

1. Opening en vaststellen agenda

De voorzitter: Goedenavond, welkom allemaal. Ik open de openbare vergadering van de commissie Samen Wonen van donderdag 11 november 2021. Een bijzonder welkom aan de heren Démoed en De Lange van de rekenkamercommissie Ridderkerk. Dit is een fysieke vergadering. Omdat wij de anderhalve meter afstand handhaven kan deze vergadering niet worden bijgewoond door het publiek. De vergadering is wel live en achteraf via de gemeentelijke website te volgen. Kan de commissie zich vinden in die voorliggende agenda? Mevrouw Van Nes.

Mevrouw Van Nes-de Man: Voorzitter, ik kan me er wel in vinden. Ik vind het jammer voor de insprekers dat ze dan wat langer moeten wachten, maar zij weten bij deze dan denk ik ook dat het agendapunt vanavond behandeld wordt en dat ze kunnen blijven zitten. Ik denk, dan moet de rekenkamercommissie die hier nu compleet zit maar even voorgaan.

De voorzitter: Ja, duidelijk. Inderdaad, het agendapunt waarover de insprekers inspreken, wordt ook vandaag behandeld.

2. Spreekrecht voor hen die zich hebben aangemeld

De voorzitter: Dan gaan we naar agendapunt 2, het 'Spreekrecht voor hen die zich hebben aangemeld'. Over agendapunt 5, 'HOV Verdieping studie Rotterdam-Ridderkerk' zullen vanavond inspreken mevrouw Peekstok namens de werkgroep HOV en mevrouw Van der Laarse. Als zij het woord hebben gevoerd, zal ik namens de gehele commissie hen bedanken, dan hoeven de commissieleden dat niet meer te doen. De maximale spreektijd is vijf minuten. Na uw bijdrage kunt u blijven staan en kunnen de commissieleden aanvullende vragen stellen. Graag de microfoon niet aanraken. Dan vraag ik nu de heer Rottier om de microfoon aan te zetten en als eerst mevrouw Peekstok het woord te geven.

Mevrouw Peekstok: Goedenavond allemaal. Ik sta hier namens klankbordgroep HOV en ik wil graag wat inspreken. Wij hebben met grote belangstelling het traject van de HOV-lijnen gevolgd en gesprekken hierover gevoerd met de wethouder en het merendeel van de politieke partijen. Onze dank dat u ons hebt willen ontvangen. Gezien de gang van zaken bij het Oosterpark en bij andere projecten hebben wij niet al te hoge verwachtingen van participatie in Ridderkerk. Dit lijkt helaas te kloppen. De participatie begint vaak pas nadat er een akkoord is in de gemeenteraad, de plannen volledig zijn uitgewerkt en er alleen nog meegedacht kan worden over minimale wijzigingen. Dit is dan ook de reden dat wij er vroeg ingedoken zijn en we zijn tot de conclusie gekomen dat er vanuit de coalitie weinig verwacht kan worden wat betreft het meedenken over deze toekomstige HOV-plannen. Behalve dat zij met het coalitieakkoord ingestemd hebben, kon geen partij inhoudelijk en met argumenten onderbouwd één of meerdere voordelen van deze ingrijpende plannen geven. Daarom verzoeken wij u dan ook dringend om kritisch naar het voorstel te kijken. U vertegenwoordigt de inwoners van Ridderkerk en niet de MRDH. Voordat u allen een besluit neemt, willen wij een aantal punten onder uw aandacht brengen. Punt één: er wordt een verhoging van de betrouwbaarheid voorspeld doordat er minder afwijkingen in reistijden zullen zijn door belemmeringen als filevorming of andere hinder. Dit is een loze belofte, want de verkeersbelemmeringen zijn voor het grootste deel buiten Ridderkerk, waardoor deze betrouwbaarheid van reistijden teniet worden gedaan. Een voorbeeld van niet meedenken buiten Ridderkerk zijn duidelijk zichtbaar bij de IJsselmondse Knoop. Nu liggen er busbanen, maar deze verdwijnen en hiervoor komt een systeem waarbij de verkeerslichten zodanig ingeregeld zijn dat bussen voorrang krijgen op het

autoverkeer. Er wordt in de rapporten niet vermeld dat dit systeem automatisch buiten werking wordt gesteld bij filevorming of grote drukte op de rijksweg. Deze informatie hebben wij gekregen van de uitvoerders en ontwikkelaars van deze knoop, maar wij hebben nergens nog gelezen dat dit met u gedeeld wordt. Punt twee: de rotonde Populierenlaan-Goudenregenlaan is als pilotproject aangewezen om te monitoren of de aangepaste rotonde zorgt voor een goede afwikkeling van het openbaar vervoer en de overige verkeersdeelnemers. Ook hier is de informatie niet correct. De wethouder geeft aan dat deze rotonde is gekozen omdat hier de meeste reizigers vanuit Ridderkerk al in de bus zitten. Maar hier gaat het niet om, onzes inziens. Het maakt niet zoveel uit hoeveel mensen er in de bus zitten, het gaat erom of deze rotonde zorgt voor een goede verkeersafwikkeling. Bij deze ronde zijn de aanpassingen in verband met meer omgevingsruimte, de ov-lijn en de minste verkeersbewegingen makkelijker te realiseren en is er dus op een makkelijkere manier een positief resultaat te behalen dan bij een drukke rotonde. Neem als pilot een drukke rotonde, dan krijg je een eerlijker beeld. U weet dat de voorrang op de rotondes voor de bus maar vijftien seconden per rotonde scheelt. Punt drie: het kruispunt Burgemeester de Zeeuwstraat-Lagendijk, het realiseren van linksafstroken voor autoverkeer. Als deze linksafstroken gerealiseerd worden, komen dan de oversteekplaatsen met het middenstuk te vervallen? Dit zou een onveilige verkeerssituatie veroorzaken. Wilt u er alstublieft voor zorg dragen dat deze oversteekplaatsen behouden blijven? Dit kan mensenlevens schelen, bijvoorbeeld bij Burgemeester de Zeeuwstraat-Seringenstraat was er in twintig jaar zonder middenstuk vier doden gevallen en veel aanrijdingen geweest, daarna in twintig jaar geen doden gevallen en praktisch geen aanrijdingen. Punt vier: in bijlage A van de bestuursovereenkomst worden de kosten van aanpassingen van rotondes, voorrangskruisingen en de Verbindingsweg geraamd op ruim 25 miljoen euro. Met deze aanpassingen krijgen we niet meer dan enkele minuten voordeel op de routes en we verliezen dit voordeel tijdens de spitsuren op de rest van het traject. Vinden de raadsleden dat zij deze kosten kunnen verdedigen? Punt vijf: in het rapport wordt de aanbeveling gedaan om VRI's te plaatsen in Ridderkerk. Dit heeft helaas alleen een voordeel voor de openbaar vervoerslijnen, niet voor de Ridderkerkers. Het is de duurste oplossing met aanleg-, beheer- en onderhoudskosten. Ook zal dit leiden tot meer vertraging voor het autoverkeer, waardoor er meer fijnstof in de lucht kan komen. Helaas is de spreektijd te beperkt om nog meer gevolgen en overwegingen te bespreken, maar wij hopen u met deze voorbeelden aan het denken te zetten. Er wordt u een studie voorgelegd die zo goed mogelijk passend is gemaakt. Pas na vaststelling en aanneming van dit plan worden specifiekere onderzoeken en berekeningen op inpasbaarheid gemaakt. Daar zouden nog wel eens verrassingen uit kunnen komen die dan, omdat er eenmaal besloten is, gerealiseerd moeten worden. Dit gaat ten koste van leefomgeving, infrastructuur en kwaliteit en in enkele gevallen zelfs de aanpassing van de normoverschrijding. Het is een enorm project, het zijn hoge kosten, verlies van bomen en groen en een grote impact op de leefomgeving langs het hele tracé. En dat met een schamele opbrengst van een kwalitatief ov en een iets kortere reistijd voor een klein gedeelte van de inwoners. De kosten en baten zijn onzes inziens niet in verhouding. Denkt u bij uw stemming aan de inwoners van Ridderkerk? Die vertegenwoordigt u, en niet de MRDH. Het onderhoud van groen in de gemeente holt al jaren achteruit, laten we daar geld in steken, in plaats van in asfalt.

De voorzitter: Dank u wel. Namens de hele commissie dank u voor de insprekbijdrage. Zijn er vragen vanuit de commissie? Mevrouw Van Nes, Burger op 1.

Mevrouw Van Nes-de Man: Dank u, voorzitter. Mevrouw Peekstok, dank voor het inspreken ... Dat was niet meer de bedoeling, sorry, dat heeft de voorzitter al gedaan. U geeft aan dat: kijk, voor proef neemt u nu een rotonde en dat is niet de drukke rotonde. Welke drukke rotonde zou u dan wel voor ogen hebben om als proef te nemen? En nog een wat algemener vraag: sinds hoe lang bent u nu op de hoogte van deze plannen van in principe de vrije busbaan waar het mee begonnen is?

De voorzitter: Mevrouw Peekstok.

Mevrouw Peekstok: Oké, dat zijn er twee. De eerste: sowieso twee duidelijk, nou, drie duidelijke, drukke rotonden zijn die bij de Aldi. Dat is de Populierenlaan-Burgemeester de Zeeuwstraat, die is iets te druk mijns inziens om daar als proef wat mee te doen. Je hebt ook nog die van Geerlaan-Burgemeester de Zeeuwstraat, dat is ook een hele drukke rotonde die wat opener ligt. En je hebt natuurlijk de Vlietlaan-Vondellaan, dat is ook een hele bekende drukke rotonde, die biedt misschien ook wat meer ruimte. En sinds ... Ik ben erbij gevraagd door de andere drie leden van de klankbordgroep in april en zij zijn sinds november 2020 hiermee bezig.

De voorzitter: Dank u wel. Zijn er verder nog vragen vanuit de commissie? De heer Kooijman.

De heer Kooijman: De ene vraag is al door mijn voorganger gevraagd, dus die hoef ik niet te herhalen. Want ik hoorde u in het begin ook zeggen: we hebben gesprekken gevoerd met de meeste partijen, coalitiepartijen. Jullie zijn ook bij ons langs geweest, ik heb u niet gezien, maar uw collega's zijn bij ons langs geweest. Ik vind het jammer dat u nu aangeeft: daar hoeven we weinig van te verwachten, want de rijen zijn gesloten. Ik herken dat niet, in ieder geval niet bij mezelf en ook niet als ik nog terugdenk aan het gesprek. We hebben heel uitgebreid met elkaar gesproken, het was een open gesprek wat mij betreft. Mochten jullie daar anders over denken, dan wil ik oproepen: kom nog een keertje langs met ons, want wat dat betreft staan wij altijd open voor nieuwe gesprekken. Dus dat wil ik in ieder geval meegeven. Over de noodzaak tot maatregelen heb ik nog één vraag. Ik hoor u enerzijds zeggen: het is eigenlijk niet nodig, want wat heeft het nou voor resultaat en de verkeersbelemmeringen zijn eigenlijk helemaal niet in Ridderkerk. Anderzijds hoor ik u ook wel zeggen: maar er zijn nog wel andere drukke maatregelen. Waar maakt u zich nu uiteindelijk zo'n zorgen over? Is dit nu dat we geld gaan verkwisten, is het dat er ruimte voor uw deur anders wordt ingericht, waar zit nou de angst?

De voorzitter: Mevrouw Peekstok.

Mevrouw Peekstok: Even reconstrueren wat u nou allemaal zei. Wilt u het nog een keer herhalen?

De voorzitter: De heer Kooijman.

De heer Kooijman: Ik probeer het iets korter te doen. Wat is nou de kern waarom u zegt: dit is echt geen goed plan, dit moet stoppen, of anders?

De voorzitter: Mevrouw Peekstok.

Mevrouw Peekstok: Het punt is dat we niet tegen openbaar vervoer zijn voor een goede bereikbaarheid. Alleen, alle mensen die van de bus gebruik maken die wij hebben gesproken, die zijn allemaal tevreden, die ervaren niet die opstopping die opgelost zou kunnen worden – want zoals blijkt, blijft dat in stand op de snelweg en op de IJsselmondse Knoop. Dus we zijn niet tegen openbaar vervoer, maar we zijn wel tegen alles wat daar eventueel voor moet wijken om dat dus te realiseren. Dus de verkeersveiligheid, als je natuurlijk om rotondes heen extra busstroken maakt, de verkeersveiligheid voor auto's, voor fietsers, voor voetgangers. Nou wordt daarnaar gekeken daar kan nog wel eens verschillend over gedacht worden. En het gaat ook heel veel groen kosten. Dat zie je bijvoorbeeld in de tekeningen die gemaakt zijn om die rotondes te realiseren, alles gaat ten koste van groen, dus dat vinden we ook lastig. Dus het openbaar vervoer is niemand slecht over te spreken die wij gesproken hebben, behalve nu natuurlijk bijvoorbeeld in Slikkerveer, maar dat is al een voorstap op het insteken op de HOV-lijn. Dus het openbaar vervoer is in principe intact voor de mensen die wij

spreken, dus om zo'n groot project op te starten wat zoveel moet kosten voor iets wat wij niet terugzien in wat nodig is en wat wij denken dat ten koste gaat van de verkeersveiligheid en een hoop groen, dat is het punt.

De voorzitter: Dank u wel. De heer Kooijman, duidelijk?

De heer Kooijman: Ja. Ik heb nog honderden vragen, maar graag de uitnodiging: kom nog een keer langs, dan praten we er nog een keer over.

De voorzitter: Zijn er verder nog vragen vanuit de commissie? Dan dank ik u nogmaals voor de bijdrage en dan vraag ik mevrouw Van der Laarse naar voren voor de inspreekbijdrage. Ook voor u geldt vijf minuten.

Mevrouw Van der Laarse: Goedenavond. Vanavond heb ik spreekrecht aangevraagd bij de commissie Samen Wonen. Samen Wonen klinkt mooi, alsof je op weg bent naar een gezamenlijk gewenst mooi doel. Helaas vind ik de reden waarvoor ik hier sta helemaal niet mooi. Tot mijn grote schrik en verbijstering, ook van de medebewoners in mijn appartementenblok en de omliggende appartementen, blijkt de gemeente te overwegen een busbaan aan te leggen de route Vlietlaan-Vondellaan-Burgemeester de Zeeuwstraat. De aanleg van een eventuele busbaan heeft ruimte nodig. Onze grote zorg is dat het groen of misschien zelfs het water zal moeten wijken. Wij als bewoners willen absoluut niet dat het groen verdwijnt, ook niet gedeeltelijk. Dit lijkt me voor niemand moeilijk te begrijpen, want wie wil zo'n mooie groene woonomgeving nu inruilen voor een blok beton en een stuk asfalt met een langsrazende bus? Ondanks de drukke doorgaande weg is de omgeving prachtig. Ik kijk zelf uit over de Vondellaan. Er staan geweldig mooie bomen, er leven veel vogels en het is heerlijk groen. Het uitzicht vanuit onze appartementen is fantastisch, het is hier heerlijk thuiskomen. Veel mensen genieten van de dieren, komen wandelen, fietsen of vissen en in de winter wordt er geschaatst op de singel. Het is echt een hele fijne woonplek, nu nog wel. Ik reis al bijna acht jaar dagelijks met het ov naar Rotterdam. Ik vond het prima geregeld in Ridderkerk: haltes waren goed bereikbaar en je was heel snel op Zuidplein. Ik heb gelezen dat de doelen van het HOV onder andere zijn het realiseren van een tijdswinst van enkele minuten door de aanleg van de busbaan en het aantrekken van meer reizigers door deze snellere verbinding. Echter, het verplaatsen en het opheffen van haltes ter voorbereiding op het HOV zijn nu al een verschraving van het openbaar vervoer in de wijken. Er moet nu veel verder gelopen worden en sommige van mijn medereizigers hebben aangegeven dat ze nu op de terugweg tien tot vijftien minuten langer onderweg zijn om thuis te komen. Ik vind ook dat er op deze manier geen oog voor de ouderen onder ons is. Deze bus is de enige manier van openbaar vervoer om vanuit Ridderkerk naar de stad te komen. So far zie ik hier nog niets hoogwaardigs staan. In al die jaren reizen met het openbaar vervoer heb ik nog nooit oponthoud gehad in Ridderkerk, dus waarom zou hier een busbaan moeten worden aangelegd? Er valt hier in Ridderkerk helemaal geen tijdswinst te behalen. Waanzin om daar miljoenen aan uit te geven en misschien de prachtige woonomgeving van honderden mensen te vernietigen. Er lijkt totaal geen nut en noodzaak te zijn. De werkelijke knelpunten liggen buiten Ridderkerk, is mijn ervaring. Wat te denken van het grote kruispunt bij het Van der Valk-hotel bijvoorbeeld? Daar sta ik wel geregeld vast met de bus. Ook wil ik nog de aandacht vestigen op het thuiswerken dat door het coronatijdperk een vlucht heeft genomen, en de populariteit van de elektrische fiets. Daarmee ben je nu al op je bestemming voordat je hier in Ridderkerk een bushalte hebt bereikt. Voor hoeveel mensen gaat Ridderkerk eigenlijk op de schop? Ridderkerk is omringd door de A15 en de A16 en sinds kort ligt er een lelijk bedrijventerrein voor onze drempel met als gevolg toenemend zwaar verkeer. Niet goed voor de gezondheid en de luchtkwaliteit. En nu gaat wellicht het prachtige van de doorgaande weg er ook nog aan. Ik vind het ongelooflijk. Er lijkt wat deze busbaan betreft op bestuurlijk niveau geen oog voor of connectie te zijn met de werkelijkheid. Het is ook opvallend hoe weinig mensen

afweten van de plannen van deze HOV-lijn. Natuurlijk, de regels zullen allemaal keurig gevolgd zijn tijdens de voorbereidingen van dit project, maar wel met zo weinig mogelijk ruchtbaarheid, dat is mijn indruk. Als het doordringt tot de mensen is het al te laat en wat hebben we aan inspraak achteraf als alles al besloten is? Niets, denk ik. Samen Wonen, het klinkt mooi, maar met de plannen voor het HOV is geen hart en gevoel voor omwonenden of omgeving zichtbaar. Regels, geld en onderlinge afspraken boven de burgers, dat is de norm naar mijn mening in de huidige politiek. Ik vrees dat het helaas wat dit onderwerp betreft hier in de gemeente Ridderkerk niet anders is, alhoewel ik hoop dat de commissie Samen Wonen zijn naam in deze wel eer aan zal doen door het belang van het groen te respecteren. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel namens de gehele commissie. Zijn er vragen vanuit de commissie? De heer Kooijman, ChristenUnie.

De heer Kooijman: Ja, één vraag. U heeft het steeds over busbanen. Uit uw bijdrage begreep ik dat u bij de Vondellaan woont. Het kan een definitiekwestie zijn, of een beeld, we hebben allemaal een beeld bij een busbaan. Als ik de stukken lees, dan gaat het over een buspasseerstrook een stuk voor de rotonde. Heeft u datzelfde beeld, of heeft u het beeld van een busbaan, dan komt er langs de hele Vondellaan één stuk busbaan?

Mevrouw Van der Laarse: Ja, ik weet dat ik precies, omdat het ook heel moeilijk is om een duidelijk beeld te krijgen wat jullie van plan zijn.

De heer Kooijman: Oké, nou, we hebben in de stukken wel wat schetsen gekregen, dus misschien dat u die ook nog eens kan doorkijken.

Mevrouw Van der Laarse: Ik heb wel een ...

De voorzitter: Mevrouw Van der Laarse, even voor de luisteraars thuis.

Mevrouw Van der Laarse: Ja, sorry, sorry.

De voorzitter: Ik geef u even om de beurt het woord. Mevrouw Van der Laarse.

Mevrouw Van der Laarse: Nou, ik heb wel een soort verslag ook gekregen waar een route stond ingetekend en die hele route was aangegeven zeg maar van de Vlietlaan over de Vondellaan over de Burgemeester de Zeeuwstraat als de beoogde route. Dus ja, wat moet je daarvan verwachten?

De voorzitter: De heer Kooijman, ChristenUnie.

De heer Kooijman: Nou, misschien krijgt u dus vanavond nog wat meer informatie daarover, maar ik heb al wat schetsen gezien van wat er dan concreet wordt bedoeld, zeg maar. Het is voor zover ik heb gezien niet de bedoeling dat er een hele busbaan over de hele route komt. Maar goed, misschien moeten we dat even afwachten dan.

De voorzitter: Mevrouw Van Nes, Burger op 1.

Mevrouw Van Nes-de Man: Dank u. Ik vind het een goede inspraak, hij is me uit het hart gegrepen, kan ik wel zeggen. Hoewel ik minder met de bus reis, maar ik herken er heel veel in. U spreekt nu in, heeft u een

achterban, spreekt u namens heel veel mensen in? Of zegt u: ik doe dit eigenlijk op persoonlijke titel, het zit mij hoog en ik wil dit hier delen?

De voorzitter: Mevrouw Van der Laarse.

Mevrouw Van der Laarse: Ik doe het gezamenlijk met onze VvE. We proberen ons toch hard te maken om meer mensen te informeren. We hebben ook een flyer gemaakt, omdat we toch willen dat meer mensen hiervan op de hoogte zijn. We spreken veel mensen aan en we merken toch ook grote schrik bij heel veel mensen en ook eigenlijk niemand is ervan op de hoogte, totaal niet. Heel wonderlijk.

De voorzitter: Duidelijk. Zijn er verder nog vragen vanuit de commissie? Dan dank ik u nogmaals voor de tijd en dan kunt u eventueel weer plaatsnemen en wachten tot het agendapunt behandeld wordt. Dan vraag ik de heer Rottier de microfoon uit te zetten. Daarbij zijn op GroenLinks na alle fracties vertegenwoordigd. Ik heb wel te horen gekregen dat de heer Ros nog onderweg is, dus die zal dadelijk aanschuiven.

3. Vaststellen besluitenlijst commissie Samen Wonen 30 september en 7 oktober 2021

De voorzitter: Dan gaan we naar agendapunt 3, 'Vaststellen besluitenlijsten commissies Samen Wonen 30 september en 7 oktober 2021'. Toezeggingen en acties aan de hand van besluitenlijst 7 oktober. Lijst met acties punt 5, 'Evaluatie deelscooters': gespreksnotitie is geagendeerd, is afgedaan. Lijst met toezeggingen, nummer 1, 'Afvalbeleidsplan'. Wethouder Japenga, hebben we daarvoor een streefdatum?

De heer Japenga: Ja, voorzitter, het is al een aantal keren even voorbijgekomen hier op dit moment in vergelijkbare vergaderingen. Wat het college betreft is deze toezegging afgedaan door meerdere raadsinformatiebrieven te sturen en ook antwoorden op vragen van raadsleden. Dank u wel.

De voorzitter: Dan is die bij deze afgedaan. Punt 2, 'Water...

De heer Piena: Voorzitter?

De voorzitter: De heer Piena, VVD.

De heer Piena: Ik was net even bezig met de inspreker ..., dus ik ben even het laatste kwijt. Over welk punt hebben we het nu bij de lijst van toezeggingen?

De voorzitter: Punt 1.

De heer Piena: Ja, het is een beetje ... Sorry, maar ik ben een man, hè, ik kan geen twee dingen tegelijk.

De voorzitter: Dat maakt helemaal niet uit, misschien ging ik iets te snel. Lijst met toezeggingen en dan punt 1, 'Afvalbeleidsplan'. De heer Piena, VVD.

De heer Piena: Voorzitter, die vindt de VVD niet als afgedaan. Want nogmaals, wat hier ook staat, zou de raad laten weten welke oplossing nou het beste wordt gezien, ook ten aanzien van de pasjes. Over de pasjes hebben wij nog nooit informatie gekregen of ze wel of niet voor de inwoners ter beschikking worden gesteld om van die ondergrondse container gebruik te maken. Er is alleen het besluit toegekend of aangegeven dat het niet kan als je in een laagbouwwooning woont. Dus de VVD vindt hem niet afgedaan.

De voorzitter: Wethouder Japenga.

De heer Japenga: Voorzitter, we hebben over de pasjes ook gecommuniceerd in de RIB's van 7 mei en 16 juli. En daarbij, laat ik dat ook nog even zeggen, hebben we het besluit natuurlijk al genomen bij het vaststellen van het beleidsplan dat de ondergrondse containers papier en gft ook zouden worden afgesloten. Dat is te lezen in het beleidsplan wat is vastgesteld, waarbij ook investeringsbudgetten zijn beschikbaar gesteld toentertijd. Die staan gewoon helder in het beleidsplan, dus er is nooit een verandering op het besluit geweest. Dan is nu de semantische discussie bijna dat er eerst een besluit zou moeten vallen, maar we hebben aangegeven: we geven aan aan de raad dat er wordt afgesloten. Dat hebben we gedaan en ze worden in december afgesloten. Daarmee zijn we voor het afsluiten meer als ruim van tevoren naar de commissie gegaan en naar de raad, voorzitter.

De voorzitter: De heer Piena, VVD, wilt u daarop reageren? Want het is aan de commissie natuurlijk of die is afgedaan of niet.

De heer Piena: Voorzitter, de VVD is het niet met de wethouder eens. Nogmaals, ja, het besluit kan wel genomen zijn om de ondergrondse containers af te sluiten voor de laagbouw, maar hier staat duidelijk dat wij geïnformeerd zouden worden over de mogelijkheden van het gebruik van pasjes. Dat heeft de wethouder niet gedaan. En nogmaals, de VVD verzoekt bij deze om alsnog aan te geven waarom er geen gebruik van deze pasjes gemaakt zou worden en wat de eventuele kosten daarvan zijn. Gewoon, normale informatie hierover, ondanks dat er al een besluit over genomen is.

De voorzitter: Zijn er meer in de commissie die er zo over denken? Mevrouw Kayadoe, Leefbaar Ridderkerk.

Mevrouw Kayadoe: Dank u wel, voorzitter. Er staat expliciet dat de heer Japenga gaat nakijken en de raad gaat informeren. Dat is niet gebeurd, dus dat moet gewoon alsnog gebeuren.

De voorzitter: Mevrouw Van Nes, Burger op 1.

Mevrouw Van Nes-de Man: Eens.

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

De heer Rijsdijk: Ik ondersteun dat ook, voorzitter. Dank u wel.

De voorzitter: Nog andere fracties? De heer Rottier, SGP.

De heer Rottier: Voorzitter, ik herken dit niet wat de voorgaande sprekers zeggen. Er is duidelijk gecommuniceerd onlangs dat die containers worden afgesloten en dat het alleen voor de laagbouw is. Dat is onlangs in de vergadering gezegd, dus ik beschouw hem als afgedaan.

De voorzitter: Mevrouw Kayadoe, Leefbaar Ridderkerk.

Mevrouw Kayadoe: Dank u wel, voorzitter. Dan wil ik nog eventjes citeren: "Wethouder Japenga zegt toe dat het college, voordat het college besluit tot het afsluiten van de ondergrondse papiercontainers, de raad laat weten welke oplossing als beste wordt gezien." Dat hebben we nog niet gekregen.

De voorzitter: Zijn er verder nog commissies die hierop willen reageren? Nu is de stand: vier vinden het niet afgedaan en zeven vinden het wel afgedaan. Mevrouw Fräser, D66. U vindt hem niet afgedaan?

Mevrouw Fräser: Niet afgedaan, voorzitter.

De voorzitter: Dan is het zes-vijf. De heer Ros.

De heer Ros: Ik heb een deel van de discussie gemist, maar ik weet wel waar het over gaat en de motie is volgens mij niet afgedaan.

De voorzitter: Dan is die bij deze niet afgedaan. Wethouder Japenga. De heer Kooijman, ChristenUnie.

De heer Kooijman: Voorzitter, om nou misverstanden te voorkomen: de heer Ros heeft het over een motie die niet is afgedaan. Dus volgens mij gaat er iets mis. Mijnheer Ros.

De voorzitter: Ik verstond niet dat het om een motie ging. Hij zei ... Wethouder Japenga.

De heer Japenga: Voorzitter, hier staken bijna de stemmen, maar laat ik het zo zeggen: er komt in december een RIB, ik wil finaal dan dat nog eens noteren wat er is afgesproken en wat de besluiten zijn geweest. Wellicht is het een herhaling van zetten, wellicht is het betere herhalingen, maar laten we het in december in de RIB dan maar nog eens verduidelijken. Ik hoop dat de commissie daarmee geholpen is, voorzitter.

De voorzitter: De heer Piena, VVD.

De heer Piena: Voorzitter, dank u wel. Ik hoop dat het geen herhaling van zetten is, want er ontbreekt informatie die ons toegezegd is. Dat zouden we toch graag in de raadsinformatiebrief zien. Dus nogmaals, ik hoop niet op een herhaling van zetten.

De voorzitter: Nou, wethouder Japenga geeft dat er nog informatie komt, dat er nog een RIB komt en dan zien we dat tegen die tijd of die dan wel is afgedaan. Dan gaan we naar de volgende, punt 2, 'Watervisie'. Wethouder Meij, een streefdatum? Eerste kwartaal 2022. Punt 3, 'Aanpak Oosterpark'. Wethouder Meij, ook daarvoor een streefdatum voor de RIB? December 2021. Dan punt 4, 'Electropark 17'. Wethouder Oosterwijk, stand van zaken en een streefdatum?

De heer Oosterwijk: Voorzitter, ik ga mij niet branden aan de vraag of iets afgedaan is, maar ik kan de commissie wel melden dat er inmiddels opdracht is gegeven aan een partij om de kerk van binnen en van buiten te fotograferen om daarmee ook vast te leggen hoe interieur en exterieur er tot op heden bij staat. We gaan daarnaast ook in de buitenruimte, je zou kunnen zeggen, een verwijzingsplek of een informatiebord maken die als zodanig blijft herinneren aan de kerk daar ter plaatse.

De voorzitter: En een streefdatum daarvoor?

De heer Oosterwijk: Nou, de fotograaf gaat deze maand aan de slag en zal er ongetwijfeld wat moois van maken. We gaan in de komende periode die herdenkingsplek of dat informatiebord maken en ja, wanneer dat precies klaar is, dat weet ik niet zozeer. Dat was ook niet zozeer de oproep van de toezegging.

De voorzitter: Vindt de commissie dat deze dan is afgedaan? Ja? Top. Punt 5, 'Bestemmingsplan Pruiwendijk'. Vragen zijn beantwoord, is afgedaan. Punt 6, 'Inrichting en uitbreiding Vredenhof'. Vragen zijn beantwoord en is ook afgedaan. Punt 7, 'Bestemmingsplan Oosterpark'. Vraag is beantwoord en is afgedaan.

4. Rapport rekenkamercommissie "De energietransitie in Ridderkerk"

De voorzitter: Dan gaan we naar agendapunt 4, 'Rapport rekenkamercommissie over energietransitie'. Aanwezig hiervoor zijn de heren Démoed en De Lange van de rekenkamercommissie. Daarbij zijn ook aanwezig wethouder Japenga en mevrouw Rombouts. We hebben een bepaalde procedure. Als eerste geef ik het woord aan de rekenkamercommissie, aan de voorzitter, voor een eventuele toelichting en een inleiding op het rapport. De heer – eens even kijken – Démoed.

De heer Démoed: Voorzitter, dank u wel. Ik maak een paar inleidende opmerkingen en ik vraag uw toestemming om mijn collega De Lange, die het onderzoek heeft begeleid, nog een aantal inleidende opmerkingen te maken, als u dat goed vindt. Een paar startopmerkingen. We hebben als rekenkamercommissie natuurlijk, in het voorgesprek wat we ook altijd met de fractievoorzitters is dit onderwerp aan de orde geweest. Een boeiend onderwerp wat natuurlijk niet alleen de Ridderkerkse samenleving raakt, maar ook regionaal en landelijk belangrijk is en actueel. We hebben in het onderzoek onderzocht op welke wijze de taakstelling die Ridderkerk in dat verband heeft vormgegeven is en hoe effectief de door u gestelde beleidskaders daarbij in de uitvoering zijn. Ik kan in ieder geval over het proces zeggen dat wij op buitengewoon plezierige manier met de organisatie hebben samengewerkt, maar dat moet altijd geloof ik via het college, dus dat doen we maar aan mijnheer Japenga, die complimenten overbrengen. Dat was heel plezierig. Ik wil vragen of de heer De Lange nog een paar inleidende opmerkingen mag maken, voorzitter.

De voorzitter: De heer De Lange.

De heer De Lange: Dank u wel, mijnheer de voorzitter. De rekenkamercommissie zou bijna willen beginnen met excuses voor dit rapport, want we hebben niet de neiging om zulke dikke rapporten op te leveren als het dit keer geworden is. Aan de andere kant, dit is een onderwerp van een dusdanig gewicht dat die dikte misschien wel weer op zijn plaats is. En ja, toevallig valt het net samen met een niet onbelangrijke conferentie ergens in Noord... Nee, in Schotland, hè, is het geloof ik? Dan komen we even terecht bij de timing, die is nooit ideaal voor dit soort rapporten. Dit is een proces wat zo enorm doorgaat, dat op een gegeven moment wil de rekenkamercommissie daar toch enigszins een thermometer in steken en kijken wat eruit komt en dat is dus ook duidelijk wat we hier hebben gedaan. Daar blijkt dan ook meteen uit hoe gecompliceerd deze materie is, de materie zelf. Het raakt een groot aantal beleidsvelden, het raakt een groot aantal samenwerkingsverbanden, het raakt publiek-private relaties, het is enorm afhankelijk van de bijdrage van anderen – de gemeente kan dit bepaald niet alleen natuurlijk – financiering is in een heleboel opzichten ook nog onduidelijk, er is hele specifieke expertise voor nodig. Kortom, dit is echt een problematiek waar, ik zou zeggen, je niet voldoende bovenop kan zitten. Wellicht dat dit rapport minder nieuwe inzichten geeft dan misschien we hadden gehoopt als de rekenkamercommissie, maar ik denk wel dat dit een heleboel zaken in één keer goed samenvat en goede overzichten geeft waar ik hoop dat de raad houvast aan heeft. Als we dan kijken naar de bevindingen, dan eigenlijk zijn er enigszins complimenten thuis bij de gemeente Ridderkerk. Qua ambities en qua tempo en ook qua daadwerkelijk middelen beschikbaar stellen is Ridderkerk voortvarend bezig en loopt daar wel enigszins voor op andere gemeenten. In het hele proces lukt dat natuurlijk nooit, omdat je zo enorm gevangen zit in een heel netwerk van allerlei samenwerkingen en overkoepelende organisaties om dit te doen. Met die ambitie zit het goed, maar ambitie is natuurlijk op papier en ambitie is natuurlijk makkelijk. De echte crux van dit verhaal gaat nu pas komen, het echt vaststellen: wat worden de

maatregelen waarmee de Ridderkerk de ambitie probeert te bereiken, en wie moet dat doen? En wat betekent dat voor allerlei andere beleidsveld en zorgen dat het daar ook landt. Dat is zowel voor u als raad als voor de ambtelijke organisatie een forse uitdaging. Het is daarbij ook wel de vraag of de ambtelijke organisatie al in positie is om dit te kunnen doen qua bemensing, qua het spel kunnen spelen in de regio. Daar spelen echt aandachtspunten. De financiering had ik al gezegd, dat is ook nog steeds een vraagstuk. Dat speelt ook voor de informatievoorziening naar u als raad toe. Er is veel informatie, maar dat is ook weer veel en daar een vaste structuur zou zeer handig zijn. Daar vandaan, van de bevindingen komen we bij de aanbevelingen. De eerste is misschien wel de wezenlijkste: zorg als raad dat jullie zelf sturing geven, of dat u zelf sturing geeft aan de sturing. Zorg dat de raad niet overvallen wordt door allerlei externen, maar zorg dat u zelf kaders stelt waarmee de besluitvorming over die sturing gaat plaatsvinden. Ik denk dat dat wel een van de belangrijke ... Ik denk eigenlijk dat dat de belangrijkste aanbeveling is. En daarbij opletten dat het niet alleen gaat om de outcome-indicatoren, dus de ambitie, maar ook daadwerkelijk dat er indicatoren gebruikt gaan worden voor wat er opgeleverd gaat worden aan die maatregelen, dus dat we ook outputindicatoren daar gaan gebruiken. Aandacht voor de BAR Organisatie, die is hier nog niet op orde. Er wordt geworven, maar dat is zeker een aandachtspunt. En goed in de gaten houden of die BAR Organisatie in staat is om de regie te pakken die Ridderkerk wil voeren in de regio en waar dit elders nog speelt. Dan komen we bij de inwoners, daar zien we dat nog maar hele beperkte aantallen daarvan bereikt zijn met dit vraagstuk. Hoe die te bereiken en hoe vervolgens een intermediair te worden om te zorgen dat die inwoners de maatregelen gaan gebruiken die beschikbaar zijn, dat is zeker ook nog een aandachtspunt. Daar speelt ook één helder overzicht, een soort dashboard, op dit vlak die de moeite waard zou kunnen zijn. En ten slotte een aantal puntjes op de i – maar daar ga ik verder niet in detail in – voor de evaluatie en verantwoording van dit beleidsvraagstuk. Dat zijn volgens mij de highlights uit dit rapport en daarmee wou ik het woord teruggeven aan de voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel. Dan vraag ik u de microfoon uit te zetten. Dan vraag ik of er vragen zijn vanuit de commissie aan de rekenkamercommissie. Dus nog niet aan de wethouder, maar echt aan de rekenkamercommissie. Zijn er vragen? ChristenUnie, hoeveel vragen heeft u?

De heer Kooijman: Twee.

De voorzitter: SGP, hoeveel vragen?

De heer Rottier: Eén vraag.

De voorzitter: Eén vraag. Mevrouw Van Nes, Burger op 1, hoeveel vragen?

Mevrouw Van Nes-de Man: Ook eentje.

De voorzitter: Eén vraag. Dan mag u gelijk de vraag stellen.

Mevrouw Van Nes-de Man: Dank u. Ik ben nog niet in de gelegenheid geweest het rapport helemaal door te worstelen, ik hoop dat voor de raad wel te doen. Het was redelijk lijvig en soms is het druk. Waar ik wel op wil reageren is, ik hoor u net zeggen: de raad moet de regie nemen in deze. Dat verbaast mij een beetje, want mijns inziens ligt die bij het college. Wat mijzelf daarin wel treft is dat wat hierin staat, het college neemt de regie. Dat is precies wat ik in de algemene beschouwingen ook heb aangegeven, dus dat is voor mezelf wel grappig.

De voorzitter: De heer De Lange, wilt u daarop reageren?

De heer De Lange: De rekenkamer is eerder bezig geweest met de kaderstellende rol van de raad, waarbij we gezien hebben dat nogal eens de raad het idee heeft: wie heeft nou de regie over de beleidsmaatregelen, is dit nou het college of de raad? In lijn met wat we daar hebben gedaan vloeit dit advies: zorg dat je als raad daadwerkelijk bovenop het vaststellen van deze beleidsmaatregelen zit. Dus eigenlijk is het antwoord: nee, probeer dat bij de raad te houden.

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

De heer Rottier: Dank u wel, voorzitter. De centrale onderzoeksvraag, die stelt wat de effectiviteit is van de gestelde beleidskaders, bij de uitvoering daarvan. Mijn vraag is of achteraf gezien die vraag wel helemaal gelukkig is, want ja, beleidskaders zijn nooit effectief, want dat zijn kaders.

De voorzitter: De heer De Lange.

De heer De Lange: Goed punt, en dat speelt hier zeker, omdat in de beleidskaders hier nog helemaal geen concrete maatregelen zijn die effect gaan hebben op de energietransitie. We hebben wel gekeken: hoe effectief is het huidige beleid in het organiseren, het proces organiseren, de regie pakken? Dat soort zaken, daar geven we wel commentaar op. We konden hier gewoon nog niet echt commentaar geven op de vraagstukken die we eigenlijk wel zouden willen beoordelen: gaat het lukken bij gemeente Ridderkerk om daadwerkelijk die transitie voor elkaar te krijgen? Maar daarvoor schuiven we nog een paar jaar door in de tijd.

De voorzitter: De SGP, de heer Rottier.

De heer Rottier: Ja, een helder antwoord. Zo hebben wij het ook gelezen dat we zijn nog bezig met het organiseren van het hele traject en het zal nog vele jaren gaan gebeuren. Dus we zitten nog erg vroeg in het traject om echt te kunnen evalueren, zeg maar. We zijn nog aan het opstarten.

De voorzitter: De heer De Lange.

De heer De Lange: Ja en nee. Ja wat betreft daadwerkelijk de maatregelen om energietransitie voor elkaar te krijgen. Nee wat betreft het betrekken van de inwoners van Ridderkerk, het betrekken van externe partijen, pakken van alle regie. Als je dat een keertje loslaat, is het heel moeilijk om dat terug te pakken, dus daar kan je niet vroeg genoeg bovenop zitten, denk ik.

De voorzitter: De heer Rottier, SGP.

De heer Rottier: Dat laatste is helemaal correct in onze ogen, waarbij het wel zo is, omdat het nu nog vrij abstract is, zien de inwoners het concrete nog niet. Die komen wat beter in beweging als het zeg maar je eigen straat gaat raken, of je eigen woning.

De voorzitter: De heer De Lange.

De heer De Lange: Dat verwachten wij inderdaad ook.

De voorzitter: Duidelijk. Is uw vraag zo beantwoordt, de heer Rottier? Dan gaan we naar de vragen van de heer Kooijman, u had twee vragen, ChristenUnie.

De heer Kooijman: Die eerste had eigenlijk met dit onderwerp te maken, het betrekken van de inwoners. We horen net insprekers over een ander onderwerp, daar ging het ook over participatie. Hoe doe je dat nou goed? Ik had wel gehoopt dat ik hier ook wat handvaten kreeg om te kunnen zeggen: wat is nou een goede manier om in deze fase, waarin we nog niet alles weten, toch op een of andere manier onze inwoners mee te krijgen in dit verhaal? Of in ieder geval ook in een latere fase het gevoel te geven: daar zijn we al eerder over geïnformeerd. Dat is de ene kant. De andere kant, dan trek ik dat ook gelijk naar ons als raad toe. Wij hebben een aantal kaders vooraf meegegeven, onder andere betaalbaarheid vinden we ontzettend belangrijk. Maar tegelijkertijd moeten we denk ik ook met elkaar erkennen dat het is nog niet allemaal heel zeker wat er gaat gebeuren en hoe dat gaat. Hoe gaat nou straks zo'n warmtenet werken? We zien dat in Rotterdam gaan ze failliet, dus hoe zit dat nou precies? Dus onze vragen zijn al heel concreet in de uitwerking, terwijl we eigenlijk nog niet kunnen verwachten dat het college daar al antwoord op heeft, zover zitten we nu nog niet in dat traject. Maar wat zou nou de rol van de raad in deze fase moeten zijn om, nou ja, mee te gaan sturen richting de concreter wordende situatie? Ik hoop dat u mijn vraag een beetje begrijpt.

De voorzitter: De heer De Lange.

De heer De Lange: Dank u, voorzitter. Ik vrees op de eerste dat we geen antwoord hebben. We hebben de thermometer erin gestopt, we hebben gezien wat er nu aan participatie gebeurt, we hebben gezien dat dat beter, meer kan. Wat nou precies goed werkt, dat weet de rekenkamer ook niet. Daar zal de raad, college en wellicht ook de ambtelijke organisatie toch expertise op dat vlak moeten raadplegen. Ik moest even glimlachen, want we zitten te kijken naar onderzoek naar participatie, naast de evaluatie die er nu gebeurt bij de gemeente zelf, dus vandaar dat het even grappig was. Maar daar heb ik dus geen antwoord op. Concrete vragen, wat moet de raad nu al doen? Ik denk dat het belangrijkste is, en daar proberen we een aanzet te geven, om structuur te brengen in dit hele vraagstuk. Er is al een overzicht van: welke beleidsterreinen raakt het en wat speelt daar? Langs die lijn kan de raad denk ik proberen samen met het college overeen te komen dat op die manier ze geïnformeerd wordt. Want nu is de informatie naar de raad van verschillende aard, van verschillende kanten en ik denk dat daar in eerste instantie verbetering plaatsvindt. En vanuit die informatie en die structuur dan aan de slag gaan met: waar willen we waarop sturen? En dat gewoon afspreken met het college, dat is de volgende stap dan.

De voorzitter: De heer Kooijman, ChristenUnie.

De heer Kooijman: Daar toch iets op doorgaand. Als het college nu in de RES bijvoorbeeld met het voorstel komt: wij gaan voor een warmtevisie en we gaan de komende jaren of zo, komend jaar, gaan we kijken hoe dat dan concreet moet gaan worden en we gaan eerst eens in Bolnes kijken dat moet gaan uitpakken, dus voorlopig zijn we daar nog mee bezig. Alle raadsleden hier – en misschien een aantal inwoners ook wel – die hebben daar wel gelijk beelden bij en die zien wat er in Rotterdam gebeurt, dat het lastig is en die maken zich zorgen over betaalbaarheid en monopolie, et cetera. Die vragen, daar hebben we nu nog geen antwoord op. Maar als we nu, en dat kan ik me ook best voorstellen dat raadsleden zeggen: maar als wij nu het college nu die kant op laten gaan, als we dan over vijf jaar tot de conclusie komen 'daar lopen we op vast', dan hebben we misschien vijf jaar verspild ofzo. Dus hoe ga je nou als raad ook proberen wel door te gaan, zonder dat je de grip erop verliest? Hetzelfde geldt de andere kant op, bijvoorbeeld als gaat over het gebruik van waterstof bijvoorbeeld, de andere kant op. Het college zegt: nu voorlopig even niet, maar we houden het in de gaten. Misschien moeten we daar – ik hoor het mensen zeggen in de raad – wel meer op inzetten.

De voorzitter: De heer Démoed.

De heer Démoed: Nou, ik zat nog even over die vraag na te denken. Ik zeg wel vaker bij dit soort dingen: het venijn zit in de start. Dus je zou het vraagstuk toch ook moeten proberen plat te slaan voor mensen. Kijk, wat natuurlijk de opgave van de energietransitie is heel hoog-over en is voor mensen, daar zitten allemaal – nou, u verwoordde het, ik hoef ik niet te herhalen – ook zorgen in: is het betaalbaar, kan ik het wel? Tegelijkertijd denk ik dat er in de wijken ook hele waardevolle kleinschalige initiatieven gebeuren. Dus volgens mij moet je het ook voor mensen in hun leefwereld – en als u zegt: wat kunnen wij eraan doen – in de contacten met mensen op wijkniveau plat proberen te slaan en te zeggen: hier begint het mee, want die mensen dragen als eerste bij, al ben je zelf maar op consumentniveau bezig om dat te doen. Waardoor je het vraagstuk langzaam tastbaarder kan maken en ook die grotere opgave bespreekbaar kan maken. Dat is volgens mij wel iets wat je ook in de rol denk ik prima als raadslid met het college kan doen. Maar ik denk wel, daarom zeg ik bewust: het zit in de start. Want op het moment dat je natuurlijk eerst langs hoog-over allemaal, dan raak je mensen steeds verder kwijt, want mensen denken: ja, het zal wel, het zal wel een bestuurlijk gedoetje zijn weer waar wij niet bij horen. Toch helpt het wel om die mensen die vooruitlopen, die zijn er altijd, die wonen in Ridderkerk ook. Ik ken ze niet, maar die kent u wel waarschijnlijk, die dan toch de ambassadeur daarvan kunnen worden. Dat schoot me te binnen.

De voorzitter: De heer De Lange.

De heer De Lange: In het verlengde daarvan, het venijn zit in de start. Dit is typisch een onderwerp waar je met scenariodenken mee aan de slag zou kunnen gaan. Dan kan je door middel van opties open te houden die start als het ware ietsje naar achteren schuiven, waardoor je beter kan bewegen als dingen meer duidelijk worden. Dat zijn we nog niet tegengekomen nu bij gemeente Ridderkerk.

De voorzitter: De heer Kooijman, ChristenUnie.

De heer Kooijman: Dat laatste was een interessante toevoeging, dank u wel.

De voorzitter: De heer Mijnders.

De heer Mijnders: Dank u wel, voorzitter. Een vraag aan de rekenkamercommissie. De heer De Lange gaf ook net aan: op een gegeven moment moet je een keer een punt maken en het rapport ook uitbrengen. We hadden natuurlijk vorige maand of twee maanden geleden ook het rekenkamerrapport over wonen in Ridderkerk, de Woonvisie. En nu dus over onder andere de RES. In de brief van het college staat onder andere: een X-aantal aanbevelingen hebben we al opgepakt in de Klimaatvisie, omdat het parallel liep met het maken van de Klimaatvisie zelf. Bij het rapport van de rekenkamercommissie zagen we dat heel veel punten, eigenlijk de aanbevelingen al heel veel punten waren opgepakt. En nu is dat weer zo. Ik snap dat het lastig is, want op een gegeven moment moet je natuurlijk een punt maken en we gaan nu een rapport uitdoen. Maar in hoeverre werkt u dan samen op dat moment met het college om al eerder aanbevelingen door te geven? Want bij het wonen was dat niet gebeurd en nu lees ik bij Klimaatvisie hier dat dus de rekenkamercommissie en het college of het ambtenarenapparaat wel met elkaar gesproken hebben en dat tegelijkertijd al aanbevelingen zijn overgenomen door het college. Begrijp ik het goed, en waarom wel hierbij en waarom niet bij het rapport over de Woonvisie? Dank u wel.

De voorzitter: De heer Démoed.

De heer Démoed: Nou ja, we zijn natuurlijk altijd blij als mensen aanbevelingen overnemen, ook als ze er al mee beginnen voordat ze het met u bespreken. Dus dat vinden we helemaal niet erg. Maar ik begrijp dat u iets

anders bedoelt. Dat is wat de heer De Lange volgens mij net ook zei, het is heel ingewikkeld – en zeker bij dit onderwerp, omdat het eigenlijk een soort doorlopend proces is – om zeg maar hét goede moment te zoeken waarop je dat doet. Ik denk overigens wel, en die stelling durf ik wel aan, dat dit momenteel wel heel goed is, want u staat met elkaar ook aan de vooravond, we hadden het er net over, van die uitvoering. Ik denk dat hier ook in: hoe ga je nou als college en raad met elkaar om op dat proces te sturen? Dat hier hele concrete aanbevelingen en aanwijzingen zijn om dat proces van die uitvoering, waar die inwoners toch heel direct bij aan de orde komen, samen veel beter uit te kunnen voeren op het moment dat je ... Ja, kijk, papier is geduldig, maar het komt straks op de uitvoering aan en ik denk dat de dingen die hierin staan – althans, dat hopen wij, maar wij hebben die overtuiging en hopen dat u die later ook hebt – heel bruikbaar kunnen zijn om dat proces straks handen en voeten te geven. En nogmaals, er zullen altijd betere momenten zijn waarop je dingen met elkaar bespreekt, maar in dit onderwerp is dat in mijn beleving wel erg ingewikkeld, omdat het ook een soort doorlopend proces is wat nog jaren zal duren.

De voorzitter: Mevrouw Fräser, D66.

Mevrouw Fräser: Dank u wel, voorzitter. Ik heb een vraag die eigenlijk best wel aansluit bij een aantal vragen die gesteld zijn door de ChristenUnie en mevrouw Van Nes, denk ik. Dat heeft te maken met de aanbeveling E en ik relateer daaraan ook aanbeveling F. Dat gaat over het betrekken en bereiken van ondernemers en inwoners in relatie tot het meer gebruik maken van beschikbare subsidies. Ik realiseer me heel goed, een rekenkamerrapport kijkt altijd terug en niet zozeer vooruit. Dit is een heel bekend fenomeen waar wij in de gemeente Ridderkerk echt al heel erg lang tegenaan lopen en ook waar wij als raad al best wel lang tegen het college zeggen: joh, pak dit op, communiceer, doe het beter, in de combinatie, in whatever het ook moge zijn. Mijn vraag is dan ook, omdat u terugkijkt in het verleden, of u ook een verbetering in dat opzicht heeft waargenomen.

De voorzitter: De heer Démoed.

De heer Démoed: U vraagt nu iets wat breder gaat dan dit onderzoek, dus u draagt bijna een onderwerp voor een onderzoek aan. Kijk, als u hier zegt ...

De voorzitter: Mevrouw Fräser, D66.

Mevrouw Fräser: Dat deel ik niet. Mijn vraag gaat eigenlijk heel specifiek over de energietransitie en de ambities die wij hebben over het klimaat.

De voorzitter: De heer Démoed.

De heer Démoed: Nou ja, wat daar lastig is, we hebben gezegd: we zien een heel duidelijke scheiding dat zeg maar de ambities in de beleidskaders op papier, daar is waardering voor. In de uitvoering is er echt nog wel een wereld te winnen, dus ook op dat punt. Dus als u zegt: heeft u grote verbetering kunnen waarnemen? Dan is dat niet zichtbaar, omdat dat misschien ook met de fase van die uitvoering te maken heeft. Dus om dat nou in de verwijtende sfeer, maar in die constatering kunnen we nog niet zoveel zien. Wat daar volgens mij wel – en dat bedoelde ik net ook met die opmerking over venijn in de start – wil je dat soort netwerken opbouwen. We leven met elkaar in een netwerksamenleving, dus als je die mensen wil enthousiasmeren, bereiken, dan zul je in dat netwerk terecht moeten komen. Dus dat vraagt wel dat je met elkaar als college en raad denk ik het gesprek moet hebben: je kunt heel veel in communicatie, je kunt brieven sturen, je kunt van alles doen, maar volgens mij gaat het pas echt werken als je met elkaar in dat netwerk terechtkomt om in wijken en

omgevingen waar je ondernemers. Maar goed, dan kom ik op een ander onderwerp terecht, dat was uw vraag niet.

De voorzitter: Is uw vraag zo beantwoord? Zijn er verder nog vragen vanuit de commissie aan de rekenkamercommissie? De heer Rottier, SGP.

De heer Rottier: Voorzitter, ik heb nog een tweede vraag. Ik vraag aan de rekenkamer om te reflecteren op het voorgenomen besluit. Even klikken. Nummer drie, die vraagt om voldoende capaciteit en middelen ter beschikking te stellen en zo nodig de raad daar een voorstel voor voor te leggen. Als ik aanbeveling C goed heb gelezen, slaat het niet zozeer op alleen budget ter beschikking stellen, maar meer dat er voldoende expertise wordt aangetrokken. Zoals het besluit nu is geformuleerd, zou je erin kunnen lezen dat je ongelimiteerd budgetaanvragen zou moeten goedkeuren. Daar mis ik een beetje de doelmatigheid en de effectiviteit en de betaalbaarheid. Wil de rekenkamer reflecteren op dat besluit?

De voorzitter: De heer Démoed, of de heer De Lange?

De heer Démoed: Misschien dat de heer De Lange zo aan wil vullen. Volgens mij is het nooit een goed idee om ongelimiteerd budgetten ter beschikking. Dat zouden wij nooit aanbevelen in ieder geval, maar dat staat er volgens mij ook niet. Maar als uw vraag is: is onze aanbeveling breder dan alleen dat budget? Want ja, die gaat ook over expertise, kennis, maar misschien dat mijnheer De Lange hem nog wel aanvullen. Maar die ziet niet alleen op de financiële middelen, maar die gaat ook juist over andere dingen, omdat het een complex onderwerp is.

De voorzitter: De heer De Lange.

De heer De Lange: Dank u, voorzitter. Vanuit de BAR Organisatie hebben we een duidelijk signaal gekregen dat de expertise en de capaciteit nog niet toereikend is voor de manier waarop ze dit zou willen aanpakken.

De voorzitter: De heer Rottier, SGP.

De heer Rottier: Helder, dan kan ik het plaatsen hoe de rekenkamer tot die uitspraak is gekomen.

De voorzitter: Zijn er verder nog vragen? De heer De Lange.

De heer De Lange: Er ligt daar potentieel wel een probleem rondom de beschikbare expertise, want dit is natuurlijk iets waar alle gemeentes mee bezig zijn en het aantal mensen die deze expertise heeft is beperkt. Dat speelt ook een rol.

De voorzitter: Dank u wel. De heer Breeman, CDA. Nee, er heeft al één iemand gesproken van de fractie, dus dan zou u dat even via de heer Mijnders moeten doen, of een latere vraag nog stellen. Wil de rekenkamercommissie nog zelf wat toevoegen? Nee? Dan bedank ik jullie voor jullie komst en dan vraag ik nog wel even op de plaats te blijven zitten voor de rest van de behandeling van het punt. Dan gaan we naar het volgende behandelpunt. Wil de commissie nog vragen stellen aan de griffier over dit raadsvoorstel en het ontwerp raadsbesluit? Of wil de griffier zelf wat toelichten? Nee? Dan geef ik nu het woord aan de wethouder, wethouder Japenga.

De heer Japenga: Voorzitter, dank u wel. Er ligt een mooi rapport en bedankt ook voor de complimenten die werden uitgedeeld over de samenwerking met de organisatie. Dat is ook wederzijds, ik zal dat ook

overbrengen, maar het is ook wederzijds een mooi proces, een goed proces, elkaar bevragen op: waar ben je mee bezig en hoe staat het ervoor, en wordt het al wat, om het zo maar te zeggen. Dan is het inderdaad ook een heel omvattend onderwerp, veelomvattend. Maar ook een zeer interessant onderwerp en ja, met allerlei aspecten. De regio komt erin voor, landelijk komt erin voor, maar ook lokaal, de wijk, maar ook de straat en de woning, zou je zeggen. Op al die aspecten zullen we moeten acteren, plannen maken, stippen op de horizon zetten, maar ook vervolgens daar niet in blijven hangen. Want papier is geduldig, werd er gezegd, zo zien wij dat ook. Maar gewoon actief aan de slag. Ik denk dat, er werd net al even gezegd: is het rapport al wellicht het momentum? Toen ik kreeg te horen dat er een rapport zou komen, dacht ik ook even: hé, maar we zijn nog zo druk met onze Klimaatvisie bezig, zou het niet dan beter daarna kunnen? Maar goed, wij gaan er niet over en dat is ook goed geregeld. Dus het komt zoals het komt en het is goed dat je de thermometer erin steekt, ook al is dat niet altijd voor jouzelf of voor de organisatie kennelijk het geschikte moment, dan toch. Dus we zijn er ook heel blij mee dat het toch op dit moment is verschenen, want we waren hard bezig ook met de Klimaatvisie opstellen, hadden de Warmtevisie al in de raad vastgesteld en de RES 1.0 was ook onderwerp van gesprek. Nou, dat heeft elkaar gekruist en je zou kunnen zeggen – en daarom, er was net ook een vraag: hoe zit het nou met dat momentum? Aanbevelingen overgenomen en voor een deel waren we ook met zaken bezig, hè? Dus in dat opzicht heeft het op een goede manier elkaar gekruist, zou ik zeggen. Ook de aanbevelingen die er verder liggen, daar kunnen wij best ook mee verder en die herkennen we ook zeker voor een aantal onderdelen. Dat heeft, voorzitter, kort dan nog, ook te maken gewoon met het feit waar we nu zitten. Vooral afgelopen periode – ik zeg het even zwart-wit – meer abstracte plannen en nu steeds dichter toe naar concretisering, bijvoorbeeld waar het gaat om de Warmtevisie die nu uitkomt in een wijkplan in Bolnes. Dan ga je ook concreet dan met bewoners aan tafel, een onderwerp van participatie. Hoe precies? Je kan het voor dit hele grote onderwerp niet op één regel zetten wat de participatie hierbij zal wezen. Dat is een veelheid van momenten en manieren waarop je participatie zal toepassen. Nou, zo even de eerste aftrap, voorzitter. Wij zijn blij met het resultaat en we voelen ons ook gesterkt en gesteund in de richting waarmee we bezig zijn.

De voorzitter: Zijn er vragen aan de wethouder? De heer Soffree, Partij van de Arbeid.

De heer Soffree: Dank u wel, voorzitter. De heer De Lange heeft het onderzoek en de aanbevelingen in punten opgesomd. Ik heb ook gehoord: we zijn er al goed mee bezig. Ik las ook dat de gemeente al vroegtijdig is begonnen met het werven van ambtenaren met kennis. Mijn vraag is: hoe staat het daarmee, gaat dat een beetje lukken? En kunnen we ook informatie krijgen over de termijn waarop de aanbevelingen voor ons concreet opgepakt zijn en dat u aan kan geven op welke manier u dat heeft aangepakt? Even kijken, hoor. Nou ja, goed, een van die zaken is ook dan het concreet in beeld brengen van wat nou precies de opbrengst is van de inzet van de gemeente Ridderkerk. Dank u wel.

De voorzitter: Wethouder Japenga. Even het lampje, de heer Soffree.

De heer Japenga: Dank, voorzitter. Het is zo dat we zeg maar voor de energietransitie en voor het klimaat en energie een groot aantal medewerkers hebben, die daar ook toe uitgerust zijn en volgens mij zijn er op dit moment geen vacatures. Ik kijk even of ... Er loopt er nog één, maar daar kan mevrouw Rombouts zo nog wel even op ingaan. Maar we hebben echt een mooi aantal mensen, mag ik het zo zeggen, die ook zeer deskundig zijn en ja, waar het ontbreekt wordt soms ook een bureau ingeschakeld, hè? In de afgelopen jaren hebben we dat overigens ook gedaan met Over Morgen, om maar eens een voorbeeld te noemen, waarbij je menskracht inhuurt wat zo gespecialiseerd is dat je het ook vaak niet in eigen huis kunt hebben, dus dan kan je beter een

bureau voor een bepaalde tijd inschakelen. Maar zeg maar het geheel overziend, zijn we ver op weg. Ik weet niet zeker of we honderd procent nu hebben ingevuld, maar dan kijk ik nog even naar mevrouw Rombouts.

De voorzitter: Mevrouw Rombouts.

Mevrouw Rombouts: Dank u wel. We hebben eigenlijk zo goed als alles op orde. De Klimaatvisie bestaat uit zeven thema's en die thema's zijn eigenlijk heel uiteenlopend. Dat gaat van opslagmogelijkheden tot circulaire samenleving, mobiliteit en energieopwekking en energiebesparing. Dus dat vraagt natuurlijk ook een verscheidenheid aan expertises in een team. Ik kan daarbij zeggen dat alles nu ingevuld is. En toevallig is er deze week inderdaad weer een nieuwe vacature vanwege vertrek van een collega, maar goed, ja, dat komt en dat gaat en dat houden we natuurlijk ook niet tegen met elkaar. En verder zijn we helemaal samen, als team zijnde.

De voorzitter: Dank u wel. De heer Soffree, Partij van de Arbeid, heeft u verder nog vragen?

De heer Soffree: Ja, nou goed. Mijn eerste vraag was: de punten die genoemd zijn in het rapport, de aanbevelingen, of het college de wethouder daar concreet op in kan gaan op welke manier daar aandacht aan gegeven wordt en op welke termijn we daar de vruchten van kunnen plukken, zal ik maar zeggen.

De voorzitter: Wethouder Japenga.

De heer Japenga: Voorzitter, ook terechte vraag. Het is zo dat we het voornemen hebben – en ik dacht dat die al afgesproken was met de griffie – om in januari een raadsbijeenkomst te houden waarin we de raad weer verder meenemen in: hoe staat het ervoor in Bolnes, hoever zijn we nou met het wijkplan? Waarin we ook in kunnen gaan op de aanbevelingen: waar staan we nou, wat hebben we al gedaan, wat hebben we kunnen doen? En waar ook zeg maar de eerste voortgangsrapportage beschikbaar is, waarbij we gezocht hebben naar: hoe kunnen we dat nou het beste doen? Een soort eerste resultaat van de voortgangsrapportage met een bepaalde insteek, met monitoring op al die onderwerpen die net werden genoemd. Die staan ook in onze Klimaatvisie en het uitvoeringsplan, dat hebben we heel gedetailleerd opgeschreven, niet alleen met een stip op de horizon, maar ook: wat willen we in 2025 en 2030 hebben bereikt? En in de voortgangsrapportage staat ook hoever we al zijn met de plannen of eventuele doelstellingen. Dus we beschouwen de eerste voortgangsrapportage ook maar even als een soort nulmeting, waarbij we graag met de raad ook in gesprek gaan: dit hebben we nu met elkaar opgezet. Het is best lastig, er is eigenlijk ook niet een gemeente waarvan je zegt: nou, geef ons dat voorbeeld maar eens. Dus het is ook ontwikkelen tijdens de job en daar zijn we ook dus nu mee bezig. Dat komt nu al binnenkort naar de raad, maar graag in januari verder het gesprek aan over: is dit de tool die de raad wil gebruiken om te sturen, zitten de knoppen erop, of moet er nog een andere knop aan worden toegevoegd waarmee kan worden gestuurd? Dat is ook een van de aanbevelingen natuurlijk om daar meer grip op te krijgen in het grotere geheel, dus dat willen we in januari doen.

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

De heer Soffree: Helder, dank u wel, wethouder. We gaan in januari ernaar uitkijken.

De voorzitter: Zijn er verder nog vragen vanuit de commissie aan de wethouder? Nee? Dan de afspraak is dat een rapport van de rekenkamercommissie altijd ter debat naar de raad gaat voor minimaal tien minuten. Voor welke behandeltijd kiest de commissie voor de eerste termijn? Eerste termijn twee minuten? Ik zie heel veel ja

knikken. De heer Kooijman één minuut. Voor dertig minuten, kan de commissie zich daarin vinden? De heer Kooijman?

De heer Kooijman: Voorzitter, ik kon net toen u even rondkeek, keek ik naar u en niet de andere kant op. Dus ik weet niet of iedereen heeft gezegd dat ze allemaal wat willen zeggen, maar ik had niet het idee dat er veel bijdrages zijn.

De voorzitter: Ik zag veel mensen enthousiast knikken, maar dan heb ik dat misschien verbeeld. De VVD, de heer Piena.

De heer Piena: Voorzitter, ik denk dat we met twintig minuten, dat is normaal gesproken ook wel bij de rekenkamercommissie, wel toe kunnen. Maar ik weet niet hoe de anderen daarin staan.

De voorzitter: Twintig minuten totale behandeltijd. Kan iedereen zich daarin vinden? Ja, nou zie ik weer iedereen knikken. Top, dan gaat die voor twintig minuten naar de raad.

Onbekend: (niet verstaanbaar)

De voorzitter: Twee minuten. Voordat we naar het volgende agendapunt gaan, geef ik even de heren Démoed en De Lange en mevrouw Rombouts de gelegenheid de zaal te verlaten. Nogmaals bedankt voor de aanwezigheid.

5. HOV Verdiepingsstudie Rotterdam-Ridderkerk

De voorzitter: Dan gaan we naar agendapunt 5, 'HOV Verdiepingsstudie Rotterdam-Ridderkerk'. Aanwezig zijn wethouder Meij en de heer Ernest. De inzet is ter debat, kan de commissie zich daar nog in vinden? Ik zie weer iedereen ja knikken. Dan geef ik nu het woord aan wethouder Meij.

De heer Meij: Dank u wel, voorzitter. Ik wil u kort meenemen bij de motieven voor HOV in Ridderkerk en de belangrijkste hoofdlijn uit de verdiepingsstudie nog eens aanstippen. Het HOV moet een volwaardig alternatief zijn voor de verplaatsingen per auto. Ik krijg dagelijks vele klachten dat er zoveel autoverkeer door Ridderkerk rijdt en ook vaak raast. Naast de verbetering van de fietsstructuur, is goed HOV ook een belangrijke voorwaarde om Ridderkerk leefbaar te houden. Nu hebben we een eenmalige kans om daarvoor te zorgen. Ridderkerk staat voor een forse woonopgave in de komende jaren, u heeft het allemaal kunnen lezen. Minimaal 900 woningen staan er in de recent aangenomen Woonvisie en dat gebeurt via verdichting in de bestaande wijken. De meeste van deze nieuwe woningen komen langs de HOV-as, denk aan de locatie P.C. Hoofdterrein 540 woningen, gebiedsvisie Plein Oost 42 woningen, onderzoeksvisie Bloemenbuurt ongeveer 250 woningen en de Olmenlaan waar nog geen besluit over genomen is. Dus niet dat het allemaal al vaststaat, maar het geeft aan, dat zijn toch de indicaties die ook in de Woonvisie staan. We zouden voor deze woningen een iets lagere parkeernorm kunnen hanteren als er een goed HOV voor de deur gaat, anders staan deze wijken straks overvol met auto's. En de RET gaat in de komende jaren, als die HOV wordt gerealiseerd, uit van een groei toch van vijftig procent in het ov. Uw raad heeft in 2019 het voorkeursnetwerk vastgesteld en in juni 2020 is het voorkeurstracé vastgesteld. De vraag of een HOV nuttig en noodzakelijk is, is eigenlijk al door de raad beantwoord. Nu ligt er een verdiepingsstudie op hoofdlijnen. Uit deze verdiepingsstudie blijkt dat er met minder ingrijpende maatregelen een HOV-tracé mogelijk is. Het oorspronkelijke plan was veel ingrijpender – u hoorde eigenlijk net ook die inspreker daar toch ook nog deels naar refereren met een volledige busbaan. Deze studie laat meer in detail zien welke doorstroommaatregelen minimaal binnen Ridderkerk nodig zijn om

een R-net te kunnen laten rijden. Het gaat nu concreet over vier rotondes met buspasseerstroken, één linksaffer bij de Rembrandtweg en drie VRI's op de Verbindingsweg. Alle bestaande bushaltes worden gehandhaafd, dat is ook grote winst, dat was ook in het oorspronkelijke plan minder. Daardoor blijven de loopafstanden goed. Alleen de halte bij het Goudenregenplantsoen zou opgeven kunnen worden. Alle bushaltes krijgen een haltekom, auto's hoeven dus niet meer te wachten achter een halterende bus en dat is toch vaak al aardig irritant. Er komt ook een uniforme oplossing voor alle rotondes, goed voor de herkenbaarheid en de verkeersveiligheid. Op de rotondes blijft langzaam verkeer voorrang houden. Er wordt een verkeerstoename verwacht van zo'n twintig procent voor de middellange termijn, de komende tien jaar, en zelfs van veertig procent voor de langere termijn. Er treedt nu al verlies op van wachttijd bij kruispunten en rotondes en de buspasseerstroken zijn nodig om deze wachttijd te verminderen. Het plan van aanpak is sterk gefaseerd in vergelijking met het oorspronkelijke plan. De raad wordt nu alleen gevraagd akkoord te gaan met de uitwerking fase één. Fase twee en fase drie is een nieuw bestuurlijk traject en daar moet ook weer opnieuw de raad toestemming voor geven. En als je nog ... Ik weet niet, ik hoop dat u er tijd voor heeft gehad, ondanks vorige week met alle inspanningen voor de begrotingsraad. In het bestuursakkoord wordt ook gezegd dat het pas in 2035 waarschijnlijk het geval is dat we mogelijk over fase twee gaan praten, dus zo robuust is eigenlijk fase één, dat we de komende tien, vijftien jaar hier ook mee toe kunnen. Vandaar dat we ook fase twee en drie wel aangeven, maar nog geen geld vragen, omdat we eigenlijk daar die komende vijftien jaar daarmee uit te kunnen. Na realisatie van de rotonde Goudenregenplantsoen wordt de verkeersafwikkeling gedurende één jaar gemonitord voordat de andere rotondes worden aangepast. De verkeersveiligheid moet echt gewaarborgd zijn, want ik snap dat punt van die inspreker ook net. Het langzame verkeer op de rotondes blijft voorrang houden op de bus en dat geldt ook voor het overige verkeer op de rotonde. Maar we kijken natuurlijk ook wat de buspasseerstrook doet voor de doorstroming van de R-netbus. De wijken Bolnes en Slikkerveer behouden hun directe verbinding via de lijn 144 met het NS-station Lombardijen. De bezuinigingen die zich thans voordoen staan los van de ontwikkelingen van het HOV. Die worden voornamelijk veroorzaakt door corona. Die R-net buslijn is een stand-alonebus en dat zal minder effecten straks ondervinden van dergelijke bezuinigingen. Ik heb begrip voor de zorgen die er leven bij de bewoners van de Burgemeester de Zeeuwstraat en ook van de Vondellaan. Wij willen bij de verdere uitwerking deze groep bewoners intensief betrekken. Nog kort iets over de financiën. We hebben natuurlijk bij de vorige vaststellingen van het HOV-tracé is er 4,6 miljoen gereserveerd voor de uitwerking, dat had uw raad er toen voor over. We hebben stevig onderhandeld en u heeft de bedragen nu kunnen lezen, 7,4 miljoen voor het MRDH en 2,1 miljoen voor Ridderkerk. Dus dat is minder, eigenlijk meer dan een halvering van het bedrag. Het resterende bedrag gaat ook naar de algemene reserve. Dus eigenlijk komen we uit niet op 50-50, maar op 78-22. Ten slotte, voorzitter, met een enkel rood-grijs schilderen van bussen heb je nog geen HOV – en ik kijk even rechts achterin. We kiezen er juist nu voor om te investeren in het ov om een volwaardig alternatief te kunnen zijn voor de verplaatsing in de regio. Dan nog één hartenkreet, om daar toch mee te eindigen. Het ov moet in Ridderkerk echt van ver komen, dat is echt mijn mening in de afgelopen drieënhalf jaar. Er zijn altijd grotere belangen geweest dan ruimte maken voor het ov. Toen ik wethouder werd, heb ik meteen geïnformeerd of het nog een mogelijkheid was om een vrije busbaan te creëren op Nieuw Reijerwaard op de Verbindingsweg. Ik weet nog heel goed dat die ambtenaren die daar toen bezig waren we heel meewarig aankijken. Ruimte maken voor het ov? Het gaat hier toch over bedrijventerreinen? Dus nou, dat werd dan geregeld met VRI's. Ik ben zo bang, dus we moeten van verre komen en laten we die afweging – daar wou ik eigenlijk mee eindigen – laten we die afweging echt absoluut anders maken. Echt absoluut anders maken. Want we hebben geen trein, we hebben ook nog zeker nog lang geen metro, we moeten het van die bus hebben. We gaan die bus nu zeg maar toekomstbestendig maken voor de komende vijftien jaar. U ziet, we hebben een behoorlijke woonopgave. We moeten echt investeren om Ridderkerk met minder auto's te laten voorzien, omdat al die mensen, als die

allemaal met twee auto's voor de deur gaan staan, dat het hier behoorlijk onleefbaar wordt. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel. Zijn er vragen vanuit de commissie? De heer Kooijman, hoeveel vragen heeft u?

De heer Kooijman: Vier.

De voorzitter: De heer Breeman, hoeveel?

De heer Breeman: Zes.

De voorzitter: De heer Rijdsijk, hoeveel?

De heer Rijdsijk: Ik heb er acht.

De voorzitter: De heer Piena?

De heer Piena: Een bescheiden drie.

De voorzitter: Kijk eens. Mevrouw Van Nes.

Mevrouw Van Nes-de Man: Twaalf.

De voorzitter: Twaalf. Mevrouw Kayadoe.

Mevrouw Kayadoe: Eén.

De voorzitter: Een hele moeilijke misschien. De heer Rottier.

De heer Rottier: Twee.

De voorzitter: De heer Ros.

De heer Ros: Acht, maar als ik als laatste kom, (niet verstaanbaar).

De voorzitter: Top. Dan gaan we naar mevrouw Kayadoe, Leefbaar Ridderkerk.

Mevrouw Kayadoe: Dank u wel, voorzitter. Even luisterend naar het betoog van de wethouder, dan ben ik heel erg benieuwd: vraag de wethouder nu eigenlijk aan elke inwoner van Ridderkerk, of elk gezin van Ridderkerk wat twee auto's heeft, er één op te doeken?

De voorzitter: Wethouder Meij.

De heer Meij: Nee, ik schets alleen maar de toekomst als we niet gaan investeren in HOV, dat autobezit alleen maar zal toenemen. Want hoe kom je anders in Ridderkerk? We hebben geen alternatief. U ziet nu al dat dat parkeren een groot probleem is. Als er dus nog honderden, echt honderden huizen bij komen, dan wordt het probleem alleen maar nog groter. Dus het moet een volwaardig alternatief zijn. We dwingen niemand, maar als het goed werkt en je bent er in korte tijd, dan hoop ik dat mensen daar gewoon, en dat is ook uit onderzoek gebleken, gaan er ook meer gebruik van maken.

De voorzitter: Mevrouw Kayadoe, Leefbaar Ridderkerk.

Mevrouw Kayadoe: Dus de gezinnen die nu twee auto's voor de deur hebben staan, die hoeven niet één auto in te leveren, alleen de nieuwkomers, die moeten met de bus gaan? Dat haal ik er een beetje uit.

De voorzitter: Wethouder Meij.

De heer Meij: Nee, dan heeft u me verkeerd begrepen. Kijk, als we een goed HOV-systeem hebben, die gaat echt van de Vlietlaan tot de Populierenlaan, dan kunnen straks veel meer mensen denken: hé, dat is toch een interessante manier om naar Rotterdam te gaan, dus ik pak die bus. En of ze dan uiteindelijk nog die tweede auto houden, dat is natuurlijk allemaal hun eigen keuze, maar als je dat dagelijks voor je woon-/werkverkeer op die manier kunt regelen, dan denk ik dat dat op den duur, allemaal op vrijwillige basis uiteraard, gewoon gaat helpen voor de leefbaarheid.

De voorzitter: We gaan naar de twee vragen van de heer Rottier, SGP.

De heer Rottier: Dank u wel, voorzitter. Ik heb met interesse de stukken gelezen en dan komen er een heleboel vragen op. Maar als je goed doorleest, dan worden die op een gegeven moment ook weer opgelost. Dus ik heb nog twee vragen over. De eerste vraag is: kan de wethouder nog eens kort schetsen hoe wij komen tot de keuze van de locaties van de haltes? Want daar zit zeg maar nog enige vrijheid in of haltes wel of niet samengevoegd worden. Dan vraag ik met name aandacht voor de Staringlaan. Ik heb gelezen dat het een goede halte is en wat wordt nu eigenlijk de alternatieve halte voor de Staringlaan?

De voorzitter: Wethouder Meij.

De heer Rottier: De tweede vraag die ik heb is, er is een fasering van drie fasen, waarbij fase drie is: doortrekken naar Salem en aansluiten op zeg maar de buslijnen die over de Rotterdamseweg rijden. Wat is de logica achter die fasering? Ik zou eerder de gedachte hebben om fase twee en drie om te wisselen.

De voorzitter: Wethouder Meij.

De heer Meij: Dank u wel, voorzitter. Misschien even met het laatste beginnen. Er is nu niet gekozen om door te trekken tot de Rotterdamseweg, dat heeft een aantal redenen. De belangrijkste reden is dat mensen die nu in de Qbuzz die op die Rotterdamseweg halteert, die gaan allemaal naar de Kralingse Zoom. En deze HOV-bus gaat naar Lombardijen en Zuidplein. Dus die vervoersstroom, die zit niet in die bus. Het tweede punt is dat dat infrastructureel heel duur is, het is echt heel kostbaar, waar eigenlijk op dit moment nog helemaal geen nieuwe passagiers tegenover staan. Volgens mij zijn dat eigenlijk de belangrijkste redenen. En de halte bij Salem blijft wel intact, gewoon voor de andere lijnen die naar Dordrecht gaan. Dan uw vraag over de keuze van de haltes. U heeft kunnen lezen, er wordt gekozen om bijna alle haltes gewoon te handhaven. Die haltes komen na de rotonde, dus er zijn een aantal voorbeelden gegeven. De Staringlaan, dacht ik, zou gecombineerd worden. Maar dit is een zeer globale schets. Het is een verdiepingsstudie, een schets. Eigenlijk is het komende jaar juist bedoeld: waar komen die haltes nu precies? Dus eigenlijk is het allemaal nog hardop denken wat hier staat. Dat je er wel veel meer een indicatie bij krijgt dan het rapport van Movares waar nog over die vrije busbanen werd gesproken en met veel minder haltes om ook die tijdwinst op te kunnen voeren. Dus staart u nog niet blind op de exacte locatie. Wel is de bedoeling na de rotonde, maar waar het nou precies is, dat is allemaal ook onderdeel ook van de participatie.

De voorzitter: De heer Rottier, SGP.

De heer Rottier: Dank u wel, voorzitter. Nog even voortbordurend op die fasering. Het antwoord wat de wethouder geeft, dat is met name vanuit de gedachte zeg maar, de mensen die komen met de andere buslijnen richting Kralingse Zoom. Dan snap ik het antwoord. Maar je kan ook andersom denken, want het geeft ook mogelijkheden om zeg maar naar Alblasterdam te gaan vanuit Ridderkerk met een aansluiting van de 146 als je die door zou trekken, of andere bestemmingen die door die andere R-netlijnen worden behandeld. Dus die vraag zou ik willen stellen om ook de andere kant op te denken. Dan verder de oplossing die gekozen wordt door heel dat kruispunt aan te passen, die is inderdaad duur. Maar ik kan me ook voorstellen als je gewoon een halte maakt aan de ene kant van de weg aan het einde van de Vlietlaan en aan de andere kant, dat het veel goedkoper is en dan kom je lopend wel op de halte op de Rotterdamseweg.

De voorzitter: Wethouder Meij.

De heer Meij: De kosten zijn echt enorm, want je moet daar op die Rotterdamseweg natuurlijk een enorm groot project gaan uitvoeren. Dus dat weegt op dit moment gewoon absoluut niet op tegen de winst dat je mogelijk andere passagiers kunt bedienen. Volgens mij was dat, of had u nog een onderliggende vraag daarbij?

De voorzitter: De heer Rottier.

De heer Rottier: Ja, dat begrijp ik wel dat het duur is als ik de schets zie, want dan kan ik wel inschatten dat die kosten die daarvoor opgegeven zijn wel kloppen. Maar mijn voorstel was: is er niet een simpelere oplossing te bedenken die niet zoveel infrastructurele aanpassingen vergt?

De voorzitter: Wethouder Meij.

De heer Meij: Als je daar zo'n halte gaat maken, zo'n R-nethalte, die kan je niet simpel maken, want die moeten allemaal aan die standaarden voldoen. Dan moet die aan de andere kant van de Rotterdamseweg komen. Die bus, die HOV-bus moet daar ook kunnen keren. Nou, die moet daar dus kunnen halteren, een ronde maken. Dat doen we nu bij de Visvliet, want daar kan je dus gewoon die rotonde nemen. Maar daar moet echt een rotonde komen. Hoe kan die bus anders terug? Dus dat is een punt, denk ik, van aandacht. Ik kijk even ... Ja?

De voorzitter: De heer Rottier.

De heer Rottier: Het is me wel helder zo en ik zal er nog eens verder over nadenken.

De voorzitter: Dan gaan we naar de vragen van de heer Piena, VVD. U had drie vragen.

De heer Piena: Dank u wel, voorzitter. Meer een opmerking in eerste plaats. Ik hoor dat er weer een verdiepingsstudie op een verdiepingsstudie gaat plaatsvinden. We blijven wel studeren op dit traject en volgens mij mag je toch wel een keer één keer een goede verdiepingsstudie doen om te weten waar je naartoe wil, want dit kost ook allemaal geld. Maar ik heb drie vragen. Tenminste, de VVD heeft drie vragen. In het raadsvoorstel op pagina vier wordt aangegeven dat de rotonde Populierenlaan-Goudenregenlaan wordt als eerste aangepast en in de praktijk wordt gemonitord of de aangepaste rotonde zorgt voor een goede afwikkeling van het HOV en de overige verkeersdeelnemers. We kunnen echter nergens de criteria lezen

wanneer nou een conclusie getrokken kan worden of er sprake is van positieve of negatieve resultaten en bij deze vraag ik aan de wethouder of hij daar een soort kader voor heeft. Raadsvoorstel pagina vier, welke vertragingen loopt het ov nu eigenlijk in Ridderkerk zelf op, buiten die vijftien seconden van de rotondes, of rijdt het gewoon door en doen we dit traject meer voor buiten de regio? Vraag drie: zijn in al deze kostenberekeningen ook de nog niet afgeschreven investeringen meegenomen? Want bepaalde rotondes liggen er net en ik kan nergens terugvinden of dat in de berekening is meegenomen. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter: Wethouder Meij.

De heer Meij: Even opschrijven, anders ben ik het straks weer kwijt. De kaders vraagt u voor de rotonde aan het Goudenregenplantsoen, want daar wordt gemonitord. Op één staat echt verkeersveiligheid. U heeft een voorbeeld gezien in Nuenen, dat stond op één linkje vandaag in de vragen van de ChristenUnie. Er moet gewoon gekeken worden, wat natuurlijk allemaal op papier en wat natuurlijk zeg maar in theorie nu allemaal uitgedacht is, maar het moet ook maar kunnen. Dus de belangrijkste reden is gewoon verkeersveiligheid. Gebeurt er precies wat je nu van tevoren op een tekentafel bedacht hebt? Dus dat betekent inderdaad dat het langzame verkeer voorrang houdt, dat er geen rare dingen gebeuren. Dus verkeersveiligheid is het allerbelangrijkste kader. Het tweede is natuurlijk gewoon de doorstromingsnelheid, zowel van de bus, is die lengte van de buspasseerstrook lang genoeg, want hoeveel auto's kan je dan passeren? En het tweede is natuurlijk ook gewoon de doorstroom van de zijwegen. Het moet ook niet dan op andere plekken vol komen te staan. Volgens mij zijn dat de twee kaders die ik ook steeds gehoord heb in de besprekingen. Uw tweede vraag is waar nou precies die winst zit, vijftien seconden per rotonde. Nou, uiteindelijk weet u, natuurlijk, je kunt het framen: 10 miljoen voor drie minuten. Zo kan je even heel kort zo'n HOV framen: waar doen we dat voor? Maar het gaat natuurlijk om veel meer dingen. Het is natuurlijk inderdaad die reistijd, het is de betrouwbaarheid. Natuurlijk, ik snap het punt, want daar hebben we natuurlijk zelf ook hard over nagedacht. Op de A15 kan natuurlijk ook file worden en dan staat, dat merk je meteen trouwens in heel Ridderkerk, want dan gaan mensen sluiptwegen nemen, dan komen ze op de Rotterdamseweg en gaan ze via de Rijkswaterstaat. Laat ik het voorbeeld noemen, we hebben afgelopen jaar natuurlijk veel overleg gehad met Rijkswaterstaat. Dat is, ik weet niet of ik dat zo mag zeggen, maar dat is toch een vrij starre organisatie. Wij hebben veel meer kans om Rijkswaterstaat mee te krijgen als dat gebeurt op landelijk niveau. Dus we hebben bij de MRDH gevraagd: kan de A15-problematiek, van daar een vrije busbaan op de invoegstrook, kan dat niet meegenomen worden in een MIT-verkenning? Wat nu gebeurt voor de derde oeververbinding in Rotterdam, want die tunnel komt niet gelukkig bij Bolnes, maar die komt in Rotterdam. Nou, bij dat hele project van die MIT hoort ook de Brienoord, de weefvakken en daar wordt ook nu dit onderdeel voor Ridderkerk meegenomen. Maar dan zitten dus de landelijke mensen aan tafel met onder andere Rijkswaterstaat. Dat heeft veel meer kans van slagen dat een wethouder over een half jaar of afgelopen jaar zijn vinger opsteekt: mag onze bus er ook langs rijden? Dus wij zien daar ... En de MRDH staat daar dan achter, de provincie, er zitten mensen van het Rijk, Rijkswaterstaat. Daar kan het allemaal in afweging op elkaar worden afgestemd.

De voorzitter: Mevrouw Van Nes, Burger op 1, u wil daarop reageren?

Mevrouw Van Nes-de Man: Nou ja, stapelend. Als u het over die A15 heeft, die bus komt de A15 op, die moet eerst de invoegstrook naar de Europort oversteken om dan vervolgens pas richting Zuidplein te gaan. Op het viaduct over het spoor heen is geen vluchtstrook, dus ik weet werkelijk niet waar u nog kan bedenken dat die bus op een ... Want er is gezegd: kijk of die op de vluchtstrook mag. Waar dat dan kan en waar u dan dat voordeel vandaan haalt wat u schetst waar de MRDH naar kijkt. Ze moeten gewoon die strook van de Europort eerst voorbij.

De voorzitter: Wethouder Meij.

De heer Meij: Het is ook inderdaad best ingewikkeld, omdat daar heel veel belangen bij elkaar komen. Ook A15 moet natuurlijk gewoon niet vertragend gaan werken, de doorstroom daarvan, door onze bus. Dus het is gewoon, u heeft een terecht punt, het is een heel ingewikkeld traject. Het is niet zo dat de MRDH al een oplossing heeft, er moet dus met elkaar gekeken worden op de Brienoord, op de A15 en op die afslag straks naar die oeververbinding. Dan uw vraag over de afschrijving. Die rotondes blijven intact, dus er komt een buspasseerstrook zo'n dertig meter vanaf de rotonde en dan zestig meter terug. Dus die rotondes, sommige worden iets groter gemaakt, want ze zijn hier heel krap gemaakt. Soms was ik er ook eigenlijk wel eens blij mee, want ik denk, dat houdt misschien af en toe eens een vrachtwagenchauffeur tegen die denkt: dat is toch wel erg krap, laat ik maar de Rotterdamseweg nemen of de Rijksweg. Maar voor die bus, die moet daar comfortabel overheen kunnen. Als je daar heel krap moet sturen, dan schud je natuurlijk alle kanten op. Maar die afschrijving, ja die kan gewoon doorgaan, omdat die rotonde eigenlijk niet aangepast wordt, alleen soms ergens wat vergroot.

De voorzitter: De heer Piena, VVD.

De heer Piena: Dank u wel, voorzitter. De beantwoording was helder heel stiekem ga ik toch nog vraag vier – want die was ik vergeten – stellen, als het mag. We kunnen lezen, raadsvoorstel pagina zes, dat elk jaar de raad op de hoogte wordt gesteld. Maar we zien echter dat bij het ambtelijk overleg van de ambtelijke werkgroep en de stuurgroep, dat daar vier keer per jaar of de stuurgroep twee keer per jaar wordt geïnformeerd. Waarom wordt ervoor gekozen om de raad maar één keer per jaar te informeren en krijgen wij niet tegelijkertijd met de informatie aan de stuurgroep twee keer per jaar dezelfde informatie als raad zijnde?

De voorzitter: Wethouder Meij.

De heer Meij: Nou, laat ik u dan meteen toezeggen dat die frequentie omhooggaat met honderd procent, dat we dat in ieder geval twee keer per jaar gaan doen.

De voorzitter: De heer Kooijman, ChristenUnie. U had vier vragen.

De heer Kooijman: Ja, dat klopt. Laat ik beginnen met een compliment. Ik had heel veel vragen vooraf ingediend en die zijn allemaal keurig netjes op tijd afgehandeld en ik was daar ook zeer content mee. Dus daarvoor dank. Ik had nog twee vragen over het stuk zelf en ook twee naar aanleiding van de insprekbijdragen. Allereerst even naar aanleiding van een van mijn vragen over de overeenkomst. In de overeenkomst is opgenomen dat met de gemeenschappelijke regeling is afgesproken dat de verkeerslichten bij de IJsselmondse Knoop straks ook worden voorzien van busprioriteit en dat daar de bus absolute prioriteit krijgt. Nou is het zo dat die verkeersregelinstallatie op dit moment dan zeg maar door de GR wordt omgebouwd, maar straks in beheer komt bij volgens mij is dat het waterschap, die is nu ieder geval de eigenaar daarvan en ik heb niet begrepen dat dat overgedragen gaat worden. Moeten we dan niet juist met het waterschap afspraken maken dat die bus daar prioriteit krijgt? Want stel je voor dat daar iemand komt die zegt: helemaal leuk, die bus, maar ik vind dat de vrachtwagens vanuit Barendrecht veel meer groen moeten krijgen. Dan staat onze bus te wachten straks. Dus dat is mijn eerste vraag. Tweede gaat over fase twee. In de stukken staat: fase twee loopt van ... Of, eigenlijk eerst fase één wordt uitgevoerd in de periode 2021-2025 en vervolgens fase twee van 2025 tot 2035. Maar elders staat in de tekst: dat doen we alleen als het echt nodig is en zoals het er nu uitziet hoeven we daar voor 2035 eigenlijk niet aan te beginnen. Ik kan me voorstellen dat bewoners, die met name rond het gebied van fase twee waar gesloopt gaat worden, dan denken: straks is het

over een paar jaar al zover. Maken we niet mensen dan nodeloos nu al ongerust als het toch eigenlijk de verwachting is dat we voor 2035 daar helemaal niks aan gaan doen? Dan mijn derde vraag gaat over naar aanleiding van de inspraakbijdrage over de pilotrotonde. Gesteld werd dat dit misschien niet de meest logische rotonde was en ik was eigenlijk benieuwd vanuit het college: waarom voor deze rotonde gekozen en kunnen we niet toch een andere rotonde kiezen, of waarom is dat geen goed plan? En tot slot, ik kreeg toch een beetje het idee dat het beeld bij inwoners misschien nog niet helemaal helder was van wat er nu gaat gebeuren. Een busbaan, allemaal asfalt. Hoe ziet u dat? En met name ook de communicatie richting onze inwoners: wat zijn nu concreet de plannen en fasering daarvan?

De voorzitter: Wethouder Meij.

De heer Meij: Inderdaad, de IJsselmondse Knoop, het waterschap is wegbeheerder. De afspraken zijn gemaakt met de gemeenschappelijke regeling dat die bus echt voorrang heeft. U heeft de inwoner wel horen zeggen dat dat natuurlijk bij calamiteiten anders kan, maar dat gebeurt eigenlijk nu ook. Bij een calamiteit wordt altijd natuurlijk gekeken: als er natuurlijk een soort verkeersinfarct ontstaat, daar schieten we ook niet mee op. Dat zijn denk ik wel echt de uitzonderingen, want toen die vrije busbaan niet meer mogelijk bleek omdat die landen drieënhalf jaar geleden toen ik wethouder werd al te ver in progress waren, zeg maar, ermee bezig waren, zijn die VRI's ons houvast op de Verbindingsweg en op de IJsselmondse Knoop. Maar ik vind het toch een stapje achteruit vergeleken met de huidige situatie waarin je gewoon een vrije busbaan hebt. Maar dat geeft juist eigenlijk alleen maar aan hoe laag de status is van ov bij onze maatschappelijke partners, zeker ook bij het bedrijfsleven. Terwijl die daar natuurlijk straks hun mensen, die hebben wel die bus nodig. Want ik zie die mensen nu allemaal lopen, vaak over niet al te goede wandelpaden richting die haltes. Dat zijn niet mensen die zomaar een auto kunnen aanschaffen. Maar u vraagt of het waterschap misschien ... Dan moet ik even kijken. Ja, u zit heel lastig.

De voorzitter: De heer Ernest.

De heer Ernest: Ik zit ietsje verder weg. Het waterschap is zeg maar bij het ontwerp van de IJsselmondse Knoop, daar is de gemeenschappelijke regeling, maar ook het waterschap natuurlijk bij betrokken. Daarin is een programma van eisen ook opgesteld voor die VRI's waar het waterschap ook bij betrokken is, dus daar hebben we ook die prioriteringsafspraken voor de VRI's ook in geregeld.

De voorzitter: Wethouder Meij.

De heer Meij: Dan uw vraag over fase twee. Eigenlijk worden er twee jaartallen genoemd. Met de kennis van nu vind ik dat ook, dat hadden we eigenlijk wat anders moeten opschrijven. Want het lijkt, het eerste is natuurlijk een strakke regeling: vanaf 2025 kan fase twee aan bod komen. De bestuursovereenkomst is wat recenter. Daar is natuurlijk, omdat het over geld ging, nog heel lang over gestoeid, want dit plan zou eerst eigenlijk al in september aan uw raad worden voorgelegd, het is nu al november. Het heeft ook vooral te maken met die financiën dat we net zover doorgingen tot het maximale gehaald werd. 2035 is de verwachting, dus dat gaan we ook gewoon communiceren. Natuurlijk kan het wel iets eerder of later, maar het wordt zeker geen 2025, want dan is misschien net fase één, dan gaat die bus net rijden bij wijze van spreken en dan kan je niet al meteen naar fase twee toe. Dus dat is echt zoals het er nu gewoon staat gewoon ... En dat gaan we ook communiceren, 2035, de verwachting. Waarom de rotonde Goudenregenplantsoen? Ik hoorde net de inspreker een ander motief noemen. Ik weet alleen wat ik gehoord heb dat het echt te maken heeft met dat ... Want waarom doen we niet de Vlietlaan en waarom doen we natuurlijk wel de Burgemeester de Zeeuwstraat? Omdat bij de Vlietlaan begint en eindigt die, daar zitten de minste reizigers in. Hier profiteren alle reizigers

van. De spreker gaf aan: dat is een veilige rotonde. Nou, dat denk ik ook. Er zal inderdaad iets minder verkeer zijn, zeker vanuit de zijstraten, dat is daar natuurlijk minder. Maar in de spits als ik uit Barendrecht terugkom staat het er ook eigenlijk altijd wel, moet je er toch even stilstaan. Ik weet niet beter dat dat vooral de reden is geweest dat dat te maken heeft met een aaneengesloten stuk. Je gaat natuurlijk niet midden op de Burgemeester de Zeeuwstraat de rotonde aanpassen als daarvoor en daarna eigenlijk niks meer is. Dus het is eigenlijk een eindstuk voordat je natuurlijk gewoon de Verbindingsweg op gaat waar helemaal geen buspasseerstroken meer zijn. Dan de communicatie, die is echt heel belangrijk. Want je ziet, en dat snap ik ook wel wat de sprekers zeggen, dat ze er echt zo weinig van weten. Maar stel dat we een half jaar geleden begonnen zijn, of een jaar geleden om burgers te informeren, dan had je het over vrije busbaan vanaf de Vlietlaan, Rotterdamseweg. Dat hadden we allemaal weer anders moeten doen. Dus er zitten natuurlijk haken en ogen aan, want we gaan nu – stel, ik ga er even van uit dat het aangenomen wordt – dat we in die volgende fase terecht gaan komen om een schetsontwerp te maken en een voorlopig ontwerp en een DO. Dat gaan we nu denk ik wel heel intensief doen, want het feit dat ze toch die achterstand voelen, want gevoelsmatig zou ik dat dan ook hebben. Er is wel een goede reden voor, maar je gaat niet mensen ongerust maken met iets waar later dan blijkt dat het helemaal niet daar gaat plaatsvinden. Je zag ook die mevrouw dat ze eigenlijk nog van de Vlietlaan ook deels uitging. Maar dat betekent wel dat er een hele grote druk ligt op die communicatie om die mensen van de Vondellaan, maar met name van de Burgemeester de Zeeuwstraat – waar het toch maar voor hun deur gebeurt, dat zie ik ook gewoon, dat is best ingrijpend – dat moet echt heel zorgvuldig. En als die bomen daar weg moeten, dan moeten ze op een andere plek op de Burgemeester de Zeeuwstraat ook weer terugkomen, vind ik. Daar zullen die bewoners sterk op moeten aandringen en daar ga ik ze bij wijze van spreken bij ondersteunen, want ik vind ook dat je die plicht hebt.

De voorzitter: De heer Kooijman, ChristenUnie.

De heer Kooijman: Eén opmerking en één vraag nog. De opmerking over de verkeerslichten nog maar eventjes. Dat het technisch mogelijk is om prioriteit te geven, dat is één ding. Maar het gaat uiteindelijk om de instellingen die in de software worden ingesteld en dat is eigenlijk een beleidskeuze die je als gemeente hebt, of als wegbeheerder hebt. Dus dat het technisch in het PvE zit, dat snap ik, maar uiteindelijk is het de keuze van de wegbeheerder over: welke instellingen zet ik erin? Volgens mij is het goed om daar het waterschap ook nog op te bevragen en te vragen om zich daar ook aan te houden. Dan nog even een vraag, want voor zover ik kon zien is op dit moment nog geen communicatie op de gemeentelijke website. Gaat die binnenkort komen, zodat alle informatie daarover te vinden is, op Ridderkerk.nl/hov ofzo?

De voorzitter: Wethouder Meij.

De heer Meij: Nee, dat klopt. Laat ik de toezegging doen dat we vanaf januari – want dit voorstel gaat natuurlijk eind november komt het in de raad en wordt erover gestemd – dat er in januari gewoon een site is. Of het dan een aparte site is, of in ieder geval dat mensen echt exacte rapporten kunnen downloaden. Dat kunnen ze denk ik toch ook wel, maar ook de routes goed kunnen zien, dat er misschien ook een e-mailadres komt waar ze vragen kunnen stellen. Waardoor het inderdaad gemakkelijk wordt om je eerste ongerustheid of je eerste vragen ook kenbaar te maken. Dus zeg maar medio januari 2022 moet dat wel in de lucht zijn, ja.

De voorzitter: De heer Piena, VVD.

De heer Piena: Dank u wel, voorzitter. Het was het antwoord van de wethouder die deze vraag bij me deed opkomen. De wethouder zegt: er moeten misschien bomen verplaatst worden en dan moeten de inwoners zelf maar aangeven dat ze die graag herplaatst willen zien en ik ga ze daarbij ondersteunen als ze die vraag stellen. Waarom moeten de inwoners dat vragen, waarom gaat de wethouder niet zelf al een alternatief verzinnen waar ze geplaatst moeten worden? Dat hoeven we toch niet aan onze inwoners over te laten?

De voorzitter: Wethouder Meij.

De heer Meij: Als u me zo begrepen heeft, dan heb ik het verkeerd gezegd. Ik heb het in ieder geval anders bedoeld. Ik bedoel, kijk, ik heb natuurlijk in mijn inleiding de pluspunten genoemd, maar er zitten natuurlijk minpunten aan vast voor de mensen die er echt naast wonen. Natuurlijk, er komt gewoon een laag asfalt naast over een meter of zestig, dus totaal een andere orde dan de hele busbaan. Daar moet ruimte voor gemaakt worden en trouwens, wat ik net ook niet volledig gezegd heb is met die haltes. Heel prettig dat die bussen halteren in die haltekom en dat je als auto door kunt rijden, maar tegelijkertijd, een haltekom is ook weer ruimte. Dat kan ook een stukje groen zijn, een stukje berm, mogelijk een boom. Wat ik bedoelde is: natuurlijk, het initiatief ligt bij de gemeente en bij de stuurgroep om in de buurt die bomen te plaatsen. Maar uiteraard gaan we niet zeggen: als u dat niet wil, gaan we het niet ... Nee, maar de initiatieven komen bij de gemeente vandaan.

De voorzitter: Duidelijk. Dan gaan we naar de vragen van het CDA. De heer Breeman, u had zes vragen. Ik stel voor er eerst drie te stellen en dan daarna de volgende drie.

De heer Breeman: Dank u wel, voorzitter. Voorzitter, bedankt voor de bijdrage die we hebben gekregen, die is heel duidelijk trouwens. We willen nog even wat over, de ChristenUnie heeft het al aangegeven, in het vorige verslag was er ruimte voor elektrische bussen. Die zouden opladen op het Vlietplein, op de Vlietlaan. Maar wij zien dat dat nu niet meer doorgaat, dat vinden we eigenlijk wel heel erg jammer. Wat is de reden waarom het niet meer doorgaat? Is er ook een termijn waarop het weer opnieuw ingesteld wordt? En ook vanuit de visie in Rotterdam dat je straks niet meer met benzine- en dieselauto's het centrum in mag, kan ik me heel goed voorstellen dat dit een heel mooi plan zou zijn om dat nu met de HOV hiermee te introduceren. Dat was de eerste vraag. De tweede vraag gaat toch ook een beetje, het is al een paar keer genoemd, over de VRI's. Daar hebben we toch wel wat bedenkingen over. Ook deze mevrouw zegt: als er infarcten zijn, dat de VRI's buiten werking worden gesteld. Dat zou toch wel een probleem zijn. We zien nu soms al problemen op de Verbindingsweg. Daaraan gekoppeld ook de vraag: is er voor de toekomst ook nog ruimte dat er nog mogelijk een derde baan zou kunnen komen op de Verbindingsweg? Want dat zou zeker de bussen ruimte geven 's ochtends naar buiten en 's avonds meer de kant weer de stad in. Dan eigenlijk de bemerking dat we het eigenlijk een beetje jammer vinden dat met de aanleg van de nieuwe IJsselmondse Knoop, dat daar geen ruimte meer is voor een vrije busbaan. Die is er nu wel en dan zou je eigenlijk denken, met zo'n hele HOV-visie die wij hier neerleggen, dat er dan die ruimte niet gecreëerd wordt, wij vinden dat een beetje een gemiste kans.

De voorzitter: Dat was volgens mij de derde vraag.

De heer Breeman: Ja, dat was de derde vraag.

De voorzitter: Wethouder Meij.

De heer Meij: Over elektrische bussen, die komen er echt. Die komen er echt. We zitten nu met hybride bussen, die hebben we vrij snel gekregen. Elektrisch, daar zitten we wat achter in het traject, want zo gaat het dan toch met de RET, dan gaat Rotterdam voor. Maar het heeft ook te maken dat die bussen natuurlijk allemaal uit Rotterdam komen, daar moet een enorme trafo-installatie voor opgericht worden. Ik ben echt voorstander van elektrische bussen en elektrische auto's, maar ik zeg maar even, als wethouder Buitenruimte hou ik mijn hart weer vast wat daar allemaal weer voor in de openbare buitenruimte moet komen te staan om die bussen te laten opladen. Want die moeten natuurlijk, die kunnen niet een hele dag blijven rijden, die moeten minimaal één of twee keer per dag opgeladen worden. Dus er komen elektrische bussen, maar dat zal denk ik pas '27, '28 zijn, in ieder geval voor 2030. Nu zijn een deel van de elektrische bussen vanwege corona, er moest natuurlijk bezuinigd worden. Nou, we hebben bezuinigd natuurlijk op de frequentie, maar ook bezuinigd op de leveringen van elektrische bussen. Die zijn even iets naar achteren geschoven, het geld is er niet, omdat er geen inkomsten zijn. Maar er komen elektrische bussen, alleen wat later in de jaren twintig. Maar dat betekent ook dat er nog heel wat in de buitenruimte moet gebeuren. Die VRI's, de insprekers waren blijkbaar bij zo'n bijeenkomst van de gemeenschappelijke regeling geweest. Kijk, bij een verkeersinfarct worden misschien blijkbaar die VRI's uitgeschakeld. Maar of ze nou uitgeschakeld worden of niet, als er een verkeersinfarct is, sta je gewoon stil. Dan sta je aan alle kanten stil, want ja, als je op die A15 vaststaat, dan wat je ook doet met die lichten, ook al geef je hem groen, die bus staat gewoon stil. Dus u moet het in die orde van grootte zien, als het toch eigenlijk niet meer werkt. Die busbaan op de Verbindingsweg, of die in de toekomst nog mogelijk is. Nou, bij fase twee staat dat erbij. En daarom noemde ik het ook in mijn inleiding, daar heb ik echt wel een maandje gewoon last van gehad toen ik dat een paar jaar geleden vroeg en dat je dan later ziet dat, als het echt moet, dan gaan ze het alsnog aanleggen en dan moet je die bomen ... Nou ja, goed, dat geeft ook die status van het ov aan. Dus ja, daarom hoop ik gewoon maar dat het aangenomen wordt, want als we dit niet doen, ja, de wethouder over vier, vijf jaar zal ook denken: waarom is dat niet gebeurd? Dus het kan wel blijkbaar, maar dan moet alles wat inschikken. Nou ja, dat hadden ze dus natuurlijk meteen aan de voorkant moeten doen natuurlijk en dat geldt ook voor die IJsselmondse Knoop. Hij ligt er nu wel, in die twee pleinen die er nu komen kan dat niet. Daar heb ik ook wel een second opinion nog op gevraagd. Nou ja, dat zijn natuurlijk enorme, dure projecten waar de (niet verstaanbaar) op gestudeerd wordt. Dat paste er niet meer in, maar dat geeft gewoon aan dat zeven, acht jaar geleden het ov dus gewoon geen enkele, daar heeft niemand aan de bel getrokken: moeten we dat niet goed gaan regelen? Maar ik snap uw teleurstelling, want dat ben ik zelf ook geweest.

De voorzitter: De heer Breeman.

De heer Breeman: Dank u wel. Ik heb nog uiteindelijk twee vragen. Of eigenlijk, één opmerking. Eén vraag nog. Het langzame verkeer krijgt voorrang op de HOV. Dat is eigenlijk wel een beetje vreemd natuurlijk, want die HOV willen we ook die snelheid houden. Dus als er heel veel scholieren zeg maar rondfietsen, dan moet die bus gewoon daar blijven staan, dus dat kost tijd. Dat vinden we wel jammer. Ik begrijp ook niet dat op dat moment de voorrang niet wordt verleend aan de bus. De laatste vraag is een opmerking en dat kreeg ik van iemand inderdaad ook waar we het net over hebben, de Burgemeester de Zeeuwstraat. We proberen een beetje een verbeelding te krijgen hoe die stroken eruitzien naar de pleinen toe, naar de rotondes. Er wordt wel wat aangegeven, maar de verbeelding is niet echt duidelijk. Dus die zei ook: is er niet iets van Google waar die strook overheen wordt gelegd dat je een duidelijker inzicht krijgt hoe de situatie echt wordt? Nou, dat was de laatste opmerking.

De voorzitter: Wethouder Meij.

De heer Meij: Over dat voorrang voor de bus. De bussen hebben nu ook geen voorrang op die rotondes. Uitgangspunt is eigenlijk, echt is numero één en op twee eigenlijk nog een keertje, verkeersveiligheid. Die fietsers hebben daar voorrang. Dus natuurlijk kost dat tijd, maar ook daar gaat het economisch gewin of de tijdwinst niet boven die veiligheid van die fietsers – die toch al zo kwetsbaar zijn, daar gaan we het natuurlijk straks over hebben. Dat zijn nu de meest kwetsbare verkeersdeelnemers, daar vallen de meeste verkeersdoden en de meeste verkeersgewonden. Dus die fietsers blijven daar voorrang houden. Trouwens, ook het andere verkeer wat op de rotonde is, die worden niet opeens ervan afgestuurd, die gaan er weer vanaf en dan kan die bus. Kijk, de winst zit hem in dat die vijf, zes auto's die ervoor staan, waar die ook allemaal op moet wachten, dat hij die kan passeren. Dus het is inderdaad beperkt, want op de rotonde zelf gaat alles gewoon zijn gang zoals nu het geval is. Dan die stroken. Ja, er zijn inderdaad nog niet echte schetsen, maar u moet het gewoon eigenlijk denk ik haast, ik ben ook maar gewoon een leek, gewoon simpel zien. Er wordt gewoon zestig meter asfalt naast gelegd, zo moet je het eigenlijk gewoon zien. Met natuurlijk een verhoging en dan hopelijk nog een stuk groen, maar gewoon zestig meter asfalt waar die bus dan op rijdt. Waar er geen haltes komen, die komt er echt na, omdat je anders andere bussen tegenhoudt.

De voorzitter: Mevrouw Van Nes, Burger op 1.

Mevrouw Van Nes-de Man: Dank u. Stapelend: komen er nou aan weerszijden van de rotonde een extra busbaan/invogstrook bij? Komt die aan twee ... Dus wordt het straks ter plaatse van de rotonde dat je vier stroken asfalt hebt waar het er nu twee zijn?

De voorzitter: Wethouder Meij.

De heer Meij: Nee, het is er eentje. Zeg maar aan de rechterkant, als die naar Rotterdam gaat en eentje aan de andere kant van de rotonde als die weer naar Ridderkerk gaat. Dus het zijn er totaal twee buspasseerstroken.

Mevrouw Van Nes-de Man: Maar dan krijg je toch daar ...

De voorzitter: Mevrouw Van Nes.

Mevrouw Van Nes-de Man: Sorry. Dan krijg je daar ter plaatse toch vier stroken asfalt?

De voorzitter: Wethouder Meij.

De heer Meij: Ik ben nooit zo goed in tellen geweest, maar volgens mij heb je er dan gewoon drie. Je hebt er twee rijstroken, zeg maar even het Goudenregenplantsoen, of de Populierenlaan. Dan komt er aan de andere kant richting het viaduct komt er eentje aan de linkerkant bij en als je dus naar Rotterdam gaat, ga je aan de rechterkant komt er ook een derde strook bij. Dus de twee richtingen van de auto en die buspasseerstrook. Zeg ik het goed? Gelukkig, ja.

De voorzitter: Mevrouw Van Nes, Burger op 1, is dat duidelijk?

Mevrouw Van Nes-de Man: Ja, nee, dat is niet duidelijk. Nee, ik had ook om een schetsje of iets gevraagd, dus misschien kan er ... Ik denk, er zijn toch knappe koppen zat die even op een A4'tje wat schetsen van dat we er een beeld bij kunnen krijgen voor de raad?

Mevrouw ...: Die zit erbij.

De voorzitter: De heer Westbroek, Partij 18PLUS.

De heer Westbroek: Misschien voor mevrouw Van Nes, heel makkelijk: naar de rotonde toe, maar niet van de rotonde af. Dan heb je natuurlijk geen passeerstrook meer nodig, want dan ben je al op de rotonde geweest.

De voorzitter: Kijk, geweldig. De heer Rottier, SGP.

De heer Rottier: Voorzitter, van elke rotonde is een schets bijgevoegd waar het met allemaal lijntjes keurig staat aangegeven. Dus ik ...

Mevrouw Van Nes-de Man: Maar ik kan nu niet switchen, want dan loopt er hier iets vast.

De heer Rottier: Ja, oké, maar wij hebben dat van tevoren gelezen. Het zit er echt allemaal bij.

De voorzitter: We gaan weer verder. De heer Breeman, zijn uw vragen beantwoord?

De heer Breeman: Meer dan dat, dank u wel.

De voorzitter: Geweldig. Dan gaan we naar de volgende, dat is de heer Ros, GroenLinks. U had acht vragen, ik stel ze voor per drie te stellen, als er nog vragen over zijn.

De heer Ros: Dank u wel, voorzitter. Jazeker. Even kijken, hoor. Vrije busbaan Nieuw Reijerwaard. Ja, zou de wethouder kunnen schetsen wat er met de subsidie gebeurt vanuit de MRDH wanneer we dit plan niet aannemen? Vervalt die dan helemaal, of kunnen we die opnieuw aanvragen? Ik heb één opmerking c.q. vraag. Het beste voor het ov voor Ridderkerk is natuurlijk een directe metro naar Rotterdam Centraal of iets dergelijks. Second best waren dus vrije busbanen. Dus nu heb ik eigenlijk het gevoel dat we op third best aangekomen zijn met, ja, stukjes strook richting de rotondes. Even kijken. Ik miste, maar dat kan in die honderden pagina's die het stuk behelst en al die technische details, miste ik eigenlijk het stuk over de reservering voor de metro bij de Rotterdamseweg. Of het staat er niet heel prominent in, of het staat er helemaal niet in. Maar ik heb het in ieder geval gemist, dus dat kan ook aan mij liggen, hoor.

De voorzitter: Dat was de derde, volgens mij.

De heer Ros: O, oké. Dank u wel.

De voorzitter: Wethouder Meij.

De heer Meij: Ik kan denk ik wel kort antwoorden. Daar kan ik helder over, ook die subsidie vervalt. Ik zei: het is echt een eenmalige kans. Hoeveel gemeenten daar niet allemaal met ambitieuze plannen waar geen geld voor is, het is toch bijna 8 miljoen. Dat wordt niet op de plank gelegd als Ridderkerk over drie jaar nog eens misschien wat anders wil, dat is echt weg. Ja, ik weet niet, je hebt second best, ik weet niet wat de volgende, third best ofzo, denk ik dan. U noemt de directe metro, nou goed, dat is uw wens, hè? We hebben het er weleens met elkaar over gehad en ook wel eens denk ik in de raad. Dan praat je echt over een miljard of meer, dat gaan ze echt niet doen voor een gemeente met een inwoneraantal van 46.000 inwoners. Dan moet je enorm gaan verstedelijken en die eindigt dan niet in Ridderkerk, dan moet die natuurlijk naar Dordrecht. En wat ik dacht ik ook al verteld heb, dacht ik bij de begrotingsraad, er is nu investeringsgeld, dat heeft met de Groeiagenda te maken. De MRDH krijgt een miljard, onder een heleboel voorwaarden nog, maar dat miljard wordt voor een groot deel gebruikt om de Oude Lijn te versterken. Dus dat is de lijn Dordrecht-Barendrecht-

Rotterdam, goed, u kent het. Dat wordt viersporig en daar komt zo'n elektrische metro zeg maar naast. Dus dan wordt die niet twee kilometer verderop nog een keer op de Rotterdamseweg ingesteld. Kijk, als je natuurlijk dertig, veertig, vijftig en verder bent en alles is verstedelijkt mogelijkerwijze, dan is het een nieuwe situatie. Die ruimtereservering, ik weet niet, het staat er misschien niet in, maar de provincie heeft hem er gewoon opgelegd. Of hij er wel of niet instaat, die geldt. Dus die Rotterdamseweg kan je niet volbouwen met iets anders, die blijft mogelijkerwijze voor een metro in de verre toekomst. Volgens mij waren dat de drie vragen.

De voorzitter: Ja, dan de heer Ros van GroenLinks. Dan wil ik ook nog even, het gaat natuurlijk ter debat, dus hou de vragen wel technisch.

De heer Ros: Ja, dank u wel. Er zijn niet zoveel vragen meer over, hoor. Dus het is puur toevallig dat die ruimteclaim er niet instaat, begrijp ik. Even kijken, hoor. Bij GroenLinks kwamen signalen in dat lijn 245 ook onder druk staat. Zou u daar een toelichting op kunnen geven? Dat is gelijk mijn laatste vraag, want de rest is al gesteld.

De voorzitter: Wethouder Meij.

De heer Meij: Dan wil ik graag het woord geven aan de heer Ernest.

De voorzitter: De heer Ernest.

De heer Ernest: Bij mij weten, die lijn 245 is natuurlijk onlangs omgezet naar lijn 145, uit mijn hoofd. Volgens mij, ik heb daar in ieder geval ambtelijk geen signalen van, dat daar nu acuut iets onder druk staat op lijn 145.

De voorzitter: Duidelijk. Dan gaan we naar de heer Rijsdijk, Partij van de Arbeid. U heeft acht vragen, dus de vraag is ze per drie te stellen.

De heer Rijsdijk: Dat is prima. Ik heb er ook nog steeds acht, voorzitter, om even aan verwachtingenmanagement te doen. De wethouder gaf het al aan, dat het oorspronkelijke plan veel ingrijpender was, maar inwoners die direct aan de route wonen vinden het nog steeds wel ingrijpend. Maar die ingrepen zijn wel anders. Wat betekent dat voor de tijdswinst? Toch ook wat als een voordeel is geschetst van de HOV-route. Wat ik mij ook afvroeg, dat is de tweede vraag, dan is de volledige tijdswinst gerealiseerd. Is dat na de afronding van fase één, is dat al eerder, is dat pas na fase twee? Kan daar iets over gezegd worden? En wat ik mij ook afvroeg, u zegt: we steken dat nu landelijk in, het vluchtstrookgebruik of een vrije busbaan buiten Ridderkerk. Dat klinkt aan de ene kant heel goed, maar dat betekent ook dat heel veel partijen er iets van moeten vinden. Wat is dan het tijdspad, voordat dat gerealiseerd kan worden? Daar ben ik ook wel benieuwd naar. Dank u wel.

De voorzitter: Wethouder Meij.

De heer Meij: Die drie minuten tijdswinst, die geldt nog steeds, dus dat is niet veranderd nu het minder ingrijpend is. Die wordt gerealiseerd na fase één. Die fase één is toch zo robuust dat die drie minuten daar gewonnen wordt. Om aan die vluchtstrook, dat vind ik een lastige. Want ook verbinding, dat duurt ook nog, dat hele gesprek dat is niet zo: drie keer bij elkaar komen en het is ... Dus daar kan ik op dit moment eigenlijk niet veel over zeggen. Ik neem aan dat de druk, als er geen plannen komen voor de Brienoord, gewoon

groter worden, dat die druk groter wordt. Maar ik weet niet, misschien kan ik het ook nog even doorgeven aan de heer Ernest.

De voorzitter: De heer Ernest.

De heer Ernest: Dank u wel. Nou, wij zijn natuurlijk ambtelijk aangesloten bij die MIRT-onderzoeken op Brienoord en de A15. Daar wordt die ook genoemd, daar zal de MRDH hem ook steeds vaker gewoon ook voor het voetlicht brengen. Maar welke termijn daar dan nu aanhangt kan ik ook nu niet aangeven.

De voorzitter: Wethouder Meij weer.

De heer Meij: Ik zit wel bij die overleggen, dus ik kaart het ook wel steeds aan. Want Rotterdam zal natuurlijk het meeste ook gewoon informeel daar natuurlijk bij betrokken zijn, maar omdat Ridderkerk er belang bij heeft zit ik gewoon nu bij die overleggen drie, vier keer per jaar. Dan kan ik de voortgang zien, maar ik weet op dit moment niet hoe de tijdplanning precies is, zo ver zijn ze gewoon nog niet.

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

De heer Rijsdijk: Dank u wel, voorzitter. Daar nog even op voortbordurend. Er kan niet iets gezegd worden over de tijdplanning. Is het wel zeker dat dat op termijn zal gaan gebeuren of is dat ook nog onzeker, los van het tijdpad? Dat als reactie op de antwoorden. Dan zijn mijn andere drie vragen, die staan ook in de stukken, dat die HOV-lijn naar Zuidplein minimaal zes keer per uur zal gaan rijden. In het verleden heeft 146 dat ook gedaan, dat heeft toen een jaar geduurd, omdat het niet rendabel bleek. Hoelang is het gegarandeerd dat die bus in die frequentie blijft rijden? Uiteindelijk is de RET natuurlijk ook geen filantropische instelling. Is dat één jaar, is dat gedurende de looptijd van de overeenkomst? Kunt u daar iets over zeggen? Over het groen. De wethouder gaf aan: als er groen moet verdwijnen, dan zal dat mogelijk verplaatst worden. Maar wij hebben bij het Oosterpark gehoord hoe lastig dat is, dat bleek ook maar voor een paar bomen te kunnen. Dus het is reëel dat groen niet verplaatst kan worden. Moet dan nu eigenlijk niet de uitspraak gedaan worden: als er groen verdwijnt, dan wordt dat gewoon gecompenseerd elders en zo dicht mogelijk bij die locatie? Dan nog even over de halte bij de Staringlaan. Er werd aangegeven: dat staat nog open. Maar de route van de bus is vooruitlopend op de HOV-lijn al wel aangepast en terug van Zuidplein wordt de Staringlaan niet meer aangedaan, dus dat betekent dat mensen die in Drievliet wonen nu door 't Zand moeten en dat hun reistijd met tien minuten is toegenomen. Maar begrijp ik het dan goed dat dat mogelijk nog openstaat en dat dat op een gegeven moment ook nog teruggedraaid kan worden? Dank u wel.

De voorzitter: Wethouder Meij.

De heer Meij: Hoe zeker het is dat die vluchtstrook straks gebruikt mag worden door de HOV-bus, R-net-bus? Nooit honderd procent. Wij brengen dat gewoon in, dus daar moet ik het gewoon even bij houden. Ik zeg wel: ik zit er dus bij, ik mag als wethouder gewoon bij die gesprekken aanwezig zijn met de ambtelijke groep. Zo zit ik trouwens ook – maar dan als toehoorder, omdat we er niet direct mee te maken hebben – bij de A15-verbreding. Omdat we er wel mee te maken hebben, want als dat niet snel genoeg gebeurt dan krijg je ophoping voor de tunnel en dan heeft de afslag Ridderkerk-Zuid daar ook last van, dus daar zit ik ook bij. Dus wat dat betreft zitten we wel dicht bij het vuur, zeg maar. Die frequentie, zes maal per uur. Die zes maal per uur is een R-net-eis. Als die omlaaggaat, dan is de R-net-kwaliteitseis er af. Dus dat kan niet, het zijn de stand alone-bussen die echt dat gewoon moeten rijden. Die kan je ook niet op een andere manier gaan inzetten, want die bussen zien er ook anders uit. Je kan niet zeggen: ik ga wat minder doen, dan kan die elders in

Rotterdam gaan rijden. Dat kan dus niet. Daarom is het ook best prijzig voor de RET, het kost op jaarbasis drie ton extra. Dus die moeten dan ook weer bij de MRDH hun hand ophouden en tegelijkertijd het terug gaan verdienen met meer reizigers. Dus vooralsnog moet dat gewoon zes blijven. Het groen. Ik durf wel te stellen, want u noemde het Oosterpark. Ik had er trouwens vanmiddag overleg over, wij hebben natuurlijk ook afgesproken: wij gaan bomen die er staan en die toch weg moeten, maar die de moeite waard zijn, dik, groot, brede stam, daar komt een heel verplaatsingsplan. Dat kan, omdat er ook plekken zijn die niet direct bij de geluidsscherm te maken hebben. Maar daar komen meer bomen terug dan we er weghalen. Dus ik wil niet zeggen dat dat altijd kan. Het wordt altijd gecompenseerd, laat ik daar mee beginnen, het wordt altijd gecompenseerd. Het liefst in de buurt, dus op de Burgemeester De Zeeuwstraat en anders iets verderop, dus elders. Misschien ook wel meer. We zijn sowieso bezig natuurlijk, ondanks het beeld van het groen, dat het hier maar allemaal gekapt wordt, alleen al met die gratis bomen de afgelopen drie jaar zijn er toch weer duizend bomen door particulieren gewoon in de tuin gezet. Die Staringlaan, daar wil ik toch nog even het woord geven, als de voorzitter het goed vindt, aan de heer Ernest.

De voorzitter: De heer Ernest.

De heer Ernest: Het rapport doet met name natuurlijk uitspraken over de haltes langs de hele route. Vanuit de HOV, die halten blijven, op de Goudenregenlaankruising blijven die bestaan. Ik zag daar ook de Staringlaan, daar durf ik even niks over te zeggen. Daar moet ik even op terugkomen, als dat goed is.

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

De heer Rijdsdijk: Ja, dat is prima, dank alvast. Mijn laatste twee vragen. Er staat ook in het stuk dat er nog onderzoek wordt gedaan naar de effecten van lucht en geluid, omdat het plan natuurlijk best wel impact heeft. Wordt dat gedaan voordat de maatregelen worden genomen of wordt eerst die pilot gestart en wordt dan gekeken wat het effect is voor lucht en geluid? Of wordt geprobeerd om dat van tevoren al goed in kaart te brengen? Mijn laatste vraag, er wordt ook gezegd dat de ontsluitende lijnen er de komende jaren gekeken zal worden hoe die zo goed mogelijk op het HOV afgesteld kunnen worden. De aansluiting is altijd wel een probleem in het openbaar vervoer, dat zien we ook nu met de vershraling die heeft plaatsgevonden en de aansluiting met de metro die was ook niet altijd ideaal, althans, als je de metro naar Den Haag moest hebben. Wat gaan we nu anders doen, dat die aansluiting wel zeg maar goed van de grond komt en waarom moet dat nog jaren duren? Dank u.

De voorzitter: Wethouder Meij.

De heer Meij: Ten aanzien van lucht en geluid, volgens mij zijn dat gewoon rekenmodellen, dus daar wordt aan de voorkant al rekening mee gehouden. Dus wij gaan niet daarna nog een keer checken: klopt het wel? Dat is allemaal natuurlijk gewoon, dat kan je gewoon berekenen, wat een bus aan geluid en aan (niet verstaanbaar) produceert. Dat heeft natuurlijk te maken met: hoe dicht zit die bebouwing erop? Nou, als we normen gaan overschrijden, wat ik niet verwacht, want anders gaan ze dat plan niet maken, dan zullen er maatregelen moeten worden genomen qua isolatie, denk ik. Maar die lucht- en geluidsnormen zijn aan de voorkant berekend en die verschillen natuurlijk op verschillende plekken op die route. De aansluiting met de ontsluitende buslijnen. Dat zijn natuurlijk vooral bij de Riederborgh en volgens mij bij de sporthal Drievliet, dat zijn de drukke punten en ook de overstappunten. Waarom er nog zo lang op gewacht moet worden, dat wil ik ook, als het goed is, nog even doorgeven aan de heer Ernest.

De voorzitter: De heer Ernest.

De heer Ernest: De discussie over de ontsluitende buslijnen wordt voornamelijk gevoerd via de vervoerplanprocedure van de MRDH, dus die hebben daar een vaste frequentie in. Dus op basis daarvan zullen we dat ook altijd blijven aandragen bij de MRDH. De wethouder heeft het al gezegd, er zijn een aantal overstappunten vanuit de ontsluitende lijnen op de HOV-lijn. Dat kun je ook zien als een stuk first and last '...' als je echt nog verder met de bus de woonwijk ingaat. Net als overigens de andere first and last maatregelen op het gebied van fietsers en voetgangers geldt dat net zo goed voor de ontsluitende buslijnen die goed moeten kunnen aansluiten op die HOV-lijn. Dus die aandacht blijft er volgens mij gewoon in de vervoerplanprocedure.

De voorzitter: De heer Rijdsdijk, Partij van de Arbeid, voldoende beantwoordt? Dan gaan we naar vragen van mevrouw Van Nes. U gaf aan er twaalf te hebben. Graag per drie.

Mevrouw Van Nes-de Man: Ja, dank u. Allereerst een vraag, een wat algemene. Wij gaan nu niet die tidal flow doen, wat in mijn beleving een eis was van de MRDH voor die R-net-bussen. Ik zie de wethouder nee schudden. Dus in ieder geval, en het verhaal dat blijft voor MRDH gewoon overeind, die gaan straks niet zeggen: je doet niet die tidal flow, dus dat ... Oké. Dan bij die rotondes, het is me nu iets duidelijker hoe dat gaat, bij die rotondes, met name op de Vlietlaan, die liggen behoorlijk dicht op elkaar. Dan krijg je zo'n invoegstrook, zo'n passeerstrook voor de bus van zestig meter ofzo, als ik het net goed hoorde. Dan heb je dus een heel klein strookje niks en dan begint die strook weer. Dus dan heb je toch bijna heel de Vlietlaan dat je drie banen breed krijgt? Er ligt een vrijliggend fietspad, er liggen groenstroken. Ja, het staat ook in de stukken, daar moet aardig wat voor gebeuren. Maar het rijgt zich dan toch bijna aaneen? Ik heb het niet opgemeten, dat kan ik nog wel gaan doen. Dat was een vraag. Is er zicht op hoeveel mensen er nu met de bus gaan en wat dan de verwachting, de prognose is zoveel meer met die HOV, dat is allemaal erg vaag. Maar zijn er nu tellingen, hoeveel mensen er met de bus gaan? Als het gaat over kijken welke rotondes je aan gaat passen? Dat zijn drie vragen. Die anderen staan ergens ...

De voorzitter: Wethouder Meij.

De heer Meij: Die tidal flow is nooit volwaardig geweest. Dat was toen een gedachte, om op die bus op die manier, zoals op de Rotterdamseweg, snel erlangs naar die rotonde. De uniformiteit is veel belangrijker, maar het is nooit een voorwaarde geweest en daar komt de MRDH ook gewoon niet op terug. De MRDH mag alleen pinnen, zeg maar. Het is echt met de RET en de stuurgroep die over die HOV-route gaan. U noemt de rotondes Vlietlaan, maar die zitten niet in het plan, dat zit pas in fase twee. Daar zitten we dus pas 2035, dus dat is nu niet aan de orde en over vijftien jaar moeten we gewoon dan kijken hoe de wereld eruitziet. Maar dan, ik weet ook niet precies hoe lang die Vlietlaan is, maar dan komen ze natuurlijk wel dichterbij elkaar dan op de ... Maar de eerste vijftien jaar is daar geen sprake van, dus voor die bewoners hoeven er geen zorgen te zijn. Zicht op de hoeveelheid instappers. Ik weet alleen dat voor corona die spitsbussen altijd redelijk vol zaten, juist omdat dat mijden en dat spreiden waar we nu op inzetten ook binnen de metropool, dat werkt niet: zelfs scholen beginnen allemaal weer om half negen, kwart over acht, werknemers ook. 's Morgens is die spits nog steeds het grootst, je ziet wel in de avondspits dat dat nog wel spreidt, dat mensen eerder of later weggaan. Maar 's morgens beginnen ze allemaal op hetzelfde tijdstip. Door corona is dat natuurlijk enorm gedaald, naar dertig procent. Nu hoor ik gisteren dat we zitten nu op een soort plateau van zeventig procent. We weten niet wat er morgen natuurlijk weer gaat gebeuren, dus het is nu natuurlijk heel lastig. Maar de prognoses van R-net-bus, want die rijden nu wel in heel Nederland, is de verwachting dat ze hier over een aantal jaar, of vijftien, plus vijftig groei.

De voorzitter: Mevrouw Van Nes, Burger op 1.

Mevrouw Van Nes-de Man: Zegt u vijftien of vijftig? Ik verstond het niet. Oké.

De voorzitter: Mevrouw Van Nes, u kunt gelijk de andere vragen stellen.

Mevrouw Van Nes-de Man: Ja, ik moet even kijken, want het gaat beetje raar met mijn iPad vandaag. Die is nou helemaal verschoven, ik krijg hem ook niet terug. Het betrekken van de inwoners hierbij. Op een gegeven moment staat er in de verdiepingsstudie HOV: eerst wordt een voorlopig ontwerp gemaakt, het definitieve ontwerp, het bestek en dan worden bewoners erbij betrokken. U gaf zelf al aan: we hebben ze – ik lees eventjes – bewust niet betrokken bij de eerste plannen, want die waren zo ingrijpend, dan hadden we een heleboel kritiek gekregen. Die eerste plannen, die zijn natuurlijk echt niet gedeeld met mensen, die waren voor de raad zelfs een zoekplaatje. Gaat het nu wel echt heel anders? Worden mensen echt vooraf, voor de ontwerpfase, betrokken? De verbindingsweg, daar is genoeg over gezegd. En verkortingsstijd had ik al gevraagd, van de A15. Het valt mee.

De voorzitter: Het valt mee met 'dit was de laatste', of?

Mevrouw Van Nes-de Man: Ja, mijn hele spul is verschoven, dus het is ... Ik zou het bijna kunnen laten zien, maar ik snap er niks meer van. Dat was vanmiddag al zo. Nou, laat het maar even zo, anders dan doe ik ze wel schriftelijk, want dit wordt erg lastig.

De voorzitter: Dat wilde ik voorstellen, ja. Ik denk dat dat dan een goede is. Dus de vragen die nog gesteld zijn, wethouder Meij, kunt u die beantwoorden?

De heer Meij: Ja. Even de suggestie wegnemen dat omdat die eerste plannen zo ingrijpend zijn, dat wij maar niet geparticipeerd hebben. Dat heeft natuurlijk geen enkele rol gespeeld, maar die eerste plannen, je ziet hoe het alweer aangepast is. Dus je zet half Ridderkerk op zijn kop bij wijze van spreken om daar te zeggen: ja, dat is toch anders. Dit is nu een voorlopige schets, want we gaan natuurlijk naar een – hoe noem je dat? – een voorlopig schetsontwerp. Dit is eigenlijk een pre-voorlopig schetsontwerp. De route staat natuurlijk wel vast, van die buspasseerstrook, dat staat ook gewoon vast. De rotondes blijven intact, dat staat ook vast. Maar het moet wel allemaal precies ingepast worden: waar precies? Daar worden de inwoners bij betrokken, dus als dit plan doorgaat eind november, dan gaan we zo gauw mogelijk weer echt die schets hebben, gaan we gewoon de inwoners ook uitnodigen, om dat met ze te bespreken. Tuurlijk, daar zijn ze niet blij mee, want die willen het misschien liever helemaal niet, maar we gaan ze er wel bij betrekken.

De voorzitter: Mevrouw Van Nes, wilt u daarop reageren of is dat duidelijk?

Mevrouw Van Nes-de Man: Nee, dit is duidelijk. Dan heb ik nog één vraag die ik er zo kan vissen, het gaat over die aanpassingen van die VRI's op de Verbindingsweg. Die zijn nu splinternieuw en als ik het nou goed lees moet er nog een heleboel geld bij om ze nog aangepast te krijgen. Is dat niet gelijk op voorhand meegenomen?

De voorzitter: Wethouder Meij.

De heer Meij: Die verkeerslichten zijn helemaal geschikt gemaakt voor die VRI, dus daar hoeft niks aan veranderd te worden, alleen de software moet er ingebracht worden. Maar dat ga je natuurlijk pas doen als de raad toestemming geeft. Trouwens, uw tweede punt is nog niet aan de orde geweest: de MRDH moet ook hun toestemming geven. Het is een tweetrapsraket, maar die bewust naar de raad, we gaan niet het MRDH laten

stemmen over iets als de raad daar nog niet akkoord op heeft gegeven. Maar dan pas wordt die software er ingepast en daar hoeven die verkeerslichten niet, eigenlijk alleen maar, het wordt er ingeplugd, zeg maar.

De voorzitter: Zijn er verder nog vragen vanuit de commissie over dit agendapunt? Nee? De inzet was ter debat naar de raad, ik neem aan dat de commissie zich daar nog in kan vinden. Eerste termijn, ik zag CDA al vijf minuten. Was dat? Ik zie Partij 18PLUS drie minuten. ChristenUnie drie minuten. Dan doen we eerste termijn vijf minuten, totale behandeltijd negentig minuten.

De heer Rottier: Voorzitter, ik heb het idee dat 75 misschien ook wel genoeg is.

De voorzitter: Als de commissie denkt het in 75 minuten te halen is dat ook ... Maar ik zie wat twijfel. De heer Piena, VVD.

De heer Piena: Nou, als de SGP van spreektijd afziet moet het wel lukken.

De voorzitter: De heer Rottier, SGP.

De heer Rottier: Ik heb een vinger opgestoken voor drie minuten, dus dan zijn er nog 72 over voor andere activiteiten.

De voorzitter: Nee, ik denk dat we toch voor negentig minuten moeten gaan. Ja, ik denk dat we voor negentig ... ChristenUnie, de heer Kooijman.

De heer Kooijman: Ik wou toch zeggen: dan hebben we die drie minuten tijds winst alvast te pakken.

De voorzitter: Nee, voor negentig minuten ter debat naar de raad. Ik stel even voor ook om – voordat we naar het volgende agendapunt gaan – even tien minuutjes te schorsen. Dus dan gaat de vergadering om 22:25 uur weer verder.

Schorsing

De voorzitter: Ik vraag jullie weer op de plaats te gaan zitten.

6. Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid Ridderkerk

De voorzitter: Dan gaan we starten met agendapunt 6. We hebben nog best wel een volle agenda, dus laten we er proberen met zijn allen een klein beetje vaart in te houden, voor zover dat lukt. Agendapunt 6, Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid Ridderkerk. Aangeschoven zijn wethouder Meij, de heer Torbijn en mevrouw Bellaart. Inzet is ter debat, kan de commissie zich daarin vinden? Ja. Dan geef ik het woord aan wethouder Meij.

De heer Meij: Ja, nogmaals een compliment voor de lange zit, aandacht en de stukken lezen, want nou komt er natuurlijk weer een belangrijk stuk waar je toch ook weer alle tijd aan hebt besteed om het voor te bereiden. Ik zal de inleiding wat korter houden dan die hier op papier staat. Iedereen wil zich op een prettige en veilige manier verplaatsen en 's avonds weer ongedeerd thuiskomen. Echter, de verkeersveiligheid in Nederland is de afgelopen jaren verslechterd. In 2018 waren er 678 verkeersdoden te betreuren, waarvan 53 in de metropoolregio. Daarnaast raakten er ruim 20.000 mensen gewond in Nederland, waarvan er 4300 in de metropoolregio. Landelijk is ingezet op het SPV, het Strategisch Plan Verkeersveiligheid, met mevrouw Van

Nieuwenhuizen toen nog. De kern luidt: naar nul slachtoffers via risicogestuurde aanpak. Wat ik net al vertelde: de fietsers zijn inmiddels de grootste groep verkeersslachtoffers. Als gemeente gaan we inzetten op twee zaken: verbeterde verkeersstructuren, maar ook die gedragsbeïnvloeding. Ridderkerk staat op plaats 13 van de 23 MRDH-gemeentes qua aantal verkeersslachtoffers per 10.000 inwoners. Zo kun je het toch een beetje vergelijken met Rotterdam en wat kleinere gemeentes uiteraard als Ridderkerk, dus we zitten in de middenmoot. Dus er zijn nog genoeg plekken, in dit geval om lager terecht te komen natuurlijk. Onze buurgemeenten, zeg ik dan maar even, misschien een beetje flauw, maar Barendrecht staat wat hoger op de lijst, dus die hebben ook nog wel een slag te maken dus. Totaal in 2018 51 verkeersslachtoffers per 10.000 inwoners, in totaal was het dus bijna vierenhalf keer zoveel. Dus we staan er niet slecht voor, maar nogmaals, als we naar nul verkeersslachtoffers willen, dan is er nog een hele stap noodzakelijk. Dus er is een nieuwe impuls nodig en daarom ben ik ook heel blij met deze Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid. Het is een verzameldocument geworden, waarin onze aanpak wordt toegelicht en aangegeven precies wat we gaan doen. Daar wou ik het maar even bij laten, voorzitter.

De voorzitter: Zijn er vragen vanuit de commissie. Ik zie de VVD. Hoeveel vragen?

De heer Piena: Drie, voorzitter.

De voorzitter: Het CDA, de heer Rijsdijk. De heer Rijsdijk, acht. Mevrouw Van Nes, hoeveel vragen heeft u? Dan starten we met de vragen van mevrouw Van Nes, vier vragen.

Mevrouw Van Nes-de Man: Dank u wel. U heeft het over de verkeersslachtoffers in Ridderkerk, 51 slachtoffers per 10.000 inwoners, als ik dat goed begrijp. Dus wij hebben hier ruim 225 verkeersslachtoffers in Ridderkerk per jaar? Maar dat zijn dan, en hoeveel – het is natuurlijk wel een vervelende vraag – maar hoeveel dodelijke verkeersslachtoffers zijn dat dan? Hoeveel aanrijdingen zijn dat?

De voorzitter: Wethouder Meij.

Mevrouw Van Nes-de Man: Zal ik ... Ja? O.

De heer Meij: We hebben het hier over aanrijdingen waarbij er toch een bepaalde kwetsuur is, dus geen dodelijke, dat weet ik niet uit mijn hoofd, maar dat is heel beperkt, het afgelopen jaar dus niet. De laatste keer dat ik het weet was die oude meneer op de Rijnsingel die overstak en werd aangereden door een auto die die overstekende inwoner niet gezien heeft. Maar dan praten we denk ik al bijna over twee jaar geleden. Nee, het zijn echt zeg maar kop-staartbotsingen, fietsers die aangereden worden, soms ook eenzijdige ongelukken.

De voorzitter: Mevrouw Van Nes, kunt u gelijk alle andere vragen stellen?

Mevrouw Van Nes-de Man: Dat idee heb ik ook al. Die gedragsbeïnvloeding waar u het over had net ook, gaat het dan alleen over de gedragsbeïnvloeding op de automobilisten? Want ik vind dat de fietsers, die hebben links- of rechtsom gewoon ook een eigen verantwoording en het kan toch niet zo zijn dat die overal maar kriskras doorheen zwabberen en doen en allerlei verkeersgedrag, wat we natuurlijk in Rijssoord met name best wel zien, dat dus echt overal ingezet wordt: de automobilist moet – ook dat is in Rijssoord – die automobilist moet dertig, die moet achter de fietsers blijven. Altijd fietsers, de fietsers, maar ligt er ook een gedragsbeïnvloeding bij de fietsers. Wij hebben nog geleerd: met twee naast elkaar, tenzij er een auto komt. Als wij nu nog samen ergens fietsen, echtgenoot en ik, oude generatie uiteraard, dan gaan we gelijk achter elkaar fietsen en dat blijven we doen als het druk is. Dat zie je tegenwoordig nauwelijks meer. Dus

gedragsbeïnvloeding, gaat u dat doen bij zowel de fietsers als bij de automobilisten? Het aantal verkeersslachtoffers had ik gevraagd.

De voorzitter: De heer Piena, VVD.

Mevrouw Van Nes-de Man: Ik laat het even hierbij.

De voorzitter: De heer Piena, VVD.

De heer Piena: Nou, voorzitter, ik dacht: ik doe even stapelend mijn vraag. Maar ze heeft het al gevonden, dus.

De voorzitter: Wethouder Meij.

De heer Meij: Gedragsbeïnvloeding gebeurt meestal, dus zeg maar als je het wat anders zegt, gewoon door verkeerseducatie, dat gebeurt op scholen. Met name, kijk, in Ridderkerk – dat bleek ook uit dat analysedocument waar ik net die cijfers uitgehaald heb van de metropool – zijn het hier vooral de 16-, 17-jarigen. Ook wel de leerlingen, de kinderen daaronder, maar de 16-, 17-jarigen scoren hoger gemiddeld qua aantal verkeersslachtoffers vergeleken met vergelijkbare gemeentes. Dus die groep, die net niet volwassen genoeg is om al te kunnen autorijden en misschien net wel te stoer is voor de fiets en denkt veel te kunnen doen, die groep is relatief vaak dus betrokken bij verkeersongevallen. Die moeten we bereiken gewoon via school. Dus de bekendste programma's zijn School op SEEF, dat is de basisschool, en TotallyTraffic is dacht ik voor de middelbare school. Maar voor die groep wordt een nieuw programma ontwikkeld, om echt ook voor die groep filmpjes, het moet natuurlijk aantrekkelijk gebeuren, het kan ook gebeuren via gesprekken daarover. Maar daar wordt een nieuw programma voor ontwikkeld op scholen. Voor automobilisten weet ik het eigenlijk niet, want dat was ook een vraag dacht ik van de ChristenUnie: we hebben het altijd maar over die fietsers, dat doet u ook, maar het zijn uiteindelijk toch de auto's die fietsers aanrijden op rotondes, waar ze voorrang hebben. Natuurlijk moeten ze dat allemaal niet te snel doen, je moet geen voorrang nemen, maar die automobilist, het gaat ook om het gedrag van die automobilist: hoe kunnen we die nou beïnvloeden? Dat is gewoon een taaier verhaal, want hoe bereik je die? Die gaan gewoon naar huis en ik vertelde vanmiddag nog, toen ik naar huis liep vanmiddag van het gemeentehuis, dat ik gewoon bij de Lijster – echt op zo'n woonerf, vijftien kilometer – gewoon van de sokken gereden werd. Ik liep hem nog achterna, maar goed, hij verdween toch weer. Daar moet je echt, je moet je infra dus heel erg aanpassen, dat hij zich dat ook niet meer kan permitteren, dus daar moeten dan ook soms, ik denk ook op die plek moet er gewoon een drempel komen. Dat is dertig meter en dan denk ik: ja, misschien moet daar wel iets meer gebeuren dan dat je zo'n lange strook hard kan rijden. Maar gedragsbeïnvloeding, dat is natuurlijk ook heel belangrijk voor automobilisten.

De voorzitter: Duidelijk. De heer Kooijman, ChristenUnie.

De heer Kooijman: Het zou best een interessant debatpunt kunnen worden met mevrouw Van Nes, maar dat bewaren we dan voor de raad. Maar ik had wel inderdaad een vraag gesteld over educatie richting automobilisten en ik kreeg als antwoord dat er wel in het mobiliteitsplan in ieder geval budget is opgenomen voor dergelijke campagnes. Ik vroeg me even af: waarom is dat dan eigenlijk geen onderdeel van een verkeersveiligheidsprogramma en hoe moet ik dat verschil dan zien?

De voorzitter: Wethouder Meij.

De heer Meij: Ik ben ook portefeuille Verkeersveiligheid in de MRDH. Ik heb die programma's nog niet gezien. Alles gaat inderdaad op de fietsers, voetgangers, wel de oudere automobilist, dat die weer zijn rijvaardigheid kan opvijzelen. Maar een agressieve automobilist die altijd de grens opzoekt, als hij hard kan, dat hij ook hard gaat, ik heb daar nog geen programma's voor gezien. Maar ik kijk ook even naar mijn twee, mijnheer Torbijn of mevrouw Bellaart.

De voorzitter: Mevrouw Bellaart.

Mevrouw Bellaart: Ja, tot nu toe zijn er nog niet zo heel veel programma's en wij proberen gewoon aan te haken op wat het ROV Zuid-Holland doet en wat de MRDH doet. Wat de wethouder net aangaf over de middelbare scholieren: wij maken gebruik van Team Alert, die benaderen zelfs de scholen. Dat is nu redelijk vrijblijvend en wij willen daar als gemeente echt wel de hand in gaan nemen om bepaalde doelgroepen echt beter te bereiken, zoals die 16- en 17-jarigen.

De voorzitter: Duidelijk. Dan gaan we naar de vragen van de VVD, de heer Piena. U had drie vragen.

De heer Piena: Dank u wel, voorzitter. Eerst een compliment: het was een goed leesbaar stuk en als je af en toe kritisch bent mag je ook weleens ergens dankbaar voor zijn. Dank daarvoor. Ondanks dat het goed leesbaar was heb ik toch een vraag over de afbeelding 4 en 5 op pagina 25 en 26. Ik heb de wethouder al iets horen noemen van een jaartal, maar zijn deze ongevallen die hier getoond zijn, is dat per jaar of is dat een bepaald jaartal dat hier als voorbeeld is genomen aan de hand van de MRDH-rapportages? Tweede punt is, we hebben net gezegd dat het gedrag van de automobilist heel belangrijk is, zeker bij rotondes. Maar er wordt ook gezegd dat de reclame langs de weg een gevaar is, de afleiding. Wat mij verbaast is dat wij allerlei zaken regelen, met het gevaar, ik begrijp dat straks heel veel politieke partijen ook tijdens de verkiezingen van die borden langs de weg gebruik gaan maken, maar toch is de vraag: waarom krijgen wij van dit college geen voorstel om van die reclame af te komen? Want nogmaals, wij faciliteren dit en als dit nu zo'n groot gevaar is zou dit de meest makkelijkste weg zijn om alles veiliger te maken. Dan het derde punt, en dat gaat toch weer om de fietsers en het gedrag van de fietsers. We gaan straks weer een rotonde aanpassen bij de Voorweg. We gaan dat niet voor het eerst doen, we hebben dat ook bij De Fakkels gedaan en er zijn nog wel een aantal zaken. Elke keer komt er weer naar voren: het is het gedrag van de fietsers die zich niet houden aan de verkeersregels. Wanneer gaan we nu eens handhaven dat iedereen zich aan die verkeersregels houdt? Voor de automobilisten vinden wij dat een vanzelfsprekendheid, maar bij de fietsers zeggen we: ach, wat een kwetsbare groep, we gaan alles maar aanpassen. Nogmaals, wij zijn niet tegen een rotonde, maar wel dat er zo gemakkelijk omgegaan wordt met het feit dat fietsers zich niet aan de regels houden. Hoe staat de wethouder hier tegenover?

De voorzitter: Wethouder Meij.

De heer Meij: Dat is alleen voor de eerste vraag, want ik heb niet even de stukken nu voor me, dus ik kijk even naar mijn twee ambtenaren, of ze dat wel kunnen zien.

De voorzitter: Mevrouw Bellaart.

Mevrouw Bellaart: Ik durf het jaartal niet te zeggen, maar dat kunnen we wel voor u opzoeken. Wij krijgen gewoon één keer per kwartaal of één keer per periode krijgen we een (niet verstaanbaar) rapportage van de MRDH waar deze gegevens instaan en daar komen ze uit. Het jaartal kunnen we later kenbaar maken.

De voorzitter: Wethouder Meij.

De heer Meij: Uw tweede vraag ging over de reclameborden, maar ook bij die rotondes staat ook weleens reclame. Ik heb natuurlijk weleens aangekaart hier: je kan daar dan niet goed overheen kijken soms, maar goed, het levert geld op. Ik denk dat het misschien ook een vraag vanuit de raad zou moeten zijn, misschien moet u daar nog weleens over nadenken bij de raadsbehandeling of dat onderzocht moet worden, wat daar de inkomsten van zijn. Dan kan het college of een raad zelf wel de afweging maken. Ik snap uw punt, ik snap echt uw punt. Dat leidt af, maar het zijn natuurlijk ook forse inkomsten voor de gemeente. Uw derde vraag ging over fietsen op de Rijkstraatweg en de Voorweg, die rotonde. Het lastige is dat de politie verkeerscontroles en verkeerscontrole op verkeersdelicten heeft geen prioriteit, dat is echt gewoon ontzettend lastig. Alleen politie kan fietsers bekeuren, dat kunnen boa's niet. Daar zijn we wel mee bezig, om te kijken of ze die bevoegdheid kunnen krijgen, maar die politieagenten, daar is het gewoon niet urgent genoeg voor. Want ik zie dat natuurlijk ook gebeuren. U noemt nu daar wel die fietsers, maar automobilisten kunnen er natuurlijk ook wat van. Dus het is echt dat samenspel. Maar als de politie ontbreekt in die handhaving, alleen maar flitspalen, dan is dat inderdaad niet ... Want een staande-houding, dat blijkt ook uit ervaring, is het meest effectief. Daar schrik je van, dan laat je het wel even uit je hoofd om die overtreding weer te begaan, maar een bon laten heeft gewoon minder effect.

De voorzitter: Duidelijk. De heer Piena, VVD.

De heer Piena: Dank u wel, voorzitter. Het laatste, u refereert zelf aan de boa's. Het kan wel een afschrikkend effect hebben, als daar gewoon eens een keer controle is of als er mensen toezicht houden. Ik zie dat daar een ander zo komt, maar ik ga even heel stiekem door gauw met de volgende nog dan. De wethouder geeft aan: laat de raad maar komen met een voorstel over die reclameborden. Er ligt hier een heel veiligheidsplan, noem ik het haast, voor het verkeer. Dan snap ik niet waarom dat er niet in meegenomen is. Ja, het kost geld, maar alle maatregelen die hierin staan kosten tonnen. Want dan zou ik ook wel graag een voorstel eigenlijk willen zien van: wat kost het dan om die reclameborden weg te halen en of wij dat dan dat waard vinden als raad zijnde of als gemeente. Nu legt u het eigenlijk op het bordje van de raad. Ik wil die uitdaging best aannemen, maar ik had het toch wel graag andersom gezien. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter: Uw punt is duidelijk. Mevrouw Bellaart, u wilde nog wat beantwoorden?

Mevrouw Bellaart: Ja, ik weet dat er dit jaar wel bij het begin van het schooljaar op verschillende rotondes gecontroleerd is door de politie op het in de juiste richting rijden van de rotondes. Bijvoorbeeld bij de Kievitsweg, Randweg, net bij de kruising bij de Populierenlaan, daar hebben ze echt controles uitgevoerd. Ik weet niet hoe frequent, maar ze doen het dus wel.

De voorzitter: De heer Piena, VVD.

De heer Piena: Ja, voorzitter, dat is mij bekend. Ik heb kinderen nog op school zitten, dus die worden ermee geconfronteerd. Maar we hebben het nu even specifiek over de rotonde die we willen gaan aanleggen, bij de Voorweg, sorry, Rijkstraatweg. Daar wordt dus blijkbaar geconstateerd dat dagelijks groepen scholieren zich niet houden aan dit fenomeen. Dan moeten we dat niet zomaar voorbij laten gaan, daar moeten we dan toch een stukje handhaving op zetten of controle of misschien op de scholen voorlichting. Het is te makkelijk om te zeggen: we gaan de oplossing voor de scholieren zoeken. Wij hebben een gezamenlijke verantwoordelijkheid om veiligheid in onze gemeente te hebben, dus het ligt niet alleen bij de automobilist, maar ook bij de overige

verkeersdeelnemers. Dat zou ik graag meer benadrukt willen zien, dat we het gezamenlijk moeten doen en dat in ieder geval iedereen zich aan die verkeersregels moet houden.

De voorzitter: Duidelijk. Het gaat natuurlijk ook ter debat, dus daar is het ook wel voor bedoeld. De heer Piena, VVD.

De heer Piena: Voorzitter, het debat voer ik met mijn collega's en niet met de wethouder, dus dat is altijd een lastig fenomeen.

De voorzitter: Aan het eind stelde u geen vraag. Wethouder Meij.

De heer Meij: Uw punt is duidelijk en ik snap hem ook. Kijk, ik heb nog geen signalen gekregen dat die verkeersborden inderdaad tot ongelukken geleid hebben. Het gebeurt meestal dus bij kruispunten, waar de snelheid ... Maar het is gewoon een punt, en ook fietsers, bij dat punt. U heeft gewoon gelijk, want infra is de bedoeling juist om ze zo in te richten dat je eigenlijk die fouten niet kan maken. Dat is dan die rotonde, dan ben je gedwongen, dan kan je niet meer rechtdoor, wat ze nu doen. Maar gedragsbeïnvloeding hoort er natuurlijk ook bij, dat is één van de drie onderdelen, naast handhaving. Dus met die leerlingen praten, als ze natuurlijk vaak uit de Alblasserwaard komen en naar Rotterdam fietsen, dus doe je dat als Ridderkerk? Maar uw punt is duidelijk.

De voorzitter: Dan gaan we naar de vragen van het CDA. De heer Meinders.

De heer Meinders: Dank u wel, voorzitter. Zoals de wethouder al zei: een belangrijk onderwerp, verkeersveiligheid. Het is weer wat anders dan een nieuwe naam verzinnen voor het gemeentehuis, maar dat terzijde. Een paar vragen. Dank u wel ook voor de snelle beantwoording van de twaalf vragen vanuit het CDA. In de eerste plaats, we hadden het erover dat verschillende fietspaden op dit moment eigenlijk te smal zijn voor het nieuwe verkeer, waaronder ook de elektrische fietsen, allemaal snelgaand. Neemt u ook dan mee de, wanneer er weer nieuwe fietspaden aangelegd worden, dat ook die weer een stuk breder worden gemaakt, ook voor het nieuwe verkeer wat daarop gaat, zodat het aantal ongelukken daar verminderd zal worden? De tweede vraag die we hebben betreft de fietslichtcampagne voor scholieren. U geeft hier aan dat de MRDH heeft hier het initiatief en de ANWB werkt er ook mee, maar heeft u in beeld hoe vaak dat gebeurt per jaar? Wordt er ook actief, aan het begin van het schooljaar, maar ook wel wanneer het donker wordt, ook extra die lichtcampagne uitgevoerd? De derde vraag: we hebben het al een beetje gehad over het handhaven. Wat duidelijk uit het stuk naar voren komt is dat te hard rijden, het gebruik van alcohol en het gebruik van drugs een ontzettend groot risico is voor in het verkeer. Dan lezen we dat eigenlijk in dit jaar, 2021, nog geen één keer een controle is geweest op zowel alcohol als drugs. Dat rijmt niet een beetje bij ons. Kunt u aangeven waarom dat niet gedaan is en of u ook bij de portefeuillehouder Veiligheid kan vragen of dat zo'n controle juist wel kan gebeuren hier in Ridderkerk. Dat zijn de eerste drie vragen, voorzitter.

De voorzitter: Yes. Wethouder Meij.

De heer Meij: Uw vraag over te smalle fietspaden, dat is inderdaad één van de oorzaken ook. Bij nieuwe fietspaden gaan we dat inderdaad doen, dus dan moet het inderdaad ook breder. Die campagne voor de fietsverlichting, volgens mij heeft de Fietsersbond laatst weer hier op zaterdag een hele dag of een hele morgen gestaan om fietsverlichting te controleren en ook zelf te repareren en lampjes erin te stoppen die het wel doen. Ik weet, toen ik nog op school zat, dat bij het begin van die donkere periode de wijkagent met een aantal andere politiemensen gewoon bij het kruispunt bij de Populierenlaan stonden om leerlingen eerst te

waarschuwen en soms ook meteen een bekeuring. Die waren dan natuurlijk helemaal in alle staten, want dat was meteen natuurlijk 75 euro. Dus het gebeurt wel. Of het heel frequent gebeurt weet ik niet, maar in ieder geval wel als het zo een beetje donker gaat worden en je dus bijna niet meer zichtbaar bent. Het handhaven, ik vind dat ook een probleem, want u zegt terecht, wat ik net zei: het gebeurt wel, wat net mevrouw Bellaart zei. Maar echt alcoholcontroles, ik heb ze in geen jaren gezien, dat je allemaal staande wordt gehouden en dat je in de vluchtstrook moet staan. Er werden er een paar uitgehaald en dan moest je blazen. Ik ga er niet over, de burgemeester ook, denk ik, deels niet, want we zitten natuurlijk in een politieregio. Maar ik kan u wel zeggen dat ik dat nog een keer aan de burgemeester zal vragen, om daar misschien nog eens op aan te dringen. Maar ik zei net: er zijn zoveel andere afwegingen, de politie zit niet altijd op sterkte, heeft ook een heleboel andere dingen te doen. Dit heeft helaas niet zo'n hoge prioriteit. Maar ik ga het vragen.

De voorzitter: De heer Meinders, CDA.

De heer Meinders: Dank u wel, voorzitter. En dank aan de wethouder dat die dit onder de aandacht wil brengen bij de betreffende portefeuillehouder. De volgende vraag, en dat ging over het aantal kilometers waar je mag rijden langs scholen, dus bij die schoolzones. We hebben daar gevraagd: is het mogelijk om tien of vijftien kilometer te gaan rijden? In de beantwoording geeft u eigenlijk aan dat u dat niet overweegt als college en dat u u daar ook niet wil inzetten, maar wij zien wel bij andere gemeentes dat het wel gebeurt, juist om dat soort zones te doen. Kan u aangeven waarom u als college hierop niet wil inzetten? De tweede vraag die ik nog heb, en ik hou het ... Nee, nog een paar. De tweede vraag die ik heb gaat over de mobiele flitspalen. Wij hebben als CDA er ook eerder artikel 40-vragen over ingediend, omdat dit initiatief onder andere was in Rotterdam en Tilburg. U heeft op die beantwoording van die vragen, dat is alweer in september 2020, gezegd dat u gaat onderzoeken als college of en wat we daar dan mee kunnen, of we ook mee kunnen doen. Nu lees ik in de beantwoording dat we als Ridderkerk het op de voet volgen. In hoeverre heeft de gemeente Ridderkerk actief contact gezocht bij de verschillende gemeentes en Openbaar Ministerie om mee te doen met die mobiele flitscamera's? Want dat zie ik niet terug in de beantwoording. De derde vraag die ik nog heb, en misschien een wat bredere, we zijn al heel lang bezig met bijvoorbeeld het veiliger maken van zebrapaden. Ik begrijp dat dat een doorlopend proces is, maar we zijn de afgelopen vier jaar ermee bezig, de vier jaar ervoor ook. Hebben we iets van een ijkpunt, dat wij denken: wanneer hebben we alles in beeld, wanneer hebben we nou alle zebrapaden ook daadwerkelijk veilig gemaakt? Want ik kan me nog heel goed herinneren over de discussies vijf jaar geleden dat er een hoop zebrapaden niet wit genoeg waren, niet duidelijk. Die problemen ervaren we op dit moment nog steeds. Wanneer hebben we nou een keer het punt bereikt dat we dus betreffende het aantal zebrapaden, even dat specifiek, alle zebrapaden in Ridderkerk nu veilig zijn? Als ik er nog eentje aan toe mag voegen, een korte, voorzitter, vierde vraag. We zien ook steeds meer het verkeer, dat heeft de wethouder ook al gezegd, steeds meer overlast van vrachtwagens in Ridderkerk. In hoeverre wordt die overlast en ook de gevaren die die met zich meebrengen meegenomen in dit voorstel? Dat waren ze alle vier, voorzitter. Dank u wel.

De voorzitter: Dan heeft mevrouw Van Nes nog een stapelende.

Mevrouw Van Nes-de Man: Dank u, voorzitter. Die veiligheid op die zebra's, we kennen allemaal, denk ik – volgens mij zit die ook in Hendrik-Ido-Ambacht – de ledverlichting in het asfalt, die oplicht als er iemand op de zebra gaat lopen. Er wordt best veel geld aan zichtbaarheid van zebrapaden gestoken, is er ook niet een mogelijkheid om daar eens naar te kijken? En misschien ook met Ambacht even te overleggen hoe dat daar in de praktijk uitpakt.

De voorzitter: Wethouder Meij.

De heer Meij: Die vijftien kilometer. Kijk, we gaan nu inzetten op uniforme schoolzones. Dat betekent: daar gaan we met die scholen over praten. Volgens mij is vijftien kilometer ook niet handhaafbaar, dus ook daar, je moet het eigenlijk zo inrichten dat die scholen en die leerlingen daar veilig naar toe kunnen lopen of fietsen of gebracht kunnen worden, maar de politie komt daar niet. Een aantal scholen staan echt op de nominatie om daar goed, meteen mee te beginnen, omdat die langs een vijftigkilometerweg liggen, onder andere dacht ik ook De Piramide. De mobiele flitspaal. Dat is echt een pilot, je kunt niet je vinger opsteken. Ik durf niet te beweren, ik denk, maar misschien als ik eerlijk ben, dat we niet echt direct contact gezocht hebben. We volgen dat, want er moet eerst op geëvalueerd worden, het is heel bijzonder. Het is ook heel kostbaar, want je moet ook gewoon alles aanleggen op die plek en dat ga je dan later weer weghalen. Dus we gaan natuurlijk eerst kijken: wat is de opbrengst als je het maar een tijdje doet? Maar u heeft er al eerder naar gevraagd. We volgen dat, want het is niet zo dat je maar even een mailtje stuurt naar het ministerie en je hebt over drie maanden hier een flitspaal. Het veiliger maken van de zebra's, wanneer is het helemaal afgerond? Ik wou dat ik dat kon zeggen, ik wou dat het ook allemaal zo kon. Het zijn allemaal hele dure investeringen, over dat lampje wat u bedoelt. Als het goed is, volgens mij in december, dacht ik, krijgen we een aangepaste zebra bij De Piramide, op de Burgemeester de Zeeuwstraat, en die werkt met lampjes. Dus dat is dan de eerste en ik hoop dat er inderdaad ook meer gaan volgen. Het kan niet overal. Het is natuurlijk vooral belangrijk op plekken waar vijftig kilometer gereden wordt en dus hard gereden wordt, om die automobilisten te waarschuwen. Maar ook op plekken, zoals bij de Rijkstraatweg soms, waar weinig mensen oversteken en waar je dus gewoon denkt: het kan wel. Die moeten dan echt goed geattendeerd worden, maar het moet ook technisch allemaal goed werken, we moeten er ook ervaring mee opdoen. Maar dat is nu wel de inzet, om het op bepaalde plekken echt uit te gaan proberen. Wanneer ze allemaal veilig zijn? Ja, wanneer zijn ze veilig? Als ook dat gedrag van die automobilist verandert, dat die niet denkt: ik heb nog een stukje over op die zebra, ik ga er toch langs of voorlangs. Ja, hoe veilig kan je een zebra maken als die automobilist toch denkt 'ik geef nog even gas en ik raak hem net niet'? Dus dat blijft altijd een samenspel. We hebben ook maar een beperkte hoeveelheid geld, dat gaan we op allerlei punten inzetten. Maar echt veilig wordt het pas natuurlijk als je je gedrag ook aanpast. Het ledlampje, heb ik net gezegd, daar gaan we over een maandje, hoop ik, over twee maandjes is dat, hopelijk hebben we de eerste in Ridderkerk.

De voorzitter: De heer Meinders, het CDA.

De heer Meinders: Dank u wel, voorzitter, en dank aan de wethouder voor de beantwoording van de vragen. Nog twee dingen. Het betreft die schoolzones. Ik begrijp uw reactie, maar we zien het als CDA in andere gemeentes wel voorkomen, dus toch wel het verzoek of het college daar ook naar wil gaan kijken, welke mogelijkheden er wel zijn. Via u, voorzitter, richting mevrouw Van Nes. Het antwoord op vraag zes van het CDA geeft u een hoop duidelijkheid over lichtjes van die zebra's. Dank u wel.

De voorzitter: Duidelijk. We gaan naar de vragen van de heer Rijsdijk, Partij van de Arbeid.

De heer Rijsdijk: Ja, dank u wel, voorzitter. Om gelijk even aan te haken op de uniforme schoolzones. Betreft het alleen de basisscholen of ook de middelbare scholen? Daar was ik nog benieuwd naar. De heer Meinders had het al over het gevaar van vrachtverkeer, maar meer in het algemeen: het verkeer in Ridderkerk neemt natuurlijk ook toe en ook het sluipverkeer. Worden daar ook maatregelen tegen genomen? Want daar lees ik eigenlijk niets over terug in dit plan. Mijn derde vraag: veel maatregelen ten aanzien van het bevorderen van de veiligheid op zebra's zijn gericht op het beter zichtbaar maken van die zebra's. Maar u had het zelf ook al over het gedrag van sommige automobilisten. Wat voor maatregelen kun je nu nemen om mensen ook, die dat niet willen, meer te dwingen om te stoppen bij zo'n zebra? Dank u wel.

De voorzitter: Wethouder Meij.

De heer Meij: Zijn die schoolzones inderdaad bedoeld voor de basisscholen? U vraagt naar vrachtwagens en het gevaar ervan en het sluijperkeer wat er natuurlijk ook mee te maken heeft. Dat zit hier natuurlijk niet in, want dat heeft andere oorzaken. Als het vaststaat, hou dan maar eens een vrachtwagen tegen die de Rotterdamseweg afgaat en dan via de Populierenlaan richting de A15 gaat in plaats van de A38 bij wijze van spreken. Dat is gewoon een lastige. Dus we zijn nu bezig in Rijsoord met een onderzoek naar dat sluijperkeer. Heeft natuurlijk ook met Nieuw-Reijerwaard te maken. Dan gaan we kijken welke straten moet je een inrijverbod? Maar uiteindelijk vrachtwagens, dat zijn natuurlijk ook mensen die brengen lading voor ons, daar zitten natuurlijk ook spullen bij die we zelf bestellen. Dus wij kijken ernaar, dat valt dus niet direct onder veiligheid, maar meer van eigenlijk de leefbaarheid, want de vrachtwagen is natuurlijk ook, als die zich aan de regels houdt dan is het natuurlijk wel verkeersveilig, maar dat valt gewoon buiten dit bestek. Dan – even kijken, wat heb ik hier staan? – dwingen te stoppen. Ja, hoe moet je dat doen? Dus je kunt het eigenlijk alleen maar doen door het zo zichtbaar te maken dat je die in ieder geval niet over het hoofd kan zien. Maar als dat gewoon een asociaal iemand is die voor die vijf seconden, want u had het net over de drie minuten van de bus, maar als mensen voor twintig seconden bereid zijn het risico te willen nemen om iemand overhoop te rijden, dat blijft een lastige. Dus je kunt die weg niet afsluiten, je kunt die weg ook niet zo smal maken. Infra is belangrijk, maar uiteindelijk hoort daar ook handhaving bij en ik heb net verteld hoe lastig dat dan is.

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

De heer Rijsdijk: Ja, dank u wel. Wat ik mij ook nog afvroeg: er is veel input opgehaald voor dit plan en met name ook al rond het mobiliteitsplan. In hoeverre is er ook al met bestaande initiatieven gesproken? Daar bedoel ik bijvoorbeeld mee: het wijkoverleg Drievliet/'t Zand, wat zich bezighoudt met het verkeersveiliger maken van de Erasmuslaan, maar ook de werkgroep voor de Sint Jorisstraat. Zijn die ook betrokken geweest bij dit plan? Dan had ik – dat is mijn tweede vraag – over de fietspaaltjes. Er wordt gesteld dat daar toch wel eenzijdige ongevallen mee gebeuren. Ik ben ook bij een discussie daarover geweest in het wijkoverleg, maar zijn daar cijfers van? Als er zo'n paaltje wordt weggehaald, moeten er dan bijvoorbeeld ook nog aanvullende maatregelen genomen worden om dan bijvoorbeeld te voorkomen dat een auto er toch nog langs kan en op die manier een andere onveilige situatie wordt gecreëerd? Dan vroeg ik mij ook nog af, de rotonde Vondellaan/Vlietlaan, die wordt eigenlijk als eerste als grootste knelpunt genoemd. Dat is geheel terecht, denk ik. Toch is die rotonde nog wel vrij recent aangelegd in de vorige raadsperiode. Toen is die wel als veilig gezien, of in ieder geval als veilig genoeg. Hoe kunnen de inzichten zo snel veranderen? Dank u wel.

De voorzitter: Wethouder Meij.

De heer Meij: Over die werkgroepen, het Wijkoverleg Drievliet, daar heb je natuurlijk een aparte werkgroep Verkeersveiligheid. Daar hebben wij heel regelmatig contact mee. Niet zozeer in het kader van deze Uitvoeringsagenda, want dat zijn echt ... Eigenlijk vloeien hieruit de standaarddingen die overal in elke gemeente zouden kunnen helpen. De Erasmuslaan, ik was heel blij dus met het aannemen van de begroting, want daar staat echt een heel fors bedrag in om op een aantal plekken daar vrijliggende fietspaden aan te leggen. Dus we gaan daar echt naar een hele andere verkeersstructuur toe, dat kost bijna een miljoen, dus dat kost ook ontzettend veel geld. Je kunt je natuurlijk wel afvragen, 't Zand ligt er denk ik nu alweer dertig jaar, hadden ze toen niet ... Maar goed, toen waren al dat soort noties er gewoon niet, als die auto maar heel snel van A naar B kon. Maar dat gaat dus gebeuren, dat is echt een heel goed overleg geweest, waar de drie varianten hebben ze uit kunnen kiezen. Met de Sint Jorisstraat, daar hebben we ook overleg mee. Dat gaat ook allemaal niet heel snel, maar daar is ook goed contact om te kijken: hoe kunnen we de Sint Jorisstraat ook

gewoon veiliger maken? Maar met name, daar gaan we het in december over hebben, die eenrichtingsverkeer maakt natuurlijk ook uit wat daar straks door de Sint Jorisstraat gaat. Dus dat zit niet in dit plan, maar dat zijn gewoon aparte trajecten voor die locaties. Die paaltjes. Kijk, we zijn bezig met een risicogestuurde aanpak. We gaan niet wachten tot iemand tegen een paaltje rijdt en denken: nu is het voor de tweede keer, nu gaat het paaltje weg. Nee, paaltjes zijn echt risico's. Dat gebeurt in heel Nederland, er zijn heel veel eenzijdige ongelukken, vooral van oudere mensen die even niet opletten: paaltje, valt. Nou, goed, als je ouder bent, dan breek je wat, enzovoort. Dus die hebben we op een heleboel plekken weggehaald. Soms is er wel een piepsysteem, want we hebben echt wel goed gekeken en dan zijn ze weggehaald en dan gaan we nog eens een keer goed met die mensen kijken, als we daar een vinger opsteken of bellen. Ik geloof dat er ook wel weer eens een paaltje teruggezet is. Maar die risicogestuurde aanpak betekent dat je risico's moet verminderen, je moet niet wachten tot er eens iets gebeurt. Die paaltjes zijn landelijk echt een heel groot probleem en horen echt thuis in de voorwaarden voor ongelukken. Die rotonde Vlietlaan, ik weet niet of die in de vorige collegeperiode is aangelegd, maar goed, het is een vrij nieuwe, ik denk dat dat nog wel iets langer geleden is. Kijk, hij voldoet aan de CROI-regels, maar het is de beleving, met name ook door fietsers. Want als je als auto, ja, dan kan je er wel langs, maar je hebt daar fietsers voorrang te geven. Die mogen daar van twee kanten oversteken, dus daar gaan we nu naar kijken. Dus hij voldoet wel aan de regels, anders leg je hem ook niet aan, maar je ziet dat die subjectieve verkeersbeleving, dat is gewoon, dat vereist gewoon eigenlijk dat je langzaam rijdt. Als dat niet gebeurt, kan het dus inderdaad misgaan. Maar u heeft ook gelezen wat we gaan doen. We hebben natuurlijk al de bebording aangepast, mensen zijn er ook wat meer nu aan gewend en we gaan – als dit plan wordt aangenomen – ook kijken, die fietsers, die komen natuurlijk van een heuveltje. We gaan daar een bocht inleggen, dat in ieder geval die snelheid bij die fietsers eruit is. Want die rotonde kun je pas aanpassen als natuurlijk die HOV-centrumhalte ook gerealiseerd gaat worden, anders zou je natuurlijk heel veel geld nu gaan uitgeven wat straks weer anders moet. We merken al dat die bebording al helpt en straks als die fietsers ook afgeremd worden, dat ze niet met te grote snelheid op die rotonde aankomen, dan zal het ook nog, denk ik, proactief risicogestuurd zijn.

De voorzitter: De heer Rijsdijk, waren dat zo uw vragen?

De heer Rijsdijk: Ja, ik laat het hierbij, voorzitter. Dank u wel.

De voorzitter: Zijn er verder nog vragen vanuit de commissie? De inzet is ter debat naar de raad. Kan de commissie zich daar nog in vinden? Eerste termijn. Twee minuten. Ik zie eentje drie minuten. Dan de eerste termijn drie minuten. Totale behandeltijd: 45 minuten. Kan de commissie zich daarin vinden? De heer Rottier, SGP.

De heer Rottier: Voorzitter, gisteren viel me op dat iemand gevraagd had of hij misschien het in een minuut korter kon proberen.

De voorzitter: Dus de vraag of het korter kan?

De heer Rottier: Ik ben bang dat het een kampioenschap wordt wie zich het veiligst uitspreekt, dus ik hoop ook dat het debat echt ergens over gaat, zeg maar.

De voorzitter: De heer Rijsdijk, Partij van de Arbeid, u vroeg volgens mij drie minuten. Kan het in twee minuten?

De heer Rijsdijk: Misschien wel, maar ik hou het voor nu even op drie, voorzitter. Het zal blijken de 25^e.

De voorzitter: De heer Ros, GroenLinks.

De heer Ros: Wij zullen geen spreektijd gebruiken.

De voorzitter: Dan denk ik dat we die totale behandeltijd van 45 minuten ... Totale behandeltijd van 45 minuten? Dan gaat hij voor 45 minuten naar de raad.

7. Raadsinformatiebrief 2 juli 2021 evaluatie deelscooters op verzoek van raadslid F. Stip Partij 18PLUS

De voorzitter: Agendapunt 7: Raadsinformatiebrief 2 juli 2021, Evaluatie deelscooters op verzoek van raadslid F. Stip, Partij 18PLUS. Ter meningsvorming, aanwezig zijn wethouder Meij en de heer Ernest. Dan geef ik eerst het woord aan de heer Westbroek, Partij 18PLUS.

De heer Westbroek: Dank u wel, voorzitter. Mijn collega kon er vanavond helaas niet zijn, dus ik neem de gespreksnotitie over bij deze. Ik zal maar gelijk beginnen, gezien het al wat later op de avond is. Partij 18PLUS is groot voorstander van deelmobiliteit en juicht de inzet van een deelscooters in Ridderkerk toe. Zoals in de raadsinformatiebrief vermeld staat zien wij in de praktijk dat die deelscooters goed gebruikt worden. In Ridderkerk zijn er wijken die slecht bereikbaar zijn met het openbaar vervoer en met deelmobiliteit wellicht wel beter bereikbaar worden. Echter mogen de deelscooters niet geplaatst worden in deze wijken. Ook wij merken dat enkele gebruikers de deelscooters soms hinderlijk parkeren in de openbare ruimte, maar dit staat niet in verhouding tot het juiste gebruik door de meeste mensen. Ook heeft onder andere de aanbieder GO Sharing de procedure voor parkeren aangescherpt. Sindsdien moeten gebruikers een foto maken als de scooter geparkeerd staat en opsturen. In de bijlage staat het verzorgingsgebied, waar de scooters geparkeerd mogen worden, binnen Ridderkerk. Partij 18PLUS heeft de volgende vragen aan de portefeuillehouder. Eén: waarom mogen de deelscooters niet geparkeerd worden bij de wijkwinkelcentra? Twee: waarom worden de wijken Oostendam, Rijsoord en Bolnes maar gedeeltelijk bediend? Drie: is het college het met Partij 18PLUS eens dat de Ridderkerkse wijken en wijkwinkelcentra optimaal bereikbaar moeten zijn? Vier: waarom mogen de deelscooters niet geparkeerd worden bij de waterbushalte? Vijf: waarom gaat het college het aantal plekken om te parkeren beperken? Zes: onder andere aanbieder GO Sharing heeft haar portefeuille uitgebreid of gaat deze uitbreiden met deelfietsen, steps, auto's. Staat het college positief tegen over deze uitbreiding? Zeven: Rotterdam wil het gebruik van deelmobiliteit stimuleren en tegelijkertijd de overlast beperken. Dat valt te lezen in de Nota Deeltweewielers. Is het college bekend met deze nota en staan daar punten in die voor Ridderkerk ook relevant kunnen zijn? Dan uiteraard voor de commissie nog een paar vragen. Ziet de commissie de toegevoegde waarde in van deelscooters? Twee: hoe kijkt de commissie tegen andere vormen van deelmobiliteit die de aanbieders uit gaan rollen? Drie: deelt de commissie het standpunt van het college om het aantal stallingsmogelijkheden te beperken? Dat was het voor nu even, voorzitter.

De voorzitter: Duidelijk. Dan geef ik eerst het woord aan wethouder Meij.

De heer Meij: Voorzitter, misschien even als introductie ook. Deelmobiliteit biedt echt duidelijke kansen op duurzaamheid en bereikbaarheid, ruimte-efficiëntie, zeker als het in de plaats komt van een auto. Maar er kunnen inderdaad ook negatieve neveneffecten zijn. Wij hebben echt dat afgelopen jaar gezien als een soort pilot: goed dat zo'n deelscootersysteem hier in Ridderkerk kon plaatsvinden. Maar we zien ook wat er nu gebeurt. Dat moet je toch ook eerst ervaren, ondanks we aan de voorkant ook met Rotterdam overlegd hebben, waar ze natuurlijk al jaren ervaring hadden. Dan uw vragen. Waarom mogen ze niet geparkeerd worden bij de wijkcentra? Dat hebben wij niet aan de voorkant meegegeven, maar dat heeft GO Sharing zelf niet gedaan. Wij hebben geloof ik de Rijksstraatweg, Rotterdamseweg en de groene gebieden uitgesloten,

maar GO Sharing heeft zelf besloten dat niet bij die winkelcentra te doen. Geldt ook voor die drie andere wijken die u noemt: Oostendam, Rijsoord, Bolnes. Want ze moeten voldoende deelscooters hebben om zo'n wijk te bedienen. Nou, wij hebben 25 deelscooters toegestaan en dat blijft ook zo. Ik wil eerst dat het op orde is voordat er een uitbreiding kan plaatsvinden, dus dat zal daarmee te maken hebben. Als je er meer toestaat – wat denk ik wel de wens is van GO Sharing, maar dat doen we voorlopig niet – dan kan het ook in andere wijken, maar eerst moet dit op orde zijn. Maar dat is dus een keuze van de aanbiedende partij zelf. Zijn we het eens met 18PLUS, dat die wijkcentra eigenlijk bereikbaar moeten zijn? Dat zijn wij, dus we gaan het wel vragen aan ze. We willen graag dat mensen ook hun boodschappen dan in plaats van met de auto met een deelscooter doen. Waarom mogen ze niet bij de Waterbushalte staan? Daar mogen ze van ons wel staan. Ook dat is hun eigen keuze om dat niet te doen. Misschien ook weer omdat dat net wat uit de richting is en je moet er voldoende in de buurt hebben dat je niet minuten hoeft te lopen. Dat zal dus met het aantal te maken hebben. Waarom gaat het college een aantal plekken beperken? Nou, we gaan natuurlijk eerst goed evalueren. Op grond van die evaluatie, en wij zien toch ook wel die negatieve dingen, ik denk, of dat heel veel is, we hebben er maar 25. Maar dat moet opgelost worden. Dat zal deels beperken zijn, want je kan deelscooters, je kunt die ruimte, waar ze zeg maar hun deelscooter uit kunnen zetten, kun je echt vrij nauwkeurig bepalen. Dus daar gaan we echt kijken: waar wel, waar niet, waar is ruimte? Dan moeten ze vooral daar naartoe. Toch intact houden, zeg maar het hele businessmodel, dat je geen kwartier gaat lopen naar een deelscooter. Maar we gaan echt wel kijken: waar willen we het niet? Maar daar komen een paar dingen bij kijken. Volgens mij moeten we ook richting APV gaan denken, dat we echt ... Je mag nu gewoon parkeren op een stoep, als het maar niet in de weg staat. Iedereen, ook je fiets zet je ... Nou, via een APV zou dit ook wat strenger kunnen, waardoor ook een boa kan ingrijpen. Waar we ook aan denken is dat we GO Sharing gaan beboeten voor als ze hun afspraken niet nakomen, als er toch scooters blijven staan dwars op een stoep en die zijn niet weggehaald, dan moet GO Sharing maar die boete doorvertalen naar die klant. Daar moet toch ook een soort financiële prikkel komen, dat ze er gewoon last van krijgen. Dus deels beperken, maar ook deels die voorwaarden. GO Sharing moet die afspraken wat sneller nakomen. Het kan niet zijn dat een scooter drie dagen in een sloot ligt, bij wijze van spreken. Want ze zeggen dat het binnen 24 uur of 48 uur wordt opgehaald, maar dan moet het ook gebeuren. Dus we zijn op dit moment niet zover dat we al die andere deelmobiliteit hier willen. Zijn eerst, we hebben onze handen vol nu aan die deelscooters, om dat goed te regelen. Het is ook een kwestie natuurlijk van daar moet mee omgegaan worden op de goede manier. Dus dat gaan we niet verder nu in de uitbreiding stoppen met steps en dat soort zaken. We hebben inderdaad ... Moet ik even kijken, deelmobiliteit stimuleren. We zijn ook in overleg met andere gemeenten, wat u vraagt, met Rotterdam. We leren echt van elkaar. Ik had gisteren een gesprek met de wethouder van Pijnacker, die heeft nu zijn hele documentatie ook naar Ridderkerk gestuurd, dat we ook daar kijken: wat stellen jullie nu aan eisen? Dus op die manier leren we ook van elkaar. Bij veel gemeentes is het ook wel deels een hoofdpijndossier, Ridderkerk is daar natuurlijk geen uitzondering op. Ze worden wel goed gebruikt, dus dat is ook belangrijk. Maar nogmaals, die negatieve neveneffecten willen we zo beperkt mogelijk houden.

De voorzitter: De heer Westbroek.

De heer Westbroek: Dank u wel, voorzitter. Bedankt voor de beantwoording. Ik vond de Nota Deeltweewielers van Rotterdam in ieder geval een goed startpunt. Daar wordt inderdaad ook gesproken over de geofencing. Is toch mijn vraag aan het college of er dan nog ruimte in zit om samen met GO Sharing te kijken of dat in het geheel der dingen, dat er misschien iets meer uitbreiding kan plaatsvinden van bijvoorbeeld de plaatsen waar ze dan wel neergezet kunnen worden. Zoals bijvoorbeeld die Waterbushalte, wat toch wel een tactische plek is, maar dan wel afgeschermd met zo'n geofence, zodat ze echt op een goede plek komen te staan. Mijn vraag is dan aan het college: zou daar dan wel wat ruimte voor zijn als je zo'n stap maakt met zo'n partij? Dat wij

zeker weten dat ze op een goede plek komen te staan, op een tactische plek ook voor onze inwoners, dat daar nog wat ruimte zou zitten.

De voorzitter: Wethouder Meij en dan naar de commissie.

De heer Meij: Nogmaals, we hebben het niet verboden, hè? Het is de eigen keuze om het niet te doen. Wat u nu vraagt van het college is om daar nog eens een keer aandacht voor te vragen om het wel te doen en misschien te kijken: wat is daar in die ruimte nodig om die deelscooters een goede plek te geven? Daarom willen we ook meedenken en misschien ook meekijken, om daar misschien wat vakken te reserveren. Het blijft natuurlijk wel de afweging van de aanbieder zelf, maar we gaan er wel met ze over praten.

De voorzitter: Zijn er vragen vanuit de commissie? De heer Ros, GroenLinks.

De heer Ros: Dank u wel. Andersom, er zijn vragen aan ons gesteld, volgens mij.

De heer Westbroek: Klopt.

De heer Ros: Daar moeten we maar even op antwoorden. Wij zijn een voorstander, GroenLinks, ook nog echt een voorstander van die deelmobiliteit. Ik gebruik het zelf ook best wel vaak, die scooters. Ik was blij dat ze naar Ridderkerk kwamen, voorheen gebruikte ik vaak Felyx. Toevallig heb ik een jaartje geleden of zo, toen het nog net in Ridderkerk was, de GO-scooters, heb ik contact gezocht met ze, of de Waterbus erbij opgenomen kon worden en toen zeiden ze dat dat nog niet aan de orde was, dat ze meer scooters en meer ervaring daarmee wilden hebben, dus. Volgens mij was een van de vragen of we het eens waren om het te beperken. Ik zou zeggen: dat moet toch zo ruim mogelijk en zo duidelijk mogelijk vooral te faciliteren. Het idee is natuurlijk dat je ze overal neer kan zetten en soms worden ze neergegooid, maar je ziet ook wel op plekken dat het goed gereguleerd wordt en dat het heel duidelijk is dat dat een GO-scooterplek is. In Rotterdam zie ik het ook steeds meer, dat er echt zones zijn waar ook duidelijke borden staan en op de weg aangegeven waar je ze neer kan zetten. Dus dat is mijn vraag, dat is een antwoord richting de heer Westbroek. Uitbreiden met fietsen, daar zijn wij eigenlijk wel een voorstander van. Dat willen we aan de wethouder wel meegeven. Volgens mij waren dat de vragen.

De voorzitter: Ja, duidelijk. De heer Mijnders, u wilde nog? U stak uw hand op.

De heer Mijnders: Dank u wel, voorzitter. Een vraag richting de heer Ros, maar ook richting de heer Westbroek. Kijk, die geofencing, dat zijn op zich wel goede acties, om op bepaalde plekken die scooters neer te zetten. Maar beiden hoor ik u niet zeggen, en dat wil ik dan vragen: wilt u dan wel dat die scooters ook gewoon overal op de stoep staan? Want we hebben het manifest 'Iedereen doet mee' getekend, een inclusieve samenleving. Wij als CDA krijgen een hoop berichten, ook van mensen die slecht ter been zijn, in een rolstoel, die er niet langs kunnen komen. Ik word zelf, ik ben vorige week zaterdag voor een kinderwagen wezen kijken voor een tweeling. Geloof me, ik kom er absoluut niet meer langs straks en ik hoor bij de heer Ros en ook bij de heer Westbroek wel: oké, we gaan ze op bepaalde plekken neerzetten. Maar willen jullie dan ook gewoon dat nog in heel Ridderkerk overal op die stoepen die scooters neergezet kunnen worden? Want daar hoor ik u beiden niet over, en ook niet over een inclusieve samenleving.

De voorzitter: De heer Ros, GroenLinks.

De heer Ros: Sorry, ik had de inclusieve samenleving niet bij mijn verhaal betrokken nog. Maar uiteraard, volgens mij was de notitie, die zag ook in – en dat gaf de wethouder ook aan: we gaan kijken of we hinderlijke situaties kunnen voorkomen. Maar ik had het juist een positieve insteek gegeven om te kijken: waar kan het nou juist wel heel goed? En dat je die plekken ook heel duidelijk aangeeft. Daar is volgens mij een wereld te winnen. En ik ben het met u eens, hoor. Ik bedoel, het moet niet te hinderlijk zijn. Ik bedoel, het moet niet op blindengeleidepaden en dat soort zaken, dat mag ook niet. Ik heb ook niet het gevoel dat GO-scooters daar heel erg op handhaaft, want je moet altijd een fotootje maken na afloop, maar ik geloof niet dat er iemand zeg maar werkelijk die fotootjes zit te kijken de hele dag, dus.

De voorzitter: De heer Westbroek, Partij 18PLUS.

De heer Westbroek: Inderdaad, ook wat twijfeltjes of iemand al die foto's wel bekijkt. Nee, ze moeten natuurlijk niet midden op de stoep staan. Ik heb er laatst ook eentje recht voor de voordeur van iemand zien staan, sterker nog, twee. Maar wat ik nou bedoelde en wat de heer Ros volgens mij ook bedoelt: met zo'n geofencing kan je net even wat tactischer aangeven waar je zo'n ding mag neerzetten en weer mag afmelden. Dus dat kan je bijvoorbeeld doen bij een bushalte, of misschien ergens op een hoek waar wat meer ruimte is. Maar goed, het ligt ook aan mensen zelf natuurlijk. Maar het is misschien nog wel een stukje ruimte die wij als gemeente samen met GO Sharing hebben om iets van dat probleem van slecht geplaatste deelscooters in dit geval te doen.

De voorzitter: De heer Mijnders, CDA.

De heer Mijnders: Dank u wel, voorzitter. Dan worden we het denk ik steeds meer eens met elkaar, want als ik dan 18PLUS en de heer Ros goed hoor, is het misschien wel een goed idee dat we stellen een X aantal plaatsen, stel dertig, veertig in Ridderkerk waar we zeggen: daar mogen we die dingen neerzetten. Bij de Waterbus is natuurlijk een hele goede, dat moet natuurlijk wel in samenspraak met GO Sharing. Maar de rest van de wijk, daar gaan wij zorgen dat het niet kan, zodat ook gewoon mensen met een rolstoel en ook ikzelf met een kinderwagen, die ik weet niet hoe breed is, gewoon erlangs kan.

De voorzitter: De heer Ros, GroenLinks.

De heer Ros: Ik heb wel gezegd: ik denk dat het belangrijk is – en volgens mij zei de heer Westbroek dat ook – dat je het wel zo breed mogelijk, dat is het hele concept natuurlijk van dat vervoer. Als je echt het heel erg gaat beperken door één, twee plekken per wijk, dan kan je net zo goed naar die HOV-bushalte lopen, waar ze dan wel mogen staan. Dus het is juist voor dat stukje vanaf de HOV-bushalte naar huis. Ik ben trouwens ook heel benieuwd wat er gaat gebeuren na 1 juli volgend jaar, wanneer snorfietsen eigenlijk bijna niet meer toegestaan zijn, of met een helmplicht. Dan zullen er veel meer brommers komen en dat is weer een hele andere tak van sport, denk ik, dat er veel meer langere afstanden ook gedaan gaan worden.

De voorzitter: De heer Kooijman, ChristenUnie.

De heer Kooijman: Ja, ik snap nou ineens wel waarom de heer Mijnders net ook aangaf dat hij bredere fietspaden wilde hebben, dat is misschien ook wel met voorbedachten rade. Ik snap beide opmerkingen van scooters die op de stoep staan en die staan in de weg, dat willen we niet. En tegelijkertijd willen we denk ik ook niet dat dat maar op één plek in Ridderkerk, dat je die scooters weg kan zetten, want dan is inderdaad het concept weg. Daarom is het volgens mij ook zo mooi dat in het mobiliteitsplan ook wordt aangegeven dat we op zoek gaan naar hubs in de wijk waar die voorzieningen centraal te vinden zijn. Wat mij betreft komt zo'n

hub dan niet op het trottoir, maar offeren we daar bijvoorbeeld één parkeerplaats voor op om daar deelmobiliteit toe te voegen. Wat ons betreft zouden we daar ook graag elektrische fietsen bijvoorbeeld in toe willen staan. Die zie je nu ook in Rotterdam ook verschijnen, dus ik hoop dat dat ook naar Ridderkerk komt. Het is natuurlijk makkelijk om je beklag te doen op social media als je weer zo'n ding ziet staan en daar maak je een fotootje van, en o, wat erg. Waar ik nou weleens heel benieuwd naar ben is: wat zijn nou de verhalen van de gebruikers van die mobiliteit? Waarom kiezen ze hiervoor, wat deden ze daarvoor? Ik ben eigenlijk op zoek: kunnen we niet op een of andere manier die verhalen in het voetlicht brengen? Want hoe ingewikkeld of hoe makkelijk is het nu? Dat brengt misschien ook andere mensen weer op het idee: o, dat is misschien ook wel wat voor mij. Dus op welke manier kunnen we daar nog positieve aandacht aan geven? Dat was al wat mij bijstaat.

De voorzitter: De heer Piena, VVD.

De heer Piena: Dank u wel, voorzitter. Het laatste van de heer Kooijman begrijp ik niet helemaal. Wij hebben het over het gebruik op het laatste, of we dat moeten enthousiasmeren. Maar dat neemt niet weg dat die scooters verkeerd staan, volgens mij. Maar ik zal even de drie vragen beantwoorden die Partij 18PLUS aan alle commissieleden heeft gesteld. Ja, de VVD Ridderkerk ziet een toegevoegde waarde van die deelscooters. Echter, zoals de wethouder al heeft gezegd, maken wij ons ook wel zorgen om de verkeerd geparkeerde scooters. Natuurlijk staan er ook voldoende scooters goed geparkeerd, laten we dat ook niet uit het oog verliezen. Maar elke scooter die verkeerd geparkeerd staat is er één te veel. Wat ik niet met de wethouder eens ben is ... Of nee, daar heb ik eigenlijk een vraag over. Hij heeft het over handhaven, maar ik heb net bij andere onderwerpen al gehoord dat het handhaven van verkeersmaatregelen best heel lastig is. Ja, hoe zien we dat dan als de aanbieder niets doet binnen 24 of 48 uur? Wie gaat dan die boete uitdelen? Dat vind ik dan wel een hele bijzondere. Dus antwoord één, ik hoop dat het de Partij 18PLUS kan bevredigen in die zin, dat wij daar ook een voorstander van zijn, mits echter min of meer gewaarborgd gaat worden dat alle toegangswegen, voetpaden, fietspaden gewoon voor elke verkeersdeelnemer op de juiste manier bereikbaar zijn. Andere vormen van deelmobiliteit zijn wij ook een voorstander van, echter op dit moment zouden we – naar aanleiding ook van het antwoord van de wethouder – zeggen: laten we eerst eens dit goed regelen. Op het moment dat dit goed geregeld is, laten we dan verder gaan inderdaad met mobiliteitsfietsen en dergelijke. Het deelgebruik van auto's – volgens mij heb ik dat ook ergens in de rapporten gelezen – dat is minimaal, dus op dit moment zien wij daar niet zo gek veel in. Dan vraag drie: deelt de commissie het standpunt van het college om het aantal stallingsmogelijkheden te beperken? Ja en nee, want dat hangt namelijk af van het feit: hoe handhaafbaar is het en hoe goed kunnen we parkeren? Er zullen zeker bepaalde plekken in Ridderkerk zijn waar we het kunnen promoten dat er deelscooters gezet worden, maar er zullen ook gewoon mogelijkheden moeten zijn om ze langs de weg zonder hinder te parkeren. Want volgens mij is de grote kracht van deze deelscooters dat je inderdaad – wat de heer Ros zei – dat je voor je huis kan parkeren en zo van de bushalte naar huis kan komen of vice versa. Dat waren onze antwoorden op de vragen van Partij 18PLUS.

De voorzitter: De heer Kooijman, ChristenUnie.

De heer Kooijman: Wij hadden toch even wel een vraag aan de VVD. Die geeft aan: deelmobiliteit, als het gaat om deelauto's, daar wordt eigenlijk geen gebruik van gemaakt. Maar volgens mij is er inderdaad op dit moment in Ridderkerk geen aanbieder die dat aanbiedt, maar er zijn in andere steden wel goede voorbeelden waar het veelvuldig gebruikt wordt. Ik was even benieuwd: ziet de VVD dat geen optie voor Ridderkerk? Of bedoelde u te zeggen: dat wordt nu niet gebruikt in Ridderkerk. Maar dan is wel de vraag: wat zou de potentie daarvan zijn?

De voorzitter: De heer Piena, VVD.

De heer Piena: Voorzitter, volgens mij of in de raadsinformatiebrief – maar wij hebben heel veel moeten lezen de afgelopen weken, dus ik durf daar niet mijn hand voor in het vuur te steken – heb ik gelezen dat het gebruik van deelauto's minimaal is in den lande. En ja, we hebben inderdaad geen aanbieder hier in Ridderkerk, maar ik refereer aan de landelijke gegevens. Laten we eerst eens even kijken hoe dit zich ontwikkelt met de deelscooters. Want nogmaals, we hebben het nu met één aanbieder, wat gaat er gebeuren als we drie aanbieders hebben? Want nogmaals, in Rotterdam hebben we zelfs vier aanbieders en ik kan u plekken aanwijzen waar u echt niet vrolijk wordt van hoe die daar geparkeerd zijn. Sterker nog, dan ben je bijna bezig om je een weg te banen door de deelscooters.

De voorzitter: Duidelijk. Zijn er verder nog vragen vanuit de commissie? De heer Westbroek, Partij 18PLUS.

De heer Westbroek: Dank u wel, voorzitter. Ja, ik moest nog volgens mij iets beantwoorden. Ik ben het eens met wat de heer Ros geloof ik zei: het moet inderdaad wel zo gemakkelijk zijn dat je hem bijna voor je deur neer kan zetten. Wat de heer Kooijman al aangaf: in Rotterdam zijn ze ook bezig met plekken waar je die deelmobiliteit situeert, zeg maar, zodat je het makkelijk kan terugvinden en het makkelijk kan plaatsen, dat dat duidelijk is. Wat ik bedoelde met de geofencing was: je zou inderdaad misschien kunnen kijken of het wat fijnmaziger kan. Want als je op zo'n plaatje gaat kijken of in de straat rijdt, dan zie je ook echt wel waar het gewoon niet zou passen, zo'n deelscooter, voor een deur bijvoorbeeld. Dat was wat ik het college nog wilde meegeven: kijk nou even of je daar iets misschien mee zou kunnen, zeker op plekken waar er dadelijk veelvuldig overlast is van zo'n scooter die daar ergens zomaar pontificaal op een weg of een fietspad wordt neergezet. Dat was het, voorzitter.

De voorzitter: De heer Ros, GroenLinks.

De heer Ros: Voorzitter, als afsluiting eigenlijk nog één vraag aan de wethouder. Is de wethouder bereid om met GO Scooting in dit geval in gesprek te gaan om ... Hoe heten ze? GO Scooters? GO Sharing, zei ik, sorry. In gesprek te gaan om een aantal goede designated zones aan te wijzen, zeg maar, en daar gewoon ook borden en dat soort dingen toe te staan. Want dat zie je, dat dat wel werkt.

De voorzitter: Wethouder Meij.

De heer Meij: Mijn beeld is: we gaan eerst de evaluatie afronden, van hoe wordt het gebruikt en hoe is die klachtenafhandeling? Maar daarna, denk ik, moet u intern heel goed gaan nadenken: wat willen we nou precies met die deelmobiliteit? We moeten het gewoon een kans geven, dat vindt het college ook, dus we gaan daar zeker mee door. Maar ik denk, we moeten goede voorwaarden eerst ook intern bedenken. Volgens mij hoeven we het ook niet precies te doen wanneer het contract afloopt, we kunnen dat gewoon doen op het moment dat we eruit zijn. Ik heb hier inderdaad al interessante dingen gehoord, ik denk dat we daar goed over na gaan denken en dat we over een aantal maanden die zaak voor gaan leggen met GO Sharing om te kijken of ze daartoe bereid zijn. Dus het antwoord is ja op uw vraag, ja.

De voorzitter: Ik zag de hand nog van de heer Mijnders, CDA.

De heer Mijnders: Dank u wel, voorzitter, en ook dank aan de heer Ros en Westbroek voor de beantwoording van onze vragen. Ik heb nog geen antwoord gegeven op de vragen van de heer Westbroek, maar ik zal het kort houden. We kunnen ons heel erg goed vinden in de opmerking van de VVD, ook wij zien ook wel echt een

meerwaarde van deelmobiliteit. Alleen, wat we wilden aanspreken: er zit gewoon een moeilijkheid aan, ook voor de mensen die slecht ter been zijn. De inclusieve samenleving, daar moeten we gewoon rekening mee houden. Het is goed dat we een pilot hebben van 25 en laten we dat eerst gewoon goed gaan bekijken, hoe uiteindelijk de evaluatie daarvan is. Dank u wel.

De voorzitter: Dan de heer Rottier, SGP, en dan gaan we naar mevrouw Van Nes.

De heer Rottier: Ik zal ook aan een duit in het zakje doen. De SGP ziet ook de toegevoegde waarde in van deelscooters. Ik begrijp tegelijkertijd dat dat soms ook tot problemen leidt, dat zou je ook kinderziektes kunnen noemen. Ik denk ook dat er een stukje gewenning zit: de gebruikers moeten wennen en de inwoners moeten wennen, de gemeente moet wennen hoe ermee om te gaan. Dus dat moet je ook wat tijd gunnen om dat uit te laten kristalliseren. Dan valt me op dat we heel erg gefocust erop zijn, want als je het hebt over kinderwagens in de wielen rijden, er zijn ook heel veel afritjes van stoepen waar ze een auto voor parkeren en daar hoor ik nooit over. Daar heb ik als voetganger soms zelfs last van, dat je dan niet kan oversteken. Dus we moeten denk ik wat breder kijken: hoe kunnen we dat terugbrengen? Deelmobiliteit heeft de toekomst, dus dat zal echt toenemen en het is dan ook nodig om te kijken wat je wel en niet moet reguleren.

De voorzitter: De heer Piena, u wilt daarop reageren? VVD.

De heer Piena: Voorzitter, dank u wel. Ik begrijp de SGP in deze niet helemaal. Er wordt nu een ander probleem bijgehaald dat auto's niet goed geparkeerd staan. Ja, dat zijn er vele, maar we hebben het nu over de deelscooters. Ik zie de toegevoegde waarde even niet van uw beeldvorming over automobilisten die hun auto verkeerd geparkeerd staan. Nogmaals, de kinderwagen, de tweelingkinderwagen, maar toch ook zeker voor een inclusieve samenleving hebben we het nu even over die deelscooters en dat, denk ik, kunnen we nu goed regelen met zijn allen. Verkeerd geparkeerde auto's, volgens mij hebben we daar regels voor en die kunnen gewoon beboet worden.

De voorzitter: De heer Rottier, SGP.

De heer Rottier: Voorzitter, als er dingen in de weg staan, dan zou ik niet weten waarom je het ene subject wat in de weg staat wel weghaalt en het andere niet. Dus ik zou het integraal willen aanpakken.

De voorzitter: De heer Piena, VVD. Daarna gaan we naar mevrouw Van Nes.

De heer Piena: Voorzitter, dan lust ik er nog wel een paar. Verkeerd geparkeerde grote auto's, verkeerd neergezette containers. Laten we hier dan alles gelijk benoemen. Ik zou het toch wel beperkt willen houden vanavond, ook gezien de tijd: de deelscooters.

De voorzitter: Dan gaan we nu naar de vragen van mevrouw Van Nes, Burger op 1.

Mevrouw Van Nes-de Man: Ja, dank u. Ik heb er niet zozeer vragen over, maar de vragen zijn natuurlijk gesteld. Ik vind het prima, die deelscooters. Ik maak er heel veel gebruik van uit Rijsoord, dat snapt u, daar staan ze niet. Maar dus deelscooters, deelfietsen, ik vind het prima, maar kijk denk ik dat je er niet te veel toelaat. Dat is wat je in Rotterdam ziet, soms staan er dertig, veertig op een rijtje op een bepaald trottoir. Dan denk ik: als er zoveel op het trottoir staan, dan worden ze ook niet zo gebruikt. Beperk ook niet te veel die plekken waar je ze kan parkeren. Het is een stukje opvoeding, dat heb ik al meer gehoord. Misschien moet je

daarnaar kijken, maar als je dat te veel beperkt, dan gaat het inderdaad zijn doel voorbij en dan gebruiken ze ze niet meer. Wat was er nog meer? Nou, nu heb ik ze alle drie beantwoord. Ja, dank u.

De voorzitter: Duidelijk. Dan stel ik de vraag aan de commissie of de gespreksnotitie hiermee voor dit moment voldoende is behandeld. Ja, bij deze.

8. Afvalstoffenverordening Ridderkerk 2021

De voorzitter: Dan gaan we naar agendapunt 8, 'Afvalstoffenverordening Ridderkerk 2021'. Ik wacht even totdat er een aantal ambtenaren ook de zaal kunnen verlaten, voordat we starten met dit agendapunt. Agendapunt 8, 'Afvalstoffenverordening Ridderkerk 2021'. Aanwezig hiervoor is wethouder Japenga, de inzet is ter vaststelling naar de raad. Kan de commissie zich daarin vinden? De heer Piena, VVD.

De heer Piena: Voorzitter, misschien heel verrassend, maar als ik de verordening doorgenomen heb, mag die wat de VVD betreft ter vaststelling.

De voorzitter: Ik zei ter vaststelling, toch? Ik zei ter vaststelling, maar dan zijn we het met elkaar eens, dat is top. Dan geef ik het woord aan wethouder Japenga.

De heer Japenga: Voorzitter, heel kort. Vorige jaar hebben we de afvalstoffenverordening aangepast op het nieuwe afvalbeleidsplan. Nu is de ja-sticker ingevoerd, daarom willen we nog een aanpassing doen met betrekking tot de norm, dat het van tien naar dertig procent moet wat inhoudelijk buurtgericht nieuws betreft en dat regelen we hierin. That's it.

De voorzitter: Zijn er vragen vanuit de commissie? De heer Rottier, SGP.

De heer Rottier: Dank u wel, voorzitter. Een vraag: is het volgens de verordening toegestaan om bij adressen met een nee/nee-sticker politiek drukwerk te bezorgen?

De voorzitter: Wethouder Japenga.

De heer Japenga: Voorzitter, bij nee/nee, dan is het ook nee/nee. Dat is in feite, dan doe je er niks in.

De voorzitter: Duidelijk. Zijn er verder nog vragen vanuit de commissie? De inzet is ter vaststelling naar de raad. De heer Piena, VVD.

De heer Piena: Voorzitter, ik wil toch een beetje eigenwijs zijn, maar als ik hier de agenda zie, staat die echt ter debat. Dat we het nu ter vaststelling doen is prima, maar in mijn agenda staat ter debat. Of ik heb een verkeerde agenda.

De voorzitter: Volgens mij staat het ter debat en ter vaststelling, volgens mij staat er een fout in, of niet? Of heb ik een andere agenda?

De heer Piena: Voorzitter, ik heb alleen ter debat staan, maar als u ter vaststelling en ter debat, dat is helemaal knap natuurlijk.

De voorzitter: Ja, ik heb ze beide staan ...

De heer Piena: Ik ben benieuwd hoe u zich daaruit gaat redden.

De voorzitter: Nee hoor, ik heb ze hier voor beide staan, dus ik ben voor ter vaststelling gegaan en daarvoor staat ter debat. Dus ik dacht: de keuze ligt bij mij. Maar kan u zich er nog in vinden dat het ter vaststelling naar de raad? Ja? Top, dan gaat die ter vaststelling naar de raad.

9. Verordening op de gemeenschappelijke adviescommissie Commissie Ruimtelijke Kwaliteit Ridderkerk 2021

De voorzitter: Dan agendapunt 9, 'Verordening op de gemeenschappelijke adviescommissie Commissie Ruimtelijke Kwaliteit Ridderkerk 2021'. Aanwezig hiervoor zijn wethouder Oosterwijk en de heer Vredeveld. De inzet is ter vaststelling. Kan de commissie zich daarin vinden? Dan geef ik het woord aan wethouder Oosterwijk.

De heer Oosterwijk: Voorzitter, dank u wel. De commissie realiseerde zich ook: bij dit tijdstip is het denk ik heel goed dat de Omgevingswet eraan komt. En voor zover dat nog niet helemaal scherp was, dan herinner ik u daar graag aan natuurlijk. We hebben daar een paar keer over gesproken van het jaar, middels een aantal verschillende thema's. Eentje was daarvan de verordening Commissie Ruimtelijke Kwaliteit, die daarmee samenhangend dient te worden vernieuwd, zou je kunnen zeggen, of opnieuw worden opgesteld. Dat is gebeurd, dat ligt voor. We hebben daar met elkaar in maart over gesproken en ik hoef niet zozeer denk ik die hele verordening toe te lichten. Wat ik wel graag nog eventjes in het midden van de commissie neerleg is de weloverwogen keuze om ook inwoners in die Commissie Ruimtelijke Kwaliteit zitting te laten nemen. Dat was naar mijn herinnering ook een breed gedragen verzoek vanuit uw commissie bij de eerdere bespreking op 9 maart. Ik heb mij gerealiseerd dat het goed zou zijn als dat ook gewoon twee leden kunnen zijn, zodat iemand die daar vanuit het dorp zitting in neemt ook nog eens een keer iemand anders heeft in het dorp waar hij dan mee kan spiegelen en kan spreken. Dank u wel.

De voorzitter: Zijn er vragen vanuit de commissie? De VVD, de heer Piena, en daarna Partij van de Arbeid.

De heer Piena: Slechts één vraag, voorzitter, dank u wel. Artikel 14, daar wordt de vergoeding geregeld. Waarom is er gekozen voor verschillende vergoedingen? Als namelijk Dorp, Stad en Land iemand voordraagt, dan krijgen die een hogere vergoeding dan de mensen die vanuit het college of vanuit de gemeente worden voorgedragen.

De voorzitter: Wethouder Oosterwijk.

De heer Oosterwijk: Voorzitter, ik denk dat de heer Vredeveld daar als steller van het stuk ongetwijfeld een goede verklaring bij heeft.

De voorzitter: De heer Vredeveld.

De heer Vredeveld: Dank u wel, voorzitter. Ja, er wordt een onderscheid gemaakt tussen de professionele leden, zeg maar, die door kennis en opleiding professioneel lid zijn van de commissie. Die krijgen ook een salaris betaald door Dorp, Stad en Land voor hun werkzaamheden en die worden via de legesvergoeding door de gemeente weer betaald. De inwoners krijgen een vergoeding die vergelijkbaar is met een, ik noem het dan even een vrijwilligersvergoeding. Dus het is geen salaris, maar dat is een vergoeding voor de werkzaamheden die zij verrichten.

De voorzitter: De heer Piena, VVD.

De heer Piena: Dank u wel, voorzitter. Begrijp ik het dan goed dat de gemeente alleen de lekenleden aanwijst en dat alle overige leden door Dorp, Stad en Land worden benoemd?

De voorzitter: De heer Vredeveld.

De heer Vredeveld: Nee, dat is niet helemaal zoals het gaat. Voor de inwonerleden zullen we straks een, wat we dan noemen, vacature gaan plaatsen om die mensen te werven. Voor de professionele leden stellen wij voor om samen te werken met Stichting Dorp, Stad en Land en wij gaan aan Dorp, Stad en Land vragen straks, op het moment dat u de verordening heeft vastgesteld, gaan wij een aantal leden vragen met een bepaald aantal competenties. Dat hebben wij eigenlijk geknipt van deze verordening, want pas met het vaststellen van deze verordening is duidelijk welk takenpakket dat de commissie gaat krijgen en dus daarbij ook welke leden en welke competenties dat we nodig hebben. Dorp, Stad en Land heeft een verzameling van een stuk of vijftig adviseurs en wij vragen gewoon aan Dorp, Stad en Land een aantal adviseurs met bepaalde competenties. Dat zijn er maximaal tien, zoals u in de verordening kunt lezen.

De voorzitter: De heer Piena, VVD.

De heer Piena: Sorry, voorzitter, het wordt laat, dus ik kan hem niet helemaal vatten. Dus alle andere leden, behalve de lekenleden, worden nog ... Uit uw antwoord begrijp ik dat die dus door Dorp, Stad en Land worden gerekruteerd en aangeleverd. Ik lees uit het stuk niet, dat kan ik er niet uit afleiden, dat de gemeente niet zelf bijvoorbeeld professionals naar voren schuift. Maar uit uw beantwoording begrijp ik dat dat niet gaat gebeuren? Alle professionals komen van Dorp, Stad en Land vandaan en alleen de lekenleden komen vandaan van de gemeente?

De voorzitter: Wethouder Oosterwijk, wilt u daarop ...

De heer Oosterwijk: Ik denk dat het in de basis klopt, maar dat is ook niet afwijkend ten opzichte van de huidige systematiek.

De voorzitter: Dan gaan we naar de vraag van de heer Soffree, Partij van de Arbeid.

De heer Soffree: Ja, dank u wel voorzitter. Ik lees in de stukken helemaal niks over afstemming met de welstandscommissie. Waar ligt de grens tussen de taken van deze twee commissies? En is verwarring uitgesloten?

De voorzitter: Wethouder Oosterwijk.

De heer Oosterwijk: Ja voorzitter, maar de heer Vredenveld, het gaat mij wel, corrigeren me als ik het fout zien, maar de commissie Ruimtelijke Kwaliteit is de commissie die straks ook gewoon in brede zin regelt wat de Welzijnscommissie nu ook doet en daarmee is er een eenduidige commissie voor een breed aantal vraagstukken.

De voorzitter: Mijnheer Vredenveld, wilt u daar wat aan toevoegen?

De heer Vredenveld: Ja, nog even als aanvulling. De Welstandscommissie, die bestaat straks niet meer en die gaat eigenlijk samen met de Erfgoedcommissie op in de commissie Ruimtelijke Kwaliteit. En dus de

taakpakketten van de Welstand- en de Erfgoedcommissie komen in de commissie Ruimtelijke Kwaliteit en die worden nog wat verder verbreed conform het voorstel wat nu voorligt.

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

De heer Soffree: Dan heb ik daar waarschijnlijk overheen gelezen. Ik heb nog een paar vragen, maar die stel ik wel op een andere manier.

De voorzitter: Zijn er verder nog vragen vanuit de commissie? De inzet was ter vaststelling. Kan de commissie zich daar nog in vinden? Dan gaat die ter vaststelling naar de raad.

10. Subsidieverordening 'Energiezuinig investeren in Cornelisland'

De voorzitter: Dan gaan we naar het volgende agendapunt. Dat is agendapunt 10. Dat is subsidieverordening 'Energiezuinig investeren in Cornelisland'. Hiervoor zijn aanwezig wethouder Oosterwijk en de heer Van Bekom. De inzet is ter vaststelling. Kan de commissie zich daarin vinden? Dan geef ik het woord aan wethouder Oosterwijk.

De heer Oosterwijk: Ja, dank u wel voorzitter. De subsidieverordening Cornelisland 2021 is de opvolger van een eergisteren verordening die ervan af gaat in 2013 al reeds. Beoogd, je zou kunnen zeggen, bedrijfsvoering Cornelisland, voor dit te verduurzamen, zodat er ook wat dat betreft een goed profiel ontstaat. We hebben geconstateerd dat de voortgang op uitgifte op Cornelisland een hoger tempo kent dan van tevoren kennelijk bedacht van tevoren, maar liggen regeling, of de huidige verordening, zo kan ik het beter zeggen, die zou wellicht 2025 lopen. En we beogen toch echt om Cornelisland qua grex in 2022 af te kunnen sluiten. En daarmee samenhangend is natuurlijk ook de vraag naar voren gekomen van, hoe kunnen we de regeling zoals die bedoeld was ook gewoon maximaal effect te laten sorteren? Vandaar dat die nu in gewijzigde vorm voorligt, waardoor bedrijven ook in bredere zin dan in de huidige regeling daarvan gebruik kunnen maken. En we gaan, zoals u ook in de stukken heeft kunnen lezen als dat leidt tot besluitvorming rondom de subsidieverordening ook gewoon expliciet bij de bedrijven van nu en de bedrijven van straks die zich nog te vestigen hebben actief onder de aandacht brengen, want zo is er natuurlijk bij een doelverordening zoals die hier ook voorligt. Hij wil datgene ook realiseren wat in de eerste aanleg ook bedoeld was te realiseren. Dank u wel.

De voorzitter: Zijn er vragen vanuit de commissie? Ja, ik begin achterin en een kom ik zo daarvoor. De heer Piena, VVD.

De heer Piena: Dank u wel, voorzitter. Het zijn er drie. In de verordening wordt de afkorting RVO gebruikt, maar nergens wordt die afkorting nader gedefinieerd. Is dat gebruikelijk en is het misschien niet verstandig om wel degelijk, ik ga ervan uit dat die rijksdienst voor ondernemend Nederland wordt bedoeld, maar die kan ik niet zo gauw terugvinden. Ik kan er overheen gelezen hebben, maar anders is het misschien toch wel handig om daaraan te refereren. Dan, even kijken, in artikel vijf van de subsidieaanvraag, daar staat onderaan, heeft betrekking op maatregelen voor het te bouwen bedrijfspand op het bedrijventerrein Cornelisland. Steeds wordt er gesproken over 'te bouwen', maar volgens mij willen we juist een uitbreiding van ook al de gebouwen die er staan. En in deze verordening spreken alleen maar over te bouwen bedrijven. Als het eenmaal gebouwd is, valt het daar niet meer onder. Klopt dan de verordening nog? Of in ieder geval, voldoet die aan datgene wat we ermee willen bereiken? En de derde vraag is, er wordt gerefereerd aan het feit dat een aantal grondeigenaren blijkbaar een korting op hun grond heeft gekregen, zodat zij bepaalde

duurzaamheidsmaatregelen konden treffen. En die hebben nu goedkopere grond gekregen, maar die worden nu ook weer in de gelegenheid gesteld om gebruik te maken van deze subsidie. Krijgen deze bedrijven dan niet twee keer een mogelijkheid, een korting of een subsidie of hoe je het wil noemen? Dank u wel.

De voorzitter: Wethouder.

De heer Oosterwijk: Ja voorzitter, heldere vragen vanuit de VVD, zoals ik ook gewend ben. Ik zal proberen ook een helder antwoord te geven en de eerste opmerking is denk ik een binnen koppertje. Daar waar er een afkorting wordt gebruikt, waar ik op zich al een hekel aan heb, en het ook nog eens een keer niet eenduidig geformuleerd aan de voorkant, gaan we dat gewoon eventjes checken en zo nodig ook even aanpassen op dat punt. Lijkt mij voor een lezer altijd aan te bevelen. Daar waar te bouwen wordt aangemerkt, dan wil ik vragen of de heer Van Bekom daar straks even op ingaat. Ik kan me zomaar voorstellen dat er ook bebouwd mee wordt bedoeld, ook omdat je voor een bepaalde periode na realisatie nog een subsidie kunt aanvragen, maar daarvoor over straks de heer Van Bekom graag. En de derde is, ja, u heeft goed gelezen, anterieure is om een aantal kavels in het verleden ook een prijs afgesproken die als zodanig een bepaald voordeel in zich had, als gevolg daarvan mij niet kon aansluiten bij deze regeling. Wij hebben het daar ook intern al over gehad van ja, is het nou dan zeg maar alsnog, je zou kunnen zeggen achteraf handig en verstandig om de grondslag wat te verbreden? Lijkt mij wel, want uiteindelijk is het beoogde doel natuurlijk dat je de verduurzaming daar ter plaatse ook een goede stap verder helpt. Heb ik bij methodiek vooral de trapsgewijze benadering willen kiezen dat al die bedrijven die naar mijn hoop nog gebruik gaan maken van die regeling geprioriteerd worden op bedrijven die er al gebruik van konden maken, die staan als eerste in de rij. En bedrijven die er nog geen gebruik van konden maken op basis van die anterieure kant van eerder gesloten overeenkomsten, daar pas achteraan komen. Dus de volgorde zit erin en daarmee hopen we ook die partijen te bedienen als eerste, die er ook, je zou kunnen zeggen moreel het beste en de meeste aanspraak op zouden kunnen maken.

De voorzitter: Mijnheer Soffree, stapelend.

De heer Soffree: Dank u wel, voorzitter. Dan heb ik een en ander verkeerd begrepen. Op de tekening staat aangegeven dat er een aantal bedrijven niet meer in aanmerking komen voor de subsidieregeling. En nou vraag ik me af van welke bedrijven dat dan zijn en waarom zij uitgesloten zijn?

De voorzitter: Wethouder Oosterwijk.

De heer Oosterwijk: Nou voorzitter, in het stuk staat gesteld dat een aantal bedrijven het volledig op basis van specifieke afspraken, zou je kunnen zeggen, geen gebruik van konden maken. Dat hebben we vastgesteld en de keuze is nu om die bedrijven alsnog gebruik te kunnen laten maken van deze nieuwe subsidieverordening die voorligt. Wellicht kan de heer Van Bekom nog wat specifieke duiden, ook omdat het al wat langer geleden is en hij er op dat moment al bij betrokken was, hoe dat destijds in zijn werk is gegaan.

De voorzitter: De heer Van Bekom.

De heer Van Bekom: Even over het te bouwen. Ter verduidelijking kan daar gewoon ook gebouwd staan, dus dat is inderdaad overgenomen uit de vorige verordening. Dus om het duidelijk te maken kunnen we dat aanvullen. Dat kan gewoon, dus het is niet een uitsluiting. Vraag twee gaat even over die, of er nog geld beschikbaar is. Wat we doen met de subsidie is de bedrijven die op dit moment op een of andere reden geen aanspraak hebben gemaakt op subsidie, daar ook voor mogelijk willen maken. Wat er is gebeurd op Cornelisland, zijn een aantal percelen ontwikkeld door ontwikkelaars. Die hebben hun panden ontwikkeld en

doorverkocht. Voor de ontwikkelaars was de subsidie van 2013 niet interessant om te gebruiken, omdat zij op dat moment te weinig voordeel, zij zagen daar het nut niet van in. Toen was er nog mogelijkheid tot gas, dus er waren gewoon te weinig redenen om van die subsidie gebruik te maken. Wat we nu bij de huidige subsidie hebben gedaan, we hebben gewoon gezien dat er heel veel is blijven liggen en die ondernemers die van een ontwikkelaar hebben gekocht, die hebben nooit de mogelijkheid gekregen, want dat was niet mogelijk in de vorige subsidie, om aanspraak erop te kunnen maken. Wat wij nu dus hebben gedaan, is kadastraal gekeken naar van, op welk perceel? Want we hebben natuurlijk het uitgifte, de lijst van de bedrijven waar wij aan uit hebben gegeven, gekoppeld aan, waar is subsidie aan uitgekeerd? Dus betekent dat iemand die een pand heeft gekocht van een ontwikkelaar of het pand huurt ook aanspraak mag maken op die subsidie tot het potje voor dat specifieke kadastrale perceel helemaal op is gebruikt. Ze kunnen nooit dubbel aanvragen. Dat is niet mogelijk. Ze kunnen wel nogmaals subsidieaanvragen, als ze het eerst bijvoorbeeld hebben gedaan voor een warmtebron, maar nu bijvoorbeeld voor een zonnepaneel een subsidie aan willen vragen, wat ook in het vorige subsidieprotocol nog niet mogelijk is gemaakt. Dus die is plus subsidie. Die hadden we ... Toen was er nog geen mogelijkheid toe, omdat wij als gemeente toetsen aan het subsidie, de investering subsidie van het Rijk, want dat is gemakkelijk voor de gemeente. En nu maken we mogelijk, dus die kunnen nogmaals een aanvraag doen.

De voorzitter: Dank u wel. Mijnheer Piena, wilt u daar op reageren? Kunt u de microfoon uitzetten, alstublieft?

De heer Piena: Dank u wel, voorzitter. Nee, ik wil niet zozeer reageren op dit verhaal, maar ik heb wel even een vraag over de aanpassingen. Normaalgesproken moet ik volgens mij een amendement gaan indienen op een verordening, maar ik kijk even naar de griffier. Ik ben natuurlijk uitermate gelukkig als de wethouder zelf de aanpassingen doet, maar ik vraag even naar de formele weg.

De voorzitter: De griffier.

De heer Van Straalen: Ik stel voor dat we dit als een advies van de commissie beschouwen richting de raad om dat met die wijzigingen aan te passen. En dan wordt de verordening na het raadsbesluit aangepast. Dat scheelt veel werk, dus we maken daar een advies van van de commissie om deze verandering aan te brengen.

De voorzitter: De heer Piena, VVD.

De heer Piena: Voorzitter, ik word er helemaal gelukkig van. Dank u wel.

De voorzitter: De commissie kan zich daarin vinden, ga ik vanuit. Ja. Dan gaan we naar de vraag van de heer Mijnders, CDA. Ik zag ook een hand.

De heer Mijnders: Dank u wel, voorzitter. De eerste vraag die ik heb, de subsidie is niet aan iedereen uitgekeerd of er is geen aanspraak op gedaan, maar er zit wel een eis van een duurzaamheidsscan bij. Is bij alle bedrijven ook daadwerkelijk de duurzaamheidsscan uitgevoerd? En der, hoe zij geld, tweede vraag die ik heb. Ik heb ergens gelezen dat het de schade om het plan van subsidies, maar daar zit niet het gebruik van duurzame producten bij of de duurzame bouwmaterialen. Dat was uitgesloten. Mijn vraag is eigenlijk waarom dat is uitgesloten? En de derde vraag die ik heb, dat is misschien een hele rare, maar het is kwart voor twaalf, dus die mag ik misschien wel stellen. Dit zijn ambities van al bijna tien jaar geleden, die vijf procent. Ik zie inderdaad ook, die subsidie is niet uitgekeerd. Dat heeft bepaalde redenen. Moeten die, of willen we die ambities niet omhoog hebben, omdat ze al van tien jaar of langer geleden zijn? Dat waren mijn drie vragen, voorzitter. Dank u wel.

De voorzitter: Wethouder Oosterwijk.

De heer Oosterwijk: Ja voorzitter, ik pak met uw welnemen vooral even de laatste vraag beet en de heer Van Bekom wil ik graag via u uitnodigen om de eerste twee vragen te beantwoorden. Ja kijk, of je de ambities bij wil gaan stellen, daar gaat u natuurlijk ook als gaat over, maar ik zal nog even heel nuchter vast dat je natuurlijk in de nadagen zegt, zit van, de grondexploitatie van Cornelisland en dat ziet u ook doorklinken in het voorstel wat hier voorligt. Juist nog even een flinke impuls aan de laatste moment willen geven op deze manier. En daar waar zeg maar de grex uiteindelijk sluit, daarmee ook de subsidieregelingen af te sluiten en dat we vrijkomende middelen dan weer terug te laten vloeien richting de algemene reserve. Die zouden we dan natuurlijk best wel al dan niet op voorstel van uw raad of van een toekomstig college ook weer opnieuw kunnen worden geactiveerd om op een andere plek in Ridderkerk op een soortgelijke manier, misschien ook wel met een stevigere ambitie er bij nog, want alles heeft, moet je ook wel in zijn tijd zien, opnieuw kunnen worden ingezet. Maar goed, dat is een eventjes een klein beetje in de toekomst kijken. Het lijkt mij voor dit moment niet echt aan de orde om nog eens eventjes een flink hogere ambitie erop te zetten. Vooral is denk ik de zaak om de subsidieregeling goed onder de aandacht te brengen en partijen en bedrijven ook te verleiden op die manier om gewoon nog even die extra impuls in de komende maanden aan de dag te leggen.

De voorzitter: De heer Van Bekom.

De heer Van Bekom: Met betrekking tot de duurzaamheidsscan. In tegenstelling tot het uitkeren van subsidie heeft elk bedrijf op Cornelisland de mogelijkheid gekregen om met Stimular samen te kijken naar de tool kansen voor verkassen. Dat hebben we voor alle bedrijven in de koopcontracten opgenomen. Ze hebben allemaal het gesprek gevoerd met Stimular en sommige bedrijven hebben er gewoon geen gebruik van gemaakt. En daarbij hield het opvoeden van de gemeente Ridderkerk op. Met betrekking tot de bouwmaterialen, de gemeente heeft aangesloten, zoals ik net al zei, aangesloten bij rijkssubsidie om de toetsing wat eenvoudiger te maken. Daar waar bouwmaterialen ook door ROV worden gesubsidieerd, gelden ze automatisch ook voor de gemeente. Dus dat is mogelijk. En ik moest nog een vraag over 2013 ter verduidelijking beantwoorden, een vorige vraag van de heer Soffree. Ik denk voor de duidelijkheid, subsidieprotocol gronden uit zorg voor duurzaamheid, dat is dus op basis van de verordening uit 2013. We hebben gedaan eigenlijk, we hebben de grondprijzen vastgesteld voor Cornelisland bij de grex en de grondprijznota. Daarin zat ook die subsidie voor die bedrijven, maar alleen voor die bedrijven die bij de gemeente hebben gekocht, want anders zouden wij als gemeente, omdat wij net uit onze eigen grex betalen, erbij inschieten. Dus bijvoorbeeld Hak is het niet gebeurt, want Hak heeft een afspraak gemaakt met de gemeente toen zij verhuizen van de huidige locatie, of van de locatie waar het zat naar de huidige. En al die andere gekleurde blokken, dat zijn allemaal gronden die niet in eigendom waren bij de gemeente ten tijde van de ontwikkeling van Cornelisland. Dus die partijen hadden gewoon grond in handen en die hebben ontwikkeld. En op het moment dat zij aanspraak zouden maken van de subsidie de gemeente beschikbaar stelt, zou betekenen dat die niet zou gaan naar de bedrijven die van de gemeente zou kopen. En dan zou niet passen in het grex plaatje wat we hebben aangehouden.

De voorzitter: Duidelijk. De heer Mijnders, CDA. Zijn uw vragen beantwoord? We gaan naar de heer Soffree. Of was dat uw enige vraag die u net stelde, Partij van de Arbeid? Hoeveel vragen heeft u nog? Ja, u kunt ze gelijk stellen.

De heer Soffree: Ja, ik vind het een prima actie, maar wat ik me afvroeg is van, waarom hebben we dat niet een paar jaar eerder gedaan? Want er wordt aangegeven dat men niet op voorhand verwacht dat we de doelstelling van 2025 gaan halen. Dat is de ene vraag en de andere vraag is, aangegeven wordt dat de nieuwe

subsidieverordening via de media bekend gemaakt wordt. Waarom wordt er niet gekozen voor een actievere benadering om deze subsidieverordening tot een succes te maken? Dat is het.

De voorzitter: Wethouder Oosterwijk.

De heer Oosterwijk: Ja voorzitter, de heer Soffree wordt op zijn wenken bediend, omdat in het voorstel staat we juist bij alle bedrijven nog eens heel actief rechtstreeks, oftewel in de eigen brievenbus, de regeling onder de aandacht gaan brengen, omdat je daarmee eigenlijk scherp schiet. En dat we daarnaast ook nog in via de gebruikelijke gemeentelijke kanalen ook aandacht aan gaan besteden. Dat mag ook duidelijk zijn, maar nadrukkelijk wel in die volgorde. Oftewel, elk bedrijf kan daar ook nog eventjes een mooie brief over tegemoet zien. Dat is één. Twee, ja, zou het zinvol zijn geweest om eerder dan dit jaar zeg maar nog eens eventjes hiermee aan de slag te gaan? Ja, vast wel. Dat had allemaal gekund, maar het is niet gebeurd, zeg ik er ook even met een glimlach bij. En ik denk dat het ook prima is om juist in deze periode nog eens eventjes daar goed aan de boom te rammelen en te zeggen van, ondernemers, het is niet alleen belangrijk op zijn inhoud, maar we hebben daar ook nog een mooi aanbod bij op deze manier. Dus weet u te bewegen om hier alsnog een mooie stap in te zetten. In 2025 wordt vooral ook even wat mij betreft het jaartal, in het begin zou de regeling voorzien zijn tot 2025. En ik kan me nog herinneren dat er wel eens een keer hier ook eerder gesproken is van nou, dat gaat nooit goed komen met Cornelisland als het gaat om de uitgifte. Nou ja, we leven inmiddels in een ander tijdperk waarbij, tussen haakjes, gevochten wordt om de goede grond en dat vertaalt zich ook in Cornelisland, dus daar is het goede been bijgetrokken en we voorzien dus dat er al in 2022 een einde aan de grondexploitatie kan worden verbonden.

De voorzitter: Mijnheer Soffree, wilt u daar op reageren?

De heer Soffree: Nee hoor, prima. Dank u wel.

De voorzitter: Waren er verder nog vragen vanuit de commissie? Duidelijk. De inzet was ter vaststelling naar de raad. Kan de commissie zich daar nog in vinden? Ja? Dan gaat die ter vaststelling naar de raad.

11. Mededelingen Gemeenschappelijke Regelingen

De voorzitter: Agendapunt 11, mededelingen Gemeenschappelijke Regelingen. Zijn er vanuit het college nog mededelingen?

12. Mededelingen college

De voorzitter: Agendapunt 12, mededelingen college. Zijn er vanuit het college nog mededelingen? Nee.

13. Rondvraag leden

De voorzitter: Rondvraag leden. Vanuit de commissie nog vragen aan elkaar? Nee.

14. Ter kennisneming raadsinformatiebrieven

De voorzitter: Dan gaan we naar agendapunt 14, ter kennisneming raadsinformatiebrieven. Daar hebben wij kennis van genomen.

Sluiting

De voorzitter: Dan dank ik u voor uw tijd en inbreng en wens ik u nog een hele fijne avond.