

1. Opening en vaststellen agenda

De voorzitter: Goedenavond allemaal, welkom. Dit is een extra commissievergadering Samen Wonen over de beslissing die de bestuurscommissie vervoersautoriteit van de metropoolregio Rotterdam Den Haag op 24 maart aanstaande moet gaan nemen over het transitieprogramma openbaar vervoer en corona. De adviescommissie vervoersautoriteit van de MRDH brengt op 11 maart aanstaande zijn advies uit aan de bestuurscommissie. U heeft daarvoor een raadsinformatiebrief gehad van het college die ook staat bij de vergaderstukken voor deze vergadering. De eerder voor 20:00 uur aangekondigde commissiebijeenkomst over de omgevingswet begint na deze commissievergadering. Afspraak vergadering hooguit tot 9:00 uur duurt. Het is een digitale vergadering die live en achteraf via de gemeentelijke website te volgen is. Alle fracties zijn vertegenwoordigd. Wilt u een interruptie plaatsen, steek dan uw digitale handje op. Zijn er op- of aanmerkingen op de hier voorliggende agenda? Dan graag een digitaal handje. Nee?

2. Spreekrecht voor hen die zich hebben aangemeld

De voorzitter: Dan gaan we naar agendapunt 2. Er zijn geen meldingen ontvangen.

3. Raadsinformatiebrief, d.d. 2 maart 2021, MRDH openbaar vervoer en corona Transitieprogramma

De voorzitter: Dan gaan we naar agendapunt 3, raadsinformatiebrief 2 maart 2021, transitieprogramma MRDH openbaar vervoer en corona. Voor dit agendapunt zijn aanwezig: wethouder Meij, de heer Rottier en de heer Westbroek, zij zijn vanavond aanwezig vanuit hun rol als lid adviescommissie vervoersautoriteit. De heer Meijerink en de heer Ernest, respectievelijk adviseur en teamleider verkeer en mobiliteit bij de BAR-organisatie, de heer Nijsink, senior beleidsadviseur openbaar vervoer bij de MRDH. Doel van de bespreking is A) dat u nog input kunt meegeven aan uw vertegenwoordigers in de adviescommissie en de bestuurscommissie van de MRDH, B) met het oog daarop nog de noodzakelijke vragen kunt stellen. De werkwijze is als volgt: de wethouder krijgt het woord voor een intro, vervolgens vraag ik wie het woord wil, dit kunnen jullie aangeven door een digitaal handje op te steken. Na de vragen kunt u ook gelijk de input leveren. Vervolgens beantwoordt de wethouder de vragen, en als iedereen is geweest vraag ik ook nog of iemand aanvullende input heeft. Tenslotte vraag ik of de wethouder en de leden adviescommissie voldoende input hebben ontvangen, en vraagt de commissie op het punt voldoende behandeld is. Dan geef ik nu het woord aan de wethouder.

Wethouder Meij: Ja, dank u wel voorzitter, en goedenavond raadsleden. Fijn dat jullie er allemaal zijn tot in groten getale. Jullie hebben in de raad heel veel informatie ontvangen de afgelopen maanden al, maar ook voor deze keer. Ik kan mij voorstellen dat het heel lastig is om al die informatie waar we nu de afgelopen maanden mee bezig zijn geweest, om die allemaal op één lijn te krijgen, dat je in één keer snapt wat er nou precies de bedoeling is. Daarom wil ik graag misschien een uitgebreidere toelichting geven op dit alles, op het transitieplan met name, en misschien nog even kort iets aanstippen, de gevolgen voor de HOV Ridderkerk. Het is duidelijk: het OV is heel zwaar geraakt door het virus, terwijl het juist tot maart '21 juist in het OV booming ging, er waren echt stijgingen van het aantal reizigers van zo'n 6-12%. Dus er werd enorm veel al nagedacht over grote investeringen om al die toenemende reizigers te kunnen vervoeren. Nu zien we een hele grote dramatische teruggang van het aantal reizigers na maart. We zitten nu op zo'n 35, dacht ik, à 40% van het normale aantal van voor maart '21. Daarom is ook ingrijpen noodzakelijk, het huishoudboekje moet wel op

orde komen. Er zijn dus twee belangrijke redenen waarom het nu niet goed gaat met het OV. Dat heeft natuurlijk te maken dat het Rijk niet meer bereid is na oktober '21, 1 oktober '21 om verder te compenseren, althans, daar zijn nu geen afspraken over. De tweede reden is natuurlijk uiteraard die dalende reizigersaantallen. Nog even iets over de rol van het Rijk, want dat speelt natuurlijk ook in 2020, maar toen heeft het Rijk twee dingen gezegd: die vond in het begin van de pandemie het heel belangrijk dat het OV overeind blijft. Die heeft gezegd: alle lijnen moeten blijven rijden, geen frequentieverlaging of nauwelijks, dat is belangrijk voor dat iedereen naar zijn werk kan. Dat hebben ze ook gedaan door het bijna volledig te compenseren, 93%. Die 7% daar zijn in de loop van het jaar natuurlijk wel wat maatregelen op gel... Om die te compenseren, want 7% is toch ook weer heel veel geld, maar het Rijk heeft nu gemeend te zeggen: ja, we gaan het transitieplan vragen van alle vervoerders, dus ook van alle concessiehouders de MRDH, want dat blijven we namelijk niet doen, dat ondersteunen, die rijksbijdrage daarvoor. Nu moet het OV gewoon maar zeg maar de tering naar de nering zetten. Het loopt dus tot 1 oktober en daarna valt dat blijkbaar nu gewoon weg. De MRDH, we hebben de afgelopen twee maanden, drie maanden, eigenlijk veel langer want we zijn dus al vanaf november bezig want dat transitieplan heeft het Rijk zeg maar verordineerd op Prinsjesdag, daarna is de MRDH wel als een van de eerste voorgeschreven regio's en provincies gaan nadenken over scenario's. Om het even kort te zeggen, er zijn twee scenario's: een heel optimistisch scenario waarbij de reizigersaantallen niet verder dalen en binnenkort weer gaan oplopen. Zelfs in dat scenario moet er nu op korte termijn € 389 miljoen bezuinigd worden, in de komende tien jaar dan weliswaar want het zijn ook allemaal bezuinigingen die pas na verloop van tijd effect gaan hebben. Maar er is ook een somber, pessimistisch scenario en dan praat je over een tekort van 1,2 miljard tot 2030. Dat zijn, dat is eigenlijk de bandbreedte. Minimaal 389, en straks misschien maximaal 1,2 miljard. Nou, je begrijpt, dat kan ook niet zonder gevolgen zijn, daar moet je natuurlijk op gaan acteren. Wat is nu de inzet? Want ... Nou, de eerste inzet is de komende weken, maanden toch een hele grote lobby richting het Rijk om het Rijk alsnog te bewegen om na 1 oktober '21 een bijdrage te leveren, een fatsoenlijke ondersteuning te geven van het OV. Want dat het OV zo zwaar geraakt is heeft natuurlijk ook voor een behoorlijk deel te maken dat de overheid het ook heel erg heeft afgeraden het afgelopen jaar om juist van het OV-gebruik te maken vanwege kans op besmetting. Dat heeft impact gehad, veel maatregelen zijn niet zo goed nageleefd maar het minder gebruik maken van het OV dat is inderdaad goed opgevolgd. Je ziet ook in Ridderkerk best wel lege bussen rijden. Dus dat is eigenlijk de eerste lijn, uw lobby, politieke lobby op Den Haag, op de partijen, dat gaan we als wethouders doen, dat kan je ook als raadsleden doen, dat is heel belangrijk. Het Rijk moet voelen, want aan al die talkshows zie je natuurlijk allerlei branches komen, de kappers, de horeca, de evenementen, maar over het OV hoor je weinig. Het Rijk moet voelen dat dat pijn gaat doen, dat is de eerste lijn. Dan komen de maatregelen op de korte termijn, ik noem ze even heel kort. Dat is spreiding: wij moeten ook als wethouders gaan nadenken over verschillende aanvangs bijvoorbeeld van schooltijden waardoor die spits, ook voor de tram en bij ons voor de bus, dat die gespreid wordt, dat je niet in die korte tijd tussen zeg maar 6:30-7:00 uur en 8:30 uur heel veel materieel nodig hebt voor relatief weinig mensen, dus spreiding. Maar dat is nog niet in een keer geregeld. Tweede kortetermijnmaatregel, want dat kunnen ze op korte termijn gaan invoeren, is dat we ook het RET wat gaat morrelen kun je zeggen aan de cao van de RET-medewerkers. Dat is natuurlijk best een lastige, maar dat is een intern verhaal. De oudere mensen krijgen dan een sociaal plan zodat ze de RET kunnen verlaten, want RET heeft natuurlijk ook minder mensen nodig. Daar gaat de MRDH trouwens ook een bijdrage aan leveren financieel om dat ook te vergemakkelijken. Een ander punt is, dat gaat de gemeente wel deels treffen, althans, dat gaat de gemeente treffen, is het nu zo: als wij een wegomleiding hebben, stel op de Lagendijk of de Burgemeester de Zeeuwstraat, dan moet RET toch een aanpassing doen en dat kost geld. Wat er nu voor ligt is dat de RET dan nu die kosten die ze extra moeten maken voor de wegomleggingen in kaart gaat brengen, of in berekening gaat brengen van de gemeente. Ik heb niet direct nu een beeld hoe dat voor Ridderkerk zal zijn, ik denk dat dat daar beperkt is, maar voor Rotterdam en Den Haag heb ik van de wethouders gehoord zijn dat grote bedragen, dan praat je

over tonnen. Er wordt ook op korte termijn bezuinigd op de sociale veiligheid, iets minder conducteurs, ook iets minder boa's op de perrons, met name dus in Rotterdam. Er komt ook een bijdrage van de MRDH. Ook de MRDH heeft gekeken in zijn begroting, en heeft ook ruim 200 miljoen beschikbaar gesteld voor de komende twee jaar om ook die RET te ondersteunen. Dat zijn ze op de korte termijn, althans, ten aanzien van de punten die ik net noemde. Er worden ook een aantal stimuleringsmaatregelen gedaan om mensen weer makkelijker in het OV te krijgen. Er komt onderzoek naar een bankpas in plaats van naar de chipkaart dat je makkelijker kunt betalen, er wordt ook extra geïnvesteerd weer in maatwerk, dus lokaal vervoer. Er komen versnellingsmaatregelen dat die bussen en trams sneller gaan rijden. Maar dan de impact op de reiziger, want dat zijn echte dingen die ik net noemde waren allemaal dingen die, ja, daar merk je eigenlijk bijna niks van, arbeidsmarkt, wegomleiding, wat ik net zei, eigen bijdrage, maar reizigersimpact, dat is natuurlijk gewoon ... Ten eerste een aantal punten die ook misschien niet zo merkt: de investeringen in zero emissiebusen die worden wat uitgesteld, dus de nieuwe bussen die worden wat later besteld als dat nog mogelijk is, geldt ook voor trams en metro's. Het meest lastige vind ik de verlaging van de frequenties, daar hebben we in Ridderkerk natuurlijk ook mee te maken. Dat heb je kunnen zien dacht ik, als jullie het gelezen hebben. Er wordt een heel rijtje genoemd van 143, 144, 146 deels. Soms korte lijnen, soms ook schrappen in het aantal ritten. Nou daar, dat zijn de frequenties zeg maar toch met beperkte impact maar het doet wel pijn voor de mensen die nu dat betreft. Je moet wel bedenken, die bussen zitten dus maar voor een heel klein deel vol hè? Je praat wel over een relatief kleine groep. Juist die dunne lijnen worden geraakt. Ik denk zelf, gezien wat ik zo een omgeving hoor dat Ridderkerk er nog redelijk uit komt. Dit zijn de voorstellen op de korte termijn, maar de MRDH heeft al doorgerekend: de kans is best groot, echt heel groot, dat we snel moeten doorschakelen naar een pessimistisch scenario. We gaan echt van dat optimistische uit, maar dat kan over drie, vier maanden al zijn dat ze zeggen: dat gaat de verkeerde kant op, de draai komt niet over de brug, we moeten naar een pessimistisch scenario. Wat dan in beeld komt, daar is natuurlijk lang over onderhandeld afgelopen maanden, dan komt het prijsmechanisme in beeld, het duurder maken van de kaartjes. Daar zijn we natuurlijk eigenlijk allemaal op tegen geweest maar op den duur, als het straks lastig wordt, dan is dat toch onontkoombaar en dat kan best fors zijn, dat je 6%, 7% meer voor een kaartje gaat betalen. Dan wordt er ook nog meer bezuinigd op de sociale veiligheid en wordt er natuurlijk nog meer op de frequenties bezuinigd, dus dat hoopje niet dat het zover komt maar dat sluit ik niet uit omdat MRDH daar ook best somber over is. Als we in dat scenario terecht komen dan wordt het echt, dan wordt de reiziger echt zwaar geraakt. Dus nogmaals: dat Rijk moet echt wel over de brug komen, we moeten op kortetermijnmaatregelen gaan nemen. Wanneer moeten we daar dan aan denken? Zoals ik dat nu gehoord heb van de MRDH moeten we denken dat die frequentieverlaging zo ongeveer na 1 augustus ingaat. Zo snel mogelijk, maar dat kan waarschijnlijk toch niet eerder dan 1 augustus. Nog even kort dan over de gevolgen voor Ridderkerk. Ik heb ook begrepen dat raadsleden ook wel nadenken: wat heeft dit voor consequenties voor de HOV Ridderkerk? Ik wil een paar dingen over zeggen. De bezuinigingen die RET gaat doorvoeren zitten allemaal in de exploitatie, wat ik net zei, van de dagelijkse kosten, het aantal ritten wordt beperkt en die andere voorstellen. Niet in investeringen, die zijn er buiten gelaten, want het is zo 80-20, 80% van de RET is gebaseerd op exploitatie, 20% investeringen. Investeringen blijven overeind want ze moeten, de gedachte is dat toch het OV gaat herstellen. Niet snel, daar gaat echt wel een jaar overheen, er wordt zelfs gezegd '23, '24, '25 komt het misschien pas weer op het oude niveau, toch een beetje gissen maar dat gaat echt niet volgend jaar gebeuren. Want dan heb je die treinstellen en die emissievrije bussen gewoon wel hard nodig, dus daar gaan we niet op bezuinigen. De investering voor de HOV ziet ook in dat deel, dus in dat deel maar niet op bezuinigd wordt. Dus zeg maar de bijdrage van de MRDH straks aan de HOV Ridderkerk die blijft dus bestaan. Nog even iets over die HOV, kunnen best natuurlijk vragen over gesteld worden, maar denk ik in mei van dit jaar, dus over een aantal maanden, gaan we die bestuursovereenkomst met de MRDH zeg maar een voorstel aan de raad voorleggen, dus dan heeft u nog alle ruimte om daar uw bedenkingen of uw ideeën zeg maar te spuien naar het college, dingen over te vertellen.

Misschien nog even richting die bezuinigingen. Wat we nu zien is dat, want dat moet ik ook nog vertellen, de HOV wordt wel voorgesorteerd op die HOV in het transitieplan. Niet in het kader van bezuinigingen, maar je hebt gelezen die 245 gaat nu een andere route rijden, en ook de 146 die begint aan de Vlietlaan, rijden dan naar de Vondellaan, en daar gaat de ene lijn 146 ... Of de 245 gaat via de Burgemeester de Zeeuwstraat richting het Zuidplein, en 146 gaat dan de andere kant op richting de Kralingse Zoom. Daar wordt niet op bezuinigd, dus in die zin kan je eigenlijk juist zeggen dat die gestrekte lijnen, onze HOV-lijnen, de 245 en de 146 eigenlijk buiten de bezuinigingen blijven. De 245 gaat zelfs wat hoger in de frequenties zitten per uur. We zien ook in de hele regio van de MRDH dat bezuinigingen vooral plaatsvinden bij de ontsluitende lijnen, dus dunne buslijnen die in de avonduren en in de weekenden maar heel weinig reizigers trekken. Maar goed, dat is even meer een discussie ook trouwens voor straks voor de zomer als we het over die HOV gaan hebben. Conclusie misschien nog even kort: bezuinigingen zijn echt noodzakelijk, zeker op korte termijn, en we mogen eigenlijk hopen dat het niet nog in dat pessimistische terug gaat komen. Dank u wel voorzitter.

De voorzitter: Duidelijk, dank u wel. Dan gaan we naar het ... De volgende stap is: wie vanuit de commissie wil graag het woord voeren? Graag een digitaal handje opsteken, dan noteer ik even welke partijen het woord willen. Dan geef ik als eerste het woord aan het CDA, de heer Breeman.

De heer Breeman: Dank u wel voorzitter. Ja, wethouder, dank u wel voor de hele duidelijke uiteenzetting vanavond. Wij maken ons natuurlijk ook wel zorgen om het feit dat we dadelijk natuurlijk minder vervoer hebben, openbaar vervoer naar Ridderkerk. Er zijn op een aantal punten waar we ons zorgen over maken. We begrijpen ook dat er bepaalde lijnen minder worden, maar betekent het wel dat de frequentie afneemt maar dat het toch allemaal wel op de plaats kunnen komen waar we willen zijn binnen de tijd? Of betekent dit ook dadelijk in de toekomst dat na 21:00 uur bij wijze van spreken de service niet meer wordt aangeboden naar het rijden bijvoorbeeld naar 't Zand of Drievliet? We begrijpen, we hebben de dikke lijnen en de dunne lijnen, ik wil eigenlijk een beetje weten wat we verstaan onder de dunne lijnen. Er zijn natuurlijk lijnen waar u zegt die slechte bezetting hebben, maar dat zijn misschien ook wel de lijnen die zeg maar ook wel de meeste dekking hebben. Als we dus kijken naar de lijnen van een 146 en een 145, of 245, dat zijn wel lijnen, dat zijn de korte lijnen die snel naar de stad gaan, maar dat betekent wel dat er onvoldoende dekking is. Dus ik wil ook wel heel goed nadenken hoe we daarop in passen, want ze moeten natuurlijk ook de kwetsbare mensen die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer ook hierin kunnen bedienen. Vervolgens, even ook de zorg omtrent de bus 601. Gaat dat ook betekenen dat onze 601 mogelijk zou kunnen verdwijnen of (niet hoorbaar) zou kunnen worden verminderd? Daarnaast hebben we nog een ander vervoer en dat de waterbus. De waterbus heeft natuurlijk ook een zekere dekking vanuit Slikkerveer naar Rotterdam. Zou dat ook inhouden dat daar ook die service verminderd kan worden of misschien wel volledig zou kunnen vertrekken? Ja, ik denk voorzitter dat ... Ja, en ook even de R-lijn dat is denk ik wel duidelijk, ik begrijp dat daar niet aan getornd wordt en die zo uitgevoerd wordt zoals we dat in het programma hebben en dat we daar later op teruggekomen. Ja, ik denk dat dit even zo mijn vragen waren, dank u wel.

De voorzitter: Wethouder Meij.

Wethouder Meij: Ja. Nogmaals, als het goed begrepen heb mijnheer Breeman als u het eerst over die dunne lijnen en wat dat nou precies zijn. Nou, wat ik net zei, je hebt natuurlijk de HOV-lijn, dat noemen we dan de gestrekte lijnen, die gaan wat sneller door Ridderkerk heen en doen inderdaad ook wat minder haltes aan. Minder, meer trouwens dan de planning vorig jaar nog waren, er zijn er twee haltes bijgekomen, maar die zijn gestrekte, daar zitten veel mensen in, daar wordt natuurlijk ook juist langs die routes gereden. Dan heb je de ontsluitende lijnen. Niet alle ontsluitende lijnen zijn allemaal dunne lijnen. De dunne lijnen zijn echt de lijnen,

vaak in de avonduren, waarin er relatief maar heel weinig mensen gebruik maken van het OV. Dus het is niet zo dat elke ontsluitende lijn dun is, maar het is wel zo dat die ontsluitende lijnen, omdat ze er natuurlijk lang over doen, wel kwetsbaar zijn en dan vooral in het weekend en 's avonds dus dun worden, en daar gaat natuurlijk heel veel geld in zitten. Nu het geld er niet meer is wordt daar dus op bezuinigd. Dat is dan het antwoord dacht ik op uw eerste vraag. De buurtbus namelijk 601 hebben we niet meer, het gaat over de 608 en de 609, dat is even ook voor mij trouwens hoor, moest ook nog even weer opzoeken, die blijven buiten de bezuinigingen. Dat is natuurlijk ook maatwerk. Ik mag wel zeggen dat ik echt wel zoals Rotterdam en Den Haag geknokt hebben om de tarievenverhoging voorlopig eruit te houden, heb ik echt geknokt om de voorgestelde bezuinigingen op het maatwerk er voorlopig uit te houden. Die komen natuurlijk ook weer aan bod als dat sombere scenario weer in beeld komt, maar voorlopig is dat gevrijwaard, althans op de investeringen, dus de buurtbus blijft gewoon rijden. Daar ben ik heel blij om want die kan juist ook misschien soms ook die gaten opvullen. Oh en uw andere vraag nog even over het eerste deel: hoe komen de mensen nog in Drievliet als ze (niet hoorbaar) op het Koningsplein? Nou, daar gaan we nu goed naar kijken. We gaan echt communiceren wat nog de overstapmogelijkheden zijn. Als de 144 op het Koningsplein stopt 's avonds om 22:00 uur of in het weekend op zondag daar niet meer verder rijdt naar 't Zand en Drievliet, ja, dan moet je misschien naar de 245 of de 146. Betekent natuurlijk wel een stukje lopen, maar het is vooral heel belangrijk voor de reiziger dat ze weten dat er een overstapmogelijkheid is, dus daar moeten we heel erg actief op gaan communiceren. Natuurlijk doet het pijn want u zegt net terecht: ook die mensen hebben natuurlijk recht op OV, maar wat ik net zei, het huishoudboekje moet sluiten. Gigantisch veel kosten gaan eruit en er komt heel weinig geld binnen. Want u moet bedenken, dat heb ik net vergeten te vertellen, maar het OV te rijden qua exploitatie eigenlijk zonder subsidie het afgelopen jaar, zoveel mensen zaten erin, natuurlijk wel voor de investeringen maar niet voor de exploitatie. Dus die RET die kon zichzelf bedruipen, en nu valt al die inkomsten weg en dus blijven die kosten natuurlijk overeind. Dan uw vraag nog over de waterbus. Ik heb nog niet vernomen, want dat is natuurlijk de provincie, dat noemen ze officieel ook geen OV maar daar gaat de provincie over, concessie van de provincie, die hebben daar nog geen bezuinigingsmaatregelen voorgesteld. Ik denk ook, moet ook wel zeggen, de MRDH loopt wel enigszins voor. Moet trouwens voor 1 april moet elke vervoersregio een transitieplan hebben, maar daar heb ik nog niks van gehoord. Geldt ook voor Qbus, de 489, de derde HOV-lijn over de Rotterdamseweg heb ik ook nog geen bezuinigingen gehoord, maar of ze gaan het later doen of ze vertellen alles op 30 maart alles in een keer, dat weet ik dus niet, maar ik heb daar nog geen bezuinigingsvoorstellen van gezien, dus die ga ik nog even vanuit dat die gewoon blijft rijden. Ook trouwens een R-net lijn, ook die zal wel buiten de bezuinigingen blijven. Waterbus blijft varen, en de buurtbus blijft ook rijden.

De voorzitter: Dank u wel. Mijnheer Breeman, wilt u daarop reageren?

De heer Breeman: Nee, voorzitter, dank u wel. Ik denk dat het hele duidelijke taal is. Als ik zie in de koppen dat het OMT klaagt over overvolle treinen denk ik alleen maar dat het weer snel goed gaat komen, dank u wel.

De voorzitter: Dan gaan we over tot een volgende vragen en input. Burger op 1, de heer Coule.

De heer Coule: Dank u wel voorzitter. Ik had een vraag, de vraag is vooral, het valt me op dat ontsluiting naar Dordrecht, Barendrecht en omgeving komt te vervallen en zeker buiten de spits wordt het heel lastig om die kant op te gaan. Dadelijk moeten we allemaal via Zuidplein en dat vind ik een beetje beangstigend. Het aantal frequenties verlagen van een aantal buslijnen vind ik op zich een heel goed plan, maar zou de vraag kunnen worden om die buiten de spits ook wel te kunnen blijven rijden? Dat er bij een aantal diensten gewoon

gekeken kan worden of we van het geheel het aantal frequenties kunnen verlagen, maar dat we in ieder geval niet de spits, buiten de spits het ophouden? Dat zijn mijn twee vragen op dit moment.

De voorzitter: Wethouder Meij.

Wethouder Meij: Er gaan dus geen lijnen uit, er worden alleen ... Ze worden ingekort, dus wat ik net zei 's avonds na tiene in het weekend wordt er dan niet meer doorgereden voor de 144 naar Drievliet. Ik heb gezegd: er komt een alternatief voor, die moeten we natuurlijk wel goed gaan communiceren, dus de spits blijft sowieso overeind want dat zijn dus de gestrekte lijnen. Even kijken, oh ja, uw andere vraag naar Dordrecht, dat is ook best een pijnpunt. Natuurlijk, 80%, 90% gaat door Rotterdam, maar ook mensen die naar Dordrecht moeten. Waar ik nu mijn best voor gaan doen is om te kijken, want dat vind ik toch wel vreemd. Kijk, we hebben twee concessiehouders, de RET, dus eigenlijk de MRDH moet ik eigenlijk zeggen, en de provincie met Qbus. Er is al vaker aangedrongen: kunnen die twee buslijnen, die twee busmaatschappijen niet wat meer samenwerken in die avonturen en het weekend om daar wat te combineren? Want dan heb je misschien wel dat die bus overeind blijft. Telkens werd gezegd, ja, dat zijn twee concessies, twee aparte inkomstenstromen, gaan we niet doen, maar ik vind nu is de nood zo hoog eigenlijk, waarom kan de provincie maar ook de MRDH, maar het is eigenlijk vooral de provincie, maar kunnen die niet gewoon kijken: hoe kan die Qbus wat anders gaan rijden waardoor ook toch bijvoorbeeld die ook Drievliet en 't Zand ook bereikbaar blijven ook zeg maar in de periode dat er weinig reizigers zijn? Dus daar ga ik mij voor inzetten, en ik hoop dat er nu wat meer draagvlak voor is.

De voorzitter: Dank u wel. Mijnheer Coule, Burger op 1, wilt u daar nog op reageren?

De heer Coule: Ja graag. Misschien is gewoon een simpele route-aanpassing van de Qbus bijvoorbeeld omdat voor te stellen om de Qbus bijvoorbeeld over de Zeeuwstraat te laten lopen. Dat die over de Zeeuwstraat gaat en daarna weer terug de Rotterdamseweg op te draaien, dat dat gewoon een hele simpele aanpassing is die een heel groot ... Grote impact in principe in Ridderkerk al kan hebben.

De voorzitter: Dank u wel. Wethouder Meij?

Wethouder Meij: Ik wou dat het ... Inderdaad, het klinkt inderdaad vrij simpel, maar dat is al eerder voorgesteld. Wij hebben al eens gevraagd aan Qbus: de 489, kan die in plaats van op de Rotterdamseweg als we naar de Kralingse Zoom rijden, kan die niet via de Vlietlaan en de Donkerslootweg? Dus dat is een veel minder omvangrijke omleiding. Dat was eigenlijk al niet bespreekbaar, want ja, ook die Qbus zit natuurlijk allemaal met deadlines dat op bepaalde tijden daar moeten zijn. Qbus wordt natuurlijk betaald door de provincie en door de Alblasserwaard, daar komt die vandaan, die moeten mensen snel naar Rotterdam vervoeren. Als die wat langer door Ridderkerk moet dan denken ze: ja, wat halen we daar dan op, hè? Maar nogmaals: de situatie is nu hoog of de nood is hoog, ik ga het opnieuw proberen.

De voorzitter: Dank u wel. Dan gaan we snel over tot de vraag van de Partij van de Arbeid, de heer Rijsdijk.

De heer Rijsdijk: Ja, dank u voorzitter. De zorgen die zijn uitgesproken die delen wij wel. Ik zal het nu even nog beperken tot de vragen. In de stukken staat dat ingrepen op de korte termijn dat dat de tweede helft van 2021 is. Wat is dan de lange termijn zeg maar? Stel dat dat scenario zich voordoet, aan wat voor termijn moeten we dan denken? Er wordt ook aangegeven in de stukken, dat is de tweede vraag, dat er ook gekeken kan worden op vaste momenten dat er op- en afgeschaald wordt. Stel dat er tot het een of het ander besloten wordt, hoe snel kan dat dan gedaan worden? Hoe snel kunnen we weer opschalen? Wat ik mij ook nog afvroeg, wij maken

ons wel echt zorgen ook dat er ook gekeken wordt dat eventueel de prijzen van het kaartje fors omhoog zouden gaan, omdat toch ook mensen met een lager inkomen vaak gebruik maken van het OV, maar gemeenten betalen natuurlijk per inwoner als ik het goed heb ook een bijdrage aan de MRDH. Wordt er bijvoorbeeld ook gekeken of de bijdrage van gemeenten verhoogd wordt? Dat doet natuurlijk ook wel pijn, maar dat is weer andere ... Dan wordt de pijn wel anders verdeeld. Dan vraag ik mij ook nog af, dat is eigenlijk meer een relatie tot de HOV-studie voor de ... De wethouder geeft aan dat er op de korte termijn die frequentie van bepaalde lijnen omhooggaat, de 245, de 146. Maar ja, goed houdbaar is dat als dat reizigersaantal niet stijgt? Zitten we dan niet over een paar maanden dat er toch gezegd wordt: dan gaat de frequentie omlaag? Kon daar vast een doorkijkje naar gegeven worden? Mijn andere vraag is eigenlijk nog een aanvulling op de vraag van de heer Breeman, heb ik het antwoord van de wethouder goed begrepen dat de frequentie van de buurtbussen en ook van de waterbus dat die hetzelfde blijft? Dat er voorlopig niks aan verandert? Daar laat ik het even bij, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan wethouder Meij.

Wethouder Meij: Ja, zoals ik de PvdA ken is het natuurlijk een hele rits aanvragen, maar goed, terecht, terechte vragen. Wanneer begint de lange termijn? Wat ik net zei, de kortetermijnmaatregelen gaan in per 1 augustus van dit jaar, van '21. De lange termijn maatregelen gaan in als het sombere scenario in beeld komt. We hebben afgesproken dat, ik dacht dat we drie keer per jaar als bestuurscommissie bij mekaar komen, dus drie keer per jaar wordt dat geëvalueerd van: gaat het de goede kant op, gaat de verkeerde kant op? De forse ingrepen, omlaag, afschalen, of de forse ingrepen misschien omhoog als het de goede kant op gaat, dat gebeurt één keer per half jaar, dus dat gaat het echt over grote ingrepen zeg maar de verkeerde kant op, dat doen we een keer per half jaar. Wat fijnmazige aanpassingen, daar is ook een bestuurscommissie moet daar weer een klap op gegeven, dat kan de MRDH of de RET niet zelf doen. De wat kleine aanpassingen daar is dan wel mandaat voor dat de RET dat mag doen. Dus een keer per half jaar de grote ingrepen. Opschalen, afschalen gaf ik net al aan, drie keer per jaar wordt dat bekeken, en als dat in grote afschaling wordt dan moeten we dus zeg maar wachten, dan zou je per 1 januar... Als je nu 1 augustus begint dan zou een grote afschaling dus per 1 januari plaatsvinden dacht ik, maar anders moet de heer Nijsink mij straks maar corrigeren. Het kaartje is inderdaad een hele ... Dat is natuurlijk een heel lastig dossier. Maar op een gegeven moment moet je natuurlijk afwegen, hoe moeilijk het ook is dat je dat kaartje wat duurder moet maken, maar als je als consequentie daarvan nog meer lijnen moet schrappen of zelfs lijnen moet uithalen dan ... Nou, ik heb ook de wethouder het Voorne Putten gehad, dat ligt natuurlijk, je ziet, aan het eind van de hele keten. Daar zijn die mensen ook alleen maar afhankelijk van die bus, dat zijn ook dunne lijnen trouwens, als je die er helemaal uit haalt komen die mensen natuurlijk nergens meer op een station. Het zal toch een evenwicht zijn misschien straks onverhoopt dat we toch iets gaan stijgen in het kaartje om juist het aantal frequenties niet helemaal nog verder aan te tasten. Nog even over de bijdrage van de gemeente, ik begreep het niet helemaal goed, natuurlijk, wij betalen een bijdrage aan de MRDH maar meer voor het hele apparaat, niet zozeer voor de investeringen, dat komt allemaal via de BDU, de Brede Doel Uitkeringen. Misschien nog even iets over het gratis OV, daar betalen we toch ruim denk ik 300.000-400.000 hadden we zo in de planning staan per jaar om de mensen die met pensioen zijn, de AOW'ers, om die gratis OV aan te bieden, maar we betalen per gemaakte rit. Dus het betekent wel nu, het is niet zo dat we dus nu extra betalen of betalen voor iets wat niet plaatsvindt, we krijgen dus straks waarschijnlijk een veel lagere rekening omdat waarschijnlijk ook juist de oudere garde ook vanwege besmetting minder gebruikmaakt van het OV. Hoe houdbaar is die frequentie van die gestrekte lijnen? Ik denk dat die heel stevig is. Wat ik net zei, je ziet overal die bezuinigingen op die ontsluitende lijn en daarvan het dunne deel. Je gaat niet nu de frequentie verhogen om die nu na een paar maanden alweer omlaag te brengen. Natuurlijk is dat geen garantie voor de verre toekomst, maar de lijn is

juist inzetten, dat zie je in heel Nederland, op die snelle lijnen. We reizen vaak met auto's door de straat om 10 seconden ergens anders, ergens sneller te zijn. Ook van het OV wordt verwacht dat die toch snelheid ontwikkelt en dan is een paar minuten, je kunt natuurlijk ook over twisten, dat gaan we ook waarschijnlijk nog wel doen in mei, maar die paar minuten maakt toch ook het OV weer aantrekkelijk dat je op bepaalde tijdstippen snel de regio in kan. Dan de frequentie van de waterbus en de buurtbus. Ik heb net verteld ik heb nog geen, van de buurtbus dus niet want dat is ook heel groot deel natuurlijk MRDH-bijdrage uit het lokale maatwerk, ook de gemeente betaalt eraan mee, € 17.000, dat willen we echt buiten de discussie houden, daar zal ik me ook voor inzetten. Voor de waterbus is het de provincie. Ik heb gewoon nog geen bezuinigingen gehoord, dus die gaat vooralsnog gewoon op de huidige frequentie door.

De voorzitter: Dank u wel wethouder. De heer Slaa, u wilde daar nog iets ... Een aanvullende vraag?

De heer Slaa: Ja, dank u wel voorzitter. Ja, ik denk dat ik hem moet stapelen op de wethouder dus ik ga hem gewoon even proberen. We hebben van een aantal partijen nu zorgen gehoord. De wethouder heeft zijn best gedaan om daar zo goed mogelijk op te antwoorden. Alleen wat me opvalt is dat het ... We hebben het over een best wel hoog abstractieniveau, namelijk er gaat op deze lijn wat uitvallen, of we gaan hier de frequentie aanpassen van de lijn. Ik ben benieuwd wat de wethouder in kaart kan brengen wat nou precies de impact is voor de inwoners van ons? En of het college daar ook zelf de vinger aan de pols kan houden over wat de impact is voor die inwoners. Misschien specifiek voor de ontsluitende lijnen, want die zijn natuurlijk wel belangrijk voor ons. Maar we hebben het nu met z'n allen op een best wel hoog abstractieniveau over de impact, maar wat het nou daadwerkelijk doet voor de inwoner, daar ben ik eigenlijk wel benieuwd naar.

De voorzitter: Wethouder Meij. Daarna gaan we weer terug naar de heer Rijsdijk.

Wethouder Meij: Een terechte vraag denk ik, wat ik ook net met de raadsleden van de adviescommissie al een beetje voorbesproken heb. Misschien kunnen ze er straks iets over zeggen, dat we het willen gaan monitoren. We willen dus na 1 augustus gaan monitoren welke mensen op welke plekken nu in Ridderkerk echt gewoon bewijs van spreken onoverkomelijke problemen krijgen hierdoor, dat willen we in beeld hebben. We hebben natuurlijk wel, we kunnen natuurlijk van de RET wel vragen: hoeveel mensen zitten er nou op zo'n lijn? Maar dan weet je natuurlijk nog niet precies wat de omstandigheden zijn. We willen ook horen van: voor wie is nou dat overstappen op een 245 vanaf het Koningsplein naar de Burgemeester de Zeeuwstraat, voor wie is dat nou onoverkomelijk omdat het gewoon mobiel niet makkelijk gaat? Dat gaan we dus wel monitoren dat we echt ook weten over wie we het hebben om te kijken: is daar nog wat aan te doen? Dus ik wil ook graag zicht hebben op die waarschijnlijk beperkte groep, maar die heeft natuurlijk ook gewoon recht toch op mobiliteit, dus ik wil dat wel graag in beeld krijgen via dat monitoren, of via een enquête mensen oproepen om daarop te reageren.

De voorzitter: Duidelijk, dank u wel. De heer Rijsdijk, wilt u nog reageren op de beantwoording van uw vragen? Partij van de Arbeid.

De heer Rijsdijk: Ja, heel kort hoor. De wethouder bedankt voor de duidelijke beantwoording. Die zorg over die impact voor de reiziger, de Ridderkerkse reiziger die deel ik ook wel, in de stukken stond natuurlijk al een overzichtje van wat betekent het per lijn? Maar het is goed dat het ook gemonitord zal worden. Ik heb eigenlijk nog een vraag en ik weet niet of de wethouder die kan beantwoorden, maar anders misschien een vertegenwoordiger van de MRDH. Als je nu kijkt naar alle bez... Naar de bezuinigingen waarover nagedacht wordt, vallen dan zeg maar de hardste klappen bij het busvervoer of is dat bij het railvervoer, of is dat redelijk bij elkaar zeg maar in evenwicht? Kan daar iets over gezegd worden? Dan had ik nog een afsluitende

opmerking. Ik denk dat mijn zorgen wel uit de vragen bleken maar ik zou nog willen toevoegen, op het moment dat er gekeken wordt naar meer overstappen, dat mensen van andere lijnen gebruik moeten gaan maken om ergens te komen, pas dan wel ook de dienstregeling aan zodat mensen niet heel lang moeten wachten. Maar speel daar dan wel een beetje op in zodat het OV toch aantrekkelijk blijft. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. Wethouder Meij?

Wethouder Meij: Even de vraag of schrijven, ja. Waar vallen de hardste klappen? Mijn beeld bij de bestuurscommissie waar ik natuurlijk alle wethouders van de 23 gemeenten gehoord heb is dat het eigenlijk allemaal op dezelfde plekken plaatsvindt, in de avonduren, in de weekenden. Ik geloof wel dat er ook gemeentes, maar die ken ik niet meer even bij naam, maar echt gewoon de lijn eruit gehaald wordt, dus die gaat de hele dag eruit, dat is niet alleen in het bepaalde deel van de dag maar het valt overal dus op die ontsluitende lijnen waar het dun is. Dat is in Den Haag zo van de buitenwijken in de avonduren naar het centrum, dat stopt eerder, het verkorten ervan soms er helemaal uitgehaald worden. Maar ik hoor ook van de metro, want dat is natuurlijk ... Maar ook in Ridderkerk wel eens beelden bij hebben, een lightrail, maar ook die wordt fors geraakt door bezuinigingen, dus ik denk dat dat allemaal op dezelfde plekken komt in wijken die wat verder afzitten van het centrum, wat verder afzitten van de gestrekte lijnen, en dat die in de avonduren en weekenden gewoon minder ver paid gaan rijden. Ik vind het een goede suggestie, dat ga ik ook wel vragen en misschien ook aan Lucien en Anton dat misschien ook in de adviescommissie komende donderdag aangeven, dat in de raad, als we het over de overstapmogelijkheden hebben, in dit geval van Koningsplein bijvoorbeeld naar de Burgemeester de Zeeuwstraat, dat die lijn inderdaad ... Ik zou ook niet graag dat je een half uur moet wachten op de Burgemeester de Zeeuwstraat voor het laatste stukje lopen, op het laatste stukje met de bus naar Drievliet, maar goed, het luistert allemaal nauw. Ik kan het ook niet toezeggen, maar kan wel vragen of daarnaar gekeken gaat worden.

De voorzitter: Ja, dank u wel. Dan gaan we nu snel over naar de vragen van GroenLinks, de heer Ros.

De heer Ros: Voorzitter, er zijn heel ... Eigenlijk geen vragen meer over, behalve dat ik uiteraard ook mijn zorgen uit. Ik was ook wel benieuwd wat er gebeurt met de Qbus en mijn zorgen over het kaartje duurder. Waar ik nog niks over gehoord heb was de nachtdiensten, de BOB-bus die we nu in Ridderkerk hadden, hebben. Hij wordt volgens mij nu tijdelijk niet gereden, maar is daar al iets bekend over? Die ook gebruikt wordt door mensen die uitgaan maar ook wel door mensen die vanuit Schiphol komen, dus dat was voor mij mijn enige vraag die nog open ...

De voorzitter: Ja, dank u wel. Wethouder Meij?

Wethouder Meij: Daar ben ik niet in thuis, in de BOB-bus. Ik wist niet eens dat die eigenlijk in Ridderkerk aandeed, maar goed, dat heeft mijn leeftijd te maken. Op die leeftijd lig ik ... Op die tijdstip lig ik gewoon in mijn bed, denk ik. Misschien kan een van de BAR-collega's of misschien Gertjan Nijsink van de MRDH er iets over zeggen.

De heer Nijsink: Ja, mijnheer Meij, zal ik daarop antwoorden?

Wethouder Meij: Ja, prima.

De heer Nijsink: Mijn naam is Gertjan Nijsink van de MRDH. De maatregelen die nu worden voorgesteld zijn aanvullend op de maatregelen die al eerder zijn genomen. Als onderdeel van de eerdere maatregelen zijn de

nachtbussen in ieder geval tijdelijk geschrapt, dus u ziet hem om die reden niet expliciet genoemd, maar het is inderdaad zo dat die in ieder geval voorlopig niet terugkomt.

De voorzitter: Duidelijk, dank voor de beantwoording. De heer Ros, wilt u daar nog op reageren? Nee?

De heer Ros: Nee, duidelijk. Duidelijk. En ik wilde ook ... Wil de wethouder, van de wethouder en zijn adviescommissie veel succes wensen met deze lastige bezuinigingen.

Wethouder Meij: Ja, dank je wel.

De voorzitter: Duidelijk. Gaan we nu over tot de vraag van de SGP, de heer Kardol.

De heer Kardol: Bedankt voorzitter. Als ik zeg maar de stukken heb doorgenomen dan komt er mij in ieder geval de vraag naar boven van: hoe kunnen we als ... Hoe kunnen we de lobby richting het Rijk verstevigen? Dat is in ieder geval een vraag die ik bij de wethouder wil neerleggen en degenen die in de adviescommissie vanuit Ridderkerk zitting hebben. In andere vraag is: als er bezuinigd wordt op sociale veiligheid, klopt het, en dat is iets wat de SGP terecht vindt, dat dit de grote steden zal raken, en de sociale veiligheid voor Ridderkerk op peil blijft? En een laatste vraag is, we hebben natuurlijk te maken met verschillende concessiegebieden en we weten natuurlijk bijvoorbeeld dat Rijsoord bijvoorbeeld in een ander concessiegebieden valt. Elk gebied heeft zo zijn eigen uitdagingen op dit moment. Wat was SGP willen meegeven van dat wij ook oog hebben voor dat stukje Ridderkerk wat in een ander gebied valt. Dit waren vragen en opmerkingen.

De voorzitter: Dank u wel. Wethouder Meij.

Wethouder Meij: Ja, wat kan de raad, want kunnen raadsleden doen ook richting lobby naar Den Haag? Uiteraard voor de landelijke partijen zou dat natuurlijk kunnen, ik denk dat dat dan ... Dan kent u de lijnen waarschijnlijk wel binnen uw eigen partij. Wat ik ook nog gemerkt heb, nu twee, drie jaar geleden was natuurlijk de discussie over de oeververbinding. Wat echt wel geholpen heeft was toen die raadsbrede motie die toen aangenomen was, want dat zijn toch wel ook in politiek Nederland zijn dat de uitzonderingen, dat echt raadsbreed alle partijen zich achter een motie scharen. Het zou ... Ook dat hebben we vooraf een beetje doorgesproken met de twee adviesleden. Het zou mooi zijn als de Ridderkerkse raad dat misschien ook kan uitspreken bij een eerstvolgende raadsvergadering. Dan zou de adviesleider dat misschien mee kunnen nemen naar die andere gemeentes. Als dat niet alleen van die bestuur komt maar ook van die raden, ja, dan hoop je ook dat dat misschien een stevige bel doet rinkelen bij de minister van het OV, dat is mevrouw Cora van Nieuwehuizen en Stientje van Veldhoven. U andere vraag over sociale veiligheid, ook een goeie vraag. Die impact is vooral groot voor Rotterdam. Daar heeft de gemeente, tenminste, de RET heeft dat lang gewoon niet gedaan, en daar heeft uiteindelijk ... Nee, om het omgekeerd te zeggen, de gemeente heeft daar jaren geleden wat op bezuinigd en dat is op een gegeven moment gewoon door het RET overgenomen. RET is die mensen gaan aannemen natuurlijk met ... In de concessie. Daar gaat jaarlijks dacht ik zo'n 60 miljoen in om. Dus ik denk dat het vooral op de Rotterdamse lijnen zal die impact, ook al is het in het begin beperkt, voelbaar zijn. Maar goed, als er dus minder conducteurs op de trams ... Moet je vooral denk ik aan de trams en de treinen. De trams bedoel ik en de metro. Dus ik denk dat Ridderkerk van die bezuiniging niet direct heel veel merkt. Terecht, Rijsoord wordt door u genoemd. Daar hebben we dus de buurtbus voor, die blijft gelukkig buiten schot.

De voorzitter: Dank u wel. Mijnheer Kardol, wilt u daar nog op reageren?

De heer Kardol: Ja, de wethouder bedankt voor de antwoorden. Dan lijkt het mij goed om als raad met een motie te komen, dus daar zullen we als SGP dan het initiatief anders wel toe nemen.

De voorzitter: Dank u wel. Dan gaan we nu even snel over tot een vraag van de heer Kooijman, ChristenUnie.

De heer Kooijman: Ja, dank u wel voorzitter. Ja, ik had nog drie vragen op andere onderwerpen of andere onderdelen. De wethouder had in zijn inleiding het over de doorbelasten van omleidingen, kosten die de RET maakt dat dat doorbelast zou worden en dat dat voor Ridderkerk waarschijnlijk weinig kosten zou zijn. Ik denk, ja, als dat dan ook weinig kosten zijn dan heeft het misschien ook niet zo'n zin om die kosten dan ook weer door te gaan belasten, want dat is ook allemaal weer extra administratie, dus ik vroeg mij even af hoe reëel dat dan was. Dat is een opmerking. Tweede, mocht er toch noodzaak zijn om de prijzen flink omhoog te doen, ik was benieuwd wat dat dan betekent voor het gratis openbaar vervoer voor 65-plussers wat we op dit moment in Ridderkerk ook kennen, wat daar de consequenties dan voor zijn. De derde vraag is: er wordt nu gesneden in de dunne lijnen als tijdelijke bezuiniging, maar we zijn in het verleden is er natuurlijk vaak al discussie over dit onderwerp geweest. We hebben denk ik steeds ook geprobeerd het tegen te houden om dat te doen. In hoeverre kunnen we nou gerust zijn dat dit echt een tijdelijke, puur noodzakelijke bezuiniging is die straks als het weer wat ruimer wordt weer terugkomt? Of moeten we nu iets weggeven noodgedwongen en krijgen we het ook nooit meer terug? Heeft de wethouder daar zicht op?

De voorzitter: Wethouder Meij.

Wethouder Meij: Ja, met die wegomleiding, ik ben even het getal kwijt maar ik heb voor het concessiegebied van het MRDH, echt, het waren grote getallen. Misschien kan de heer Nijsink daar iets ... Die kent het bedrag vast uit zijn hoofd.

De heer Nijsink: Hij is ingeboekt voor 10-20 miljoen in 10 jaar, dus dat is 1-2 miljoen per jaar voor de hele MRDH-regio. Als je gaat vragen per gemeente dan moet ik u ook het antwoord schuldig zijn, maar de grootste, het grootste aandeel zit in de gemeente met traminfrastructuur, dat zijn de grootste getallen.

De voorzitter: Wethouder Meij.

Wethouder Meij: Ik wou zeggen, dat hoor ik graag, maar dat is een beetje een flauw. Gratis OV, dat vind ik ook een goeie vraag want daar heb ik nog niet over nagedacht. Ja, misschien kan de heer Nijsink daar ook iets over zeggen? Het lijkt me logisch dat als die prijs omhooggaat, ook al maken er heel weinig mensen gebruik van, dat dan ook inderdaad ... Maar ik denk niet dat het zomaar kan, je hebt natuurlijk een contract gesloten met de RET wat je ervoor betalen gaat. Kunt u er iets over zeggen, voorzitter, de heer Nijsink?

De voorzitter: Mijnheer Nijsink?

De heer Nijsink: Ja. In algemene zin is wat u zegt waar, mijnheer Meij. Zo'n contract wordt natuurlijk gekeken van wat is de derving van de inkomsten, dus welk bedrag loopt de vervoerder mis omdat mensen gratis moeten reizen of mogen reizen, en voor zo'n bedrag wordt dan gecompenseerd. Als zo'n bedrag hoger is zal dat bedrag ook, zeg maar het te compenseren bedrag hoeven zijn, dat is het theoretische antwoord. In de praktijk, u vraagt nu wel naar iets wat nog niet in het maatregelenpakket zit, ik denk dat het ook wel goed is om ervan bewust te zijn. In het voorstel wat nu gedaan wordt aan u ziet geen tariefsverhoging, het is alleen benoemd als een optie die wellicht in de toekomst nodig zal zijn.

De voorzitter: Duidelijk.

Wethouder Meij: En dan, voorzitter, de laatste vraag, het snijden in dunne lijnen en hoeverre is het naar zeker dat die gestrekte lijnen niet worden meegenomen? Wat ik net zei, volgens mij kan je daar natuurlijk geen harde garanties voor geven. Het feit dat ze nu zelf opgehoogd worden geeft al aan dat de RET, maar dat geldt voor heel OV Nederland, dat is de nieuwe trend gewoon, dat is de nieuwe manier waarop OV gaat concurreren met de auto en met andere mobiliteiten, maar ook daar kan misschien de heer Nijsink nog misschien iets aan toevoegen of ik juiste informatie nu geven.

De heer Nijsink: Ja, mijnheer Meij, volgens mij geeft u helemaal de juiste informatie. Wij hebben u deze maatregelen benoemd of in ieder geval voorgesteld. De heer Meij heeft ook al aangegeven: er vindt periodiek een herijking plaats van het maatregelenpakket. Dus dan worden gezien: zijn de maatregelen die genomen zijn voldoende? Moeten er nog maatregelen extra worden genomen? Of kunnen bepaalde maatregelen weer worden teruggedraaid? Dan zal in de bestuurscommissie dat gesprek gevoerd gaan worden als er maatregelen kunnen worden bijgedr... Bijgesteld, of als er politiek behoefte is om bepaalde maatregelen terug te draaien. Op welke manier moet dat dan gebeuren en welke andere maatregelen moeten dan worden genomen? Dus het is even een procedureel antwoord, maar het is dat we er dus ruimte is om nog twee keer dit jaar en ook het volgende jaar twee keer per jaar dat gesprek met elkaar te voeren.

De voorzitter: Dank u wel. Mijnheer Kooijman, ChristenUnie, wilt u daar nog op reageren?

De heer Kooijman: Ja, ik ben ten aanzien van het gratis OV ben ik in ieder geval blij. Ik weet dat het nu niet in het maatregelenpakket zit maar het staat nu op het netvlies van de heer Meij, dus die neemt dat t.z.t. dan wel mee als het toch ter sprake gaat komen. Ten aanzien van de bezuiniging op de dunne lijnen, ik denk dat het goed is om dat inderdaad ook als er straks weer wat ruimte hopelijk ontstaat om daar wat meer ruimte voor te bieden, dat we dat ook gewoon proberen weer terug te draaien, en dat we niet denken: oh dan gaan we nog meer inzetten op de dikke lijnen, maar dat die dunne lijnen nog steeds ook wel een belangrijke functie hebben.

Wethouder Meij: Zeker.

De heer Kooijman: Ja.

De voorzitter: Dank u wel. Is er nog iemand die vanuit de commissie een aanvullende input heeft? Dan graag een digitaal handje. Is er nog een partij ... Heeft de wethouder en de leden van de adviescommissie ... Oh, de heer Breeman, CDA.

De heer Breeman: Dank u wel voorzitter. Ik heb nog een aanvullende vraag, en dat is in het kader van het scenario, van het zwarte scenario en het minder goede scenario. Is er in dat kader ook al meegenomen zeg maar het nieuwe nieuw? Dat zou betekenen dat we misschien niet als bedrijven niet allemaal meer dagelijks naar ons werk hoeven te gaan of moeten gaan, en misschien wel 60% van de tijd in het nieuwe nieuw thuis gaan werken? Is dat ook al meegenomen in deze getallen? Is dat scenario al zeg maar een beetje erin verwerkt? Dat is eigenlijk mijn laatste vraag. Dank u wel.

De voorzitter: Wethouder Meij.

Wethouder Meij: Dank u wel voorzitter. Kijk, het is natuurlijk toch een beetje koffiedik kijken wat er na corona precies gaat gebeuren. Je hoort natuurlijk geluiden dat mensen zo gewend zijn aan deze manier van werken dat het zo blijft, en je hoort natuurlijk ook mensen die heel graag weer naar hun werk gaan. Dat zit dus tussen die ... Dat optimistische scenario en het sombere scenario in. Op dit moment wordt er 35-40% gebruik gemaakt van het OV in vergelijking met voor corona. Wat ik net zei, ze verwachten in 2025 dat het weer break-even is en dat het dan weer sterk gaan stijgen. Het zijn afhankelijk van dit, dus er wordt wel rekening mee gehouden maar hoe precies, dat kan je dus niet inschatten, en daarom dat we drie keer per jaar bij elkaar komen om te kijken: moet er opgeschaald of misschien wel, waarschijnlijk voorlopig eerst verder afgeschaald worden? Dus er wordt rekening gehouden door het heel goed te monitoren wat er nou precies gebeurt en hoe mensen erop gaan reageren.

De voorzitter: Dank u wel. Dan gaan we naar ... Zie ik het handje van de heer Visser, VVD.

De heer Visser: Ja, oké, dank je wel voorzitter. Ik had mijn hand al eerder opgestoken maar dat is waarschijnlijk niet doorgekomen. De VVD die heeft de veiligheid heel hoog in het vaandel staan. Ik heb begrepen dat ook personeel ontslagen gaat worden, maar dat mag nooit ten koste gaan van de veiligheid. We vinden nog liever dat de frequentie moet verminderen als dat het onveilig wordt in de bus, dat is één opmerking. Nog een andere opmerking die we hebben is dat de MRDH en de vervoersbedrijven die stellen de investeringen in de duurzame bussen uit, maar van Ridderkerk wordt wel verwacht dat we investeren in het hoogwaardig openbaar vervoer. De VVD vindt eigenlijk dat we ook deze investeringen uit moeten stellen en in een later stadium kijken van: is dat nog wel noodzakelijk, ja of nee? Dat waren mijn opmerkingen.

De voorzitter: Dank u wel. Wethouder Meij.

Wethouder Meij: Ja, de heer Visser maakt meer een statement, ik geloof niet dat hij nu direct iets aan mij vraagt. Nou, ik hoop dat we over het HOV nog een keer wat uitvoeriger kunnen praten. Duurzame bussen en HOV dat is toch ook weer wat anders, want we rijden nu met hybridebussen, daar zijn we al blij mee dat het niet meer die blauwe diesel is. Natuurlijk willen we graag naar elektrische bussen maar dat zal in de loop van de tijd natuurlijk wat gefaseerd worden, dat je die grote investeringen nu even niet doet maar iets later, waardoor je nu die korte termijn gelden kunt gebruiken om die frequenties toch nog redelijk op peil te houden. Grote investeringen doe je net iets later. Maar die bussen gaan er natuurlijk gewoon komen. Nogmaals, HOV is toch iets anders, het gaat echt over de manier van hoe je mensen van A naar B brengt. Nou, dat is denk ik mijn antwoord.

De voorzitter: Mevrouw Kayadoe, Leefbaar Ridderkerk.

Mevrouw Kayadoe: Ja, dank u wel voorzitter. Alleen nog even een opmerking, want Leefbaar Ridderkerk betreft. We maken ons ... Er is al eerder over gesproken vanavond, zeker de ritten richting Dordrecht daar maken we ons zorgen over, zeker gezien de voorstellen zoals die ook voorliggen, dan ook met name in het weekend. Dus graag daar ook voor de adviescommissieleden en de wethouder graag aandacht daar ook met name voor.

De voorzitter: Dank u wel voor de input. Heeft de wethouder en de leden van de adviescommissie voldoende input? Willen jullie nog ergens op reageren? Wethouder Meij.

Wethouder Meij: Nee, ik denk dat ik voldoende gehoord heb om te horen waar ik op moet letten de 24^e en werkte komende maanden sowieso aandacht aan moet blijven geven. Dank u wel alle raadsleden voor alle input, ik ben er wel blij mee.

De voorzitter: Dan zie ik nog het handje van de heer Westbroek als lid van de adviescommissie.

De heer Westbroek: Ja, dank u wel voorzitter. Ik wil ook graag iedereen bedanken voor de input, en de wethouder voor de uitgebreide toelichting. Het is en blijft gewoon een hele vervelende situatie. De heer Rottier en ik hebben goed meegeluisterd vanavond naar alle opmerkingen en vragen. Er is nog één ding dat wij inderdaad nog even voor willen leggen, dat is net al even aangestipt door de heer Kardol, dat is inderdaad: hoe krijgen we wat meer aandacht bij het kabinet voor de situatie? Vanuit de MRDH wordt er ook opgeroepen om alle mogelijke kanalen die je hebt te benutten. Er is maar één oplossing voor dit probleem en dat is meer geld. Een brief namens de gemeenteraad zou inderdaad een goede oplossing zijn daarvoor. Dan moeten we even kijken wat dat voor brief zou moeten zijn en hoe we daar verder snelle invulling aan kunnen geven, maar wij willen in ieder geval vanuit de adviescommissie willen we dat ook wel vanuit Ridderkerk willen we dat in de adviescommissie wel graag bespreken en ook bij de andere gemeenten maar opperen. Misschien dat het toch wat krachtiger staat als er uit al die gemeenten vandaan een brief komt namens de gemeenteraden om de penibele situatie nog eens te onderstrepen. Hopelijk levert dat dan toch nog wat meer financiële tegemoetkoming op vanuit het Rijk. Dat was het even.

De voorzitter: Duidelijk. Ik neem aan dat dit de steun heeft van de commissie? Mocht dit niet zo zijn, dan graag een digitaal handje. Ik zie geen digitale handjes. Vindt de commissie het punt ook zo voldoende behandeld? Ja.

Wethouder Meij: Voorzitter, mag ik nog even dat ... Misschien ...

De voorzitter: Uiteraard. Wethouder Meij, uiteraard.

Wethouder Meij: Vind dat ik de medewerker, de heer Nijsink van de MRDH wil bedanken voor zijn bijdrage en voor zijn aanwezigheid, want die zal waarschijnlijk bij veel meer gemeentes misschien moeten aanschuiven, dus dank ervoor dat u ook in Ridderkerk wilde zijn.

De heer Nijsink: Graag gedaan, en succes met de verdere bespreking.

Sluiting

De voorzitter: Bedankt. Dan sluit ik de vergadering, en starten we over vijf minuten, dat is 21:00 uur, dus we lopen perfect op schema, de commissiebijeenkomst.