

## 1. Opening en vaststelling agenda

De voorzitter: Goedenavond allemaal, welkom bij de openbare commissievergadering Samen Wonen van donderdag 8 oktober. Welkom, gedeputeerde mevrouw Koning en de provinciaal beleidsambtenaar de heer Jansen. Wij stellen uw deelname bijzonder op prijs. Vanavond een digitale vergadering, de vergadering is live en achteraf via de gemeenschappelijke gemeentelijke website te volgen. Op Burger op 1 na zijn alle fracties vertegenwoordigd. Op verzoek is ook uitgenodigd onze wethouder ...

Mevrouw Van Nes-de Man: Aanwezig.

De voorzitter: Aanwezig? Burger op 1 is ook aanwezig, alle fracties zijn vertegenwoordigd. Op verzoek is ook uitgenodigd onze wethouder van volkshuisvesting, de heer Oosterwijk, die ook kan deelnemen aan de discussies. We hebben vandaag één agendapunt, Provinciale Quickscan Bouwplannen. Normaal gesproken is er één woordvoerder per onderwerp per fractie, maar vanwege de aard van deze vergadering stel ik voor dat alle vertegenwoordigers het woord kunnen voeren. Kunt u instemmen met de voorliggende agenda? Ja.

## 2. Presentatie en discussie over de door de provincie Zuid-Holland uitgebrachte Quickscan planoptimalisatie van woningbouwplannen

De voorzitter: Dan gaan we naar agendapunt 2: presentatie en discussie over de door de provincie Zuid-Holland uitgebrachte Quickscan van optimalisatie van woningbouwplannen. Als eerste geef ik graag het woord aan gedeputeerde mevrouw Koning voor de inleiding.

Mevrouw Koning: Dank u wel. Ontzettend leuk om uitgenodigd te zijn hierbij de gemeenteraad van Ridderkerk. Wij hebben alle gemeentes in Zuid-Holland een document opgestuurd, Planoptimalisatie, met daarbij de opmerking: als u er met ons over graag in gesprek gaat komen wij graag langs. Helaas – vanwege de situatie vandaag de dag – is het een digitaal bezoek, maar laat dat de pret niet drukken. Volgens mij kunnen we nog steeds een hele goede discussie houden over het onderwerp. Ik wil graag aangeven dat de heer Jansen, zoals we hier elkaar noemen voor hier in de vergadering, dadelijk namens de provincie de presentatie zal verzorgen over de onderwerpen die ook in het rapport staan beschreven, maar dat ik daarbij wel heb gevraagd om ook even de stellingen zo neer te zetten dat het ook discussie kan oproepen. Dat wil niet zeggen dat het allemaal onderwerpen zijn waarvan wij vinden dat gemeentes het moeten doen, wij willen vooral met deze publicatie ook het denken prikkelen, zodat de gemeente haar eigen kaders kan vaststellen. De gemeenteraad is bevoegd als het gaat over grondprijzen of parkeernormen en wij hadden er echt de behoefte aan om te zeggen: denk erover na, want dat heeft heel veel input op de verschillende gebiedsontwikkelingen. Dus als u denkt 'nou, dat is misschien wel heel stellig', dat heb ik hem ook een beetje gevraagd te doen ten behoeve van deze bijzondere vergadering waar we met elkaar in discussie kunnen gaan. Ik hoop dat ik daarmee voldoende inleiding heb gegeven, ik kijk uit naar de presentatie zelf ook, vind ik ook altijd weer leuk en natuurlijk uiteraard naar de discussie achteraf. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter: Dank je wel. Dan zal de heer Jansen nu een presentatie geven. U kunt tijdens de presentatie verduidelijkende vragen stellen, discussies doen we na de presentatie. Als u een vraag wilt stellen kunt u dat kenbaar maken door gebruik te maken van het handje en als ik u het woord geef kunt u de vraag stellen. Wilt u na het stellen van uw vraag uw microfoon weer uitzetten? Dan geef ik het woord nu aan de heer Jansen.

De heer Jansen: Dank u wel. Ik zal even mijn scherm delen om de presentatie te laten zien. Begin dit jaar – het was 7 april, volgens mij – heeft de Gedeputeerde Staten deze Quickscan naar de media gestuurd en naar u allen. Die werd ook best aardig opgepakt, ondanks de coronacrisis. In verschillende media verschenen deze berichten en dat er meer potentie is in de woningbouw als wij anders omgaan met de parkeernormen, maar ook met de grondprijzenormen en daarover zal ik u dit verhaal ook even toelichten vanavond. Dank u wel voor de uitnodiging. Ik ben Barend Jansen, ik werk bij de afdeling Ruimte, Wonen, Bodem van de provincie en dan bureau Verkenning. Ik hou me bezig met de verstedelijkingsopgave en vandaaruit heb ik dit onderzocht. De provincie houdt zich bezig met de woningbouw, we doen het niet zelf, maar we hebben er wel heel veel belang bij, omdat wij gemeentegrens-overstijgende belangen moeten vertegenwoordigen en in de gaten houden. Er zijn heel veel ruimteclaims namelijk en die moeten wij in goede banen zien te leiden en het ruimtegebruik neemt steeds verder toe, onbebouwde ruimte neemt steeds verder af, dat zie je ook als je de jaren 2010 vergelijkt met 1950. De bevolking is toegenomen met 40%, maar het ruimtegebruik is toegenomen met 500%. De druk op de ruimte wordt steeds groter, we hebben een woningbouwopgave, maar we hebben werkgelegenheid, bedrijvigheid die een plek moet hebben, maar we hebben ook recreatie, energie-opgave, landbouw en wij moeten alles een plek proberen te geven samen, dus willen wij dat dat zo efficiënt mogelijk gebeurt en daarom maken we dit soort studies en Quickskans. Als je kijkt naar de totale voorraad zie je dat het naoorlogse deel – dat zijn vooral die gele en groene staven in de grafiek, dat zijn de woonwijken – dat het meeste, twee derde van de voorraad is in dat soort woonmilieus gebouwd, dat zijn de naoorlogse woonwijken met laag-en hoogbouw en de woonwijken met alleen laagbouw, vooral die groene is ook Ridderkerk veel van uit opgebouwd. Als je dan kijkt naar de adressendichtheid zie je in de grafiek daaronder dat die vrij laag is voor die naoorlogse woonwijken. Als we dan kijken naar het oppervlaktotaal wat het inneemt zie je dat dat juist heel veel oppervlakte inneemt. We zijn dus in steeds lagere dichtheden gaan bouwen, dat blijkt ook uit deze grafiek, hebben wij alle woonblokken van heel Zuid-Holland genomen en gekeken hoe de dichtheid, het aantal adressen per hectare zich door de eeuw, anderhalve eeuw heeft ontwikkeld. Dan zie je een duidelijke afname met de trendlijn erin. We begonnen ergens op de 85 en wij zijn nu aanbeland rond de 35. Dus we zijn steeds lagere dichtheden gaan bouwen, waardoor we met elk woningbouwplan steeds meer ruimte in zijn gaan nemen. Ik heb daar een analyse van gedaan. Wij krijgen van alle gemeenten alle woningbouwplannen binnen en we krijgen we ook de contouren daarvan en het aantal woningen want daarin gepland is. Met dat vlakje heb ik dus het oppervlak en het aantal woningen dat is aangegeven weet ik ook hoeveel woningen, dus ik kan berekenen hoeveel woningen per hectare er worden gebouwd. Als ik dat in een grafiek zet voor alle woningbouwplannen die wij binnen hebben gekregen dan zie je toch nog steeds dat ook voor de toekomst, dus dat wij in het verleden heel dun hebben gebouwd, dat zagen we net, maar dat we in de toekomst eigenlijk op dezelfde voet vooral doorgaan met meer dan de helft van de plannen nog steeds in die lage dichtheden, dus onder de 50. Gezien de opgaven en de druk op de ruimte is dat eigenlijk zonde, maar ook gezien de aard van de opgave, dat we toch vooral veel kleinere huishoudens moeten huisvesten is het ook zonde dat we toch vooral weer inzetten op plannen met eengezinswoningen. Ik ben dus daar al gaan kijken: kan dat niet anders, wat zijn de redenen dat we dat doen en kan dat anders? Eén van de redenen dat we dat zo doen zit hem ook in het parkeren. Parkeren neemt veel ruimte in. Ik neem aan dat iedereen weet wat een parkeernorm is. Dat is het aantal parkeerplekken dat per te bouwen woning vereist wordt vanuit de gemeente. Die ligt vaak in de stad rond de 1,3/1,5, voor sociale woningbouw wat lager, rond de 0,6 of 0,8, maar in veel landelijke of dorpse of sub-urbane gemeenten ligt die tussen de 1,5 en de 2, soms 3 zelfs. Die nemen heel veel ruimte in, die parkeerplaatsen die gebouwd moeten worden per woning en zijn heel duur ook. Een gebouwde parkeerplaats kost tussen de € 20.000 en de € 40.000 en een gewone straatparkeerplek kost rond de € 10.000. Dus ze nemen ruimte in en ze zijn duur, dus dat heeft een behoorlijke impact op de grondexploitatie en de woningbouwplannen. Dus hoe meer woningen je plant hoe meer plekken je moet realiseren, hoe moeilijker het wordt om een grondexploitatie rond te krijgen, want de parkeerplekken zijn vaak onrendabel en hoe

moeilijker het is om het fysiek ook in te passen. Dan zie je vaak de reactie vanuit de ontwikkelaars om dan maar minder woningen te gaan bouwen en duurder, want dan kan het wel uit en dat is ook een trend die we zien, dus dat we steeds duurder bouwen en minder woningen. Ik heb dat in het verleden al voor de stedelijke projecten onderzocht, heb ik gevraagd aan de gemeenten en ontwikkelaars en corporaties: laat maar zien wat de parkeernorm doet, want jullie hebben aan leegstaande parkeergarages en aan projecten die niet van de grond komen en projecten die veel te duur zijn geworden en suboptimaal. Dan krijg ik een hele rits en daar hebben we toen ook een publicatie over gedaan en schatten we in dat de woningbouw, dat er 20% minder woningen worden gebouwd door de parkeernorm. Dat heeft heel veel effect gehad, allemaal vragen in Rotterdam en andere steden waar de parkeernorm vervolgens werd aangepast. Maar ik dacht deze keer: laat ik dat voor de sub-urbane plannen gaan bekijken. Hoe werkt dat? Dit is een recent opgeleverde wijk, het neemt heel veel ruimte in en dat wordt vooral opgelost – vaak wat je nu ziet – in binnenterreinen, omdat het is heel duur om het in de gebouwde oplossing te doen, maar dan doen ze het dus op de binnenterreinen zie je hier gekleurd en dan zie je dat dat gigantisch veel ruimte inneemt, dat blokken daardoor veel groter worden en dieper. Tegelijkertijd zie je ook in dit plaatje dat de doorgaande wegen, daar wordt helemaal niet meer geparkeerd. Dat is ook een typische eigenschap van sub-urbane omgevingen, dat de doorgaande wegen zo min mogelijk kruispunten hebben en zo min mogelijk parkeren, omdat dat vooral op de doorstroming is gericht. Maar omdat je daar dus niet meer parkeert bouw je er ook geen woningen meer en je bouwt er ook geen woningen meer aan, dus moet je dat parkeren ergens anders realiseren. In dit geval was er een parkeernorm van drie, dit was dan de meest duurzame wijk, maar qua mobiliteit en ruimtegebruik is dat niet heel erg duurzaam. Zo ziet dat er dan, iedereen kent dat wel denk ik, hoe die binnenterreinen eruitzien. Wat ook een effect is, dat je achterkant wordt je voorkant, want je parkeert je auto aan de achterkant en dan ga je eigenlijk via de achterdeur naar binnen. Je hebt dus en voor en achter heb je dan vaak verkeersruimte. Ik ben in gesprek geraakt met een gemeentelijke woningbouwontwikkeling en ik heb voorgesteld: kunnen we niet kijken of het anders kan? Want jullie hebben, die gemeente had ambities ook om een OV-halte daar te realiseren. Ik zei: als jullie in zulke lage dichtheden bouwen dan gaat dat niet lukken. Dus dan gaat er nooit een halte komen, want er komen nooit genoeg instappers, dus jullie zullen toch echt meer woningen moeten bouwen. Toen heb ik een bureau ingeschakeld en dit was een beetje de basis wat ik toen voor heb gelegd: we kunnen in plaats van alleen maar eengezinswoningen met een parkeernorm van 1,7 kunnen we ook een eengezinswoning bouwen met een beneden-bovenwoning en 3 appartementen ernaast. Dus zoveel gemêleerder aanbod, ook meer betaalbare woningen toevoegen. Maar dat kan alleen als je een lage parkeernorm doet en dat kan alleen als je anders met je grondprijzen omgaat, want dit betekent wel dat je andere grondquotes krijgt, want voor een eengezinswoning krijg je een hoger percentage dan voor meergezinswoningen. Dus daar zit ook nog een trigger in wat voor grondbedrijven en ontwikkelaars bouwen het ook liever, dat ze alleen maar eengezinswoningen bouwen. Maar op deze manier verdubbel je in één keer je aantal woningen. Dus die hebben dat uitgewerkt in een case, dus in het eerste geval zie je wat ze van plan waren: 43 woningen per hectare. Maar als je met een lage parkeernorm werkt, minder diepe blokken en een gebouwde parkeeroplossing, maar veel meer woningen, dan genereren die woningen uiteindelijk wel meer geld. 3 miljoen meer, positiever kwam deze grondexploitatie eruit en je hebt veel meer verschillende woningen en je hebt nog meer ruimte voor groen ook en een minder auto-gedomineerd woonmilieu. Dus hiermee kan je met die hoge dichtheid kan er wel een halte komen, omdat er wel meer voldoende instappers komen. Dus dit is een vrij eenvoudige manier om aan heel veel doelstellingen te voldoen, maar dan moet je wel meerdere kaders als knoppen gaan beschouwen en dan moet je dus ook die parkeernorm als een knop gaan beschouwen waar je aan kan draaien en ook je grondexploitatie of je grondprijssystematiek moet dus ook niet gericht zijn op eengezinswoningen, maar het moet ook andere woningtypes kunnen bevorderen. Dan krijg je andere type woonmilieus en daar is dus ook heel veel vraag naar, dat komt ook uit De Grote Omgevingstest die we met heel de provincie hebben gedaan, alle gemeenten. Voor een groot deel van de

gemeenten komt eruit dat er veel behoefte is aan iets stedelijker of iets dorpsere woonmilieus die iets hogere dichtheden hebben, maar wel een betere verblijfskwaliteit, minder auto-gedomineerd. Tegelijkertijd kan je ook naast je parkeernorm veel meer kijken – daar hou ik ook een pleidooi voor – veel meer kijken: kan je de bestaande gelegenheid beter benutten? Ik heb hier Ridderkerk. Ik heb ook een kaart gemaakt van alle bestaande parkeervoorzieningen of parkeerterreinen en daar zitten mogelijk ook heel veel kansen in. Dus dat je niet alleen je parkeernorm anders inkleedt, maar dat je ook veel meer inzet op dit dubbelgebruik, want heel veel staat structureel 's avonds en in het weekend leeg. Wat ook nog een reden is om anders met die parkeernorm om te gaan is dat, er is het CROW geeft richtlijnen, maar die zijn niet heel actueel en die zeggen niet per se hoe de situatie in je eigen gemeente is. Ik heb hier Ridderkerk, ik heb een viewer gemaakt op basis van een aantal bronnen van het autobezit en de leaseauto's. Per woningtype, welke woningomvang. Dat zie je dat er heel veel mensen ook geen auto hebben en de meesten maar één, dus daar kun je prima een woningbouwprogramma op richten, zou je zeggen, als je dat durft. Vooral in de kleinere woningen is dat – tot en met 80 vierkante meter – zie je dat dat in Ridderkerk toch vooral, de helft heeft geen auto, dus daar zit ook wel een deel sociaal in, maar dat zou bijna kunnen pleiten voor een 0,5-norm. Dus het gebruik van actuele data kan een hele goede onderlegger zijn voor je woningbouwbeleid en je parkeernorm. Dus als je aan die knoppen kan draaien kunnen we in die case die ik heb uitgewerkt, en die is eigenlijk vrij standaard voor heel veel woningbouwplannen, veel meer woningen, 70% meer. We gingen eerst uit van 20% in eerder onderzoek, maar hier komt dat je wel 70% meer kan bouwen. Je verbetert je grondexploitatie, 3 miljoen in dit voorbeeld. Je versnelt je woningbouw, omdat je ... Waarom was dat ook alweer, versnelling van de woningbouw? Dat weet ik even niet meer. Je bouwt meer en kleinere woningen. Je bouwt de gewenste woonmilieus, gezondere leefomgeving, dat je meer op lopen, fietsen en andere mobiliteit inzet. Je bouwt meer sociaaleconomisch gemêleerd, meer woningen op de juiste locatie, meer draagvlak. Het kan ook veel meer tegenwoordig, omdat we zitten in een soort mobiliteitstransitie waarin de elektrische fiets gaat een enorme impact hebben, deelbakfietsen heb je, deelauto's, die hadden we in het verleden allemaal niet, dus dit biedt heel veel kansen om niet alleen dus hierop in te zetten, maar ook om veel meer woningen te bouwen en aan al deze opgaven te werken. Dat is wat wij de gemeenten wilde meegeven, dat is wat GS de gemeenten wilde meegeven, om dit te overwegen en bewust daarvan te zijn. Wat wel een belangrijk onderdeel daarvan is, is dat – dat is zeker niet overal zo, maar in heel veel gevallen – dat parkeerregulering is wel een hele belangrijke voorwaarde, wordt steeds belangrijker en is wel, zeker om overlast in de omgeving te voorkomen moet dit heikele punt wel een keer besproken gaan worden. Nu is het zo dat de parkeerdruk belangrijker wordt geacht dan de primaire behoeften van een woning en ik denk dat dat een omgekeerde wereld is en dat we daar iets aan zouden moeten doen. Dat is mijn ... Dat is heel snel, dat we ruimte hebben voor discussie.

De voorzitter: Dank u wel voor de presentatie. Zijn er vragen vanuit de commissie? Daarbij kunt u een hand opsteken als u een vraag heeft. De heer Kooijman, ChristenUnie. U kunt uw vraag gelijk stellen.

De heer Kooijman: Dank u wel. Bedankt voor het interessante gesprek en ook het rapport hierover met veel interesse gelezen. Er vielen mij twee dingen eigenlijk, die bleven daarna hangen en eigenlijk komt dat ook in het verhaal wel terug. Enerzijds de woonwensen die mensen zelf hebben. Mijn idee is dat mensen niet voor niks in bijvoorbeeld Ridderkerk willen wonen, er komen veel mensen vanuit Rotterdam bijvoorbeeld naar ons toe, omdat ze misschien die drukke stad en die hoogbouw misschien een beetje zat zijn en graag een eengezinswoning zouden willen hebben. Die zijn hier ook soms moeilijk te verkrijgen, maar ze zijn er wel. Dus hoe werkt dat in deze strategie? Dus de wensen die sommige mensen hebben: om net buiten de grote stad te wonen, dus wel een huis met een tuintje te hebben, iets meer begane grond, veel meer ruimte voor de kinderen. Dus dat knaagt nog een beetje eraan. Die parkeernorm die vind ik heel interessant, maar wat daar volgens mij nog aan voorafgaat is dat het openbaar vervoer daar dan ontzettend goed moet zijn. Als ik de

casus die in de Quicksan stond lees en bekijk dan wordt daar al aangegeven dat het een casus betreft waarin er nog wel ruimte is voor een mobiliteitsverandering. Eerlijk gezegd, als ik op dit moment in het huidige openbaar vervoer ga kijken dan zie ik die slag nog niet echt direct in Ridderkerk gemaakt kunnen worden. Kunt u daar nog op reageren?

De voorzitter: De heer Jansen.

De heer Jansen: Ja, de woonwensen. Ik pleit niet voor hoogbouw, ik pleit juist meer voor intensieve laagbouw, dus smallere straten, minder diepe blokken en max drie-, vierhoog, daar kan je ook al veel hogere dichtheden in halen. Ik zie in dat plaatje drie eengezinswoningen, kan je ook een eengezinswoning, een benedenbovenwoning en drie appartementen van maken en dan verdubbel je al je aantal woningen, je dichtheid. Mensen komen zeker om de drukke stad, maar uit De Grote Omgevingstest komt uit: ze hebben meer behoefte aan echt dorps dan aan sub-urbaan. Echt dorps heeft net een iets hogere dichtheid, iets meer kwaliteit, iets minder auto-gedomineerd. Tegelijkertijd zijn er heel veel, hebben we in Nederland dan, ik weet de cijfers voor de provincie even niet uit mijn hoofd – die staan er wel in volgens mij, trouwens – wij hebben, volgens mij was het 50% eengezinswoningen, terwijl er nog maar een derde gezin is. Zoiets was het. Sorry dat ik die niet ... Maar we hebben dus veel meer eengezinswoningen dan gezinnen en dat gaat steeds schever worden, want wij zetten nog veel meer in op eengezinswoningen, terwijl de opgave is veel meer een- en tweepersoonshuishoudens. Vooral zowel voor ouderen als voor jongeren, om die een plek te geven. Betaalbaarheid is ook een hele belangrijke opgave en daar voldoe je ook niet aan met alleen maar eengezinswoningen. Dus dat was het eerste punt van de woonwensen. Qua OV is het misschien veel bus bij jullie. Ik ben niet heel goed bekend in Ridderkerk, maar wat ik ook aangaf, als je de cijfers bekijkt: de meeste mensen hebben maar één auto en we hebben steeds meer mogelijkheden van die elektrische fiets en deelauto's als alternatief voor de tweede auto. Dus ik zie zelfs, en zeker in een vrij, het is nog veel voorzieningen in Ridderkerk, vrij compact had ik het gevoel toen ik ernaar keek, er is veel nabijheid van voorzieningen. Dus ik weet niet of het alleen maar forenzen zijn bij jullie, maar er zijn, ik denk dat die fiets zeker een alternatief is, omdat de gemiddelde afstand die wordt gereden is toch minder dan 15 kilometer. Dus ik denk dat dat goed is, als we daaropin zouden zetten, gezien ook al die andere voordelen die het meebrengt. Heb ik uw vraag goed beantwoord?

De voorzitter: De heer Kooijman, ChristenUnie.

De heer Kooijman: Ja, deels. Ik zal nog één keer reageren, daarna moeten de anderen maar de vragen stellen, daar is volgens mij ook wel de ruimte voor. Ten aanzien van die eengezinswoningen en het aantal gezinnen wat er momenteel is: ik kan me ook voorstellen, dat zie ik ook in mijn eigen omgeving wel, dat mensen ook een huis kopen met het idee om ooit een gezin te gaan beginnen of het gezin is inmiddels groot en een aantal kinderen zijn misschien de deur uit, maar dan komen er misschien kleinkinderen. Je woont daar, je hebt je hypotheek afbetaald, dus er is misschien voor veel mensen geen noodzaak om weer kleiner te gaan wonen. Dus het gaat niet alleen altijd om het aantal mensen wat ergens in een huis woont, maar ook de wensen en de levensfase waarin mensen zitten of waar ze naartoe willen groeien. Dus dat aan de ene kant. Ten aanzien van het openbaar vervoer en de deelfietsen en die enkele auto, ik denk inderdaad – en daar pleiten wij in Ridderkerk ook veel voor – om die fiets veel vaker te gebruiken. Alleen het gebruik van een fiets, ook voor woon-werkverkeer bijvoorbeeld, wil nog niet zeggen dat die ene auto, of misschien wel dat er een tweede auto kan worden voorkomen, maar het is vaak natuurlijk nog niet genoeg om dan die ene auto ook de deur uit te doen. Dus we zullen altijd een situatie houden waarbij nog wel steeds veel auto's ook in Ridderkerk aanwezig zullen zijn. Ik denk ook dat dat gewoon noodzakelijk is de komende jaren nog.

De voorzitter: De heer Jansen, wilt u daar nog op reageren?

De heer Jansen: Maar het zou al winst zijn denk ik als je met de parkeernorm richting één gaat. Tenminste, in veel gemeenten is dat zo. Ik weet niet, ik kon geen cijfers van jullie gemeente vinden, ik kon de parkeernorm niet op internet vinden, moet ik zeggen. Maar voor heel veel gemeenten geldt al dat het een enorme revolutie zou zijn als die parkeernorm rond de één gaat hangen. Zeker in het plaatje wat ik liet zien, die hadden een parkeernorm van drie. Dat is gewoon niet meer nodig. Wat betreft de gezinnen: het is gewoon een trend dat er steeds minder gezinnen komen en dat we vooral voor ouderen voor de doorstroming moeten bouwen, want we hebben voldoende eengezinswoningen, maar er zitten nog inderdaad veel empty nest'ers in. In De Grote Omgevingstest hebben we die empty nest'ers, dertig procent van de empty nest'ers heeft gezegd dat ze wel graag door willen stromen. Zestig procent niet, twee derde niet, maar een derde zou het wel graag willen, maar die kunnen nergens heen, omdat er geen aanbod is in hun wijk, want ze willen graag in hun sociaal netwerk blijven of in hun dorp, maar daar is geen plek om door te stromen, terwijl ze dat wel aangeven graag te willen. Dus ik denk dat daar wel goed op ingezet zou kunnen worden.

De voorzitter: Dank u wel. Dan gaan we over naar de vraag van Partij 18PLUS, de heer Westbroek.

De heer Westbroek: Dank u wel, voorzitter. Er kwam net in de presentatie een stukje voorbij over de woningoppervlakte en aantal auto's. Mijn vraag is eigenlijk: is er ook gekeken naar bijvoorbeeld de waarde van zo'n woning? Want een woning kan wel 70 vierkante meter zijn, maar als het woningen zijn van € 400.000 of € 500.000, dan zou het zomaar veel sneller kunnen zijn dat mensen 2 auto's hebben in plaats van 1 auto. Ik vroeg me even af hoe dat precies was opgebouwd?

De heer Jansen: Naar die waarde is niet gekeken van die woningen. Maar een woning van 70 m<sup>2</sup> van € 400.000 is wel heel, ik weet niet, misschien komt het wel voor, maar ik denk niet dat het heel veel voorkomt.

De heer Westbroek: Ja, dus wel hier.

De heer Jansen: Ja?

De heer Westbroek: Vandaar, ik heb ...

De heer Jansen: Oké.

De heer Westbroek: Hoe representatief is het?

De heer Jansen: Ik weet niet hoeveel ... Ja?

Mevrouw Koning: Als ik mag aanvullen ... Sorry. De heer Jansen geeft al aan dat het niet onderdeel is van het onderzoek, maar het is in het algemeen wel zo dat als er verschillende parkeernormen voor verschillende typen woningen worden gehanteerd in gemeentes er ook onderscheid wordt gemaakt naar de prijsklassen van de woningen. Zoals in de presentatie al aangegeven wordt vaak door gemeentes dan een lagere parkeernorm voor sociale woningen gehanteerd, heb je een categorie midden-huur, midden-koop en een daarboven-koop. Je kunt er inderdaad nog voor luxewoningen natuurlijk een hogere parkeernorm met elkaar doordenken, als je bedenkt dat in zo'n woning dan mensen liever 3 auto's zouden hebben. Dus het gaat echt om onze boodschap: je kunt hierover nadenken om kaders te maken. De prijs van een woning kan zeker een element zijn wat je daarbij betreft.

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw Koning. De heer Westbroek, Partij 18PLUS, is uw vraag beantwoord?

De heer Westbroek: Ja, ik heb nog twee vragen, voorzitter. De volgende vraag is: hoe kijkt de provincie aan tegen tiny houses?

De voorzitter: De heer Jansen.

De heer Jansen: Ik durf het niet te zeggen. Ik denk dat mevrouw Koning daar beter een antwoord op kan geven.

De voorzitter: Mevrouw Koning.

Mevrouw Koning: Tiny houses zijn voor een specifieke groep heel erg interessant. Het zijn vaak dus grondgebonden, kleine woningen waarbij je op een hele duurzame manier met je omgeving wil omgaan. Het is daarmee ook echt voor een specifieke doelgroep interessant. Ik denk niet, we hadden het net een beetje over woonwensen en dat er dus ook ouderen best wel kleiner willen wonen, maar niet alle ouderen. Ook niet alle mensen zullen in een tiny house willen wonen. Dus de woonvraag is eigenlijk veel gedifferentieerd, er zijn veel meer verschillende woonwensen en we maken vaak een standaardproduct. Onze oproep is ook: denk dus na over, mensen willen verschillende dingen en zorg dus ook dat je verschillende dingen in de aanbieding hebt in je gemeente. Tiny houses kan daar een onderdeel van zijn.

De voorzitter: De heer Westbroek ...

De heer Jansen: Ik kan nog ...

De voorzitter: De heer Jansen, u wilde aanvullen?

De heer Jansen: Ja, ik kan nog aanvullen: hij wordt wel genoemd in dit stuk. Je hebt veel landelijke, dorpse gemeenten en die zeggen: voor ons is dit niks. Maar daartegen zeggen we in dit stuk: je kan ook het ene deel – als er geen hogere vraag is naar woningen – kan je het ene deel verdichten naar meer dorps en een ander woningbouwplan juist verdunnen naar tiny houses en naar echt landelijk wonen. Dan differentieer je inderdaad veel meer.

De voorzitter: De heer Westbroek, Partij 18PLUS.

De heer Westbroek: Bedankt voor het antwoord. Ik heb nog een vraag. Dat is eigenlijk: hoe kijkt de provincie aan tegen de roep van meerdere gemeenten in de regio om het percentage van sociale huurwoningen voor lokaal woningzoekenden te verhogen?

De voorzitter: Mevrouw Koning.

Mevrouw Koning: Inderdaad, wat voor ons echt belangrijk is, is dat er allereerst ook in regionaal verband afspraken worden gemaakt. Dat is natuurlijk gebeurd. Vervolgens is het wel zaak dat die afspraken ook worden uitgevoerd en ik weet dat er weer goed gemonitord wordt of daar ook op wordt gehandhaafd, dus of de gemeentes ook hun afspraken nakomen. Wij hebben als provincie wel gezegd dat we willen helpen om gemeentes eraan te herinneren dat zij een afspraak hebben gemaakt. Dus wij proberen wel de afspraken die gemeentes ook onderling maken over dat aandeel sociaal hun afspraak na te laten komen. Het zou zo kunnen zijn, ik sluit niet uit dat in de toekomst vanuit de provincie wel meegedacht wordt over het percentage. Want

als een regio bijvoorbeeld zelf zou zeggen: er hoeft maar 10% van alle woningvoorraad sociaal te zijn. Dan weet je dat dat niet overeenkomt met de huidige bevolkingssamenstelling. Maar dat is niet in deze regio aan de hand, dus dat is een beetje hypothetisch.

De voorzitter: De heer Westbroek, Partij 18PLUS.

De heer Westbroek: Toch nog even een verduidelijkende vraag, want waar het mij even om gaat is het percentage toewijzingen voor lokaal woningzoekenden. Want berichten die ons bereiken zijn berichten van jongeren, starters, die gewoon ergens anders moet gaan wonen omdat ze er niet tussen komen. Dat betekent wel dat mensen met een lokale of economische binding hier moeite hebben om een woning te vinden. Daarmee verschuif je eigenlijk alleen maar het probleem, volgens mij. Hoe kijkt de provincie tegen dat percentage aan? Zou dat omhoog moeten of?

De voorzitter: Mevrouw Koning.

Mevrouw Koning: Sorry, voorzitter. Dan bedoelt u het percentage dat lokaal ook toegewezen wordt aan deze groep? Daarvan maken de gemeentes ook weer afspraken zelf met ook de huisvestingsverordening. Uiteindelijk los je het alleen maar op door meer woningen te bouwen voor die doelgroep. Als de doelgroep nu eigenlijk niet kan wonen in de plaats van voorkeur en daarom helaas, omdat je toch een woning nodig hebt, naar elders vertrekt is dat volgens mij iets wat je als gemeenteraad nooit nastreeft. De enige oplossing is niet ... Dus het toewijzingspercentage helpt uiteindelijk niet, het helpt uiteindelijk alleen maar om te zorgen dat er meer woningen zijn voor die doelgroep. Over afspraken over de percentages verwijs ik toch ook graag naar de wethouder en de lokale afspraken. Wij zitten nu niet op de stoel dat wij daarin willen sturen, maar ik merk wel dat de druk op de woningmarkt zo toeneemt dat ook Statenleden steeds meer tegen mij of provinciale wethouders zeggen: doe daar wat aan. Maar ik heb wel erg vertrouwen in de lokale democratie, dat jullie met elkaar die vraagstukken precies zo horen en er ook wat aan willen doen.

De voorzitter: De heer Westbroek, Partij 18PLUS, zijn uw vragen beantwoord?

De heer Westbroek: Ja. Wij zouden de percentages graag verder verhogen, maar ik laat het even hierbij.

De voorzitter: Dan gaan we over tot de vraag van Burger op 1, mevrouw Van Nes-De Man.

Mevrouw Van Nes-de Man: Dank u, voorzitter. Wij zitten hier op dat eiland IJsselmonde, gemeente Ridderkerk. Jullie hebben het over verdichting, waardoor je meer woningen kwijt kan, dus automatisch meer inwoners. Wij hebben al 2 rijkswegen, A15 en A16, 17 banen breed. Een ander probleem zoals bij in onze regio: hoe krijgen we die mensen nog van A naar B? Het heeft er mede mee te maken dat ons openbaar vervoer denk ik gewoon in die zin slecht is, dat iedereen hier een auto wil. Even inhakend op wat mijnheer Jansen net zei: wij zijn hier niet erg gecentraliseerd. We hebben een centrum in Ridderkerk, maar de wijken liggen er best een eind vandaan. Dingen zijn te fietsen, maar ik woon zelf in Rijsoord, wij hebben geen winkels en het is toch echt lastig om op je fiets de boodschappen te doen. Dus dat scheidt al zoiets van: je hebt gewoon je auto of twee auto's nodig. Dus dat is wel echt een probleem van Ridderkerk. Verder denk ik, het is mooi wat u schetst, maar dat zou dan nu inhouden – we hebben niet veel nieuwbouwlocaties meer – dat we dus moeten gaan afbreken en nieuwbouw, om wat hoger kunnen bouwen en wat verdicht te kunnen bouwen. Dus ik hoor graag hoe u daar tegen aankijkt. De regeling om de grondprijzen aan te passen lijkt me gewoon prima, dat moet je zeker doen, maar de parkeernorm vind ik wel een dingetje. Ik denk dat wij tussen de 1,2 en de 1,8 als max zitten, als parkeernorm. Maar wat ik net al schets: het openbaar vervoer is hier gewoon niet



goed geregeld en ook de toekomstplannen voor openbaar vervoer voegen er niet zo heel veel aan toe als alleen een snelbus over een randweg. Dus daar hebben wij in de wijken niets aan, dus dan heb je nog steeds die auto nodig, dus zit je met je parkeernorm, want het is gewoon zorgelijk in mijn beleving. Ik snap het wel, maar ik denk: het is een beetje kip/ei-verhaal. Als je dat hier zou gaan doen lijkt me dat echt problematisch. Verder geeft u ook aan dat als je meer bebouwing clusterd heb je minder groen in de wijk zelf, maar een park aan de rand. Ik denk dat dat, als je simpelweg kijkt naar hittestress en wateroverlast denk ik dat het geen goede keuze is, want je centreert het, maar je centreert de hitte en je centreert ook het buitengebied. Je moet dat echt veel beter spreiden, volgens mij wordt daar ook aan alle kanten vanuit andere programma's flink de nadruk op gelegd. Dat waren even mijn vragen/opmerkingen. Ik wou graag een reactie.

De voorzitter: De heer Jansen.

De heer Jansen: U schetst al eigenlijk het dilemma, het lijkt wel kip/ei, maar ik zie het toch meer als een gevolgreactie, omdat je dus in lage dichtheden bouwt heb je dus ook niet voldoende massa om voorzieningen te hebben, je hebt niet voldoende massa voor goed OV. Daardoor creëer je dus nog meer autoverkeer, dat is het plaatje wat ik hier liet zien, waardoor het allemaal sub-urbaniseert en de kwaliteit afneemt. Daardoor heb je dus ook twee keer zevenbaansnelwegen en als je daarmee doorgaat is het een selffulfilling prophecy eigenlijk. Dus hoe meer auto's je creëert, het is een vicieuze cirkel. Dus ik zou toch willen aanraden om dat te proberen te doorbreken door, mensen hebben gewoon behoefte aan een woning en hoe ze ergens komen. Volgens mij is een elektrische fiets, is Rotterdam goed aan te fietsen, maar is er ook genoeg werkgelegenheid in de buurt bij jullie en is er veel mogelijkheid voor dubbelgebruik en wat de cijfers laten zien is dat de meeste mensen helemaal geen 2 auto's hebben. Dus dan is 1,8 is, dat is misschien voor die 4,5 ton-woningen van 70 vierkante meter, voor die penthouses ofzo, is dat, maar toch zitten we allemaal aan de hoge kant denk ik en mis je op die manier toch kansen door te veel vast te houden aan het gedrag wat we hebben opgebouwd. Wat je ziet ook een trendverandering, dat mensen toch later auto's nemen of geen auto's en dat zie je volgens mij ook in de cijfers voor Ridderkerk terug.

De voorzitter: Dank u wel. Mevrouw Van Nes-de Man, wilt u daar nog op reageren?

Mevrouw Van Nes-de Man: Dank u. Ik vind dat een heel harde reactie, hij stemt tot nadenken. We hebben overigens 2 keer 17 banen rijweg ...

De heer Jansen: O, 2 keer 17.

Mevrouw Van Nes-de Man: ... en niet 7. Als ik dan denk: hoe kan je dat doorbreken? Maak daar eens 7 van, daar word ik helemaal blij van. Maar dan heb je nog het geval, de situatie dat wij in Ridderkerk niet veel ruimte meer hebben voor nieuwe woningbouw, dan zou je dus gewoon wijken af moeten breken en moeten herinrichten.

De heer Jansen: Nou ja ...

Mevrouw Van Nes-de Man: Zowel huur als koop, hè?

De heer Jansen: Dit verhaal is een analyse van de woningbouwplannen die er zijn, dus het is geen pleidooi om wat er is af te breken, daar gaat de analyse helemaal niet over. Maar als je het hebt over efficiënt ruimtegebruik dan kan je wel overwegen als er nu in hele lage dichtheden iets staat wat aan het einde van zijn levenscyclus is, dan. Maar het gaat erom wat je dan doet, doe dat dan goed. Dat is eigenlijk het verhaal.

Mevrouw Van Nes-de Man: Ja, prima uitleg.

De voorzitter: Mevrouw Van Nes.

Mevrouw Van Nes-de Man: Ja, sorry. Wat je daarin nu ziet is dat juist wat aan het einde van zijn levenscyclus is of aan het eind, wat achteropraakt, dat wordt nu stevig verduurzaamd, maar alleen door het te isoleren. Dan hebben we het meer over de projecten van de sociale huurwoningen bij ons. Blijft het toch een dingetje: hoe krijgen we Ridderkerk in beweging? Maar uw verhaal is duidelijk, respect daarvoor. Dank u.

De heer Jansen: Dank u wel.

De voorzitter: Dan gaan we naar de volgende. Mevrouw Dirks, GroenLinks. U kunt uw vragen stellen.

Mevrouw Dirks: Dank u wel. Is er ook gekeken naar parkeerplaatsen, meerdere etages? Misschien nu meer aan de zijkant van de wijk, zodat er echt bij het huis geen parkeerplaatsen staan?

De voorzitter: De heer Jansen.

De heer Jansen: Centraal parkeren aan de rand, dat is in principe niet goedkoper, maar het maakt de wijk wel aantrekkelijker, dus het kan een oplossing zijn. Maar als het nog steeds met een hele hoge parkeernorm is dan is het nog steeds heel erg duur. Dus wij zijn daar niet specifiek op ingegaan. Maar ik denk centraal en gebouwd kan wel een oplossing zijn voor de kwaliteit van je wijk, zeker.

De voorzitter: Mevrouw Dirks, GroenLinks.

Mevrouw Dirks: Wordt de parkeernorm dan juist niet minder? Omdat je het juist op elkaar zet, dus je hebt bijvoorbeeld drie parkeerplaatsen op één ruimte eigenlijk. Wordt het dan niet goedkoper?

De voorzitter: De heer Jansen.

De heer Jansen: Nee, gebouwd parkeren is hartstikke duur. Dus hoe hoger je gaat is het duurder, hoe dieper je gaat de grond in wordt het nog duurder, maar nee, de parkeernorm blijft hetzelfde. De opgave van het aantal plekken dat je moet bouwen blijft hetzelfde, alleen benut je je ruimte wel efficiënter, dat is zeker zo. Maar het is een hele dure oplossing. Minder bouwen is de beste oplossing en minder aanleg is het beste. Dubbelgebruik van wat er al is, is een nog betere oplossing.

Mevrouw Koning: Want dubbelgebruik van wat er al is, je kunt ook functies combineren waardoor overdag de parkeerruimten bijvoorbeeld gebruikt kan worden voor iemand die voor een school of een bedrijf en in de avond voor mensen die terugkomen van werk. Nou zijn we tegenwoordig allemaal thuis aan het werk, dus dan zou dat niet helpen, maar even het dus nadenken over parkeernormen ook gecombineerd van wonen en werken kan wel dat je dezelfde parkeerplek op meerdere momenten van een dag in gebruik laat hebben. Dus daar zijn ook wel gedachtes over, maar dat zit meer in die publicatie over parkeernormen die al anderhalf jaar geleden volgens mij was gepubliceerd. Of wanneer was die ook alweer, Barend? Nou ja, eerder.

De heer Jansen: Paar jaar geleden. Maar daar ben ik nu bezig met een update, om daarmee te komen. Maar inderdaad: dubbelgebruik, daar liggen heel veel kansen. Ook bijvoorbeeld op bedrijventerreinen, daar staat 's avonds en in het weekend staat het leeg en daar hebben jullie er nog wel wat van. Volgens mij worden die dubbel gebruikt nu, dus als je kan zeggen: daar hebben we ruimte, dus we bouwen niet nieuw, dan heeft de

woningbouw er geen last van, maar mensen kunnen nog wel de auto pakken en dan die zeventienbaanswegen opgaan.

Mevrouw Koning: Het enige is wel dat het veilig moet voelen om dan van die parkeerplek naar je woning te lopen. Maar goed ...

De heer Jansen: Ja, ja, ja.

Mevrouw Koning: Maar wij proberen met dit soort publicaties wel het denken vooruit te helpen, dat is eigenlijk de kern van wat we proberen te doen.

De voorzitter: Dank u wel. Mevrouw Dirks, wilt u daar nog op reageren?

Mevrouw Dirks: Nee, dank u wel.

De voorzitter: Dan gaan we over tot de volgende vraag, van de Partij van de Arbeid. De heer Rijsdijk.

De heer Rijsdijk: Dank u, voorzitter. Ik vind het een zeer interessante Quicksan, die ook echt wel helpt in het denken. Wat mij triggerde is, u noemde, u had het ook over de betaalbaarheid van woningen, dat vinden wij heel erg belangrijk. Ik vond daar in de presentatie wat minder aandacht voor, maar in de stukken bij die vergadering werd daar wat dieper op ingegaan en daarin werd ook aangegeven dat het grondprijnsbeleid ook echt een middel is om te sturen op de betaalbaarheid van woningen. Ik heb daar wel eens vragen over gesteld aan het college. Toen werd eigenlijk aangegeven dat dat niet zo'n geschikt middel was, maar u zegt eigenlijk iets anders. Kunt u daar wat dieper op ingaan en dat voor mij concreet maken?

De voorzitter: De heer Jansen.

De heer Jansen: Het is niet per se in elke gemeente hetzelfde, maar je hebt die grondquotes. Ik had het voorbeeld inderdaad in het stuk is dat je voor een eengezinswoning is een grondquote van 30% geloof ik en voor meergezinswoningen is het dan 17%. Het bracht minder op, was uiteindelijk de berekening, het brengt minder op om meer woningen te bouwen. Dus er zit een prikkel in de grondprijssystematiek om dunner en duurder te bouwen. Het is zo dat, eigenlijk wordt altijd geschermd met marktconformiteit. Dit is nou eenmaal de marktwerking en zo moet het, maar ik ben daar geen expert in en we hebben in dit onderzoek ook geen expert ernaar laten kijken, maar wat je wel ziet is dat als jij als gemeente goed beleid formuleert en motiveert waarom je het anders zou willen doen, dat dat gewoon kan. Dus dat doen we, met sociaal is dat al praktijk, dus daar mag je gewoon lage grondprijzen om een doelstelling te bereiken. Met CPO zie je het ook in gemeenten, die zeggen: voor CPO rekenen we gewoon deze lagere prijs, want wij vinden dit een belangrijk doel om hier ruimte voor te geven. Voor tiny houses zou dat ook kunnen, maar voor meer beneden- bovenwoningen of meer appartementen in laagbouw zou dat even goed volgens mij goed gemotiveerd kunnen worden en dan heb je, je creëert een level playing field. Als je dat van tevoren motiveert en aangeeft dan kan voor iedereen die iets wil gaan bouwen, die weet dat en dan is het wat zij bieden voor die grond of wat zij aanbieden te gaan bouwen is marktconform, want je hebt de kaders gesteld waarbinnen dat moet gebeuren. Maar het is zo dat die grondbedrijven altijd aangeven: nee. Die proberen dat volgens mij af te houden, volgens mij is dat niet helemaal terecht.

De voorzitter: De heer Rijsdijk, Partij van de Arbeid.

De heer Rijsdijk: Een korte reactie hierop en dan heb ik nog twee andere vragen. U zegt dus eigenlijk ook: gemeente, durf beleid te maken met die grondprijzen en misschien ook wel genoeg te nemen met minder winst om op die manier betaalbaarheid van woningen te stimuleren. Daar kunt u misschien zo op reageren en dan zal ik ook mijn twee andere vragen stellen. Ik zei al: ik vind het een interessante Quicksan. Tegelijkertijd denk ik: er zijn verschillende woningbouwplannen, ook in Ridderkerk. Sommigen al wat verder gevorderd in de ontwikkeling, anderen nog niet. Hoe geef je hier nu als gemeenteraad handen en voeten aan? Dat als je zegt: wij willen het anders gaan doen. Wat is dan een logisch haakje? Kunt u daar iets over zeggen? Dan mijn laatste vraag, dat betreft de parkeernormen. Het was voor mij een eyeopener dat u aangaf dat de helft in Ridderkerk geen auto heeft, omdat toch altijd gezegd wordt dat Ridderkerk een autogemeente is. Tegelijkertijd wandel ik met de Buurtpreventie regelmatig door de wijk en zie ik ook wijken waar de parkeerdruk echt enorm is. Dan denk ik: stel dat je daar dan nog woningen bij zou bouwen, kun je dan die omslag maken als er nu al eigenlijk te weinig parkeerplekken zijn? In ieder geval gevoelsmatig. Hoe ziet u dat?

De heer Jansen: Het laatste, ik heb niet gezegd dat de helft geen auto heeft, maar ik zag bij de woningen van tussen de 50 en 80 vierkante meter zag ik dat ongeveer de helft geen auto had. Er zijn zat alleenstaande mensen of gescheiden vrouwen of jongeren die allemaal geen auto hebben. Er zijn gewoon heel veel type mensen, heel veel verschillende mensen. Niet iedereen is hetzelfde, maar in die parkeernorm wordt heel erg gestandaardiseerd overal vanuit gegaan. Tegelijkertijd hebben we inderdaad in het verleden heel veel wijken zo opgezet dat die autoafhankelijk zijn geworden, met hele lage dichtheden. We hebben geen limiet gesteld aan het gebruik van openbare ruimte qua parkeren, daar is nooit beleid op geweest, dus als je het kon betalen dan zie je er nog één neer en zo is het inderdaad wel behoorlijk dichtgegroeid in heel veel wijken. Tegelijkertijd hoor ik ook zeker wel bij heel veel sociale woningbouw dat er heel veel leeg staat, heel veel niet wordt gebruikt, niet wordt verhuurd aan parkeergelegenheid. Ook in garages. Dan weet ik niet precies of dat bij jullie ook zo is, maar vaak staat het op straat helemaal vol en waar je moet betalen in een gebouw, gebouwde parkeerplaatsen die staan allemaal leeg, omdat daar moet je € 60 per maand voor betalen en op straat hoeft je niks te betalen. Dus dat is ook wel een mechanisme wat speelt. Maar tegelijkertijd zijn corporaties wel vaak verplicht om ze aan te leggen, maar ze kunnen ze niet verhuren, dus dat is ook wel een hele grote frustratie bij de corporaties. Ben ik even al die andere vraag kwijt. Eerste was nog ...

De voorzitter: De heer Rijsdijk, Partij van de Arbeid, kunt u even de andere twee vragen herhalen? Of één voor één, is ook prima.

De heer Rijsdijk: Dat is prima. Ik was er wel een beetje bang voor. De eerste vraag was eigenlijk een reactie op wat u zei over het grondprijzenbeleid ...

De heer Jansen: O ja, ja.

De heer Rijsdijk: ... eigenlijk aan, zei u dan: gemeente, durf daar beleid op te maken en ook genoeg te nemen met een lagere grondprijs.

De heer Jansen: Ik denk, je zet nu, je neemt dan genoeg met een lagere grondprijs, maar je bereikt wel allemaal andere doelstellingen. Daar heb je anders ander geld zet je daaropin, dus je zet nu met één middel probeer je meerdere doelen te bereiken, waardoor je voor die andere doelen geen geld hoeft uit te geven. Dus ik denk dat je efficiënter werkt.

Mevrouw Koning: Ik wil daar eigenlijk wat op aanvullen, omdat als je je het plaatje herinnert uit de presentatie met de drie grondgebonden eengezinswoningen naast elkaar en daaronder het plaatje waar er één

eengezinswoning was, eentje met diezelfde volume was een boven-benedenwoning en de derde was drie appartementen geworden. In heel veel grondprijsystematiek betekent dat in het onderste plaatje er voor zes woningen moet worden betaald en daarmee het dus veel duurder wordt voor een ontwikkelaar om zes woningen in hetzelfde volume te bouwen in plaats van drie. Ik zou zelf niet pleiten dat gemeentes nu automatisch met minder geld genoeg nemen, want volgens mij zitten heel veel gemeentes financieel heel erg krap. Tuurlijk, als jullie geld genoeg hebben en dit is één van de belangrijke doelen: zet erop in. Maar als je nou hetzelfde geld zou kunnen krijgen terwijl je wel gedifferentieerder bouwt voor verschillende doelgroepen en dus niet alleen eengezinswoningen, maar ook appartementen en toch hetzelfde krijgt, dan moet je wel je grondprijsystematiek veranderen. Bijvoorbeeld, eerder een prijs per kubieke meter in plaats van per woning. Dus het nadenken over hoe zo'n prijsprikkel uitpakt, namelijk dat het eerder maar drie woningen worden in plaats van zes, dat is wel wat wij bepleiten, zeker als je zelf ook als gemeente denkt: wij willen ook een ander type woningen, want er zijn ook mensen die nu de gemeente uitgaan omdat ze geen woning kunnen vinden. Dus dat proberen wij voor te spiegelen. Uiteindelijk is het altijd aan de gemeenteraad om die kaders te stellen en daar heb je gewoon het maken van een meerderheid voor nodig. Maar dat is volgens mij bekend.

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw Koning.

De heer Jansen: Als ik nog mag aanvullen. In het voorbeeld gaat de grondexploitatie juist omhoog, die wordt positiever zit ik nu te denken. Dus uiteindelijk, als je niet per kavel rekent maar over een hele grondprijs, dat je dus meer grond gaat uitgeven en efficiënter gebruikt gaat je grondexploitatie wordt positiever. Dus je gaat er eigenlijk niet op achteruit als gemeente. Dan herinner ik me, hoe ga je die veranderingen in, welke stappen moet je nu als eerste zetten, was je vraag, hè? Dit is de eerste stap, discussiëren met elkaar, laten onderzoeken en goed praten met ambtenaren of met de wethouder, denk ik. Dit is weer een heel ambtelijk antwoord, maar ik durf eigenlijk niet zo één, twee, drie te zeggen wat de eerste stappen zijn. Leer ook van andere gemeenten die het al hebben gedaan en ook wel een discussie voeren met de burger en met elkaar over betaald parkeren, denk ik. Maar dan weet ik niet in hoeverre dat al ingevoerd is bij jullie, want betaald parkeren maakt het wel veel makkelijker om dit te doen, want dan kan je voor een woning zeggen: je krijgt maar één plek, een parkeervergunning, en verder niet. Dat is dan gekoppeld aan die woning en dan kunnen de mensen niet zomaar nog meer auto's in die wijk neer gaan zetten of in andere wijken. Dat is wel belangrijk. En een goede communicatie hoort daar ook bij dan, maar dat is, ik weet niet of mevrouw Koning mij zou kunnen aanvullen?

De voorzitter: Mevrouw Koning.

Mevrouw Koning: Het invoeren van betaald parkeren. Ik ben zelf ook wethouder geweest, hè? Het invoeren van betaald parkeren is iets wat veel weerstand oproept, maar het kan ook zonder het invoeren van betaald parkeren. Maar ik ben het er wel mee eens: het maakt de situatie vanuit gebiedsontwikkelingsperspectief een stuk makkelijker. Maar het dus nadenken over de knoppen waar je aan kan draaien, dus een dag als vandaag of een avond als vanavond, met elkaar zoeken naar wat je wil bereiken en welke middelen je kan inzetten en daar een meerderheid voor vinden, dat is gewoon het politieke handwerk dat zo ontzettend mooi is van jullie werk ook.

De voorzitter: Dank u wel. De heer Rijsdijk, Partij van de Arbeid, wilt u daar nog op reageren?

De heer Rijsdijk: Ik kan er nog veel op zeggen, voorzitter, maar ik laat het hier even bij. Het is in ieder geval interessant om erover na te denken. Bedankt.

De voorzitter: Dan zie ik dat er nog een vraag van de heer Van den Bergh is, van de Partij van de Arbeid.

De heer Van den Bergh: Ja, klopt. Ik vind het buitengewoon interessante gezichtspunten die zijn neergelegd. Er zitten heel veel kanten aan. Het bracht me trouwens weer terug naar veertig jaar geleden, waarbij je in Japan alleen een auto kon kopen als je een parkeerplek had. Dat gezichtspunt zou ook de motivatie kunnen zijn om eens toch met de gemeenteraad of een commissie daarvan eens te kijken naar de plannen zoals die er nu liggen en de gezichtspunten zoals Barend die heeft geschetst daarnaast te leggen. Waar liggen dan '...' met die knoppen, met die uitgangspunten de kansen om daarin goede verbeteringen te brengen? Dat zou een eerste stap kunnen zijn. Ik zou Barend willen uitnodigen om daar met zijn expertise dan een rol in te laten spelen. Verder denk ik dat het van belang is om in ieder geval met elkaar goed na te denken over de wensen van de mensen en de vrijheid van bewegen. Dat hoort daar sowieso bij. De motivatie van: waar wandelen we met elkaar naartoe, wat voor een ruimtegebrek zijn wij met elkaar aan het organiseren en wat verbeteren we door de nieuwe gezichtspunten ook in onze bouwplannen te brengen? Die vraag ligt bij mij op dit moment voor en een open mind. Niet van: want dan kun je altijd wel roepen van dat dingen niet kunnen. Maar ga alsjeblieft met elkaar onderzoeken wat er kan en dan komt de uitleg wel bij de mensen en de steun daarvoor. Dus het is eigenlijk meer een opmerking dan dat ik daar een vraag over heb, maar die commissie die zou ik graag willen zien. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. De heer Jansen, wilt u daar eventueel op reageren?

De heer Jansen: Nee, nee. Helemaal eens, inderdaad. Dat had mijn antwoord moeten zijn, denk ik. Ik weet niet of het aan de raad is om, maar dat is wel een advies, dat is een eerste stap natuurlijk: ga kijken naar de plannen die je hebt en wat daar kan en met een open blik. Ja, heel goed, dat had mijn antwoord moet zijn.

De voorzitter: Dank u wel. Dan gaan we over naar de vraag van GroenLinks, de heer Ros.

De heer Ros: Dank u wel. Zo, dat was een tijd voor ik mijn hand had opgestoken. Ik ben mijn vragen alweer vergeten. Om maar even te beginnen met het antwoord richting de PvdA: om er nog een keer in commissieverband over te spreken lijkt me een uitstekend idee, om dit een gevolg te geven. Dank voor de heldere presentatie en het rapport. Ik was er wel heel blij mee. Ik ben ook heel benieuwd of de wethouder er nog wat op te zeggen heeft dadelijk. Vast wel, die heeft daar vast een mening over. Ik ben het wel heel erg eens met het op de een of andere manier, op een creatievere manier meer bouwen, dus je ruimte intensiever gebruiken. Dat is ook naar mijn collega-raadsleden toe: als je dan ziet dat er nu een plan ligt bij de Blaak, waar er minder woningen terugkomen en waar appartementen dus ingeruild worden voor gewoon een klein rijtje, maar een rijtje grondgebonden woningen dan is dat eigenlijk het zeer tegenovergestelde van wat uw verhaal hier is. Een tweede ding waar ik – dat werd net al heel even aangestipt – ik woon zelf in een appartement in het centrum, ik heb geen auto en een elektrische fiets, dus ik ben wel het droomvoorbeeld voor u. Ik heb ook een parkeergarage onder mijn huis en die staan gewoon – ik kom daar 's avonds, mijn kelderbox zit daar – die staan gewoon echt leeg, die worden alleen door het winkelend publiek gebruikt. Dus op de een of andere manier, ik weet dat het eigendom lastig is en dat soort dingen, maar we zijn aan het nadenken over de herstructurering van het centrum, misschien moeten we dit gewoon ook meenemen in het geheel, want het is gewoon zonde dat daar grote parkeergarages dus elke avond leeg staan en dat er dus in het gebouw, als er een nieuw gebouw gebouwd wordt hier in het centrum dat er dan een dure parkeergarage onder voor de bewoners wordt gebouwd. Dus het is eigenlijk, ik weet, het eigendom is lastig en weet ik veel allemaal, Q-Park, projectontwikkelaars, maar toch: je ziet toch een mogelijkheid in het geheel? Laat ik het dan zo zeggen. Ik wil ook nog heel even reageren, misschien aanvullend op het betoog van mevrouw Van Nes, over de parkeernormen. Ik denk dat Ridderkerk geen één gezicht kent. Je hebt een aantal buitenwijken en je hebt een

aantal kernen en je hebt een centrum en dat heeft een hele andere verdichting, dus ik denk dat wij ook daarbij moeten kijken, daar speelt ook dat openbaar vervoer en dat soort dingen speelt daar ook mee dat het in sommige delen een stuk beter is dan in andere delen. Dus ik ben het wel heel erg eens met het pleidooi wat ik een paar keer hoorde om ook de huidige plannen misschien ook wel tegen dit licht aan te houden, dit verhaal. Dat waren eigenlijk mijn opmerkingen. Misschien nog eentje richting de heer Westbroek van 18PLUS. Die had het inderdaad over meer lokaal toewijzen, wat ik heel erg kan snappen. Maar ik denk dat we misschien wel moeten beginnen met gewoon meer bouwen, zorgen dat we meer huizen hebben. Daar heb je al automatisch dat je meer lokaal kan toewijzen. Dus ik denk dat daar wel een groot deel van de oplossing zit, wat mij betreft. Dank u wel voor de interessante avond.

De voorzitter: Dank u wel. De heer Jansen, wilt u nog reageren?

De heer Jansen: Inderdaad, een typisch voorbeeld, leegstaande parkeerplekken. Wat je kan doen is eisen dat bij alle nieuwbouw, dat alle parkeergarages publiek toegankelijk of voor anderen toegankelijk moeten zijn. Dat is nu inderdaad lastig, dan moet je een sleutel hebben of voor de speedgate is dat allemaal niet geregeld. Er zijn wel bedrijven ook die dat organiseren zoals ParkBee die zorgt voor die ontsluiting, dus dan kan je je eigen parkeerplek verhuren aan iemand anders, maar nu is het inderdaad ook zo dat het heel vaak in VvE-overeenkomsten staat dat dat niet mag of zo, dat je niet eens je fiets daar neer mag zetten zelfs hoor ik wel eens. Maar als er nieuwbouw is en je voelt al aankomen dat je te veel parkeerplekken aan het bouwen bent of ze staan overdag leeg en alleen 's avonds wordt gebruikt, terwijl je ze overdag ook zou kunnen gebruiken, dan zijn daar mogelijkheden voor om te eisen dat ze toegankelijk worden, dat ze worden ontsloten. Dus als je dat goed regelt aan de voorkant is dat goed te doen. Als je dat achteraf probeert te regelen kan dat ook met ParkBee, maar dat is toch een stuk lastiger. Dat is eigenlijk het enige wat ik ...

De voorzitter: De heer Ros, wilt u daar nog op reageren?

De heer Ros: Heel kort. Ik vond dit een hele interessante van ParkBee. De heer Jansen keert hem eigenlijk om, mijn parkeervraag. Eigenlijk ging hij precies andersom: het waren juist de parkeergarages van de winkelcentra die we best wel veel hebben hier in het centrum, waar er dus, drie grote, die in het weekend – op zondag zijn hier de winkels niet open bijvoorbeeld – maar ook op avonden gewoon helemaal uitgestorven zijn. Dat zijn honderden parkeerplekken. Dus daarnaast worden woningen gebouwd en daar worden dan weer ondergrondse of bovengrondse parkeerplekken voor gemaakt. Dus daar zie ik wel dat er op één of andere manier een winst te halen valt.

De heer Jansen: Die had ik in mijn onderzoek ook eruit willen halen. Dat heb ik geanalyseerd en dan zie je dat 60% inderdaad structureel leeg staat 's avonds en in het weekend, dus dat dat heel goed dubbel gebruikt zou kunnen. Maar dat is nog wel te organiseren, hoewel dan moet het niet mogelijk zijn om hem gratis op straat te zetten en dan versus betaald in zo'n parkeergarage, dus dan moet er toch wel een soort prikkel komen. Of het moet ook gratis zijn, omdat die ondernemers dat ook fijn vinden voor de gemeente, omdat er dan wel woningen bij kunnen komen, dat is ook een argument waar mensen gevoelig voor zouden kunnen zijn, omdat ze dan meer klanten hebben in hun buurt, zoiets. Maar vaak willen ze er wel geld voor zien dan en dan moet je dat organiseren.

De voorzitter: Dank u wel.

Mevrouw Koning: Als ik mag aanvullen, voorzitter.

De voorzitter: Mevrouw Koning.

Mevrouw Koning: Dank u wel. Er zijn ook in andere gemeentes voorbeelden waarbij de bouwer van de nieuwe woningen naast zo'n parkeergarage van een supermarkt het aantrekkelijker vindt om dan een deal te sluiten met de parkeergarage van de supermarkt dan zelf parkeerruimte aanleggen. Dus als je als ontwikkelaar weet: parkeerruimte kost toch geld en als ik dat nou niet hoeft te maken, maar een extra woning kan maken en wel kan zorgen dat mijn bewoners in die parkeergarage van de supermarkt kan staan, toegang krijgt. Dan kan je een woning meer maken. Dus er zijn wel voorbeelden, maar je hebt dus wel altijd medewerking nodig van de ontwikkelaar van die woningen, van de eigenaar van de parkeergarage van de supermarkt en de overheid kan daar wel een bemiddelende rol in spelen om daar ... Maar ja, je kunt het nooit ... Tenminste, ik zit zo in elkaar: helemaal afdwingen, dat is soms toch lastig, want dan komt misschien de ontwikkeling weer niet tot stand. Dan komt, dat is natuurlijk de andere kant van het verhaal. Maar het zijn inderdaad, het dubbelgebruik wat je zou kunnen onderzoeken in de situatie die u beschrijft.

De heer Jansen: En als ik mag aanvullen: je moet het wel toestaan als gemeente. Dat is ook nog vaak, dat hoeft helemaal niet het geval te zijn, dat gemeentes er niet voor open staan, dat ze denken: dat is te definitief en straks verandert er iets of gaat er iets weg. Maar sowieso, voor bezoekersparkeren, dan zie je ook nog wel eens dat je zelfs bezoekersparkeren daar extra moet realiseren naast zo'n parkeergarage die al leeg staat. Dat is helemaal een no-brainer, als ik dat zo mag uitdrukken.

De voorzitter: Dan gaan we naar de vraag van de SGP, de heer Rottier.

De heer Rottier: Dank u wel, voorzitter. Ik heb met interesse de studie gelezen en de presentatie gehoord en wat me opvalt is dat er eigenlijk gedacht wordt: een aantal woningen per hectare. Dat is een beetje de norm waarin gedacht wordt. Wat ik dan eigenlijk mis is: hoeveel inwoners per hectare (niet hoorbaar) in die verschillende (niet hoorbaar) ? Want je kan wel meer woningen bouwen, maar als de helft van het aantal mensen erin woont schiet je er alsnog niks mee op. Dus mijn vraag is: kan u iets over de trend daarvan zeggen, wat dat doet in deze modellen? Een ander gezichtspunt is, ik heb het idee dat ook de bevolkingssamenstelling in de verschillende modellen anders is. Omdat de verhouding van gezinnen in eenpersoonshuishouden (niet hoorbaar) verandert. Nog een derde gezichtspunt, dat is ook al door de ChristenUnie gezegd: de bewonersbehoefte is niet erg prominent aanwezig. Omdat bijvoorbeeld gezinnen, die wonen graag in de buurt bij andere gezinnen, omdat dan bijvoorbeeld de kinderen met elkaar kunnen spelen. En ik zie hier heel erg een mix. Zijn dat soort gedachten wel betrokken bij deze studie of is dat een tip om bij een update mee te nemen?

De voorzitter: De heer Jansen.

De heer Jansen: Dank u wel, voorzitter. We bouwen nu heel erg inderdaad, in het eerste voorbeeld is het alleen maar eengezinswoningen en daar wordt in voorgesteld om meer, in de verdichte versie komen er evenveel eengezinswoningen, maar meer appartementen erbij. Dus je brengt, je haalt niet meer gezinnen weg, maar je voegt alleen appartementen bij. Maar die zorgen ervoor dat bijvoorbeeld mensen die gaan scheiden toch in de buurt kunnen blijven wonen in nabijheid van hun kinderen, dus dat de vader dan in een appartement om de hoek kan blijven. Ik denk dat het goed is als er meer, het hoeft niet per se hele andere leefstijlen, maar dat je binnen je leefstijl verschillende leeftijdscategorieën en type huishoudens daar kan huisvesten in een wijk in dezelfde buurt. Wat betreft de huishoudensdichtheid, je gaat van drie woningen naar zes woningen. Je zou het even uit moeten rekenen, maar ik denk dat je per saldo wel veel meer mensen krijgt. Het gemiddelde is twee. Nee, ik heb dat niet berekend, maar ik denk, ik heb wel het gevoel dat je erop vooruitgaat als je van drie zes woningen maakt, maar ik heb dat niet helemaal uitgerekend, dat klopt.



Misschien is dat dan geen verdubbeling, maar dan nog zeventig procent. Maar dat zou ik nog uit moeten rekenen, maar dat is wel een scherpe opmerking. Volgens mij heb ik nu twee vragen beantwoord en de middelste niet. Ik heb geen pen bij me, dus ik heb het niet opgeschreven.

De voorzitter De heer Rottier, SGP, is er nog een vraag die nog beantwoord moet worden?

De heer Rottier: Die ging over de verhouding van gezinnen en eenpersoonshuishoudens. Ik heb het idee dat je zeg maar een andere populatie hebt in de verschillende modellen.

De heer Jansen: Ja, populatieverschillen, dat klopt zeker. Maar qua aantallen ga je er wel op vooruit, maar het zijn wel andere populaties, ja, dat denk ik ook. Maar ik heb daar dus wel een goed aanvullingspunt voor een volgende, daar heb ik dus nog niet naar gekeken, daar ben ik nog niet op ingegaan, nee. Vind ik wel scherp, inderdaad. Dank je wel.

De voorzitter De heer Rottier, SGP.

De heer Rottier: Ridderkerk heeft al tientallen jaren hetzelfde inwoneraantal. Daar zit een bepaalde populatie. Als je dus aan die verhoudingen van die woningen gaat sleutelen betekent dat dus een deel van de mensen weg moet en een ander deel er naar binnenkomt. Want je hebt niet meer dezelfde voorzieningen. Of zie ik dat verkeerd?

De voorzitter: De heer Jansen.

Mevrouw Koning: Zou ik wat mogen aanvullen, voorzitter?

De voorzitter: Ja zeker, mevrouw Koning.

Mevrouw Koning: Onze publicatie was niet bedoeld om te zeggen: doe maar net alsof de hele stad er niet is, veeg het leeg en bouw hem opnieuw op. Onze publicatie is bedoeld om na te laten denken als je een nieuw project laat starten, want voor knoppen je dan hebt om bepaalde doelen na te streven. In het algemeen zie je in heel Nederland – dus ook in Zuid-Holland en ook in de Rotterdamse regio en ik durf dus te zeggen ook in Ridderkerk, al heb ik het van jullie niet uitgezocht – dat het aantal eenpersoonshuishoudens en tweepersoonshuishoudens een aanzienlijk deel van de bevolking op termijn gaat worden. Dus waar we vroeger van alle gezinnen of alle huishoudens waren de meeste mensen woonden in een gezin – en dan bedoel ik even twee ouders en twee of meer kinderen – wordt dat zo meteen naar een klein aandeel en is zeker de helft niet in zo'n verband. Natuurlijk zijn er uitzonderingen mogelijk en heeft het ook te maken met het aantal woningen dat ergens staat. Heb je vooral eengezinswoningen, dan is dat ook een aantrekkelijke omgeving voor mensen die een gezin gaan stichten of gezinnen die er al zijn. Wat iemand eerder ook al aangaf: heel vaak blijven mensen die daar zijn begonnen, kinderen zijn opgegroeid, kinderen gaan het huis uit, blijven daar ook wonen, terwijl een deel van hen best naar een andere plek zou willen. Het is in onze optiek handig als je kan nadenken als gemeenteraad voor dat deel van de ouderen waarvan de kinderen het huis uit zijn, die graag op een andere manier wil wonen, hoe kan ik voor dat deel ook in nieuwe projecten woningen toevoegen waar zij graag naar toe gaan? Zodat de gezinswoningen weer vrijkomen voor nieuwe gezinnen. Want dan blijf je aanbod houden voor nieuwe gezinnen, die kunnen dan instromen in al bestaande gezinswoningen en ben je ook zuinig aan het omgaan met je ruimte. Want als – wat het begin van het plaatje ook aangaf – als ze in deze trend doorgaan, tussen 1950 en 1910 het bebouwd oppervlak vol terwijl je ook echt ruimte nodig hebt voor een heleboel andere functies, laten we de landbouwsector ook niet vergeten, dan

komen we op een gegeven moment dat je gewoon geen woning kunt vinden in het Zuid-Hollandse. Dus onze publicatie is bedoeld om daarover na te denken, de keuzes, dat is nou ook het mooie van gemeentepolitiek, toch?

De voorzitter: De heer Rottier, SGP, wilt u daar nog op reageren?

De heer Rottier: Voorzitter, dank voor de antwoorden. Er zijn nog wat nieuwe aspecten aangedragen en ik heb uit dit verhaal begrepen dat dit wel op het spoor zat dat je inderdaad daar keuzes in maakt hoe je dat wilt inrichten.

De voorzitter: Dan gaan we over naar de vraag van de heer Breeman, CDA. Ik zie geen hand meer van de heer Breeman. Dan gaan we naar de vraag van de heer Kardol, SGP.

De heer Kardol: Dank, voorzitter.

Mevrouw ...: Dick zijn microfoon was uit.

De heer Kardol: Dan wacht ik even.

Mevrouw ...: Hij moet zijn microfoon even aanzetten.

De heer Breeman: Ja, hoor je me nu? Maakt niet uit wie er begint op dit moment, maar oké. Zal ik even opstarten? Ja. In ieder geval bedankt voor de hele duidelijke presentatie. Er is al heel veel gezegd op dit moment over de woningen en over het parkeren. Over het autogebruik zou ik het toch nog wel even over willen hebben, want we willen natuurlijk de normen steeds verder terugbrengen, dat is duidelijk, dat geeft ook meer ruimte voor de bouw van woningen, dat is allemaal prima. We moeten het ook even zeggen, even tegen het licht houden van het openbaar vervoer. Het is altijd niet heel erg optimaal om op de plek te komen waar je wil zijn. Parkeren, je ziet toch heel veel mensen nu, zeker dat de huizen zo duur worden, dat ze steeds verder uitstromen uit de stad. Dus mensen, als ze nog een woning kunnen kopen, dan moeten ze ver weg. Ik zal maar zeggen dat je voor Rotterdam geen woning meer kunt kopen, maar nog voor een bepaald bedrag wel in Lage Zwaluwe. Dat zijn vaak tweeverdieners en die hebben allebei een auto nodig, dus die komen 's avonds met die auto thuis en die moeten die auto ergens kwijt. Tegelijkertijd, en ik denk dat we in dat aspect ook nog even mee moeten nemen: we hebben Covid. Je ziet op dit moment ook een enorme verandering, dat mensen het openbaar vervoer zoveel mogelijk vermijden en juist die auto gebruiken uit een stukje veiligheid om naar hun werk te gaan. Dus ik weet niet of dit project ook gebaseerd is op voor de Covid-periode of dat er tijdens de Covid dit project gemaakt is. Kijk, het is maar een onderdeel ervan, maar ik wil wel duidelijkheid hebben ten aanzien van het gebruik en het parkeren van de auto. Daarbij wil ik ook aangegeven, en dat zie je dus in de wijken waar gezinnen wonen, daar zie je heel duidelijk natuurlijk dat de kinderen ook een auto hebben. Dus pa heeft een auto, ma heeft een auto, de kinderen hebben een auto, dan is het helemaal vol en als er dan nog 's avonds ergens een verjaardag is, die mensen moeten ook op een gegeven moment (niet hoorbaar) komen. Dus ik ben toch wel heel benieuwd als wij afschalen naar een halve auto, hoe we dat in de toekomst gaan doen, want dat is natuurlijk wel een beleid dat je zegt, als we dat in Ridderkerk zouden toepassen, dat je zegt: wil ik nog wel in Ridderkerk wonen? Ik begrijp het in Amsterdam als je op de gordel woont, daar moet je een tijdje zoeken om die auto te parkeren, maar in Ridderkerk zou het toch fijn zijn als je toch makkelijk een plek zou kunnen vinden? Dus ik zou wel even willen weten hoe dat beleid erin zit, met name van het gebruik van de auto. Ik zal niet zeggen dat je het moet stimuleren, maar we moeten ook denken aan de doelgroepen, aan

jongeren, maar ook aan ouderen die 's avonds met de auto weg willen. Dus even wil ik toch wel dit nog even verduidelijken. Tot slot zou ik u willen vragen: mijnheer Jansen, rijdt u zelf een auto?

De voorzitter: De heer Jansen.

De heer Jansen: Nou, wat denkt u zelf?

De heer Breeman: Ik denk het niet. Nou ja, dan is mijn insteek duidelijk, dank u wel.

De heer Jansen: Voor de vakantie heb ik een auto gekocht en die heb ik daarna nog een maand gehad, maar ik merk gewoon dat ik hem dan ga gebruiken en dat wil ik eigenlijk niet, want ik vind het meer gemakzucht en ik kan alles op de fiets doen, dus dan moet ik het ook niet doen. Dus ik heb hem nu weer weggedaan. Maar ik woon in het centrum van Den Haag, dus dat scheelt. Maar ik heb wel vier kinderen, maar ja het kan zonder. Ik heb goed OV en ik kan altijd een auto lenen. Maar wat betreft Covid is de trend heel erg dat de leaseauto's en bedrijfslease veel minder zijn al, omdat we zoals wij nu zitten, dat zien we ook aan vliegen, dat wordt veel minder, maar het autorijden ook, omdat je ook als vertegenwoordigers, tweeverdieners, één van de twee kan wel gewoon thuis werken en bedrijven zeggen zelfs kantoren op. Ik weet niet in hoeverre die trend doorzet, maar ik denk dat het best wel stevig doorzet als het gaat om leaseauto's. Dat kost ook een hoop geld en voor een uurtje hoef je daar niet meer in te rijden, je kan gewoon op deze manier afspreken. Ik vind het ook eigenlijk heel goed gaan zo, nu. Anders hadden wij allemaal in de auto gezeten naar het gemeentehuis, dus ik denk dat mobiliteit door Covid fundamenteel gaat veranderen en ik denk in de positieve richting. Gezien Covid moeten we eigenlijk ook veel meer bewegen, lopen, fietsen. Dus het OV heeft misschien, kan het zwaar gaan krijgen, maar ik denk dat het aan de andere kant structurele veranderingen in ons gedrag heeft teweeggebracht qua woon-werkverkeer.

De heer Breeman: Ja, maar ook even het andere punt ...

De voorzitter: De heer Breeman, CDA.

De heer Breeman: Ja, dank u wel. Het andere punt: doordat de huizen naar zo ontzettend duur worden in de Randstad – en zeker ook in Rotterdam, nu ook zie je in Ridderkerk ook de huizen steeds verder stijgen – dat mensen steeds verder weg moeten om nog een beetje een betaalbare woning te vinden. Zeker als je een gezin wil stichten, dan heb je ook nog andere inkomsten nodig om andere dingen te doen. Dus betaalbaar een huis zoeken, en dat ligt ver weg, en dat betekent tegelijkertijd dat die mensen vaak dan gebruik moeten maken van twee auto's.

De voorzitter: De heer Jansen.

De heer Jansen: Het hoeft niet ver weg te zijn, denk ik. Als we veel meer inzetten op doorstroming, dus door het aanbieden van appartementen waardoor ouderen kunnen doorstromen die dat ook willen, waardoor overal veel meer en op termijn gaat het sowieso gebeuren, gaan er heel veel eengezinswoningen op de markt komen. Dus voor gezinnen, mensen die gezinnen willen stichten is het nu misschien nog wel zwaar, maar ik denk in de toekomst gaat daar een behoorlijk overaanbod plaatsvinden.

Mevrouw Koning: Mag ik wat aanvullen, voorzitter?

De voorzitter: Mevrouw Koning, absoluut.

Mevrouw Koning: Dit is natuurlijk wel precies wat ik had gevraagd aan het begin aan Barend: breng het ook wat prikkelend, de discussie komt dan vanzelf los. Het is niet de intentie van de provincie om te zeggen dat auto's verkeerd zijn. Het is wel de intentie van de provincie om erover na te laten denken dat als je ook groepen die anders verhuizen uit de gemeente omdat het te duur wordt toch een woning kunt aanbieden. Parkeerruimte kost geld, dus dat inruilen voor andere woningen dat is dan de gedachte, dat je daarmee mensen niet hoeft te laten verhuizen op den duur uit Ridderkerk, verder naar het oosten van het land. Het is niet dat wij zeggen: de auto is slecht. Ik heb er zelf ook één. Wat er gaat gebeuren met Covid, misschien dat we wel veel minder autogebruik nodig hebben, maar we hebben geen van allen de toekomst, en dat is misschien maar goed ook. Maar wat precies de bedoeling van de publicatie was: hierover met elkaar in gesprek gaan en nadenken, zodat er keuzes gemaakt kunnen worden met het oog op de woonwensen van alle mensen die daar nu ook al zijn. Dus ik wou hem even, maar goed, ik had dit inderdaad aangegeven: breng het maar prikkelend. Dat was gelukt, dat merkte ik.

De voorzitter: De heer Breeman, CDA.

De heer Breeman: Nog een kleine aanvulling. Kijk dan eens naar Tokio, dat heeft een enorme dichtheid qua bewoners, heeft ook wel heel veel autoverkeer, maar daar heeft men wel het beleid dat de auto's steeds kleiner worden, dus luxueuze, praktische auto's die gewoon een beetje kleiner zijn en dan kun je ook meer auto's kwijt in de straat. Denk daar ook eens over na.

De heer Jansen: ... de heer Breeman, dat zou een optie kunnen zijn. Voor u ook misschien?

De heer Breeman: Dit was het voor mij. Dank u wel.

De voorzitter: Dan gaan we over naar de laatste vraag, van de heer Kardol, SGP.

De heer Kardol: Bedankt, voorzitter. Bedankt ook voor de publicatie en de toelichting vanavond. Ik heb een vraag die ligt in het verlengde van de Quickscan. Heeft de provincie ook in beeld hoe de ontwikkeling is geweest van de dichtheid op bedrijventerreinen? Wat een interessante vraag is natuurlijk: hoeveel ruimte zou in de planoptimalisatie kunnen worden vrijgespeeld voor woningbouw? Kan daar misschien iets nog over worden gezegd?

De voorzitter: De heer Jansen.

De heer Jansen: Ik moet even kijken of ik de vraag goed begrijp. De dichtheid op bedrijventerreinen en hoeveel ruimte kan daar worden vrijgespeeld voor woningbouw?

De heer Kardol: Als je een bedrijventerrein van de jaren 70 neemt en je gaat kijken bijvoorbeeld van wat voor type kantoren daar zijn neergezet en hoe de opzet van zo'n terrein is dan zou je misschien kunnen concluderen: zou je dat allemaal nu opnieuw mogen inrichten, dan ga je dat gewoon op een hele andere manier doen en speel je wellicht gewoon een deel van dat terrein vrij om woningbouw te kunnen realiseren. Dat is de achtergrond van mijn vraag.

De voorzitter: De heer Jansen.

De heer Jansen: Ik ben daar toevalligerwijze inderdaad mee bezig, omdat ik met efficiënt ruimtegebruik en met de verstedelijkingsopgave bezig ben en inderdaad kritisch kijken naar hoe bedrijventerreinen nu worden

gebruikt. Zitten er wel de bedrijven die daar moeten zitten en zou dat anders kunnen? Maar ik denk dat ik verder de vraag aan een mevrouw Koning over kan laten, over hoe wij daar tegenaan kijken vanuit de provincie.

De voorzitter: Mevrouw Koning.

Mevrouw Koning: Dat daarover nagedacht wordt hoe je dat in beeld kan brengen is niet helemaal toevallig, dat is nu net wel even de suggestie van de heer Jansen: ik ben er toevallig over na aan het denken. Maar de gedachte die u eigenlijk in de vraag stopt is een gedachte die bij meer mensen opkomt. Ook op bedrijventerreinen zie je dat anders omgaan met de ruimte, dat kan ook zijn wonen boven het bedrijf – natuurlijk hangt het wel een beetje van het type van het bedrijf af – of het anders ordenen, maar ook daar het gezamenlijk gebruiken van parkeerruimte, niet elk bedrijf heeft een eigen parkeerstop. Dat zijn inderdaad manieren om onze kostbare open ruimte te sparen, terwijl we wel genoeg plek maken voor wonen en werken. Ook daarover hopen we binnenkort met een publicatie te kunnen komen. Ik geef al van tevoren aan: dat zal echt niet voor elk type bedrijf kunnen, dus de bedrijventerreinen met een zware milieucategorie, daar mag je niet eens naast wonen als daar tenminste op de woningen te veel belasting op of geur of geluid is, maar er zijn bij die bedrijventerreinen zoals u ze in de vraag opneemt volgens ons wel mogelijkheden, waardoor we ook daar weer over na willen laten denken. Dus u bent net wat te vroeg met de vraag, we kunnen nog niet zeggen: hij is al klaar. Maar als het goed is over een half jaar wel.

De voorzitter: De heer Kardol, SGP.

De heer Kardol: Ik zie het met belangstelling tegemoet.

De voorzitter: Dat was de laatste vraag, ik weet niet of mevrouw Koning of de heer Jansen nog tot slot wat wil toevoegen na deze presentatie en vragen.

Mevrouw Koning: Als dat mag, voorzitter. Ik moet zeggen dat ik het heel erg leuk vond om de verschillende reacties op onze planoptimalisatie te horen. Ik weet dat niet alles zomaar toegepast kan worden in welke gemeente dan ook, dus ook niet in Ridderkerk. Dat was ook niet onze intentie, maar wel dat het denken op gang komt, zodat uiteindelijk in elke gemeente, ook in Ridderkerk, als het goed is voor alle mensen die graag in Ridderkerk willen wonen ook de juiste woning kan worden gebouwd. Nadenken over de knoppen die je als gemeente inzet bij de gebiedsontwikkeling helpt daar heel erg blij. Het is volgens mij een heel mooi gesprek geweest, ik had al aangegeven: het kan misschien af en toe wel eventjes wat discussie oproepen, maar daar was volgens mij de avond ook voor bedoeld. Dus heel erg bedankt, voorzitter.

De voorzitter: Nogmaals bedankt.

### **3. Rondvraag leden**

De voorzitter: Dan gaan we over naar agendapunt 3, rondvraag leden. Zijn er onder u nog vragen? Zo ja, kan het handje omhoog. Nee? Dan sluit ik de vergadering en bedank ik iedereen voor zijn inbreng en wens ik u ... O, ik zie de heer Mijnders, CDA, nog net met een handje omhoog. Net voor het sluiten.

De heer Mijnders: Dank u wel, voorzitter. Ik vroeg me af of de wethouder nog wilde reageren op heel het verhaal dat we hiervoor hebben gehad. Ik zie hem al een tijdje in beeld. Ik heb toch het idee dat hij ook nog wel iets wil zeggen.

De voorzitter: Ook de wethouder heeft het handje. Als de wethouder wil reageren dan mag hij dat zeker. Ik zie geen handje, dus dan sluit ik ... O, de heer Oosterwijk, ik zie het handje nu wel. Wethouder Oosterwijk.

De heer Oosterwijk: Voorzitter, commissie, gedeputeerde en ieder die hier vanavond volgens mij een heel mooi en simpel gesprek gevoerd heeft. Ik heb vooral even geen handje op willen steken tijdens de bespreking, omdat ik het nou juist ook wel eigenlijk heel charmant vind als de commissie zelf met de provincie in gesprek gaat, dan heb je niet gelijk altijd een bestuurder erbij nodig. Maar ik vond het wel heel fijn om mee te kunnen luisteren en ik denk dat de bedoeling van de avond wat mij betreft, het zo aanluisterend, heel goed uit de verf is gekomen. Ik waardeer het ook ten zeerste, dat heb ik eerst in de commissie ook aangegeven, dat er vanuit de commissie van de gemeente Ridderkerk ook belangstelling is om dit vanavond op weer zo'n avond, van huis zijn is niet het juiste woord, maar wel geestelijk afwezig te zijn thuis, tijd voor vrij te maken. Maar ik vind het ook heel fijn om te zien dat de provincie daar ook in de persoon van de gedeputeerde tijd voor vrij wil maken. Dat schetst natuurlijk ook wel de urgentie op het vraagstuk wat voorligt. Het gaat natuurlijk niemand voorbij en mij ook niet dat er demografische ontwikkelingen zijn, dat er maatschappelijk veranderende beelden zijn, bijvoorbeeld op mobiliteit, vanavond heel veelvuldig aan de orde geweest. En dan heb je ook een grote woonvraag, zo niet wooncrisis aan de hand is. In Ridderkerk, maar dat weet de commissie denk ik goed, zijn we bezig met het opstellen van de Woonvisie. Het is goed ook om te zien – en dat zeg ik dan ook graag via de voorzitter richting de gedeputeerde – dat deze commissie heeft aangegeven dat de Quickscan-planoptimalisatie onderdeel van die Woonvisie moet zijn. Dat is denk ik al borging op zich ten aanzien van al het goede wat vanavond besproken is. Daarnaast komt er nog, naar ik begrepen heb van mijn collega Peter Meij – en dat raakt natuurlijk ook een RO, of juist ook een RO – een nota parkeernormen voor Ridderkerk aan de orde volgend jaar. Ik denk dat dat ook juist weer een uitgelezen moment is om heel veel van die aspecten die vanavond aan de orde zijn geweest ook aan de orde te hebben. De Woonvisie die ik net noemde gaat gelukkig ook gepaard met een uitvoeringsprogramma, dus ik denk dat er op allerlei plekken en momenten het heel goede en ook heel belangrijke gesprek gevoerd kan worden over wonen in de meest brede zin van het woord. Ik kijk daar naar uit, ik denk dat dat ook allemaal heel belangrijk is en wij het treffen elkaar als commissie/raad en college dus ook in de komende maanden nog veelvuldig op dit onderwerp.

### **Sluiting**

De voorzitter: Dank voor de slotwoorden, wethouder Oosterwijk. Dan sluit ik bij deze de vergadering, dank ik iedereen voor de inbreng en een hele fijne avond.