



MOBILITEITSAGENDA RIDDERKERK 2016-2018

30 NOVEMBER 2015

WIJ WILLEN RIDDERKERK GOED BEREIKBAAR HOUDEN EN DUURZAME ONTWIKKELING STIMULEREN, OM ZO DE LEEFBAARHEID EN KWALITEIT VAN RIDDERKERK ALS AANTREKKELIJKE WOON- EN WERKGEMEENTE VOOR DE TOEKOMST TE GARANDEREN.

1. INLEIDING

‘Met het openbaar vervoer en de fiets komen we overal’. Dit speerpunt uit het Ridderkerks collegeprogramma 2014-2018 ten aanzien van bereikbaarheid geeft richting aan de aandachtspunten in het Ridderkerkse mobiliteitsbeleid: primair aandacht voor mobiliteit per openbaar vervoer en per fiets.

Deze mobiliteitsagenda voorziet in een overzicht van ambities voor de middellange en lange termijn, geplaatst in de context van lopende ontwikkelingen en opgaven, waarvoor wij in de toekomst aan oplossingen willen gaan werken. De agenda sluit aan op bestaande en meer operationele beleidsdocumenten op het gebied van openbaar vervoer en bereikbaarheid en is bedoeld als een kader op basis waarvan wij strategische keuzes en afwegingen kunnen maken. Daar waar uit deze agenda investeringen of maatregelen volgen die niet passen in de bestaande budgetten, wordt daarvoor een separate (besluitvormings)procedure met de raad doorlopen.

Deels is mobiliteit een lokale aangelegenheid, deels hebben wij daar onze partners voor nodig en andersom. Door als gemeente Ridderkerk een heldere visie neer te zetten, zorgen wij ervoor dat in de samenwerking met regionale partners en de plannen die regionaal ontwikkeld worden, bijvoorbeeld de Strategische Bereikbaarheidsagenda van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) en mobiliteitsbeleid van de Provincie Zuid-Holland en de regio Drechtsteden, een gezamenlijk gedragen beleid ontstaat. Bovendien is het een kans om mobiliteitsbeleid en ruimtelijk beleid op elkaar aan te laten sluiten.

In hoofdstuk 2. wordt geschetst hoe de omgeving van Ridderkerk eruit ziet met betrekking tot mobiliteit: wie zijn onze partners en welke bevoegdheden hebben zij. Om de bereikbaarheid en duurzaamheid te stimuleren is het noodzakelijk om in te zetten op de hoofdlijnen zoals verwoord in onze ambitie (stimuleren openbaar vervoer en fiets), welke verder zijn uitgewerkt in hoofdstuk 3.

Beleid Ridderkerk

Lokaal beleid en doelstellingen ten aanzien van bereikbaarheid en mobiliteit zijn beschreven in een aantal documenten:

- Coalitieakkoord 2014-2018
- Collegeprogramma Ridderkerk 2014-2018
- Structuurvisie (2009)
- Verkeersplan Ridderkerk
 - o Module openbaar vervoer (2003)
 - o Module verkeersveiligheid (2004)
 - o Module Langzaam Verkeer (2009)
 - o Module Parkeren (2011)
- Verkeercirculatieplan Ridderkerk (2010)

In het kader van de Toekomstvisie, ter vervanging van de Structuurvisie, wordt het Verkeerscirculatieplan in 2016 herijkt.

2. PARTNERS

Metropoolregio Rotterdam Den Haag

De Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) omvat het gebied van 23 gemeenten. De gemeenten bundelen hun krachten om het gebied beter bereikbaar te maken en het economisch vestigingsklimaat te versterken. De MRDH bestaat uit twee pijlers, de Vervoersautoriteit en Economisch Vestigingsklimaat. MRDH ontvangt de BDU voor verkeer & vervoer en werkt op basis van de Strategische Bereikbaarheidsagenda (SBA).

Momenteel wordt door de MRDH geïnventariseerd hoe de inliggende gemeenten de SBA beoordelen en welke speerpunten gewenst zijn voor een meerjaren-programmering. De aandachtspunten in de SBA lopen veelal parallel met de speerpunten van Ridderkerk. De SBA schenkt aandacht aan het hoofdnet openbaar vervoer en het stimuleren van het gebruik van de fiets.

Met de MRDH zijn wij o.a. in gesprek over de programmering van de Strategische Bereikbaarheidsagenda met als accenten hoogwaardig busvervoer, (snel)fietsroutes, overlast door geparkeerde vrachtauto's, elektrisch rijden en mobiliteitsmanagement.

Drechtsteden

Ridderkerk ligt op de zuidgrens van de MRDH en grenst aan de andere kant aan de Drechtsteden. Met het oog op economische ontwikkeling, regionale bereikbaarheid en mobiliteit zijn ook de Drechtsteden een belangrijke gesprekspartner, onder meer als het gaat om het realiseren van betere verbindingen tussen Ridderkerk en de Drechtsteden.

Drechtsteden gaat op het gebied van openbaar vervoer daarbij uit van de ontwikkeling van het R-net richting Rotterdam. R-net (of Randstadnet) is een samenwerkingsproject van overheden en vervoerders in de Randstad op het gebied van hoogwaardig openbaar vervoer. In opdracht van deze partijen is een visie voor het jaar 2028 opgesteld voor het regionale openbaar vervoer per bus, tram, metro en trein. De verantwoordelijkheid voor het invoeren van de formule ligt bij het Rijk, de provincie en regionale partijen.

Drechtsteden is ook betrokken bij Beter Benutten Vervolg: met de Verkeersonderneming wordt momenteel gewerkt aan een aanpak voor de beïnvloeding van reisgedrag in de regio zuid-oost van de Provincie Zuid-Holland. Ridderkerk is daar nauw bij betrokken.

Met de Drechtsteden hebben wij een relatie als het gaat om het R-net tussen Drechtsteden en Rotterdam via Ridderkerk, goede fietsverbindingen en beïnvloeding van reisgedrag.

Provincie Zuid-Holland

De Provincie Zuid-Holland heeft haar ruimtelijk en mobiliteitsbeleid geformuleerd in de *Visie Ruimte en Mobiliteit*. De provincie Zuid-Holland is, uitgezonderd het beheersgebied van de MRDH, verantwoordelijk voor bereikbaarheid, openbaar vervoer, provinciale wegen, fietspaden. De aandacht gaat daarbij ook uit naar de bereikbaarheid van knooppunten zoals bedrijventerreinen en commerciële centra. Zij richt zich daarbij ook nadrukkelijk op energiebesparing en verduurzaming.

In juli 2014 heeft de Provincie Zuid-Holland de *Visie Ruimte en Mobiliteit* vastgesteld. In de gebiedsgerichte uitwerking staat 'HOV naar Ridderkerk tot aan de Drechtstedenring' opgenomen. Dit wordt niet specifiek gemaakt. Wel geeft deze vermelding aan dat de provincie in haar mobiliteitsvisie het streven heeft om via Ridderkerk een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding te ontwikkelen naar de Drechtsteden.

De Provincie is concessieverlener voor de waterbusverbinding Rotterdam-Dordrecht en mede-subsidieverlener voor het Driehoeksveer. Om die reden zijn er regelmatig contacten om de belangen voor Ridderkerk in dit verband te waarborgen.

Met de provincie Zuid-Holland hebben wij een relatie als het gaat om (het realiseren van) HOV-verbindingen (ontwikkeling R-net), ruimtelijk beleid in relatie tot mobiliteit, bereikbaarheid, (snel)fietsroutes, de Waterbusverbinding Rotterdam – Dordrecht en het Driehoeksveer.

Rijk

Het ministerie van I&M is als wegbeheerder verantwoordelijk voor de kwaliteit van het hoofdwegennet in en rond de gemeente Ridderkerk. Dit hoofdwegennet biedt de gemeente goede ontsluitingsmogelijkheden. Door de zeer hoge verkeersdruk ontstaat echter regelmatig congestie en is er overlast door geluid en fijnstof.

Het Rijk gaat o.a. over het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). De aansluiting voor Ridderkerk ligt op de capaciteit van de aansluitingen op A15, A16 en A38, de bereikbaarheid van bedrijventerreinen (o.a. de agf-sector), maatregelen om overlast terug te dringen en de aanleg van de A4-zuid. De MRDH vertegenwoordigt de belangen van de gemeenten in de regio in het MIRT.

Onder de vlag van BEREIK! hebben Rijkswaterstaat, provincie Zuid-Holland, MRDH en gemeenten Den Haag en Rotterdam de handen ineengeslagen. Zij werken intensief samen aan de regionale Bereikbaarheid in Zuid Holland. Ridderkerk participeert in dit platform.

3. ONTWIKKELINGEN EN AMBITIES RIDDERKERK

ALGEMEEN

In 2009 is de Structuurvisie Ridderkerk vastgesteld. De raad heeft daarbij aan het college gevraagd om specifiek voor het centrum een uitgewerkte visie te maken. Dat is gebeurd: in 2010 is het Verkeercirculatieplan Centrum vastgesteld. In dit plan staan meerdere maatregelen opgenomen die bijdragen tot een goed bereikbaar, duurzaam en leefbaar centrumgebied. Inmiddels is besloten dat Ridderkerk een nieuwe visie zal opstellen, een Toekomstvisie.

De afgelopen jaren is gebleken dat de meest ambitieuze maatregelen in het Verkeercirculatieplan Centrum te hoog gegrepen zijn. Om die reden is besloten dat het verkeercirculatieplan Centrum herijkt dient te worden in het kader van een op te stellen Toekomstvisie voor Ridderkerk. In de begroting zijn daartoe middelen gereserveerd. Bij die herijking moeten bestaande visies heroverwogen worden om te komen tot haalbare maatregelen die bijdragen aan een duurzame bereikbaarheid en kwaliteit van het centrum van Ridderkerk. Sprekend voorbeeld hierbij is het voornemen om een fors deel van de Rotterdamseweg (Waterschap Hollandse Delta is wegbeheerder) te reconstrueren en af te waarderen tot een 50 km/uur weg in de bebouwde kom. Dit blijkt voorlopig niet realiseerbaar om zowel beleidstechnische redenen (formele functie van de weg) als om financiële redenen.

INFRASTRUCTUUR WEGEN

Ridderkerk is aangesloten op een hoogwaardig hoofdwegennet. De A15, A16 en de A38 staan daar garant voor. De verkeersintensiteit op deze wegen is echter zo groot dat de doorstroming op die wegen regelmatig wordt gefrustreerd. De aansluitingen vanuit de gemeente op dit hoofdwegennet staan onder druk, de grens van de capaciteit wordt bereikt. Dit doet zich voor rondom de Ridderster, de IJsselmondse knoop en de aansluiting A38-Rotterdamseweg. De zeer hoge verkeersdruk veroorzaakt ook overlast door geluid en fijnstof.

Wij zien dat Ridderkerk kan bijdragen in het oplossen van de vermelde problematiek. Daarom willen wij inzetten op hoogwaardig openbaar vervoer, stimuleren gebruik van de fiets en het zorgen voor uitbreiding van geluid- en fijnstof-werende voorzieningen langs de snelwegen.

- ➔ In het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) bepleiten wij bovengenoemde inzet, alsmede de aanleg van de A4-zuid. De realisatie van deze weg zou, door ontlasting van met name de Brienoordcorridor, verlichting kunnen brengen in de gevolgen van de grote verkeersstroom langs Ridderkerk.

OPENBAAR VERVOER

Bus

Er is een goede noord-zuid spoorverbinding die Rotterdam via Barendrecht en Zwijndrecht (beide Stedenbaan stations) verbindt met Dordrecht en daarmee de MRDH verbindt met de Drechtstedenregio. Ridderkerk ligt op de grens van de MRDH tegen de Drechtsteden. Het is belangrijk dat deze regio's goed met elkaar in verbinding staan. De verbinding van de MRDH en Rotterdam met de Drechtsteden en Alblasserwaard kan worden versterkt met een snelle busverbinding tussen Rotterdam en Dordrecht, via Ridderkerk. Deze oost-west verbinding is complementair aan de bestaande verbindingen.

Nu is de oriëntatie van het regionaal openbaar vervoer van en naar Ridderkerk sterker gericht op Rotterdam dan de Drechtsteden. Een versterking van verbindingen met de regio Drechtsteden zou zeer waardevol zijn. Wij zetten daarom in op een zo hoog mogelijke kwaliteit van het openbaar

busvervoer in beide richtingen. Daarbij hoort de ambitie om te komen tot hoogwaardig openbaar busvervoer, de HOV-bus.

- ➔ Om te komen tot de ontwikkeling van HOV-busverbindingen zowel naar de regio Rotterdam als naar de regio Drechtsteden is nodig dat wij in samenspraak met de MRDH, provincie Zuid-Holland en de Drechtsteden daartoe een visie ontwikkelen. Deze visie moet onder meer worden geborgd in de SBA.

Het openbaar busvervoer van en naar Ridderkerk wordt vooral uitgevoerd door de RET in de concessie van de MRDH. Arriva heeft ook enkele busverbindingen tussen Zuidplein via Ridderkerk richting Alblasterwaard / Utrecht in een concessie van de Provincie Zuid-Holland. De kwaliteit van deze verbindingen vraagt blijvende en kritische aandacht bij het vaststellen van de (jaarlijkse) vervoerplannen en dienstregelingen.

In 2014 is in opdracht van Ridderkerk, ondersteund door de MRDH/Stadsregio in het kader van een pilot maatwerkvervoer, gestart met buslijn 601. Inmiddels heeft deze buslijn zijn waarde bewezen. Daarom willen wij inzetten op integratie van deze buslijn in de reguliere bus-concessie.

De MRDH ontwikkelt -in samenwerking met de vervoerder- proeven met zowel elektrisch als met behulp van waterstof aangedreven bussen.

- ➔ Ridderkerk volgt de vervoerplannen kritisch en juicht ontwikkelingen toe t.a.v. het nemen van proeven met elektrische- en waterstofaandrijvingen. Bij de MRDH wordt aangedrongen op integratie van buslijn 601 in de openbaarvervoersconcessie.

Regie op doelgroepenvervoer

Landelijk vinden meerdere partijen dat de publieke sector toe is aan nieuwe en verdergaande vormen van samenwerking, omdat daarmee zowel efficiency als beleidseffectiviteit wordt verbeterd. Dit sluit aan op het Regeerakkoord waarin is afgesproken dat de dienstverlening door de overheid beter moet. Burgers en bedrijven moeten hun overheidszaken vanaf 2017 volledig digitaal kunnen regelen. VNG met het Rijk zijn met een nieuwe uitvoeringsagenda rond ICT en dienstverlening gekomen. Doorbraakpilots spelen daarbij een rol. Momenteel richt het programma met gemeenten zich op elf doorbraakdossiers, elk met een initiatiefnemer. Eén van de dossiers is doelgroepenvervoer. Vastgesteld is dat deze verkokerde en daarmee inefficiënte vorm van vervoer anders moet worden georganiseerd. Vooruitlopend op de uitvoering worden momenteel pilots voorbereid.

- ➔ Ridderkerk heeft aangegeven te willen meewerken aan een pilot, de voorbereidingen daarvan zijn recent gestart.

Vervoer over water

De Waterbus en het Driehoeksveer bewijzen al vele jaren hun waarde in het netwerk van openbaar vervoer. Voor Ridderkerk zijn deze verbindingen over water van grote waarde. Recent is de waterbus een directe lijnverbinding gestart naar het molengebied in Kinderdijk. Omdat dit concurrentie biedt op het Driehoeksveer volgen wij deze ontwikkeling nauwgezet. Wij zetten in op een vroegtijdige en nadrukkelijke betrokkenheid bij planvorming en lijnvoering van de Waterbus.

- ➔ Mogelijk is in de toekomst uitbreiding van het openbaar vervoer over water mogelijk. De Verkeersonderneming voert een verkenning uit naar de haalbaarheid van een voet-fietsveer tussen de Krimpenerwaard (Stormpolder) en IJsselmonde. Ridderkerk neemt, met Krimpen a/d IJssel, deel aan de verkenning en juicht deze ontwikkeling toe.

- ➔ Om de waterbusverbinding tussen Rotterdam en Dordrecht voor Ridderkerk van nog grotere waarde te laten zijn bepleiten wij een extra waterbushalte bij Bolnes.

FIETS

Fietsen is gezond en het is een duurzaam alternatief voor de auto. Wij besteden daarom veel aandacht aan het realiseren en onderhouden van goede en veilige fietspaden en –voorzieningen.

De laatste jaren is, conform het ingezette beleid vanuit de module Langzaam Verkeer (ketenmobiliteit), geïnvesteerd in stallingsmogelijkheden voor fietsen bij bushaltes. Van die voorzieningen wordt goed gebruik gemaakt.

Daarnaast is, vanuit een samenwerking tussen het ministerie van I&M, de VNG en het Fietsberaad, in september 2013 de landelijke ‘*Modelaanpak Fiets Veilig*’ vastgesteld.

- ➔ Momenteel wordt gewerkt aan een lokale aanpak voor ‘*Modelaanpak Fiets Veilig*’. Onderzoek wijst uit dat maatregelen noodzakelijk zijn. De kosten zijn op het moment van schrijven nog niet bekend.

Fietshighways en fietsroutes

In het eerste kwartaal van 2015 is een nieuwe planning vastgesteld voor de aanleg van fietsroutes en fietshighways. Ridderkerk heeft meegewerkt aan de realisatie van snelfietsroute F16 Rotterdam-Dordrecht, deze loopt langs de Rijksweg. Fysiek is de route nagenoeg gereed, plaatsen van bebording en goede communicatie moeten nog worden gerealiseerd.

Het gebruik van de fiets moet worden gestimuleerd. Zowel lokaal als regionaal en provinciaal krijgt dit veel aandacht. Door de forse toename van het gebruik van (snelle) elektrische fietsen is het nodig hiermee rekening te houden. Snelfietsroutes hebben landelijke aandacht. Bij het ontwerpen van routes is het bijvoorbeeld nodig extra aandacht te besteden aan de gestrektheid en veiligheid van de route.

- ➔ Onder regie van de provincie Zuid-Holland wordt de haalbaarheid onderzocht van de realisatie van een snelfietsroute door Barendrecht, Albrandswaard en Ridderkerk. Onder de titel F15-IJsselmonde wordt deze route ontwikkeld, onder andere geïnspireerd door snelfietsroute F16 tussen Rotterdam en Dordrecht. Voor Ridderkerk is –als lokaal voorbeeld– een kenmerkend voordeel dat de F15 IJsselmonde de bereikbaarheid per fiets van NS-station Barendrecht sterk verbetert. Dit is ook met het oog op de toename van verkeers- en logistieke stromen van en naar Foodcenter Nieuw Reijerwaard van belang. Het uiteindelijke plan van de snelfietsroute F15-IJsselmonde zal worden ingediend voor het regionaal programma Beter Benutten Vervolg.
- ➔ Op initiatief van de provincie Zuid-Holland wordt in de regio samengewerkt aan de voorbereiding van stad-landroutes: daarmee worden stedelingen gestimuleerd om te fietsen naar buitengebieden via aantrekkelijke routes. De provincie Zuid-Holland verstrekt subsidies (in cofinanciering met de gemeente) voor verbetermaatregelen op bestaande routes. Ook hierbij is goede communicatie van belang, ter vergroting van bewustwording van de gebruiksmogelijkheden van die routes.
- ➔ De MRDH zet in op een sterk Hoofdnet Fiets. Inmiddels is een *Tour de Force* van start gegaan die op allerlei speerpunten met dat doel aan de slag gaat. Er wordt onder meer gewerkt aan een plan om het regionale fietsroutenetwerk te versterken, waarbij snelfietsroutes expliciet aandacht krijgen. Snelfietsroute F15-IJsselmonde door Barendrecht, Albrandswaard en Ridderkerk komt daarin nog niet voor. Het is wenselijk dat F15-IJsselmonde in de SBA-programmering wordt opgenomen.

- ➔ In het kader van Deltapoort is regionaal een fiets- en wandelrouten netwerk vastgesteld. Wij werken mee aan goede communicatie ter vergroting van bewustwording van de gebruiksmogelijkheden van de routes.
- ➔ In Rotterdam is een huurfietsproject Bimbimbikes gaande. Bimbimbikes.com is het eerste wereldwijde fietsverhuurplatform. Wij zullen aanhaken op dit initiatief door na te gaan wat de mogelijkheden zijn in Ridderkerk. Wij denken hierbij onder andere aan het koppelen van huurfietsen aan Waterbushaltes en het inzetten van huurfietsen om de bereikbaarheid van bedrijventerreinen te verbeteren (o.a. vrachtwagenparkeerplaats Nieuw-Reijerwaard).

GEDRAG

Bij gedrag in relatie tot mobiliteit gaat het over het stimuleren van het kiezen van de meest duurzame vervoerswijze en over het stimuleren van sociaal en veilig gedrag *in* het verkeer en openbaar vervoer. Ridderkerk zet zich op allerlei manieren in voor duurzaamheid. Vanuit de duurzaamheidsgedachte is het zinvol te investeren in gedragsverandering de druk op wegen te beperken en CO2 uitstoot te verminderen. Stimuleren van het gebruik van openbaar vervoer en fiets, aangevuld met goed gedrag, draagt daaraan bij. Gedragsbeïnvloeding vindt voornamelijk plaats door het aanbieden van goede voorzieningen, en door voorlichten en belonen.

Het veranderen van gedrag is in de praktijk weerbarstig, want niet alle gedrag is af te dwingen. Niettemin besteden wij binnen het bestaande beleid hier aandacht aan door te investeren in goede voorzieningen voor het openbaar vervoer en voor fietsers, het blijven ondersteunen van educatie in het basis- en voortgezet onderwijs, het bewust te maken van de weggebruiker van zijn gedrag en informatieverstrekking. Ook bewustwording van alcoholgebruik hoort hierbij: BOB campagnes zijn actueel.

Wij worden hierbij geadviseerd en gesteund door Het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid-Holland (ROV-ZH). Het ROV is een team van adviseurs, dat in opdracht van de regiovervoerders Metropoolregio Rotterdam Den Haag en de provincie Zuid-Holland de decentrale overheden en andere belanghebbenden op maat ondersteunt, verbindt en inspireert om efficiënt en integraal samen te werken aan een verkeersveilig Zuid-Holland door vooral gedragsbeïnvloeding en zo bij te dragen aan het bevorderen van de verkeersveiligheid in onze provincie.

- ➔ Regionaal heeft het bevorderen van het fietsgebruik een stevige plaats gekregen in het programma Beter Benutten Vervolg (BBV). Daarom is het noodzakelijk te participeren in dat programma en waar mogelijk gebruik te maken van de subsidies vanuit dat programma.
- ➔ Het is nodig meer bekendheid te geven aan onze ambities en plannen voor het verbeteren van de kwaliteit van het openbaar vervoer en fietsvoorzieningen. Ontlasting van het milieu en bevorderen van de gezondheid zijn hier relevante aspecten. Wij gaan middels flyers, de website en het gemeentejournaal meer informatie verstrekken over het openbaar vervoer en fietsvoorzieningen, teneinde het gebruik ervan te bevorderen.
- ➔ Het is noodzakelijk extra te investeren in gedragsbeïnvloeding om onnodig gebruik van de auto tegen te gaan. Bovendien zijn hoge snelheden van automobilisten en slecht rijgedrag vaak voorkomende klachten. Stimuleren van en mogelijk maken van veilig fietsgebruik staat voorop.
- ➔ De gemeenten in de voormalige Stadsregio Rotterdam hebben een overeenkomst afgesloten om oplaadpalen voor elektrische voertuigen te plaatsen. Deze overeenkomst loopt eind 2015 af. Het is, gezien de blijvende vraag naar meer oplaadpunten, noodzakelijk beleid te ontwikkelen hoe hiermee om te gaan.

- ➔ De MRDH laat blijken zich bewust te zijn van de noodzaak om op zowel nieuwe als bestaande bedrijventerreinen mobiliteitsmanagement te ontwikkelen. Wij steunen die gedachte van harte en zullen waar mogelijk participeren.

- ➔ Overlast van -foutief- parkerende en wachtende vrachtwagens veroorzaakt onder meer doorstromingsproblemen, geluid- en stankoverlast. Diverse regiogemeenten hebben met deze problematiek te maken. De MRDH heeft het initiatief genomen om die vorm van overlast terug te dringen. Er is een regionale werkgroep aan de slag gegaan om het probleem te inventariseren en een gezamenlijke aanpak te vinden. Het accent hierbij ligt bij handhaving en het realiseren van faciliteiten. Wij onderkennen het probleem en participeren in de werkgroep.