VERSLAG VAN DE SESSIE VAN DE RAAD DER GEMEENTE HAARLEMMERMEER OP DONDERDAG 12 MEI 2022

Onderwerp: RV Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2023, monitoring mobiliteit en kredietaanvraag F200 (2022.0000701)

Voorzitter: dhr. T.M. Blom

De leden: dhr. M.L. Beusenberg, dhr. P.J. Boerman, dhr. H. den Butter, mw. M.K. Denie, mw. K. Kliphuis, dhr. P.C.I. Meijer, dhr. E.J. van der Peet, dhr. A. Salhi, mw. C.R. Smand, dhr. K. Sulmann, dhr. P.M. Vermeulen, dhr. M.H.C. Winkelhuis

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

Portefeuillehouder: mw. M.H. Ruigrok

Insprekers: Geen

De VOORZITTER: Goedenavond beste mensen, wij bespreken vanavond het uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2023, monitoring mobiliteit en kredietaanvraag F200. Ik neem aan dat de spreektijden bekend zijn en mijnheer Beusenberg wil beginnen met zijn bijdrage.

De heer BEUSENBERG: Ja dank u voorzitter. Het is niet gebruikelijk dat ik de eerste ben, meestal zit ik helemaal achteraan. Wat ik aan de wethouder wil vragen of eigenlijk aan het college is het volgende. De raad kan eigenlijk nooit tegen iets stemmen want dan houden we de hele boel op en wat mij betreft is een sessie over dit stuk dan eigenlijk niet zo relevant. Mijn fractie vindt het relevant dat de raad een totale uitleg krijgt over wat we eventueel kunnen controleren. Dat is geen wantrouwen hoor, helemaal niet, maar ik heb me wel eens laten vertellen dat je met allerlei aanbestedingsregels zit als je werkzaamheden moet verrichten en zou het college eens precies op papier willen zetten en aan de raad doen toekomen hoe die aanbestedingen en offertes precies in zijn werk gaan? Er wordt bij verschillende partijen aanbesteed, hoe gaat dit in zijn werk, krijgt degene die hier in de regio huist voorrang of ben je echt gebonden aan de Europese regelgeving om te zorgen dat die werkzaamheden verricht worden? Daar zou ik dan liever een sessie over willen hebben dan over dit want dit is in mijn optiek een loze sessie want nogmaals, wij moeten maar aannemen dat het dit kost en ik twijfel er niet aan dat het dit kost, maar ik kan niet volgen waar de onderbouwing zit en daar zou ik graag nog iets over willen horen. Dat was het.

De VOORZITTER: Dank u wel mijnheer Beusenberg. We gaan in de beantwoording van de portefeuillehouder misschien al wat horen en anders komt ze waarschijnlijk wel terug. Mijnheer Meijer van BVNL wil nu het woord.

De heer MEIJER: Dank u wel voorzitter. De fractie van BVNL Haarlemmermeer blijft zich verbazen over de aanpak van de rotonde bij het Beursplein in Hoofddorp. Toen de werkzaamheden begonnen, waren de verwachtingen hooggespannen, maar de situatie lijkt eerder complexer dan eenvoudiger gemaakt. Mijn fractie is dan ook benieuwd naar de gevolgen van deze aanpak voor het aantal verkeersslachtoffers. BVNL Haarlemmermeer betreurt het zeer dat deze rotonde al jarenlang het lijstje met verkeersslachtoffers aanvoert en heeft een duidelijk idee waarom dit zo is. De gemeente faalt in haar aanpak door te volharden in een waanidee en de standpunten van een vooraanstaande

verkeersdeskundige naast zich neer te leggen, dat begrijp ik werkelijk niet. Tegelijkertijd handelt dit stuk over de knelpunten op een doorfietsroute van Haarlem naar Amsterdam en dat is een mooi streven, maar BVNL Haarlemmermeer zou andere prioriteiten stellen en graag zien dat aantoonbaar onveilige punten voor het verkeer in de gemeente worden aangepakt en goed worden aangepakt. Dan nog één opmerking over wat me altijd opvalt als ik 's avonds naar huis rijd bij de raad vandaan. Als je langs het winkelcentrum rijdt, heb je daar die oversteekplaats en daar komt heel veel licht uit die grond naar voren. Ik begrijp dat dit voor de voetganger is, maar voor de automobilist is dat wat minder. Zou u daar eens naar willen kijken? Dank u wel.

De VOORZITTER: Dank u wel mijnheer Meijer. Dan gaan we door naar Forza!, de heer Vermeulen. Mevrouw Smand, u wil de volgende zijn? Dan zet ik u op het lijstje.

De heer VERMEULEN: Dank u wel voorzitter. Voorzitter, voor ons ligt een extra kredietaanvraag om de snelfietsroute F200 van Haarlem naar Amsterdam te kunnen afronden. Dat is een goed streven want dergelijke afstanden lenen zich goed om te fietsen. Hiermee wordt onze inwoners een extra mogelijkheid geboden om comfortabel en ook nog eens wat gezonder te reizen en meer te bewegen. De snelfietsroute van Hoofddorp naar Aalsmeer lijkt helaas nog steeds niet te vlotten, op dit moment vallen de vullingen nog uit je gebit als je deze route fietst. Forza! is er groot voorstander van om mensen vrije keuze te geven in hoe ze willen reizen, reizen zoals je wilt op de manier zoals je zelf wenst, geen dwang maar keuzes. Natuurlijk is het voor onze fractie ook geen verrassing dat, gezien de huidige actuele ontwikkelingen, de kosten voor de aanleg van deze snelfietsroute afwijken van de eerder gebudgetteerde bedragen, niemand ontkomt hieraan. Laat deze route er nu snel komen want er is nu lang genoeg op gewacht. Schuiven met budgetten uit projecten die om wat voor reden ook worden uitgesteld is prima, als deze projecten dan maar niet worden weggeschreven, van uitstel mag geen afstel komen. Graag hoor ik van de portefeuillehouder hoe zij hier tegenaan kijkt. Forza! gaat ervan uit dat uitstel van enkele projecten ook niet zal leiden tot een extra kans op gevaarlijke situaties of overlast, bijvoorbeeld de aanpak van de verkeerssituatie in Zwaanshoek en Beinsdorp en de verbeteringen aan de riolering. Het kan niet zo zijn dat we straks wel lekker snel en comfortabel van Haarlem naar Amsterdam kunnen fietsen, terwijl je in Zwaanshoek en Beinsdorp bijna van je fiets wordt gereden. Ik hoop dat de portefeuillehouder onze fractie hierover kan geruststellen. Voorzitter, samenvattend. Forza! zal akkoord gaan met het bezoek van het college en laten we hopen dat alles zeer snel wordt aangepakt en afgerond, waarna de uitgestelde projecten en zeker de nu al slechte staat van meerdere fietspaden in onze gemeente snel aan de beurt kunnen komen. Tot zover.

De VOORZITTER: Dank u wel mijnheer Vermeulen. Dan g1aan we door naar HAP, mijnheer Salhi.

De heer SALHI: Ja dank u wel voorzitter. We monitoren al jaarlijks de maatregelen uit het uitvoeringsprogramma Mobiliteit op de effecten en waar nodig actualiseren we de gevraagde kredieten. Het doel is dan ook om een visie te realiseren op concrete bereikbaarheidsmaatregelen. Wij kunnen ons op hoofdlijnen goed in het voorliggende stuk vinden, maar de uitdaging om onze wensen en bedenkingen kenbaar te maken, laten we nu niet voorbijgaan. Voorzitter, laten we beginnen met onze bedenkingen. Er gaat een enorm bedrag in mobiliteit om, we hebben een groot deel daarvan al geïnvesteerd en nu lezen we dat er voor een aantal projecten niet voldoende budget is. Er wordt nu aan de raad gevraagd om sommige gelden naar andere projecten te verplaatsen en andere maatregelen te herverdelen. Beslispunt 3 verbaast ons enigszins, die € 700.000,00 gaat nu naar allerlei zaken waar het oorspronkelijk niet voor aangevraagd is. De wens om een … (00.07.25 PRN?) in Nieuw-Vennep te realiseren blijft toch wel bestaan en is het dan niet zo dat we later een tekort van € 700.000,00 hebben of is dit typisch een voorbeeld van een sigaar uit eigen doos? Dat geldt ook voor de beslispunten 6 en 7, is dat een integrale afweging of komen we daar over een jaar weer op terug?

De basis is dat zo veel mogelijk wordt gestreefd naar zekerheid van projecten, dat staat in het stuk. Wat dat betreft moeten we de risico's eerder beter afwegen en niet gaande het project, met alle gevolgen van dien. Voorzitter, mijn fractie zou het beleid betreffende de verkeersveiligheid graag wat helderder krijgen. We snappen heel goed dat in sommige gebieden verkeersremmende maatregelen getroffen moeten worden om langzaam verkeer te stimuleren met als doel het verhogen van de verkeersveiligheid en het voornemen is dan ook om in de toekomst fietsstraten te realiseren, maar wanneer automobilisten en fietsers de weg moeten delen, kunnen ze prima rekening met elkaar houden. Het probleem wordt ook zichtbaar als de blokjes bij een kruising of splitsing ineens ophouden, dan moet een fietser zo brutaal zijn om midden op de weg te fietsen en voor te sorteren, maar niet iedere fietser durft dat. Het laatste stukje zorgt voor schijnveiligheid en onnodige ongevallen. Tel daarbij op dat tegenwoordig met de opmars van de elektrische fiets een enorme snelheid wordt gehaald, dat bevordert de verkeersveiligheid niet. Aan de portefeuillehouder de vraag of hier rekening mee wordt gehouden en wat dit betekent voor de vrijliggende fietspaden die nog steeds aanwezig zijn. Dan onze wensen voorzitter. Volgens mij hebben we verkeersveiligheid allemaal hoog in het vaandel en we zien dat er straks een enorme woningbouwopgave op de rol staat voor het gebied rondom Cruquius. We snappen de aangekondigde aanpassing op de kruising N201-Spieringweg, maar mijn fractie pleit er toch voor om een fietstunnel in overweging te nemen. Het zou namelijk jammer zijn als, gezien de verwachte toename van verkeersbewegingen en de daarmee gepaard gaande gevaren, een fietstunnel alsnog een beter alternatief was geweest. Een wens van een andere orde die ons al een tijdje bezighoudt is de parkeergelegenheid voor vrachtauto's. We zien een toename van het aantal distributiecentra in onze polder en het grappige is dat het einde nog niet in zicht is. De huidige standplaats van vrachtauto's is allesbehalve schoon en veilig en vaak niet voldoende beschikbaar. Mijn fractie spreekt opnieuw de wens uit om dit integraal aan te pakken en meer parkeerplaatsen voor vrachtauto's te realiseren. Voorzitter, tot slot een algemene uitdaging. Onze realisatiegraad Mobiliteit is 65%, terwijl de realisatiegraad van de rest van de gemeente aanzienlijk hoger ligt en mijn fractie spreekt de wens uit om de realisatiegraad omhoog te brengen. Laten we goed kijken of gestarte projecten die zich soms in een onzekere fase bevinden nog wel in uitvoering moeten komen. Is de portefeuillehouder zich hiervan bewust en wordt ook op deze wijze naar projecten gekeken? Wellicht kan de portefeuillehouder al een tipje van de sluier oplichten over hoe ze dit gaat oppakken. We hebben namelijk meer nodig dan alleen een nulmeting en monitoring en een besluit durven nemen moet hier een onderdeel van worden. Dank u wel voorzitter.

De VOORZITTER: Dank u wel mijnheer Salhi. Iedereen heeft misschien wel opgemerkt dat er enige onrust is, er is geen uitzending van deze vergadering. Hij wordt wel opgenomen en misschien is de uitzending morgen, maar we zijn niet live te beluisteren en misschien haken er nu mensen af. Ik ga door naar D66, mevrouw Smand.

Mevrouw SMAND: Dank u wel. Misschien is dit als nieuwkomer ook wel een beetje een opluchting. Dank u wel voor de gelegenheid, we willen graag een aantal punten onder de aandacht brengen. Ten eerste is er veel informatie, veel regeling, veel partijen en vooral veel verschillende financieringsstromen, dat zie je heel nadrukkelijk terug. Er ligt een indrukwekkend programma voor en ook een indrukwekkend stuk, maar tegelijkertijd vinden wij het ook lastig te doorgronden, met name als het gaat om de inbreng van raad, de afstemming met de raad en vooral de sturing en besluitvorming door de raad. In de oplegnotitie staat terecht dat het de voorkeur heeft om dit programma voor de voorjaarsbegroting in de raad te behandelen en daarmee kan de voorjaarsbegroting, althans voor een deel, met al door de raad goedgekeurde besluiten worden gevuld. Dat begrijpen wij helemaal, maar er staat ook een aantal voorstellen in het uitvoeringsprogramma waarin een beroep op reserves wordt gedaan. Bijvoorbeeld de schaalsprong en dat is een pot waarop ook andere onderwerpen een beroep kunnen doen. Dat betekent dat waar

wij nu 'ja' en 'nee' tegen zeggen straks misschien als een boemerang terugkomt omdat die pot ook voor andere doeleinden bestemd is. Dat maakt het lastig, vooral omdat het de taak van de raad is om een integrale afweging te maken, zeker in tijden van budgettaire krapte. Wij zijn geen voorstander van extra werk, maar een plaatje over de grote geldstromen die hierin omgaan zou denk ik heel wat verduidelijken. Een ander punt is dat de monitor Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer 1 die als bijlage is toegevoegd… Een bijlage lijkt altijd minder belangrijk, maar is wel hartstikke belangrijk en heel inzichtelijk. Het is goed dat die er is want met zo veel programma's en zo veel geldstromen kun je denk ik in de toekomst beter gaan sturen op indicatoren, daar waar we uit de pas lopen kijken wat we daar doen en daarop inzetten. Ten slotte nog een praktisch punt. Er is vertraging in een aantal projecten gemeld, maar er zijn ook heel veel projecten die gewoon doorgaan. In 2023 is die vertraging op een aantal punten vast en zeker te verwachten, maar wij vragen ons af of ook rekening is gehouden met het personeelstekort dat we nu op alle fronten zien. Hoe gaat dat zich straks verhouden tot de ambitie die in dit programma is verwoord? Dat was het, dank u wel voorzitter.

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

De heer VAN DER PEET: Dank u wel voorzitter. Wij zien een stijgende lijn als het gaat om de uitvoeringsprogramma's Mobiliteit. Waar we jarenlang alleen vooruitkeken zonder mogelijkheden tot bijsturen, zijn we nu in de buurt van waar we moeten zijn. De raad heeft concrete doelen aan het college meegegeven om monitoring in gang te zetten en via een nulmeting in 2020 zien we nu voor het eerst hoe we ervoor staan. Wij vinden het goed dat duidelijk is aangegeven welke input van de raad daarin wel en niet is meegenomen en wat later nog volgt. Hoewel we dan eindelijk resultaten hebben, kunnen we er niet zo veel mee. De manier waarop we ons verplaatsen is tijdens corona immers 180 graden gedraaid en de getallen bevestigen wat iedereen om zich heen heeft zien gebeuren. Toch zijn er zaken die opvallen en aandacht vragen. Het aantal verkeersdoden op gemeentelijke wegen is namelijk wel gestegen. Slachtoffers zijn vooral fietsers en bromfietsers, deze groepen zijn kwetsbaar en daarom wil het CDA al langer dat er aandacht voor deze problemen komt. Fietspaden zijn te smal, snelheidsverschillen worden groter en het aantal elektrische fietsen en bromfietsen stijgt snel. Wij vinden het echt tijd voor een gerichte aanpak en we verbazen ons erover dat hiervoor in het uitvoeringsprogramma niet al extra geld wordt gevraagd, hoe zit dat? Het is wellicht goed om het hier in de tweede termijn over te hebben. Als we kijken naar de projecten dan zien we vooral groene stoplichtjes en we zien logische projecten in de lijst voor 2023, we hebben vooral hoge verwachtingen van de verkeerstructuurplannen voor Nieuw-Vennep en Hoofddorp. Minder doorgaand verkeer in de wijken draagt direct bij aan de verkeersveiligheid en de leefbaarheid en zal overlast verminderen. Juist die kleinere maatregelen zoals het verbreden van een fietspad, een extra ontsluiting van de wijk of ergens een stoep aanleggen kunnen veel voor de inwoners betekenen. We zien ook dat er geld wordt gereserveerd voor verkeersveiligheidsmaatregelen in Beinsdorp en Zwaanshoek, maar waar denken wij hierbij dan aan of hebben we hier de eerste financiële reservering voor de kortetermijnmaatregelen vanuit de regietafel Haarlemmermeer-Bollenstreek te pakken? Dat is in ieder geval een vraag voor de wethouder. Tot slot over…

De VOORZITTER: Mijnheer Van der Peet, u wordt geïnterrumpeerd door mijnheer Beusenberg.

De heer BEUSENBERG: Ja dank u voorzitter. Ik hoorde de heer Van der Peet Beinsdorp en Zwaanshoek noemen, die vraag stel ik aan u zodat de wethouder deze kan beantwoorden, maar er staat mij bij dat het gebied in Zwaanshoek zeer recent helemaal opnieuw is aangelegd, met name vanaf de Ringvaart tot de rotonde. Is het dan de bedoeling dat die verkeersveiligheidsmaatregelen worden aangepakt op hetgeen er net gebeurd is? Misschien weet mijnheer Van der Peet dat want hij

weet veel over verkeer. Dat is een vraag waar de fractie van SRH eigenlijk mee zit, gaat het over dat stuk vanaf de Ringvaart naar de rotonde of heb ik een stukje fietspad en veiligheid in Zwaanshoek gemist?

De VOORZITTER: We gaan het even horen van mijnheer Van der Peet.

De heer VAN DER PEET Nou voorzitter ik reageer daar kort even op en ik denk dat de wethouder een mooi antwoord kan geven.

De VOORZITTER: Dat lijkt me ook.

De heer VAN DER PEET: Dat is precies dezelfde vraag die wij hebben, waar gaat het hier dan over? Als de wethouder zegt dat dit inderdaad vooruitlopend is op wat er op die regietafel komt dan hebben we het over andere dingen dan waar u het over hebt. Ik ben erg benieuwd naar het antwoord. Tot slot, we hoeven niet te twijfelen over het extra geld voor de F200, we zeggen: doen. De redenen zijn duidelijk en ook onontkoombaar in deze tijd. We hebben de afgelopen periode, zeker aan het einde, heel vaak gevraagd om voortgang op dit dossier en nu kan het eindelijk komen. We zijn blij dat het aantrekkelijker wordt om met de fiets naar Amsterdam te gaan. In de tweede termijn zullen we de rest van de onderwerpen wel naar voren laten komen. Dank u wel.

De VOORZITTER: Dank u wel mijnheer Van der Peet. Dan gaan we door naar mevrouw Kliphuis van de VVD.

Mevrouw KLIPHUIS: Dank u wel voorzitter. We hebben het vandaag over een raadsvoordracht en drie vrij belangrijke bijlages en die bijlages staan in een hele grote context en een ontwikkeling die we in de vorige periode met deze raad hebben doorgemaakt. Ik wil even stilstaan bij de thema's transparantie en sturing. Transparantie is niet een veelheid aan stukken en informatie, maar transparantie is de juiste informatie en ook leesbare informatie. Als ik naar deze stukken kijk dan constateer ik dat, anders dan ik gewend ben, de raadsvoordracht eigenlijk heel slecht leesbaar is. Het is een ontzettend technisch verhaal dat heel moeilijk te duiden is. Je moet heel diep in de materie zitten om hier een besluit over te kunnen nemen en om de consequenties van het besluit in te zien. In de formuleringen over de kredietaanvragen zitten voorbehouden en het is zeker voor een leek lastig om te zien wat er in deze raadsvoordracht gebeurt. Ik had een mooi citaat, maar dat laat ik gezien de tijd even. Er staan onbegrijpelijke zinnen in en ik vraag met klem om daar goed naar te kijken want we schrijven dit niet alleen voor ons techneuten. Een aantal van ons is redelijk hoogopgeleid, universitair geschoold, maar dit is niet te lezen voor mensen die hier überhaupt in geïnteresseerd zijn en die niet die achtergrond hebben. (Er wordt buiten de microfoon gesproken) Ik heb u zeer hoog zitten. (Er wordt buiten de microfoon gesproken). Dan komt u een heel eind met mobiliteit. Dan wil ik het over de sturing hebben want wat we met de bijlage proberen te doen is meer sturing geven aan de mobiliteit, aan wat er inhoudelijk gebeurt, veel collega's hebben daar al iets over gezegd, maar ook aan de financiën. Als we dan kijken hoe de verschillende stukken zich tot de P&C-cyclus en de andere voortgangsrapportage over mobiliteit verhouden dan begin ik een stapeling van stukken te zien waarvan ik denk dat wij voor onszelf als raad meer onduidelijkheid hebben gecreëerd dan dat het ons helpt bij de vraag wanneer we op welk onderdeel van mobiliteit moeten sturen. De bijlage over de mobiliteit, de 0- en de 1-meting van de visie is fijn, daarin zien we dat er naar ons is geluisterd en dat product helpt ons echt om sturing te geven. Als ik kijk naar het uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2023 zie ik daar een groot detailniveau dat ons ontzettend uitdaagt om zeer de diepte in te gaan en aan te wijzen waar de tabellen wel en niet kloppen en niet bij elkaar optellen, maar het belangrijkste gedeelte van dat uitvoeringsprogramma is eigenlijk een bijlage bij dat uitvoeringsprogramma, namelijk het

overzicht van welk deel van de uitvoering van onze onderzoeks- en investeringsagenda in 2022 gaat plaatsvinden. Dat is eigenlijk ook waarover we het willen hebben. We gaan met de hoeveelheid informatie zo erg de diepte in dat we eigenlijk de helikopterview, waar sturen we op, moeilijk uit deze stukken kunnen halen want die staan in de bijlage van de bijlage. Vervolgens kijken we naar de monitor van het uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2020-2021. Dat is een terugblik, maar die terugblik komt bijna volledig overeen met de laatste voortgangsmonitor mobiliteit. Sterker nog, er staat wat ons betreft achterhaalde informatie in omdat we al brieven hebben gehad over de status van de Sloterbrug die daar niet in verwerkt is. De vraag is ook, zeker gezien de capaciteit van de ambtenaren, of we zo veel stukken bovenop elkaar moeten stapelen en of dit ons helpt om concreet te sturen op de vraag of het veiliger wordt, of we beter kunnen bewegen en of we het geld goed uitgeven. Dat denk ik niet en ik geef de wethouder mee om daar scherp naar te kijken, ook ter bescherming van de ambtenaren. Dat wil overigens niet zeggen dat de VVD geen vertrouwen heeft in wat er wordt gedaan want we zien dat er heel veel goede projecten worden opgepakt, dat er hard wordt gewerkt aan de snelfietsroute en dat de veiligheid zeker hoog op de agenda staat, het kan altijd hoger, en daar zijn we heel blij mee, maar zorg dat we ook een goede discussie hier in de raad kunnen voeren. Dank u wel.

De VOORZITTER: Dank u wel mevrouw Kliphuis. Dan gaan we nu door naar de ChristenUnie-SGP, de heer Den Butter.

De heer DEN BUTTER: Dank u wel voorzitter. Waar de heer Beusenberg mee begon, het is natuurlijk ook wel zo dat deze investeringsaanvragen wel belangrijk zijn en dat we daar zeker mee verder moeten, maar met name wat mevrouw Kliphuis zojuist inbracht, schoot mij ook te binnen toen ik dit aan het voorbereiden was en de stukken doorkeek. Het is een verschrikkelijke hoeveelheid informatie maar ook een stapeling van informatie, zeker als we dat vergelijken met de voortgangsrapportages die we hier regelmatig bespreken. Dan is inderdaad de vraag waar we het vanavond over hebben. Ik blijf er toch maar even bij dat ik met name naar de beslispunten heb gekeken. Die beslispunten zijn niet zo spannend als zodanig, in zoverre het gaat wel over veel geld, maar het is wel geld dat uitgegeven moet worden. Het belangrijkste opvallende punt was wat ons betreft natuurlijk de doorfietsroute F200, dat is een erg belangrijke investering en ik hoop dat dit, en dan gaan we even terug naar de voortgangsrapportage, erin zal resulteren dat die stoplichtjes daar eindelijk een keer op zijn minst richting oranje gaan en wie weet worden ze ooit groen. Zeker als je ziet hoeveel geld we willen investeren, is dat de verwachting maar het verontrust mij wel of we dat geld ook daadwerkelijk kunnen uitgeven. Ook dat wordt genoemd en we kunnen natuurlijk wel tegen elkaar zeggen dat we er zo veel geld naartoe brengen, maar gaan we dat dan ook echt doen en kunnen we dat ook echt doen. Als we in Nederland al niet eens meer in staat zijn om een kampioensfeestje te vieren dan maak ik me wel zorgen over of er middelen te vinden zijn om dat te doen. Dan nog een paar dingetjes over de stukken, ik heb er toch maar even doorgeen gescrold. Met name de monitor had wat ons betreft wat compacter en inzichtelijker kunnen zijn omdat het heel veel cijfers zijn. Ik ben het ook met de heer Van der Peet eens dat er opmerkelijke dingen in stonden maar die zijn vrij gemakkelijk te verklaren aan de hand van de terugval in mobiliteit vanwege corona. We zijn op een moeilijk moment begonnen, dat zie ik ook wel, maar vooral de veiligheid is wel een punt. De heer Meijer bracht terecht de Beurspleinrotonde in. Wij hebben daar eigenlijk nooit zo veel over gezegd omdat we steeds dachten dat de mensen die daarover gaan het wel zouden weten, dat die daar goede ideeën over hebben, maar we moeten toch constateren dat het daar onveilig blijft en dat is wel een punt van zorg. We moeten echt kijken of we werkelijk bezig zijn met het veiliger maken of dat we echt in onze eigen tunnelvisie zitten en het op deze manier nooit veiliger wordt. Dat lijkt me genoeg voor nu.

De VOORZITTER: Dank u wel mijnheer Den Butter. Dan gaan we door naar de PvdA, mevrouw Denie.

Mevrouw DENIE: Dank u wel voorzitter. Om te beginnen, een zeer uitgebreid voorstel met veel technische informatie waarin verschillende bedragen worden genoemd. Als beginnend raadslid is het mijn taak om dit te kunnen overdragen aan de inwoners en dat is met dit voorstel behoorlijk ingewikkeld. In het voorstel staat dat rekening is gehouden met de huidige inflatie, daarnaast wordt aangestipt dat er de komende tijd een risico is met betrekking tot de beschikbaarheid van grondstoffen. Als deze niet beschikbaar zijn, zullen de kosten oplopen en zal de duur van de genoemde projecten toenemen. De bedragen die worden genoemd gaan om het nu, maar het is duidelijk geworden dat de ontwikkelingen pas over een tijd plaatsvinden. Het is een gegeven dat arbeid en materialen op termijn duurder zullen worden en de PvdA vraagt zich daarom af hoe toekomstbestendig de genoemde bedragen zijn. Als we kijken naar een van de vastgestelde beleidskaders dan zijn de nabijheid van dagelijkse activiteiten en het veilig en prettig van deur tot deur kunnen komen belangrijk. In het voorstel wordt daaraan gewerkt, maar het blijft een aandachtspunt binnen onze gemeente dat we meer kunnen doen om ervoor te zorgen dat wij aan deze beleidskaders voldoen. In het voorstel staat dat er een grote toename van het aantal elektrische voertuigen in onze gemeente heeft plaatsgevonden en met deze toename is het noodzakelijk dat er ook genoeg plekken beschikbaar zijn om de auto's te parkeren en op te laden. Uit de monitor blijkt dat als we in dit tempo richting 2030 gaan er niet genoeg laadpalen in de gemeente aanwezig zijn. Hierdoor wordt het niet aantrekkelijk om groen te gaan rijden, terwijl dit wel de noodzakelijke toekomst is. De PvdA stelt dan ook voor om laadpalen te combineren met bestaande lantaarnpalen. De ontwikkeling omtrent de F200 speelt al sinds 2014 en wij vinden het goed om te zien dat de verbetering van de snelfietsroute eindelijk prioriteit heeft, het is ontzettend belangrijk om fietsverkeer te stimuleren. In het verleden hebben we al benoemd dat de ontwikkeling van de F200 niet snel genoeg gaat. Uit het voorstel is dan ook duidelijk geworden dat de realisatiefase pas kan starten als het uitvoeringskrediet beschikbaar is. Wij horen dan ook graag van het college wanneer we dit krediet kunnen verwachten. Tot slot geef ik mee dat het tijd is om aan de slag gaan want hoe langer we wachten, hoe hoger de kosten zullen worden. Dank u wel.

De VOORZITTER: Dank u wel mevrouw Denie. Mijnheer Beusenberg, een kleine vraag?

De heer BEUSENBERG: Ja, een kleine vraag.

De VOORZITTER: Een korte vraag?

De heer BEUSENBERG: Ja dank u voorzitter. Hoorde ik u nu goed zeggen dat de lantaarnpalen eventueel kunnen worden gebruikt voor stroom voor elektrische auto's?

De VOORZITTER: Mevrouw Denie.

Mevrouw DENIE: Ja dat klopt.

De VOORZITTER: Dat was de vraag.

De heer BEUSENBERG: Ja dat was de vraag, maar volgens mij is dat technisch helemaal niet haalbaar omdat dit veel te weinig is. Dat zou ik dan ook aan de wethouder willen vragen. Dank u.

DE VOORZITTER: Maar uw spreektijd is nu op. We hebben nog twee kandidaten. Mijnheer Boerman, GroenLinks.

De heer BOERMAN: Ja dank u wel voorzitter, wel fijn om achteraan de rij te zitten. Veel mensen zeggen dat het om heel veel geld gaat, maar ik vind het vandaag eigenlijk wel meevallen, het gaat juist om minder geld dan in andere jaren en, dat mag ook wel eens gezegd worden, complimenten voor de zuinigheid. Het gaat voor een groot deel om fietsverkeer, maar er zit ook voor ruim € 1 miljoen voor het autoverkeer in en ik lees ook in het stuk dat het doel is om de groei van de mobiliteit voor alle modaliteiten te blijven faciliteren. Dan haken wij toch ook wel weer aan of af zo u wilt. De vraag is of we dat nog wel kunnen, of we dat nog wel kunnen betalen en vooral of we het wel zouden moeten willen want volgens GroenLinks is er juist heel hard een model shift nodig, minder auto, meer fiets en meer ov, het STOMP-principe zoals de wethouder zelf vaak aanhaalt. We zien op dit gebied wel veel woorden, maar helaas nog steeds weinig ambitie terwijl daar volgens de bijgeleverde 1-meting wel alle reden toe is. Wij zijn erg blij met die 1-meting omdat die erg veel duidelijk maakt, die maakt bijvoorbeeld duidelijk dat het in deze gemeente nog niet goed gaat op het gebied van verkeersveiligheid, CO_2-uitstoot, geluidshinder, stof-, roet- en rookhinder en te hard rijden en agressief gedrag in het verkeer. Het zijn meestal niet de mensen op de fiets die te hard rijden en agressief gedrag in het verkeer vertonen. We wachten ook al te lang op het beloofde fietsplan en het beloofde integrale parkeren waarmee we nu hopelijk eens echt durven te sturen. Op deze manier gaat het wat ons betreft echt te langzaam en komen de doelen voor 2030 in gevaar. Daarover zouden we het graag met de raad willen hebben want daarin moeten we deze periode, namelijk tot 2026, echt beweging krijgen. Laat ik om af te ronden nog twee dingen noemen die ons opvielen en die nog niet eerder genoemd zijn, de € 3 miljoen die hier nog steeds in staat voor de aansluiting A4-Oost. Wij roepen onze collega's op om die in ieder geval te heroverwegen, die staat immers met twee rode lichtjes vermeld. Wij vragen ons zeer af of die nodig is en of wij als gemeente die zouden moeten betalen. Ten tweede, wanneer krijgen we een voorstel om de onveilige kruising Boslaan-Kruisweg aan te pakken? De wethouder zei vanmiddag nog op Twitter 'verkeersveiligheid boven alles' en GroenLinks is daar blij mee, maar dan wel boter bij de vis en dat ook echt in de uitvoering laten zien.

De VOORZITTER: Dank u wel mijnheer Boerman. Dan hebben we nog één kandidaat over. Mijnheer Winkelhuis geen bijdrage? Dank u wel. Dan heb ik nog één mededeling, namelijk de afwezigheid van Forum voor Democratie. Sorry, mijnheer Sulmann van GEZOND Haarlemmermeer.

De heer SULMANN: Ik had graag nog wel even het woord gehad, dank u wel voorzitter. Uitvoering van mobiliteit en monitoring van mobiliteit, beiden hebben een duidelijke link en we bespreken vandaag ook de kredietaanvraag F200, de snelfietsroute van Haarlem naar Amsterdam via Halfweg. Precies bij dit project is én de uitvoering én de monitoring fout gelopen. De wethouder baalt ook van de gang van zaken omtrent de F200 en terecht. We lezen dat dit fietspad nu doorfietsroute heet en dat is begrijpelijk want snelfietsroute dekt niet helemaal de lading. Haarlemmermeer moet ruim € 400.000,00 extra investeren om dit project te realiseren en gelukkig wordt werk met werk gecombineerd wat betreft riolering, maar we vragen ons wel af of hier ook de fietskous uiteindelijk ook echt mee af is. Wordt dit project dan ook daadwerkelijk voor € 400.000,00 extra gerealiseerd, we horen het graag. Dan het kruispunt N201-Spieringweg. Dat kan pas worden aangepakt als de provincie de werkzaamheden aan de Cruquiusbrug heeft afgerond. Ook kan een deel van de kosten niet uit het project Wickevoort gefinancierd worden, toch even technisch, maar waarom betaalt de projectontwikkelaar niet alle kosten van de aanpassing aan dit kruispunt, de aanpassing van dit kruispunt is toch nodig om al deze woningen te kunnen bouwen? Wanneer kan dan worden gestart met dit kruispunt en verwacht de wethouder nog vertragingen bij de uitvoering van de Cruquiusbrug? We horen het graag. Afsluitend voorzitter, waarom zijn de nulmetingscijfers van de vastgestelde indicatoren voor geluidsoverlast niet beschikbaar? De nulmeting was in 2019, dus corona kan de reden niet zijn. Dit geldt trouwens ook voor de stof-, roet- en rookhinder van vlieg- en wegverkeer, ook deze gegevens uit 2019 zijn niet beschikbaar. Nu kunnen wij als raad niet bepalen hoe deze

indicatoren in 2020 zich verhouden tot de nulmeting. Geluidsoverlast en uitstoot van fijnstof en roet zijn nu juist de onderwerpen waarover onze inwoners zich terecht de meeste zorgen maken. We horen het graag, dank u wel.

De VOORZITTER: Nogmaals excuses, ik dacht dat ik mijn administratie op orde had maar toch net niet. Dan gaan we nu door naar de beantwoording van wat vragen door de wethouder.

Wethouder RUIGROK: Dank u wel voorzitter en dank u wel raadsleden. Even in zijn algemeenheid, ik realiseer me dat het een omvangrijk stuk is, veelomvattend en zeker voor nieuwe raadsleden, maar ook voor bestaande raadsleden en ook voor een zittend wethouder, dat kan ik daarbij best onderschrijven. Wat dat aangaat wil ik alvast beginnen met een toezegging die ook heeft te maken met de vragen van de heer Beusenberg, mevrouw Smand, mevrouw Kliphuis en ook anderen: waar zitten nou de momenten voor de raad om die sturing te geven, wat bespreken we wanneer, waar en hoe gaan we dat verder doen? We hebben een heel traject, we hebben een mobiliteitsvisie, we hebben een investeringsagenda, dan gaan we op zoek naar geld en gaan we uitvoeren. Dus het is eigenlijk wel echt volgens dat plan-do-check-actmodel, dat je op die manier werkt, maar de meeste sturing voor de raad zit eigenlijk bij de investeringsagenda en daar komen we straks mee ook naar aanleiding van het nieuwe coalitieakkoord. Ik bied aan om in ieder geval voorafgaand aan dat stuk een informatieve bijeenkomst te hebben, om het hele proces nog een keer goed met elkaar te doorlopen en ook de combinatie met de P&C-cyclus; waar zitten nou die geldstromen? Ik vind de suggestie van mevrouw Smand om dat te visualiseren ook een goede want dat er geld uit allerlei potjes gevraagd wordt, maakt het gewoon ondoorzichtiger. Het klopt allemaal, maar het maakt het er niet leesbaarder op en zoals mevrouw Denie ook aangeeft, hoe vertel je dit aan de inwoners? Daar wil ik graag aan tegemoet komen. Een ander punt dat een aantal van u heeft genoemd is schaarste. Schaarste van mensen, schaarste van middelen, stroom, materialen, tijd. Dat komen we nu ook tegen en we zien ook dat er iedere keer als we plannen, inschatten wat iets gaat kosten en hoelang het gaat duren er best afwijkingen in zitten en de realisatiegraad van 65% is niet iets om heel trots op te zijn, daar moeten we echt een slagje overheen maken. Wij doen het niet alleen., we hebben ook te maken met derden die ons ook mede financieren en dergelijke en soms is het best moeilijk om in te schatten in deze tijd van schaarste van materialen en menselijke arbeid. Het blijft lastig, maar we doen het zo goed mogelijk en we komen steeds dichterbij de daadwerkelijke realisatie. Er is gevraagd of het mogelijk is om het wat eenvoudiger te maken en de maatregelenmonitor werd specifiek genoemd, ik kijk even naar de heer Van der Peet en mevrouw Kliphuis. Daar lijkt een soort overlap in te zitten met de voortgangsbrief en ik stel voor de ambtenaren te vragen om te onderzoeken of dat beter kan, dat ook zij misschien dubbel werk doen wat op een slimmere manier kan. De voortgangsrapportage is natuurlijk geen beslisdocument, maar die geeft wel altijd aan hoe ver je bent, wat er wel en niet goed gaat en wanneer de stoplichten op groen staan. Nou die F200 jongens, dat gaat gebeuren, ik voel het aankomen en ik ga hem natuurlijk op mijn elektrische fietsje zelf rijden om te kijken of dat goed gaat. Als ik nog voldoende tijd heb, ga ik toch even de verschillende inbrengen af. Mijnheer Beusenberg, ik hoop dat ik u geholpen heb met het toezeggen van de informatieve sessie over waar je invloed hebt en wat je als raad kunt doen om sturing te geven. Mijnheer Meijer sprak over de rotonde met de ingewikkelde naam. We hebben daar natuurlijk al een aantal maatregelen genomen en we zagen dat het aantal ongevallen iets afnam, maar we zijn ook bezig met de centrumontwikkeling, we kijken of het wellicht een kruising moet worden en dan hebben we een hele andere uitgangssituatie. Mijnheer Meijer, ik appte u net om te vragen waar u ook alweer naar vroeg, waar het licht uitviel of het niet op tijd ging, maar dat hebt u gemist en ik vraag dat straks aan u. Mag dat voorzitter?

De VOORZITTER: Dat mag.

De heer MEIJER: Bij het Burgemeester van Stamplein inderdaad, bij Jumbo en de Albert Heijn, die oversteekplaatsen.

Wethouder RUIGROK: Ja, die flikkerende lichtjes. Daarvoor ga ik even mijn hulptroepen inzetten en daar kom ik hopelijk aan het eind van de ronde op terug. U vroeg ook naar het fietspad van Hoofddorp naar Aalsmeer. Daar zat wat vertraging in de grondaankoop, maar dat gaat nu toch snel van start en daar gaan we mee verder. Mijnheer Vermeulen zei dat we geen afstel moeten hebben als we dingen vooruitschuiven. Dat willen we ook niet, maar we willen ook geen geld op de plank laten verstoffen door iets te zeggen als 'uiteindelijk willen we dat' en dat brengt me direct op de P&R van de heer Salhi, waarom doen we dat nu nog niet? Omdat we nog niet helemaal precies weten wat de kosten zullen zijn en hoe we het gaan uitvoeren. We kijken ook of we een subsidie kunnen aanvragen om zonnepanelen op dat dak in Nieuw-Vennep te leggen en pas als we echt goed weten hoe de aanpak is, komen we met een nieuw voorstel in het UPM. Ik zie al een handje komen.

De VOORZITTER: Mijnheer Salhi.

De heer SALHI: Maar dat zou betekenen, en dat heb ik in mijn bijdrage meegegeven, dat we opnieuw naar die € 700.000,00 die daarvoor gereserveerd was terug te vinden.

De VOORZITTER: Mevrouw Ruigrok.

Wethouder RUIGROK: Dan kijken we weer net zoals we nu hebben gekeken: wat hebben we nodig, wat zijn de ambities, hoeveel geld hebben we beschikbaar en wat past waar. Zoals mijnheer Boerman net eigenlijk ook al zei, hebben we nu relatief heel weinig geld aangevraagd omdat we nog van voorafgaande jaren hadden en wellicht is dat dan ook weer zo, maar dat moeten we pas bekijken op het moment dat we weten wat het gaat kosten en of we een deel van de kosten vergoed kunnen krijgen. We gaan het op die manier verder uitwerken. Mijnheer Vermeulen sprak ook over de flankerende maatregelen bij Beinsdorp en Zwaanshoek. Wat dat precies is, dat is wel een moeilijk punt want er kan niet zo veel. Eigenlijk willen we allemaal die structurele maatregelen waar we ook naar op zoek zijn met de werkgroep Duin- en Bollenstreek. Die hebben we gewoon nog niet goed in zicht. We willen uiteindelijk ook een keer de Ringvaart over en pas als we weten wat we willen, kunnen we daar ook aanvragen voor doen. We kijken nu of er een mogelijkheid is voor een fietsstraat en of we ergens een punaise, zo'n bolling op een kruising, kunnen aanleggen. Dat zijn de maatregelen die we nu bespreken. Mijnheer Salhi had het ook over de risico's van projecten. Die proberen we natuurlijk zo goed mogelijk in te schatten en daar rekening mee te houden, maar dat kan inderdaad altijd beter. We hebben een aantal punten genoemd dat we echt gaan verbeteren. Dat nemen we altijd mee als verbeterpunt.

De VOORZITTER: Mevrouw Ruigrok, u krijgt nog een aandachtspunt van mijnheer Van der Peet.

De heer VAN DER PEET: Ja ik dacht 'zal ik er een vraag over stellen?', maar ik denk dat het wel even goed is omdat u nu aan het woord bent en straks misschien niet meer in lijn met de woorden van de heer Beusenberg, ik neem aan dat het niet de bedoeling is dat bij de herinrichting een mooie weg in Zwaanshoek opnieuw op de schop gaat, ik neem aan dat dit op een andere plek daar in de omgeving is.

De VOORZITTER: Mevrouw Ruigrok.

Wethouder RUIGROK: Ik moet eerlijk zeggen dat ik het niet precies weet omdat we daar nog echt kijken naar wat er kan en waar je wat kunt, maar ik ben het helemaal met u eens dat je er niet direct iets anders overheen legt als je daar net iets moois hebt gemaakt. Ik weet van onze mensen dat er goed over nagedacht is als we iets aanleggen en dat het de verkeersveiligheid bevordert.

De heer BEUSENBERG: Voorzitter, mag ik even?

De VOORZITTER: Misschien in de tweede ronde mijnheer Beusenberg.

De heer BEUSENBERG: Nou, het gaat om dit puntje.

De VOORZITTER: Nou vooruit dan.

De heer BEUSENBERG: Nou oké. Voorzitter, ik ben zeer bekend in Zwaanshoek omdat ik daar altijd fiets. Daar is nog niet eens zo lang geleden aan twee kanten een prachtig mooi fietspad aangelegd. Het gaat om een smalle weg waar tegenliggend verkeer rijdt, maar ik denk dat u het afkunt met een paar bordjes: de automobilist is hier te gast. Ik denk dat dit beter werkt dan het onteigenen van tuinen.

De VOORZITTER: Dank u wel mijnheer Beusenberg, we gaan terug naar de wethouder.

Wethouder RUIGROK: Ja, er is geen sprake van onteigening. Dat we die weg nu zo met die brede fietspaden hebben ingericht, levert al een snelheidsbeperking op omdat automobilisten minder gemakkelijk langs elkaar kunnen en dat zal voor nu voldoende zijn, maar we willen altijd kijken of er nog meer mogelijkheden zijn om de snelheid te beperken. Mijnheer Salhi vroeg ook naar de fietstunnel bij Cruquius. Vooralsnog staat in die onderzoeken dat het aanpassen van de kruising voldoende moet zijn om de toenemende verkeersbewegingen te kunnen verwerken en dat zal niet direct op de lijst staan. Mocht dat later zo zijn dan moeten we dat in een nieuwe aanvraag doen, maar voor dit moment is dat niet iets wat we meenemen. U vroeg ook naar het vrachtwagenparkeren. Dat blijft maatwerk. Op het moment dat je het aantal vrachtwagenplekken heel erg gaat uitbreiden, trek je ook vrachtwagens van andere gemeenten aan en dat wil je niet. Je wilt echt kijken op welke plek je ruimte hebt en waar je ze juist niet wilt. Dan kom ik bij mevrouw Smand. Ja, u sprak bijvoorbeeld over de pot Schaalsprong. Daar kun je steeds maar beperkt uitnemen want die is echt voor de schaalsprong Wonen. Een deel daarvan mag onderzoeksbudget zijn, maximaal 5%, een deel voor infrastructuur en een deel voor groen. Die verhoudingen blijven zo en er is nog steeds geld uit die pot beschikbaar ook al doen we nu deze aanvraag. Mijnheer Van der Peet vroeg waar de invloed van de raad zit en hoe het zit met de inzet op het fietsen, waarom we daar niet extra geld voor opgenomen hebben. Een deel is al gedekt in de huidige plannen. Specifiek het fietspad bij Lincolnpark hebben we nu nog niet helemaal concreet kunnen uitwerken en daarom konden we die nog niet meenemen en die komt in een volgend UPM. U pleitte voor kleinere maatregelen. Ik ben ook altijd groot voorstander van een kleine inspanning en een groot plezier, ik heb ook een paar maal meegegeven in de donderdagknelpuntenoplossingendag dat soms gewoon echt een struikje wordt weggehaald voor beter zicht, de belijning wordt aangepast of de haaientanden worden opgepoetst om daarmee al een stukje veiligheid te realiseren. Mevrouw Kliphuis sprak over de sturing en had de suggestie om bepaalde zaken samen te voegen om te kijken hoe we veiliger gebruik kunnen maken van onze infrastructuur, hoe we beter kunnen bewegen en hoe we dit geld zo effectief mogelijk kunnen uitgeven. Mijnheer Den Butter vroeg zich af of de F200 echt een keer groen wordt. Ik sprak mijn hoop daarop al uit en ik ben daar ook van overtuigd omdat we nu hebben gezegd 'dit ontbrak nog' en we krijgen het geld dat bij de provincie klaarlag nu ook echt. Bij Halfweg zijn we al druk bezig en het laatste stuk gaat hem worden bij de voorjaarsnota. Volgens mij vroeg u wanneer we daarover

beslissen. De vraag is nu om bij de voorjaarsnota over die € 400.000,00 te beslissen, dan kunnen we daarmee door. Mijnheer Beusenberg vroeg 'mevrouw Denie hoe komt u erbij, die laadpalen en de lantaarnpalen?' Ik heb al eens eerder toegezegd dat we dit willen onderzoeken. Ook al zijn die stroomspanningen anders, er zijn wel slimme lantaarnpalen die duurder zijn dan gewone lantaarnpalen die daar wel mogelijkheden toe bieden en ik beloof u dat ik daarmee aan de gang ga. U had het ook over inflatie. Ja, stijgende kosten is iets wat we nu steeds tegengekomen. Op het moment dat er bijvoorbeeld zaken worden afgeschaald of niet kunnen doorgaan vanwege financiën dan geef ik dat bij u aan. Het klopt dat het nu best een onzekere tijd is. Mijnheer Boerman gaf complimenten, en die geef ik natuurlijk graag door, over dat we minder geld hebben uitgegeven, maar hij vraagt ook hoe het zit met CO_2 en geluid. Ik ga na hoe het zit met de ontbrekende gegevens want het lijkt me goed om daarmee door te gaan. Iemand, volgens mij mijnheer Den Butter, vroeg of die monitor wel zo uitgebreid moet en of we die niet wat kunnen beknotten. Ik stel voor om dat nu nog niet te doen omdat hoe vaker je die monitor doet hoe meer waarde je kunt zien en misschien kun je daarna wel eens zeggen 'dat weten we nu wel, het is namelijk altijd hetzelfde'. Wat mij betreft laten we die nog even staan. Mijnheer Boerman vroeg ook specifiek naar de Boslaan en de Kruislaan. Ik kreeg door dat het zoeken van een oplossing daarvoor voor 2023 gepland staat. Aan het eind was mijnheer Sulmann, natuurlijk altijd de hekkensluiter bij deze sessies. Ja, het is inderdaad een doorfietsroute want we kunnen het zeker niet snel noemen, maar het is duidelijk dat we het gaan doen. De Cruquiusbrug ligt ook nog op schema en daarmee ligt dan ook de Spieringweg op schema. Dan kijk ik even naar mijn influisteraar of er nog antwoorden staan die ik nog niet heb doorgegeven. De A4, mijnheer Boerman vroeg daarnaar. De oostelijke afsluiting wordt in relatie tot de nieuwe Bennebroekerweg onderzocht om te bezien of daar een optimalisatie kan worden bereikt. Niet alles kan op Wickevoort verhaald worden omdat niet alleen de nieuwe bewoners van het kruispunt gebruikmaken, dat is op die manier afgestemd. Dan waarom de gegevens niet allemaal beschikbaar zijn. De voorlaatste cijfers zijn van 2016 en het onderzoek door de GGD gebeurt eens per vier jaar. We moeten dus weer even wachten en dan zou je toch zeggen dat er wel weer… O, dan is het van 2020, dan zal het er wel weer zijn. De lichten van mijnheer Meijer. Dat is een beproefd concept en die attentiewaarde is nodig. Ik begreep dat u zei dat ze het soms niet doen of wel?

De heer MEIJER: Nee veel te fel.

Wethouder RUIGROK: O te fel. Dat is juist de bedoeling, dat is eigenlijk het antwoord. Dank u wel.

De VOORZITTER: Mijnheer Meijer heeft hier nog een vraag over.

De heer MEIJER: Het lijkt me niet de bedoeling dat je verblind wordt en je alsnog een voetganger omverrijdt. Ik weet niet of u er wel eens langsrijdt, maar doe het maar een keer 's avonds laat, het is echt fel.

De VOORZITTER: Mevrouw de wethouder.

Wethouder RUIGROK: Ik doe dat wel eens en het valt me enorm op, dus mijn attentiewaarde gaat aan alle kanten aan en het werkt wel.

De VOORZITTER: Bent u tot een eind gekomen mevrouw Ruigrok? Zijn er nog mensen met openstaande vragen? Ja, mijnheer Salhi.

De heer SALHI: Dank u wel voorzitter en dank u wel voor de beantwoording van de meeste gestelde vragen, ook namens ons. Er blijft bij mij nog één vraag staan, die over de fietsstraten. Ik gaf aan dat

het op een kruispunt de stippellijnen ophouden en dat dit voor gevaarlijke situaties kan zorgen. We hebben meerdere gevallen in Haarlemmermeer gezien waarin uiteindelijk toch bleek dat een fietstunnel beter was. Nog niet zo lang geleden is er alsnog een fietstunnel op de Kruisweg onder de weg om De Noord geplaatst vanwege de gevaren en ik vraag om daar toch goed naar te kijken. Er zijn ook rapporten waarin staat waarom een fietstunnel zeker geschikter is en ook zeker op een plek als de N201 en de Spieringweg.

De VOORZITTER: Zal ik eerst alle vragen ophalen, is dat handig? Mijnheer Boerman.

De heer SALHI: Ik heb nog een vraag, ik ben nog niet klaar.

De VOORZITTER: Oh sorry, de heer Salhi nog één vraag.

De heer SALHI: Ik heb nog geen antwoord gekregen op mijn vraag over de realisatiegraad van 65% die wij nu hebben. Jawel? O dan heb ik dat gemist. Dank u wel.

De VOORZITTER: Mijnheer Boerman, hebt u nog een vraag openstaan?

De heer BOERMAN: Ja inderdaad. Ik zal even iets zeggen over de fietstunnel want ik denk dat raadsbreed de wens is om daar een fietstunnel aan te leggen, maar het heeft natuurlijk ook te maken met kosten en die kosten kunnen we niet nu aan de wethouder vragen, maar die moeten we hier integraal afwegen en dat zal niet vanavond gebeuren, maar we kunnen het er wel over hebben. De vraag die ik open heb staan gaat over wanneer we het fietsplan en het integrale parkeren kunnen verwachten omdat ik denk dat allebei de visies duidelijk een relatie hebben met wat we aan de andere kant aan infrastructuur uitgeven.

De VOORZITTER: Zijn er verder nog openstaande vragen? Nee, dan gaan we door naar mevrouw de wethouder.

Wethouder RUIGROK: Ja dat fietsplan staat op de planning voor vóór de zomer, dat komt er dus elk moment aan. Dan het integrale parkeren. Ik dacht dat het integrale parkeren in het najaar van 2022 komt, maar ik ga even na hoe dit precies zit, het staat in ieder geval op de planning. Ik ben het met de heer Boerman eens dat bij een tunnel meerdere afwegingen spelen, de verkeersintensiteit maar ook kosten en dergelijke en die staan er nu niet in. Voor nu ga ik natuurlijk af op de deskundigen die hier de rapporten over schrijven en die zeggen dat de aanpassing van de kruising voor deze intensiteit voldoende is. Net als bij de borden van mijnheer Beusenberg leun ik wel op de expertise van de verkeersdeskundige: hoe kun je echt verkeersveiligheid optimaliseren. Dat is niet altijd per se door het toevoegen van een bord.

De VOORZITTER: Is iedereen tevreden met de beantwoording van de vragen? U mist er nog een.

Wethouder RUIGROK: De fietsstraat. Ja, dat concept is natuurlijk al meerdere malen ingevoerd en dat doen we met name op de Ringdijk met de auto te gast en de fiets als hoofdgebruiker. Je ziet dat je verschillende snelheden hebt. Ik ben laatst met pedelecgroep van de Fietsersbond op een pedelec geweest en je ziet dat je op sommige fietspaden wel en op andere niet mag. Het inrichten en de uitvoering daarvan is ook wel afhankelijk van de situatie en de verkeersintensiteit.

De VOORZITTER: Nog een heel klein puntje van mijnheer Salhi.

De heer SALHI: Het concept van de fietsstraat is duidelijk, het gaat erom dat er een vervolg is. Er zijn situaties waarin een fietsstraat stopt als je gaat oversteken en dan weten fietsers niet wat ze moeten doen omdat je dan op een ander weggedeelte komt.

De VOORZITTER: En de vraag hierbij is of daar verandering in kan komen?

De heer SALHI: Nee, ik heb al aangegeven dat daar rekening mee gehouden moet worden.

Wethouder RUIGROK: Ik neem het mee mijnheer Salhi. Ik ga ervanuit dat dit wel gebeurt. Ik zie dat als de fietsstraat bij ons op de dijk ophoudt, je gewoon weer onderdeel wordt van het reguliere fietspad of je de weg samen deelt. Ik neem uw opmerking mee.

De VOORZITTER: Dan ronden we de beantwoording door de wethouder af en gaan we naar de tweede discussieronde. Ik heb twee aantekeningen gemaakt, het CDA wil graag spreken over de extra geldstromen en ik denk over de fietstunnel.

De heer BEUSENBERG: Voorzitter, voorzitter.

De VOORZITTER: Mijnheer Beusenberg.

De heer BEUSENBERG: U hebt het over de fietstunnel, begrijp ik het goed dat dit de fietstunnel vanaf de Spieringweg naar de overkant is? Dat is dan toch een plicht voor de provincie want dat is toch een Provinciale weg?

De VOORZITTER: Misschien kunnen we dat in de tweede ronde bespreken, is dat een plan? Mevrouw Kliphuis.

Mevrouw KLIPHUIS: Dan vraag ik me toch af wat we precies gaan doen. We hebben in de onderzoeks- en investeringsagenda een aantal programma's en de uitwerking daarvan opgeschreven, er is nu een uitvoeringsprogramma Mobiliteit voor 2023 en wat is het doel van het praten over een tunnel die daar niet in opgenomen is en waar ook geen financiële ruimte voor is? Als het doel van het debat is dat wij hier een principiële uitspraak over doen dan kan dat, maar ik zoek even naar de relatie met de stukken die nu voorliggen en het besluit dat wij nu moeten nemen.

De VOORZITTER: Daar kunnen we het nu over hebben. Mijnheer Van der Peet.

De heer VAN DER PEET: Ja voorzitter, ik had het inderdaad over fietsers, maar meer over de veiligheid van langzaam fietsverkeer. Ik mis een actieplan in het stuk omdat uit de getallen heel duidelijk blijkt dat het jaarlijks terugkomt en dat het probleem steeds groter wordt, de meeste ongevallen zijn met een fiets of een brommer en vaak een combinatie daarvan. Ik denk dat het echt tijd wordt dat we in de verkeersveiligheidsaanpak heel gericht op deze doelgroep aan de slag gaan. Dat is de enige manier waarop we oplossingen kunnen vinden voor de top 25, de top 10 of de top 5 knelpunten. Dat mis ik eigenlijk in het uitvoeringsprogramma en dat wilde ik ook bij de andere polsen, volgens mij moeten we dat in 2023 echt anders aanpakken.

De VOORZITTER: Dat kunnen wij dus nu bespreken. Mijnheer Salhi, aan u het woord.

De heer SALHI: In reactie op de woorden van mevrouw Kliphuis. Ik heb dat ingebracht omdat die kruising er ook zo specifiek in staat. In dat verband en in verband met de veiligheid die daarmee

gepaard gaat, heb ik de suggestie ingebracht om daar eventueel een fietstunnel te laten plaatsen. Dat heeft echt wel een raakvlak met de verkeersveiligheid. Ik begrijp dat de verkeersintensiteit nu niet dusdanig is dat we daar nu al een fietstunnel moeten plaatsen, maar ik wil wel dat het in overweging wordt genomen en niet dat we niet over een paar jaar terugkomen en zeggen 'gezien de drukte daar op Cruquius en al die woningbouwopgaven…', dat we dan toch nog terug moeten komen om daar een fietstunnel te plaatsen. Dat is eigenlijk wat ik inbracht.

De VOORZITTER: Ik denk dat we iets langs elkaar heen praten. Misschien kan mijnheer Boerman daar iets over zeggen.

De heer BOERMAN: Ik denk ook dat we langs elkaar heen praten. Ik hoorde de heer Salhi zeggen 'ik denk dat die in overweging moeten worden genomen'. Dat denk ik ook, maar dat is een onmogelijke opdracht voor het college en het heeft geen zin om dat vanavond te doen. Mijnheer Van der Peet zei terecht dat hij het overzicht op het gebied van veiligheid mist, zo vertaal ik het. Volgens mij is het veiligheidspunt het punt dat we vanavond kunnen bespreken. Ik hoorde de wethouder zeggen dat we kleine maatregelen nemen zoals het oppoetsen van haaientanden en dat is allemaal prima, maar we zien in de monitor dat dit niet genoeg oplevert. Volgens mij is dat het gesprek dat we hier moeten voeren, hoe we dat kunnen intensiveren. Die fietstunnel komt ooit vanzelf wel. Het is heel stoer om vanavond te zeggen dat we een fietstunnel nodig hebben, maar daarmee hebben we het probleem niet opgelost.

De VOORZITTER: Oké. Mijnheer Meijer.

De heer MEIJER: Als we het er toch over hebben dan pak ik die rotonde er maar weer eens bij. Mevrouw de wethouder zei dat er misschien een kruising komt en dat het wordt aangepast, maar de meest eenvoudige aanpassing is één richting op, klaar, dat kun je morgen verwezenlijken. Als je bij hotel De Beurs op het terras zit, zie je hoe vaak het bijna misgaat, zeker met die elektrische fietsen die bijna 40 km per uur rijden. Ik denk dat je dat zo kunt doen, misschien vinden mijn collega's hier ook iets van.

De VOORZITTER: Mevrouw Smand.

Mevrouw SMAND: Nou als nieuwkomer misschien toch een aantal vragen. Ik begrijp alle punten over de fietstunnels, rotondes en lichtjes en die zijn allemaal belangrijk, maar is dit nu het onderwerp van deze sessie? Dan sluit ik me aan bij de woorden van mijn buurvrouw, we moeten een besluit nemen over een aantal kredieten dat nodig is om projecten uit te voeren. Dat neemt niet weg dat deze onderwerpen ongelooflijk belangrijk zijn en dat geldt ook voor een fietspad langs de Amersfoortlaan in Badhoevedorp waar scholen staan. Ik denk dat we inderdaad apart ruimte moeten inboeken om integraal te kijken naar waar de heikele knelpunten zitten en welk actieplan daarop zit. Dat zou dan in een uitvoeringsprogramma moeten. Dat is de lijn die ik voor me zie, maar corrigeer me als ik het verkeerd zie.

De VOORZITTER: Mijnheer Van der Peet.

De heer VAN DER PEET: Dank u wel voorzitter. U hebt in principe natuurlijk helemaal gelijk, maar de oproep die ik hier doe en die ik al vaker gedaan heb is 'kom met een actieplan Veiligheid' juist voor deze groep. Je zou verwachten dat in zo'n uitvoeringsprogramma voor 2023 waarin allerlei projecten staan, ook een bedrag is gereserveerd om dat te gaan doen. Daar gaat het vanavond over en vandaar

dat ik daarop aansla, ik mis dat specifieke bedrag en specifieke aandacht voor dit toch wel erg belangrijke en steeds belangrijker wordende punt. Vandaar dat ik het hier ter tafel breng.

De VOORZITTER: Mevrouw Smand.

Mevrouw SMAND: Ik kan u volgen, maar ik denk dat als we een uitvoeringsprogramma maken het ontzettend behulpzaam zou zijn als we daarvoor het onderzoek waar de grootste knelpunten zitten in een actieplan onderbrengen, daarmee maak je een goede voedingsbodem voor het volgende uitvoeringsprogramma. Voor mij gaan de zaken nu ongelooflijk door elkaar lopen en ik raak de draad kwijt. Ik vind het lastig om zo ook de belangrijke punten die hier spelen goed naar voren te kunnen brengen.

De VOORZITTER: Mevrouw Kliphuis.

Mevrouw KLIPHUIS: Dank u wel voorzitter. Dit is eigenlijk waar de transparantie zich een beetje wreekt. Als we kijken naar bijlage 2 bij de bijlage over het UMP dan zien we alle doelen die we hebben vastgesteld en een daarvan is verkeersveiligheid. In de onderzoeks- en investeringsagenda staat die hele boom met ambities en programmaatjes die daaronder staan, we zijn al een paar jaar verder en ik denk dat de heer Van der Peet terecht constateert dat in die onderzoeks- en investeringsagenda hele goede maatregelen staan voor het verlagen van het aantal verkeersongevallen, maar dat wij eigenlijk in ieder geval in de aanloop naar 2024 een iets breder kader nodig hebben om ook te kunnen zeggen welke van die aanpakken we naar voren willen halen omdat die de meeste veiligheid geven aan een specifieke situatie die wij terugzien in onze algemene monitor. Ik denk dat dit precies het gesprek is dat de raad moet voeren, dat is onze kaderstellende en sturende rol: we hebben iets nodig om de afweging te kunnen maken en te kunnen controleren waarom het college voor 2023 en straks voor 2024 een aantal punten kiest om uit te voeren en die andere op een langere termijn zet. Wij willen daar een prioritering aan geven en daarvoor hebben we, en daar steun ik de heer Van der Peet volledig in, een kort en goed plan nodig over hoe we die punten tegen elkaar kunnen afwegen zodat we recht doen aan dat we meer verkeersongevallen zien in een aantal kwetsbare categorieën en dat die snelheden, vooral met die speedpedelecs en zo die allemaal door elkaar heen fietsen, verbeterd wordt. Ik denk dat we daar voor 2023 niet zo heel veel meer in kunnen doen, maar voor 2024 willen we dat heel graag doen en ik ben eventueel bereid om dat in een motie te gieten zodat wethouder dat wat concreter kan meenemen.

De VOORZITTER: Ik hoor instemmend gemompel naast mij, dus wat dat betreft... Zijn er nog andere reacties? Mijnheer Meijer.

De heer MEIJER: Ik begrijp wat mevrouw Kliphuis zegt, het gaat hier vanavond met name over het wel of niet instemmen met een krediet, maar ik denk wel dat het goed is om een keer in een aparte sessie te spreken over de knelpunten die in Haarlemmermeer daadwerkelijk gevaarlijk zijn, met name voor de fietsers. Ik begrijp dat we daar nu niet over gaan praten en dat vind ik ook prima, maar een aparte sessie hierover kan geen kwaad.

De VOORZITTER: Mevrouw Kliphuis.

Mevrouw KLIPHUIS: Ik denk dat dit een heel mooi vervolg is op de wens om een soort afweging te maken en te bespreken wat de meest gevaarlijke knelpunten zijn. Laten we die twee verzoeken integreren; dat we die motie doen met het verzoek om daar een informatieve bijeenkomst of een

sessie over te houden. We moeten nog even met de heer Meijer bespreken wat het beste instrument is.

De VOORZITTER: Nou, er lijkt toch een soort overeenstemming in deze vergadering te ontstaan, dat is een goede zaak. Zijn er verder nog inbrengen? De heer Van der Peet.

De heer VAN DER PEET: Ja dank u wel voorzitter. In verschillende bijdragen na mij werd gesproken over de complexiteit van de documenten en dergelijke en dat wil ik toch in de tweede termijn nog even bespreken, ik deel die mening ten zeerste. Dat komt omdat we ons in 2019 als ik me niet vergis ons zelf in dit keurslijf hebben gegoten door de mobiliteitsvisie, dat investeringsprogramma en die uitvoeringsprogramma's. Intussen hebben we hier als raad eigenlijk een heel mooi ding, namelijk de voortgangsrapportage, gemaakt. Die is hier tot stand gekomen en door de ambtenaren ingevuld. Die wordt hier niet genoemd en daardoor zit je met al die dubbelingen. Mijn oproep zou zijn: kijk naar dat ene plaatje voorin de mobiliteitsvisie waarin die gelaagdheid zit. Volgens mij is het tijd om daar in ieder geval één uit te halen om het allemaal wat doorzichtiger en leesbaarder te maken en om dubbelingen te voorkomen.

De VOORZITTER: Mevrouw Kliphuis.

Mevrouw KLIPHUIS: Ja ik wil dat wel wat specifieker maken. We hebben die voortgangsrapportage wat vaker en dat is voor ons natuurlijk een mooi moment om, wat hier ook gebeurt, vrij technische vragen te stellen. Er speelt erg veel op het gebied van mobiliteit en het is niet zo dat we maar eenmaal per jaar over de voortgang van een uitvoeringsprogramma willen praten., Ik denk dat dit het niet is, maar dat er zeker samenvoegmomenten kunnen zijn. Een van mijn andere punten, dat heb ik niet zo scherp neergezet, was dat ik het ook graag wil samenvoegen met de P&C-cyclus. Nu lopen we eigenlijk vooruit op een integrale afweging door die gelden met potlood in de voorjaarsnota te zetten. Ik vind dat toch ingewikkeld, dat doen we ook op andere terreinen maar dat zijn allemaal individuele projecten waarvan we over het algemeen zeggen dat we het willen doen, maar er zijn altijd meer projecten die we graag willen doen dan dat we geld hebben. Daarmee creëren we nu naar buiten toe wel een soort verwachting dat we het gaan doen terwijl we nog die integrale afweging moeten maken. Ik laat dat graag wat meer op elkaar aansluiten, waardoor we in alle eerlijkheid direct kunnen meegeven of we iets wel of niet willen gaan doen.

De VOORZITTER: Mevrouw Smand.

Mevrouw SMAND: Dank u voorzitter. In aanvulling op wat net gezegd is, wil ik toch nog graag een keer aandacht vragen voor de geldstromen omdat de realisatie van projecten mede afhangt van potten geld die niet direct onder de controle van de gemeente Haarlemmermeer vallen, er zijn ook andere mogelijkheden voor de financiering. Lukt dat wel, lukt dat niet, hoe haalbaar zijn projecten daardoor, dat kun je ook heel mooi meewegen. Fietspaden stoppen niet bij gemeentegrenzen en er zijn bruggen die op grenzen liggen en ik vind dat ook een belangrijk onderdeel om mee te nemen, hoe verhouden wij ons tot de regio en de regionale budgetten, om het overzicht nog concreter te maken. Dank u wel.

De VOORZITTER: Dank u wel mevrouw Smand. Mijnheer Boerman.

De heer BOERMAN: Het lijkt nu wel een beetje pikant omdat ik als derde van een Duisenbergmethodegroepje hier het woord voer over iets waarover we het ook de rest van de week hebben. Ik sluit me daarbij aan, we komen hier ongetwijfeld op terug. Een van de punten waarvan ik

denk dat we er aandacht voor moeten hebben… Ik ben erg blij met die 1-monitor, daarin staan cijfers, daarin kunnen we echt iets zien en daarmee kunnen we sturen, maar op dit moment mist, en ik denk dat dit de opdracht is waaraan we het komende jaar moeten werken, is hoe die 1-monitor zich vertaalt in een aantal kredieten dat we krijgen, daar lijkt geen verband tussen te zijn. Ik denk dat de raad zichzelf de opdracht moet opleggen om dat verband helder te maken, zodat we weten 'we gaan geld uitgeven en dat helpt de veiligheid' of 'dat zorgt ervoor dat we minder CO_2 gaan uitstoten'. Nu is dat er niet en daarom kunnen we ook niet zeggen of het project geslaagd is, we kunnen alleen zien of het geld op tijd is uitgegeven en dat vind ik eigenlijk toch te weinig om als raadslid op te sturen.

De VOORZITTER: Mijnheer Van der Peet.

De heer DEN BUTTER: Voorzitter…

De VOORZITTER: Mijnheer Den Butter krijgt van de heer Van der Peet het woord.

De heer DEN BUTTER: Mag dat zomaar van u voorzitter?

De VOORZITTER: Dat mag van mij.

De heer DEN BUTTER: Ik ken de heer Van der Peet als een zeer strenge fractievoorzitter, dus ik begrijp uw twijfel in dit geval wel. Nu ben ik bijna mijn verhaal kwijt. U zei dat die monitor eigenlijk de aanjager van ons beleid moet zijn, maar het is natuurlijk ook andersom; als wij keuzes maken in waarin we gaan investeren, en dat is natuurlijk nog veel beter, zie je dat dan ook terug in je monitor? Volgens mij begint het daar. We hebben nu een meting gedaan en je kunt zeggen 'we gaan een aantal zaken doen want dat vinden we verontrustende cijfers', maar dat is lastig als het je eerste meting is. Eigenlijk beginnen we andersom, we hebben nu wat maatregelen ingezet en we verwachten dat we die in de monitor terugzien. Als we dat onvoldoende zien dan heb je meer maatregelen nodig, bijvoorbeeld op veiligheid. U zei net 'we hebben nu een monitor, dus nu weten we waarin we ons geld moeten investeren'. Daarover ben ik het nog niet helemaal met u eens.

De VOORZITTER: Mijnheer Van der Peet.

De heer VAN DER PEET: Misschien kan ik de reactie van de heer Boerman al direct in mijn reactie meenemen. Ik zei in mijn bijdrage dat we bijna in de buurt zijn van waar we moeten zijn. We hebben nu die nulmeting, we hebben de eerste meting te pakken en wat je nu eigenlijk zou willen zien, ik denk dat de heer Boerman dat ook bedoelde: we hebben voorstellen voor projecten, dat project draagt bij aan de doelen A, B en C en de streefwaarde is dat het van 80% naar 82% gaat. Als het uitgevoerd is, kun je in de monitor kijken of dat zo ook is en of we het geld goed hebben besteed of dat er geld bij moet. Je kunt dan keuzes maken en die missing link is de laatste actie van plan-do-check-act, dat laatste is wat er nog ontbreekt.

De VOORZITTER: Mevrouw Kliphuis.

Mevrouw KLIPHUIS: Ja, plan-do-check-act heeft nog een staartje waarin je controleert en bijstuurt en met die cirkel zijn we bezig. Ik denk wel dat de toezegging die de portefeuillehouder heeft gedaan over dat we voor de volgende onderzoeks- en investeringsagenda bij elkaar gaan zitten… Ik denk dat we dan de diepte ingaan om de volgende slag te maken op dit mooie bouwwerk, sturing op mobiliteit, en dat we dan onder andere ook mijn zorgen over de aansluiting op de P&C-cyclus wat grondiger kunnen meenemen omdat wij dan ook weer de sturing hebben op wanneer in de tijd we die stukken willen

hebben en we weer die 80% of 82% als streefwaarde aan de verschillende investeringsprojecten hangen. Als we dat nu helemaal aan het eind van deze onderzoeks- en investeringsagenda doen dan wordt het wel redelijk ingewikkeld. Ik denk dat deze aanbevelingen vooral moeten worden meegenomen in de nieuwe cyclus om de ambtenaren ook een beetje te helpen, dat het niet op dit moment allemaal in een keer verbeterd hoeft te worden. Volgens mij is er echt heel veel druk, dat hebben we al heel vaak gehoord, op het ambtelijk apparaat en wij vragen zaken die ook heel veel stukken opleveren, dat moeten we wel een beetje afwegen.

De VOORZITTER: Nou dat lijkt mij eigenlijk wel een mooie afsluiting van het hele debat toch? Verder nog bijdragen, ideeën of suggesties? Dan kan dit door naar de stemmingen. Dank u wel.