

Woordelijk verslag vergadering commissie Samen wonen 1 februari 2024

1. Opening en vaststellen agenda

De voorzitter: Goedenavond. Ik open de vergadering en de meesten van jullie worden voor de tweede keer welkom geheten. Nu zitten we bij de commissie Samen wonen voor het vervolg van deze avond. Welkom aan alle commissieleden, de mensen op de publieke tribune, de mensen van het college en de ambtenaren. We beginnen met het vaststellen van de agenda en ik meen te mogen constateren dat alle fracties vertegenwoordigd zijn. Kan de agenda uw goedkeuring wegdragen? Dat is het geval, dan is die bij deze vastgesteld.

2. Spreekrecht voor hen die zich hebben aangemeld

De voorzitter: En gaan we over naar agendapunt twee. Spreekrecht voor hen die zich hebben aangemeld. Er heeft zich niemand aangemeld. Dus we laten het hierbij en gaan naar het volgende agendapunt.

3. Vaststellen besluitenlijst commissie Samen leven en Samen wonen van 11 januari 2024

De voorzitter: Vaststellen besluitenlijst commissie Samen leven en Samen wonen van 11 januari 2024. Zijn er vragen of opmerkingen naar aanleiding van het verslag, ten aanzien van de tekst of ten aanzien van de inhoud? Dat is niet het geval, dan is die vastgesteld. We nemen alleen de acties door voor de commissie Samen wonen. Actie twee, het Sint Jorisplein. Overleg met Geldmaat. Is er van de zijde van het college wat te melden. Wethouder Van der Duijn Schouten namens wethouder van Os, aan u het woord.

De heer Van der Duijn Schouten: Dat klopt voorzitter. Omdat ik namens wethouder Van Os zit, moet ik het even zorgvuldig doen. Bij mezelf uiteraard ook, maar nu extra zorgvuldig. Er is vandaag contact geweest met Geldmaat over de mogelijkheid om een andere Geldmaat geschikt te maken voor het storten van sealbags. Geldmaat laat de afdeling asset management naar mogelijkheden zoeken, maar geven daarbij de kanttekening dat een geldmaat met een optie voor storten van sealbags een groter ruimtebeslag vraagt dan de standaard geldmaat. Het is aan Geldmaat om hier uiteindelijk over te beslissen, maar het overleg zoals toegezegd is geweest en daarmee wat ons betreft ook de toezegging afgedaan.

De voorzitter: Een helder verhaal. En ik mag u de tip meegeven, als u zo doorgaat met de zorgvuldigheid dan komt goed voor elkaar. Actie drie, de startnotitie actualisatie omgevingsvisie. Kan wethouder Van der Duijn Schouten bij beide punten de streefdatum aangeven?

De heer Van der Duijn Schouten: Ja, dat dat kan ik. Het eerste punt in de uitvoeringsagenda wordt opgenomen, maar die uitvoeringsagenda zal uiteindelijk onderdeel uitmaken van het eindproduct en daar zal ik dus ook een vertaalslag geven ten opzichte van de vorige uitvoeringsagenda. Maar dat betekent dus concreet ergens in maart 2025 als uw Raad uiteindelijk de hele nieuwe geactualiseerde omgevingsvisie vaststelt. De uitkomsten van de inventarisatie die zijn in de planning, zoals die bij de startnotitie zat, onderdeel van het product wat in fase twee wordt opgeleverd. Dus concreet zal dat betekenen voor de zomervakantie van dit jaar.

De voorzitter: Dank u wel.

4. Uitvoeringsnota mobiliteit Bolnes

De voorzitter: Het volgende agendapunt. De uitvoeringsnota mobiliteit Bolnes. Aangeschoven is aan tafel wethouder Meij. En van de ambtelijke zijde, mevrouw Bellaart. Welkom. De inzet is ter debat. Heeft iemand daar iets over op te merken? Dat is niet het geval. Dan kunnen nu technische en inhoudelijke vragen worden gesteld. En krijgt eerst wethouder Meij het woord voor een toelichting.

De heer Meij: Dank u wel, voorzitter. Er is onderzoek gedaan naar de verkeerskundige gevolgen van de ruimtelijke ontwikkelingen in Bolnes. En uit het onderzoek blijkt dat er drie knelpunten zijn. Dat is u al wel bekend, maar ik noem ze toch nog maar even. Bereikbaarheid en doorstroming, verkeersveiligheid, leefbaarheid en milieu. Uit het onderzoek blijkt dat ruimtelijke ontwikkelingen maar beperkt invloed hebben op de doorstroming. En dat was best wel verrassend. Ook denk ik voor raadsleden, maar ook voor mij als wethouder. De wachtrijen op de Rijnsingel worden wel langer, maar daar is nauwelijks extra verlies tijd, door onder andere de afstelling van de ... en daar is in de toekomst ook een gesprek met het waterschap voor nodig. Belangrijk is ook, dat was best ook wel verrassend uit het onderzoek, dat er nauwelijks verschillen zijn voor de toename van intensiteit van het verkeer tussen de vastgestelde woningbouwplannen en de toevoeging van de ambitieplannen. Laat ik een getal noemen, bij de vastgestelde plannen spreek je over 16.000 autobewegingen per etmaal. En als bij de ambitieplannen alles wordt gerealiseerd, dat zijn echt alle, niet geplande, maar alle geprognoseerde- en plannen van ontwikkelaars, dan praat je over 17.300 auto's per etmaal. Uit de gesprekken met de inwoners en de online enquête werden vooral de twee andere knelpunten genoemd, verkeersveiligheid, je kunt ook zeggen verkeersonveiligheid en leefbaarheid en milieu. En om die Verkeersveiligheid en leefbaarheid te verbeteren, zijn er voorbereidings ... nodig om de genoemde maatregelen financieel en ruimtelijk door te rekenen. U kent ze. Met de herinrichting van de Rijnsingel, 50 naar 30, veilige oversteekplekken voor fietsers en voetgangers, onderdoorgang mogelijk voor fietsers bij de Rijnsingel en het weren van sluipverkeer. Voorzitter, als afsluiting iedereen in Ridderkerk, ongeacht leeftijd en inkomen, moet zich veilig door Ridderkerk kunnen bewegen. De auto wordt al goed gefaciliteerd in Bolnes, want we hebben allemaal kunnen lezen hoe snel je vanaf de Rijnsingel op de A38 bent. In een kwartier ben je in Rotterdam. Maar in deze plannen krijgen vooral de fietsers en de voetgangers prioriteit. Als we dit plan uit kunnen voeren, versterken we het dorps karakter van Ridderkerk. En dat staat, dacht ik, in alle verkiezingsprogramma's. Dat was het voor nu.

De voorzitter: Dank u wel voor deze inleiding over mobiliteit Bolnes. Wie komt er in beweging voor een vraag. De ChristenUnie, twee vragen. GroenLinks, één vraag. VVD, vijf stuks. SGP, twee. Leefbaar Ridderkerk, zes. Partij van de Arbeid, vier. CDA, twee. Negen stuks. Burger op 1, negen stuks. Dan beginnen we met Groen Links, mijnheer Ros, voor uw ene vraag.

De heer Ros: Dank u wel. Een vraagje. Kan in dit onderzoek worden meegenomen of en hoeveel de doorstroming wordt bevorderd bij een fietstunnel onder de Rijnsingel door.

De voorzitter: Wethouder Meij.

De heer Meij: Dank u, voorzitter. Als ik u goed begrijp mijnheer Ros, dan vraagt u eigenlijk of de doorstroom bevorderd wordt als de fietstunnel wordt gerealiseerd. Volgens mij staat het ... Ik weet niet of het met zoveel woorden erin staat, maar die wordt inderdaad natuurlijk wel verbeterd, want

voor de fietsers die natuurlijk oversteken, moet natuurlijk elke keer ook gestopt worden. Dus dat betekent gewoon dat je minder lang hoeft te wachten, dat er minder het stoplicht op rood komt te staan. Dus afgezien van de veiligheid van de fietsers, die natuurlijk daar op best wel kwetsbaar zijn en die staat ook strak afgesteld, met name daar. Je moet echt wel meteen ... Ik loop nog weleens met de fietsers mee om op datzelfde stuk over te steken en dan moet ik echt rennen. En dan de laatste twee meter, dan is het al rood, dan hoop ik maar dat ze me zien, dus het is echt krap. Dus naast die veiligheid voor fietsers is het ook inderdaad heel goed voor de doorstroming.

De voorzitter: Voldoende. Dan gaan we naar de heer Kooijman van de ChristenUnie, twee vragen.

De heer Kooijman: Dan gaan we even door op het onderwerp tunnel. Partij 18PLUS, die had ook wat vragen gesteld over de fietsers die gebruikmaken van het Reijerpark. Nou fiets ikzelf regelmatig bij de nieuwe tunnel bij de Verbindingsweg, hartstikke mooi en dan heb je een tunnel die ook meerdere kanten opgaat en zo dus in alle richtingen fietspaden verbetert. Is erover nagedacht of er eventueel, als er dan toch een tunnel wordt aangelegd onder de Rijnsingel door, om ook onder de Rotterdamseweg door een tunnel aan te leggen. Wat zou de consequentie daarvan zijn? Uiteraard wordt het duurder, dat begrijp ik, maar kan dat worden meegenomen? En de tweede vraag, er staat ook dat er nog wel wordt gezocht naar een alternatieve ontsluiting voor het vrachtverkeer, omdat dat gewoon een probleem blijft. En we hebben daar eerder in commissie verband ook al een keertje over gesproken, maar als je kijkt naar de infrastructuur zoals die er nu ligt, dan zijn er, volgens mij, weinig alternatieven. De Randweg en dan kom je bij IJsselmonde de aansluiting uit en misschien dwars door Beverwaard nog één, maar dan heb je het wel gehad. Daar hoeft je, volgens mij, niet veel meer te onderzoeken, want ... Of ziet de wethouder toch nog mogelijkheden om daar nieuwe dingen te bedenken?

De voorzitter: Wethouder Meij.

De heer Meij: Dank u, voorzitter. Die tunnel onder de Rijnsingel, die is hier met name genoemd en ook nog niet eens financieel gedekt. Daar moet nog over nagedacht worden. Omdat daar in de toekomst hopelijk die Metropolitane fietsroute gaat rijden, waarbij je dan 70 procent van de kosten gedeclareerd krijgt of kan declareren bij de MRDH. Dus maakt het natuurlijk, in die zin, aantrekkelijk. In het verleden is er natuurlijk al eens keer onderzoek gedaan en toen bleek, de kosten natuurlijk zijn fors. Ik dacht iets van 3 miljoen. Dus het zijn ... En ik heb dit weleens meer genoemd, we geven, niet zozeer direct in Ridderkerk, maar vaak heel veel geld uit voor allerlei voorzieningen, voor auto's, ook infrastructuur en dan is een fietstunnel van 3 miljoen natuurlijk best wel geld. Maar ten opzichte van zo'n stadsbrug in Rotterdam is het natuurlijk gewoon peanuts en dan denk ik, ook die veiligheid van fietsers is belangrijk. Maar daarom is nu gekozen voor deze route, omdat daar dus gewoon heel veel subsidie op zit. Dan uw vraag over vrachtwagens, hoe voorkom je sluipverkeer en dat die vrachtwagens door Bolnes gaan rijden. Als we het hadden geweten, dan hadden we natuurlijk dat onderzoek niet laten doen. Dus dat gaan we vooral uitzoeken. We hebben natuurlijk wel ideeën daarover en misschien als de voorzitter het goed vindt, kan mevrouw Bellaart er nog iets over zeggen. We proberen natuurlijk in ieder geval duidelijk te maken dat, als je de Rijnsingel ontsluit dat je er langzamer doorheen moet rijden. Dus het wordt minder aantrekkelijk. Dus als het om snelheid gaat, dan blijft toch de vraag als de Rijnsingel zo centraal ligt, wat ik net zei, binnen een kwartier kun je bijna overal wezen, dan zal dat waarschijnlijk toch nog wel een rol spelen, maar het wordt in ieder geval minder aantrekkelijk. Maar misschien kan mevrouw Bellaart dat aanvullen?

De voorzitter: Mevrouw Bellaart, u mag aanvullen.

Mevrouw Bellaart: Ik denk dat voor het onderzoek we gewoon moeten kijken, zit er nu heel veel sluipverkeer in de vorm van vrachtverkeer op de Rijsingel of niet? Dat weten we nu niet voldoende. Daar gaan we onderzoek naar doen en mocht dat zo zijn, dan gaan we ook onderzoeken hoe we dat dan daar af kunnen krijgen.

De voorzitter: De heer Kooijman.

De heer Kooijman: Ik wil toch nog even door op dat eerste onderwerp over die tunnel. Ik snap dat hiervoor gekozen wordt, met de kans die nu mogelijk met medefinanciering zit, dat het interessant is om dit ieder geval goed te onderzoeken. Daar ging mijn vraag ook niet zozeer over. Het ging met mij erom, zouden we dan ook niet gelijk moeten meekijken, wat zou het eventueel kosten en wat zou het opbrengen als ook onder de Rotterdamseweg door aanvullend nog een aansluiting gemaakt zou kunnen worden. En ik snap dat het duur is en dat dat een opgave wordt om dan naar de financiën te zoeken, maar als er nog onderzoek wordt gedaan, zou het mooi zijn om dat nu wel mee te nemen, zodat die kosten in beeld komen. En misschien vinden we nog wel ergens eens een potje dan.

De voorzitter: Wethouder Meij.

De heer Meij: Ik vind het een heel aantrekkelijke vraag eigenlijk, nu ik het goed begrijp. U vraagt gelukkig alleen nog om het onderzoek hoe duur het is? Toch niet om het te doen, maar gewoon hoe duur het is? Maar ik zou het graag willen. Maar ik kijk ook even...

Mevrouw Bellaart: Ik denk dat het heel mooi is om mee te nemen in het onderzoek. Als je dit toch gaat onderzoeken, nemen we het mee en dan kijken wat de uitkomsten zijn.

De voorzitter: Dank u wel. Mevrouw Van Nes-de Man, Burger op 1, u mag stapelen.

Mevrouw Van Nes-de Man: Dank u. Het is misschien iets meer in vorm van een opmerking. In 2014 is dat kruispunt opnieuw ingericht. Daar zat een heel groot aandeel waterschap in. Toen heeft het waterschap ook gekeken wat een tunnel kost de andere kant uit, onder de Rotterdamseweg door. Ook met het oog op die fietsers, die allemaal naar die scholen in West gaan. En daar is gewoon gezegd, het is sociaal, het wordt sociaal erg onveilig om dat te doen. Maar ik denk, vraag even bij het waterschap die onderzoeken op. Dan hoeft je dat niet nog een keer te doen.

De voorzitter: Een tip van mevrouw Van Nes. Er wordt hier ja geknikt, dus dank u voor de suggestie. Mevrouw Van Nieuwenhuizen, Leefbaar Ridderkerk, u wilt ook stapelen.

Mevrouw Van Nieuwenhuizen: Dank u wel, voorzitter. De wethouder sprak net over een mogelijke subsidie van de MRDH, 50 tot 70 procent van de kosten, want dat staat in de kanttekeningen. Maar hoe zeker is mogelijk? Is het een zekerheid of kunnen we misschien subsidie krijgen.

De voorzitter: Wethouder Meij.

De heer Meij: 50 procent krijg je altijd, dus dat is het minimumbedrag. Maar voor een Metropolitane fietsroute is het 70 procent. Er zitten wel voorwaarden aan. Het moet binnen een bepaalde tijd af. Maar die hebben we, dacht ik, net voor de kerstvakantie alweer verlengd met twee jaar voor alle tranches die geweest zijn. Want stel dat je als Ridderkerk daar allemaal ja tegen zegt, maar die route loopt natuurlijk van Dordrecht naar Rotterdam, dus al die gemeentes moeten meedoen. Dus je bent

wel afhankelijk van elkaar. Dus je krijgt ieder geval 50 procent, maar als je het op tijd realiseert en je voldoet gewoon aan de plannen die getekend zijn, dan krijg je echt ook gewoon 70 procent.

De voorzitter: Dank u wel. Gaan we naar de SGP, de heer Van Zwielen.

De heer Van Zwielen: Dank u wel, voorzitter. Mijn eerste vraag is al beantwoord. Mijn tweede vraag die ging eigenlijk over de doorstroming van het verkeer dat dat bevorderd zou worden, wanneer bussen een halte op de weg krijgen. De PvdA had er ook al een vraag over gesteld, zag ik. En in dat antwoord werd vooral ingegaan op, dat de bussen dan de vrije baan hebben. Mijn vraag is eigenlijk, hoe zit het eigenlijk met de opstoppingen van het verkeer erachter? Je ziet bijvoorbeeld ook op de Zeeuwstraat, dat zie ik dagelijks zelf ook, dat de kruisingen gewoon geblokkeerd worden. Kunt u daar wat over zeggen.

De voorzitter: Wethouder Meij.

De heer Meij: Daar kan ik wel iets over zeggen. Het is een keuze, zoals het er nu voorligt. En ik begrijp dat u daar in ieder geval vraagtekens of vragen bij heeft. Ik sta natuurlijk ook wel eens, als met de auto ga, op de Burgemeester de Zeeuwstraat achter zo'n bus denk ik, jammer dat die daar net voorzit, want ik moet erachter blijven. Ik heb nog nooit complete files gezien. Je staat er 10 seconden langer achter en je moet verder het rustige tempo aanhouden van de bus. Maar we maken hier een keus. Wat ik net zei, de auto is al heel goed gefaciliteerd. Het is een keus om nu duurzame mobiliteit en daar hoort fiets bij en voetgangers, maar ook OV bij. De bus kan dan makkelijker zijn tijdschema handhaven. Het is comfortabeler dat je niet in een uit hoeft te schokken, als je in die bus zit. Dus het is een keus. En die leggen we dus, in die zin, ook aan de Raad voor.

De voorzitter: Het antwoord is voldoende, begrijp ik. Stapelen. De heer Mijnders en daarna mevrouw Van Nes-de Man, Burger op 1. En de heer Mijnders van het CDA.

De heer Mijnders: Dank u wel, voorzitter. Begrijp ik nu goed dat, om de bus te laten stoppen op de weg een keuze is om duurzame mobiliteit te stimuleren? Maar het heeft niet te maken dat er geen ruimte zou zijn voor verbreding van fietspaden en voetpaden? Het is dus meer echt een keuze om de bussen te stimuleren. Begrijp ik dat goed?

De voorzitter: Mevrouw Van Nes.

Mevrouw Van Nes-de Man: dank u. De bus op de weg. Ik ben benieuwd als de weg dan 30 kilometer wordt, wat de hulpdiensten daarvan vinden. Want u geeft ook aan, er moet een soort belemmering komen, dat je niet de bus kan passeren. Een soort middenbermscheiding dus ook voor de hulpdiensten, die kunnen er niet omheen. Hulpdiensten mogen binnen de bebouwde kom 30 kilometer boven de officiële snelheidslimiet of zo rijden, dus die mogen dan al niet harder dan 60. Hoe kom je dan uit met aanrijtijden en dat soort zaken? Want het is natuurlijk de enige ontsluitingsweg voor gigantisch veel mensen.

De voorzitter: Wethouder Meij.

De heer Meij: Ik weet niet bij alle haltes ...Het heeft dus echt te maken met het feit, dat we op die manier het OV wat comfortabeler willen maken. Misschien dat er soms ook de ruimte ontbreekt. Maar wat ieder geval ook veiliger is, is als je op de weg halteert en je steekt over, is er ruimte genoeg vaak om uit te stappen, zonder dat je meteen bijvoorbeeld op een fietspad staat. Dat is vaak

op andere gebieden wel, want dan neem je groen in en dan zit je eigenlijk meteen op het fietspad als je uitstapt. En dan moet je meteen goed opletten. Dus het is ook in de meeste gevallen veiliger. Maar de keus is hier echt om het OV op die manier veiliger te maken, maar ook comfortabeler te maken. En voor de hulpdiensten, het is allemaal doorgesproken met de hulpdiensten. Want RET en al die zaken hebben, natuurlijk al die instellingen hebben meegekeken. Ik denk dat dat dan gewoon zo gaat, als iemand de sirene aanzet, dat je eigenlijk overal, dan moet je aan de kant. Dat is op heel veel plekken zo. Of je nou in de file staat of hier langzaam rijdt, dan moet je er gewoon langs kunnen als je allemaal aan de kant gaat, gaat de ambulance, denk ik, er tussendoor.

De voorzitter: Mevrouw Van Nes-de Man. Ja dank u ja ik begrijp dat gewoon overdag...

Mevrouw Van Nes-de Man: Dank u. Ik begrijp dat gewoon, overdag als het wat rustiger op die Rijnsingel dat het gemakkelijk gaat, maar in de spits rijden er meer bussen, spitsbussen. Dan staat alles vol. En als er ook nog van die middenbermscheidingen komen, dan valt er weinig aan de kant te gaan voor de hulpdiensten. Dus het zou al ... Toen we bij de VVR zaten werd ook zelfs gezegd door mensen van de veiligheidsregio, let op met het inrichten van je ontsluitingsgebied, ontsluitingswegen en dat is dit in feite, hoe dat je met die hulpdiensten omgaat. Want wij worden afgerekend op onze aanrijtijden.

De voorzitter: Ik heb geen vraag erin gehoord en u mag tijdens het debat ook verder uw mening geven. Ik kijk naar de wethouder of hij nog wil reageren. Stelt u de vraag.

Mevrouw Van Nes-de Man: Daar begon ik denk ik mee. Ik zou het zou toch op prijs stellen als de wethouder dat niet alleen van de RET af laat hangen, wat die overeenkomt of bespreekt met de hulpdiensten. Maar ik wil ook graag van onszelf een reactie daarop, vanuit de gemeente.

De voorzitter: Wethouder Meij.

De heer Meij: We laten nu ... We vragen nu geld, voorbereidingskrediet voor het onderzoek. Daar worden dit soort dingen natuurlijk allemaal meegenomen. Dus als we straks met een voorstel komen, is dat natuurlijk allemaal onderzocht en ook afgewogen en dan kunt u ook de consequenties zien, als die keuze intact blijft, wat er nou gebeurt? We kunnen ons natuurlijk niet permitteren dat we het OV stimuleren en dat we mensen natuurlijk te laat bij het ziekenhuis laten komen. Dus als dat echt het geval is en dat moet nog onderzocht worden, dan maken we natuurlijk een andere keus. Maar de voorlopige keus is dit, tot uit het tegendeel blijkt dat het gewoon gevaarlijk wordt, omdat mensen te lang in de ambulance liggen.

De voorzitter: Dank u wel. En we gaan naar de heer Mijnders, CDA. Twee vragen.

De heer Mijnders: Dank u wel, voorzitter. Nog even kort doorgaand op de bus en de bushaltes. Het is misschien een kommvraag, maar is bekend of een van die bushaltes in Bolnes ook wordt gebruikt om, soms is de bus twee minuten te vroeg en dan blijven ze een tijdje wachten. Daar hebben we verschillende haltes van in Ridderkerk, dat de bus daar langer mag blijven wachten om weer op schema te raken. Is een van de bushaltes van Bolnes ook zo? En de tweede vraag die we hebben, er wordt ook aandacht besteed om het openbaar vervoer te verbeteren. En dat we daar sterk afhankelijk van zijn van de RET. Maar ik kwam niet specifiek in het voorstel tegen dat er op dit moment ook gesproken wordt of verzocht wordt aan de RET voor een extra bushalte op de Rotterdamseweg zelf, om de bussen vanuit de Sportlaan richting Bolnes om die daar aan te laten sluiten. Ik vroeg me af of daar ook over gesproken wordt. Dank u wel.

De voorzitter: Wethouder Meij.

De heer Meij: Dank u, voorzitter. Halteren op de weg op de Rijnsingel is natuurlijk uit den boze. Halteren, dat betekent dat je wacht tot je dienst begint, dat bedoelt ... Dat kan ook niet op de Rijnsingel. Je gaat daar niet zomaar een paar minuten op de rijstrook staan, op het wegdek staan. Dus dat zal niet aan de orde zijn. Dat zal op andere plekken, waar ze dan wel natuurlijk een eigen ruimte hebben, zoals op de Erasmuslaan waar ik het dan van weet en dat zal misschien op meer plekken zijn. Of er nu al contact is geweest met RET over die extra halte bij Bonnes, dat heeft natuurlijk allemaal te maken met het vervoersaanbod. Er moet eerst natuurlijk gebouwd worden. Op dit moment, door het personeelstekort, zal dat ook niet direct aan de orde zijn. Maar dat is allemaal natuurlijk wat we verder gaan onderzoeken. We gaan ook best veel geld uitgeven voor onderzoek, om dat allemaal voor ons in een kaart te brengen. Dus dat zal zeker dan... De RET weet het wel, denk ik. Maar het gaat erom, gaat de RET er ook serieus op in. Nou dat hangt natuurlijk af van hoe we die plannen gaan onderbouwen.

De voorzitter: Dan gaan we verder met ... Wilt u nog aanvullen mijnheer Mijnders?

De heer Mijnders: Voor de zekerheid, ook nog terug, wat de wethouder hiervoor ook zei. De wethouder gaf aan, we gaan al deze plannen onderzoeken en we komen dan met een voorstel naar de Raad. Alleen hoe ik het voorstel las was, we gaan met deze vier plannen onderzoeken en voor deze vier plannen komen we richting de Raad. Maar wordt er tot die tijd helemaal geen stap gedaan rondom de aanpassing van de Rijnsingel? Of wordt bijvoorbeeld voor de Verkeersveiligheid maken van de Rijnsingel, wordt daar wel mee begonnen? Of wachten we echt tot het onderzoek van deze vier plannen klaar is en dat dan het complete plan richting de Raad komt?

De voorzitter: Wethouder Meij.

De heer Meij: Nee, we wachten echt. We kunnen niet zomaar ad hoc nu dingen doen en we wachten echt ... Ik weet niet precies wanneer dat kan. Misschien mevrouw Bellaart zal het zeggen wanneer de plannen gereed zijn. Want anders ga je ad hoc dingen doen, die je later weer teniet moet doen. Dus we maken hier nu snelheid mee. We willen in deze collegeperiode natuurlijk hopelijk dat besluit nemen en misschien al een klein beetje beginnen met de uitvoering. En ik kreeg de indruk dat mevrouw Bellaart nog iets wilde toevoegen over uw vraag over die extra halte. Want het zit niet zozeer in dit programma, als wel in het collegeprogramma, waar we dat natuurlijk ook als een speerpunt benoemd hebben, dacht ik.

De voorzitter: Mevrouw Bellaart.

Mevrouw Bellaart: Inderdaad. Voor het verbeteren van de verbindingen van de bus, dat staat in het collegeprogramma. Hebben we daarom ook niet apart opgenomen in dit voorstel. Voor het verbeteren van de verkeersveiligheid wachten we inderdaad tot het onderzoek is afgerond, in ieder geval naar de herinrichting van de Rijnsingel, dat onderzoek. En ik denk dat de andere onderzoeken parallel aan elkaar kunnen lopen. Dus er staan drie voorstellen, volgens mij, in. De onderdoorgang, de tunnel voor de fietsers, verbeteren van kruispunt Kievitsweg en herinrichting Rijnsingel, die moeten we echt gebundeld aanpakken, omdat je anders gewoon een stap mist. Maar sluipverkeer vrachtverkeer kan volgens mij gewoon in een ander onderzoek en hoeven we niet per se op te wachten.

De voorzitter: Gaan we naar de heer Rijsdijk, PvdA. Voor u vier vragen, opgesplitst in twee keer twee.

De heer Rijsdijk: Dank u wel, voorzitter. Dank voor de beantwoording van onze schriftelijke vragen. Het was zeer uitgebreid en in de meeste gevallen ook wel duidelijk. Wat ik nog niet helemaal duidelijk vond, er is best wel veel woningbouw in het in het gebied gepland. ook in Slikkerveer, wat er dan pal aan grenst. Er worden nu maatregelen voorgesteld om te onderzoeken op Rijnsingel. Maar het lijkt logisch dat dat dan ook gevolgen heeft voor de Benedenrijweg en de Ringdijk. En mij is toch nog niet duidelijk wat het voor die wegen, die ook zwaar belast zijn, betekent. Wordt dat nu ook nog onderzocht en is het niet handig omdat ook mee te nemen in dit vervolg, omdat het zo in elkaar grijpt? Dat is mijn eerste vraag. Mijn tweede vraag die betreft het Dijkje. In de stukken staat ook dat de situatie daar verbeterd kan worden, onder andere door het aanbrengen van extra verlichting. Wat ik me afvroeg, want dat kon niet zo duidelijk naar voren, wordt dat ook concreet aangepakt en zo ja binnen welke termijn? Dank u wel.

De voorzitter: Wethouder.

De heer Meij: Voorzitter, mag ik deze vragen doorspelen aan mevrouw Bellaart?

De voorzitter: Uitstekend. Mevrouw Bellaart, aan u het woord.

Mevrouw Bellaart: Voor wat de Benedenrijweg betreft qua verkeersafwikkeling, het zal daar inderdaad drukker worden en volgens mij staan deze wel het actieplan lucht en geluid, om in ieder geval wat aan te doen aan de geluidsbelasting die daar dan mee gemoeid is. Het kruispunt Benedenrijweg-Rijnsingel zit sowieso in de top 20 van meest risicovolle locaties, dus die kruising wordt onderzocht in het kader van de verkeersveiligheid. Maar daarmee kunnen we ook gelijk kijken om de doorstroming te optimaliseren, indien dat een probleem is. De vraag over het Dijkje. Die begreep ik niet helemaal.

De voorzitter: De heer Rijsdijk.

De heer Rijsdijk: Dank u wel, voorzitter. Om nog even eerst terug te komen op de Benedenrijweg. Goed dat dat natuurlijk naar gekeken wordt en dat dan in een ander kader meegenomen wordt. Maar wordt dat wel ook samengebracht met dit onderzoek, dat het qua volgordelijkheid op elkaar aansluit en dat de Raad op een gegeven moment ook een integraal beeld te zien krijgt, waarbij dan eventueel ook de Ringdijk wordt meegenomen. En wat het Dijkje betreft, daar wordt in de in de stukken over gesproken. Er staat dat de verkeersveiligheid daar ook verbeterd zou kunnen worden. En dan wordt de suggestie gedaan voor het aanbrengen van extra verlichting. En ik vroeg me af of dat ook zal gaan gebeuren, want het wordt als een soort aanbeveling gepresenteerd. Dan laat ik het hier even bij voorzitten. Dan zal ik die andere twee vragen zo stellen.

De voorzitter: Mevrouw Bellaart mag een kort antwoord geven en we moeten voorkomen dat we straks in Drievliet eindigen.

Mevrouw Bellaart: Het is een goed voorstel om inderdaad de Benedenrijweg mee te nemen en gaan kijken of dat meegenomen kan worden in een van de onderzoeken of oplossingsrichtingen. Voor betreft het Dijkje, als dat in de rapportage staat, kunnen we dat gewoon oppakken. Dan laten we gewoon de man van de openbare verlichting daar kijken, hoe is het verlichtingsniveau? Is het niet op orde, dan wordt dat aangepast.

De voorzitter: Mevrouw Van Nes- de Man, u wilt stapelen, Burger op 1.

Mevrouw Van Nes-de Man: Dank u. Ik wil niet stapelen op het Dijkje, maar wel op wat u net zei over de Benedenrijweg en de Rijsingel, want die zitten toch gewoon in dit onderzoek? U zegt er is een apart traject, dat is een gevaarlijke kruising, die horen daar toch gewoon bij. En eigenlijk, volgens mij is dat de vraag meneer Rijsdijk ook, worden ook de Slikkerveerse Randweg meegenomen in dit geheel? Omdat het heeft alles met elkaar te maken, zeker met de uitbreidingsplannen voor woningbouw.

De voorzitter: Mevrouw Bellaart. En ik roep mijn vorige opmerking in gedachten.

Mevrouw Bellaart: De Randweg is niet meegenomen in dit onderzoek. De Benedenrijweg is wel meegenomen in het onderzoek, want we hebben ook onderzoek gedaan naar de intensiteit en de toename daarvan voor wat betreft ruimtelijke ontwikkelingen. En daar is op dit moment, de kruispunten zijn berekend volgens een ...model. Dan kan je van boven af zien wat de doorstromingsproblemen zijn. Daar zijn in dat model nu geen knelpunten geconstateerd. Vandaar dat hij ook niet expliciet naar voren is gekomen in de rapportage.

De voorzitter: Mijnheer Rijsdijk, de volgende twee.

De her Rijsdijk: Dank u, voorzitter en fijn dat die zaken worden meegenomen. Mijn laatste twee vragen die betreffen het openbaar vervoer. Er wordt ingezet op sneller busvervoer op HOV-lijnen. Maar als straks de Rijsingel 30 kilometer per uur moet worden, dat lijkt mij niet zo snelheid bevorderend. Kan daar iets over gezegd worden en ook hoe er aan gedacht wordt om die weg dan in te richten. En mijn andere vraag die betreft het OV-gebruik, dat is best wel laag, zo staat in de rapportage. Wat ik mij wel afvroeg, is daar ook gekeken in hoeverre de tram wordt gebruikt door mensen in Bolnes? Die ligt natuurlijk net over de grens, maar wel pal over de grens. Zou dat de OV-cijfers nog beter maken? Is daar een beeld bij? Dank u wel.

De voorzitter: Wethouder.

De heer Meij: Op allerlei plekken willen we ... Eigenlijk is het uitgangspunt van dit college 30-tenzij, dus 30 wordt eigenlijk de norm, op een aantal ontsluitingswegen na. Dat hebben we natuurlijk met de RET gecommuniceerd. En Ridderkerk is daar niet staan uniek in. En dat doen andere gemeentes ook, dus daar zal de RET zich aan moeten aanpassen met hun rittenschema. Van het tramgebruik weet ik wel dat eigenlijk die route naar de tram toe, in ieder geval met de fiets, want dan ga je waarschijnlijk met het OV, eigenlijk niet direct een hele optimale is. Dus als we dat willen bevorderen, mogelijk zolang er nog geen bushalte is bij Bolnes, zul je wel de fietsveiligheid, om daar bij die RET-remise uit te kunnen komen, waar je op de tram kunt stappen, om dat beter vorm te geven.

De voorzitter: De heer Rijsdijk.

De heer Rijsdijk: Dank u, voorzitter. Is dat iets wat nog overwogen wordt, om dan de route naar de naar de tram beter vorm te geven? En ik had ook nog gevraagd, kan er iets gezegd worden over hoe de Rijsingel dan wordt ingericht? Ik snap dat dat nog onderzocht wordt, maar wellicht dat daar toch al wat ideeën over zijn. Dank u wel.

De voorzitter: Wethouder.

De heer Meij: We gaan zo'n beetje 50.000 euro per onderzoek betalen, juist om knappe knoppen dat allemaal te laten uitrekenen, want wij hebben ... Er is nu ook een onderzoek gedaan, als je het veiliger wil maken, moet je het eigenlijk aan deze dingen denken. Maar nu moet het natuurlijk allemaal precies getekend worden. Kan het allemaal precies? En wat gebeurt er dan? En daar heeft ook vooral de inrichting van de weg mee te maken. Die wordt wel smaller, om daardoor ook 30 kilometer te kunnen realiseren en dus ruimte over te houden om aan beide kanten ruime fietspaden te kunnen realiseren. Dus dat zit allemaal straks ook in het onderzoek. Wat het voor de bus betekent, ik dacht dat dat nog een keer uw vraag was. Daar heb ik, denk ik, net al iets over gezegd.

De voorzitter: Dank u wel. Voldoende mijnheer Rijdsdijk?

De heer Rijdsdijk: Ik vroeg nog of naar de tram of dat dan eventueel nog bevorderd kan worden, die route daarnaartoe. Dat was echt de laatste vraag, voorzitter.

De voorzitter: Wethouder.

De heer Meij: Dat zat in het collegeprogramma. We hebben ook een onderdeel ontbrekende fietschakels en daar is dat een onderdeel van. Dus dat zit wel eigenlijk ook in onze planning om daar aandacht aan te besteden.

De voorzitter: Gaan we door met de VVD. Mijnheer Borst, stelt u maar twee vragen per keer. Totaal vijf.

De heer Borst: Twee per keer, dat moet ook kunnen, voorzitter. Er is toch een heleboel input opgehaald. Mobiliteit sessies, vragenlijsten. Daar zijn we heel blij mee, maar we vragen ons wel af waar dan de scenario's, de maatregelpakketten en de ideeën zijn gebleven die nu dan niet in het plan zijn geland. Het is er daarnet ook al even over gegaan, maar ik heb toch nog wat behoefte aan meer context daarbij. Dus vandaar mijn vragen. Kan de wethouder nou aangeven welke andere maatregelpakketten of scenario's er wel zijn onderzocht, dus naar aanleiding van die input. En zouden we die dan eventueel in kunnen zien? En kan de wethouder nader toelichten hoe hij nu tot het voorliggende scenario is gekomen? Welke afwegingen zijn daarbij gemaakt, welke keuzes heeft het bestuur gemaakt? Dank u voorzitter.

De voorzitter: Wethouder.

De heer Meij: Dank u, voorzitter. Ik ga eerst proberen zelf, vanuit mijn eigen kennis een antwoord te geven, dan graag aan de echte kenner. Wat ik al een beetje in mijn inleiding zei en ik denk dat u waarschijnlijk net ook zo dacht en ik ken ook andere fracties die ook, toen het onderzoek startte, dachten, wat gaan we dan doen aan die doorstroming? Want we gaan meer bouwen en welke plannen kunnen dan wel of niet doorgaan, dat beeld was er. En eigenlijk, wat ik ook zei, tot onze verrassing blijkt eigenlijk dat die extra bouwopgave die vooral zit nog in de plannen voor de ambitie, die ambitieplannen, uiteindelijk toch maar zeer beperkte invloed hebben op de doorstroming. Want u moet wel bedenken, ook dat was misschien wel voor mij ook een eyeopener, dat die vastgestelde plannen die zijn al bijna gerealiseerd. Het gaat om een beperkte hoeveelheid extra woningen. En dan zitten we eigenlijk al aan de vastgestelde plannen. Dus eigenlijk kun je zeggen dat de huidige intensiteit, dan praat je al bijna over wat er vastgesteld is, dus eigenlijk wat we nu hebben. Dan hebben we nog de ambitie plannen, maar u weet ook, voor het sportpark hebben afgesproken dat we gaan daar niet bouwen. Dat krijgt een andere functie. Uiteraard functie van sport en misschien nog een stukje recreatie. Voor de rivieroever hebben we ook voorlopig on hold gezet, dus je praat

met name over een aantal woningbouwlocaties. En als je in het schema kijkt, dan zie je dat daar een plus zeven procent of zo. Dus het zijn relatief beperkte toename. Nogmaals dat gaat misschien een beetje tegen je gevoel in, maar dat is gewoon helemaal doorgerekend. Dus toen dat duidelijk werd, dan hoef je ook geen scenario's meer te bedenken, want het past, het past gewoon op de Rijnsingel. Wat ik net zei, je staat misschien iets langer in de rij, worden wat langer, maar het heeft ook weer, dat kan je ook weer deels opheffen met die VRI's. Maar ik denk dat mevrouw Bellaart er misschien wat meer over kan zeggen.

De voorzitter: Mevrouw Bellaart.

Mevrouw Bellaart: We hadden inderdaad vooraf gedacht dat het doorstromingsprobleem vele malen groter zou worden dan eigenlijk nu uit de rapportage blijkt. Ze zouden daardoor ook ... Op voorhand hebben ze bedacht, dat we strategische scenario's zouden opstellen om dan mensen zover te krijgen om andere vormen van mobiliteit te gaan gebruiken. Gaande het onderzoek hebben wij een commissiebijeenkomst gehad met jullie en daar is er expliciet door jullie gevraagd om de bewoners erbij te betrekken. Dat hebben we gedaan, er zijn enquêtes geweest. Maar zoveel input hebben we gekregen op de verkeersveiligheid, voornamelijk op de Rijnsingel. En de keuze die wij hebben gemaakt is, dat we niet hebben gekozen voor één ding aan te pakken, maar het zijn zoveel dingen dat we daardoor zijn gekomen naar die hele herinrichting van die Rijnsingel. En daar hebben we dan de GOW30, de nieuwe wegcategorie, als uitgangspunt voor. En dan heb je allemaal richtlijnen voor, hoe je die dan in zou kunnen richten en daar gaan we verder onderzoek naar doen.

De voorzitter: De heer Borst.

De heer Borst: Dank, voorzitter. Het schetst al iets meer beeld. Nog niet helemaal, maar we gaan proberen om in de in de discussie dan verder te komen. Dus ik stel gewoon mijn volgende vraag, die ligt in get verlengde hiervan. Het ging net al even over al die dingen die je kunt doen om die weg dan straks in te richten volgens die bepaalde norm. Hoe definitief is dan die schets die nu voorligt? Als ik dan even die 30-zone neem, die lag aanvankelijk, heb ik op een tekening gezien, tussen De la Reijstraat en de Leklaan. Nu is die ingetekend vanaf De la Reijstraat en de Noordstraat. Ik zie u al nee schudden. Ik hoop dat u wat meer duidelijkheid kunt geven. Hoe definitief is het dan? Wat kan er nog veranderen straks?

De voorzitter: Mevrouw Bellaart.

Mevrouw Bellaart: Als het goed is staat in de rapportage dat we de Rijnsingel hebben opgeknipt in een aantal delen. En dan zie je dat het deel waar het meeste verkeer op zit is, dat ze deel als je gelijk vanaf de snelweg komt, dat blijft het eerste stukje 50. Omdat dan de overgang anders te groot is van 80-100 naar 50. Iets verderop gaan we over naar die GOW30. En afhankelijk van de verkeersintensiteit en kan je de GOW30 anders inrichten. Dus op het plekje waar u naar refereerde dus tussen, volgens mij is dat de Noordstraat en De la Reijstraat, dat is het stukje waar eigenlijk de Rijnsingel de grootste verblijfsfunctie heeft. Die proberen we dan ook net, qua profiel, anders in te richten, zodat mensen zich daar dus ook anders gaan gedragen.

De voorzitter: De heer Borst.

De heer Borst: Dat is in ieder geval duidelijk. Wat ik me dan nog even afvraag is, welke afwegingen dan op dit moment zijn gemaakt, als we dat onderzoek ingaan, als het gaat om maatregelen die je toepast. Of is dat echt nog volledig afhankelijk van het onderzoek wat we dan straks gaan uitvoeren?

De voorzitter: Mevrouw Bellaart.

Mevrouw Bellaart: Dat is echt afhankelijk van het onderzoek wat we uit gaan voeren. Er werd net gesproken inderdaad over de bussen op de rijbaan halteren en dan een fysieke middenberm. Dat weten we gewoon nog niet. Dat is echt een ontwerpogave.

De voorzitter: De heer Borst en dan mag mevrouw Van Nes stapelen.

De heer Borst: Ik ga dan even door met mijn vragen, voorzitter.

De voorzitter: Dan gaan we eerst stapelen. Mevrouw Van Nes-de Man.

Mevrouw Van Nes-de Man: Er valt inderdaad wat stapeling weg. Begrijp ik nu goed dat dan van de lek aan tot Noordstraat gewoon ook 50 kilometer blijft? U heeft over het stukje Noordstraat- De la Reijstraat 30.

De voorzitter: Mevrouw Bellaart.

Mevrouw Bellaart: Het is de bedoeling dat, vanaf de Leklaan tot en met de Benedenrijweg, de hele Rijnsingel 30 worden, een GOW30. Maar die kan qua profiel halverwege wel iets anders vormgegeven worden, omdat dan daar de Rijnsingel een andere functie heeft. En dan moeten we natuurlijk wel voorkomen dat het niet een slinger en dat het wel nog een gewoon goed ogende weg is.

De voorzitter: Dank u wel. De heer Borst.

De heer Borst: Dank, voorzitter. Eén van die andere grote problemen dat is de snelheid. Volgens mij zijn we het daar allemaal wel over eens. Omdat het zo moeilijk is om af te dwingen dat bestuurders zich nou ook daadwerkelijk houden aan die maximale snelheid die we daar stellen, hebben wij wel grote zorgen over die handhaving van de toekomstige verkeerssituatie? In het raadsvoorstel staat onder andere en dan verwijs ik naar kanttekening 2.1.1. Daar staat dat we er eigenlijk al een beetje van uitgaan dat er harder gereden gaat worden dan de toegestane snelheid zelf. Gaan we nou meer aspecten onderzoeken om de inrichting en de verkeerssituatie zo te maken dat we af kunnen dwingen dat bestuurders de maximale toegestane snelheid rijden? Anders dan het profiel van de weg en de inrichting van de kruispunten. En ik stel die vraag echt nadrukkelijk omdat ik, ook gezien het feit dat we met flitspalen en de verkeerspolitie dit gewoon niet kunnen handhaven. Dan mijn laatste vraag, voorzitter. Zijn er al partijen beoogd om de genoemde onderzoeken uit te voeren en maakt een nieuwe aanbesteding dan ook onderdeel uit van de procedure. Kunt u daar nog op reflecteren? Dank u wel.

De voorzitter: Wethouder Meij.

De heer Meij: Volgens mij was uw eerste vraag helemaal gericht op hoe wring je nou die automobilist om ook maar maximaal 30 kilometer te rijden? Dat doe je dus voor een heel groot deel door de weginrichting smaller te maken en om ook zo in te richten dat het ook in ieder geval smaller lijkt. Maar u heeft gelijk, daar houdt uiteindelijk niet iedereen zich aan. Dus dat dat blijft natuurlijk een lastige. Het liefst heb ik, zou je een flitspaal moeten kunnen bestellen, bij wijze van spreken. Dus zover is het niet. Dus er blijft altijd een groep mensen die af en toe harder zullen rijden dan 30. Daar hebben we de V85 voor, heet dat geloof ik, dus dat wordt gemeten en dan wordt gekeken op welke tijdstippen dat gebeurt en als dat te hoog is, dan wordt er uiteindelijk alweer ingegrepen. Dan kan je ook wel de politie er weer bij vragen. Die vraagt er ook al wel naar, is hij ingericht, hoe vaak rijden mensen nog veel harder dan 30. Maar u heeft gelijk. Wat er hier in verkeersveiligheid in Nederland mis is, is dat we niet kunnen handhaven. Dat de politie daar geen tijd voor heeft, geen capaciteit voor heeft, dat de Boa's dat die mogen doen. En eigenlijk moet daar natuurlijk richting het Rijk alle aandacht naar komen van, ik wil haast zeggen, hoe kan het nou dat je ontzettend veel geld gaat investeren om mensen dwingen wat minder hard te rijden en dat gaat ook voor een deel gebeuren, maar voor een deel ook niet en dat je eigenlijk niet kunt handhaven op te hard rijden. Want dan hoef je een heleboel dingen ook veel minder te doen. Dan kan je echt op het gedrag invloed uitoefenen. Want als het pijn gaat doen in je portemonnee, dan dat laat je na twee keer wel uit je hoofd. Daar zal ook richting het Rijk, denk ik, veel aandacht voor moeten zijn. En dan ben ik even de tweede vraag kwijt.

De Voorzitter: De heer Borst.

De heer Borst: Ik snap helemaal wat de wethouder aangeeft en dat voel ik ook zo. Ik denk alleen wel dat, als we willen dat in de nabije toekomst die leefbaarheid en die veiligheid echt omhoog gaat, want ik denk die intensiteit die blijft hoog, dus je wilt het zo inrichten dat het dat het veilig en leefbaar is. Dan moeten we, voor mijn gevoel, meer doen dan alleen de bewezen middelen inzetten van, we maken de weg wat smaller, we kiezen een ander profiel. Wordt er nou ook gekeken naar andere dingen die we in zouden kunnen zetten? Ik noem maar, ik ben zelf ook bij die mobiliteitsbijeenkomsten geweest, ik heb daar mensen horen praten over slimme verkeerslichten. Met een soort groene golf, die je misschien op een aantal punten in zou kunnen zetten. Er zijn vast nog allerlei andere slimme dingen die we kunnen doen om meer en meer af te dwingen dat bestuurders zich aan die snelheid houden en het voor de inwoners rondom de Rijnsingel het leefbaar te houden. Zijn dat nou dingen die we ook meenemen in het onderzoek?

De voorzitter: Wethouder.

De heer Meij: We zullen alles doen, dat zullen we zeker aan die onderzoekers meegeven, om dat heel serieus te onderzoeken. Hoe je naast die inrichting van de weg misschien nog meer kunt doen. En dan zijn er misschien nieuwe technieken, want we praten toch wel over een aantal jaren dat het gerealiseerd gaat worden en misschien zijn we dan net weer een stapje verder. Ik kan ook een ander voorbeeld noemen om die snelheid eruit te halen. Het is misschien niet een voorbeeld, daar hebben we het net over gehad, als je die bus op de Rijnsingel laat halteren is die snelheid er ook voor een

deel uit. Dus dat is misschien niet een heel sympathieke, maar die andere dingen zijn ook niet altijd heel sympathiek, want een boete krijgen is niet sympathiek, dus uiteindelijk als je de veiligheid vooropstelt en deze wethouder staat er ook echt voor, zeker natuurlijk na vorige week. Dan wordt het weer extra duidelijk hoe hard we eraan aan moeten trekken. Dus ik zeg u toe dat we daar gewoon de maximale inspanning doen ook qua techniek, om te kijken om mensen min of meer te dwingen niet harder te rijden dan 30.

De voorzitter: Dank u wel. We hebben nog 15 vragen te gaan en ik wijs erop dat er ook altijd gelegenheid is om vragen vooraf in te dienen. Ik ga nu even splitsen per drie vragen. En mijnheer Borst, want u bent nu lang aan het woord geweest en ging ook een beetje een debat richting op. Dus heel kort nog.

De heer Borst: Dat weet ik. Ik had wel één laatste technische vraag nog gesteld en die ging over of er al beoogde partijen waren voor het uitvoeren van het onderzoek.

De voorzitter: Wethouder.

De heer Meij: Nee, dat is nog niet bekend.

De voorzitter: Gaan we naar mevrouw Van Nieuwenhuizen, Leefbaar Ridderkerk en heeft over uw driedeling alvast kunnen nadenken.

Mevrouw Van Nieuwenhuizen: Dan kan ik u blij maken, want er zijn er maar twee over. Dus dat gaat goed. De eerste vraag is, bij de argumenten staat een onderzoek naar de mogelijkheid om een waterbushalte bij Bolnes te realiseren. Echter in de raadsinformatiebrief van 12 januari staat bij kansrijker scenario ook dat punt, te realiseren van de waterbushalte. Maar er staat bij, mits dit inpasbaar is in de bestaande vaartijd. In het onderzoek staat dat dit alleen interessant is als de snelheidsbeperkingen opgeheven worden. De vaartijd is te krap. Er is onderzoek naar golfhinder nodig en de frequentie eenmaal per half uur is niet attractief. Hoe realistisch is dat dan, gezien de uitkomst van het onderzoek en wordt dit dan nog verder onderzocht? Dat is de eerste vraag. Gelijk de tweede doen. In 2.1.3 van de kanttekeningen staat dat de verwachting is dat het vrachtverkeer in het netwerk een andere route zal zoeken. Is dit gebaseerd op een onderzoek en zo ja, uit welk onderzoek blijkt dit? En wanneer dit een aanname is, waarop is dit dan gebaseerd?

De voorzitter: Wethouder.

De heer Meij: Uw eerste punt over die extra waterbushalte in Bolnes staat niet in dit rapport voorstellen, maar staat in het collegeprogramma. Dus dat is al een doelstelling waar we eigenlijk al een tijdje mee bezig zijn. U heeft precies de dingen genoemd, waardoor het best lastig is om dat ook echt te realiseren. Die vaartijd, ... is daar bijgekomen en dat betekent al dat er een extra halte is gekomen op die route van een uur. Dus als je met nog een extra halte komt, dan wordt het lastig. We zijn nu in gesprek. Ik heb vorige week, twee week geleden, een gesprek gehad met de directeur van de Driehoeksveer. En binnenkort heb ik een gesprek met de directeur van de Aqualiner, van de

waterbus en die gaf wel een positief signaal. Of zonder hem nog gesproken te hebben. Die zag opening. Ik weet dus nog niet welke. Dus ik kan alleen maar zeggen, dat we daar heel erg op inzetten. Dat we graag willen weten wat is er nou voor nodig? Wat moet er gebeuren in Ridderkerk om die halte te krijgen? Dus dan kunnen we zelf wel afwegen of dat onhaalbaar is of niet onhaalbaar of misschien pas over een paar jaar. Maar ik wil gewoon een soort stappenplan hebben wat ervoor nodig is aan investering in Bolnes. Hoeveel woningen moeten er dan zijn, hoeveel instaps moeten er komen, dan weten we waar we aan toe zijn. Maar het is echt wel een punt van aandacht. Zeker Brienoord is nu uitgesteld. Maar die problemen op de weg blijven hinder veroorzaken. Dus zo'n extra halte zou ons toch kunnen ontlasten. Een uw tweede vraag speel ik even door naar mevrouw Bellaart, als dat mag.

De voorzitter: Mevrouw Bellaart.

Mevrouw Bellaart: Dat is een aanname. En het is een aanname dat er op de Rijnsingel ook verkeer zit dat er geen bestemming heeft, dus dat is het doorgaande verkeer. En als je dan de Rijnsingel op een andere manier inricht, wordt hij daarmee misschien minder aantrekkelijk voor het doorgaande verkeer en die kiezen dan in het netwerk een andere keuze om op hun bestemming te komen. Maar dat is een aanname.

De voorzitter: Dat is voldoende. Zie ik mevrouw Van Nes wil stapelen. Maar u mag ook gelijk met uw eigen vragen beginnen. Misschien dat u kan aangeven hoeveel er nog heeft. Nou we gaan het zien dan. Per drie.

Mevrouw Van Nes-de Man: Ik wil eerst even stapelen, dat is misschien het handigst. Het scheelt dan ook weer een vraag straks. Op de waterbus, is er enig zicht op hoeveel mensen nou gebruikmaken en dan moet je vanaf Slikkerveer rekenen, denk ik. Voor woon-werkverkeer, want het is natuurlijk alleen maar woon-werkverkeer wat naar Rotterdam gaat. Hij vaart op het moment eens in het uur en je bent dan heel erg gebonden aan de halte waar je uit kan stappen. Is er enig zicht op, om aan te geven wat dat nou echt toevoegt voor Ridderkerk, als het gaat over de afwikkeling van verkeer, of het wegnemen van het aantal auto's. Dat is één vraag. Even kijken hoor. De fietsroutes van de scholieren. De meesten komen vanaf de Beverwaard en die gaan richting de scholen in Ridderkerk West. Wat is nou de fietsroute van die scholieren? Is dat langs de sportvelden en dan de Rijnsingel oversteken en vervolgens de Rotterdamseweg oversteken. Of pakken ze de Kievitsweg? Hoe is die route met oog op dat tunneltje? Wat voor activiteiten zijn er nu nog? Langs de Kievitsweg, waar de sportvelden zijn. Want er zit nu natuurlijk alleen nog een tennisvereniging, een voetbalvereniging en de hondenclub. Er zit een bedrijf of geen bedrijf meer en één woonhuis. Hoeveel activiteiten zijn er nog? Met oog op het aanpassen van die weg. Dat zijn even mij vragen tot nu toe.

De voorzitter: Wethouder.

De heer Meij: Op uw eerste vraag, elke reiziger op de waterbus die een auto laat staan is er eentje. Dus zo moeten we wel echt rekenen. Natuurlijk is die extra halte geen oplossing voor het probleem. Het zou allemaal maatwerk moeten worden, een deel op de fiets, een deel op de waterbus, een deel

thuiswerken. Dus u moet het in dat kader zien. Dus het is echt niet substantieel meteen een hele grote aderlating voor het aantal auto's op de weg. De fietsroute, ik ben een tijd lang, heel lang, op een school werkzaam geweest. Die leerlingen kwamen allemaal via het Reyerpark, zo binnendoor. Maar het hangt er dus een beetje vanaf waar je vandaan komt. Want het is in die zin ook wel weer wisselend. Misschien dat voor het Gemini op een andere plek dat nog steeds geldt of niet geldt, dat weet ik dus niet. Dus de Metropolitane fietsroute komt er wel langs heen. Die gaat dus richting Rotterdam straks, maar overall kan ik ieder geval zeggen dat de meeste leerlingen via dat sportpark, via dat Reyerpark reden. Dan uw vraag, dat is denk ik niet helemaal nu aan de orde wat er allemaal op dat sportpark zit. Maar volgens mij mist u nog de cricketclub, die zit er ook. Maar voor de rest zijn het de dingen die u net noemde.

De voorzitter: mevrouw Van Nes- de Man.

Mevrouw Van Nes-de Man: Ik vroeg dat laatste omdat er ook gesproken wordt dat dat stukje Kievitsweg, de aantakking op de Rijnsingel anders moet worden. Omdat je daar nu bij een vijfbaansweg in moet voegen. En datzelfde punt is ook in 2014, met volgens mij wethouder Smit, nog uitgebreid besproken, waarom leg je de Kievitsweg niet langs de watergang en laat je vlak bij het bruggetje opkomen? Dus misschien is het even zoeken, maar zijn er best wel dingen over terug te vinden. Hoef je dat niet nog een keer uit te vinden. En dan wil ik toch wel heel graag nog weten waarom dat nou in ... alleen die Rijnsingel is gepakt. Een stukje Benedenrijweg, maar volgens de tekening is het een heel klein stukje en niet ook die Randweg, omdat toch die bouw ontwikkelingen. Ja u zegt net, een hoop is al gerealiseerd. Maar als ik denk aan al die appartementencomplexen, die hoge flats, waar ook over gesproken wordt langs de rivier, dan moet er nog heel veel bijkomen. Maar dat is blijkbaar niet aan de orde. Wil ik ook graag een antwoord op.

De voorzitter: Wethouder.

De heer Meij: Even wat ik ervan weet, we hebben heel duidelijk gekozen voor Bolnes. En daar hoort de Benedenrijweg wel bij. En de Randweg is natuurlijk Slikkerveen en daar gaan we straks apart een uitvoeringsagenda voor maken. Dat is dan een vervolg daarop. Misschien kan mevrouw Bellaart het verder aanvullen.

De voorzitter: Mevrouw Bellaart.

Mevrouw Bellaart: Ik heb daar eigenlijk ook geen toevoeging op. Daar staat mij hetzelfde bij.

De voorzitter: mevrouw Van Nes-de Man.

Mevrouw Van Nes-de Man: Dan waren dat mijn vragen. De rest heb ik via stapelen opgelost. Dank u.

De voorzitter: Dank u wel. We zijn ongeveer 50 minuten bezig geweest bij dit agendapunt. Dus ik zie ernaar uit dat de volgende wat korter gaan. Misschien kunt u daaraan meewerken. De inzet is ter debat, ik neem aan dat u daarbij blijft. Hoeveel minuten? Wie denkt de meeste nodig te hebben? Ik zie twee en ik zie vier en drie. Kunnen we een compromis, een paar keer drie. Kunnen we drie

minuten, als compromis. Drie minuten, 75 minuten. Dan dank ik de wethouder en mevrouw Bellaart.

5. Nota parkeernormen 2024

De voorzitter: En gaan we naar het volgende agendapunt. Nota parkeernormen 2024. We gaan van mobiliteit naar stilstand. Inzet ter debat, dat is akkoord. En dan nodig ik wethouder Van der Duijn Schouten en de ambtenaren meneer Arslan en meneer Van Straten uit om hier plaats te nemen. Een foutje in mijn script. Dus wethouder Van der Duijn Schouten die mag nog even op de tribune blijven en wethouder Meij is de portefeuillehouder. Welkom aan de nieuwe deelnemers hier achter de tafel en het woord is aan wethouder Meij voor een toelichting.

De heer Meij: Korte toelichting, voorzitter. Ik heb dat natuurlijk vorige week ook gedaan. Ik heb het nu aangepast aan wat ik allemaal gehoord heb. We hebben met de nota parkeernormen een balans gezocht tussen voldoende parkeerruimte om overlast te voorkomen en voldoende ruimte om onder andere nieuwe, noodzakelijke woningen mogelijk te maken. We willen voldoen aan de parkeerbehoefte, die ontstaat als gevolg van de nieuwe ontwikkelingen en tegelijkertijd voorkomen dat de openbare ruimte onevenredig wordt belast met geparkeerde auto's. Het is goed om te weten dat we niet over één nacht ijs zijn gegaan met deze nota. Dat heeft u vandaag ook in combinatie kunnen lezen, daar is echt wel lang over nagedacht. We hebben de gemiddelde bandbreedte van CROW ASVV genomen, omdat we weten dat de auto in Ridderkerk een belangrijk vervoermiddel is. De provincie schrijft op haar website zelfs een lagere parkeernorm voor, voor Ridderkerk. Daar heeft Ridderkerk niet voor gekozen. Ontwikkelaars willen nog wel eens verwijzen naar die wat lagere parkeernorm. Zo van, u zit te hoog. Maar we hebben dus echt een bewuste keus gemaakt om het op het gemiddelde niveau te houden, omdat wij ook weten dat je dan misschien aan wensdenken doet. En daar ging het met name dus over leaseauto's die waren niet meegerekend en bezoekers. Dus we hebben echt wel gekeken naar wat er nu werkelijk nodig is in Ridderkerk. En toch, ik bemerk bij een aantal schriftelijke vragen toch nog enige huiver, om met name in het centrum en de schil de parkeernorm te verlagen voor nieuwe woningen. Maar tegelijkertijd willen we ook graag en volgens mij onderschrijven dat alle fracties extra woningen, meer leefbaarheid, meer groen voor geval van gezondheid en klimaat. En ook meer plekken om te kunnen spelen. En we weten tegelijkertijd dat de beschikbare ruimte schaars is. Dan moet er dus echt gewoon keuzes gemaakt worden. En als je in de politiek zit, weet je dat je regelmatig lastige keuzes moet maken. En zo'n lastige keuze ligt nu ook gewoon voor. Willen we een Leefbaar Ridderkerk met een dorps uitstraling. Waar ik net ook al over had. Of een Ridderkerk waar de auto nog meer plek voor zichzelf gaat opeisen. En dat gaat ten koste van de zaken die ik net noemde en die we toch ook allemaal onderschrijven. Dat heb ik de vorige keer ook gezegd, auto en parkeer is emotie. Ik weet het echt wel, ik maak dat dus heel vaak mee op spreekuren. Toch wil ik u vragen, bij al uw vragen straks, met name bij uw afwegingen voor de raadsvergadering, om toch ook aan de toekomstige generaties te denken, die ook gewoon in Ridderkerk willen wonen. In een groen omgeving, in een leefbare omgeving. Dat zit er natuurlijk achter. Dat was het.

De voorzitter: Dank u wel. Wie wil zijn geparkeerde vragen nu openbaar maken? Meneer Mijnders CDA, drie stuks. Partij van de Arbeid, vier. Dat is een consistente lijn met de vorige ronde. Leefbaar Ridderkerk, twee. 18PLUS, zes. VVD, drie. GroenLinks, één. Dat is ook consequent. ChristenUnie, vier stuks. Dan beginnen we met GroenLinks, de heer Ros.

De heer Ros: Dank u, voorzitter. Ten eerste aan de wethouder en secondanten, dank voor de heldere presentatie vorige week en de extra commissiebijeenkomst. Dat heeft, voor ons in ieder geval, al heel veel vragen weggenomen. Ik denk dat ik namens collega's spreek. In de bijeenkomst heeft mijn collega het kort gehad over grasbetontegels. Dat zijn die tegels die je kan inzetten op parkeerplekken om water doorheen te laten en wat groen op te laten komen. En we begrepen ook, op een gegeven moment, dat het in principe hier om de parkeernormen gaat. Maar er staat wel een kopje duurzaamheid, waar ook op andere aspecten wordt ingegaan in het raadsvoorstel. Wat zou er op tegen zijn om in dat stukje duurzaamheid op te nemen, dat we in principe, dat waar dat mogelijk is dat we grasbetontegels toepassen. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter: Het woordje duurzaamheid betekent niet dat alles wat duurzaam is bij de agenda geschaard kan worden, maar het woord is aan de wethouder voor het antwoord.

De heer Meij: Ik snap uw vraag. Laat ik dit ervan zeggen, waar het kan, zullen we daar inderdaad naar kijken. Het is een stukje duurder, maar het is ook inderdaad belangrijk voor het klimaat. Maar ik denk ook wel dat je moet kijken voor welke appartementen ga je dat doen? En nogmaals bij wat oudere mensen zal dat ... Het is natuurlijk wat lastiger lopen, dus ik denk dat dat ook een afweging moet zijn. Ik kom wel eens op plekken, dan moet je echt stevig kunnen stappen. Maar natuurlijk waar het kan, zullen we dat zeker meenemen.

De voorzitter: De heer Ros.

De heer Ros: Voorzitter, ik wilde juist net mijn compliment maken, dat het zo mooi was dat het bij het Knarrenhof overal wordt neergelegd, daar was ik van de week aan het wandelen. Dus volgens mij gaat dat argument niet helemaal op. Maar ik kom er graag in de Raad op terug, maar ik zie weinig belemmeringen om daar in ieder geval iets mee te doen. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. Dan gaan we naar Leefbaar Ridderkerk, de heer Lapaer, twee vragen.

De heer Lapaer: Dank u, voorzitter. De eerste vraag die ik heb is en het is in een antwoord gegeven richting de ChristenUnie, hoe worden bewoners op de hoogte gesteld dat zij te maken krijgen met deelmobiliteit in hun wijk en dat daardoor minder parkeerplaatsen aanwezig zijn? Dat is mijn eerste vraag. En de tweede vraag is, is het juridisch haalbaar dat als blijkt dat die deelauto niet gebruikt wordt, of nauwelijks wordt gebruikt, er toch weer die gereserveerde plaatsen nodig zijn om uit te breiden in het aantal parkeerplaatsen. Is het juridisch haalbaar om die kosten te verhalen op de bewoners? Als het geen VVE betreft. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter: Wethouder Meij.

De heer Meij: Ik geef even antwoord nu als eerste, vanuit mijn beperkte kennis en dan denk ik bij de twee experts. Hoe weten de inwoners dat er sprake is, als ze een nieuwe woning betrekken, van deelauto's? Dat moet allemaal contractueel zijn vastgelegd, want het is niet zo dat het in die zin vrijwillig is. Ze gaan daar ook voor betalen. Er wordt dan echt ook meebetaald aan het realiseren van die deelauto. Dus het kan nooit een verrassing zijn. Op het moment dat ze weten dat ze dat appartement kopen, weten ze wat de voorwaarden zijn. En er staat hun handtekening onder en dat is juridisch bindend. Uw tweede vraag dat wil ik graag even doorspelen. Dan denk ik aan de heer Van Straten, als de voorzitter het goed vindt.

De voorzitter: Aan u het woord, mijnheer Van Straten.

De heer Van Straten: Het juridisch kunnen handhaven is lastig. En daar bedoel ik mee, je moet het in een kettingbeding en een alternerende overeenkomst moet je het regelen, tussen die alternerende overeenkomst met de ontwikkelaar staat tot de kosten dadelijk verhaald kunnen worden op de nieuwe eigenaar. Maar als er geen vereniging van eigenaren is, dan moet dus in dat contract aangegeven worden dat de kosten evenredig verdeeld zullen worden, bijvoorbeeld naar een rijtjeswoning, voor de helderheid. Op die manier ga je het borgen. Of het daarna nog steeds juridisch handhaafbaar is. Wij gaan ervan uit van wel, maar er zal altijd een slimme jurist zijn die daar anders over denkt.

De voorzitter: De heer Kooijman, ChristenUnie, wil stapelen.

De heer Kooijman: Ja graag, dat scheelt er straks weer eentje. We moeten inderdaad misschien afwachten of het achteraf dan juridisch inderdaad echt houdbaar blijkt te zijn. Maar wordt dat aan de voorkant wel getoetst door de gemeente? Hebben wij de mogelijkheid om te kijken, wat staat er nou in de contracten tussen wat een ontwikkelaar afsprekt met de nieuwe bewoners?

De Voorzitter: De heer Arslan. De heer Van Straten bedoel ik.

De heer Van Straten: Dat is een lastige vraag, maar wat je in een contract zet, dat wordt ondertekend. Dus als je normaal een huis koopt, dan onderteken je een contract. In dat contract staat de overeenkomst en die wordt door de notaris vastgesteld. Dat is een bindende overeenkomst. Als er in die bindende overeenkomst staat dat je de kosten gaat verhalen, dan is dat gewoon bindend. Het wordt lastiger als je huurwoningen hebt. Want dan zou je ook afspraken moeten maken met bijvoorbeeld Woonkompas. Dat kan ook en dat is natuurlijk dan geen overeenkomst meer, maar dan zou je het op een andere manier moeten regelen.

De voorzitter: De heer Kooijman.

De heer Kooijman: Ik bedoel juist ... Want de gemeente gaat een contract aan met de ontwikkelaar. En de ontwikkelaar die gaat een contract aan met de koper van de woning, in het geval van koopwoningen. En het is dus onze wens of onze eis, dat in die overeenkomst tussen de ontwikkelaar en de koper van de woning wordt meegenomen, jij bent ook verantwoordelijk voor straks de kosten,

mocht er toch een parkeerplaats nodig zijn. En wellicht als die koper later zijn huis weer doorverkoopt aan iemand anders, dan willen we ook weer dat dat wordt meegenomen in de volgende. Maar daar hebben wij als gemeente toch helemaal geen zicht in of dat in dat soort contracten daadwerkelijk komt te staan en of dat wordt meegenomen?

De voorzitter: De heer Van Straten.

De heer Van Straten: Dat heet juridisch een kettingbeding. In die kettingbeding staat heel duidelijk dat als je een koop hebt, dat je die voorwaarden door moet geven. Dus die kettingbeding is bindend, die kan je niet zomaar eenzijdig zeggen dat het niet rechtsgeldig is.

De voorzitter: Dank u wel. Dan zie ik twee stapelaars. De heer Rijsdijk en de heer Mijnders. In die volgorde even uw stapeling.

De heer Rijsdijk: Dank u wel, voorzitter. Ik begrijp dat bewoners dan moeten tekenen voor de mogelijk toekomstige aanleg van die parkeerplaatsen. Maar staat op dat moment de prijs ook al vast, want waar teken je anders voor? Wordt er dan een concreet bedrag opgenomen in die bepaling, wat bij je in rekening gebracht wordt? Kunt u daar iets over zeggen? Dank u wel.

De voorzitter: De heer Mijnders.

De heer Mijnders: Dank u wel, voorzitter. Is het bekend hoe duur zo'n contract per jaar is voor een koper? Als er dan de extra gelden bijkomen voor deelmobiliteit. En welke impact kan het hebben op de hoogte van de hypotheek die een koper kan krijgen? Want als je een contract hebt en je moet daar jaarlijks voor betalen, heeft het ook impact op de hypotheek die je kan krijgen? Dank u wel.

De voorzitter: Misschien een tip. Dit type vragen leent zich uitstekend voor schriftelijk indienen. Maar mijnheer Van Straten, u mag een poging doen.

De heer Van Straten: Het is heel lastig om wel aan te geven wat de kosten zijn. Wij weten dat een parkeerplaats in open ruimte ongeveer 3000 euro kost, maar dat is nu, op dit moment. Wij weten niet wat het over misschien 10 jaar is. Is de inflatie, zoals nu, hoog of wordt hij laag? Wij gaan het ook niet opnemen. Als die ontwikkelaar dat vraagt en het is 3000 euro, maar over 10 jaar is het een veelvoud ervan, dan is dat niet handig, want iemand moet die kosten dragen. Dus wij kunnen dat niet zeggen in ieder geval. De hoogte van de hypotheek, als je kijkt naar de vereniging van eigenaren, dan betaalt iedereen een gedeelte van de vereniging van eigenaren. De projectontwikkelaar zal in zijn aanbieding richting de nieuwe bewoners onderzoek moeten doen naar een aanbieder van deelauto's. Als hij de kosten daarvan weet, dan kan hij aangeven dat die kosten in de vereniging van eigenaren zit. En daar heeft een koper, die kan dat verwerken in wat hij kan betalen en dat heeft inderdaad gevolgen voor de hypotheek. Hij kan daar ook in aangeven dat dat jaarlijks geïndexeerd zal gaan worden. En dat is inderdaad van invloed op de hypotheek.

De voorzitter: Wethouder Meij.

De heer Meij: Je probeert met die deelauto die tweede auto mogelijk zomaar weg te faseren, omdat er dan een deelmobiliteitsauto is. Dus je moet bedenken, je kosten voor een nieuwe of tweedehands auto heb je niet en een deelauto, daar een onderdeel van zijn met heleboel andere mensen, zal natuurlijk aanzienlijk goedkoper zijn dan dus. Natuurlijk, het is een plus, maar de min is dat je dus geen tweede dure eigen auto met alle kosten hoeft te betalen.

De voorzitter: Mijnheer Mijnders, u mag doorgaan met stapelen en u mag ook gelijk aan uw eigen ronde beginnen.

De heer Mijnders: Dank u wel, voorzitter. Soms kan er ook een spontane vraag oppoppen, dankzij een vraag van een ander raadslid. Dus vandaar deze niet schriftelijk. Doorgaand stapelend. Dat begrijp ik, wat wethouder zegt en de heer Van Straten. Maar zijn er voorbeelden van, in andere gemeentes, waar deze constructie werkt en hoeveel het dan kost? Dan hebben we beetje een beeld van wat de impact zou zijn voor een koper. Daarnaast heb ik nog drie vragen, voorzitter, maar ik zal er nu al eentje stellen. Even voor de zekerheid, we hebben het in de commissiebijeenkomst en ik ben het eens met de heer Ros, een goeie commissiebijeenkomst ook gehad over de winkels en voor de zekerheid vroeg me af, als we deze parkeernota vaststellen en de parkeerplaats rondom de Albert Heijn op het centrum wordt op dit moment vernieuwd, heeft deze parkeernota dan invloed op het aantal keer plaatsen bij de herontwikkeling van de parkeerplaats bij Albert Heijn? Of blijft het aantal, zover we nu weten, hetzelfde? Volgens mij gaan er wel een paar af, maar heeft deze parkeernota wel of geen invloed op het aantal parkeerplaatsen rondom de Albert Heijn? Dat waren de eerste twee, voorzitter.

De voorzitter: Wethouder Meij.

De heer Meij: We gaan proberen om te kijken voor de raadsvergadering of we een voorbeeld van een prijs kunnen achterhalen. Dat kan ik niet toezeggen, maar als het er is dan zal ik dat in de raadsvergadering noemen. Wat ik ervan weet, van de herontwikkeling van het parkeerterrein Albert Heijn, is dat daar volgens mij een vastgesteld aantal parkeerplaatsen wordt gerealiseerd straks. In mijn beleving is het niet afhankelijk van deze nota.

De voorzitter: De heer Mijnders.

De heer Mijnders: Dank u wel. Ik hoop dat u het kan achterhalen. Ik ben wel heel nieuwsgierig. Ik heb nog twee vervolgvragen en dat gaat over de drie opties die we in deze parkeernota hebben om het aantal parkeerplaatsen te verlagen met de huidige situatie. Dat is de parkeernorm zelf, dat is hoe dichtbij het zit, die 10 procent bij een HOV en deelmobiliteit. En als fractie vroegen we ons af, wat nou als we deze parkeernota vaststellen met deze normen en er gaat en 10 procent af als het dicht bij een HOV zit en ook nog eens tot max 25 procent van de parkeerplaatsen. En dan vier parkeerplaatsen, daar gaan de drie van af, daar komt een voor de deelmobiliteit. Ik hoop dat jullie me nog kunnen volgen. Maar als fractie vroegen ons af, is een opstapeling van drie dingen ook mogelijk en zou dat dan niet eventueel ook te veel zijn? Dat je moet zeggen, we doen deze parkeernota, deze normen en max alleen de HOV of max alleen deelmobiliteit. En niet alle drie bij

elkaar. En we vroegen ons daarna af in de schil rondom het centrum. Stel wordt deze parkeernota voorgesteld om sowieso de parkeernorm omlaag te doen. Even afgezonderd van HOV en deelmobiliteit. En jullie hadden in de commissiebijeenkomst aangegeven ook regelmatig tellingen te houden in het centrum. Klopt dan de redenering dat dus nu in het centrum nu al te zien is, bij veel woningbouw, waar veel woningen zijn, dat daar eigenlijk nu al heel veel ruimte is. Want dat zeggen we eigenlijk met deze parkeernota. We kunnen omlaag, maar zien we dan eigenlijk in het centrum op dit moment nu eigenlijk al voldoende parkeerplaatsen, want dat is ook de reden waarop onder andere de parkeernorm omlaag wordt gesteld in deze parkeernota. Dat waren ze, voorzitter.

De voorzitter: Wethouder en de heer Kooijman mag zo nog stapelen. Maar laten we eerst maar naar het antwoord luisteren.

De heer Meij: Even op uw laatste vraag. Volgens mij staat het ook, dacht ik, wel in de toelichting van deze nota parkeernormen, deze nota en die nieuwe ontwikkelingen. Die ontwikkelaar kan je nooit opzadelen met parkeerdruk die er nu al is. Hij moet zorgen dat er voldoende parkeerplaatsen zijn volgens de parkeernorm, zoals we die dan afgesproken hebben. Maar natuurlijk, overal speelt nu wel de druk van parkeren, maar dat is niet de verantwoordelijkheid van de ontwikkelaar, dus die hoeft daar geen rekening mee te houden. En uw andere vraag wil ik graag even aan de heer van Straten doorgeven.

De voorzitter: De heer Van Straten.

De heer Van Straten: Wij hebben met die vraag zelf ook gezeten, wordt het stapelen, noem ik het maar eventjes. Het is een ander stapelen dan we hier doen. Wordt dat niet te veel? Als wij kijken naar de norm dan is bewust gekozen voor die 10 procent en bewust gekozen voor een afstand. En het adviesbureau Spark heeft gezegd, maak die afstand nou niet te groot. Want het feit dat mensen die tweede deelauto wel of niet houden, is wel van invloed. Of die gebruikmaken van het OV, laat ik het zo zeggen. En als je de deelauto bekijkt dan zie je, dat een op vier dat dat landelijk wel een reële waarde is. Je ziet ook dat mensen daar dan gebruik van gaan maken. En dat is ook de doelstelling. Dus het is alleen een probleem als OV niet zal functioneren. Men gaat gewoon lekker in die auto zitten en die deelauto gaan ze niet gebruiken, alleen dan een probleem. Wij gaan ervan uit dat beiden gewoon functioneren en dat mensen inderdaad de keus maken om met het openbaarvervoer te gaan. Dan heb je die reductie van die tweede auto. En die deelauto, die wordt vaak gebruikt. Je ziet ook landelijk dat die echt gebruikt wordt.

De voorzitter: Meneer Kooijman mocht nog stapelen. Maar misschien dat we dit maar afmaken en dan gaan we heel het riedeltje maar doen. De heer Mijnders.

De heer Mijnders: Dank u, voorzitter. Duidelijk verhaal bij vraag twee. Om op vraag één nog terug te komen. Ik begrijp wat de wethouder bedoelt. Mijn vraag doelde meer op van, met deze nieuwe normen, het is een gemiddelde norm, dat lijkt in de parkeernota realistisch. En ik vroeg me af, als we dus nu in het centrum in de schil gaan rondlopen, zien we dus dat deze parkeernorm wel of niet realistisch is. In de zin van, als het een redelijk realistische parkeernorm zou zijn, als het is, dan

zouden we nu eigenlijk al in het centrum moeten zien dat er dus ook al eigenlijk te veel parkeerplaatsen zijn. Dat dat eigenlijk het bewijs is van dat de parkeernorm omlaag zou kunnen. Ziet de wethouder dat ook?

De voorzitter: De vraag is helder. Wethouder Meij.

De heer Meij: Even vanuit mijn beperkte kennis en dan de echte experts. Die keren dat ik met de auto naar het centrum rij, dat is maar heel beperkt, kan ik eigenlijk altijd parkeren. Of je nou bij de Albert Heijn gaat staan op de ... Je kan betaald parkeren. Dus ik denk op dit moment, in mijn optiek, kan daar op hele korte afstand overal geparkeerd worden maar...

De voorzitter: De heer Van Straten.

De heer Van Straten: Er moet onderscheid gemaakt worden in het type woningen. Als je kijkt naar de schil dan zien wij dat er een heleboel woningen zijn die in de jaren '70, '80, misschien '60, jaren '30 gebouwd zijn. Destijds was er nog geen norm voor die woningen. Als je kijkt naar de straten die destijds ingericht zijn, dan zie je dat daar de problemen zijn, want de straat is niet ingericht met een parkeernorm. Dus je ziet met name daar dus de druk. Dus wij gaan nu een nieuwe ontwikkeling doen en we zien bij nieuwe ontwikkelingen dat, als wij de nieuwe norm gaan toepassen. dat de druk daar gewoon past bij de functie die je wil voor de woningen. Alleen bij de bestaande wijken is het een probleem, want daar is gewoon geen norm vastgesteld in het grijze verleden. En we hebben met een projectontwikkelaar afspraken gemaakt dat die niet dat probleem hoeft op te lossen. Staat ook uitdrukkelijk in de parkeernota.

De voorzitter: Dank u wel. Mag mevrouw Van Nes-De man nog stapelen.

Mevrouw Van Nes-de Man: Dank u. Is het dan zo dat, er worden van die wijk in de schil geherstructureerd. Dat staat allemaal op de planning van woonkompas. Zou het dan zelfs kunnen, als de parkeernorm toegepast wordt en er is nu veel te weinig parkeerruimte, dat blijkt dat daar qua oppervlak bouwen minder gebouwd geworden om aan die parkeernorm te voldoen? Of werkt het zo niet?

De voorzitter: De heer Van Straten.

De heer Van Straten: In West zijn we nu bezig met nieuwe plannen om de wijk te herinrichten. In die plannen kijken wij welke parkeerplaatsen er nu zijn, waar kunnen we eventueel nog parkeerplaatsen extra maken en wat doen we met het groen? Wij kijken niet naar de normen die er nu zijn, want die passen helemaal niet bij die woningen. Dus wij gaan alleen ... De parkeernota gaat in dit geval alleen over nieuwbouw en niet over bestaande. Maar bij de ontwikkeling, herontwikkeling gaan wel kijken waar we een parkeerprobleem hebben. We weten op basis van het onderzoek, waar de druk is en als die druk dus te hoog is, dan gaan we wel onderzoek doen, waar kunnen we extra parkeerplaatsen waarmaken? Alleen geldt dat wel voor de legale parkeerplaatsen.

De voorzitter: Dan gaan we naar de heer Kooijman, ChristenUnie.

De heer Kooijman: Ik had er vier en er vielen er twee vanaf en er komt eentje bij naar aanleiding van de vraag van de CDA. Nog even terug op het huidige parkeerterrein bij de Albert Heijn, die straks opnieuw bestraat gaat worden. En ik dacht dat de wethouder toen zei, naar mijn gevoel blijft dat dan. We hebben bepaald hoeveel parkeerplaatsen er nodig zijn en naar mijn gevoel blijft dat gelijk. En ik denk dat het wel belangrijk is dat we daar wat een concretere uitspraak over hebben. Niet zozeer over die situatie, dat geloof ik ook wel, dat inmiddels de tekeningen liggen al bij de aannemer denk ik. Ik hoop dat de stenen al besteld zijn. Maar met name, neem bijvoorbeeld Dillenburgplein als uitgangspunt. Daar komt ook nog wel een keertje een voorstel in de Raad, we gaan het opnieuw inrichten. En wordt dan deze nota ook gebruikt om te kijken van, uiteraard weten we hoeveel parkeerplaatsen er nu zijn, maar laten we eens aan de hand van de nieuwe parkeernormen kijken hoeveel hebben we er dan straks nodig? Nou misschien komen we op die berekening uit op een fictief aantal 50 en er waren er 55, dan kunnen we op 50 uitkomen. Of zeggen, nee, parkeernorm passen we alleen toe op nieuwbouwwontwikkelingen of nieuwe ontwikkelingen en dit is gewoon bestaande winkels. Dus we kijken niet naar deze norm. We kijken echt alleen wat past er in het gebied. Dat is vraag één. De wethouder werd knikt, dus die snapt de vraag, dat is mooi. Vraag twee en dat is eigenlijk doorvragen op de vraag die ik al schriftelijk had ingediend. Overigens dank voor de heldere antwoorden, daar was ik erg blij ook mee. Ik had bij vraag vier iets gesteld over de kaderstellende rol die wij als Raad hebben. Wij stellen hier de normen vast en het college mag daar gemotiveerd van afwijken, zo werd ook aangegeven. Mijn vraag ging vooral de situatie waarbij de ontwikkelaar zegt, maar ik zie wel ruimte om binnen mijn project nog wel extra parkeerplaats te realiseren. Dat lijkt mij handig of wenselijk of wat dan ook, met bepaalde motivatie. En dan kan het college zeggen, logische verklaring, dat gaan we doen. Toen dacht ik, maar wij stellen hier als Raad ook een norm bij. We willen bijvoorbeeld ook het autobezit terugdringen. Dus hoe ... Waar zit dan, aan die kant, onze kaderstellende rol? Naar de bovenkant, moet we niet bijvoorbeeld een plafond of een bandbreedte meegeven of zoiets? En mijn laatste vraag die ik dan nog heb, dit gaat over een doorvraag op vraag zes, die ik had, over de kracht van het instrument. Maar eigenlijk gaf de wethouder in zijn inleiding net ook al iets aan van, we hebben een instrument nodig om enerzijds, iedereen wil netjes kunnen parkeren bij nieuwe projecten, maar we willen ook extra woningen, we willen extra groen, et cetera. En wij zijn nog een beetje zoekende naar, is dit nou een nieuwe veel gedetailleerdere technische berekening om precies op dat juiste getalletje uit te komen. Maar uiteindelijk in de praktijk blijft de opgave nog steeds even groot. Of gaan we dankzij dit instrument, draagt het instrument wel degelijk echt bij aan die opgave en kunnen we misschien meer woningen realiseren, meer groen et cetera.

De voorzitter: Wethouder Meij.

De heer Meij: Ik wil vooral dan met even de laatste vraag op ingaan, want dat is denk ik wel een politieke vraag. De kracht van het instrument. Ik gaf in mijn inleiding eigenlijk al aan dat de provincie vindt dat we te hoog zitten. Dus dat is, dat wijkt dan inderdaad af van, is het dan een heel krachtig instrument? Toch denk ik dat we een eerste stap zetten. Ik zie al aan toch aan alle kritische vragen, we gaan de parkeernorm wel omlaag brengen, dus dat is een stap. Je kunt altijd zeggen, had het niet meer gekund, moeten we niet op die laagste norm gaan zitten? Maar dat zijn die afwegingen die je

dan politiek met elkaar maakt. Dit is dan denk ik een redelijk gemiddelde voor de gemeente Ridderkerk, zoals die hier functioneert. Erg open minded, ook omdat natuurlijk alle andere dingen ontbreken. We hebben geen metro, we hebben geen treinstation. Dus ik denk dat we hier een mooie mix hebben, waarbij we tegelijkertijd ruimte creëren voor nieuwe woningen, voor groen en voor leefbaarheid. Dus dat er toch een norm komt aan de bovenkant. Die is dan eigenlijk wel nieuw, dat het nu op sommige plekken gewoon niet meer kan. Natuurlijk had die stap ook groter kunnen zijn, maar daar hebben ook bewust niet voor gekozen. Maar het is wel een stap. Net zo goed als met de fiets parkeernorm. Je kunt zeggen, die is minimaal. Maar die is wel nu voor het eerst. En ik ga ervan uit dat als over vijf jaar verder zijn en we zien alles dichtslippen, dat we dan allemaal ook wel weer met een andere mindset naar zo'n parkeernorm kijken. Uw andere vragen begrijp ik helemaal. Daar zat ik te knikken, maar de antwoorden daar waag ik me niet aan.

De voorzitter: De heer Van Straten.

De heer Van Straten. Het is een lastige discussie, want wil de Raad bij elk bouwplan betrokken worden? Als je ervan uitgaat dat je een parkeerplaats, dan als college zegt, die mag je extra maken of minder maken of verzin het allemaal maar. Volgens mij en dan ga ik niet op de stoel zitten van wat het bestuurlijk orgaan is, maar volgens mij hebben jullie de uitvoering altijd bij het college neergelegd. En de stukken die het college behandeld zijn voor jullie altijd zichtbaar. Daarin kunnen jullie natuurlijk altijd kijken, er is nu een bestemmingsplan, een omgevingsvergunning afgegeven en wij hebben daar vragen over. En jullie kunnen natuurlijk altijd daar jullie bedenking bij hebben en dat in de Raad of waar dan ook, ter discussie stellen van, jullie hebben nu vastgesteld vijf parkeerplaatsen extra, maar wij zijn het hier niet mee eens, kunnen jullie dat toelichten? En ik denk dat je heel voorzichtig moet zijn, jullie in ieder geval, en ik zit niet op jullie stoel, ik mag dat eigenlijk ook niet zeggen, maar wat wil je bereiken met één parkeerplaats? Of wil je, als er 100 parkeerplaatsen zijn en je gaat er honderd bij maken, dan heb je een andere discussie. Maar ik zou, als jullie, wel voorzichtig zijn om bij elk bouwplan betrokken te willen zijn.

De voorzitter: U stelde zelf al vast dat u het niet mocht zeggen. Maar we hebben de boodschap ontvangen. De heer Kooijman. Het Dillenburgplein komt nog aan de orde. De heer Van Straten.

De heer Van Straten: Dillenburgplein is een ontwikkeling die er al is. Als wij daar, om wat voor reden dan ook, extra woningen toe gaan passen en wij gaan kijken naar nieuwe winkels, dan gaat de parkeernota gelden. Wij gaan niet, als we dat dat plein gaan herinrichten, kijken of de norm die er nu zit of die klopt, want dat is ook heel erg ingewikkeld, want wat neem je dan voor de supermarkt voor norm? Is het een discounter, is het een groenteboer die daar zo zit? Wat ga je dan daaraan voor normen? En welke woningen heb je, welk type? We weten het oppervlak, dat zou je theoretisch kunnen bekijken. Hoeveel ga je dat dan ... Dat wordt een hele ingewikkelde berekening. Wat wij doen? Bij elke ontwikkeling kijken of de parkeerplaatsen voldoen aan de richtlijnen zoals ze nu in het ASVV staan. Want we willen niet daten die parkeerplaats die er nu zijn, nog steeds te smal zijn of tekort zijn. Dus wij gaan altijd bij de herontwikkeling kijken, kunnen wij die parkeerplaatsen

volgens de norm aanleggen? En ja, in sommige gevallen houdt dat in dat we meer of minder parkeerplaatsen hebben.

De voorzitter: Dan de heer Kooijman. Ik wil eigenlijk verder.

De heer Kooijman: Een kleine geruststelling richting de heer Van Straten. Misschien als er een parkeerplaatsje extra gemotiveerd door het college wordt toegekend, dan gaan we niet gelijk aan de bel trekken. Maar ik ken inderdaad instrumenten. Dus dank nog daarvoor.

De voorzitter: Dan gaan we naar de VVD. Mijnheer Borst, stelt u ze maar alle drie.

De heer Borst: Dat gaan we doen. Wij vroegen ons af op basis van welke cijfers en feiten, die gebiedsindeling uit bijlage 1, precies tot stand is gekomen. In de bijeenkomst van vorige week is daar al kort even iets over gezegd. Maar ik wil de wethouder toch vragen om daar nog iets uitgebreider op te reflecteren. De tweede vraag, die lage parkeernormen in delen van Ridderkerk die al heel druk zijn of heel vol, dat vind begrijpelijk, vind ik logisch. Zijn er dan niet ook andere gebieden Ridderkerk waarvan we kunnen zeggen, van zo'n zelfde situatie is daar ook sprake. En tot slot, hoe kan de wethouder nou garanderen dat bewoners van nieuw te bouwen woningen straks, in ieder geval één auto in de buurt van hun huis kunnen bouwen en zijn er dan nog kansen voor het parkeerbeleid, wat we opnieuw gaan vaststellen over een tijdje. Zijn daar koppelkansen. Dank u, voorzitter.

De voorzitter: Wethouder.

De heer Meij: Over die gebiedsindeling. Dat zijn inderdaad drie onderscheiden gebieden. Het centrum, heel direct bij alle winkels en alle voorzieningen. Dan de schil er dicht op. En dan de rest van Ridderkerk, waar gewoon gewoond wordt en waar je dus enige afstand hebt. Dus zo is er gekeken en zo gebeurt het in heel Nederland. Dus dat is een manier van denken. De dorpsring, de centrumring, eigenlijk de dorpsring, Vondellaan en dan de woonwijken. Dus dat kan ik daarvan zeggen. Daar is natuurlijk wel over nagedacht en dat is een logische driedeling. Uw tweede vraag probeer ik even duidelijk te krijgen. U zegt, er is een parkeernorm van 1,4. Dus die ene auto kan geparkeerd worden. Die tweede is natuurlijk afhankelijk van hoeveel mensen er in die straat wonen en hoeveel auto's die mensen hebben. Maar ik weet niet precies wat u nou precies aan de wethouder vroeg.

De voorzitter: Hij vroeg of er een soort garantie was voor één auto te kunnen parkeren. De heer Van Straten.

De heer Van Straten: Als je kijkt naar de normen die het ASVV voorschrijft, dan zit daar een gemiddelde in. Wat ze van uitgaan is dat de ene woning misschien nul auto's heeft, de ander heeft er misschien drie. En gemiddeld is dan bijvoorbeeld 1,4. Het geeft niet de garantie dat je voor je deur altijd die ene auto kwijt kan. Het is wel zo, dat gemiddeld er 1,4 in dat hele bouwplan zitten. Dus kan ik mijn auto kwijt? Ja, het is een gemiddelde. Het kan best wel zijn dat je iets verder moet

lopen. En dus niet je auto voor je deur kwijt kan. En toevallig geeft de buurman een feestje en dan zou je iets verder moeten parkeren.

De voorzitter: De heer Borst.

De heer Borst: Dat laatste, dat is in ieder geval duidelijk. Dat was vorige week ook al heel duidelijk, dus die begrijp ik. Waar ik even naar op zoek ben, er zijn natuurlijk ook bouwprojecten en categorieën waar de normering lager dan één is. En we gaan over een tijdje dat parkeerbeleid, dus de vergunningen en dat soort zaken, gaan we nog herijken. Ik ben op zoek naar, zijn er nou koppelkansen vanuit dat nog te ontwikkelen, te herzien beleid, om ervoor te zorgen dat mensen ook bij dat soort ontwikkelingen, waar de norm lager is dan één, we kunnen garanderen dat die mensen daar gewoon kunnen parkeren. Dat was even mijn laatste vraag. Dus nog even ter verduidelijking en ik wil nog even reageren op het antwoord van de wethouder op mijn eerste vraag.

De voorzitter: Gaat dat tot een vraag leiden?

De heer Borst: Dat gaat zeker tot een vraag leiden, want ik begrijp dat de tekening dorpsring, centrumring die snap ik dat die logisch is. Maar er is dus geen enkele feitelijke of cijfermatige gedachte geweest om tot die beredenering, om tot die tekening te komen.

De voorzitter: Wethouder. Ja ik denk dat ik nog even aan meneer van straat...

De heer Meij: Ik denk dat ik nog even aan de heer Van Straten kijk. Mijn andere buurman, de heer Arslan, die is net vader geworden, die zal ik ook nog een keer een vraag willen toespelen, want anders zit hij er helemaal voor niks bij.

De voorzitter: Mijnheer Arslan, gaat u beginnen?

De heer Arslan: Dank u wel. Ik wilde eerst beginnen met de vraag de norm lager dan één. De norm lager dan één wordt natuurlijk gekozen met een reden. Dat betekent dat niet iedereen met de auto komt. En dat blijkt ook uit de gemiddelde cijfers. Dus dan gaan we er vanuit dat er ook mensen zijn die lopend komen of met de fiets. Een norm die wel lager dan één is, zien we ook vaak, ik noem maar eens iets, in de buurt van een huisarts. En dat wij zien dat er veelvuldig gebruik wordt gemaakt van een fiets of van dat mensen voet komen. Dus daar gaan we er wel van uit dat je ook die auto wel kwijt zou kunnen. Maar uiteraard kunnen we nooit die garantie geven. Maar we gaan er wel vanuit, dat in het geval met de auto komt, dat het wel zo is berekend dat je wel auto kwijt kunt.

De voorzitter: De heer Van Straten.

De heer Van Straten: Bij het bepalen van de gebieden hebben wij gekeken van, wat zou nou logisch zijn? En met name bij het centrum hebben we gekeken, als je nu ontwikkelingen zou hebben, waar kan je dat nou realiseren? Je kan dat realiseren boven de Hema. Ik noem maar iets, boven de andere supermarkt, daar zou je iets kunnen realiseren. Bij de Geerlaan heb je ook nog zo'n klein stukje waar je het één en ander zou kunnen realiseren. Daar zit nu een autohandelaar. Als je het gebiedje daar

neemt, is dat nou logisch om er vanuit te gaan dat je daar vrijstaande woningen behoudt of maak je appartementen daarvan? Wij hebben dus gekeken, wat zou nou een logische plek zijn om het centrum te stoppen? Als je kijkt naar de voorzieningen, dan zitten die heel erg dichtbij. Dus we hadden zoiets van, waar moeten we stoppen? En wat is nou logisch? Als je kijkt naar het betaald parkeren in het gebied, dan is dat ook een soort drempel die er voor zorgt dat je eigenlijk minder parkeerplaatsen kan realiseren. Dus het centrum van Ridderkerk was heel logisch. We zeggen, hier is het betaald parkeren, het is logisch om die ring als centrum te nemen. Vervolgens hebben we gekeken naar de ... en de schil hebben we een gebied wat aangewezen is als vergunninghoudersparkeren. In de oude nota staat dat. Alleen dat gebied, dat vonden wij niet helemaal logisch. Het moet wel logisch zijn voor een projectontwikkelaar, ook van, waar stopt het nu en waar eindigt het nu? Wij hadden discussie intern over, moet je nou dit gebied bij de Sportlaan, als je daar überhaupt nog iets zou willen ontwikkelen, moet je dat nu een schil benoemen. Of noem je dat rest bebouwde kom? Als je kijkt naar wat daar vlakbij ligt, dan is het wel logisch om te kijken, zou het nou rest of schil zijn? Wij hebben ervoor gekozen om een logische route te nemen en die als schil te functioneren. Er is ook gevraagd aan Spark, als wij kijken naar deze schil, zou dat voor jullie ook logisch zijn en het antwoord was daarop ja.

De voorzitter: Dan gaan we naar de Partij van de Arbeid. De heer Rijsdijk. Vier vragen, twee keer twee en als het er drie zijn geworden in één keer.

De heer Rijsdijk: Voorzitter, ik moet u teleurstellen, het zijn nog steeds vier, dus ik zal het twee om twee doen. Dank voor de beantwoording van onze schriftelijke vragen. In één van de antwoorden wordt aangegeven dat, als er minder parkeerplaatsen gerealiseerd worden en er dan met het concept van deelauto's gewerkt wordt, dat dat net het verschil kan maken of een woningbouwproject wel of niet rendabel is. Wat ik mij daar wel bij afvroeg en daar is nog niet zo'n duidelijk antwoord op gekomen, is dat nu uiteindelijk goed voor de projectontwikkelaar, die dan het project goedkoper kan realiseren? En dat de parkeerplaatsen die kunnen dan later eventueel verhaald worden op de kopers. Of profiteren die daar toch op de één of andere manier nog van, met lagere huizenprijzen? Daar ben ik nog naar op zoek. Dat is mijn eerste vraag. Mijn tweede vraag die betreft, op het moment dat het concept met de deelauto's niet blijkt te werken, dan kunnen er extra parkeerplaatsen gerealiseerd worden. U gaf aan dat het dan op basis van klachten gebeurt. Begrijp ik het dan goed dat dat een soort piepsysteem is? En dat het uiteindelijk de gemeente is die dan na twee onderzoeken bepaalt of er extra parkeerplaatsen komen? Dank u wel.

De voorzitter: Uw eerste vraag klinkt als een herhaling van uw schriftelijke vraag. Maar het woord is aan de wethouder.

De heer Meij: Uitgangspunt is dat hier ruimte schaars is, dus die willen we zo efficiënt mogelijk benutten. Heb ik net ook in mijn inleiding gezegd. Dat betekent dat we ook ruimte willen hebben voor spelen, ruimte willen hebben voor groen. Dus niet al die ruimte rondom zo'n nieuwbouwproject is ook dan beschikbaar voor parkeren. Dus daar is die parkeernorm ook op voor bedoeld, dat die niet oneindig groot kan zijn als er allemaal mensen komen die met twee of drie

auto's komen. Dus of je dat meteen kan doorzetten naar een lagere huizenprijs, dat is de vraag. Want uiteindelijk die ruimte krijg je niet, want als openbare ruimte zeggen we als gemeente, daar gaan we andere dingen doen, dus dan is de ruimte beperkt die die krijgt en daar heeft het dan mee te maken. Het kan ook wel zo zijn dat die inderdaad ook in de kwaliteit van de woningen iets meer kan doen. Maar dat zijn natuurlijk allemaal markttechnische dingen. Als de rente opeens sterk daalt dan gaan de huizenprijzen weer omhoog. Dus daar is niet één op één iets van te zeggen, maar wel dus dat we die ruimte die schaars is maar beperkt willen inzetten voor parkeren. En uw vraag over dat concept deelauto, hoe bepalen we nou wanneer dat niet werkt? Piepsysteem? Ja, zo is het volgens mij net schriftelijk beantwoord en zo kijken we er ook nu naar. Als er echt terechte klachten komen over parkeren, dan houden we die parkeerdrukmetingen en dan zien we dat het tegen de 100 procent zit, dan gaan we echt wel kijken wat daar moet gebeuren. Want uiteindelijk die auto moet toch ergens staan. Maar ik weet niet of de heer Van Straten nog een aanvulling heeft?

De voorzitter: De heer Van Straten.

De heer Van Straten: Wij hebben nu gezegd dat we in ieder geval twee keer onderzoek willen doen. Als het noodzakelijk is om een derde onderzoek te doen, omdat de bewoners aangeven, je hebt nu geteld maar toevallig waren er wegwerkzaamheden in omgeving, dan doen we gewoon een derde onderzoek. Het moet alleen niet zo zijn, dat we in lengte vandaag onderzoek gaan doen, want dat is ook wel gemeenschapsgeld wat we dan uit gaan geven? Op een gegeven moment is het een momentopname en die momentopname dat is altijd een discussiepunt. Of het nou 10 procent te veel is of 20 procent, er zit altijd een marge in. Dus als verkeerskundige houden wij daar altijd rekening mee bij het bepalen welke functies en welke maatregelen we gaan doen voor een bepaald probleem.

De Voorzitter: De heer Rijdsdijk.

De heer Rijdsdijk: Dank u, voorzitter. Soms is een antwoord wat schriftelijk gegeven is niet altijd duidelijk en dan vraag je daar nog even op door. Ik ben zeker geen voorstander van oneindig onderzoek. Het ging er mij met name om, is het uiteindelijk de gemeente die dan het besluit neemt dat die extra plaatsen er komen? Dat is helder. Mijn andere twee vragen, om toch nog even door te gaan op dat concept van die deelauto's. Wordt het dan uiteindelijk ... Komt dat volledig bij de projectontwikkelaar te liggen of speelt de gemeente daar ook nog een rol in. En de achtergrond van die vraag is dat bijvoorbeeld Goudappel die ook het onderzoek naar het verkeer in Bolnes hebben gedaan bijvoorbeeld aangeeft dat, als je deelauto's zomaar in de openbare ruimte neerzet, dat het niet zo goed werkt, maar dat daar nog een hele strategie achter moet zitten, ook qua communicatie, eventueel qua prijsmechanisme. Ik zal niet al die argumenten herhalen, maar kan daar wat over verteld worden hoe dat dan aangepakt zou worden? En mijn laatste vraag, is het concept van de deelauto's is dat voldoende bewezen? Zou het bijvoorbeeld niet effectiever zijn om een extra inspanning te leveren op het verbeteren van het openbaar vervoer? Er worden nu twee HOV-lijnen beoogd, maar zouden we daar niet nog veel meer een stapje extra in moeten doen? Door

bijvoorbeeld nog een derde verbinding of een andere verbinding dan Kralingse Zoom of Zuidplein, om mensen te verleiden. Dank u wel.

De voorzitter: Wethouder Meij.

De heer Meij: Even om te beginnen met uw laatste vraag, concept deelauto bewezen? We zien wel, we hebben, geloof ik, nu al drie of vier deelauto's in Ridderkerk staan. Ook één of twee zelfs in Bolnes die goed gebruikt worden. Dat gebeurt dus helemaal zonder dat de gemeente, natuurlijk die heeft daar toestemming voor gegeven, maar blijkbaar is daar is een goeie businesscase op te maken, waardoor die uitbreiding nu al plaatsvindt. Maar u vraag suggereert eigenlijk een stapje extra. Met andere woorden, als ik wat harder, als ik het even op mezelf betrek als wethouder Verkeer, als ik maar wat harder bij de RET aan de bel trek of bij MRDH, dat we dan een extra halte of een extra HOV-lijn krijgen. Ja, zo werkt het niet. We moeten nu al ontzettend ons inspannen om de huidige lijnen overeind te houden, door allerlei omstandigheden. Die kent u, die ga ik nu niet toelichten. Ik zal ook alles doen. We hebben net die waterbushalte ook gehad, daar gaan we ook ons voor inzetten. De toekomst wordt dat al die modaliteiten een rol gaan spelen en soms heb je er twee nodig om op je plaats te komen. Dat je eerst met de fiets gaat en dan met het OV. Dus al die zaken helpen, want we hebben ook bij corona gezien, als je zo'n zeven, acht procent van de weg afhaalt in de filetijd, dan is er geen file meer. Dus het gaat niet om duizenden auto's, het gaat net om die aantal auto's waardoor je niet meer kan invoegen en allemaal gaat stilstaan. Dus op het gebied van ... zullen we echt ons best doen. Ik denk nog even aan maatwerk bij de buurtbus, waar we nu echt op inzetten, ook om de MRDH daar medeverantwoordelijk voor te maken, dat het niet helemaal verantwoordelijkheid van de gemeente is. Dus op al die gebieden proberen we actief te zijn. Ja, ik weet niet wat. Ik was even in mijn eigen verhaal.

De voorzitter: Mijnheer Van Straten, heeft u nog iets aan te vullen?

De heer Van Straten: Nee, volgens mij heeft Peter alles wel genoemd wat de vraag was.

De voorzitter: Meneer Rijdsdijk.

De heer Rijdsdijk: De wethouder wilde volgens mij nog aanvullen, maar ik had nog een andere vraag. Wellicht kan wethouder eerst dan de aanvulling doen. Dan zal ik de andere vraag stellen. Als u het goed vindt, voorzitter?

De voorzitter: Dat is akkoord.

De heer Meij: Het ging nog even over die prijsmechanisme. Ik denk, daar gaat de gemeente zich niet mee boeien. Dat is natuurlijk ook allemaal die businesscase die natuurlijk een deelauto-aanbieder zelf moet regelen. Of er een stukje communicatie zal plaatsvinden, dat kan natuurlijk best. We kunnen best natuurlijk mensen wijzen op al die alternatieven voor de auto. Dat zal misschien mogelijk zijn, maar we gaan echt niet financieel bijdragen aan dit soort concepten.

De voorzitter: Gaan we naar 18PLUS, zes vragen, twee keer drie. Dank u wel.

De heer Sluimers : Dank u wel. Het zijn er wat minder geworden. Even kijken hoor. Wij hadden ook schriftelijke vragen gesteld en die zijn ons ook niet helemaal duidelijk. Bij vraag twee, vraag over een inpandige berging en dan krijgen we een antwoord eerst, nee, punt. En dan einde van het antwoord, staat er opeens dat een inpandige berging ook gebruiken kan worden om fietsen te stallen. Dus wat is het nu? Wat is een inpandige berging dan? Bij vraag drie vragen we over de Drierivierenlaan, als we dat nu zouden bouwen met de nota die we nu gaan vaststellen wat heeft het dan voor effect? Wij zijn dan op zoek naar, levert het dan meer woningen op of juist minder woningen. En nu hebben we alleen antwoord gekregen op de parkeerplekken. Dus is het ook mogelijk dat we antwoord krijgen op de woningen? Bij vier, de deelmobiliteit, wortelstelen wij ook nog steeds met wat levert de projectontwikkelaar op, als hij hiervoor kiest? Kant hij dan meer woningen bouwen of heeft dat helemaal geen verschil, als hij voor deelmobiliteit kiest? Dat waren de eerste drie.

De voorzitter: Wethouder Meij.

De heer Meij: Op uw laatste vraag, wat levert het de projectontwikkelaar op. Inderdaad dat hij minder parkeerplaatsen hoeft aan te leggen, dus minder kosten hoeft te maken. Want die deelauto daar kan hij een aantal andere parkeerplaatsen niet voor aanleggen, dus daar zit voor hem de winst. Uw vraag over de inpandige berging en met name die vraag over het aantal woningen, is natuurlijk heel moeilijk in te schatten. We hebben nu aangegeven wat het voor de parkeerplaatsen uitmaakt. Uiteindelijk blijft natuurlijk altijd een afweging van een projectontwikkelaar om te kijken hoe dat zich verhoudt. Dus ik denk dat dat nu achteraf, denk ik, ook niet meer door te rekenen valt. Had hij daar nu meer woningen kunnen bouwen? ik weet in ieder geval het antwoord daar niet op. Inpandige berging, ik hoor dat de heer Arslan dat wel misschien kan aanvullen, een inpandige berging zou je ook misschien mee kunnen nemen. Als u dat goed vindt?

De voorzitter: De heer Arslan.

De heer Arslan: Om even te beginnen met, wat de heer Meij net aangaf over de ontwikkeling of we daar nou meer of minder huizen ontwikkelen. Op het moment dat de ontwikkelaar minder parkeerplaats hoeft te ontwikkelen, betekent dat er wel meer ruimte overblijft voor woningen. We kunnen nu niet terugkijken op die ontwikkeling, hoe het was geweest met de nieuwe nota, maar je zou in theorie wel kunnen oordelen, je houdt meer ruimte over, dus in principe kan je of hoogwaardiger woningen, groter woningen of meer woningen. Theoretisch gezien. Ik hoop dat daarmee die vraag is beantwoord. En dan over de inpandige bergingen. Daar was, volgens mij, de vraag of nou zo'n bijkeuken wel telt als inpandige berging of niet. In dit geval niet, want een inpandige berging moeten wel echt kunnen functioneren als een berging voor een fiets. Dus die moet toegankelijk zijn. Denk hierbij aan gangen die breed genoeg zijn of dat het niet een steile helling is, dat je met de fiets naar binnen kan. Dus als het een bijkeuken is, dan moet je in het bouwplan wel aangeven dit is een bijkeuken, dus dat telt dan niet als inpandige berging.

De voorzitter: De heer Sluimers.

De heer Sluiter: Maar als er dus in de bouwtekening wel rekening wordt gehouden met brede deuren en et cetera, al die voldoende, dan zou het wel mogelijk mogen zijn dat de bijkeuken gaat gelden als een fietsenstalling?

De voorzitter: De heer Arslan.

De heer Arslan: Dat zou in principe wel kunnen, maar dan moet het wel door de ontwikkelaar ook zo op de tekening ingetekend zijn, dat dat dus gaat dienen als berging. Dan wordt dat dus wel zo ingediend, snapt u, in de vergunning. Maar wat iemand daar uiteindelijk zelf mee doet, dat kunnen wij natuurlijk niet controleren.

De voorzitter: De heer Sluimers.

De heer Sluimers: Nee, het gaat erom of hij dan ook nog in de kelder een berging heeft of alleen dat zijn berging is? Als het aan de regels voldoet en dat mag, dan oké. Als hij voor deelauto's kiest en er komen geen extra woningen bij, dan vraag me af waarom we dan minder parkeerplekken zouden kunnen mogen laten bouwen. En als er wel meer woningen gebouwd worden, dan gaat die parkeernorm toch ook weer omhoog? Dan moeten ze alsnog weer meer parkeerplekken gaan bouwen, meer huizen. Mijn laatste vraag was nog wel, deze nota gaan we herschrijven, met name door Woonkompas, want die kon niet met de parkeernorm overweg. Die had het liefst 0,7. We komen uit op 0,9. Maar hoe gaan we nu dan controleren of waarborgen bij Woonkompas dat ze daadwerkelijk mensen in die woningen doen, die geen auto gebruiken of geen auto bezitten.

De voorzitter: De heer Arslan.

De heer Arslan: Hoe wij dat ... De vraag is of wij kunnen controleren of er daadwerkelijk mensen gaan wonen die geen gebruik maken van de auto. Wij gebruiken dit meer als sturingsmiddel. Dus op het moment dat wij aangeven dat er OV is en een deelauto, dan proberen wij toch te sturen om mensen uit die auto te halen en die tweede auto weg te doen. Maar het is niet te eisen. Maar wij proberen het wel te motiveren, dat mensen dan toch die stap zetten. Maar je kan het natuurlijk nooit uitsluiten.

De voorzitter: De heer Van Straten.

De heer Van Straten: Woonkompas geeft aan dat de mensen die daarin wonen, bijvoorbeeld sociale huur, dat die echt heel weinig geld hebben. En die geven aan dat de mensen die daar wonen eigenlijk ook geen geld hebben voor een auto. Zij geven dus bewust aan, dat de nieuwe bewoners, bijvoorbeeld van de eerste aftoppingsgrens of liberalisatiegrens, dat zij echt kijken, hoeveel verdienen die mensen nou. Want anders mogen ze niet in die woning wonen. En vervolgens weten ze ook wat die mensen dus verdienen en op basis daarvan kunnen zij een inschatting maken of zij wel of niet die tweede of weet ik veel auto's hebben. En zij geven dus bewust aan, wij vinden dus daarom die norm te hoog. Want wij zien op andere plekken dat die 0,7. Dat kan wel, maar wij zijn Ridderkerk en wij zien ook dat er leaseauto's zijn, dat iemand die ergens werkt en die krijgt een auto

van zijn baas. Die is niet in die norm meegenomen, dus die norm van 0,7 die hun graag zouden willen, die is dan in dat geval dus veel te laag. Plus ze houden geen rekening met bezoek, want er komt altijd wel iemand op bezoek. Vandaar dat wij een iets hogere norm gedaan hebben. En je kan zeggen van, is dat gegarandeerd? Ja, doordat die normen voor de liberalisatiegrens en de eerste aftoppingsgrens bekend zijn, weet Woonkompas wie daar ongeveer gaat wonen en weet ze ook uit ervaring hoeveel auto's die hebben.

De voorzitter: Dank u wel. De heer Sluimers.

De heer Sluimers: Maar er wordt ... Vanuit de gemeente gaat er dan niet expres specifiek nog gecontroleerd worden of er ook echt gehandhaafd wordt op die parkeernormen? Want we gaan het wel bijstellen, maar we gaan niet controleren.

De voorzitter: De heer Van Straten.

De heer Van Straten: Nee, dat gaan we niet. Wij hebben in een andere beantwoording aangegeven dat op basis van klachten en meldingen wij gaan controleren, bijvoorbeeld naar deelauto. Op het moment dat wij heel veel klachten krijgen, dan gaan we wel aan Woonkompas vragen, jullie hebben aangegeven dat er die en die mensen wonen, maar wij merken nou dat de druk heel erg hoog is, kunnen jullie aangeven hoe je dat op gaat lossen? Dan bijvoorbeeld als ze ..., wij kunnen dat niet oplossen, dan blijft de druk hoog en kunnen wij dat ook zelf niet oplossen.

De voorzitter: Dank u wel. Dan zijn we aan het einde van de vragenronde. De vragenronde is bedoeld om te komen tot standpuntbepaling voor de stemming en voor het debat. U bent ruimschoots bediend. Nu één uur en tweeënhalf uur commissiebijeenkomst. Dus het lijkt mij dat dat voldoende moet zijn om nu te weten wat het wordt. En dit is een stille hint voor de hoeveelheid die we benutten. Agendapunt. En ik dank alle ambtenaren en wethouder Meij. En we gaan over naar het volgende agenda... Nee, we gaan nog niet over. We gaan eerst de inzet en de behandeltijd. We blijven bij het ter debat, denk ik. Wie biedt? Ik zie één keer vier en verder zie ik drie en twee. Kunnen we weer een deal maken voor drie? Dan is het drie minuten, gaan we kijken of het weer 75 wordt. Het wordt een drukke tijd. Dus we zetten erop in en we zien wat het wordt. Dan nogmaals dank aan de wethouder en de ambtenaren.

6. Financiële verordening gemeente Ridderkerk 2024

De voorzitter: Dan gaan we naar de financiële verordening gemeente Ridderkerk 2024. En wethouder Van der Duyn Schouten mag uit de parkeerstand komen en aanschuiven voor de centen en ook heten we de heer Van der Waal hartelijk welkom. De inzet is ter debat. Willen we daarbij blijven? De heer Ros, GroenLinks.

De heer Ros: Van mij mag deze ter vaststelling, voorzitter. Van ons, sorry.

De voorzitter: De heer Schop, Echt Voor Ridderkerk. Dat komt zo meteen. We gaan eerst kijken of het ter debat gaat of niet. Is er iemand die zegt van niet? Mijnheer Borst?

De heer Borst: Nee, juist steun om er het ter vaststelling te laten gaan.

De voorzitter: Is er iemand die toch het ter debat wil? Dat is niet het geval, dan gaat hij ter vaststelling. Dat kunnen nu alle mogelijke vragen en meningen worden gegeven. Het woord is aan wethouder Van der Duijn Schouten voor een toelichting.

De heer Van der Duijn Schouten: Voorzitter, ik denk dat het stuk op zich voor zich spreekt. Een nieuwe financiële verordening. Er zijn wat updates vanuit het BBV, maar dat is in het voorstel allemaal toegelicht, welke ook wat de belangrijkste wijzigingen zijn dus ik denk dat het verder niet heel veel toelichting behoeft. Dus ik ben benieuwd of daar nog vragen zijn.

De voorzitter: Wie heeft er vragen? Behalve De heer Schop van Echt Voor Ridderkerk? Zijn ene vraag. ChristenUnie, twee. GroenLinks, één. Dat zijn ze. Beginnen we met De heer Schop van Echt Voor Ridderkerk.

De heer Schop: Dank u, voorzitter. In het raadsvoorstel bij artikel 6.3 wordt over een verhoging gesproken van 25.000 naar 100.000. Vanwaar die verhoging?

De voorzitter: Wethouder.

De heer Van der Duijn Schouten: Dat is om in eerste instantie wat meer aan te sluiten bij de omvang van onze begroting. Dit was 25.000. Maar misschien is goed er een beetje historie bij te geven. In 2013 was het voor de gemeente Ridderkerk 50.000. Toen zijn we in BAR-verband samengegaan en toen kwam er een kleine broeder bij. En toen hebben wij ons allemaal geconformeerd aan de richtlijn voor die kleine, in dit geval Albrandswaard, die op 25.000 zat, maar was het voor organisatie ook praktischer omdat overal hetzelfde te doen. We hebben nu gekeken, we hebben ook even overlegd met de accountant. Er zijn ook wat richtlijnen voor, welke norm zouden daar nou passen bij een omvang van de gemeente Ridderkerk? En daarin is het advies om nu naar die 100.000 te gaan. En eigenlijk als je terugrekent naar 2013 van 50.000 met de inflatie die we inmiddels achter de rug hebben, ben je ook ongeveer weer op dat bedrag uitgekomen. Dus dat is de reden dat we hebben gezegd, het is gewoon een stuk praktischer om nu weer te kijken wat hierin voor Ridderkerk en we hoefden dat niet meer af te laten hangen van andere gemeenten, zijn we op die 100.000 gekomen.

De voorzitter: Dank u wel. Ik zie dat het antwoord helder is. Gaan we naar de heer Ros, GroenLinks.

De heer Ros: Dank u wel, voorzitter. Mijn vraag die gaat over artikel 5, negende lid. En dat is het artikel wat gaat over strategische aankoop door het college en het college bevoegd maakt om strategische aankopen, bijvoorbeeld op grond, maar ook brandbrieven te doen. En we hebben dan

natuurlijk in corona een aantal keer meegemaakt, die brandbrieven en ook strategische aankopen. Snappen wij dat er inderdaad snel gehandeld moet worden, na het presidium gesproken te hebben, in mijn eigen woorden. Ik zoek een beetje naar hoe oprekbaar is dat? Kan een volgend college of een college daarna zeggen, wij vinden bijvoorbeeld dit allemaal strategische aankopen dus wij doen deze aankopen nu en dan hebben we het presidium in vertrouwen gehoord. Misschien zijn ze het eens misschien niet, maar dat is vertrouwelijk en we doen dat toch, even in het slechtst denkende geval. En hoever gaat die reikwijdte? Daar ben ik een beetje naar op zoek, voorzitter.

De voorzitter: De heer Ros zoekt naar de elasticiteit van de wethouder.

De heer Van der Duijn Schouten: Ik begrijp het. Ik begrijp die vraag wel en zo hebben we recent natuurlijk onderzoek laten doen naar de brandzaken van, is dat nou conform de regels gegaan? Daar hebben we de accountant gevraagd van, kijk daar eens even naar. Nou daar heeft u ook de terugkoppeling gekregen, dat het allemaal goed is gegaan. En de brandzaken, dat gaat met name om dingen waar snel gehandeld moet worden. Er moet iets aangekocht worden, concurrentiepositie kan in beding zijn, dat het toch van belang is en dat we het reguliere proces, maar daar komt achteraan natuurlijk altijd wel weer een keer het moment van verantwoording. Om daar, als u daar behoefte aan heeft of wij daar behoefte aan hebben, nog een keer met de Raad van gedachten over de wisselen. Als u natuurlijk een keer ervaart dat dat presidium in voltalligheid zegt, dit moet u niet doen, het college doet het wel, dan kan ik me voorstellen dat u als Raad vervolgens ook weer eens kijkt of deze financiële verordening nog voldoet aan het ... Maar daar gaat het niet uit. Maar het moet wel een zekere ruimte zijn om in geval van nood snel te acteren en daar is dit voor opgenomen. En soms is iets geheim, maar dat is dan toch altijd maar tijdelijk en kan daarna altijd weer een keer het gesprek over gevoerd worden in de openbaarheid.

De voorzitter: De vraag aan de accountant die was op verzoek van de auditcommissie. De heer Ros.

De heer Ros: Ik weet het, voorzitter, ik mag lid zijn van deze commissie. Er zijn twee dingen natuurlijk, een brandzaak en je hebt een strategische aankoop. En ik weet dat dat door dit college en het vorige volgens mij ook niet, vaak is gebruikt, die strategische aankoop. Ik kijk een beetje naar de reikwijdte van het artikel. Zo bedoel ik hem eigenlijk. In hoever is het college nou bevoegd om, gehoord hebbende het presidium, maar er staat niet bij of ze het ermee eens zijn en moeten instemmen of niet, toch bijvoorbeeld strategische aankopen te doen? Laten we iets heel lullig zeggen, stel, of vervelend, laat ik het dan zo zeggen. Stel, een volgend college zegt, dat stuk grond vinden wij een strategische aankoop en daar moet dus gehandeld worden en dat dat ligt gevoelig. Hoever gaat die reikwijdte dan? Kan het college dat altijd doen of en moeten we dat altijd achteraf verantwoorden of kan dat ook vooraf en zit er een limiet aan? Dat is eigenlijk mijn vraag.

De voorzitter: De heer Mijnders wil stapelen. Gaan we maar gelijk doen.

De heer Mijnders: Dank u wel, voorzitter. Ikzelf zit niet in het presidium en ik vroeg me af, vanuit het presidium mag er ook niks verteld worden, dus ik als niet fractievoorzitter krijgt er ook niks over te

horen. En ik vroeg me af, is het dan ook niet een idee om het met het presidium te spreken, maar wel alle 29 raadsleden over dit soort gevallen op de hoogte stellen?

De voorzitter: Wethouder.

De heer Van der Duijn Schouten : Als u niks uit het presidium te horen krijgt, moet daar in uw fractie misschien nog eens keer van gedachten over wisselen. Maar dat terzijde. Dit gaat juist om die gevallen. Normaal gesproken wil je voor dit soort aankopen bevoegdheid van de Raad ook gewoon de voltallige Raad daarbij betrekken en een raadsbesluit. Het gaat om die zaken dat er ook snelheid geboden is. En dat het dus niet kan wachten op collegevoorstel, raadsvoorstel, behandeling, commissiebehandeling, Raad en dan nog een keer door gaan. Het is wel eens dat er snel geacteerd moet worden op iets strategisch. Ik kan me de laatste 13, 14 jaar, volgens mij is zo iets één keer gebeurd of twee keer, maar meer dan dat ook niet. En nogmaals, er vindt altijd weer achteraf een verantwoording plaats, maar soms kan het proces wat wij als bestuur met elkaar lopen, vraagt dan gewoon te veel tijd en moet er snel gehandeld worden. En als u denkt dat een college hier misbruik van maakt of hiermee aan de haal gaat, dan denk ik ook dat een heel andere discussie hebben met college en Raad.

De voorzitter: De heer Ros.

De heer Ros: Afsluitend, voorzitter, omdat het geen vraag hoeft te zijn. Het is absoluut niet dat het over dit college gaat of wat dan ook. Het was meer een vraag van in de toekomst, hoever en waar staat de Raad ten opzichte van de bevoegdheid.

De voorzitter: Dat is helder en u hoeft zich niet te verontschuldigen, want u mag alle vragen stellen die u wilt. De ChristenUnie, de heer Alkema, twee vragen.

De heer Alkema: In de was-woordt lijst, daar hebben we in gekeken? Daar staat, in de artikelen worden verschillende malen de twee namen voor de BAR-organisatie genoemd, de GR BAR-organisatie en de bedrijfsvoeringspartner. Wij vragen, waarom? En ook in dezelfde was-woordt lijst, artikel 3, daar staat een opzet van wat in de opzet van de begroting wordt opgenomen. En onze vraag is, wordt hiermee afscheid genomen van een opzet van de begroting, gereduceerd tot alleen het collegeprogramma, wat wij de afgelopen keren hebben gezien en waar we ook wel wat commentaar op hadden. Dat waren mijn vragen.

De voorzitter: Wethouder.

De heer Van der Duijn Schouten : Met die eerste beginnen. Dat zal te maken hebben dat de organisatie op dit moment in transitie is. Het is nu nog de BAR-organisatie, vanaf 1 juli wordt het de bedrijfsvoeringspartner. Als die termen hier nog door elkaar heen lopen is dat ongelukkig, maar gaat het feitelijk over de dezelfde organisatie. We hebben dus een BAR in afgeslankte vorm nu en dat wordt straks de bedrijfsvoeringspartner. Meer dan dat is het ook niet. En wij nemen qua jaarstukken en begroting, nee, dat is niet alleen een collegeprogramma omdat, heel eenvoudig, dat het BBV

voorschrijft dat er veel meer dingen in een jaarrekening en een begroting moeten landen. En die gaan er uiteraard ook in terugkomen. En de opmerkingen, die met name vanuit uw fractie zijn gemaakt, over de afgelopen begroting en de wat zaken die u wenst om dingen wat duidelijker bij elkaar te krijgen, daar hebben we het tijdens de begroting over gehad en ook aangegeven dat we dat mee gaan nemen in de nieuwe opzet voor de komende jaren.

De voorzitter: Dan zijn we aan het einde van de vragenbeantwoording. Blijft de commissie bij inzet ter vaststelling? Dat is het geval. Dan sluiten we dit agendapunt af en danken we de wethouder en de heer Van der Waal.

7. Zienswijze op de ontwerpwijziging van de Gemeenschappelijke Regeling Natuur- en recreatieschap IJsselmonde

De voorzitter: Agendapunt 7. Zienswijze op de ontwerp wijziging van de gemeenschappelijke regeling natuur- en recreatieschap IJsselmonde. De inzet is ter debat. Blijven wij bij debat? Dat is het geval. Dan zijn technisch inhoudelijke vragen mogelijk en heten we wethouder Meij weer welkom terug. En de heer Breedveld is ook hartelijk welkom. Wethouder Meij mag gelijk aan de bak met het geven van een toelichting.

De heer Meij: Dank u, voorzitter. We hebben een zienswijze op de nieuwe regeling voor de gemeenschappelijke regeling voor de NRIJ. Daar is een redelijk unicum bijgekomen, dat er nu ook een zienswijze van Barendrecht bij zou komen waar de Raad op wordt gevraagd te reageren. We hebben daar in de weekmail een eerste reactie opgegeven. Dus ik wil eigenlijk nog misschien deze inleiding gebruiken om te benadrukken hoe belangrijk het is dat die NRIJ-gebieden, die groengebieden, die recreatiegebieden, dat die structureel goed bediend worden en dat die ook aaneengesloten blijven. Het is natuurlijk zoveel jaar geleden echt een strategische keuze geweest om het zo in te richten, om ze te beschermen, om dat ook intact te houden. Natuurgebieden en recreatiegebieden houden ook niet op bij de gemeentegrens. Afgelopen zaterdag heb ik een wandeling gemaakt, wat begon bij de Rhoonse Grienden en helemaal langs de oude Maas, Barendrecht in. Daar als wandelaar merk je niks van gemeentegrens en NRIJ-grens hier. Je wil gewoon in een aaneengesloten gebied wandelen en ontspannen en recreëren. En die GR zorgt er ook voor, want dat is een zware regeling, die GR zorgt er ook voor dat je ook niet als gemeente, als je dat in eigen beheer hebt, dat je zomaar een impulsbeslissing kan nemen. Laat ik even een casus, theoretische casus, noemen. We hebben nu een nieuwe spreidingswet en moeten allerlei, ook de gemeente Ridderkerk moet natuurlijk een aantal meer asielzoekers en statushouders opnemen. Dan ga je opeens zoeken naar gronden. Dan zou er in zo'n drukke fase opeens kunnen worden gedacht, dat gaan we daar doen. Zo'n GR maakt je dat heel lastig. Want je moet ... Je hebt elkaar nodig om zo'n besluit te maken. Dus dat even over het belang van die GR en het belang van die aaneengesloten gebieden voor recreatie en voor groen. En er is een mogelijkheid om uit te treden. Dat zit er ook in, een uitbreidingsplan, op het op voorhand meegeven van gronden, dat is denk ik dus helemaal niet wenselijk, want je moet gaan weten wat er met die gronden gebeurt. En dat kan je niet op voorhand weggeven. En nog een heel belangrijk aspect, die gronden zijn niet allemaal in

bezit van de NRIJ. Er zitten echt meerdere eigenaren, provincie, waterschappen privé zaken, de staat. Ook het rijk heeft bepaalde gebieden. Dus iets al op voorhand meegeven, die grondposities, dat is echt een hele kostbare, ingewikkelde zaak. Een hele complexe zaak. Dus dat moet je echt, als het al zover komt, in een uittredingsbesluit moet je het echt goed overdenken wie daar eigenaar is, hoe het allemaal zit. Dus zo'n zienswijze honoreren, denk ik, zou echt een hele slechte zaak zijn voor onze groen- en recreatiegebieden.

De voorzitter: Dank u wel. Dan is het woord aan de commissie, voor het stellen van vragen. Ik zie de Partij van de Arbeid, twee vragen. ChristenUnie, drie en Echt Voor Ridderkerk, één. Dan krijgt de heer Kloos van Echt Voor Ridderkerk het woord.

De heer Kloos: Dank u wel, voorzitter. Het is misschien ook gelijk een vraag waar iedereen wel in geïnteresseerd is. Dit voorstel is voorzien van een advies van onze eigen griffie. We vroegen ons even af wordt dat automatisch meegenomen of heeft het college daar nog behoefte iets over te zeggen? Dank u wel.

De voorzitter: Wethouder Meij.

De heer Meij: De griffie die heeft een memo geschreven waar al die gemeenschappelijke regelingen even tegen het licht worden gehouden. Daar hebben we rekening mee gehouden, dus dat zit allemaal in die aanpassingen van die gemeenschappelijke regeling. Hier gaat het over een heel specifiek punt, namelijk omdat op te nemen dat je op voorhand je gebieden mee mag nemen als je uittreedt. Daar hebben we het nu over, daar heb ik net een inleiding over gegeven. Die andere zaken die zijn ... Het college heeft dat besluit genomen om dat ook te honoreren en dat in te brengen bij NRIJ.

De voorzitter: Dank u wel. Dan gaan we naar mevrouw Veerman, Partij van de Arbeid, voor uw twee vragen.

Mevrouw Veerman: Dank u wel, voorzitter. Ik had twee vragen. Een van de vragen is, waarom wordt er in de zienswijze voorgesteld om op verzoek van de Raad en het college de gemeenschappelijke regeling te evalueren en wordt er niet ingezet dat er na een bepaalde periode sowieso een evaluatie plaatsvindt. Dat is mijn eerste vraag. De andere vraag is, het college is duidelijk over het verzoek van Barendrecht, bij uittreding van de gemeente de gronden die dan van de gemeenten zijn automatisch over te dragen. Is bekend bij u hoe de andere deelnemers tegenover het verzoek van Barendrecht staan?

De voorzitter: Wethouder.

De heer Meij: Het college vindt het belangrijk dat je zo'n gemeenschappelijke regeling na enige tijd weer evalueert. Dus ik weet niet, dat is gewoon belangrijk, want we zien nu opeens zo'n nieuwe zienswijze van Barendrecht. Op die manier kan je er ook beter naar kijken. Uiteindelijk is die regeling bedoeld om raadsleden, de Raad, meer in stelling te brengen, om dichter op het bestuurlijke proces

te krijgen. Dat moet dan om de paar jaar bekeken worden of de Raad het ook zo ervaart. Of dat er misschien toch nog aanpassingen nodig zijn. U vraag over hoe andere gemeentes daarnaar kijken. Dat vind ik een lastige vraag, want die gemeenten zijn natuurlijk daar ook nu mee bezig. Mijn eigen inschatting is dat daar, maar ik weet niet of dat zo zeggen mag, want dat is gewoon ... Misschien moet ik dat ook niet doen. Laat ik zeggen, ik heb er vertrouwen in dat dat goed komt.

De voorzitter: Voldoende beantwoord. Gaan we naar de ChristenUnie. De heer Knappe, drie vragen, mag in één keer.

De heer Knappe: Dank u wel, voorzitter. We zijn content met de manier en uitgebreide manier waarop de zienswijze opgesteld en de manier waarop hier serieus naar is gekeken. Onze eerste vraag gaat over artikel 21. De nieuwe wetgeving is erop gericht dat er meer transparantie komt. De democratische legitimiteit, kader stellende rol van raden. En dan zegt artikel 21, het dagelijks bestuur beslist of er een mogelijkheid tot participatie wordt geboden. Verder wordt daar niet echt een uitleg over gegeven. Zouden daar eigenlijk niet meer kaders voor moeten zijn. Of zijn er wel kaders voor, maar hebben we die niet gelezen of moeten die misschien nog opgesteld worden? Het tweede vraag, in uw zienswijze wordt gevraagd om het toevoegen van een inspraakprocedure voor belanghebbende. Op welke wijze zouden volgens u die belanghebbende moeten weten dat die mogelijkheid er is of dat ze een bepaald belang hebben bij iets wat er gaat gebeuren. Is er een bepaalde plek waar daarover wordt geïnformeerd of is dat alleen de website of zouden ze dat op een andere manier te weten moeten komen? En vraag drie, u vraagt in uw zienswijze terecht om een actieve informatieverstrekking aan raden. Nou horen we niet per se heel vaak iets uit het NRIJ. Is dat nu de verwachting dat we, naast de verslagen die we gaan krijgen, ook dat we daar wat vaker over gaan horen wat er speelt.

De voorzitter: Wethouder Meij.

De heer Meij: Er moet altijd, voorzitter, een balans zijn tussen dat je praktisch als bestuur natuurlijk dingen kunt regelen en de betrokkenheid van de Raad. Dat moet natuurlijk, wat ik net zei, dat moet in evenwicht zijn. U geeft aan, transparantie, moet je daar niet meer kaders voor geven? Ik denk dat de toevoegingen die nu in de gemeenschappelijke regeling komen de Raad voldoende in positie kan brengen. Want uw laatste vraag was, hoe horen we nu dingen? U kunt natuurlijk ook zelf dingen gewoon agenderen om daar naar te vragen. Dus daar is de commissie voor. U kunt schriftelijke vragen stellen, dus u kunt zelf ook actief dingen vragen aan de wethouder, als u vindt dat u iets gehoord heeft waarvan het belang duidelijk is. Hoe belangstellende, vooral hoe betrokkenen weten dat deze regeling er is, daar heb ik nog niet ... Ik weet niet of de heer Breedveld daar iets over ...

De voorzitter: De heer Breedveld.

De heer Breedveld: Dat vindt in principe op dezelfde wijze plaats als bij andere gemeenschappelijke regelingen. Mensen die geïnteresseerd zijn kunnen dat inderdaad op de website van de NRIJ opzoeken, zoals dat ook gaat bij de gemeenschappelijke regeling Nieuw-Reijerwaard, MRDH bijvoorbeeld, daar geldt ook hetzelfde. Volgens mij, maar dat durf ik niet met 100 procent zekerheid

te zeggen, wordt het ook op in de Blauwkai gepubliceerd? Dus langs die kanalen kunnen geïnteresseerden inderdaad hun informatie ophalen.

De voorzitter: U mag stapelen. Mevrouw Van Nes-de man.

Mevrouw Van Nes-de Man: Dat is dan niet in de vorm van een vraag. Maar de vergaderingen zijn ook openbaar. Je mag er altijd op de publieke tribune zitten, de algemeen bestuursvergadering in ieder geval.

De voorzitter: Dank u wel voor de toelichting. De heer Knapé, ChristenUnie.

De heer Knapé: Dat ze openbaar zijn dat is duidelijk. En ik heb, maar misschien is het meer een gevoel, toch vaak het idee dat die berichten ons wel bereiken, de informatie ons als raadsleden en burgerleven wel bereikt, maar dat wellicht, als we het over participatie hebben, dat lang niet alle burgers ook dat bericht bereikt dat daar een mogelijkheid is en dat die zich geïnformeerd voelen.

De voorzitter: Dat waren de vragen. Blijft de commissie bij inzet ter debat. De heer Sluimers.

De heer Sluimers: Van ons zou hij ter vaststelling mogen.

De voorzitter: Zijn er mensen die wel ter debat willen? Daar is geen animo voor. Dan wordt het ter vaststelling. Helder, bij deze geregeld. En danken we wethouder Meij en de heer Breedveld voor de toelichting.

8. Mededelingen Gemeenschappelijke Regelingen

De voorzitter: Gaan we naar het volgende agendapunt. U mag blijven zitten hier. Mededelingen gemeenschappelijke regelingen. Zijn er vanuit het college mededelingen? Dat is niet het geval. Zijn er vanuit de commissie mededelingen? Dan zal ik zelf iets zeggen over de adviescommissie Vervoersautoriteit van de MRDH. We hadden een vergadering in het prachtige oude stadhuis van Delft, in de raadszaal. Ik mocht het voorzitten met de burgemeester van Delft links naast me. We hebben daar mooie vergadering gehad en daar is een advies uitgebracht over de BOB-bus. Dat wil zeggen, de gemeente Lansingerland had dat onderwerp aangedragen en de boel is in beweging gekomen. Dus die die bus die komt terug. Zowel bij de HTM als de RET. De RET gaat daar nog chauffeurs voor werven, dat worden chauffeurs die extern worden geworven. Dus dat duurt nog enige maanden, want het kost een aanbesteding. Dus over een aantal maanden zal dat te merken zijn.

9. Mededelingen college

De voorzitter: Het volgende agendapunt, mededelingen college. Zijn er mededelingen? Dat is niet het geval.

10. Rondvraag leden

De voorzitter: Rondvraag leden. Hebben de leden nog vragen aan elkaar? Ook niet.

11. Ter kennisneming: raadsinformatiebrieven

De voorzitter: Ter de kennisneming, raadsinformatiebrieven. De oplettende lezer zal hebben gezien dat raadsinformatiebrieven van Samen leven en Samen wonen zijn omgewisseld. Dus u mag gerust ook van wat nu onder de commissie Samen leven staat agenderen. Ik zie dat er geen animo voor is.

12. Ter kennisneming: overige stukken

De voorzitter: Agendapunt 12, ter kennisneming overige stukken. Is daar iemand die agendering wil? Mijnheer Alkema, ChristenUnie, aan u het woord.

De heer Alkema: Over een afschrift mail VVE Bolnes, over warmtetransitie. Dat staat eigenlijk in onze ideeën burgerinitiatief. Daar willen we gespreksnotitie over schrijven. Dat is ook wel afhankelijk van waar het college mee komt. Dus misschien trekken we hem uiteindelijk weer in, maar om hem maar op de agenda te houden, doen we dat op deze manier.

De voorzitter: Die keus is aan u. En als u hem in de commissie van 7 maart behandeld wil hebben, dan moet u hem maandag 19 februari indienen uiterlijk. En anders uiterlijk 18 maart voor de commissie van 4 april. Dit was het voor vanavond. Iedereen hartelijk dank. Hoe verder de vergadering kwam, des te vlotter het ging. Dus er blijft nog een stukje avond over. Geniet ervan en tot de volgende keer. Dank u wel.