misschien zelfs nog wel voordeliger omdat je eerder ingrijpt. Dus vaak is goed onderhoud goedkoper dan slechte vervanging. Maar ik denk dat dit te veel detail is voor nu en ook eigenlijk bij beeldkwaliteit hoort. En de laatste opmerking van de heer Boels is een mooi bruggetje naar het tweede onderwerp.

De VOORZITTER: Mijnheer Vermeulen wil ook nog iets op dit onderwerp zeggen. Nee, is het akkoord? Dus dan, maar u heeft voldoende afgerond zo, dan mag u het tweede onderwerp inbrengen.

De heer VAN DER PEET: De heer Boels zei net voorzitter, het gaat niet alleen over de kwaliteit, het gaat ook over de inrichting. Daar lopen we tegen aan, wat ons betreft, als we kijken naar het werk met werk maken. Als je het principe goed uitlegt, en is dat eigenlijk vrij vertaald wat we begrepen hebben, vooral vanuit beheer en onderhoud geredeneerd. Het werkt één kant op. Het is éénrichtingsverkeer. Als dat kan met beheer en onderhoud pakken we dingen mee die uit verkeer en vervoer komen. Maar wat wij graag zouden voorstellen is dat het ook andersom kan. Dat hoeft niet altijd, maar dat het in ieder geval kan en dat die afweging op tafel komt te liggen. Als wij een beleidsdoel hebben in het Fietsplan of in het Verkeersveiligheidsplan, en daarmee kunnen we combineren met beheer en onderhoud, oftewel, we gaan een stukje herinrichting doen. Ja, die verharding is nog niet aan vervanging toe, die is pas over vijf jaar maar we kunnen het nu zo slim doen, dat het per saldo goedkoper is. Dat in ieder geval dat op tafel komt, dat er een afweging wordt gemaakt, in plaats van alleen maar vanuit het asfalt geredeneerd, of de staat van de verharding. Dat vinden we eigenlijk jammer en dat is de weeffout die we hier vanavond op tafel willen leggen. We willen eigenlijk echt met elkaar die stap zetten dat we het ook andere kant op gaan doen en dat kan tot dezelfde uitkomst leiden maar dan zijn we er in ieder geval veel bewuster mee bezig.

De VOORZITTER: Mijnheer Vermeulen wil daarop reageren.

De heer VERMEULEN: Ja, ik kan dat alleen maar met de heer Van der Peet eens zijn voorzitter. Ik denk dat als je dingen bereiken wilt, dat je gewoon heel flexibel moet zijn en dat je van meerdere kanten ergens naar moet kijken. Bij ons blijft de overtuiging dat op een slimme manier werk met werk combineren, dat wil dus zeggen, welke van de zaken die je aan moet pakken op een bepaalde plek, hebben de prioriteit. Is dat echt heel slecht onderhoud van het wegdek, pak dan gelijk mee wat er onder

het wegdek zit. Moet je onder het wegdek zijn, pak dat dan aan als het moet. Ook als dat betekent dat een goede verharding opengaat en opnieuw gedaan moet worden. En ik denk dat als je echt werk met werk doet, het allemaal in één keer, dat dat per saldo op de langere termijn goedkoper is. Ook als dat betekent dat iets wat misschien nog drie jaar afschrijving voor de boeg heeft, ook al aangepakt wordt.

De VOORZITTER: Mevrouw Kamsteeg.

Mevrouw KAMSTEEG: Ja, dank u wel, voorzitter. Nou, een prima voorstel van mijnheer Van der Peet. Dat is precies wat ik in mijn bijdrage bedoelde. Het was voor hem niet helemaal duidelijk, geloof ik, maar ik kan het helemaal volgen. En volgens mij maak je dan echt werk met werk, zonder dat je belang hecht aan welk werk het belangrijkste is.

De VOORZITTER: Mijnheer Boerman.

De heer BOERMAN: Ja, voorzitter, dank. De heer Van der Peet brengt het inderdaad in als debatpunt, maar ik heb naar de eerste termijn geluisterd en volgens mij is het niet echt een debatpunt, want iedereen is het hierover eens. Dan zou ik het dus ook niet als een debatpunt willen zien, maar als een duidelijk signaal van deze raad aan het college.

De VOORZITTER: Mijnheer Bier?

De heer BIER: Ja, waarbij D66 dan wel het fietspadrode vermoeden heeft dat werk in de ondergrond een stuk moeilijker te plannen is dan het laagje oppervlak van een fietspad, als je niet aan de fundering van het fietspad hoeft te sleutelen. Dus het klinkt inderdaad zinnig om, als het fietspad er slecht bij ligt, dan ook zaken uit de ondergrond mee te nemen maar we vragen ons dan wel af of dat ook echt tijdwinst zal opleveren.

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

De heer VAN DER PEET: Ja, even een verhelderende vraag aan de heer Bier. Het pleidooi dat ik net hield gaat om beleidsdoelen vanuit verkeer en vervoer, dus veiligheid, Fietsplan, aantrekkelijkheid. Als je dat wilt stimuleren, dat het een richting kan zijn voor werk met werk maken versus beheer en onderhoud. Dat is dus iets heel anders dan ondergrond en bovengrond, want dat is allemaal beheer en onderhoud. Dat is binnen hetzelfde pakket de afwegingen maken. Het gaat mij juist om die kruisverbanden tussen verkeer en vervoer. Het beleidsstuk dat we daar hebben, en beheer en onderhoud. Hoe kijkt u daartegen aan?

De VOORZITTER: Mijnheer Vermeulen, wilt u daar hetzelfde op? Want dan haal ik het meteen in één keer op en dan daarna mijnheer Boels.

De heer VERMEULEN: Ja, ik hoor mijnheer Bier al problemen benoemen in de uitvoering vanaf eigenlijk zijn eigen idee over uitvoering en dat zal hetzelfde zijn als het mijne. Ik heb daar nul verstand van. Wat ik denk is dat als een aantal afdelingen goed samenwerkt binnen deze gemeente, dat we op die manier, zoals mijnheer Van der Peet voorstelt, vanuit prioriteiten kunnen gaan werken en dan dingen gelijk meepakken. En ja, hoe die uitvoering is? Als raadslid hoef ik alleen maar te vragen om, doe het zo en dan verwacht ik dat het uiteindelijk ook zo uitgevoerd wordt door professionals.

De VOORZITTER: Mijnheer Boels, VVD.

De heer BOELS: Dank u wel, voorzitter. Ja, dat lijkt me een prima idee. Laten we het vooral gaan doen. De enige vraag is, levert het ook wat op? Ik bedoel dat het nu in woorden zo allemaal klopt en dat we het met elkaar bedenken. Ja, ik hoop van harte dat het ook wat oplevert en dat zie ik graag van tevoren, zonder dat we allerlei spannende dingen met elkaar besluiten, die vervolgens nergens toe leiden. Dus ik zou wel heel graag willen weten hoe dat dan in elkaar zit. Het is geen technische vraag, het is gewoon een vraag die ik hier aan mijn collega's wil stellen. Maar ik vraag me dat ergens wel een beetje af, want het klinkt ingewikkeld. Als het kan, dan zijn we daar zeker weten voorstander van maar het voelt ook wel een beetje gezocht, als ik heel eerlijk ben.

De VOORZITTER: Mijnheer Bier is eerst nu voor de reactie, daarna mijnheer Van der Peet.

De heer BIER: Ja, ik heb één keer op de schop gestaan en ben daardoor niet een expert natuurlijk, maar ik hoorde in de eerste termijn, in de reactie van het college, dat bij het vervangen van verhardingen van fietspaden ook genoemd werd riolering en leidingwerk onder de grond. Wetende dat er krapte zit bij de uitvoerders in riolering- en leidingwerk, zou ik zeggen ik verwacht niet meteen een versnelde doorloop van het vervangen van fietspaden als je dat leidend laat zijn en wil combineren met werk onder de grond.

De VOORZITTER: Mijnheer Van der Peet.

De heer VAN DER PEET: Ja, voorzitter, ik wil toch even reageren op wat de heer Boels zei want het is niet uit de lucht gegrepen. Het komt voort uit de informatieve bijeenkomst. Daar hebben we belemmering gehoord en ook zelfs concreet in de voorstellen van de ambtelijke organisatie: hoe zou je hier verandering in kunnen aanbrengen? Dus het is wel degelijk iets wat gewoon opkomt in de praktijk. We hebben ook een aantal voorbeelden gehoord waarbij het eenrichtingsverkeer, om het maar even heel kort samen te vatten, beperkend werkt. Dus in die zin denk ik u nog eens even in de presentatie moet kijken die we vorige week hebben gehad.

De VOORZITTER: Ik geef eerst even mijnheer Boels het woord, want die wordt aangesproken en dan krijgt u het woord mevrouw Roos.

De heer BOELS: Mooi.

De VOORZITTER: Nou dat was lekker kort. Gaat uw gang mevrouw Roos.

Mevrouw ROOS: Daar waren geen tien minuten voor nodig deze keer. Waar het om gaat is denk ik inderdaad dat er gekeken wordt of er meer koppelkansen zijn dan er nu gegeven worden. Het feit dat ze gaan kijken naar een koppelkans wil niet zeggen dat er een koppelkans is natuurlijk, want soms kan het inderdaad ook niet. Waar het nu om gaat is, denk ik, laten we niet het eenrichtingsverkeer doen, laten we dat inderdaad uit meer richtingen doen, waardoor er misschien wat meer kans op koppelkansen zijn en dat is het enige denk ik, waar we om vragen. Een koppelkans kan zorgen inderdaad voor meer efficiëntie, misschien wat minder kosten en of dat dan inderdaad zo blijkt te zijn, ja dat moet het natuurlijk nog uitwijzen.

De VOORZITTER: Dank u wel. Is er nog iemand die over dit…? Ja, mijnheer Boerman, GroenLinks.

De heer BOERMAN: Nou ja, misschien aanvullend, want wat ik ook wel vaak hoor, is niet alleen inwoners die zeggen 'wat ligt dat fietspad er slecht bij', maar ook dat ze niet weten waarom en ook niet weten wanneer het wel wordt aangepakt en dat er veel onbekendheid rondom is. Ik denk dat als de

gemeente dan weet, ja dat komt pas over drie jaar aan de beurt, dat we daar ook wel wat helderder over kunnen communiceren. Dat wil ik meegeven.

De VOORZITTER: Dank u wel mijnheer Boerman. Gaan we dit onderwerp nu afronden? Ja? Wilt u daar nog iets over zeggen mijnheer Van der Peet?

De heer VAN DER PEET: Ik wil in ieder geval voorzitter de collega's bedanken voor de steun. En ik denk dat we eigenlijk, we zitten op het einde van een collegeperiode, dus dat we het gewoon eigenlijk in een motie moeten gieten. Dat het in ieder geval verankerd is ook voor de volgende periode. Dat deze raad dit zo vindt en dat we daarmee aan de slag kunnen. Dus ik denk dat ik die conclusie van werk met werk in twee richtingen gewoon samenvat in een motie en misschien is dat een overbodige motie, want iedereen steunt het wel, maar dan is het wel voor de administratieve afhandeling, denk ik, alleen maar goed.

De VOORZITTER: Dank u wel, mijnheer Van der Peet. Is er nog iemand die nog een onderwerp te bespreken heeft? We hebben nog tijd, zelfs meer dan genoeg tijd, nog meer dan een halfuur. Nee, ik zie geen vingers meer. Nou, dan ga ik ervan uit dat deze beide onderwerpen voldoende besproken zijn. Mijnheer Van der Peet, heeft u nog behoefte om het in zijn geheel af te ronden?

De heer VAN DER PEET: Nou, misschien wel, voorzitter, wat slotwoorden. Ik zal het kort houden, geen tien minuten. Maar ik denk dat dit... Meerdere collega's hebben het gezegd. Het is gewoon belangrijk dat beheer en onderhoud en verkeer vaker ineen bij elkaar worden gebracht en dat hebben we denk ik de afgelopen jaren wat te weinig gehad. Dus dat is ook een oproep richting de nieuwe raad om daar vaker die combinatie te zoeken, want er zit echt gewoon een grote relatie tussen. Op heel veel vlakken zit dat erin. En ik denk dat het hier een mooie aanleiding is om dat gesprek in een nieuwe periode ook voort te zetten.

De VOORZITTER: Dank u wel, mijnheer Van der Peet. Dan dank ik u allen voor uw aanwezigheid, ook het college en dan wens ik u nog een hele fijne avond.