**VERSLAG VAN DE SESSIE VAN DE RAAD DER GEMEENTE HAARLEMMERMEER OP DONDERDAG 28 MAART 2024**

**Onderwerp: Sessieverzoek CDA Verkeersveiligheid**

voorzitter: dhr. J.G. Rip

De leden: dhr. P.J. Boerman, mw. R.F. Hussain, mw. K. Kliphuis, dhr. E.J. van der Peet, mw. M.C.M. Roos, dhr. A. de Ruiter, dhr. A. Salhi, mw. C.R. Smand, dhr. H.P. Spijker (tot 20.56 uur), dhr. K. Sulmann, dhr. P.M. Vermeulen

Griffier: mw. M. Damen

Portefeuillehouder: mw. M.H. Ruigrok

Insprekers: Geen

---

De VOORZITTER: Welkom bij de bespreking van het sessieverzoek van het CDA over verkeersveiligheid. Voor ons ligt geen raadsvoorstel, maar de motivatie van een sessieverzoek waarin ook de bespreekpunten staan. Er is ook informatie aan het college gevraagd en u vindt de betreffende raadsinformatiebrief bij de stukken voor vanavond. Er hebben zich geen insprekers voor deze sessie gemeld. We starten de eerste termijn en ter afronding van de eerste termijn zal het college op de gestelde vragen reageren. Technische vragen behoren niet tot de mogelijkheden, maar toch geef ik daarvoor de ruimte want ik weet zeker dat de wethouder heel erg goed is geïnformeerd. Als het niet kan dan kan het niet, maar ik probeer het wel mee te nemen, In de tweede termijn is er natuurlijk ruimte voor een vrij debat. De fractie van het CDA krijgt als indiener van het sessieverzoek als eerste het woord en krijgt vijf minuten extra spreektijd. Het woord is aan mijnheer Van der Peet, CDA.

De heer VAN DER PEET: Dank u wel voorzitter. Tijdens het bespreken van de vorige voortgangsrapportage Mobiliteit kwam bij ons de behoefte naar boven om dieper in te gaan op de verkeersveiligheid. Hoewel leefbaarheid en bereikbaarheid belangrijke pijlers van onze mobiliteit zijn, is en blijft verkeersveiligheid op nummer 1 staan. Niemand wil onveilige fietspaden, kruispunten of busroutes en daarom moeten we prioriteit geven aan een duurzaam veilige inrichting van onze infrastructuur. In een gemeente waarin de ruimtelijke ontwikkelingen zo snel gaan, is dit geen gemakkelijke opgave, het wordt steeds drukker in het verkeer, de kinderfietsen van generatie Z zijn inmiddels ingeruild voor fatbikes en brommers en deze groep is binnenkort ook in de auto te vinden. Kortom, de opgaven worden steeds groter. Daarom is het tijd voor actie en daar geven we stap voor stap samen invulling aan. Zo heeft de raad op 5 juni 2022 unaniem een motie aangenomen om meer prioriteit te geven aan het verbeteren van de veiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers. Ik citeer een bullet bij de constateringen: 'met de toename van onder andere het aantal bromfietsen, scooters, e-bikes en speed pedelecs worden de snelheidsverschillen tussen de verkeersdeelnemers op dezelfde wegvakken steeds groter worden en dat is een van de oorzaken van de toename van het aantal verkeersongelukken'. In de van het college ontvangen input worden deze risicogroepen ook nadrukkelijk benoemd. CDA, VVD, HAP en D66 hebben hierover niet voor niets afspraken in het coalitieakkoord gemaakt. Zo is opgenomen dat meer prioriteit wordt gegeven aan het verhogen van de verkeersveiligheid door het oplossen van gevaarlijke situaties. Hierbij moet oog zijn voor de toename van het aantal elektrische fietsen, brommers en scooters. Dit alles om het aantal ongevallen jaarlijks te doen afnemen en voorzitter daar is het ons allemaal om te doen denk ik, minder ongevallen, minder

slachtoffers en minder leed. Het college gaat een actieplan opstellen om de verkeersveiligheid te verbeteren en heeft van de raad de opdracht gekregen om hier ook meer in te investeren. Het CDA wil de collega's vanavond daarom drie vragen voorleggen om daar input voor te geven, om sturing te geven. Wat zijn de grootste risico's in het verkeer van Haarlemmermeer, aan welke onderdelen van de verkeersveiligheid moet meer aandacht worden geschonken en wat mag zeker niet ontbreken in het actieplan? Het CDA vindt het verouderde fietsnetwerk het grootste risico. Fietspaden zijn vaak veel te smal en kunnen de drukte van vandaag de dag niet meer aan. Ook is het onduidelijk of bromfietsen en scooters wel of niet op het fietspad mogen rijden of juist een plek hebben op de rijbaan voor auto's. Wij willen daarom dat we de probleempaden in beeld brengen en deze gaan aanpakken. Dit geldt ook voor het aantal kruisingen en rotondes waar fietsers in het gedrang komen. Voorzitter, niet alleen maar onderzoek doen maar ook concrete acties zoals het fietspad langs de IJweg tussen Nieuw-Vennep en Hoofddorp dat al jarenlang bovenaan het lijstje staat, maar waar de situatie nog steeds is zoals die is. Wij herkennen het risico van polderblindheid minder, er zijn nog maar weinig plekken die zo monotoon zijn dat ze vergelijkbaar zijn met een Alpentunnel. Waar wil het CDA meer aandacht voor? Dat is voor het gedrag in het verkeer en dat moeten we doen door een goede mix van voorlichting en sanctionering. Op 25 maart jl. had mijn dochter in groep 7 het theorieverkeersexamen en de helft van de klas haalde het niet. Dat zijn de toekomstige verkeersdeelnemers, maar ook de oudere verkeersdeelnemers zijn nooit te oud om te leren en als dat niet met voorlichting lukt, moet worden gehandhaafd. Deze week was volop in het nieuws dat de G4-gemeenten onderzoeken of zonder tussenkomst van het Openbaar Ministerie flitspalen kunnen worden geplaatst, in verschillende gemeenten in Vlaanderen blijken die erg effectief te zijn. Daarbij zijn ook veel mitsen en maren, maar wij vinden het toch interessant om te volgen wat er uit die G4-aanpak komt en of we in Haarlemmermeer daar zaken van kunnen overnemen. We horen immers al veel te lang dat handhaving niet mogelijk is vanwege gebrek aan capaciteit, maar ook vanwege de weginrichting. We willen ook meer aandacht voor het gevaar dat bussen opleveren in het verkeer. We lezen bijna dagelijks over ongevallen waar bussen bij zijn betrokken, dat is echt opvallend. Wat is hier de reden van en waar kunnen we busbanen en buskruisingen veiliger maken? Wat het CDA betreft mogen de volgende drie onderwerpen absoluut niet in het actieplan ontbreken. Ten eerste een uniforme weginrichting, dat geeft rust en duidelijkheid in het verkeer, de inrichting van de weg moet aansluiting vinden bij het gebruik, dus 30 km per uur op de plekken waar dat logisch is gezien de inrichting en de verkeersdeelnemers, maar niet zomaar overal. Op plekken waar de logica ontbreekt, zal het alleen maar zorgen voor ergernissen en juist verkeerd gedrag stimuleren. Dit geldt ook voor drempels en andere verkeersremmende maatregelen. De motie ‘Hobbel weg!’ was negen jaar geleden mijn eerste motie die werd aangenomen en wij zien geen reden om van dit principe af te wijken. Het gaat immers niet om een verbod, maar om terughoudendheid en we zijn heel tevreden met de resultaten. Het mooiste voorbeeld is de herinrichting van de Bennebroekerweg in Zwaanshoek, geen enkele drempel en toch een goede verkeersremmende werking. Punt 2 is de veiligheidsbeleving. Het moet niet alleen om de harde getallen draaien omdat veel ongevallen niet worden geregistreerd en bijna-ongevallen al helemaal niet. Het is hier al vaker gezegd en we zien ook dat het college dit intussen serieus neemt, dat zegt in zijn input dat objectieve en subjectieve veiligheid hand in hand gaan. Tot slot monitoring en dan hebben we het niet over het monitoren van verkeer, maar over de resultaten van het actieplan. We zien graag duidelijke indicatoren en methoden waarmee we kunnen meten hoe effectief onze aanpak daadwerkelijk is. Voorzitter tot slot, wij hopen dat de inbreng van de fracties bijdraagt aan het actieplan en dat er vanavond ook goed wordt geluisterd. Als deelnemers aan het verkeer in Haarlemmermeer zijn we hier allemaal ervaringsdeskundigen en laat de wethouder eerder vanavond het belang hiervan te hebben onderstreept. Het CDA wil niet afsluiten zonder het college te danken voor zijn input. Daarin zit een aantal mooie suggesties zoals het stimuleren van het op voeten en fietsen naar school gaan want daar begint het mee. Ik verwees al naar de groep 7-leerlingen, als je niet op de fiets of te voet naar school gaat, raak je ook niet goed op de hoogte van de gevaren in het verkeer. We kijken uit naar een mooie sessie en ook naar het actieplan uiteraard. Dank u wel.

De VOORZITTER: Dank u wel mijnheer Van der Peet. Mevrouw Smand, gaat uw gang.

Mevrouw SMAND: Dank u wel voorzitter. Misschien een iets ander begin dan gebruikelijk voor zo'n sessie, maar ik wil u meenemen naar oktober 2023, nog niet zo heel lang geleden. Ik reed de straat uit met mijn auto op weg naar mijn werk. Mijn buurvrouw kwam op de fiets de straat inrijden en zij hield mij staande. Ik stapte uit de auto en ze begon onmiddellijk een heel aangrijpend verhaal over haar zoon die op de fiets door een auto is geschept. Hij lag in coma in het ziekenhuis met zwaar hersenletsel en allerlei andere verwondingen. Daar wil ik eigenlijk voornamelijk even bij stilstaan, welke impact dit heeft op een gezin en de omgeving en dat het ongelooflijk belangrijk is om dat niet uit het oog te verliezen. Mijn buurjongen van midden 20 heeft heel lang op de IC gelegen, heeft zware operaties gehad en moest revalideren. Hij is inmiddels een beetje op de been, maar mijn buurman zegt wel 'ons leven is verwoest'. Wij spreken hier niet over individuele casuïstiek, maar ik vind dit wel een voorbeeld van wat de gevolgen van verkeersongevallen voor met name fietsers kunnen zijn. Die zijn enorm en ik denk dat we echt alles op alles moeten zetten om de verkeersveiligheid echt beter te maken. Dan haak ik even in op wat de mijnheer Van der Peet van het CDA aangaf, waar zit het hem dan in? Vooral in gedrag, dat is een belangrijk onderwerp, inzetten op gedragsverandering, maar ook bewustwording van jongs af aan is ongelooflijk belangrijk. Dat lees ik ook terug in het plan, maar dat heeft wat D66 betreft ook wel een hele hoge prioriteit. Verder weten we uit onderzoeken ook dat de meeste ongelukken op kruisingen gebeuren en ik denk dat we ze allemaal eens langs moeten lopen en eens kijken of ze goed ingericht zijn. Ik rond bijna af. Een uniforme weginrichting is een must, een fietser die op een stukje fietspad rijdt, dan weer op de rijweg en dan weer op een stukje fietspad helpt niet als het gaat om veiligheid. Dat is wat D66 betreft de derde prioriteit. Na dit ongeluk rijd ik nooit meer harder dan 30 km per uur in de bebouwde kom, hoeveel haast ik ook heb en dat is mijn eigen gedrag. Je kijkt anders naar het verkeer als het heel dichtbij komt, maar laat het alsjeblieft niet zover komen.

De VOORZITTER: Dank u wel mevrouw Smand. Mijnheer Sulmann, GEZOND Haarlemmermeer, gaat uw gang.

De heer SULMANN: Dank u wel voorzitter. Iedereen vindt verkeersveiligheid belangrijk, maar verkeersonveiligheid wordt vooral veroorzaakt door gedrag, 90% zelfs. Vinden wij verkeersveiligheid dan wel zo belangrijk? Het zal er wel mee te maken hebben dat iedereen een eigen inschatting van veiligheid maakt, de een vindt dat hij met 80 km per uur door een woonwijk kan scheuren omdat hij een goede chauffeur is en nog nooit een ongeluk heeft gehad en de ander rijdt met een baby-on-boardsticker op de bumper, terwijl de kinderen al lang studeren. Verkeersveilig ben je dus zelf. Om ons gedrag te beïnvloeden, wil het college gedragscampagnes inzetten en meer gebruik maken van nudging. Handhaving is het sluitstuk, dat wordt pas ingezet als de eerdergenoemde gedragsbeïnvloeding niet helpt. We lezen ook dat handhaving afhankelijk is van restruimte in de capaciteit en dan vraag ik me toch af of de reden om handhaving te zien als sluitstuk niet gewoon is gebaseerd op geld en capaciteit. Handhaving is wel uiterst effectief, neem bijvoorbeeld de trajectcontroles op de snelwegen. Iedereen houdt zich aan de snelheid behalve misschien een verdwaalde toerist en het aantal ongelukken daalt dan ook drastisch. Mijnheer Van der Peet van het CDA zei het ook al, de vier grote gemeenten hebben gevraagd of zij juist in het kader van verkeersveiligheid de bevoegdheden van gemeenten kunnen uitbreiden met het handhaven op snelheid, onder andere door middel van het plaatsen van eigen flitspalen. De vier grote gemeenten vinden dat op deze manier effectiever opgetreden kan worden tegen snelheidsovertredingen om zo het aantal verkeersslachtoffers te laten dalen. Daarbij lijkt ons dat capaciteit een minder groot probleem is omdat de platte boa-pet niet zelf aan de kant van de weg hoeft te staan. We vragen ons af of Haarlemmermeer zich moet aansluiten bij dit verzoek van de vier grote gemeenten, wat ons betreft in ieder geval wel. Dan sluit ik af. Misschien kan de portefeuillehouder nog even de mening van het college geven over de aftel-VRI's en of wij die misschien breder moeten gaan inzetten. Dank u wel.

De VOORZITTER: Dank u mijnheer Sulmann. Mijnheer Vermeulen van Forza!

De heer VERMEULEN: Dank u wel voorzitter. Voorzitter, of we kaders willen meegeven om de verkeersveiligheid in onze gemeente te verhogen. Veiligheid op welk gebied dan ook is belangrijk en zal altijd een speerpunt van Forza! Zijn. Het is belangrijk om gebruikers en omwonenden hier actief bij te betrekken. In het schrijven van 5 maart jl. konden we lezen welke onderzoeken zijn gedaan, welke conclusies kunnen worden getrokken en aan welke oplossingen wordt gedacht. Menselijk gedrag ligt ten grondslag aan 90% van de ongevallen, laat dit dan in de aanpak hét speerpunt zijn. Fysieke controles tonen keer op keer aan dat deze het meest effectief zijn op gedrag, geen administratieve afhandeling, maar staande houden en het gesprek aangaan. Er is aangegeven dat er geen mensen zijn om deze taken uit te voeren, te weinig blauw en een zeer beperkte hoeveelheid boa's in onze gemeente. Laten we er ondanks alle goede bedoelingen voor waken dat we door de uitbreiding van taken een tweede politiekorps van onze boa's maken en Forza! wil aan 'geen knaken, geen taken' graag 'geen nieuwe wensen zonder extra mensen' toevoegen. Ieder raadslid kan in zijn of haar woonkern de knelpunten in het verkeer benoemen, maar ook hier zullen na analyse veelal de conclusies zijn dat de oorzaak toch echt gedrag blijkt te zijn, borden worden genegeerd, er wordt te hard gereden, er wordt geen voorrang verleend, mensen zijn afgeleid, et cetera. Forza! is het eens met de stelling dat te veel campagnes campagnemoe maakt, voer deze gedoseerd en gericht op de juiste momenten, zoals de jaarlijkse bietencampagne over gladde wegen. Het woud aan borden en aanwijzingen langs de wegen zou wat ons betreft kunnen worden gekapt, alleen werkelijk noodzakelijke borden en verkeerstekens moeten blijven staan. Luister ook naar omwonenden en gebruikers van knelpunten. De rotonde aan het Beursplein is een schoolvoorbeeld van hoe het niet moet. Waar uit het onderzoek van het bureau van de verkeersexpert blijkt dat de huidige inrichting van deze rotonde de meest veilige is, blijkt tot op de dag van vandaag dat de inwoners hier anders over denken en dat veel ongelukken bijna gebeuren, maar die komen niet in de statistieken. Ik zie aan de voorzitter dat ik nu moet stoppen.

De VOORZITTER: Dank u wel mijnheer Vermeulen. Mijnheer Salhi van de HAP.

De heer SALHI: Dank u wel voorzitter. We hebben verkeersveiligheid allemaal hoog in het vaandel en dat los je niet op met een enkele maatregel, dat moeten er meer zijn en het moet ook integraal worden benaderd. Verkeersveiligheid is een gezamenlijke verantwoordelijkheid, voorop staat dat de overheid verantwoordelijk is voor een veilige infrastructuur en maatregelen waardoor elke verkeersdeelnemer zich vrij en veilig kan bewegen. De weggebruiker heeft op zijn beurt ook een verantwoordelijkheid, namelijk zich aan de gestelde regels houden. Met andere woorden, iedereen moet zijn verantwoordelijkheid nemen en als dat niet gebeurt, moet daar iets tegenover staan. Het sluitstuk van alle maatregelen is handhaving en dat doe je niet tweemaal per jaar tijdens een controle op bijvoorbeeld fietsverlichting. Nee, dat moet een onderdeel van een dagelijkse routine worden en dat moet in je systeem zitten, herhalen, herhalen, herhalen, maar ook op preventie inzetten. De bekende hotspots moeten dus niet achteraf, maar veel eerder worden aangepast. De prioritering van de boa's is een struikelblok. Uit de voorlichting blijkt dat de aanpak van de verkeersovertredingen op dit moment niet of nauwelijks prioriteit heeft ondanks dat we vinden dat daar het nodige aan moet worden gedaan. Bovendien is er geen geld voor het opleiden van de boa's in verband met de extra bevoegdheden. Een van de vragen van het CDA is wat er niet mag ontbreken in het plan van aanpak. Wat HAP betreft is dat er een en wat daarvoor nodig is, wil ik graag in de tweede termijn met de collega's bespreken. De twee andere vragen komen ongetwijfeld in de tweede termijn aan de orde. Dank u wel voorzitter.

De VOORZITTER: Dank mijnheer Salhi. We gaan naar de PvdA, mevrouw Hussain.

Mevrouw HUSSAIN: Ja, voorzitter dank u wel. Ik denk dat iedereen het er wel over eens is dat het veilig moet zijn, maar hoe? We hebben input gekregen en wat ons eigenlijk het meeste opvalt en tegelijkertijd ook zorgen baart, is dat het gedrag in het verkeer voor 90% van de ongevallen zorgt. Wat onze fractie betreft krijgt de aanpak daarvan uiteindelijk de hoogste prioriteit en dat begint bij een effectieve inrichting van de infrastructuur waarbij iedere verkeersgebruikers zijn of haar eigen pad heeft dat goed onderhouden is, of dat nu een voetgangerspad, een fietspad of een weg is. Bij die effectieve inrichting willen we dat de inwoners worden gestimuleerd om te voet of op de fiets verder te gaan, dat maakt het al een stuk veiliger. Wat onze fractie betreft kijken we ook naar bepaalde plekken waar de meeste ongelukken gebeuren, of dat nou bij een school of gewoon bij een kruispunt is. We moeten uiteindelijk misschien ook een 30km-zone hanteren of bepaalde wegen op gezette tijden afsluiten, dat is misschien uiteindelijk een gegeven, maar ook dat zal er uiteindelijk niet helemaal voor zorgen dat het verkeer veiliger wordt als alle verkeersregels iedere keer worden weggewuifd. Wat ons betreft blijft dan ook de grootste focus op de educatie want uiteindelijk nemen we allemaal deel aan het verkeer. Merken we uiteindelijk dat het er bij onze inwoners toch bij inschiet dan zetten we extra op die educatie in, of dat nou op school of op de weg is of dat het uiteindelijk aan huis moet. We willen er wel voor waken dat het educatie wordt die altijd maar weer op dezelfde wijze terugkomt, zoals smileys langs de weg. Een gerichte educatie in de wijk of op bepaalde wegen lijkt ons daarom het meest voor de hand liggen en onderzoek moet uiteindelijk uitwijzen welke methode uiteindelijk het handigst is. Tot zover voorzitter.

De VOORZITTER: Dank u wel mevrouw Hussain. We gaan door naar mijnheer Spijker, EEN Haarlemmermeer.

De heer SPIJKER: Wilt u dat ik met…

De VOORZITTER: Ik schors de vergadering even.

Schorsing

De VOORZITTER: Dames en heren, dank allen voor de attentheid, we gaan de sessie vervolgen. We waren gebleven bij mijnheer Spijker en we gaan nu naar mevrouw Kliphuis, VVD.

Mevrouw KLIPHUIS: Dank u wel voorzitter. Het CDA heeft ons drie vragen gesteld: wat zien wij als de grootste risico's, waaraan moeten we aandacht besteden en wat mag er echt niet ontbreken? Het grootste risico hebben we hier al vrij mooi toegelicht en 'mooi' is niet het goede woord, het was een aangrijpend verhaal van mevrouw Smand dat we, denk ik, allemaal delen. Minder ongevallen en minder slachtoffers betekent ook minder van dit soort aangrijpende verhalen, daarvoor doen we het en die risico's zijn nog steeds groot, we zien nog steeds blackspots in onze gemeente en niet alleen op onze gemeentelijke wegen, maar helaas ook op een aantal provinciale en rijkswegen die door onze gemeente lopen. Dat zijn de risico's en met name de kwetsbare gebruikers van ons wegennet lopen het meeste risico om slachtoffer te worden en ook het meeste risico op letsel. Waarvoor willen we aandacht als we het hierover hebben? Als eerste willen we aandacht voor het feit dat een deel van de monitoring van de blackspots eigenlijk alleen bestaat uit data over de hoeveelheid ongelukken die daar gebeurt en dat die nog niet voldoende worden verrijkt met welke plekken mensen als het minst veilig ervaren. Dat pleidooi is hier al een paar keer gehouden, we moeten vooral de beleving van veiligheid ook bij die blackspots meenemen want als mensen zich niet veilig voelen, gaan ze zich anders gedragen. Ook hier is gedrag vaak het begin en dat ligt er niet alleen aan dat mensen slecht zijn en denken 'ik ga hier nu eens keihard rijden', maar dat gedrag wordt ook uitgelokt omdat de weg niet goed is ingericht en het komt ook doordat mensen zich op die plek niet veilig voelen. Dat is belangrijk als we het over aandacht hebben en wat ik ook belangrijk vind wat betreft aandacht is het volgende. Als je gedrag dat een van de grootste oorzaken is, wilt aanpakken dan moet je weten waar dat gedrag precies vandaan komt, welke wetenschappelijke

onderbouwing ervoor is, welke interventies bij dit gedrag specifiek helpen en hoe wordt gemonitord of die interventie effect heeft, daar wil ik aandacht voor. Wat mag er niet ontbreken? Dan begin ik met dat we als uitgangspunt hadden dat we tien knelpunten per jaar zouden aanpakken en dat ik nu in de stukken lees dat er nog maar vier tot zes knelpunten worden aangepakt. Dus wat niet mag ontbreken is dat we die doelstelling weer hoog zetten. We hebben extra geld vrijgemaakt en dat betekent ook dat er extra knelpunten moeten worden opgelost. Wat ook niet mag ontbreken, is een goed uitgangspunt voor waar en onder welke voorwaarden wel 30 km per uur mag worden gereden en welke inrichting daaraan ten grondslag ligt. We hebben in Badhoevedorp geleerd dat het geen veilige weg wordt als je een weg een 30km-weg noemt, maar er toch een gebiedsontsluitingsweg van maakt en we moeten afspreken hoe zo'n veilige weg eruitziet. We willen ook een goede afspraak over drempels. We hebben een mooie motie over zo min mogelijk drempels en toch vragen al onze inwoners die op een plek wonen waar hard wordt gereden: wilt u voor de deur van mijn buren een drempel aanleggen want dan heb ik geen trillingen, maar dan rijden ze wel minder hard. We moeten ook goed kijken wanneer zo'n drempel daadwerkelijk een goed idee is en of die ook helpt want nu wordt een drempel soms als een walhalla gezien terwijl dat niet zo is. Wij hebben niet voor niets een motie gesteund en we willen dat gesprek wel weer hebben. Wat niet mag ontbreken, is die goede monitoring want alleen met goede monitoring en het snel kunnen bijschakelen met de verschillende instrumenten die we hebben, kunnen we daadwerkelijk verschillende soorten knelpunten met verschillende soorten oorzaken van verkeersonveiligheid aanpakken. Dank u wel.

De VOORZITTER: Dank u wel mevrouw Kliphuis. Dan mevrouw Roos van Forum voor Democratie.

Mevrouw ROOS: Dank u voorzitter, het is heel mooi dat ik na mevrouw Kliphuis kom. Ik kan me helemaal vinden in haar verhaal, het lijkt mij heel duidelijk dat inderdaad verkeersveiligheid voor iedereen erg belangrijk is en het is van wezenlijk belang dat daar een goede aanpak voor komt. Bedankt ook voor het aanvragen van de sessie. Zoals mevrouw Kliphuis zei, willen we ervoor waken dat je overal een 30km-zone van maakt en je straks krijgt te maken met Amsterdamse toestanden, dat brengt eigenlijk niets. Het lijkt me duidelijk dat het hier eigenlijk om gedrag gaat. We moeten er wel duidelijk over zijn dat we hier natuurlijk geen rubberen tegelparadijs kunnen maken. Het verkeer blijft slachtoffers eisen, daar kun je gewoon niet omheen, maar we kunnen het aantal slachtoffers wel zo klein mogelijk maken en het gedrag beïnvloeden. Daar laat ik het bij voorzitter.

De VOORZITTER: Dank u wel mevrouw Roos. De heer Boerman, GroenLinks.

De heer BOERMAN: Ja, dank u wel voorzitter. Ik wilde bijna beginnen met te zeggen dat we het gelukkig allemaal eens zijn over het belang van verkeersveiligheid, maar nu hoor ik mevrouw Roos zeggen dat we hier geen rubberen tegelparadijs kunnen neerleggen. Volgens mij gaat het daar juist wel om en zouden we daar veel meer moeten ophalen. Ik ben erg blij te horen dat heel veel mensen hier zeggen dat we naar nul slachtoffers moeten streven en dat streven is niet alleen het uitspreken, daarvoor moet je ook echt iets doen. Volgens mij gaat deze sessie daarover en ik ben erg blij dat de heer Van der Peet die heeft aangevraagd. Als Haarlemmermeer in de krant komt, gaat het veel te vaak over verkeersongevallen, een botsing hier, een botsing daar, een auto te water en noem maar op. Ik heb het even opgezocht op waarstaatjegemeente.nl en Haarlemmermeer staat in Nederland op de zesde plek qua totaal aantal ongevallen en per 1000 inwoners op een al even beschamende zevende plek. Dat zien we heel graag anders en dat moet anders, daarom zijn we ook blij met deze sessie. Dit onderwerp heeft hier al jarenlang veel te weinig aandacht gekregen omdat mensen willen doorrijden en geen rubberen tegelparadijs willen. Deze sessie is vooral bedoeld om de prioriteiten van de raad kenbaar te maken en dan gaat het wat ons betreft vooral om de olifant in de kamer, soms zelfs vrij letterlijk want het gevaar op de weg is niet die fatbike, die oudere op de e-bike, een kind dat zomaar oversteekt of de bus die het CDA noemde, maar het gevaar op de weg heeft meestal vier of meer wielen en weegt soms

wel 2000 kilogram of meer. Dat hebben we wat ons betreft veel te lang en veel te gemakkelijk te veel ruimte in de openbare ruimte gegeven met veel ongevallen tot gevolg. Bovendien spelen daardoor steeds minder kinderen buiten en mogen steeds minder kinderen zelf naar school fietsen en is het in deze gemeente bijna onmogelijk geworden om als wandelaar een zebrapad over te steken, ook dat is de realiteit. Daar zou wat ons betreft de prioriteit moeten liggen en niet gratuit oproepen tot ander gedrag, maar een andere inrichting van de openbare ruimte. Beteugel de auto, te beginnen met veel meer 30km-zones in de bebouwde kom en fietsstraten ten gunste van de leefbaarheid en de veiligheid en waar dat eventueel doorstroming kost, dan kost dat maar doorstroming. Daar zullen wij het totale plan dat later in 2024 komt dan ook op toetsen.

De VOORZITTER: Mevrouw Kliphuis, gaat uw gang.

De heer BOERMAN: Gaat dit niet van mijn tijd af?

Mevrouw KLIPHUIS: Dank u wel voorzitter. Nee, dit gaat van mijn tijd af. U zegt 'als het ten koste gaat van de doorstroming dan gaat het maar ten koste van de doorstroming', maar dit gaat ook ten koste van de doorstroming van de hulpdiensten. Dat is ook van invloed op die tien minuten waarbinnen u moet worden gered als u een hartstilstand krijgt. Bent u bereid om ook dat offer dan op alle plekken te brengen?

De VOORZITTER: De heer Salhi.

De heer SALHI: Eén correctie, toevallig weet ik dat, de hulpdiensten hebben wat dat betreft vrijstelling.

De VOORZITTER: Mijnheer Boerman, bent u daarmee geholpen?

Mevrouw KLIPHUIS: Mag ik iets corrigeren? De hulpdiensten hebben vrijstelling om tot 20 km per uur sneller dan de toegestane snelheid op die weg te rijden. Dat betekent dat ze op een 30km-weg 50 km per uur en op een 50 km-weg 70 km per uur mogen rijden, ze hebben geen volledige vrijstelling om zo snel mogelijk over een weg te rijden.

De VOORZITTER: Mijnheer Boerman, een hartaanval en wat gaan we dan doen?

De heer BOERMAN: Bij een hartaanval gaan we die mensen helpen, volgens mij is dat zo, blijft dat zo en gebeurt dat op heel veel plekken ook gewoon zo. Sterker nog, ik denk dat het zelfs het aantal ongevallen omlaag zal brengen. Ik ken een aantal cijfers waaruit blijkt dat het netto levens redt in plaats van levens kost en het scheelt ook gewoon als hulpdiensten wel kunnen doorrijden, dus het scheelt ook als er minder auto's op die weg rijden. Er wordt heel gemakkelijk gezegd 'en die hulpdiensten dan', maar dat is gewoon niet aan de orde. We zijn echt niet de eerste in Nederland die de maximumsnelheid op bepaalde wegen 30 km per uur wil maken. Ik mag nu gewoon doorpraten in antwoord op mevrouw Kliphuis toch?

De VOORZITTER: Ik denk dat mevrouw Smand daar ook iets over wil zeggen.

Mevrouw SMAND: Toch even. Als we het hebben over de vragen die het CDA stelde, we maar beperkt de tijd hebben en we weten dat gedrag een hele belangrijke component is dan vraag ik me toch af of we nu niet in een discussie over allerlei technische maatregelen komen terwijl we het vooral over gedrag moeten hebben. Natuurlijk zijn hulpdiensten erg belangrijk, maar mijn oproep is eigenlijk om geen tijd te verbranden aan andere onderwerpen dan de vragen die aan ons gesteld zijn.

De VOORZITTER: Ik proef geen vraag, maar meer een advies. Mijnheer Boerman, gaat u verder. Wilt u afronden?

De heer BOERMAN: Ik proef wel een vraag. Ik denk dat gedrag en inrichting heel erg samenhangen, wij als gemeente gaan over de inrichting en ik denk dat we ons daarop zouden moeten focussen. Laat ik ook zeggen dat we in Nederland niet minder zijn gaan roken doordat we heel veel antirookcampagnes hebben gehad, maar omdat we daar beleid op hebben gevoerd, we het op heel veel plekken gewoon hebben verboden en het duurder hebben gemaakt, zo werkt het. Dat soort dingen scheelt en in die zin denk ik dat ik daarmee wel genoeg meegeef wat wij straks graag in het beleid terugzien en dat zijn dus niet meer campagnes want die campagnes op scholen zijn allemaal leuk, maar dat is niet de kant die we op willen. Ik ben nu even aan het typen om mijn verhaal af te maken, maar volgens mij zijn we er bijna. Er is al iets over de scholen gezegd. Ik sluit af met de oproep om dit beleid vooral samen vorm te geven, onze inwoners weten namelijk meestal heel goed waar in hun wijk de onveilige plekken zijn en betrek hen daar dan ook bij of kijk overal waar een Victor Veilig staat en ga daar in ieder geval met de mensen in gesprek. Zij weten drommels goed waar de gevaren schuilen.

De VOORZITTER: Dank u wel mijnheer Boerman. We komen bijna aan het einde. Mijnheer De Ruiter, wilt u ook nog een bijdrage leveren?

De heer DE RUITER: Als het mag voorzitter. Ik heb nog wel een paar opmerkingen, vooral naar aanleiding van het laatste betoog van mijnheer Boerman. We hebben het van bijna alle sprekers hier gehoord vanavond, de grootste oorzaak van verkeersonveiligheid is gedrag. Het menselijk gedrag is nu eenmaal complex, het is niet eenvoudig om dat bij te sturen en dat gaat zeker niet gebeuren door mensen van vier wielen naar twee wielen te dwingen want die vier wielen hebben een doel. Dat kan voor een deel met handhaving, maar dan moet er wel een reële pakkans zijn en een bestraffing moet ook tot inzicht bij de dader leiden, het aangrijpende verhaal van mijn buurvrouw mevrouw Smand onderstreepte dat nog maar eens. Gewoon een bonnetje sturen en nog maar eens € 80,00 aan de verkeersveiligheid bijdragen, snijdt in de ogen van de fractie van BVNL echt geen hout en het moet ook niet gelijk komen te staan aan automobilistje pesten, zoals mijnheer Boerman voorstelt of om de gemeente verantwoordelijk te maken voor nog meer…

De VOORZITTER: Mijnheer De Ruiter, mag ik u even onderbreken? Een interruptie van mijnheer Boerman.

De heer BOERMAN: Er worden mij nu woorden in de mond gelegd die ik heel vervelend vind. Volgens mij hebben wij het hier vanavond over de verkeersveiligheid en is mijn doel hier, zoals ik onderstreepte, nul verkeersongevallen. Ik vraag aan de heer De Ruiter hoe hij denkt tot die nul verkeersongevallen te komen.

De heer DE RUITER: Ik denk dat dit een utopie is, dan moeten we allemaal in bed blijven liggen, mijnheer Boerman. Mijn moeder zei vroeger 'als de hemel naar beneden valt dan hebben we allemaal een blauwe hoed', als we ons leven willen leiden zoals we dat leiden dan zullen we risico's moeten accepteren. Als dat een antwoord op uw vraag kan zijn, wil ik mijn betoog afronden, ik heb nog één of twee zinnen. Ik was bij de flitspalen. Ik vind het een bijzonder slecht plan om als gemeente zelf flitspalen te plaatsen of te beheren want we zien bij het parkeerbeleid al wat er dan gaat gebeuren, dan wordt het een financieel sluitstuk en dan kunnen we op het gedrag van de gemeente wijzen. Daarbij wil ik het bij laten.

De VOORZITTER: Mijnheer De Ruiter, ik denk toch dat u mijnheer Boerman een heel klein beetje op uw dak krijgt.

De heer BOERMAN: Ja, ik loop hier toch wel tegenaan. Ik hoorde mijnheer De Ruiter zeggen dat we het moeten accepteren, maar hij zegt ook 'tegelijkertijd hoor ik naast me een aangrijpend verhaal' en daar heb ik moeite mee. Ik vraag me af of hij daar dan blijkbaar geen moeite mee heeft en of we dat dan maar moeten accepteren.

De VOORZITTER: Mijnheer De Ruiter.

De heer DE RUITER: Ik denk dat dit de dingen zijn die het leven bepalen mijnheer Boerman. Nogmaals, als we dat willen vermijden dan moeten we gewoon allemaal in bed blijven liggen, dan kunnen we ook niet hier naar dit huis komen en vanavond terug naar huis want ook elektrische fietsen leiden tot dodelijke ongevallen, we hebben deze week helaas nog een dodelijk ongeval met een scooter gezien. Die dingen blijven onvermijdelijk, die horen bij het leven.

De VOORZITTER: Ik wil de eerste termijn afronden met de mededeling dat SRH en de ChristenUnie-SGP afwezig zijn in deze sessie. Voordat ik naar het college ga voor de vragen, wil ik u meegeven dat ik zojuist het bericht heb ontvangen dat het toch weer goed met mijnheer Spijker gaat. Daarvan wilde ik u even op de hoogte brengen. Mevrouw de portefeuillehouder hebt u voldoende informatie gekregen? Volgens mij wel, gaat uw gang.

Wethouder RUIGROK: Ja, dank u wel voorzitter. Dit was voor mij natuurlijk een mooie sessie. De vorige sessies voelden altijd een beetje als een soort overhoring, 'we stellen zo veel mogelijk vragen en weet u de antwoorden op te dissen', dit is natuurlijk echt een voorbeeld van een startnotitie waarin het college aangeeft graag een beleidsstuk over verkeersveiligheid te willen maken en laten we dan ophalen wat u belangrijk vindt. Het CDA heeft drie vragen gesteld en ik hoorde een aantal zaken die we echt goed kunnen meenemen. Het geeft ook wat meer inzicht in bijvoorbeeld specifieke vragen die wij over de ‘Hobbel weg!’ hadden, dat dit niet echt een verbod maar meer terughoudendheid is. Mevrouw Kliphuis gaf ook aan: als die drempel daadwerkelijk een snelheidsverlagend effect heeft, laten we dan ook echt kijken of die tot de mogelijkheden moet behoren. Mijnheer Sulmann sprak over de aftel-VRI's die we moeten meenemen. Forza! noemde nogmaals de Beursrotonde. Ja, het aantal ongevallen is gehalveerd en er is gelukkig niet meer een nummer 1-ongevallenlocatie, maar het blijft natuurlijk altijd aandacht vergen. U gaf al een aanzet tot de handhaving. We kunnen boa's nu ook inzetten op de controle van fietsverlichting, bellen op de fiets, et cetera. U zei 'geen nieuwe wensen als je geen nieuwe mensen hebt'. Ik denk dat u dat kunt bespreken bij de handhavingsprioriteiten waarmee de burgemeester zal komen en waarin dat wordt meegenomen. Gedrag is echt een van de grootste oorzaken, u gaf dat zelf al aan, bijna 90% van de gevallen is op gedrag terug te voeren. Ik ben benieuwd waar uw voorkeur naar uitgaat, straffen of belonen. We hebben in het stuk bijvoorbeeld ook de beloonpalen meegenomen. Ik zie een…

De VOORZITTER: Ja, mijnheer Salhi, wilt u…

De heer SALHI: Het gaat over het vorige onderwerp, u mag het stuk eerst wel even afmaken.

Wethouder RUIGROK: Dank u. Ik zag toevallig net een leuk item over die beloonpalen. Die kunnen heel leuk zijn, maar bijvoorbeeld in Zweden hebben ze er een loterij aan verbonden en dat leidde ertoe dat mensen extra rondjes gingen rijden om maar zo veel mogelijk kans te maken op een prijs en dan heb je het verkeerde effect. Mevrouw Kliphuis roept op om juist te kijken naar wetenschappelijke onderbouwing van of maatregelen daadwerkelijk effect sorteren. In tegenstelling tot wat u zegt, 'hoe onveiliger je je voelt, hoe onveiliger je je gedraagt', weten we uit experimenten dat weggebruikers in zo'n shared space waarin je eigenlijk een soort chaos creëert extra alert reageren en dat daar juist extra

veilig wordt gedaan. Er wordt verschillend gedacht over 30km-zones. Ik krijg ook een aantal mooie quotes van u mee, 'verkeersveilig dat ben je zelf' en een over het rubberen tegelparadijs en elke dag is een nieuwe schooldag want ik wist niet dat die mannetjes Victor Veilig heten, dank daarvoor mijnheer Boerman.

De VOORZITTER: Mijnheer Salhi, gaat uw gang.

De heer SALHI: Even over de handhavers. Ik begrijp dat die prioritering bij de burgemeester ligt en die komt nog een keer aan de orde. We zouden het geld om die mensen op te leiden bij Verkeer en Vervoer kunnen halen.

Wethouder RUIGROK: Er is natuurlijk niet echt budget voor de opleidingskosten van de boa's, dat zouden we dan moeten bespreken. Wat ik wel al met de burgemeester heb besproken…, want ook daarover ontstond discussie, geen knaken, geen taken, maar daarvan werd wel gezegd 'doe het gewoon in het reguliere werk'. Als een boa iemand tegenkomt die geen fietsverlichting heeft, kan hij daar wel degelijk op worden aangesproken worden, maar er worden geen extra acties ingezet, 'we gaan een hele middag kijken of mensen bellend op de fiets zitten'. Ik moet nog even naar de kosten kijken, want die zijn niet in het budget van Verkeer en vervoer opgenomen.

De VOORZITTER: Tevreden neem ik aan? Ja, dan gaan we nu naar mevrouw Kliphuis.

Mevrouw KLIPHUIS: Ja, dank u wel voorzitter, ik wilde toch even iets rechtzetten. Ik had het bij het onveilig voelen niet over shared spaces, maar echt over de oversteekroutes waardoor mensen ander gedrag vertonen dan je wilt of over plekken waar het fietspad net niet lekker ligt waardoor mensen midden op de straat gaan fietsen en auto's andere manoeuvres maken. Het gaat specifiek over de inrichting waarin mensen een keuze maken waardoor de verkeersveiligheid nog verder verslechtert. De shared space is inderdaad wetenschappelijk bewezen, dat ben ik met u eens.

De VOORZITTER: Ik zie daar geen vraag uit voortkomen. Mijnheer Boerman, u hebt nog een aanvullende vraag.

De heer BOERMAN: Ja, een aanvullende vraag aan het college. We gaan het misschien nog wel een keer over die shared spaces hebben want die zijn nu weer wat omstreden. Ik zie ook wel het een en ander gebeuren, maar ik heb een aanvullende vraag, ik weet niet of dat ook nog kan. De wethouder zei dat de ongevallencijfers bij de rotonde zijn gehalveerd, maar bij mijn fractie leven ook nog vragen over hoe het zit met de herinrichting van de Fanny Blankers Koenlaan. Ik kan me voorstellen dat u daar nu niet op kunt antwoorden, maar een schriftelijk antwoord op de vraag of ook daar de ongevallencijfers zijn gehalveerd zou wel fijn zijn.

De VOORZITTER: Gaat uw gang.

Wethouder RUIGROK: Dat ga ik voor u na en neem ik met uw goedvinden in de voortgangsrapportage mee.

De VOORZITTER: Dan kijk ik heel even rond en kom ik toch weer bij de initiatiefnemer. Bent u tevreden mijnheer Van der Peet? U hebt drie vragen gesteld en u krijgt nog een keer de kans, althans richting de portefeuillehouder.

De heer VAN DER PEET: Richting de portefeuillehouder ben ik tevreden, de sessie was vooral bedoeld om in debat te gaan en vooral te zenden. De wethouder heeft bevestigd dat ze heeft geluisterd en ik

hoop de ambtenaren achter in de zaal ook want die moeten uiteindelijk met dit stuk aan de slag. Ik wil er wel een paar highlights uitpikken die zo nu en dan door de collega's zijn geuit. Ik denk dat we het over veel onderwerpen wel eens zijn, maar ik zie wel een interessante contradictie tussen wat de heer Boerman inbracht over de auto versus de fiets, ik hoorde hem zeggen dat fatbikes, ouderen op e-bikes en de bus het probleem niet zijn. Volgens mij onderschatten we dan de gevaren op het fietspad die er tegenwoordig steeds meer zijn. Onze smalle fietspaden zijn niet berekend op het huidige gebruik en dan hebben we het over een aantal hele bekende fietspaden op onze polderwegen, Daarover ben ik het niet met u eens, ik denk dat het een kwestie van en-en-en is. We hebben de vrijheid van bewegen in ons beleid staan, maar bij die vrijheid van bewegen horen ook gewoon risico's op al die onderdelen. We moeten niet doen alsof er geen verkeersrisico’s meer zijn als we als we uit de auto stappen want die zijn er wel degelijk en ik pleit er toch echt voor om ook eens goed naar de fietspaden en zeker ook naar de bussen te kijken want daar valt het gewoon ontzettend op, er is iets met de oversteekplekken bij de ov-verbindingen waardoor daar regelmatig ongevallen met bussen gebeuren. Volgens mij is er verder goede input gegeven.

De VOORZITTER: Ik kijk nog rond en ik probeer als voorzitter misschien nog een prikkeling. Zijn we tevreden, kennen we de grootste risico's? Dan ga ik hem afronden denk ik, maar goed. Mijnheer Boerman.

De heer BOERMAN: Laten we dan dat debatje maar even voeren. Ik zei net dat de fatbike het probleem niet is, die fatbike niet het grootste probleem is, laat ik het zo formuleren. Dat is een inschatting en ik hoop dat er in het beleid een goede onderbouwing komt van waar de risico's precies liggen. Ik denk dat we elkaar dan nog wel eens tegenkomen want dan zal het niet de fatbike zijn.

De VOORZITTER: Ik moet u even onderbreken. Mevrouw Kliphuis, gaat uw gang.

Mevrouw KLIPHUIS: Uit onderzoeken blijkt dat het gevaar op ernstig letsel bij ongelukken tussen fietsers en fatbikes misschien iets minder groot is, maar het aantal ongelukken gaat wel degelijk omhoog. Gedrag is daarbij niet voor niets een van de belangrijkste dingen, mensen kijken op de fiets nog steeds op hun mobiel en er wordt en masse door rood licht gefietst. Dat brengt fietsers in een vervelendere situatie dan een bus, een auto of een andere groep fietsers. Ik vind wel degelijk dat we ook naar de fietsers moeten kijken omdat ze onderling en ten opzichte van andere weggebruikers een gevaar creëren. Ik zit daar toch echt wat anders in en ik ben ondersteun ook het punt van de heer Van der Peet dat onze fietspaden op dit moment niet zijn ingericht voor de grootte en de zwaarte van sommige fietsen zoals elektrische bakfietsen, dat zijn gewoon grote kolossen. Daar maneuvreren andere mensen langs en dat levert op dit moment ook zeer gevaarlijke situaties op.

De VOORZITTER: Ik wil eerst even naar mevrouw Smand, die wacht al een tijdje.

Mevrouw SMAND: Een kleine aanvulling, een nuancering misschien. Ik denk dat het niet zozeer om het vervoermiddel, maar om de bestuurder gaat. Of je nou een fietsbestuurder, een scooterbestuurder of een busbestuurder bent, je bent een bestuurder en dat zijn allemaal mensen die hier en daar gedrag vertonen dat gevaar oplevert. Waar moet het accent dan liggen? Ben je een kwetsbare bestuurder, zit je op een scooter, een fiets of een e-bike, en let je zelf of een buschauffeur of een autobestuurder niet op dan ben je de sjaak want dan krijg je een aanrijding waarbij je zelf de klap opvangt. Dat zou ik heel graag als vertrekpunt willen nemen als het gaat om veiligheid, dat we als het gaat om een goede weginrichting juist op die groepen inzetten.

De VOORZITTER: Mevrouw Smand, ik moet u even onderbreken, Mijnheer Sulmann.

De heer SULMANN: Dank u wel voorzitter, als interruptie dan. Ik wil even iets aan mevrouw Smand vragen. Ik denk dat het heel juist is wat zij aangeeft, dat het inderdaad gaat om de bestuurder en vaak om snelheidsverschillen, of het nou een snelheidsverschil is tussen een e-bike en een fiets, tussen een e-bike en een auto of wat dan ook. Mijn vraag aan mevrouw Smand is wat we gaan doen, wat de oplossing is om te zorgen dat dit gedrag verandert. Misschien kan ze dat meenemen in haar betoog.

De VOORZITTER: Mevrouw Smand.

Mevrouw SMAND: We kunnen niet alles doen en ik denk dat we een keuze moeten maken: zonder belerend te zijn. Wie heeft bescherming nodig als het gaat om de weginrichting, stimulerende maatregelen en handhaving want we hebben het allemaal nodig. Als ik vanavond mijn dorp weer inrijd dan zie ik altijd weer die kinderen die van de sport komen en gewoon geen licht op hun fiets hebben. Dat weten we al heel lang en daar mag wat mij betreft ook wel een vette boete op want dat is vragen om problemen. Ik wil inzetten op die kwetsbare bestuurders, die kwetsbare verkeersdeelnemers.

De VOORZITTER: Mijnheer Salhi.

De heer SALHI: Ja, dat zou dan toch betekenen dat we toch meer moeten inzetten op handhaving en daarom vond ik het ook zo mooi dat in ieder geval de boa's extra bevoegdheden krijgen. Ik voel en ik proef hier dat daar niet zo veel prioriteit aan wordt gegeven terwijl ik denk dat deze mensen… We weten allemaal dat het de politie heel hoog zit, die doet tweemaal per jaar een controle op de fietsverlichting, maar daarmee ga je het niet redden. Het is nodig om juist de groep waarover we het nu hebben aan te spreken en soms is een boete een gepast middel om dat te doen stoppen. Ik zie ze soms met zijn vieren op een fatbike voorbijkomen.

De VOORZITTER: Mijnheer Salhi, ik moet u even onderbreken. Eerst wil mijnheer Vermeulen even kortsluiten op u en dan ga ik naar mijnheer De Ruiter.

De heer SALHI: Mag ik dan mijn zin wel afmaken?

De VOORZITTER: Dat mag.

De heer VERMEULEN: Ja, dank u voorzitter, ik heb een vraag aan de heer Salhi. Is de heer Salhi het met mij eens dat andere taken blijven liggen die voor onze inwoners net zo belangrijk zijn als we de boa's steeds meer op verkeersveiligheid gaan inzetten?

De VOORZITTER: Mijnheer Salhi.

De heer SALHI: Ja natuurlijk, daar moeten we een goed evenwicht in vinden en daar gaan we het heus wel een keer over hebben. We weten dat 90% gedrag is als het gaat om verkeersovertredingen, je zou daar een manier voor moeten vinden en een van die manieren is handhaven, dat hoeft niet elke dag maar dat moet wel gebeuren.

De VOORZITTER: Ik ga handhaven als een onderwerp neerzetten, maar ik wil eerst mijnheer De Ruiter de kans geven om op mevrouw Smand te reageren, anders raken we die kwijt.

De heer DE RUITER: Ja, dank u voorzitter. Niet heel specifiek op mevrouw Smand, maar ik hoorde mevrouw Smand toch ook zeggen dat de kinderen die van de sportvereniging komen, die zij dan tegenkomt en die ik ook tegenkom en zelfs de kinderen die ik ook zelf heb, en die zonder licht op hun fiets rijden een flinke boete moeten krijgen en ik hoorde mijnheer Salhi zeggen dat een boete een

effectief middel kan zijn om gedragsverandering te bewerkstelligen, maar is mevrouw Smand het dan niet met mij eens dat dit bij pubers echt niet gaat werken en dat je de ouders of de ouders en de pubers moet heropvoeden want het is levensgevaarlijk om zonder licht op de fiets te rijden. Is mevrouw Smand dat met mij eens?

De VOORZITTER: Mevrouw Smand, of u het met mijnheer De Ruiter eens bent.

Mevrouw SMAND: Ja en nee. Misschien ter verduidelijking van mijn pleidooi. Het is niet het een of het ander, we hebben het allemaal nodig, we hebben positieve incentives nodig, maar we hebben af en toe natuurlijk ook hele negatieve incentives nodig en die heten dan boetes, we hebben het allemaal nodig. Waar het mij om gaat is welke keuze we maken als het gaat om het beschermen van verkeersdeelnemers en dat zijn wat mij betreft fietsers, scooterrijders en voetgangers. Ik zou bijna zeggen het STOM-principe, maar dan in verkeersveiligheidstermen.

De VOORZITTER: Helder. Ik wil even een onderwerp adresseren, handhaven door boa’s, want volgens mij waren daar genoeg handjes voor. Mijnheer Van der Peet, gaat uw gang.

De heer VAN DER PEET: Dank u wel voorzitter. Als het gaat om handhaving, gaat het vooral om effectiviteit. In het verleden hadden we de blauwe zones waar elke dag een handhaver langs moest lopen om auto voor auto te controleren en tegenwoordig rijdt er een auto met 30 km per uur door de straat die dat allemaal automatisch kan meten. We moeten innovatie een kans geven en wat ik in mijn betoog zei, de G4 is bezig met verruiming van de mogelijkheden om bepaalde middelen bij de handhaving in te zetten zoals flitspalen, maar misschien komen er nieuwe technieken aan die de boa's gaan ondersteunen. We weten allemaal dat, los van de kosten, vooral het vinden van de mensen ontzettend lastig is want we hebben eigenlijk meer geld dan we boa's hebben. We vinden die mensen gewoon niet en ik denk daarom dat we ook echt gebruik moeten maken van de innovaties die er nu zijn, dat we op dat gebied een slimme volger moeten zijn. Wat al eerder werd gezegd, het blijft een mix van educatie en handhaving en vooral vooruitkijken. Ik geef voor het actieplan ook mee vooral in de spiegel te kijken in verband met een stukje demografie. Vorige week waren we in SugarCity waar het onderzoeksteam van de gemeente aan bod was en daar kun je ontzettend veel van leren. Een deel van generatie Z die nu veel op de fatbike op het fietspad is te vinden, gaat over twee, drie of vier jaar in een auto rijden en dan neemt het autoverkeer automatisch toe, of je dat wilt of niet, dat gaat gewoon gebeuren. Maak gebruik van de gegevens die er zijn om de risico's in te schatten voordat ze ontstaan, zodat we op tijd in actie kunnen komen.

De VOORZITTER: Mijnheer Van der Peet een heel mooi opstapje, maar ik ga eerst naar mevrouw Hussain.

Mevrouw HUSSAIN: Ja voorzitter, dank u wel. Ik hoorde net een beetje weerstand tegen handhaving en begrijp me niet verkeerd, ik weet dat we een tekort aan boa's hebben, dat is gewoon een probleem en de portefeuillehouder gaf net aan dat we daar ook geen budget voor hebben, maar stel dat we dat wel zouden hebben dan kunnen we dat ook koppelen aan gedrag want de mensen in het verkeer die roekeloos zijn of waar we last van hebben... Stel dat we diegenen er middels handhaving op kunnen wijzen 'je gaat nu te ver in het verkeer', misschien neem je die dan daarmee wel weg en kun je uiteindelijk kijken naar de mensen die overblijven die roekeloos in het verkeer blijven, hoe je dat op andere manieren kunt tackelen, misschien door in te spelen op het gedrag. Ik ben eigenlijk wel benieuwd, stel dat we geen discussie over het budget voor handhaving hadden, wat is dan de weerstand van de collega's om dat dan niet in te zetten?

De VOORZITTER: Dan mijnheer Boerman nog even.

De heer BOERMAN: Ja, even over handhaving. Laat ik het zo zeggen, ik zou zeer teleurgesteld zijn als we straks een verkeersveiligheidsplan hebben dat met name over handhaving gaat want met handhaving gaan we het namelijk niet redden. Met handhaving kun je hooguit een aantal problemen voorkomen, maar willen we echt naar die nul slachtoffers dan moeten we het echt op een andere manier dan handhaven doen. Handhaven kan achteraan, maar nooit vooraan, we moeten het hebben van de inrichting en eventueel van daarna nog wat gedragseducatie, maar de inrichting is echt het eerste.

De VOORZITTER: Helder mijnheer Boerman. De heer Vermeulen van Forza! wil nog iets toevoegen.

De heer VERMEULEN: Ja, dank u wel voorzitter. Ik ben het grotendeels met de heer Boerman eens, we kunnen wel over handhaving en uitbreiding van taken praten, maar dan doen we echt aan windowdressing want we hebben die mensen niet. Laten we ook niet gaan denken dat we die op korte termijn gaan krijgen en laten we ons echt concentreren op gedrag en inrichting. Je kunt die mensen ook gaan overvragen en we kunnen in deze gemeente zelf geen tweede politiekorps aanleggen.

De VOORZITTER: Dank mijnheer Vermeulen. Mijnheer Salhi, HAP.

De heer SALHI: Nog even een toevoeging. Er wordt gedaan of een handhaver de hele dag bezig is met controleren. Ik denk dat als dat eenmaal in het systeem zit, ik heb geprobeerd dat in mijn betoog over te brengen, je dat altijd de hele dag kunt meenemen. Zij kunnen onderweg zaken tegenkomen die iets met verkeer hebben te maken en ze kunnen een signaalfunctie hebben, het is gewoon een onderdeel dat je bij het geheel kan helpen.

De VOORZITTER: We gaan eerst even naar mijnheer Vermeulen, dan naar mijnheer Boerman en dan naar mevrouw Smand.

De heer VERMEULEN: Dank voorzitter, een kleine reactie op de woorden van de heer Salhi die zichzelf tegenspreekt. Hij zei net dat het echt de bedoeling is dat je het regelmatig doet omdat het anders niet werkt en nu zegt hij dat je het kunt aanpakken als je het tegenkomt. Ik ben het helemaal met het laatste eens en daar moet je hen ook voor opleiden, maar denk alsjeblieft niet dat we mensen vrij kunnen maken om een gerichte actie uit te voeren.
.
De VOORZITTER: Mijnheer Boerman.

De heer BOERMAN: Ik fiets vrijwel iedere dag in Graan voor Visch, daar heeft heel lang een smiley gestaan en de mensen rijden daar gewoon 70 km per uur. Daar kun je honderd smileys achter elkaar plaatsen, maar die mensen blijven 70 km per uur rijden. Daar ligt een vrijliggend fietspad naast de weg en dat is relatief veilig, maar met de inrichting kun je de snelheid wel naar beneden krijgen, veiliger inrichten, veiliger krijgen.

De VOORZITTER: Ja, we hebben nu fysieke handhaving en de inrichting. Mevrouw Smand, gaat uw gang.

Mevrouw SMAND: Toch nog een kleine aanvulling. Nogmaals, ik denk dat we het allemaal nodig hebben en dat we het moeten inzetten naarmate bijvoorbeeld handhavers beschikbaar zijn. We hebben het een keer voorbij horen komen en ik pleit er nogmaals voor om te luisteren naar inwoners die heel bekend zijn met bepaalde knelpunten, ook daar moeten we aandacht voor hebben. In mijn eigen dorp ligt een zebrapad met een verkeerslicht voor een school en de kinderen steken daar wel over, maar de mensen uit de omgeving steken altijd dertig meter verderop over. Daar is namelijk een kruising en dat zijn

ontsluitingswegen van woonwijkjes, zij lopen niet naar dat zebrapad en daar gaat het dan ook wel regelmatig mis. Misschien moet je daar iets doen. Dit is slechts een voorbeeld en ik denk dat mensen uit onze gemeente prima een gevarenlijstje kunnen aanleveren waar we heel serieus mee moeten omgaan.

De VOORZITTER: Dank mevrouw Smand, uw signaal is helder: luisteren naar de inwoners. Mijnheer Van der Peet, u wilt daar iets over zeggen.

De heer VAN DER PEET: Ja en ik dank mevrouw Smand voor dit geheugensteuntje want toen ik in de voorbereiding op deze sessies terugbladerde naar de motie ‘Hobbel weg!’ omdat die in de input van het college stond, kwam ik weer tot ontdekking dat we toen een meldpunt Probleemdrempel hebben ingesteld. Daar zijn toen 590 reacties op gekomen en als ik dit zo hoor, lijkt het me een heel goed voorstel om op eenzelfde manier een meldpunt Verkeersveiligheid in te stellen.

De VOORZITTER: Mijnheer Van der Peet, even een interruptie van mevrouw Kliphuis.
‘
Mevrouw KLIPHUIS: Ik wil u nog een geheugensteuntje geven mijnheer Van der Peet. Dat hebben we gedaan, we hebben namelijk een expliciet kopje voor verkeersveiligheid op het algemene meldpunt op de website gemaakt. Ik hoor het graag als u een apart meldpunt wilt instellen, maar we hebben dit al een keer expliciet besproken omdat we niet alle cijfers over onveilige situaties binnenkrijgen, maar alleen de cijfers over de ongelukken die uiteindelijk tot letsel leiden. Die discussie hebben we al eens eerder in de raad gevoerd.

De VOORZITTER: Luisteren, geheugensteuntjes. Mijnheer Van der Peet, help dat?

De heer VAN DER PEET: Ik zie dat vooral als regulier middel. Ik bedoel het meer als onderdeel van een campagne, dat de gemeente aan de slag gaat met een actieplan. Zo hebben we dat toen ook met die motie ‘Hobbel weg!’ gedaan. Dat was helemaal niet lang, er stond kort een website open waarop mensen op dit fenomeen konden reageren. Ik denk dat het goed is om dat in aanloop naar het actieplan ook te doen, gewoon verbijzonderde aandacht via de socials, die volledig inzetten om zo veel mogelijk mensen erbij te betrekken.

De VOORZITTER: Oké. Dat gezegd hebbende en op de klok kijkende, hebben we nog twintig minuten. Zijn er nog mensen die zeer enthousiast zijn? Mijnheer Boerman gaat uw gang.

De heer BOERMAN: Ja, laat ik iets anders in de strijd gooien. Ik had het in mijn eerste termijn over voertuigen van 2000 kilo. Auto's worden steeds zwaarder en dat is één ding, maar als je vroeger een aanrijding had dan lag je op de motorkap en tegenwoordig lig je er dan onder en dat heeft veel grotere gevolgen. Ik denk dat we het bij verkeersveiligheid ook over dit onderwerp moeten hebben en ik zie dat graag terug in het verkeersveiligheidsplan. Veel gemeenten zijn daarover bezig en kijken hoe ze dat kunnen terugdringen en hoe ze bijvoorbeeld kunnen differentiëren in parkeertarieven of andere mogelijkheden.

De VOORZITTER: Mijnheer Boerman, ik heb hem samengevat.

De heer BOERMAN: Hebt u hem door?

De VOORZITTER: Zwaardere auto’s en ik wil de grap…

De heer BOERMAN: Ja, zwaardere auto's zijn onveiliger.

De VOORZITTER: Mijnheer De Ruiter, gaat uw gang.

De heer BOERMAN: U mag hem doen.

De heer DE RUITER: Mijnheer Boerman, ik rijd in zo'n wat zwaardere auto en bent u het met mij eens dat dit onder andere door GroenLinks komt omdat die wil dat we allemaal op batterijen gaan rijden? Dat is namelijk de oorzaak van de toename van het gewicht van de auto's en we hadden het net over geheugensteuntjes, ik kan u ook melden dat de veiligheidssystemen in die auto... Ik let echt goed op, maar ik zit regelmatig met een platte neus tegen de voorruit omdat de auto uit zichzelf remt en niet eens voor een overstekend kind of zo, maar omdat hij een verkeersbord of een verdwaalde aanwijzing ziet. Dat leidt ertoe dat hij gewoon zelf ingrijpt.

De VOORZITTER: Helder mijnheer De Ruiter, we gaan door naar mijnheer Vermeulen van Forza!

De heer VERMEULEN: Dank u wel voorzitter, mijn buurman heeft hem net al ingeschoten.

De VOORZITTER: Zwaardere auto’s mijnheer Boerman.

De heer BOERMAN: Heel grappig allemaal, maar daar gaat het niet om, het gaat om mensenlevens. Ik heb het natuurlijk niet over elektrische auto's, maar over SUV's, als die je raken, ligt je er namelijk onder. Dat hoef ik hopelijk niet uit te leggen, dat is meestal iets erger dan als je op de motorkap ligt, bij elektrische auto’s is het vaak op de motorkap. Voor mij gaat het daarover en heel veel gemeenten denken na over welke maatregelen je daarvoor kunt nemen. Ik vraag of wij dat ook zouden willen in verband met de verkeersveiligheid die iedereen onderstreept. Als je het vraagt dan zegt iedereen in het verkeer altijd heel erg goed op te letten, ik hoorde het mijnheer De Ruiter zeggen, maar toch gebeuren er elke dag ongevallen. Het gaat er niet om dat je mensen vraagt om goed op te letten, maar het gaat erom dat je het goed inricht.

De VOORZITTER: Een heldere vraag mijnheer Boerman. We gaan naar mijnheer Van der Peet.

De heer VAN DER PEET: Ja, een interessant verhaal. We moeten ook gewoon realistisch zijn, wat kunnen wij als gemeente doen om bepaalde typen auto's te weren? Ik denk dat we die kant op gemeenteniveau echt helemaal niet op moeten, misschien wel landelijk. Veilig Verkeer Nederland, het wetenschappelijk instituut dat onderzoek doet, is continu met het rijk in gesprek over dit soort dingen en er wordt continu ontzettend veel aan die auto's verbeterd, maar laten we als gemeente Haarlemmermeer niet even een bord bij de Ringvaart neerzetten, 'u mag hier met uw SUV niet meer komen', dat is natuurlijk volkomen onrealistisch.

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

De heer DE RUITER: Ik onderschrijf het punt dat mijnheer Van der Peet maakte, dat was ook een van de punten die ik wilde maken, maar ik heb nog een ander punt waar ik mijnheer Boerman op wil wijzen. Iedereen let echt heel goed op in het verkeer want ik hoor heel veel mensen altijd vertellen wat anderen verkeerd doen, dus daar hebben ze heel goed op gelet. Omdat u mij rechtstreeks aansprak, wijs ik u er ook op dat ik heb gezegd dat ik goed oplet, maar niet dat ik alle ongelukken kan voorkomen en ik heb ook niet gezegd dat ik nog nooit een ongeluk heb gehad of mede heb veroorzaakt. Tot zover voorzitter.

De VOORZITTER: Oké, nog even naar de kern van de vraag van de heer Boerman: zijn er maatregelen te verzinnen om hele zware voertuigen toch ook een klein beetje verkeersveilig te maken? Dat is eigenlijk de vraag van mijnheer Boerman. Zijn er nog mensen die daarop willen reageren?

De heer SULMANN: Ja, dank u wel voorzitter. Het is wel een Duitse naam, maar je kunt die gewoon Nederlands uitspreken. Ik denk dat het voordeel van die hele grote zware SUV's is dat ze helemaal vol veiligheidsmaatregelen zitten, als iemand voor of achter je wat te dichtbij komt dan gaat hij piepen. Ik denk inderdaad dat een zware auto tot meerdere ongelukken kan leiden als daar de verkeerde in zit, maar die bestuurder wordt wel geholpen door allerlei veiligheidssystemen en misschien is een kleinere auto zonder die veiligheidssystemen wel onveiliger, ik weet het niet. Ik denk daarom dat het mijden van zware auto's niet echt heel veel helpt.

De VOORZITTER: Iemand anders nog op de prikkelende vraag van de heer Boerman? Mijnheer Boerman, ik denk dat u het afsluit.

De heer BOERMAN: Ja, dank u voorzitter. Mijnheer Sulmann, ik weet ook niet of zware auto's tot meer ongevallen leiden en dat was ook helemaal niet mijn insteek. Mijn insteek was ook geen bordje bij de Ringvaart waarop staat dat ze daar niet mogen komen, maar het is wel duidelijk dat die zwaardere auto in ieder geval leiden tot veel zwaardere ongevallen. Ik heb het al een paar keer gezegd, als je in aanraking komt met een gewone auto dan lig je op de motorkap en als je in aanraking komt met zo'n auto dan lig je eronder en dat is echt het verschil tussen leven en dood, dat is wat er aan de hand is. We kunnen het rijk volgen want het rijk denkt erover na en er zijn ook gemeenten die erover nadenken. Ik zou willen dat onze gemeente daar ook over nadenkt, maar ik proef hier dat onze gemeente dat blijkbaar niet wil ook al vinden we verkeersveiligheid allemaal van het allergrootste belang.

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

De heer VAN DER PEET: Dank u wel voorzitter. Wat ik ter afsluiting wil zeggen is dat we vooral ook aandacht moeten schenken aan die hele zware auto's, namelijk bussen, dat heb ik een aantal keren verteld, want daarvoor geldt het argument van de heer Boerman nog veel meer. Ook die zijn elektrisch geworden en ook nog zwaarder dan ze al waren. Dus nogmaals, maar ik denk dat het genoeg is gezegd, neem dat alstublieft mee in het actieplan.

De VOORZITTER: We hebben de verkeersveiligheid in deze sessie voldoende besproken. Ik dank de aanwezigen en ik sluit de vergadering.