

BV19.0208

Datum vergadering : 3 december 2019

Aanwezig

Commissieleden:

Leefbaar 3B : Henk Meester, Georgine Zwinkels
VVD : Mauriel van As, Eric Kampinga
CDA : Hans van der Stelt, Charles van Harn
WIJ Lansingerland : Jan Jumelet, Jan Alsemgeest
CU : Kees-Willem Markus, Arjen Hofman
D66 : Michiel Muis, Ronald van der Stad
GroenLinks : Ivana Citterbartová, Menno Duk
PvdA : Petra Verhoef

Voorzitter : Nelleke Bouman

Commissiegriffier : Lianne van den Houten

Wethouders : Simon Fortuyn, Kathy Arends, Albert Abee

Afwezig

Leefbaar 3B : Jan Pieter Blonk
VVD : Matthijs Machielse
CU : Jurjen Dieleman
PvdA : Sam de Groot, Valmir Xhemaili

1. Opening en mededelingen voorzitter

De voorzitter, om 20.00 uur: Een heel goede avond en ik heet u van harte welkom, ook allen op de publieke tribune. Er zijn twee wethouders aangeschoven, wethouder Abee komt iets later. Bericht van verhindering is ontvangen van de heer Machielse, de heer Blonk, de heer De Groot, de heer Xhemaili, maar daar is mevrouw Verhoef voor, welkom. De heer Dieleman laat zich vervangen door de heer Markus, ook u welkom.

2. Insprekers

Er zijn vanavond 2 sprekers:

1. De heer Beukman, inzake overlast Jacob Marislaan;
2. De heer Gellweiler, inzake bestemmingsplan A16.

Inspreker 1:

De heer Beukman: Ik vervang de heer Schaeffer, die heeft hier onlangs ook gestaan m.b.t. de Jacob Marislaan, u wel bekend wellicht. Even kort samen gevat. Ik woon zelf aan de Perzikhof, direct gelegen aan de Jacob Marislaan. Inmiddels is de heer Schaeffer namens de buurtbewoners bijna twee jaar bezig om contact te krijgen met de gemeente om daar eigenlijk een oplossing te vinden voor het probleem. Het probleem is een enorm drukke weg, die steeds drukker wordt en een even groot probleem is de snelheid. De snelheid is 50km/u maximaal. Wij hebben dat een aantal keer gemeten, er heeft een aantal keer een meetbox gestaan. Daar kwamen wij op een gemiddelde van 70km/u. Voor de snelle rekenaars is wel duidelijk dat er met gemiddeld 70km/u ook veel harder wordt gereden, eigenlijk bijna nooit 50km/u. Het is een lokale straat, inmiddels een soort semi-provinciale weg geworden. Er zijn geen veilige oversteekplaatsen beide kanten op. Er is een aantal wegen om af te slaan om op de hofjes te komen in de wijken. Ik zelf met enige regelmaat naar mijn eigen huis aan het hofje. Dan geef ik 100 meter van tevoren een knipperlicht aan en dan wordt ik ingehaald, er wordt getoeterd, vreemde bewegingen. Ik moet uitkijken dat ik niet wordt aangereden. Vervolgens is er ook een fietspad, dat geen veilige overgang heeft en vervolgens plotsklaps stopt. Ik denk dat er een aantal eenvoudige oplossingen zijn. Dat is in de gemeente inmiddels al gebleken, er zijn rotondes aangelegd die de snelheid eruit halen en wat veiliger worden. Er zijn wegen met flitspalen. Ik denk dat er voor de gemeente ook een ruime kas is. Ik heb begrepen van de heer Abee, die wat later komt, op een voorpagina in een lokale krant dat de gemeente

rijk is. Dat is heel fijn. Daarnaast heeft Eneco ongeveer € 140 miljoen, althans, dat wordt bijgestort. Ik zou zeggen: komt u maar met de plannen. Dat was mijn verhaal.

De heer Van As, VVD: Ik heb al een aantal keer contact gehad met de heer Schaeffer, al langere tijd, ik ben bekend met de situatie. U geeft aan, dat u metingen heeft gedaan. Gemiddeld 70km/u. Kunt u daar iets meer over vertellen? De heer Beukman: Regelmatig wordt er een meetsysteem geplaatst. We hebben een aantal keer gepost. We hebben de auto's geteld en daarbij de snelheden bij opgeschreven. Daar kwam een gemiddelde uit van bijna 70, waar 50 gereden mag worden. Een ieder die daar rijdt of loopt of woont zal meteen beamen dat het een lokale racebaan is. Er wordt uitgeprobeerd. Het nodigt ook uit, want het is één lange weg. Dat is het punt. De heer Van As: De heer Schaeffer heeft alternatieven aangedragen, iets met drempels, met bloembakken om de snelheid eruit te halen. Hoe kijkt u daar tegen aan? Het is ook een toegangsweg voor de omgeving. De heer Beukman: Ik weet niet of dat het doel was van de weg ten tijde van de aanleg. Inmiddels is dat het wel geworden. Ik denk dat het goed is om de snelheid eruit te halen d.m.v. bijvoorbeeld bloembakken. In het begin en op 2/3 zitten er wat bobbelts in de weg, in totaal vier, twee heen en twee terug. Die zijn dusdanig laag en de meeste auto's hebben voldoende vering. Je merkt het niet. Het zal niet echt afremmen, althans, het remt niet echt af. In die zin heeft het geen nut. Vanaf de oude Rabobank gezien zit er een kronkel in de weg, daar wordt veel afgesneden, dus als je niet oplet, dan rijden ze je spiegel eraf. Men wil blijkbaar toch snelheid creëren. Door de snelheid totaal te verlagen, dus niet met heel veel drempels, want dat is optrekken, afremmen, dat is ook niet goed voor het milieu. Ik denk dat het een totale snelheidsverlaging moet worden. Ik denk dat er best wel alternatieven voor zijn om dat te creëren, denk aan flitspalen.

De heer Van der Stelt, CDA: Dank voor uw inspraak. U bent met de heer Schaeffer hier al een tijdje mee bezig en ook in gesprek met de gemeente. Kunt u daar iets over vertellen? Hoe u daarmee vaart. De heer Beukman: We liggen eigenlijk stil. Het is een moment van contact. We hebben meerdere wethouders gesproken, zowel live als per mail. Dan wordt er wat ontwijkend geantwoord. Het wordt weg gelegd, verschoven naar andere verantwoordelijkheden. Als we praten over flitspalen: dan moet je bij de politie zijn. Zijn we bij de politie, dan zeggen ze: dan moet je bij de gemeente zijn. Er komt weinig concreets. Op een gegeven moment wordt dat ook frustrerend. Als je dat laat doorschemeren in de communicatie op een naar ons idee nette manier, dan ligt daar de focus i.p.v. het oplossen van het probleem.

De heer Alsemgeest, WIJ: Dank voor uw inspreken. Een heel eenvoudige vraag. De gemeente heeft ook verkeersmetingen gedaan. Bent u van die gegevens op de hoogte? De heer Beukman: Ja. De drukste tijd is tussen half 8 en 9 uur en tussen half 4 en 6 uur. Ik zou zeggen: kom eens op zaterdag kijken als de mensen naar de voetbal, hockey en dat soort dingen gaan, want dan is er nogal haast om ze af te zetten en om daarna weer boodschappen of de tuin te doen, ik heb geen idee, maar het gaat met grote snelheden. Eén meting is, denk ik, te kort.

De heer Duk, GL: Dank u wel voor het inspreken. Begrijp ik nou goed, dat het probleem voornamelijk is de verkeersveiligheid of de geluidsoverlast in de woningen? De heer Beukman: Beide. Het is een dusdanige drukte, wat mede wordt veroorzaakt door de snelheid en de snelheid is gewoon veel te hoog. De heer Duk: Gebeuren er veel ongelukken? Ik heb er zelf niet van gehoord, ik zie het hier ook niet in de stukken. De heer Beukman: Met enige regelmaat. Nog geen heel ernstige, althans, dat is niet aan mij om te beoordelen, maar er zijn incidenten geweest. Jongstleden ook weer. De heer Duk: Zijn er ooit geluidsmetingen gedaan aan de gevel? De heer Beukman: Nee, dat niet.

De heer Meester, L3B: Bedankt voor uw inspreken. U zegt op de vraag van de heer Duk dat er wel wat incidenten zijn geweest. Kunt u daar wat specifiek over zijn? Wat voor incidenten zijn er geweest? De heer Beukman: Aanrijdingen bij het afslaan. Pas geleden is er iemand op de fiets aangereden ter hoogte van de Plantenhal, met één of twee botbreuken. Dat soort incidenten. De heer Meester: Er was dus lichamelijk letsel. Is de politie erbij geweest? De heer Beukman: Dat zou ik niet met zekerheid durven zeggen. Volgens mij wel, want hij is met een ambulance weg gehaald. De heer Meester: Zijn er nog meer van die gevallen onlangs? De heer Beukman: Ja, er is een buurmeisje van mij aangereden bij het verlaten van het hofje, omdat er een scooter iets te hard over het fietspad heen ging. Dat ligt parallel aan de weg. Zo zijn er meerdere kleine aanrijdingen geweest, nog geen grote incidenten. Maar goed, de klap moet gaan komen, want dat kan niet anders. Als iemand 85 of 90 rijdt en er komt iemand uit het hofje of uit een zijstraat, dan is het wachten op de eerste klap, de echte grote klap.

Inspreker 2:

De heer Gellweiler: Geachte commissieleden, ik ga gewoon mijn verhaal vertellen vanaf papier, dus u kunt mee lezen, als u wilt. In de structuurvisie buisleidingen is een reserveringsstrook voor een buisleidingenstrook in Vlinderstrik west opgenomen. De locatie van de reserveringsstrook is, naar ik aanneem, weloverwogen besloten. Eind oktober 2012 is dit voorkeurstacé vast gesteld. In de jaren na de

vaststelling van het voorkeurstracé is door de gemeente Lansingerland geen gebruik gemaakt van het recht om aanpassingen binnen het zoekgebied te doen aan dit voorkeurstracé. Terecht, want hier was voor de gemeente ook geen aanleiding toe. Toen was er opeens het tracé van rijksweg A16 Rotterdam. Door verschuiving van het tracé van de A16 richting het noorden, waardoor de nieuwe rijksweg op de reserveringsstrook voor de buisleidingenstrook is komen te liggen, is het plots noodzakelijk geworden om het tracé van de buisleidingenstrook te verplaatsen. Logischer zou zijn geweest en gebruikelijk is het ook om bij de bepaling van het tracé van de rijksweg rekening te houden met deze buisleidingenstrook en de structuurvisie. Dit had gekund en dit had ook gemoeten. Ten aanzien van het bestemmingsplan A16 Rotterdam heb ik namens bewonersgroep Rodenrijseweg een zienswijze ingediend tegen het verschuiven van deze buisleidingenstrook. Zoals in het Barro is vast gelegd kunnen gemeenten binnen een termijn van 3 jaar het voorkeurstracé van de buisleidingenstrook binnen het zoekgebied verschuiven. Hiervoor dient de gemeente het initiatief te nemen en uiteraard dient er een goede reden te zijn voor het verschuiven. Zowel aan de termijn als het initiatief en de reden voldoet de gemeente Lansingerland niet. Over de termijn valt niet te twisten. Deze staat klip en klaar in het artikel, 3.1 van het Barro. In de nota zienswijze van de gemeente worden er allerlei artikelen bij gehaald, waarin deze termijn wordt ontkracht. Er worden zelfs 4 pagina's aan gewijd. Maar deze artikelen zijn allemaal niet van toepassing. Een reden om over te gaan tot verschuiving van de buisleidingenstrook heeft de gemeente Lansingerland niet. Dat had het niet in de drie jaar na vaststelling van de structuurvisie en tot op heden ook niet. Dat het initiatief van eventuele verschuiving na vaststelling alleen bij de gemeente ligt, is te lezen in diverse artikelen van het Barro. In het geval van de A16 Rotterdam wordt nu in opdracht van Rijkswaterstaat het tracé van de buisleidingenstrook verschoven. Dit is dus niet op initiatief van de gemeente, maar op die van Rijkswaterstaat, waarbij de gemeente zich voor het karretje laat spannen. In dit kader merkte ik ook al op, dat Rijkswaterstaat een zienswijze heeft ingediend, waardoor zij invloed, of het initiatief hebben, op het bestemmingsplan. De vraag komt dan bij mij op: mag dit überhaupt. De gemeente kon ook geen zienswijze indienen tegen het tracébesluit van de rijksweg. Tevens zet Rijkswaterstaat via het ministerie van I&W in overleg met de gemeente voor verschuiving van deze buisleidingenstrook en is het bestemmingsplan afgestemd met Rijkswaterstaat. Hoezo ligt dan het initiatief bij de gemeente Lansingerland? Het is juist Rijkswaterstaat die op drie terreinen invloed en initiatief hierin heeft. Kortom, de gemeente Lansingerland is niet zuiver bezig en laat zich door Rijkswaterstaat leiden. En dat ook nog op kosten van de gemeente, zonder dat inzichtelijk is gemaakt wat de gevolgen zijn voor omliggende gebieden en omwonenden. Hierbij is dan te denken aan de inrichtingsplannen Vlinderstrik west en het voldoen aan de toetsing externe veiligheid. Mijn conclusie is dan ook, dat het bestemmingsplan niet kan worden vastgesteld. Het bestemmingsplan A16 Rotterdam. De gemeente kan het voorkeurstracé van de buisleidingenstrook niet wijzigen en daarnaast dienen de gevolgen voor verschuiving, mocht dit nog van toepassing zijn, vooraf inzichtelijk gemaakt te worden. Juridisch gezien begaat de gemeente Lansingerland een fout. De gemeente Lansingerland moet staan voor haar burgers en zich niet in laten met Rijkswaterstaat aangelegenheden. Degene die de problemen veroorzaakt dient ze ook zelf op te lossen. Dat was hem.

De heer Muis, D66: Dank u wel voor uw inspraak. We gaan het er straks uitgebreid over hebben. Wat is exact het probleem, dat de gemeente initiatief neemt? Ik lees er wel iets over: gevolgen voor inrichtingsplannen. Maar ik zou graag van u horen welke consequentie het heeft in uw ogen dat de gemeente zo handelt, waarom dat niet zou moeten. Wat zijn de gevolgen daarvan? De heer Gellweiler: Er is dus een structuurvisie, terug naar 2012, die is vast gesteld. In het Barro staat gesteld: binnen 3 jaar kan de gemeente het buisleidingentracé nog verschuiven, omdat er toevallig andere ontwikkelingen zijn. Dat is aan de gemeente. Het is niet zo dat een ander bepaalt dat de gemeente het doet. Het initiatief voor het verschuiven van de buisleiding kan alleen als de gemeente dat noodzakelijk acht, als daar een reden voor is. De heer Muis: De gemeente acht dat noodzakelijk voor de aanleg van die weg. De heer Gellweiler: De aanleg van die weg is niet van de gemeente. De heer Muis: Dat begrijp ik. Maar wat is dan daarvan de consequentie, van wie daar het initiatief neemt. Wat is daar de consequentie? De heer Gellweiler: De consequentie, wie het initiatief neemt, Rijkswaterstaat of Lansingerland, het eindresultaat blijft hetzelfde. De weg ernaar toe, het initiatief mogen nemen, dat mag heel Rijkswaterstaat niet. Ik stel: Rijkswaterstaat zit aan drie tafels om het bestemmingsplan zo te wijzigen, zodat zij die rijksweg kunnen neerleggen en die buisleidingen: succes gemeente, schuif maar lekker op, we zien wel wat er gebeurt met de toetsing externe veiligheid en Vlinderstik west. Vergeet het maar.

De heer Van Harn, CDA: Dank u wel voor het inspreken. Begrijp ik nu uit uw woorden dat u vooral een probleem heeft met het gelopen proces? De heer Gellweiler: Ook. Het is het proces, de manier waarop, maar ook uiteindelijk het resultaat, wat door het proces nu voor ligt. Het verschuiven van die buisleidingen. Het komt nu dicht bij de bebouwing van Rodenrijseweg west. Dat is natuurlijk niet gewenst. Die buisleidingenstrook is in 2012 vastgesteld en dat is met een reden vast gesteld. Ik mis helemaal de reden waarom nu die buisleidingenstrook mag verschuiven, waarom niet die externe

veiligheidstoets en de bewoners van Lansingerland in de kou laten staan. Ik begrijp dat dus niet. Het is dus ook inhoudelijk, maar met name als gevolg van een proces.

De heer Jumelet, WIJ: Dank u wel voor uw inspraak. Bij de stukken die bij het agendapunt staan is de nota van zienswijzen. Hetgeen u nu verteld heeft staat daar ook in. Er wordt een oordeel gegeven. Hoe kijkt u tegen het oordeel aan in de nota van zienswijzen? Ik kan het wel raden, denk ik, maar ik ben op zoek wat het toevoegt. Is het aandacht vragen voor uw zienswijze? Of voegt u iets nieuws toe? De heer Gellweiler: In principe voeg ik niets nieuws toe, daar heeft u gelijk in. Het is hoe de gemeente Lansingerland zich op vier pagina's probeert op te schrijven, waarom ze denken dat ze gelijk hebben, zonder dat er überhaupt een juridische toets is toegevoegd. Er wordt heel makkelijk overheen gestapt, over hetgeen in de zienswijze staat. Ik vind, en volgens mij is dat ook zo, dat Lansingerland gewoon de plank hier volledig mis slaat. Dat wil ik nog eens benadrukken aan deze commissie. Maar u heeft gelijk, in principe vertel ik wat ik ook had geschreven in de zienswijze, maar nog extra motivatie. Misschien leest u nog meer in de inspraak dan in de zienswijze.

Mevrouw Citterbartová, GL: Ik probeer het ook even te doorgronden. In aanvulling op de vraag van de heer Muis. Wat u stelt, als het gegaan is zoals het moet, zoals het hoort, dan was het tracé verder weg van de omwonenden op een veiliger manier gaan liggen? Bedoelt u dat? De heer Gellweiler: Ja, exact. Meer naar het zuiden toe, ja, conform de structuurvisie zoals die is vastgesteld eind oktober 2012, ja.

De heer Duk, GL: U stelt dat juridisch gezien de gemeente Lansingerland een fout begaat. Verwacht u dat er hier een proces op gaat komen? Bent u zelf dat van plan? De heer Gellweiler: Wat ik bedoel te zeggen, ik ben zelf geen jurist, ik ben betonexpert. Ik mis in heel de stukken een juridische toets. Mag de gemeente het initiatief overlaten aan een ander? Is de gemeente goed op weg? Ik mis dat sowieso in de nota van zienswijzen. Ik mis dat überhaupt overal. Er wordt helemaal niet over gerept. Ik denk dus, juridisch gezien, dat jullie echt als gemeente gewoon verkeerd bezig zijn. Ook omdat die toets, die niet is gebeurd door de gemeente, ontbreekt. De heer Duk: U heeft het over de veiligheid die in het geding komt. Is dat vanwege het tracé van die buizen, die verlegd gaat worden? Ik begrijp nog niet geheel wat u daar mee bedoelt. De heer Gellweiler: Het is een reserveringsstrook, die buizen liggen er nog niet. Het is een buisleidingstrook van nationaal belang. Er hoort een externe veiligheidstoets bij. Wat gebeurt er als die buizen exploderen? Als die buisleidingstrook dichterbij de bebouwing komt, dan heb je natuurlijk een heel ander verhaal. Is het dan nog wel zo veilig voor de bewoners? Als dat dit 100 meter richting je eigen woning opschuift. Geen idee. Als die toets niet gebeurt, dan ben je wel heel erg risicovol bezig. Het lijkt mij juist dat je risicomijdend bezig moet zijn.

De voorzitter: Het punt staat op de agenda. Dank voor uw inbreng.

3. Vaststelling verslagen vorige vergaderingen d.d. 12 en 14 november 2019

De voorzitter: Zijn hier nog op- of aanmerkingen over? Nee? Bij deze dus beide vastgesteld.

4. Vaststelling agenda en inventarisatie rondvragen

De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

Inventarisatie rondvraag:

Er zijn geen rondvragen ontvangen.

5. Bespreekpunten:

5.a Verkeersoverlast Jacob Marislaan

De heer Van As, VVD: De vorige vergadering, of de vergadering daar voor, hebben we al een inspreker gehad, de heer Schaeffer. Die heb ik hier op de avond over de omgevingswet gesproken en gezien. Nu de heer Beukman. Het houdt de gemoederen flink bezig op de Jacob Marislaan. Ik maak er zelf gebruik van. Ik heb zelf een wat wisselend beeld. Ik kan me voorstellen dat je daar erg hard kunt rijden, ik doe dat zelf uiteraard niet. Hoeft misschien niet gezegd te worden, maar ik kan me dat wel goed voorstellen. Wat mij daar opvalt: er zijn veel punten waar afgeslagen wordt, waar auto's de weg op komen rijden. Ik kan me best voorstellen, dat dat tot gevaarlijke situaties leidt. We horen nu vanavond de heer Beukman, die aangeeft dat er weleens aanrijdingen plaats vinden. We weten dat de registratie van ongevallen niet volledig gebeurt. Als er politie bij komt, ga ik ervan uit dat het in de statistieken komt. Volgens mij is dat zelfs geen zekerheid. Laat staan als er alleen materiële schade is. Maar er vinden dus wel ongevallen plaats. Als we kijken naar die weg: het is een gebiedsontsluitingsweg met een gescheiden fietspad. Het is belangrijk dat die weg er is. Als er hulp nodig is, politie, brandweer of ambulance, dan wil ook iedereen de hulp voor jouw kind of jouw vrouw of man er op tijd is. Dat is best iets waar je rekening mee moet houden. Er zijn dus heel veel oversteken. Er is één zebra-pad en dat is aan het begin in de slinger en

verder niet. Er zijn niet veel mogelijkheden om echt veilig over te steken. We hebben cijfers gekregen in aanloop naar deze vergadering van het college. Daar zie ik een maatgevende snelheid van 53km/u. Ik heb behoefte aan enige toelichting wat dat dan inhoudt. Het klopt dan in ieder geval niet met het beeld dat door inspreker geschetst wordt, dat er 70km/u en meer gereden wordt. Nu zijn dat niet helemaal officiële metingen, dus ik ben wel heel erg benieuwd naar de reactie van het college hierin. Hoe zij nu in de gaten houden dat die snelheid nog wel binnen de perken blijft. Is het 53km/u, dan zou ik denken: dat is nog wel te overzien. Maar het klopt dus niet met het beeld dat hier geschetst wordt. De drempels, die nodigen wel uit tot hard rijden. Als je het wilt met een beetje goed mikken, dan kun je een aardige snelheid bereiken. Ook daar: ik heb natuurlijk geen ervaring. Ik vind het goed dat deze weg en de overlast goed bekeken wordt. Daarbij wil ik wel aantekenen, ook naar u en naar de bewoners, want er zijn meer bewoners waar ik contact mee heb gehad, best een aardige groep, dat het bezien moet worden in de maatregelen van het hele omliggende gebied, de hele gemeente. We gaan het volgend jaar hebben over de mobiliteitsvisie. Daar vind ik dit ook heel erg goed passen, om dit er goed in mee te nemen. Tegelijk lijkt er nu echt iets aan de hand te zijn. Laat onverlet dat we er serieus naar moeten kijken. Wat ik niet wil is dat wij over een X-aantal tijd geconfronteerd worden met niet de N209 maar de Jacob Marislaan, waar iemand een zwaar ongeval heeft, misschien wel met de dood tot gevolg. Dat feitelijk onderzoeken, ik ben heel erg benieuwd hoe het college daar tegenaan kijkt, hoe ze dat nu doen. Ik heb behoefte aan een toelichting op de verkeersmeting, metingen hoop ik. Ik heb er in de raad een keer een vraag over gesteld: de handhaving snelheid. Dat is een taak van de politie. Het is wel belangrijk dat vanuit de gemeente aandacht voor wordt gevraagd en herhaaldelijk wordt gevraagd. Volgens mij gaat dat hier ook op. Ook hier is het belangrijk dat als er sprake is van overschrijding van de snelheid, dat er ook met enige regelmaat gehandhaafd wordt. Eerdere voorstellen van een trajectcontrole op de Jacob Marislaan, dat vind ik veel te ver gaan. Maar handhaving, minimaal regelmatige controles laten uitvoeren, dat moet zeker de inzet zijn van het college bij de politie. Ik ben bijna bij mijn afronding. Nogmaals samenvattend: ik vind het belangrijk om hier serieus mee om te gaan, maar dat we dit wel in het licht van de hele omgeving, alle projecten in de omgeving, moeten bezien. Dus volgend jaar in ieder geval mee nemen, maar nu ook serieus kijken naar wat we kunnen doen om maatregelen te nemen om de overlast weg te nemen. Waarbij het voor alle partijen wel duidelijk moet zijn dat er een ontsluitingstaak van deze weg is en dat die ook belangrijk is. Dank u wel.

De heer Meester, L3B: Voorzitter, u had perfect in de gaten dat ik de heer Blonk even vervang voor dit onderwerp. Het valt mij op dat door de heer Beukman en het college informatie wordt gegeven die niet helemaal met elkaar spoort. Dat gaat dan over het aantal ongelukken. Het college geeft aan, dat het nul in de laatste 5 jaar is, terwijl de heer Beukman in ieder geval één incident weet te noemen. De snelheidsmetingen zijn ook verschillend. Ik zou eigenlijk willen weten: wat bedoelt het college nou met maatgevende snelheid. Is dat de modale snelheid? Het woord 'maatgevend' in deze begrijp ik niet helemaal. Ik zou ook wel graag willen weten hoe het nou komt dat er verschillende metingen zijn, waarnemingen zijn. Ik denk dat de heer Beukman en de zijnen met die palen, waar de snelheid op staat, gekeken hebben. Ik neem aan, dat die vrij nauwkeurig zijn. Dan zou ik ook graag van de wethouder willen horen hoe hij aankijkt tegen die contacten die er geweest zijn. Volgens de heer Beukman zijn er ontwijkende antwoorden gegeven, maar ik zou willen weten hoe concreet de vragen geweest zijn. Dan ten aanzien van de voorstellen om bijvoorbeeld een rotonde aan te leggen. Dat zou kunnen, maar voor zover ik weet is er een parallelweg, dus je zou ook de aansluitingen van de parallelweg op de hoofdrijbaan kunnen verwijderen, waardoor in ieder geval het aantal punten waar risico wordt gelopen verkleind wordt. Dat is een optie. De wethouder moet maar even kijken of hij dat nuttig vindt. Het lawaai wordt ook genoemd door de heer Beukman, maar dat blijft wat in het vage. Er zijn geen metingen. Ik kom een enkele keer langs de Jacob Marislaan, ik rijd niet zo hard omdat ik zuinig ben op mijn schokbrekers, want die Berlijnse kussens vind ik vreselijke dingen. Mijn indruk is dat de afstand van de weg tot de huizen zo groot is, dat het verkeerslawaai op de gevel niet zo groot kan zijn, maar misschien heeft de wethouder daar ook gegevens over. Daar wilde ik het even bij laten.

De heer Van der Stelt, CDA: Ik ben bovenal benieuwd naar de reactie van het college, vooral gegeven het feit dat dit vraagstuk al zo'n lange tijd speelt. Ik kom ook geregeld over de weg. Er zijn wel wat maatregelen ingebakken in het hele ontwerp. Ik ben geen deskundige, dus ik heb niet een idee wat je nog aanvullend zou kunnen doen, gegeven het feit dat het ook echt een ontsluitingsweg is en er ook een bus rijdt, die ook de route moet kunnen rijden. Ik ben benieuwd naar de reactie van het college.

De heer Alsemgeest, WIJ: Eigenlijk kan ik enerzijds de mensen langs de Jacob Marislaan heel goed begrijpen. Anderzijds is deze weg niet zo heel veel anders dan een heleboel andere wegen binnen onze gemeente. Ik heb de vorige keer, toen de heer Schaeffer er was, hem horen zeggen dat het gebruikt wordt als sluiproute. Dat is vreemd, want het is de route, niet de sluiproute. Het is een gebiedsontsluitingsweg. Je mag daar 50. De metingen die gedaan zijn door de gemeente, de uitslagen die wij daarvan kregen, waren wel heel erg summier. De snelheid gemeten, maar het aantal voertuigen viel

heel erg mee. Ik zou wel graag willen weten bij die meting: wanneer is die meting gedaan, welk tijdstip, hoe lang? Ik neem aan dat het zomaar uit die meting naar boven komt: wat was de hoogst gemeten snelheid? Dat gemiddelde is ontstaan uit een hoogste en een laagste, dat is niet zo moeilijk. De heer Meester, interruptie: Er staat in de brief 'maatgevende' snelheid. Er staat niet 'gemiddelde' snelheid. Als de gemiddelde snelheid 53 zou zijn, dan zou ik zeggen: dan wordt er veel te hard gereden. De heer Alsemgeest: Dat klopt als een bus, als je gemiddeld 53 hebt. Dat wil ik dan horen, of het maatgevend is of gemiddeld, want dat is een beetje onduidelijk. Verder denk ik dat we er weinig aan kunnen doen, afgezien van het feit dat het onverlet laat dat er daar gecontroleerd moet worden wat de snelheid is en dat daar op beboet moet worden. Dat is meer dan overduidelijk. Ik hoor graag eerst het antwoord van de wethouder.

De heer Van der Stad, D66: Op papier is de Jacob Marislaan een gebiedsontsluitingsweg, maar ook de N209 is een gebiedsontsluitingsweg. Toch zijn er verschillen tussen de twee op te merken. De één heeft een dubbele as en geen woonerven die aansluiten en de andere heeft een enkele as met veel kort op elkaar liggende toegangswegen tot woonerven en oversteekplaatsen. Heeft de Jacob Marislaan in de praktijk toch wellicht een andere functie dan deze op papier is? En zou die daar dan niet op ingericht moeten worden? Mevrouw Verhoef, interruptie: Het is u toch wel bekend dat de snelheid op de N209 80km/u is en die op de Jacob Marislaan 50km/u. Dat lijkt me een heel belangrijk verschil. De heer Van der Stad: Dat klopt, maar het zijn beide gebiedsontsluitingswegen. Uiteraard is de weg al heel anders ingericht dan de N209, maar het signaal van omwonenden dat de weg als gevaarlijk wordt ervaren hoeft niet onbeargumenteerd afgedaan te worden alsof de weg perfect is. Ik rijd er zelf vaak langs. Met de fiets rijd ik dan liever parallel om onnodig oversteken te voorkomen. Met de auto, afkomstig van de randweg langs de HSL vind ik de uitritten en oversteken vrij onoverzichtelijk door begroeiing. Harder rijden dan toegestaan is snel gebeurd. Kijkend naar de verkeersmetingen, gedeeld door het college, versus andere weggedelen binnen Lansingerland zou de Jacob Marislaan zeker niet als eerste toe zijn voor verbetering. We zijn echter wel benieuwd welke quick wins er te maken zijn i.v.m. de overlast. Ook zijn we benieuwd of er gekeken kan worden naar een nieuw te introduceren wegcategorie binnen Lansingerland, te noemen wijkontsluitingsweg. Bijbehorend een inrichting passend op de omgeving, ofwel de wijken, maar ook een meetlat anders dan die van een gebiedsontsluitingsweg. In Delft is hiermee geëxperimenteerd en men is er heel tevreden. Wellicht ook iets voor Lansingerland. Mevrouw Verhoef, interruptie: Kunt u misschien dat begrip wijkontsluitingsweg nog iets meer toelichten. Hoe hard rijdt men daar en hoe ziet dat er uit? De heer Van der Stad: In Delft heeft men de weg dan ingericht op 40km/u, maar dan wel met een maximum van 50km/u.

De heer Hofman, CU: Niets zo vervelend als een probleem wat niet erkend wordt als probleem. Ik kan me in die zin de frustratie wel een beetje indenken bij de bewoners bij het zien van de verkeersmetingen van de gemeente. Toch is dat waar onze fractie van uit gaat. Het gepercipieerde probleem wordt niet ondersteund door metingen. Wat de fractie van de CU betreft, zijn er daarom ook geen aanvullende maatregelen voor dit stuk nodig. Daar wil ik het bij laten. Dank u wel.

De heer Duk, GL: De Jacob Marislaan is een belangrijke ontsluitingsweg en vormt een belangrijke link tussen de verschillende kernen in onze gemeente. Dat dit extra drukte oplevert voor de omwonenden ligt voor de hand en moet waar dat kan zoveel mogelijk worden voorkomen. Hierbij is wel van belang dat deze overlast zich niet verplaatst naar een andere straat. Onze fractie ziet hier niet een eenvoudige oplossing voor en hoort graag wat de wethouder hierover kan zeggen. GL staat niet bekend als de vroegere partij en staat er primair niet negatief tegenover om de weg zo in te richten dat de snelheid verder omlaag gebracht kan worden. Gezien de overcapaciteit die er nu is, zou hier mogelijk ruimte voor zijn. Ook hier horen we de wethouder graag meer over. Het voorstel van de heer Van As om de Jacob Marislaan in het verkeerscirculatieplan extra aandacht te geven steunen wij. Verder horen we graag van de wethouder of het mogelijk is door aanplanten van bijvoorbeeld heggen tussen de hoofdlaan en de ventweg en tussen het fietspad en het water een deel van de overlast tegen te gaan. Uiteraard moet hierbij de verkeersveiligheid niet in het geding komen.

Mevrouw Verhoef, PvdA: Allereerst wil ik zeggen dat het natuurlijk vervelend is voor omwonenden dat ze overlast, herrie en onveiligheid ervaren. Laat dat bovenaan staan. Maar verder zie ik deze weg als een weg met een belangrijke functie om de wijken te ontsluiten, maar ook om bijvoorbeeld de route te pakken van Bleiswijk naar Berkel. Dat de weg een belangrijke functie heeft, daar valt niet over te twisten. Dat het veiliger zal moeten en ook tempering van de snelheid nodig is, dat is afhankelijk van de metingen. De omwonenden geven aan, dat er af en toe geracet wordt. Dat zal best waar zijn, maar de keren dat ik daar langs de weg fiets, loop, wandel, ik woon in de buurt, zie ik in het algemeen een redelijk weggebruik. Wel zijn er inderdaad, zoals op heel veel wegen in Lansingerland, piektijden waarop het druk is, ook moeilijk uit de wijken te komen. Inderdaad ook gevaarlijke momenten wanneer mensen ineens afslaan en anderen daar te dicht op zitten. Het allerbelangrijkste vind ik dat de maatregelen die

kunnen worden genomen, bijvoorbeeld voor de verkeersveiligheid, want inderdaad het oversteken als voetganger, maar ook als fietser over de weg heen is soms lastig. Er zijn inderdaad struiken. Dus de veiligheid vind ik belangrijk. Als het mogelijk is om de snelheid eruit te halen, dus dat mensen makkelijker die 50 kunnen houden, dan hoor ik graag van de wethouder wat de opties zijn. Daar wilde ik het voor nu bij laten. Dank u.

Wethouder Fortuyn: Commissie, bedankt voor uw inbreng bij dit onderwerp. Het is een onderwerp dat al meer dan twee jaar speelt. Het onderwerp is bij twee tafels uitvoerig besproken. Dat is de tafel van de burgemeester geweest, want dan praten we over handhaving, over snelheid, over overlast. En op mijn tafel als wethouder verkeer en vervoer, regelmatig over maatregelen die eventueel te nemen zijn. Dat is niet een enkele keer geweest, dat is een aantal keer geweest, ook met de koffiesessie. U kent mij, altijd handig om elkaar wat te leren kennen en ontmoeten, om ook een kopje koffie te drinken met elkaar, om de situatie te bespreken. Maar ook om uit te leggen welke functie deze weg heeft binnen de gemeente Lansingerland. Deze weg is inderdaad aangelegd als een gebiedsontsluitingsweg. Deze Jacob Marislaan is geen andere dan de Randweg en ook geen andere dan de Oostersingel of de Planetenweg. En zo zijn er nog diverse andere, denk aan de Oudelandselaan, wegen die gebiedsontsluitingsweg zijn. Aan een gebiedsontsluitingsweg zitten voordelen en nadelen. Bij de Jacob Marislaan praten we over een vrij unieke situatie, want we hebben niet veel gebiedsontsluitingswegen waar we ook nog een ventweg hebben. We hebben daar nog ruimte naast. De heer Meester vroeg er al naar: hoeveel last heeft u van het geluid op uw gevel? Daar hebben we geen metingen naar gedaan, dat hebben we niet gedaan. We zouden het kunnen doen, maar we denken niet dat het veel uit maakt. Het staat best ruim uit elkaar. De hofjes, die later geplaatst zijn, dat wisten we ook in de gebiedsontwikkeling, dat is prima, die doorsnijden wel een fietspad. We hebben twee fietspaden daar in die omgeving, die zijn los van de rijbaan. Als je dan een hofje in of uit moet, dan betekent dat dat je scherp moet zijn op zowel links als rechts komend verkeer. Dat is nu eenmaal de situatie, die we op heel veel punten hebben in Lansingerland. Deze situatie hebben wij vaak met elkaar besproken. Er zijn natuurlijk later, na de aanleg van de weg, gummicubs aangelegd. De één probeert er door te rijden, de ander remt af want het kost hem zijn schokbrekers. Kortom, iedereen gaat er op zijn manier mee om. Ze zijn zo aangelegd om het busvervoer, maar ook de brandweer en andere hulpdiensten de ruimte te geven om nog enige snelheid te houden wanneer men of met gewonden rijdt of met passagiers rijdt. In ieder geval zoeken naar een weg. Het is altijd moeilijk om hier de optimale situatie te creëren. Er werd gevraagd: u heeft tellingen gedaan en u heeft een aantal voertuigen gemeld. En die voertuigen zijn gemiddelden over 24 uur. Klopt. Ik deel het idee van de heer Beukman, dat tijdens het spitsuur of als er evenementen zijn of als de kerk geopend wordt, dat je hogere verkeersaantallen in een piekmoment hebt zitten. Het is een gemiddelde, klopt. Het maatgevende, hoe zit dat in elkaar? Het maatgevende is niet het gemiddelde. Er wordt namelijk heel de dag door gemeten. Als 85% van de gemeten waarde onder of rond de 50 zit, dus die 53km/u die genoemd wordt, is dat die 85%. Je gaat pas maatregelen nemen als met die laatste 15% die 85% overschreden wordt. Die 53 is kritisch, maar dat ligt rond die 50. 15% zit eronder, er zit ook een 30 tussen, maar er zit ook een 100 tussen. Die 15% betreft de afwijkingen van het gemiddelde. Dat is het maatgevende. Dat is dus niet het gemiddelde, maar het maatgevende dat we zien. De heer Duk, interruptie: Nou heb ik mijn wiskunde altijd best redelijk gedaan, maar over deze berekening zou ik graag nog een keer een uitleg willen hebben. Wethouder Fortuyn: Als we 100 metingen doen, dan liggen 85 van die metingen onder de 50 of iets rond de 50 of iets boven de 50. In ieder geval, gemiddeld 53. 15% ervan kan wel 100 pieken of 80, maar ook 30. Het zijn die maatgevende, zo wordt het benaderd. Het is niet het aantal voertuigen maal al die snelheden opgeteld, gedeeld door. Dat is het dus niet. Even voor de helderheid. Handhaving en controle. De burgemeester heeft er ook vaak over gesproken en niet alleen gesproken, maar ook ongelooflijk veel mail gestuurd. U mag het ook van mij weten, dat ik op een gegeven moment gestopt ben om te antwoorden op die mail. De vraagstelling blijft elke keer hetzelfde. Je kan 100 keer je antwoord sturen, maar op een gegeven moment houdt het op. Als het antwoord niet bevredigend is, en ik kan me dat voorstellen, laten we daar geen misverstanden over hebben, als dat je beleving is of als je het anders zou willen zien, dat kan ik me voorstellen, dan kan ik het me voorstellen dat je dat doet. Maar ik kan niet zoveel. We hebben er echt serieus naar gekeken. De burgemeester heeft er serieus naar gekeken. Handhaving is een politietoek. U weet zelf allemaal hoe het zit met de politie, die moet daar de urgentie aan toekennen. De heer Van As, interruptie: Ik snap de uitleg. Het gaat vooral over wat bewoners aangeven en herhaaldelijk aangeven, dezelfde vraagstelling. Ik ben benieuwd of dit punt van handhaving met de politie besproken is en of dat dan ook regelmatig terug komt. Wethouder Fortuyn: U weet dat wij op meerdere plekken last hebben van snelheidsovertreding. Het geldt ook voor de N209. Dat geldt ook op de Oostersingel. Op de Oudelandselaan komt het ook voor. De politie geeft er minder prioriteit aan. Dat is nu eenmaal een gegeven. Men is ook geen voorstander van flitspalen. Daar moet je het ministerie van OM voor hebben, die daar toestemming voor moet geven. De politie moet toestemming geven. De provincie moet er eventueel toestemming voor geven. Het is niet zo eenvoudig. Wij hebben nog steeds bij wet niet geregeld dat wij mobiele teams in zouden kunnen huren om die metingen te doen. Dat zou voor mij een groot gegeven zijn, maar dat is er nog steeds niet.

Ook de burgemeester roept min of meer 'help'. Er is een behoefte, maar die behoefte wordt niet ingevuld. Het gaat om prioriteit stellen. Ik kan het niet afdwingen, sorry. Ik kan het wel beloven, maar ik kan het niet waar maken. Dat is mijn probleem. Als we praten over een eventuele oplossing, ja, er is over oplossingen gesproken. Er is een spiegel bij geplaatst, er zijn zelfs heggen gesnoeid om het zicht te verbeteren. Ik ben er geen voorstander van om heggen te plaatsen, maar ik begrijp het wel in het kader van de hinder of de fijnstof. Is niet handig. Tegelijkertijd heb ik nog een vraag staan van de wijkontsluitingsweg. Ja, leuk idee, maar het wordt steeds chaotischer. Ik heb een erfweg 15km, een weg van 30km. Stel dat we 40km krijgen, we hebben 50km. Hoe ik het allemaal moet handhaven, hoe we het eigenlijk moeten begrijpen. Ik denk dat de mobiliteitsvisie die eraan gaat komen in de komende periode, een herijking zal maken op het wegennetwerk hier in Lansingerland. Het is echt lastig. Ik begrijp de insprekers, de heer Beukman, de heer Schaeffer. Maar de beperkingen begrijp ik ook. Ik heb geen kant en klare oplossing dan nog meer drempels leggen. Of we daar vrolijk van worden, meneer Beukman, u zeker niet. U weet ook de gebiedsontsluitingsweg richting het afvalbrengstation, allerlei aanhangers achter ZZP-bussen. Fantastisch dat de economie goed draait, maar hoe meer drempels ik erin leg hoe meer lawaai er ontstaat, hoe meer ellende er ontstaat. Ik zou gewoon willen voorstellen: neem het mee in de mobiliteitsvisie. Wij kijken ernaar. Wij weten ervan. Dan gaan we kijken of we verder stappen kunnen ondernemen. Ik kan op dit moment helemaal niets.

Tweede termijn

De heer Van As, VVD: Ik hoor de wethouder een uitleg geven. Er is veel contact geweest, begreep ik. De maatgevende snelheid snap ik. Ik denk daarbij wel: van die 15% rijdt misschien wel een deel 100 of 120, maar ook een deel 30. Ik vind het toch nog wel lastig. Ik hoor van inspreker en de contacten die ik heb gehad over behoorlijke snelheden. 70 gemiddeld vind ik gewoon heel veel. Wij hebben hier cijfers die wat anders laten zien. Ik worstel daarmee, eerlijk gezegd. Wat klopt daarin? Ik zou eigenlijk een gedachtegang willen voorstellen om daar een meting te doen om een einde aan die discussie te krijgen. Om een meting te laten doen op verschillende tijden van de dag om er misschien iets meer inzicht in te geven. Ik weet niet wat voor voeten dat precies in aarde heeft, maar ik kan me voorstellen dat dat met enige regelmaat gebeurt met apparatuur die her en der in de gemeente al geplaatst wordt. Dat zou ik in ieder geval willen voorstellen. Over die handhaving. Ik blijf dat toch echt wel een punt vinden. Ik vind het belangrijk dat dat geagendeerd blijft worden in de gemeente. Ik wil het college oproepen om dat te blijven doen. Ik snap de prioriteiten. We willen het liefst veel meer agenten. Dat is een standpunt dat vanuit mijn partij niets nieuws is. Dat het niet allemaal tegelijk kan, dat is hartstikke vervelend. Maar neemt niet weg, dat het op de agenda moet blijven staan. Ik wil echt oproepen om het te blijven agenderen. Daar wil ik het bij laten.

De voorzitter: Voor ieders inbreng: 2 minuten. Anders lopen we erg uit.

De heer Meester, L3B: De toelichting van de wethouder is wat mij betreft wel duidelijk. Hij geeft aan, dat het niet ideaal is, dat er best wat problemen zijn, maar dat het een kwestie van geven en nemen is. We moeten dit toch accepteren. Dank u wel.

De heer Van der Stelt, CDA: Ik zou eigenlijk bij de woorden van de heer Meester willen aansluiten. Maar tegelijkertijd denk ik ook, dat een verdere validatie met metingen ook goed is, al was het maar om gewoon scherp te krijgen wat er nu precies feitelijk gebeurt.

De heer Alsemgeest, WIJ: Ik kan me ook prima vinden in de woorden van de heer Meester en de beantwoording van de wethouder. Hoe we de straat ook gaan noemen, of het een gebiedsontsluitingsweg is of een wijkontsluitingsweg, als er niet gehandhaafd wordt, dan verandert er eigenlijk niets. Dat steekt mij dan wel een beetje, want ook wij betalen mee aan de orde en aan de verkeersveiligheid, waar de politie voor moet zorgen. We krijgen er alleen niet zo heel veel voor terug eigenlijk. Dat steekt wel een beetje. Ik zou toch willen vragen of de burgemeester daar toch meer op door gaat, dat er ook binnen Lansingerland gecontroleerd moet worden.

De heer Van der Stad, D66: Ik ben blij met de woorden van de wethouder inzake herijking van het wegennet bij de mobiliteitsvisie.

De heer Hofman, CU: Het mee nemen van dit geval bij de mobiliteitsvisie wordt ook door ons van harte ondersteund. We willen oproepen om hierin voldoende metingen te doen om die visie onomstreden te laten zijn. We willen nog aangeven, indien korte termijn maatregelen nog overwogen worden: kijk dan uit voor waterbed effect voor bijvoorbeeld andere wegen dwars door Bergschenhoek heen richting Berkel, als je de Jacob Marislaan minder aantrekkelijk gaat maken. Dank u wel. Daar wil ik het bij laten.

De heer Duk, GL: Ik kan me eigenlijk aansluiten bij de woorden van de heer Meester en andere sprekers, dus ik kan het vrij kort houden. Volgens mij kunnen we geen flitspalen plaatsen, omdat daarvoor eerst ongelukken moeten zijn gebeurd. Dus dat zie ik niet als een optie. Overigens, de verkeersheuvels die daar liggen, worden door sommige buschauffeurs nog steeds zo genomen, dat je tegen het plafond aan schiet.

Mevrouw Verhoef, PvdA: Ik vond de uitleg van de wethouder helder. Ik ben blij dat we binnenkort dit integraal gaan bespreken voor de mobiliteit in Lansingerland in het geheel. Meer metingen lijkt me op zich een goed punt, wat de heer Van As inbracht, maar dan inderdaad ook op andere plekken, zoals de CU inbracht en dan het geheel integraal bekijken. Dank u wel.

De voorzitter: Hoor ik een toezegging, om dit mee te nemen in de mobiliteitsvisie?

Wethouder Fortuyn: Klopt. De mobiliteitsvisie komt het komende kwartaal. Ik wilde even een bevestiging hebben achter mijn rug langs. Dus die komt eraan. Dat is al toegezegd in een eerdere fase. Daar maken metingen ook onderdeel van uit. Ik denk dat het goed is om die metingen te actualiseren op de Jacob Marislaan. In die zin wil ik ook wel een toezegging doen, om weer wat actuelere informatie op te halen. Ten aanzien van die flitspalen: ik heb het expres niet genoemd. Ik zag meneer Beukman ook meteen reageren. Ja, dan moeten er ongelukken gebeuren. Het spijt me, maar zo werkt het in Nederland wel. Als je op drukke wegen flitspalen geplaatst wil hebben, dan moet er sprake zijn van een ernstige overschrijding van de snelheid, want dan is het een soort kassa. Maar het tweede punt is in het kader van veiligheid: dan moet er een ernstig, maar dan ook een zeer ernstig, bijna dodelijk, vandaar dat ik hem eigenlijk niet noemde, want ik vind het eigenlijk een heel vervelend onderwerp, dan moet er een dodelijk ongeval gebeurd zijn, wil je hem kunnen plaatsen. Men is er heel erg terughoudend in. Mevrouw Verhoef, interruptie: Ik heb nog een extra vraag, ik weet niet of dat buiten de orde is. Die borden die aangeven hoe snel je rijdt: u rijdt nu zoveel kilometer. Is dat nou alleen maar om metingen te doen? Dat is toch ook bedoeld om mensen te laten zien: je rijdt veel te hard. Is dat geen optie, om dat blijvend daar te plaatsen? Of werkt dat juist averechts? Wethouder Fortuyn: Nee, zo meten we ook. Je kan een bord uit zetten of zo'n glimlachende smiley, groen. Als je rood hebt, weet je in ieder geval dat je geteld wordt in de kilometers. Je telt aantallen en je telt de snelheid. Je hebt een smiley als je het goed doet en je krijgt een rood of chagrijnig gezichtje als je het slecht doet. We meten al die punten. Mevrouw Verhoef, interruptie: Dan is dat toch wel een manier om daar blijvend zo'n bord te plaatsen, zodat dat mensen in ieder geval alerter maakt op hun eigen gedrag. Of ben ik daar naïef in? Wethouder Fortuyn: Ik heb 4 of 5 van dit soort systemen in de gemeente hangen. Het gaat random door de gemeente heen. U begrijpt ook wel, als ik dag in dag uit door een smiley welkom wordt geheten, dan zie ik dat niet meer. Het is de herhaling die het doet, maar je moet ook niet constant herhalen, want dan zie je het niet meer.

De voorzitter: Twee toezeggingen. De Jacob Marislaan gaat meegenomen worden in de mobiliteitsvisie en we krijgen actuelere informatie over metingen, die gaan plaats vinden.

5.b Opgaven mobiliteit Lansingerland en Onderzoek effecten A16 op onderliggend wegennet

Mevrouw Zwinkels, L3B: In de brief opgaven mobiliteit Lansingerland staan de volgende punten. De fietshellingbaan bij het station Lansingerland Zoetermeer, directe aansluiting Westpolder op de N471, onderzoek naar noodzakelijke maatregelen in verband met de verkeersdrukke op de N209 en de N471, verkeersveiligheid N209 d.m.v. campagne met de politie tot het stimuleren van verkeersveilig gedrag. Toen moest ik even een beetje lachen. Fietstunnel Bleiswijk en de fietsinfrastructuur. Bescheiden maatregelen voor ontsluiting van de N209 vanuit de Klappolder. Dit alles gaat in het voorjaar van 2020 besproken worden met de provincie. Al deze maatregelen zijn van belang voor de mobiliteit in Lansingerland. Echter, de veiligheid op de N209 en de geluidsschermen hebben ons inziens wel prioriteit. Ook hebben wij enige vraagtekens bij de gedragsveranderingscampagne in samenwerking met de politie. We hebben net de wethouder gehoord over handhaving. Kan de wethouder aangeven of hier voldoende blauw voor is. Aan de uitvoering van deze punten gaan prijskaartjes hangen. Vraag aan de wethouder: komen deze in het geheel of gedeeltelijk bij Lansingerland te liggen? Is er al budget voor? Wat betreft het onderzoek verkeerseffecten valt ook weer het probleem op het smalle deel van de N209 op. Ook hier wordt samen met de provincie gekeken. De veiligheid en de doorstroming op de N209 blijft voor L3B een zeer belangrijk punt. We vragen de wethouder dan ook om snel adequate maatregelen met de provincie voor te nemen. Dank u.

De heer Markus, CU: Allereerst een kleine opmerking over de procedure. Die brieven worden geagendeerd, maar de redenen kunnen van alles en nog wat zijn. Als het nu de bedoeling is van: beste commissie, heeft u nog een aanvulling? Dan is het goed om dat als noot mee te geven, want anders slaat deze discussie misschien alle kanten op en ik ken deze commissie uit het verleden. De voorzitter: Er staat

een toelichting voor agendering bovenaan. De heer Markus: Dat klopt, maar ik vind dat het best wel wat uitgebreider mag. Kort of goed, we hebben de brief doorgelezen. Volgens mij staan alle punten erin. Twee korte aanvullingen en misschien kaap ik dan wat weg van de heer Jumelet aan de overkant. De OV verbinding tussen de nog nieuw aan te leggen wijken Wilderszijde en richting het Rotterdamse, het Haagse en Zoetermeer. Het is goed om dat nog aan te vullen. Ook richting de provincie. De N209 van de Kulck richting de Annie Verbeek Ohrlaan, dat mag wel wat dikker onderstreept worden, dat dat veel drukker gaat worden met de komst van de A16. Dat is wat ons betreft dan een feit. Ik denk dat ook rond de N209 het grootste zorgpunt is. Dat was het, dank u wel.

Mevrouw Citterbartová, GL: Ik had vooral een probleem met te begrijpen wat er nou precies aan de commissie wordt gevraagd met dit besprekingspunt. Het zijn twee brieven. Eén gestuurd begin oktober en één daar niet verband mee houdend een maand later. In de toelichting, waarom we dat bespreken, staat alleen maar aangegeven dat we het college moeten meegeven: wat moeten we bij die opgave willen. De brief is geschreven, daar kunnen we weinig aan toevoegen, lijkt mij. We kunnen wel zeggen: jullie hebben alles of niet alles mee genomen. Dus ik voel me een beetje als commissielid gepasseerd in deze. Ik interpreteer de brief aan het college van Gedeputeerde Staten als een inleiding van: gefeliciteerd met jullie benoeming, hier zijn we als gemeente Lansingerland en we hebben dit en dit met jullie te bespreken. In dat opzicht vind ik het ook niet helemaal compleet. Mobiliteit gaat niet alleen over auto en fiets. We hebben hier ook nog een vliegveld waar de provincie iets over kan en mag vertellen. Dat had ik ook meegenomen willen zien in die brief. Die kans hebben we niet gekregen als commissie en dat vind ik niet helemaal kloppen. Dank u wel.

Mevrouw Verhoef, PvdA: Wij vonden het een heldere brief met belangrijke punten rond mobiliteit in Lansingerland, gericht aan de provincie. We hebben er drie punten uitgelicht, waar we graag nog iets over willen zeggen. De fietshellingsbaan, de fietstunnel N209 Bleiswijk Bergschenhoek en tot slot de N209. Die fietshellingsbaan. Station Lansingerland Zoetermeer is natuurlijk een groot succes. Dat station is onderdeel van de metropolitaine nieuwe fietsroute tussen Zoetermeer, Lansingerland en Rotterdam. Het is fijn dat daarmee meerdere inwoners gebruik kunnen gaan maken van de fiets om naar het werk te gaan en weer terug naar huis. Er is een goed plan uitgewerkt door de MRDH, provincie en de gemeente. Er zit natuurlijk een enorme barrière in die route en dat is de A12. We zijn blij dat op dit moment die fietshellingsbaan in ieder geval onderwerp van gesprek is. Ook voor de PvdA is, sinds die plannen er zijn rond het nieuwe station, er de wens dat dat eindelijk realiteit gaat worden. We zijn heel benieuwd wanneer de eerste spade de grond in gaat. Wanneer gaat het beginnen? Dat horen we graag van wethouder Fortuyn. De fietstunnel N209 Bleiswijk Bergschenhoek: wat ons betreft komt die nu echt een stapje dichterbij. Ook hier is er intensieve samenwerking tussen provincie en gemeente. Daar zijn we blij om. Dat gaat om bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. De geluidsschermen komen eraan. De vraag, die we daarbij hebben, we hebben er zelf een debat over opgezet rond de veiligheid van de N209: er is een onderzoek gedaan naar de haalbaarheid van een fietstunnel en dat onderzoek is van juli 2019. Dat werd verricht n.a.v. schriftelijke vragen van de PvdA fractie in de provinciale staten. Een aantal varianten werd onderzocht. Uit dat onderzoek blijkt dat er geen variant mogelijk is die voldoet aan alle belangrijke criteria voor een fietsroute. Er zijn allerlei toelichtingen. Onze vraag is: kunt u toch aangeven of hier niet sneller helderheid kan komen in de variant die hier gaat werken. Dus om de fietsovergang over de N209 mogelijk te maken, over of onder. Dan de N209 met een vraagteken: kunnen we die ombouwen tot een lokale gebiedsontsluitingsweg? Dat hebben wij eerder al aangekaart. Ook L3B raadslid de heer Blonk is er een fan van om die weg om te vormen tot een lokale gebiedsontsluitingsweg. Dat klinkt revolutionair, maar het zou wel goed zijn om daar grondig onderzoek naar te doen. Dus naar de plussen en de minnen. Ook daar hebben we dus een vraag aan de wethouder en de rest van de raad: wat zou u vinden van het idee, bent u bereid dit aan de provincie voor te leggen? Dus of er een onderzoek kan worden gedaan naar de N209, de 50km/u status geven, wat daar de gevolgen van zijn, de plussen en de minnen. Mevrouw Zwinkels, interruptie: Ik heb nog even een vraag. Is het dan bedoeld voor de hele N209 of alleen voor het smallere stuk? Mevrouw Verhoef: Dat zou op een bepaald deel kunnen zijn, bijvoorbeeld tussen de Groenendalseweg en de Boterdorpseweg. Het hele stuk is wel een heel lang stuk, maar dat zou onderdeel moeten zijn van het onderzoek: waar kun je dat wel doen en waar kun je dat niet doen? In principe ging het ons over een zo lang mogelijk stuk.

De heer Muis, D66: Ik heb toch even gekeken naar de brief die aan ons gestuurd is over de effecten op het onderliggende wegennet en niet zozeer naar de brief aan GS, want die is natuurlijk al verzonden. Daar kom ik zo op terug, ik heb alleen een paar korte vragen, dus we zijn zo klaar. Het is natuurlijk goed dat er opnieuw een onderzoek is gedaan naar het onderliggende wegennet. Dat is in een eerdere fase ook al gebeurd. Het is ook belangrijk dat daar bij gesteld wordt, dat de knelpunten als gevolg van de A16 de verantwoordelijkheid zijn en blijven van het rijk. In het verhaal lezen wij ook dat er knelpunten zijn. Over het algemeen valt het mee, op papier dan, in de praktijk zullen we het gaan zien. Er wordt vooral verwezen naar onderzoek dat gedaan wordt naar verbeteringsmaatregelen voor een deel van de N209

langs Bergschenhoek en de aansluiting A16 N471. Daarvan is onze vraag: hoe gaat dat, wat is daar de stand van zaken, wanneer zijn daar resultaten van te verwachten? Dan even de brief van ons college aan het college van GS. Daarin wordt gezegd: zo realiseert u binnenkort geluidsschermen bij Bleiswijk en Bergschenhoek. Daar wordt al tijden achterna gezeten door een oud raadslid van een bepaalde partij. Die zegt: het loopt al 10 jaar. De vraag is ook: worden ze binnenkort gerealiseerd? Dat was het, dank u wel.

De heer Van As, VVD: Ik sluit me grotendeels aan bij voorgaande sprekers, met name de heer Markus en mevrouw Citterbartová over de agendering ook. De onderwerpen in de brief zijn volgens ons de goede onderwerpen en de goede toon naar de provincie toe. Daar zijn wij erg blij mee. Ik zou er graag nog één onderwerp uit willen lichten, uit de brief, en dat is de ontsluiting van Westpolder, de Gouden Griffelbuurt onder andere. We zien daar dat de toegangswegen dicht slibben, het wordt er drukker en drukker, vooral de ochtenden en de middagen zijn erg druk. De laatste tijd zien we veel vrachtverkeer ook in de wijk met grind, tegels, dakkapellen enzovoorts. Dat kruist met het schoolgaande verkeer o.a. Ik maak me zorgen om de veiligheid daar. Ik heb eerder een technische vraag gesteld over de ontsluiting van de wijk via de Gouden Harplaan. Ik ben benieuwd of daar misschien toch een mogelijkheid is om die open te stellen. Het argument wat ik eerder heb gehoord over het scheiden van bouwverkeer en woonverkeer lijkt niet helemaal op te gaan met de huidige situatie waar veel bouwverkeer in de wijk zichtbaar is. Ik ben benieuwd of het college daar op kan reageren. Daar wil ik het bij laten.

De heer Van Harn, CDA: Ik merk aan de reacties van de sprekers dat ik er toch iets anders in zit. Dat zullen jullie wel merken. De brief van het college aan de provincie is vooral vriendelijk en begint dan ook met felicitaties en de mededeling dat de gemeente Lansingerland blij is met de ambities van de provincie. Het eerste onderdeel waar aandacht voor wordt gevraagd, is het onderdeel van de metropolitaine fietsroute tussen Zoetermeer, Lansingerland en Rotterdam. Een belangrijk knelpunt, zo staat te lezen, is de A12 en het spoor ter plekke van station Lansingerland Zoetermeer. En de partijen zijn in gesprek over de aanleg van een fietswielbaan. Als ik dat zo lees: heeft dit nou echt prioriteit? Mevrouw Verhoef, interruptie: Die fietsers moeten daar nu met een lift omhoog en aan de andere kant weer naar beneden. Heeft u daar weleens gefietst? Ik heb weleens geprobeerd om vanaf Lansingerland naar Den Haag, waar ik werk, te fietsen. Die route mijd ik dan en dan verdwaal ik altijd ergens tussen hier en Den Haag, maar dan aan de kant van Pijnacker-Nootdorp. De heer Van Harn: Ik kan u zeggen: ik fiets ook heel graag en ik ken uw probleem niet. Ik deel uw probleem niet. Ik zie dat station niet als een obstakel van Bleiswijk naar Delft. Dan het onderdeel verkeersdrukte. Een citaat: waar de verkeersmodellen wel een knelpunt verwachten is de aansluiting van de N471 en de A16. Ook de N209 kent een paar kruisingen die hun maximum capaciteit naderen. Uit de brief blijkt geen enkele urgentie m.b.t. de huidige situatie op de N209. Laat staan de situatie over enkele jaren, wanneer de nieuwe logistieke bedrijven zoals Zalanda, Jumbo en Hoogvliet, volop in bedrijf zullen zijn en wanneer de nieuwe verbinding tussen de A12 en de A16 via de N209 een feit zal zijn. Zo te lezen heeft het college ook niet veel haast om de problemen te lijf te gaan, want ik lees: in uw rol als wegbeheerder van de N209 en de N471 vragen we u onderzoek te doen naar de noodzakelijke maatregelen op enkele punten en aansluitingen. Ik stel me zo voor wanneer een huis in brand staat, dan vraagt u toch ook de brandweer niet om eerst een onderzoek te doen naar mogelijke rookontwikkelingen? U vraagt toch om het vuur te blussen? De situatie op de N209 is nu al kritisch. De N209 loopt tijdens de spitsuren in beide richtingen vol tussen de A12 en afslag Schiebroek. Dus ook de afslag tussen de Kulck en de A12 loopt het verkeer tijdens de spits vast, maar daar wordt niets over gezegd in de brief. Of ziet het college het deel tussen de Kulck en de A12 niet als een probleem? De huidige situatie leidt ertoe dat autobestuurders de parallelwegen nemen om zo de files te omzeilen. Maar op die parallelwegen rijden ook onze scholieren, die zich fietsend tussen huis en school verplaatsen. Dit veroorzaakt ongewenst en gevaarlijke situaties. Ziet de wethouder deze situaties ook als urgent? Hier is meer nodig dan een veiligheidscampagne om verkeersveilig gedrag te stimuleren, zoals nu wordt voorgesteld. De verkeersproblematiek, zoals verwoord in de brief, is gebaseerd op verkeersmodellen. De provincie Zuid Holland stelde dit jaar een monitoringsprogramma op. Vraag aan de wethouder: heeft dit programma alleen betrekking op de gevolgen van de nieuwe A16/A13 verbinding of wordt hier ook de huidige situatie in mee genomen? Het is goed dat er onderzoek wordt gedaan naar het fietsend woon/werk verkeer en scholieren tussen Bergschenhoek en Bleiswijk, en een onderzoek naar een eventuele fietstunnel bij Bleiswijk. Maar enige urgentie is hier wel op zijn plaats. Mijn fractie is positief over het voorstel om een vrije rechtsaf verbinding van het bedrijventerrein Klappolder naar de N209 en de A12 en hopen op een snelle realisatie. Resumerend, wij vragen de wethouder om de verkeersproblematiek m.b.t. de A16 Rotterdam en de N209 als topurgentie aan de orde te stellen bij de provincie, veel meer dan nu in deze brief gebeurt. Wanneer we niet uit een ander vaatje tappen, staan wij achter in de rij bij de provincie om onze verkeersproblematiek opgelost te krijgen. Laat dit geen herhaling worden, zoals de geluidsschermen bij de HSL, waar al meer dan 10 jaar op wordt gedacht. Ik dank u.

De heer Alsemgeest, WIJ: Veel is er al gezegd. De stukken doorgenomen hebbende kwam ik net als de heer Muis bij, dat ik me afvroeg: wat hebben de brieven eigenlijk precies met elkaar te maken? Het gaat natuurlijk wel allemaal over mobiliteit. In de brief aan Gedeputeerde Staten kunnen wij ons prima vinden. Ik denk dat het goed is. De heer Van Harn zei dat het nogal erg vriendelijk was. Als je in een brief schrijft dat je in overleg wil treden, dan lijkt het me vooral zaak dat je de brief vriendelijk aanzet. Ik denk ook dat het misschien wel vriendelijk moet, omdat er van de provincie nogal wat verwacht wordt. Misschien ook wel financieel, voor bepaalde zaken m.b.t. die N209. Het is altijd goed om vriendelijk te beginnen. Wat mij wel opvalt in de discussie, dat alleen de heer Muis begon over de laatste brief, de metingen en het onderliggende wegennet straks van de nieuwe snelweg. Wat we nu al dagelijks mee maken, is dat de N209 op bepaalde tijden vol staat. Niet kleine stukjes, maar van voor naar achter. Het enige dat ik in de brief las, was dat het stuk tussen Bergschenhoek en de Ankie Verbeek-Ohrlaan 4-baans is en daar zijn eigenlijk nooit problemen. Ja, dat is logisch. Maar daarna begint het en houdt het niet meer op tot de Klappolder. Als ik dan lees dat het laatste onderzoek daarvan uit 2017 is, dan vraag ik me af: kan de wethouder ons hierover iets vertellen? Is het misschien goed om dit onderzoek nog eens een aantal keren te doen? Ook tijdens de bouw van de A16. Ik neem aan, dat het niet rustiger wordt op de weg in de tussentijd, het wordt alleen maar drukker. Misschien zijn de effecten straks anders dan dat we denken als de A16 klaar is. Ik zou graag van de wethouder willen weten of er nog meer onderzoeken komen daaromtrent. Dank u wel.

Wethouder Fortuyn: Ik wil eerst even ingaan op wat mevrouw Citterbartová zei en wat de heer Van Harn zei. Deze brief is geschreven aan gedeputeerde de heer Vermeulen. Hij gaat over verkeer en vervoer en niet over het vliegveld. Anders had ik het naar een andere gedeputeerde moeten sturen. Wij hebben als college een brief gestuurd, waarin we de brede opgave van Lansingerland onder de aandacht brengen. Daar zit het vliegveld bij, ook het middengebied, een studie middengebied, de A12 corridor, want die hebben we ook hier niet gezien. Kortom, dit is een persoonlijke brief geweest van deze wethouder verkeer en vervoer naar de gedeputeerde om juist die dossiers, die wij al in de vorige periode met elkaar besproken hebben, weer boven op tafel te krijgen. Ik vraag ook om een gesprek. Mevrouw Citterbartová, interruptie: Het is een klein detail, maar ik zie in de weergave die wij hebben, dat de brief geadresseerd is aan het college. Wethouder Fortuyn: Uiteraard, maar zo werkt dat. Dat is met die postzegel nou eenmaal zo. Dan komt het bij de gedeputeerde die het aangaat. Wij krijgen ook post voor het college en dan wordt het ondergebracht bij de wethouder, waarvoor het wordt ingebracht. Dat is de bedoeling geweest. Er wordt gevraagd om een gesprek. Dat gesprek gaat er ook binnenkort komen. De dossiers zijn voor meneer Vermeulen niet nieuw. Hij weet wel dat er een zekere grote mate van urgentie in zit. Om die urgentie even heel sterk in de brief aan te zetten, dan ben ik het met de heer Alsemgeest eens, dat heeft niet zoveel zin. Daar breek ik geen potten mee, want we weten van elkaar dat hier iets moet gebeuren. We gaan eerst maar even de thema's op tafel leggen, ambtelijk wordt het voorbereid en daarna gaan we spijkers met koppen slaan. Dat is een helderheid, die staat voor mij als een paal boven water. Dat mag u van mij aannemen. Hij weet het ook, ik weet het ook, maar we schrijven de brief netjes, zo hoort dat met het verkeer zoals wij dat met elkaar doen. Dat die brief hier op tafel ligt, is omdat wij u hebben willen informeren dat we actief schakelen op de dossiers die ons bezig houden. Dat geeft de urgentie van onze kant aan. Het is aan u om hem te agenderen, ja of nee, of om er kennis van te nemen. Daar bent u voor. Die vraag moet u aan uw collega's stellen of aan de agendacommissie, maar niet aan mij. Dat is de reden. We hebben u alleen de gelegenheid geboden om hierover te praten. Mevrouw Zwinkels vraagt een aantal zaken. Hoe wil je handhaving en gedrag doen? Die handhaving: we hebben een flitspaal staan bij een kruising waar de nodige ongelukken gebeurd zijn en ik weet er ook alles van. Dus daar staat een flitspaal. Vervolgens gaat het over gedrag, gedragsbeïnvloeding en handhaving door de politie. Handhaving door politie is lastig. We gaven het net al aan: we zitten niet op dodelijke ongelukken te wachten, hoewel het bij de Kulck een paar keer gebeurd is. Dan zou je kunnen veronderstellen: kan je daar iets doen? Maar we kijken wel naar gedrag. Dat heeft te maken met bebording, maar we zoeken ook naar technologische ontwikkelingen. Op 12 december gaan we connected transport testen op de N209. Dat betekent dat we met koppeltjes van vrachtwagens op vaste punten met een treintje door groen licht over de N209 gaan. We gaan proberen die capaciteit op een andere manier in te delen om daardoor minder oponthoud te krijgen. Desondanks proberen we door borden of anderszins het gedrag te beïnvloeden, waarvan ik ook de beperkte inhoud zie, zoals u dat ook al aangeeft. Die investeringen die erin staan, zo'n fietstunnel, de vraag van de PvdA, was min of meer al ingetekend waar dat mogelijk was. Los van de financiering werd er al gesteld dat er geen hond is die er gebruik van maakt, want zolang je de fietsoversteek op de begane grond nog houdt, op maaiveld, dan is de omweg dusdanig groot, zodat er niemand is die die fietstunnel gaat gebruiken. We zijn dus op zoek naar een andere locatie. Die fietstunnel is één van de prioriteiten. Daar hoeft ik nog niet eens zelf mijn best voor te doen, maar die fietstunnel is één van de prioriteiten van de provincie Zuid Holland zelf. Zij vinden het ook een onwenselijke situatie, zoals het daar gebeurt. Daar trekken we samen in op. Alleen, we moeten wel de locatie hebben, waarbij er ook gebruik van gemaakt wordt. Wij hebben nu twee fietstunneltjes op de Boterdorpseweg liggen hier en die worden nu pas gebruikt. Weet je hoe dat komt?

Omdat we die ene rotonde eruit gehaald hebben. Je kan niet veel anders. Je moet de greppel door en een grasveld over. Nu gaat de massa door die tunnels heen. Je moet het ook onmogelijk maken om überhaupt te gaan kruisen. Maar er wordt hard aan gewerkt. Mevrouw Verhoef, interruptie: Misschien is het een moeilijke vraag, maar kunt u iets van een termijn zeggen? Komt er binnen nu en een paar maanden weer een update over? Waar hangt het van af? Wethouder Fortuyn: Dat gesprek moet plaats vinden. Ik weet dat het zoekgebied uitgebreid is. Ik kan er niet van zeggen: het is er morgen, overmorgen. Ik ben voorzichtig met toezeggingen, dat weet u. Dus daar ga ik echt geen verhaal over draaien. Dat kan ik niet. Ik weet wel dat het hoge prioriteit heeft. Waar ik wel een toezegging over kan doen, mevrouw Verhoef, is de fietsstelling, waarvan meneer Van Harn denkt: joh, waar heb je het over. Maar een metropolitane fietsroute is een verbinding tussen steden en dorpen. We hebben een metropolitane fietsroute van Leiden naar Zoetermeer, echt heel mooi. Dan moet je alleen die heuvel over en met een lift naar beneden en dan kan je hier de Landscheiding pakken en dan kan je naar Rotterdam. Mooier is, dat er ook een helling komt. Alleen, dat ding kost € 12mln, omdat die helling heel lang is. In ieder geval, daar kan ik wel een toezegging op doen, mevrouw Verhoef. Wij gaan met MRDH, gemeente Lansingerland, inmiddels is er in de begroting een bedrag opgenomen, dat heeft u kunnen zien, en de provincie heeft mondeling weliswaar, daar moet je altijd voor oppassen, toegezegd om bij te dragen. Dan kunnen we in het eerste kwartaal 2020 een overeenkomst tekenen. Wij verwachten dat we in 2021 de eerste contouren van de helling kunnen waarnemen, zodat ik tegen de tijd dat we de verkiezingen hebben het lintje kan doorknippen. Het is niet helemaal zo gepland, maar ongeveer. Dan blijft er nog een aantal vragen over. Er werd gevraagd naar OV-verbindingen door de heer Markus, en ook het probleem bij de Kulck richting N209 en A16. Wij zien in de monitoring wat problemen ontstaan. We gaan inderdaad naar een eenbaansweg en later weer naar een vierbaansweg. De Kulck is inderdaad een zorgenkindje. Dat wordt ook aangegeven. Wij zoeken ook naar mogelijkheden om de doorstroming daar te verbeteren. Ik gaf net al connected transport aan, maar we hebben het ook over IVRI's, dat zijn de verkeersregelininstallaties, de stoplichten. Die kunnen we doseren, maar ook op afstand, dan komt er een management op te zitten. Dus we zijn echt bezig om te kijken of we die doorstroming logischer kunnen maken, ook in de pieken van de dag. Ik woon in Bleiswijk, op de Hoefweg en ik loop ook regelmatig vast. Is het oponthoud nou heel ernstig? Het is ook even 5 minuten relaxen, dat vind ik ook wel even lekker, maar het is niet goed. Er wordt onderzoek naar gedaan. Ernstiger is dat in de monitoring van het onderliggend wegennet, waar D66 over begon, we twee knelpunten dreigen te zien. Dat is bij de N209 aan het einde, die Kulck, dat is een punt dat echt de aandacht heeft. Hoe gaan we dit nou tackelen? Maar ook bij de N471. Die N471 hebben wij ook aangekaart binnen de bestuurlijke afstemgroep, die zich bezig houdt met de aanleg van de A16, waarvan uw wethouder voorzitter is. Wij hebben voorgesteld, samen met de provincie overigens, dat de Groene Boog toch gaat kijken of die afwikkeling bij Oudeland, Oudelandselaan, A16, knooppunt, N471, om daar toch een ander ontwerp te maken. Die opdracht is uitgegeven. Ze gaan opnieuw kijken. De monitoring heeft twee elementen. Het ene element is: kunnen wij de aanzuigende werking van de A16 of verkeerstoename toeschrijven aan de A16, omdat die daar gelegd wordt? Mochten er grote infrastructurele projecten of aanpassingen moeten plaats vinden, kunnen we dan de rekening neerleggen bij I&W? Dat was de afspraak in de overeenkomst die we hebben bij de aanleg van de A16. Is dit een situatie die voornamelijk veroorzaakt wordt door de autonome groei van, in dit geval, Lansingerland? Dan zijn wij aan de beurt. In beide gevallen komt het op de provinciale weg terecht. Ik ben geen wegbeheerder van een provinciale weg, dus dan is de provincie aan de beurt. U begrijpt het spel al. Lansingerland en de provincie Zuid Holland monitoren dit zeer nadrukkelijk, want als er al een probleem zou komen, de monitoring laat het niet heel erg scherp zien, dan moeten we wel ervoor zorgen dat de rekening in Den Haag komt en niet bij ons, c.q. bij de provincie. Wij monitoren dit consequent door. Dat even voor de scherpste. De heer Markus, interruptie: Er is in deze commissie veel gesproken over nulmetingen en monitoring, ook als de weg er ligt. Dat snap ik allemaal, maar die weg wordt in 2024 open gesteld. Met al dat PFASS zou het weleens wat later kunnen worden, maar als we dat probleem willen tackelen, dan willen we dat niet pas na 2024 oppakken. Gezien de gesprekken die lopen met de provincie en Rijkswaterstaat: heeft de wethouder het gevoel dat die gesprekken wel die kant op gaan, dat er wel gezocht wordt naar een oplossing voor 2024? Wethouder Fortuyn: Als daar de feiten hard genoeg voor zijn om daar op in te grijpen: ja. Maar zoals het nu in de monitoring staat, hebben we onvoldoende basis. We zien knelpunten, er wordt naar gekeken, we monitoren door. We hebben al voor elkaar gekregen bij de A16, dat we niet een aantal jaren na openstelling pas een keertje gaan monitoren om te kijken wat de ellende is. We hebben al met elkaar geregeld dat we voor die tijd dit gaan doen. Het heeft de komende jaren veel aandacht. De heer Muis, interruptie: De wethouder haalde aan, in het verhaal staat over het onderliggende wegennet, dat er een onderzoek wordt gedaan met partijen naar verbeteringsmaatregelen. Dat is iets anders dan monitoren en bekijken. Dat moet ook gebeuren, dat is heel goed, maar dat heeft toch een ander resultaat dan een daadwerkelijk onderzoek naar verbetermaatregelen. Dat hoor ik nu niet echt terug komen. Wanneer dat plaats vindt en wanneer het afgerond is. Wethouder Fortuyn: Ik heb net een aantal elementen aangegeven. Er wordt onderzoek gedaan bij de Kulck, we gaan op de N209 kijken, we kijken naar IVRI's, we kijken naar doorstroming. Dat zijn in mijn optiek verbetermaatregelen. Die gaan we niet uitstellen tot die A16 uitgerold is, dat gaan we

tussentijds oppakken. De heer Muis: Tot wanneer? Wanneer is dat dan afgerond? Is daar een planning voor? Wethouder Fortuyn: Ik begrijp dat u van alles een planning wil hebben, maar ik ben nog in gesprek met de provincie. Het is mijn weg niet. Laat helder zijn: het is een weg van de provincie. We moeten het wel samen doen. Daar zijn die gesprekken ook voor. De onderkenning zit ook bij de provincie. Als wij praten over geluidsschermen en de stand van zaken, een vraag van D66. Er is 5 november een inloopavond geweest om definitief het geluidsscherm langs Bergschenhoek te projecteren. Daar was natuurlijk wel wat te doen. Bleiswijk is een geweldig ingewikkeld verhaal, maar dat heeft te maken met die watergang. We maken progressie, maar we hebben er wel extra budget voor nodig, dat valt ook nog niet mee. We maken progressie, maar het is een moeilijker proces dan bij Bergschenhoek, waar nu het definitief ontwerp is. Het is nu aan de provincie om ook stappen te zetten, dan kan die in de uitvoering komen. De heer Muis, interruptie: Dat is fijn, dat laatste, dat het tot uitvoering kan komen in Bergschenhoek. Van Bleiswijk zegt de wethouder dat daar extra budget nodig is. De vraag is even: van wie? Wethouder Fortuyn: We proberen natuurlijk het bureau sanering geluidsoverlast, of iets in die geest, dat bureau. Die heeft het overigens heel erg druk, want er zijn heel veel wegen met overlast. Wij hebben dit project al liggen. We weten al dat het project niet haalbaar is in financiële zin. We hebben een verzoek gedaan om een extra financiering te doen. We hebben daar goede hoop op, maar het is een forse extra financiering, waar best nog wel even wat moeite voor gedaan moet worden om dat voor elkaar te krijgen. Met name eventueel die watergang verleggen naar de overkant. Het lijkt een slootje, maar het is best belangrijk voor Bleiswijk, de zeeheldenbuurt, om die watergang goed te organiseren. Het is geen eenvoudige opgave. In 2014 waren de eerste miljoenen al binnen en de Kruisweg is bijna gereed. Bergschenhoek moet nog aangelegd worden en dan zijn we 6 jaar verder. Het spijt me, ik had het graag sneller gewild, maar ik me daaraan te schikken, weliswaar met moeite. De heer Van As wil met allerlei routes komen bij de gouden buurt. Ik kreeg net door, die Gouden Harp, daar zit de nieuwbouwwontwikkeling achterin. Die wegen zijn nog niet open, maar er worden inderdaad meerdere ontsluitingswegen gecreëerd in hetzelfde gebied, waarbij ik wel blijf hameren op het feit dat ik graag de aansluiting op de N471 zou willen hebben. De provincie wil dat in principe niet, maar ik ga hem weer agenderen, want ze willen geen provinciale weg hebben met om de 100 meter een rotonde. Dat zit een beetje klem met elkaar, maar ik probeer mijn best daarvoor te doen. Op dit moment zijn we heel sterk bezig met de ontsluiting in dat gebied, wat nu heel erg dood loopt, is heel vervelend. We krijgen in de Gouden Harp en de Louis d'Orlaan een ontsluiting. Daarmee hebben we meerdere wegen om het gebied te verlaten en in te komen, want het is inderdaad een lastig gebied. Als ik daar mijn Japanse sushi haal, dan moet ik ook elke keer daar zijn, dat is erg vervelend. Ik heb geen reclame gemaakt, hoor. De heer Van As, interruptie: De sushi kan je ook laten bezorgen. Wethouder Fortuyn: Nee. Nee. De heer Van As, interruptie: Maar ik had ook een vraag, daar ging mijn interruptie over. U zegt: die ontsluiting komt eraan. Kunt u iets over de termijn zeggen? Wethouder Fortuyn: Als het bouwen daar af is, denk ik. Het is ook in de buurt van 't Manneke. Eind van dit jaar, dan komen we al een aardig eind in de richting, dat het al gaat lukken. Ik zit niet in het project. Ze komen al heel dicht met de nieuwbouw bij 't Manneke terecht. Daar wordt ook ruimte gecreëerd. Ik verwacht dat die ontsluiting daar binnenkort wel zal plaats vinden. Dan nog het laatste van de heer Van Harn: hebben we nog een zorg? Ja, we hebben nog een zorg. Die zorg zit hem ook in de parallelwegen. Dat wordt nog wel een dingetje. Daar praten we met de provincie ook over. Het kan niet zo zijn, dat we straks opstoppingen krijgen op de N209 en vervolgens de parallelwegen gaan gebruiken. De automobilist, de creativiteit en de combinatie van die twee is bijna onuitputtelijk, maar er ligt nog wel een zorgenkindje. Ook hier weer: we moeten er goed over nadenken hoe we dat gaan reguleren, maar het heeft wel onze aandacht en onze zorg. U mag ervan uit gaan, dat we het mee nemen in de totale aanpak. Mevrouw Verhoef, interruptie: Volgens mij komt de wethouder nu automatisch bij de vraag die nog niet beantwoord is. Dat was mijn vraag. Of de N209 aangewezen zou kunnen worden als gemeentelijke gebiedsontsluitingsweg, die alleen bedoeld is voor bestemmingsverkeer van en naar Bleiswijk en Bergschenhoek, inclusief de bedrijventerreinen. Dat heeft voordelen voor verkeersintensiteit, lawaai, milieubelasting. Het koppelt die twee kernen mooi aan elkaar en er is zelfs nog een mogelijkheid voor bebouwing. Ik wil alle credits geven aan de heer Blonk, die daar mee kwam bij een debat dat we daarover organiseerden. Hoe kijkt u daar nou tegen aan? Wethouder Fortuyn: U vraagt mij een mening. Ik dacht in eerste instantie: ik begrijp die vraag niet, dan is sowieso nee mijn antwoord. Maar ik begrijp dat ik er wat mee moet. Ik ben het met u eens. Het is een provinciale weg. De provincie wil feitelijk gewoon 80 om een soort regime te hebben op provinciale wegen. Die is er heel erg terughoudend in om allerlei vormen van: daar mag je 60, daar mag je 80, daar mag je zus. Eventueel de weg overdragen naar Lansingerland is ook nog langs gekomen, heb ik begrepen. Dat lijkt me niet heel erg verstandig als er nog een fietstunnel onder moet. Dat gaat heel veel geld kosten allemaal. Hoe sta ik er zelf in? Wat mij betreft, mag je rustig terug naar 60. Ik rijd bijna nooit 80, ja, vanavond als we klaar zijn, dan rijd ik er ook 80, maar normaal haal ik de 80 eigenlijk niet. Het leeft bij mij niet zo. Bij 60km/u heb je de schermen ook niet nodig, dan ben je klaar, maar dat past niet in het beeld van deze gedeputeerde. Die is ook van de vroem-vroem partij. Dus ja, is lastig. Als u het mij eerlijk vraagt: heb je moeite met een 60km weg? Ik heb er helemaal geen moeite mee. Maar ja, ik kan er niet zoveel aan doen. Hierbij wilde ik het laten. De heer Van Harn, interruptie: Ik had nog een vraag gesteld,

waarom het deel tussen de Kulck en de A12 niet in de brief was opgenomen. Wethouder Fortuyn: De monitoring, die wij hebben gehad, paste niet in de brief. De brief is al eerder klaar gemaakt. Wij hebben de problemen rondom de Kulck in het verhaal m.b.t. het onderliggend wegennet zitten. We hebben twee gesprekken. Enerzijds het onderliggend wegennet, wat Lansingerland sowieso samen doet met de provincie. Daar zitten specifieke dingen in, zoals N471 en de Kulck. En we hebben de losstaande elementen, die we even bij elkaar gepakt hebben, zoals ze in de brief verwoord zijn. Dat is de reden. De heer Van Harn, interruptie: Daarmee misloopt u het probleem tussen de Kulck en de A12 en het verkeer dat Bleiswijk uitkomt. Het lijkt net of u dat probleem niet kent. Wethouder Fortuyn: Die N209 in zijn geheel. Ik zal hem mee nemen, u heeft het gezegd. Ik rijd 's avonds in de spits naar de A12 toe en dan loop ik vast bij de Beeren. Nou ja, vast, het is er druk. We nemen het mee. Die weg is sowieso behoorlijk belast, laten we duidelijk zijn. De IVRI, die verkeerslichten installaties, andere instellingen, wellicht de fietsers eraf, kruisend verkeer op een andere manier laten reizen. Er moet gewoon goed gekeken worden naar die weg in zijn totaliteit. Dat is duidelijk.

Tweede termijn

Mevrouw Zwinkels, L3B: Ik heb genoeg aan 1 minuut. Ik wil de wethouder bedanken voor zijn antwoorden. Ik vind het een duidelijk verhaal tot zover. Ik wil nog een keer benadrukken: als hij gaat praten, dan toch echt met heel veel nadruk op de N209, want dat hoor ik eigenlijk van alle fracties. Dat is voor iedereen prioriteit nummer 1.

De heer Markus, CU: Allereerst een klein excuus. De toelichting boven aan de agenda hebben wij totaal niet gezien. Wij hebben de stukken geopend en de toelichting gemist. De toelichting stond boven aan de agenda, dat is helder. In deze commissie is genoeg gedeeld en mee gegeven aan de wethouder. Ook nog onze complimenten. Het is heel goed dat je als college van een gemeente bij de aanstelling van een nieuw GS dat je dan een brief stuurt met een felicitatie en ze meegeeft wat onze punten zijn. Ik denk dat niet veel gemeenten dat doen en dat je dan vooraan de rij staat. Even kort op het idee van de PvdA rond de N209. Ik heb ooit wat verkeerskundevakken gehad en ik kan me herinneren dat er een relatie zit tussen intensiteit, capaciteit en snelheid. Ik meen me te herinneren dat de ideale snelheid van een goede capaciteit tussen de 70 en de 90 ligt. Maar ik kan het compleet mis hebben. Maar om er een feit van te maken en te hopen dat die weg een stuk rustiger wordt en beter wordt, ik weet niet of dat 1,2,3 klopt. Mevrouw Verhoef, interruptie: Mijn vraag was en die zal ik nog een keer helder aan de wethouder stellen: kunnen we de vraag voorleggen aan de provincie, of hier onderzoek naar gedaan kan worden. Straks is de A16 er en de N471 krijgt ook een andere rol, dan ziet het verkeersgebruik op de N209 er in de toekomst misschien heel anders uit en dan kan het wel. Het gaat om het onderzoek daarnaar. De heer Markus: Ik had inderdaad een komma in mijn zin. De wethouder heeft aangegeven, dat hij met de provincie op zoek is naar allerlei mogelijkheden. Ja, als dit één van de opties is om mee te nemen, om te kijken hoe die N209 een goede doorstroming houdt en ook leefbaar blijft voor de omgeving, ja, waarom zou je dit soort opties niet mee nemen? Uiteindelijk blijft voor ons die N209 echt wel een zorgenkindje. Het vertrouwen dat het voor 2024 geregeld is op de N209, ik erken de inzet van de wethouder, ik weet dat hij er vol energie in gaat, maar als ik zie hoe groot de problemen nu al zijn, dan moeten er echt heel grote maatregelen genomen worden om die N209 goed te houden en om de doorstroming goed te houden. Ik wens de wethouder heel veel sterkte en wijsheid in de gesprekken met de provincie. Houd de druk vol op de ketel, zou ik zeggen. Dank u wel.

Mevrouw Citterbartová, GL: Ik heb eigenlijk niet zo heel veel meer toe te voegen, behalve de kwestie van de procedure. We hebben aan het debat in de eerste termijn gezien, dat er nog heel veel extra's kwam bij de brief die in oktober was gestuurd aan de heer Vermeulen. Mijn vraag was eigenlijk: was het niet handiger geweest om voor het versturen van de brief deze commissie mee te nemen in de onderwerpen. De heer Markus, interruptie: Het staat toch vrij voor een college. Ik snap dat we aan de voorkant moeten nadenken, maar als het college een brief stuurt met een felicitatie en een soort toelichting, dan is het toch prima dat een college dat verstuurt. We hoeven toch niet bij elke brief die ze verstuurt aan een andere overheid met elkaar na te denken aan de voorkant? Dan gaat het weken of maanden duren voordat die brieven opgestuurd kunnen worden. Mevrouw Citterbartová: Ik had ook een komma in mijn zin. Namelijk dat zoals we nu het debat hebben gevoerd, het natuurlijk ook genoeg onderwerpen aan de wethouder mee geeft om ermee naar de provincie te gaan. Dank u wel.

Mevrouw Verhoef, PvdA: Bij mij staat dus alleen nog die ene vraag. Is de wethouder bereid om aan de gedeputeerde de heer vroem-vroem Vermeulen voor te leggen, om de vraag te stellen of er onderzoek kan worden gedaan. Het kan ook onderdeel zijn van een groter onderzoek. Of het maken van de N209, het omvormen tot een gemeentelijke gebiedsontsluitingsweg of een weg waar minder hard gereden wordt, maar in ieder geval een weg die een lokale ontsluitingsfunctie heeft, of daar een onderzoek naar gedaan kan worden. Wat daar de gevolgen van zijn, plussen en minnen. Mevrouw Zwinkels, interruptie: Ik

val een beetje over dat woord 'gemeentelijk'. Ik kan mee voorstellen dat de wethouder vraagt of daar een lagere snelheid gereden kan worden op die weg. Maar het woord 'gemeentelijk' wil zeggen dat alle kosten aan de weg, en de N209 is best lang, zeker als je in de file staat, bij de gemeente terecht komen en dat is toch iets wat we niet willen? Mevrouw Verhoef: Dat zou dan onderdeel zijn van dat onderzoek, wat mij betreft. Je mag 'gemeentelijk' best tussen haken zetten, maar er moet iets gebeuren met de N209, dat hoor ik van alle partijen. Dat heeft te maken met snelheid, ontsluiting, veiligheid, opties die je hebt als daar niet meer 80km/u wordt gereden, omdat gebied op een andere manier in te richten of te gebruiken. Mijn vraag is simpel: kunnen we de vraag aan de gedeputeerde voorleggen om dit onderdeel te laten zijn van eventuele onderzoeken.

De heer Van Harn, CDA: Ik heb een korte aanvullende vraag aan de wethouder. Ik heb gelezen dat de capaciteit van de A16 tunnel belemmerd wordt in zijn doorstroming en dat de combinatie Rijkswaterstaat en de Groene Boog hier onderzoek gaan doen naar mitigerende maatregelen. Mijn vraag is: kunt u ons op de hoogte houden van die resultaten?

De heer Alsemgeest, WIJ: Tweede termijn, 2 minuten, komt heel goed uit. Ik heb nog twee vragen, dus dat moet lukken. Ik heb niet helemaal antwoord gekregen op mijn vraag in de eerste termijn. Hoe dat zit met die metingen op de effecten van de A16 op het onderliggend wegennet, met die metingen uit 2017, we zijn nu in 2019 en uiteindelijk moet de weg in 2024/5 klaar zijn. Ik denk niet dat het dan helemaal dezelfde situatie is en dat het goed is om daar naar te kijken. Anderzijds, de heer Markus gaf nog een assist, maar ik vergat hem in te koppelen eigenlijk al in de eerste termijn. We hebben al een aantal keer veel aandacht gevraagd voor Wilderszijde, we moeten proberen er een duurzame wijk van te maken. We gaan proberen zoveel mogelijk mensen in het openbaar vervoer te krijgen. De last mile moeten we zelf regelen, die ligt binnen onze eigen gemeentegrenzen. Ja, dan komen we bij het station, vooral de E-lijn zit al vol. Daar komen we in het stuk naar de provincie weinig van tegen, hoe we dit op gaan lossen, door de grote drukte die daar straks bovenop komt. Dat zou ik nog wel even van de wethouder willen horen.

Wethouder Fortuyn: Ik prijs de volhardigheid van mevrouw Verhoef van de PvdA, maar aan de andere kant moeten we oppassen dat we niet met zoveel zaken komen. We moeten wel kijken wat wijs is. Ik zeg niet dat het flauwekul is, maar die weg naar je toe trekken is het slechtste wat je kan doen. Ik vind dat wij in het gesprek met elkaar wel moeten kijken of 60km/u of een ander regime mogelijk is, maar trek hem niet naar je toe, want dan wordt het een gemeentelijke weg, een gebiedsontsluitingsweg. Ik ga niet speculeren, maar dan krijgen we daar andere effecten van, waarvan ik denk dat ze niet heel erg slim zijn. Natuurlijk neem ik het mee, laten we elkaar scherp houden. Dat is ook richting de heer Van Harn. Dat wij regelmatig even een update geven m.b.t. de resultaten die we boeken. Ik denk dat dat goed is. Ik gaf al aan: eerste kwartaal hebben we een overeenkomst met de provincie, met de MRDH, gemeente Lansingerland. De hellingbaan komt er. Dat is voor u iets minder belangrijk, maar ik ga u wel op de hoogte houden. Over die metingen, meneer Alsemgeest. We zijn zelfs met nieuwe modellen aan de slag gegaan. Die monitoring blijft constant doorgaan. Die stopt niet. Die blijft tot en met de opening van de weg, zelfs nog na de opening van de weg, blijft dat doorgaan. We zullen u bij tijd en wijlen op de hoogte houden. Eén ding is belangrijk: provincie en Lansingerland zitten boven op de kar. Als er een toename en een aanzuigende werking is vanuit die A16 met eventueel die A12 corridor en eventueel de railterminal. Al die dingen staan in de laatste modellen, die zijn berekend. In die zin is dat heel belangrijk. T.a.v. die E-lijn miste ik even de vraag. U had het over de last mile en de E-lijn. De heer Alsemgeest: Uiteindelijk moeten we zelf als bevolking dat laatste stukje tussen ons huis en het station goed regelen. Dat mag de gemeente regelen binnen de wijk. Maar vanaf het station is het toch de bekende trechter. Hoe komen we daar weg als de lijn niet frequenter gaat rijden of gaat uitbreiden? Dat kom ik in de stukken eigenlijk niet tegen en dat is toch een discussiepunt met de provincie. Wethouder Fortuyn: Ik probeer het te vatten. Die E-lijn gaat in een hogere frequentie rijden, dat weet u. Tussen Pijnacker en Rotterdam gaat hij bijna zonder spoorboekje rijden. Eind 2020 is het klaar en 2021 gaat het in de dienstregeling. De hele voorziening, ook bij Berkel en Rodenrijs, gaan we het eerste kwartaal de eerste bewegingen maken op Berkel en Rodenrijs. U heeft alle plannen kunnen zien. We gaan de fietsvoorzieningen meer dan verdubbelen, inclusief de bewaakte voorziening. De bushaltes worden tegenwoordig overkapt. Het wordt een heel mooie omgeving. We zullen met elkaar meer gebruik moeten maken van de fiets om die afstanden af te leggen. Daar is de metropolitane fietsroute voor, die voorzieningen bij Westpolder, die voorzieningen bij Berkel en Rodenrijs. We zullen met elkaar een beetje moeten inschikken, ja, het wordt drukker, maar we doen ons best om de bereikbaarheid optimaal te houden. De heer Jumelet, interruptie: In de laatste raad hebben we er toch ook aandacht voor gevraagd en de heer Alsemgeest verwees ook even naar de discussie rondom Wilderszijde. Op het moment dat je aankomt bij het station en de metro zit helemaal barstensvol, dan heeft het weinig zin om daar heen te gaan. Dan krijg je weer dat mensen in de auto stappen. De zorg die wij hebben, richting Rotterdam en richting Den Haag, dat de capaciteit van de E-lijn al op zijn max zit. Straks gaat hij frequenter rijden, maar dan toch nog de zorg: hoe ga je daar naar toe. Om een alternatief te zijn, zodat mensen niet in de auto stappen op de N209. Dat is de zorg die

wij nog even onder de aandacht willen brengen. Wethouder Fortuyn: Ik ga kort reageren, vanwege de tijd. Er wordt gewerkt in de RET, HTM om de design van de wagens te veranderen. Met andere woorden: dat er meer passagiers in kunnen. Je kan natuurlijk ook de inrichting opnieuw bekijken. Er wordt gekeken naar andere treinstellen. Er wordt gekeken naar een hogere frequentie. Daarom zou die Zorobaanvertramming een heel goede bypass zijn voor het middengebied. Dat is ook één van de inzetten in het middengebied, ook in de verkenning van de MIRT is die nu op tafel gekomen. Om de verkenning te doen van de vertramming van Zoetermeer, Lansingerland, Rotterdam. Wat mij betreft eerst Rotterdam The Hague Airport, dan Rotterdam, Schiedam. Dat zou een hele mooie ronding maken. Het heeft volop onze aandacht. Bereikbaarheid is één van de belangrijkste dingen op dit moment. Hierbij wilde ik het laten.

De voorzitter: Ik hoorde over een update voor diverse items. Dat is genoteerd. We gaan het allemaal met belangstelling volgen.

5.c Motie 2018-029 Parkeren Berkel Centrum laan

De heer Muis, D66: Ja, het was al enige tijd geleden, deze motie, maar het is goed dat de raad op deze manier geïnformeerd wordt over het afdoen. Ook fijn dat het geagendeerd staat voor vanavond. Ik heb de motie nog even opgezocht en het is nog steeds een heel goede tekst. Ook fijn dat het puntsgewijs doorgelopen wordt. Ik zal dat niet doen, maar alleen even stil staan bij de punten die er nog toe doen. We zijn grotendeels tevreden met de afdoening. Het is goed te lezen, dat het college de afgelopen tijd heeft gewerkt in lijn met deze motie van ons. Met ons bedoel ik de raad. Het kader voor de oostzijde van het centrum is inmiddels ook wat duidelijker geworden. We hebben het over de parkeergarage gehad en over de Jumbo-parkeergarage, die weer in gebruik is gesteld. Het ziet er inderdaad naar uit, op basis van deze afdoening, dat oost en west in de toekomst getalsmatig beter in evenwicht gebracht gaan worden. Dan zijn er twee punten, waar we dan toch nog wel aandacht voor willen hebben. Over de extra ruimte. Het is goed dat er naast autoparkeren ook gekeken wordt naar het fietsgebruik, om dat verder te stimuleren en om een fietsenstalling in Berkel centrum oost te verkennen. Maar bij die extra ruimte vragen wij ons ook wel af, in het stuk zelf wordt gesproken over de regionale aantrekkingskracht en langere verblijfsduur van bezoekers. Dat moet dan toch ook iets betekenen voor de benodigde parkeerplaatsen. De vraag is eigenlijk: zit dat nou voldoende in die berekeningen? Is dat mee genomen? En dan het voornaamste punt, denk ik, wat nog overblijft, is de tijdelijke parkeersituatie. Die is nog steeds erg gewenst. Ik heb er ook nog contact over met winkeliers. Zij vragen zich ook af wat er nu in tijdelijkheid gaat gebeuren. Als ik deze afdoening lees, denk ik: eigenlijk niet zo veel meer volgens mij. Die winkeliers merken dat de parkeermogelijkheden direct effect hebben op de aantrekkelijkheid van de winkels voor het publiek. Als het nog een tijdje doorgaat totdat de oostzijde is ontwikkeld, dan hebben we misschien al te kampen met leegstand. Als bezoekers en consumenten naar de westkant gaan, dan gaan ook de winkeliers denken: waar kan ik beter met mijn winkeltje zitten? Er staat opgenomen dat tijdens de bouw van de parkeergarage aan de oostzijde indien nodig tijdelijke voorzieningen worden getroffen. Ik zou daar graag willen dat we er direct van uit gaan, dat er tijdelijke voorzieningen nodig zijn en dat mee te nemen vanaf het begin van het hele bouwproces. Indien nodig, dat lijkt een beetje dat we gaan kijken hoe het allemaal uitpakt en dan zitten we met de gebakken peren, zeker gezien er al een actuele ruimtevraag is. De huidige situatie is dus niet meer in evenwicht. In de toekomst zal die in evenwicht komen, maar in de tussentijd moet er dus ook iets. Er wordt gesteld, dat er geen tijdelijke maatregelen worden getroffen tot aan de bouw. Is dit ook besproken met de winkeliers? Is hen ook uitgelegd waarom er dan volgens het college geen blauwe zone kan komen in de Terpstraat? Dank u wel.

De heer Van As, VVD: Ik denk dat mijn collega van D66 de spijker op zijn kop slaat. Er zijn ontwikkelingen die leiden tot een nog mooier centrum met heel veel parkeergelegenheid, maar dat duurt nog even. De huidige situatie is echt absoluut ontoereikend. Ik ga niet de woorden van mijn voorganger herhalen, dus ik sluit me daar bij aan. Ik wil wel nog benadrukken, als ik kijk naar de beantwoording van de vragen in de brief, de blauwe zone de Terpstraat, ik begrijp gewoon niet goed dat we niet proberen een maatregel in te stellen en dat als een pilot gaan doen. Werkt het niet, dan draaien we het terug. Ik kan het toch niet helemaal begrijpen, dus ik zou daar toch een lans voor willen breken. Daar wil ik het bij laten, dank u wel.

De heer Van der Stelt, CDA: Ik kan het ook kort houden. Ik vind de wijze waarop het college met deze motie omgaat eigenlijk ronduit teleurstellend. Dan heb ik het niet over het toekomstperspectief, dat wordt geschetst, want dat ziet er op zichzelf goed uit. We zien ook wel dat daarmee oost en west in evenwicht gaan komen, maar zoals vorige sprekers hebben gezegd: dat duurt nog wel een tijd. We hebben bij herhaling hier bij dit vraagstuk stil gestaan, ook vanuit de inspraak en reacties vanuit winkeliers en ondernemers. Zoals vorige spreker ook aangaf: ook een lans gebroken om in ieder geval te voorzien in een tijdelijke oplossing, tenminste een tijdelijke oplossing. Uiteraard ook met een ontheffing voor omwonenden. Als het gaat om de Terpstraat, die bij herhaling is aangegeven om in ieder geval wat

plekken te winnen, dat het college er te gemakkelijk van uit gaat dat dit geen oplossing biedt in ieder geval voor de omwonenden. Ik vind dat eerlijk gezegd ook naar de insprekers, dan hebben we het over de ondernemers, die met lede ogen zien dat de bereikbaarheid van hun winkels achteruit kachelt, dat we hun dan ook geen recht doen. Ik wil het college echt oproepen om te voorzien op de kortst mogelijke termijn in extra parkeerplekken gegeven het feit dat die mooie eindoplossing nog lang op zich laat wachten.

De heer Alsemgeest, WIJ: Ik houd het ook kort. Ik wil mij ook graag aansluiten bij de vorige sprekers. We kunnen ons prima vinden in de motie, dat het in de toekomst goed geregeld is, maar voor de korte termijn is dat zeker nog niet het geval. Ik denk dat we daar toch nog eens opnieuw naar moeten kijken. Dank u wel.

De heer Hofman, CU: In principe beschouwen wij de motie voor het overgrote deel als afgedaan. Over de Terpstraat wil ik me nog even aansluiten bij de woorden van de heer Van As. In principe stonden wij op het standpunt van: ja, wij zien ook het waterbedeffect naar de omgeving en in die zin sluiten we aan bij wat het college zegt. Maar waarom niet een pilot doen om daarmee te toetsen of dat waterbedeffect er inderdaad is. Is dat er namelijk niet, dan vinden wij het zo'n gek idee nog niet. Maar we voorzien dat het er wel is. Die pilot zien wij wel zitten. Dank u wel.

De heer Meester, L3B: Ik zit er toch iets anders in dan een aantal andere sprekers. Voor ons is het interessante criterium of er ook in drukke tijden het winkelend publiek een parkeerplaats kan vinden. Ik zie het als de taak van het college om daarvoor te zorgen. Ik wil me daar verder niet bemoeien met de uitvoering. Het college stelt dat het in lijn handelt met de motie. Ik hoop dat het college dat blijft doen. Ik zie geen aanleiding om dat te betwijfelen. Dank u wel. De heer Muis, interruptie: Ik denk dat de heer Meester dan uitgaat van de toekomstige situatie. Er zijn al verschillende insprekers geweest. Er is acuut nu een probleem aan de oostzijde. Als we dat pas oplossen in de eindsituatie, daar kunt u toch niet voor zijn, lijkt mij. De heer Meester: Nee. Impliciet in mijn verhaal zit dat ik ook verwacht dat het college dat probleem oplost.

De heer Duk, GL: Het college lijkt goed aan de slag te zijn gegaan met deze motie. Onze fractie kan zich dan ook goed vinden in de brief die het college hierover heeft geschreven. Er ontstaat een balans tussen de oost- en westkant van het centrum wat betreft het parkeren van auto's. Ook de extra aandacht voor het fietsparkeren geeft ons goede hoop. Al willen we het college wel op het hart drukken, dat ook daar de balans tussen oost en west moet worden nagestreefd. Het college onderzoekt nu een bewaakte fietsenstalling aan de westkant, maar juist met de komst van Wilderszijde is er een vraag naar één aan de oostkant. Een bewaakte fietsenstalling aan beide zijden lijkt ons dan ook een goed uitgangspunt, waardoor we werk genereren voor mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt, het fietsen bevorderen en de druk op de parkeerplaatsen voor auto's verlagen. Wat dat betreft zouden we wel meer aandacht voor het openbaar vervoer willen vragen. Een centrum met een regiofunctie kan niet zonder een goed openbaar vervoer. Bij het onderzoeken of de parkeernorm voor het gehele centrum na uitbreiding van het centrum in balans kan worden gebracht, had ik graag gezien dat het college niet alleen had gekeken naar de balans tussen de oost- en westkant, maar ook naar de balans tussen EV's en fossiele auto's. De raad heeft uitgesproken dat zij in de overgang van fossiel naar duurzaam vervoer laadpalen wil genereren op plaatsen zoals het centrum. Dit lijkt nog niet voldoende opgepakt. Pilots met blauwe zones zijn voor onze partij niet de meest voor de hand liggende. Wij leggen eerder de verantwoordelijkheid voor het parkeren van medewerkers van winkels bij die medewerkers en de vraag om dan ergens anders te parkeren kan worden gesteld door hun leidinggevenden. Voorts ben ik van mening dat gratis parkeren niet bestaat en wij betaald parkeren serieus moeten overwegen.

Mevrouw Verhoef, PvdA: Toen ik de reactie las van het college dacht ik: oké, hiermee heeft men dus inderdaad voldaan aan de verzoeken die met de motie werden gelegd bij het college. Als ik nu de andere fracties hoor, dan lijkt er toch nog pijn te zitten, met name rondom het niet benutten van de mogelijkheid van de Terpstraat als een blauwe zone parkeergelegenheid. Mijn vraag zou dan inderdaad zijn en volgens mij is die vraag ook al gesteld: waarom wordt niet geprobeerd om daar toch een pilotfase te doen met inderdaad wel in de gaten houdend dat er geen waterbedeffect gaat ontstaan. Dat zou mijn vraag zijn. Verder vond ik in grote lijnen het verhaal logisch. Inderdaad, in de toekomst gaat het beter zijn dan nu. Ook hier zullen er piektijden zijn, dat mensen heel veel willen parkeren maar ook tijden dat er bijna niemand ergens wil parkeren. Ik snap ook wel dat het college een weg moet kiezen die niet alleen maar aan de piektijden tegemoet gaat komen, maar ik hoor graag de reactie.

Wethouder Fortuyn: Het ging breder, zelfs over betaald parkeren en fietsparkeren en bewaakt parkeren. Het ging alle kanten uit, maar de kern van de zaak is dat er een motie ligt, waarin wij hebben laten zien hoe die verhoudingen waren tussen oost en west en wat de toekomstige ontwikkelingen zijn mede met de

richtinggevend advies die de commissie en de raad mee gegeven hebben bij de ontwikkeling aan de oostzijde, met name de parkeergarage die daar tot stand gekomen is, de vorm hangt nog een beetje af van de ontwikkeling Hergerborch. In dien zin hebben we de scope over vier of vijf jaar, daar ben ik het helemaal met u eens. Het is pas op lange termijn. West moet nog ontwikkeld worden. Wij blijven voorlopig in het winkelcentrum van ons mooie Berkel en Rodenrijs nog wel ellende houden om überhaupt je auto kwijt te raken. In die zin lost het niets op. De vraag die zich eigenlijk een beetje centraal voor doet op dit moment: het voorstel dat hier nu ligt, heeft u dat besproken met winkeliers? Ja, zeker, dat hebben wij besproken met winkeliers. En zijn winkeliers bij, die het er niet mee eens zijn. Dat is helder, want je kunt je voorstellen: diezelfde auto's die op de Terpstraat staan, kunnen weleens van die winkeliers zijn en zeker van hun personeel. Er zijn verschillende beelden over. Het is niet zo dat ze in gesloten rij hier naartoe komen, blauwe zone want dan hebben we het probleem opgelost. Ze staan er namelijk zelf ook, dat moeten we ons realiseren. Een pilot. De heer Van der Stelt, interruptie: Maar de winkeliersvereniging vindt het een goed idee. Wethouder Fortuyn: Ja, dat zou best kunnen. Wij hebben er ook mee gesproken. Dat is ook zo, maar dat wil niet zeggen dat iedereen het daarmee eens is. Er zijn meer voorbeelden te noemen, dat niet iedereen het met de vereniging eens is. Ik ga geen voorbeelden noemen, maar ze zijn er wel. Ik zit er in principe principieel niet in. Ik heb geen principezaak. Wij hebben in 2018 een onderzoek gedaan. We hebben in het gebied gekeken. Er zitten woonhuizen aan, dus er zijn ook bewoners die daar de auto's parkeren. Wij hebben ook het gedrag gezien, wat parkeert daar nu. Wij hebben in 2018 uitvoerig uitgelegd waarom wij die blauwe zone niet willen. Ik kan ook mijn zegeningen tellen, want ik ga er niet voor liggen. Als u het hebben wilt, kunt u het krijgen. Wij als college zeggen, na onderzoek: we krijgen hier een waterbedeffect. Dat wordt hier op dit moment bestreden. U vraagt om een pilot. Prima. Als jullie dat graag willen, dan ga ik daarmee aan de slag, ga ik een pilot inzetten, dan is het een kwestie van een verkeersbesluit publiceren en de pot verf ter hand nemen en handhaving daarop aan te passen. Dan gaan we dat gewoon uitvoeren. Als u dat graag wil in meerderheid en als ik mijn knopen hier tel, op één partij na, wilt u daar een pilot voor hebben voor een periode. Dan ga ik hem uitvoeren. Dan gaan we wel zien waar het waterbed zich gaat ontwikkelen. De heer Duk, interruptie: Is er voldoende capaciteit om dit te handhaven? Wethouder Fortuyn: Zoals u weet hebben wij een aantal handhavers erbij. Wat dat betreft zou dat wel moeten kunnen als wij iets serieus nemen. In de blauwe zones wordt wel regelmatig gecontroleerd, laten we geen misverstand hebben. Ook bij de parkeerplaatsen bij Berkel en Rodenrijs bij de E-lijn. Daar kan ik overigens over mee praten, zelfs in de parkeergarage. De heer Muis, interruptie: De wethouder gaat helemaal in op de blauwe zone, maar er gaat nog een vraag aan vooraf. Die verhouding is nu nog mank. Er is, en dat zal blijken uit de gesprekken met de winkeliers, behoefte aan tijdelijke ruimte. Die blauwe zone kunnen wij hier met zijn allen wensen en u zegt: dat is geen goed idee. Als er een andere optie is, dan horen we die natuurlijk ook graag. Wethouder Fortuyn: Nee, we hebben aangegeven dat over de Jumbo-garage gesproken is om die meer openbaar te maken. Dat zijn 73 plekken. Ik ga de discussie niet aan. In 2018 hebben wij onze argumenten neergelegd. Er is een probleem, die los ik ook niet op met die blauwe zone daar. Het gaat een waterbed worden. Maar als u het anders wilt: ik ben slechts uitvoerder. Dan kan ik mijn knopen tellen, dan ga ik het gewoon doen. De heer Muis, interruptie: Dat kan hier straks uit komen, uit de commissie. Maar ik heb nog steeds geen antwoord gehoord of er nog andere mogelijkheden zijn. Of u dat gaat verkennen als bestuurder van deze mooie gemeente. Wethouder Fortuyn: Uiteraard. Wij zullen zeker stimuleren dat ze met de fiets gaan. Of op andere wijze boodschappen gaan doen. Als men met de auto komt, heb ik niet veel. We hebben wel de Molenwerfstraat in beeld, maar dan praat je over 2, 3, 6 plekken. Het lost het niet op. We gaan straks in west noodparkeerplaatsen aanleggen, dat hebben we laatst ook gedaan, maar je gaat er last van krijgen, daar kan ik helemaal niets aan doen, we zullen er even met zijn allen doorheen moeten. De parkeerbalans, nu aangegeven in de motie, ziet er op termijn goed uit. Met Wilderszijde erbij hopen we dat de fiets een belangrijker element en transportmiddel gaat worden. Ja, dit zal toch een combinatie van factoren zijn. Ik kan geen ruimte maken waar ik geen ruimte heb. U vraagt om een blauwe zone, om een pilot te doen. Prima. Dan doen we dat in een pilot. Daar hoeft ik niet zo lastig over te doen. Als ik mijn knopen tel, heb ik het gewoon uit te voeren. Waarom zou ik er dan tijd aan verliezen? Dan gaan we hem gewoon inzetten.

Tweede termijn

De heer Muis, D66: Een beetje ingewikkeld natuurlijk. De wethouder zegt eigenlijk: ik vind het niet zo'n goed idee, maar ik ga het doen als jullie dat graag willen. Ik wil echt zeker weten dat dit de enige optie is. Als dat zo is, dan zeg ik ook: dan maken we er een pilot van en dan zien we snel genoeg of het wel of niet werkt. Dank u wel.

De heer Van As, VVD: Ik vind het wel duidelijk. Ik zie graag dat de pilot gestart wordt. Dank u.

De heer Van der Stelt, CDA: Wat ik al aangaf, er is hier vaak over gesproken. Dit voorstel is ook al vaak op tafel gekomen, ook met een ontheffing voor omwonenden. Ik denk dat het absoluut de moeite waard is om in de vorm van een pilot van een jaar ofzo dit te doen.

De heer Alsemgeest, WIJ: Ik sluit me graag aan bij de vorige sprekers.

De heer Duk, GL: Ik deel de angst van de wethouder dat een blauwe zone eigenlijk alleen een waterbed op gaat leveren. Ik zie hier geen oplossing in. Mocht de rest van de raad er anders over denken, dan sta ik daar in mijn eentje in, prima. Onze steun zal het niet krijgen. Wij zien er veel meer in om na die 2 uur van de blauwe zone toch te gaan betalen, zodat we meer keuze geven aan de gebruikers. Ik zou aan de wethouder willen vragen wanneer we de voorstellen over het fietsparkeren mogen zien. Er wordt nu onderzocht of bewaakte fietsenstallingen mogelijk zijn. Wanneer zijn die plannen gereed? Wanneer kunnen de eerste palen de grond in?

Mevrouw Verhoef, PvdA: Ik ga toch weer een stap terug doen. Die blauwe zone. Als de wethouder zegt: we hebben daar onderzoek naar gedaan in 2018 en we zagen duidelijk dat dat geen soelaas zou bieden. Dan denk ik: dan moeten we dus geen pilot gaan doen, want anders gaan we iedere keer een pilot doen als we denken: hij zal wel geen gelijk hebben. Ik schaar me niet meer achter de pilot. De heer Van der Stelt, interruptie: Bij mijn weten is er nooit echt onderzoek gedaan. Die pilot biedt nou juist de mogelijkheid om het wat langduriger te onderzoeken, wat het effect is van zo'n blauwe zone. Het waren allemaal aannames. Mevrouw Verhoef: Dan heb ik misschien de woorden van de wethouder over geïnterpreteerd. Ik dacht dat hij het had over: we hebben het onderzocht. Ik zie iedereen een beetje zo doen met zijn hoofd. Als dit echt soelaas gaat bieden, dan moeten we het op de één of andere manier uitproberen. Of dat dan met een pilot moet, dat lijkt dan de beste optie, want dan heb je de echte data in handen. Ik kijk toch nog even naar de wethouder. Is er nou onderzoek gedaan? Wat voor onderzoek dan? Gaat zo'n pilot dan ineens heel nieuwe informatie geven? Dank u.

Wethouder Fortuyn: Ik wil maar even beginnen bij de vraag van mevrouw Verhoef. Is het nou allemaal op feiten gebaseerd door tellingen et cetera? Dat zou ik kunnen doen als ik een blauwe zone had. Je hebt hem niet ingevoerd, dus dat is er niet. Je gaat van veronderstellingen uit en je gaat van gesprekken uit. Je weet gewoon, als ik het bijvoorbeeld over de Zuidersingel heb of bij Rodenrijs, al je blauwe zones inzet, krijg je verdrijving. Wij weten ook dat redelijk wat auto's er staan die direct gelieerd zijn aan de winkeliers. Of het nou personeel is of de eigenaar, whatever, dat maakt niet uit. Er zijn ook redelijk wat parkeerplaatsen gelieerd aan woningen, met name in die nis. Daar moet ik ontheffingen voor doen. Het is maar de vraag hoeveel ruimte je hier gaat creëren, want je moet heel veel afblokken, maar voor winkeliers en hun personeel gaan we dat niet doen. Dat heeft geen nut, want we doen het voor de bereikbaarheid van het winkelcentrum. We zijn klantvriendelijk, dus we gaan geen vergunning afgeven. Het is echt voor mensen die of invalide zijn of daar de directe bestemming wonen hebben. Daar gaan we het mee doen. Dat is de pilot. Is het echt op harde cijfers? Nee, dat weet ik niet, dat is dus niet zo. Dan was de vraag van de heer Duk wanneer de bewaakte fietsenstallingen daar zijn. Die lopen uiteraard parallel met de ontwikkelingen van oost. Als de Hergerborch ontwikkeling daar is, de parkeergarage daar is, dan staat er ook op een X-locatie vlakbij een heel mooie bewaakte fietsenstalling. De heer Duk, interruptie: Ik kan me voorstellen dat dit veel minder werk is en dat dit dus mogelijk sneller zou kunnen. Wethouder Fortuyn: Ik wil niet flauw doen. Dat ik op de Terpstraat wat parkeerplaatsen kan opheffen of een fietsenstalling neer te zetten. Ik zou zeggen: kom met een voorstel. Ik heb de ruimte niet. Het kan altijd. Prima als u een bewaakte fietsenstalling wil hebben en met goede locaties komt, hier de discussie aan te gaan binnen de raad. Wellicht dat er in de begroting 2021 daar budget voor vrij gemaakt kan worden. Het is niet tegenwerken, maar het zit in de planvorming van west en ook van oost. Maar mocht u mooie plekken hebben en een voorstellen: u kunt mij altijd aan uw zijde vinden, want u weet dat ik ook graag fiets.

De voorzitter: Ik kom even terug op de toezegging. U had het over knopen tellen. Er komt dus nu een pilot voor een jaar? Wethouder Fortuyn: Ja, zeker. Als ik iets toezeg, ja zeker. Het is een toezegging. We komen met een blauwe zone. Er gaat een verkeersbesluit komen, een zienswijze en vervolgens gaan we de pot blauwe verf pakken. Dan gaan we ermee aan de slag. Voor de helderheid: komt goed.

5.d Brief 'Aanpassing laadpalenbeleid'

De heer Duk, GL: In de raadsvergadering van 18 juli zei het college toe voor het eind van het jaar het uitvoeringskader laadpalen te actualiseren. Tijdens dezelfde vergadering werd bovendien de motie aangenomen, waarin het college werd opgedragen voor het tweede kwartaal 2020 een doelstelling op te stellen voor het aandeel parkeerplaatsen met een laadpaal voor elektrische voertuigen. Het college geeft nu d.m.v. deze brief aan, dat zij bij het maken van de strategische kaart meer tijd nodig heeft en daarom beide zaken pas in het tweede kwartaal willen delen met de raad. Is de commissie van mening

dat het college hiermee aan haar eigen toezeggingen heeft voldaan? Daar het uitvoeringskader van invloed is op deze strategische kaart, is het volgens GL verstandig om eerst het kader vast te stellen voor er veel energie, geld en tijd wordt gestoken in het maken van een kaart die mogelijk moet worden aangepast aan het kader dat de raad stelt. Voor Wilderszijde wordt gerekend met rond de 1.500 laadpalen, terwijl er nu in de hele gemeente nog geen 60 staan. De heer Markus, interruptie: Ter verduidelijking. U stelt nu een eenzijdige relatie voor tussen het uitvoeringskader en de strategische kaart. Oftewel, het uitvoeringskader beïnvloedt de strategische kaart. Is het niet zo dat de strategische kaart ook het uitvoeringskader beïnvloedt? De heer Duk: Dat zou best mogelijk kunnen zijn, maar daarover hoor ik graag meer van het college, dan de brief die ze hier hebben gestuurd. Ik ga verder. Voor Wilderszijde wordt gerekend met rond de 1.500 laadpalen, terwijl er nu in de gehele gemeente nog geen 60 staan. Zo'n grote omslag vraagt om een weloverwogen beleid. Verder krijgt onze fractie van meerdere inwoners klachten over het huidige laadpalenbeleid. Zo wordt er bewust voor gekozen een nieuwe paal niet in de straat van de aanvrager te plaatsen en lijken veel aanvragen al te sneuvelen voordat ze daadwerkelijk zijn geregistreerd. GL vindt dat het bezit van elektrische voertuigen zo veel mogelijk moet worden aangemoedigd als openbaar vervoer en fietsen niet voldoende mogelijkheden geven zoals in onze gemeente. Daarom willen we nu bij het nieuwe kader actief mee denken over de knoppen waar de gemeente aan draait. Door op zo'n laat moment in het proces pas in te stappen is dat volgens onze fractie niet mogelijk en daarom willen we in de volgende commissie de te maken keuzes met het college bespreken. De raad stelt de kaders vast en moet daar dan ook voldoende ruimte voor krijgen. Deelt de commissie deze wens? Of is zij het met het college eens, dat het uitstellen van het behandelen van het uitvoeringskader gewenst is? Dank u wel.

Mevrouw Verhoef, PvdA: Ik vond het moeilijke vragen. Ik ben er op zich voor dat we een heel goed laadpalenbeleid hebben in Lansingerland, maar als het college zegt meer tijd nodig te hebben om dat goed uit te zoeken, dan denk ik dat ze meer tijd moeten pakken. Wij als raad moeten daar natuurlijk ons zegje over kunnen doen. Ik ga ervan uit, dat dat volgens de geijkte procedure zal gaan. Ik maak me eigenlijk niet zo'n zorgen. Hoe meer laadpalen, hoe beter. Ze moeten op de goede plekken staan. Voorlopig zie ik geen zorg. Dank u.

De heer Meester, L3B: De brief van het college zou inderdaad beter geweest zijn als er een uitleg in gestaan zou hebben over de vertraging. Dan hadden we dat kunnen wegen. Nu moeten we maar even aannemen dat het college een goede reden daarvoor heeft. Ik wil dat vooralsnog best wel aannemen. Ik zou daar een niet al te groot probleem van willen maken. Verder valt het mij op, dat de heer Duk spreekt over 1.500 laadpalen in Wilderszijde. Volgens mij waren dat er 1.175. Dat is toch nog wel een aardig verschil. Die 1.500 van de heer Duk hebben mij geïnspireerd om er even een beetje aan te rekenen. Toen kwam ik toch tot de conclusie: wil je die laadpalen een beetje nuttig gebruiken, dan moeten er per huishouden tenminste twee elektrische auto's zijn. Dan nog zullen de parkeerplaatsen, waar die laadpalen bij staan nog een groot deel van de tijd leeg zijn, want je mag niet langer blijven staan dan het opladen. Ik zou willen voorstellen om een substantieel deel van die laadpalen te vervangen door bomen. Dank u wel.

De heer Markus, CU: Mijn interruptie maakte ik uiteraard niet voor niets. Wethouder Abee is de vorige keer al vergeleken met een broedende kip en een haan. Om dat even door te trekken, dat kip/ei verhaal is hier ook een beetje aan de hand. Helemaal eens, als de heer Duk zegt dat de raad aan de voorkant moet zitten. Daar hebben we de afgelopen raad nog een vrij intensieve discussie over gevoerd. Het punt is even: heb je die strategische kaart nodig voor de uitgangspunten en vice versa? Als je namelijk die strategische kaart nodig hebt voor de uitgangspunten, wie zijn wij dan om die uitgangspunten vast te stellen als je die kaart nodig hebt. Dat vind ik een lastig probleem. Er had iets meer uitleg over die strategische kaart kunnen staan in die brief, zodat we dat probleem al van te voren wisten. Dus dat is eigenlijk ook een beetje onze stelling. Als je die strategische kaart nodig hebt voor je uitgangspunten, dan moeten we daar inderdaad op wachten. Heeft het college daar meer tijd voor nodig, dan zij dat zo, dan is sec niet aan de toezegging voldaan. Maar met een goede uitleg van het college kunnen wij daar prima mee leven. Dat was het voor de eerste termijn.

De heer Van As, VVD: Ik sluit mij aan bij de vorige sprekers. Als het college daar meer tijd voor nodig heeft, dan hebben ze dat. Laten we dat afwachten. Ik ben wel benieuwd nog naar de reactie. Mocht er dan iets niet kloppen of te verbeteren zijn, dan vindt u ons uiteraard aan uw zijde om daar kritisch op te zijn en daar wat mee te doen, maar laten we dat even afwachten. Dank u wel.

De heer Van der Stelt, CDA: Ik zat ook wel behoorlijk te puzzelen: wat moet ik hier nu mee? Dat kwam ook wel een beetje door het ambtelijk taalgebruik in beide stukken. Ik ben wel wat gewend, maar er zitten hier wel een paar dingen in. Nou, hier leer ik weer van. Maar de kern trof ik toch wel aan in de laatste alinea in de brief van het college. Daar staat het gewoon heel simpel. De heer Markus verwoordde

het net ook. Het college werkt aan een strategisch kader en die komt op hetzelfde tijdstip als ook eerder aangekondigd. Dat zal dan effect hebben op het uitvoeringskader. Zo heb ik het in ieder geval begrepen. De heer Duk, interruptie: U stelt dat dat op het moment komt dat het al eerder is toegezegd. De wethouder heeft eerder toegezegd, dat het op dit moment zou zijn en niet pas over een half jaar. De heer Van der Stelt: Volgens mij praat u over het uitvoeringskader en praat ik over het strategisch kader. Dat strategisch kader wordt voor Q2 toegezegd. Als je het verhaal goed leest, is dat geen vertraging, maar draaien we het wel om. Nu eerst het strategisch kader. Wat ik daarin belangrijk vind, is dat het strategisch kader ook uit gaat van de behoefte, dus er ligt ook een stuk onderzoek aan ten grondslag. Ik vind dat een heel logische volgorde der dingen. Dat we dan, dus als dat strategisch kader er is, over een uitvoeringskader praten. Ik zou zeggen: go for it, in goed Nederlands.

De heer Jumelet, WIJ: Toen wij de brief lazen van het college hadden we eigenlijk geen aanleiding om hier een opmerking over te maken, totdat meneer Duk kwam met het verhaal. Toen vroegen wij ons af: hebben we hier echt een probleem? Volgens mij niet. We scharen ons graag achter de lijn die het college voor staat. Natuurlijk, wij zijn de partij die graag vooraf, maar in dit geval denken wij dat het goed is om het college gewoon te volgen in deze.

De heer Van der Stad, D66: Wij zijn zeer benieuwd naar het kip/ei verhaal. We zijn ook benieuwd naar de kaart, of daarbij de denken valt aan een grit.

Wethouder Abee: Eigenlijk heeft een aantal sprekers het antwoord al gegeven. Wij denken dat het belangrijk is om de juiste tijd te nemen om tot een integraal afwegingsproces te komen. Ik sluit niet uit dat we documenten iets meer in elkaar gaan vervlechten, omdat het één natuurlijk met het ander te maken heeft. Wat voor beleid je bijvoorbeeld in Wilderszijde gaat neerzetten, is heel bepalend voor het uitvoeringskader. Vandaar dat we gezegd hebben: dat moet je echt met elkaar gaan vervlechten, dat moet je op elkaar betrekken. Dan is het natuurlijk zo, dat de raad er uiteindelijk over gaat, maar dat werkt voor alle processen zo. Het werkt ook bijna voor alle processen zo dat we vanuit het college met een voorstel komen. Dan is het aan de raad om dat voorstel te omarmen of om te zeggen: dat is helemaal niets, want het zou zo en zo moeten. Dat is in de termijn ook helemaal niet dramatisch als dat een paar maanden vertraagt, om het zo maar te zeggen. Wij proberen tot een goed product te komen, waar u als raad iets mee kunt. Daar heb ik ook alle vertrouwen in, want u begrijpt dat ik weer afhankelijk ben van het ambtelijk apparaat. Daar vinden zaken plaats. Eerste kwartaal hopen wij daar nog steeds op terug te komen. De heer Markus, interruptie: Dus heel concreet, heel simpel: de strategische kaart heeft invloed op de uitgangspunten en vice versa. Dus moeten we gezamenlijk behandelen. Wethouder Abee: Wat kan de heer Markus mijn woorden toch goed samen vatten. Had ik maar die gave om het zo kort te zeggen. De heer Duk, interruptie: Ik begrijp deze uitleg. Mocht die op een eerder moment gegeven zijn, zou ik hier ook helemaal niet moeilijk over hebben gedaan. Maar hoe kan het nou dat pas op het moment dat de deadline eigenlijk verstrijkt, er een brief komt van: we hebben nog een half jaar extra nodig. Had dit nou niet een paar maanden eerder gemeld kunnen worden, zodat wij kunnen kiezen: we willen het graag op deze route doen of via die route doen? Wethouder Abee: Dat half jaar herken ik niet helemaal, want u heeft een paar weken geleden de brief ontvangen. Zo gaan zaken vaak in de praktijk, in werkervaring. Dan ben je bezig in het proces en constateer je dat er toch nog een aantal zaken nader bekeken moeten worden en afgestemd moeten worden en dat het dan langer duurt. Er zijn een heleboel belangrijke dingen in deze gemeente, ook het laadpalenverhaal, maar ik ontkom ook niet aan de voorzichtige indruk dat het nou ook weer niet op een maand, twee maanden of zelfs drie maanden afhangt. Eind eerste kwartaal of in het eerste kwartaal proberen wij nog steeds een goed afgewogen verhaal bij u neer te leggen, waar u iets mee kunt. Dat is beter dan iets waar u wellicht minder mee kunt. De heer Duk, interruptie: Ik hoor nu eind eerste kwartaal. In de brief wordt duidelijk Q2 gezegd. Dat is toch echt over een half jaar. Dus daar komt het half jaar vandaan, waar ik het net over had. Wethouder Abee: Dat is waar. Voor de raad is het dan Q2, maar u begrijpt, daar moeten we als college voor zitten. De heer Van der Stelt, interruptie: Er staat 'voor Q2'. Dat is eind Q1. Of in Q1. Wethouder Abee: Dank aan alle sprekers. Ik begon mijn betoog ook met te zeggen dat alle antwoorden al gegeven waren. Ik wijs er wel op m.b.t. alle aantallen rond laadpalen of laadpunten: een laadpaal kan wel vier laadpunten in zich hebben, dus laten we voorzichtig zijn met die getallen. Belangrijk is dat er uiteindelijk het juiste aantal komt op de juiste plekken. Dank u wel.

Tweede termijn

De heer Duk, GL: De wethouder heeft het duidelijk uitgelegd. Dank u wel.

De heer Markus, CU: De heer Duk refereerde in zijn eerste termijn er al aan. Het is wellicht goed om even de ervaring tot nu toe met het aanvragen van laadpalen mee te nemen. Het was nieuw voor ons als gemeente. Het is goed om dat voor het nieuwe beleid mee te nemen, want ook wij hebben geluiden

ontvangen dat het soms wat onduidelijk is waarom palen worden afgewezen of ergens anders worden neergezet. Dat lijkt ons nog een goede aanbeveling, ik hoop dat dat nog kan voor Q2.

Wethouder Abee: Ik wees niet voor niets op het verschil tussen laadpalen en aansluitpunten, omdat dat een misverstand is. Dan ligt het erg voor de hand dat we daar ook in het beleid goed duidelijk omschrijving aan geven. De heer Duk, interruptie: Volgens mij is dat geen antwoord op de vraag van de heer Markus. De heer Markus: Neem even de ervaring mee van afgelopen jaren. Ja dus. De voorzitter: De wethouder heeft het aangehoord, hij neemt het mee.

6. Stukken ter advisering aan de raad:

6.a Vaststelling bestemmingsplan A16 Rotterdam deel Lansingerland

De voorzitter: De heer Zwijnenburg schuift aan. Welkom.

De heer Muis, D66: Duidelijk is dat we met dit bestemmingsplan een aantal zaken kunnen regelen die feitelijk los staan van het wel of niet aanleggen van de weg. Daar gaat het niet over, maar het is mooi dat we met dit bestemmingsplan een aantal zaken ook kunnen regelen. Daar zullen we verder niet op ingaan. Wel op de zienswijzen die zijn ingediend. Het waren niet veel zienswijzen in deze fase van het plan. Het levert volgens het college ook niet direct aanpassingen op, niet heel verstrekkende aanpassingen. Het is opmerkelijk dat Rijkswaterstaat ons moet wijzen op een verkeerd aantal toegestane rijstroken. Het is fijn dat dat even wordt gecorrigeerd van 8 naar 6. 6 lijkt ons meer dan voldoende. Het is spijtig te lezen dat Rotta niet betrokken is geweest bij het vooroverleg, maar goed, daar zijn excuses gemaakt en vervolgens worden ze wel betrokken. Belangrijker is eigenlijk het punt dat ze maken. Ze zijn benieuwd, en wij zijn ook benieuwd, waar die grote aantallen bomen die worden gekapt voor de aanleg, precies terug gaan komen. De beoordeling en toelichting van dit punt geeft wat ons betreft nog onvoldoende duidelijkheid daarover. We lezen over inventariseren, nadere afspraken met Rijkswaterstaat, ambities om het zus of zo eventueel wel of niet te doen. Het kan zijn, dat dat nu allemaal nog niet bekend is, maar we krijgen dan wel graag t.z.t. een overzicht van alle bomen, niet per boom, maar wel een beetje grosso modo, die verloren zijn gegaan en dan ook de exacte locaties waar deze gecompenseerd gaan worden. Om hier niet steeds naar te hoeven vragen in de toekomst zouden we het liefst daar een simpele toezegging van de wethouder krijgen, dat wij die informatie in een net overzicht gaan krijgen op het moment dat dat bekend is. Mag ook anders, maar dat heeft niet mijn voorkeur. Dan waarvoor de inspreker van vanavond zich heeft moeten worstelen door onze discussies, van de bewonersgroep Rodenrijs west. Toen ik het las dacht ik: het is een soort patstelling. Iemand namens een groep bewoners heeft zich erin verdiept en geeft aan: volgens mij voldoet de gemeente niet aan de voorwaarde om het tracé van die buisleidingen te wijzigen. Daar tegenover staat inderdaad een heel lang verhaal met heel veel tekst van de gemeente dat dat wel kan. Ik denk vaak: als je heel veel tekst nodig hebt, dan krijg je er niet een zekerder gevoel bij. Om al die inhoud en techniek over te slaan, er zijn twee punten genoemd door de inspreker van belang. Heeft er nu echt een juridische toets plaats gevonden of wij, de gemeente, het voorkeurstracé van de buisleidingenstrook mag wijzigen? Dan bedoel ik niet iemand met juridische kennis, maar echt een jurist of een objectief juridisch advies. Of dit inderdaad wel kan, zoals wij dat doen. Dan vervolgens de vraag die door inspreker is genoemd: wat heeft dit voor gevolgen als wij dit op deze manier doen? Voor die inrichtingsplannen, maar dus ook voor die bewoners. Wat betekent dat voor de externe veiligheid? Is er een externe veiligheidstoets? Of wordt die nog uitgevoerd? Die twee punten, een juridische toets en externe veiligheidstoets, daar zijn we wel zeer benieuwd naar, of die hebben plaats gevonden of gaan plaats vinden. Dank u wel.

De heer Van As, VVD: Deze vragen, daar sluit ik me bij aan. De inspreker heeft daar toch vragen over gesteld, die ons ook doen afvragen of we daar geen risico lopen. Wat ik wel lees: het gaat om een reserveringsstrook. Ik kan me zo voorstellen dat nog helemaal niet duidelijk is of er wat in komt en wat er in komt. Waar ga je dan een risico van bepalen? Ik kan me zomaar voorstellen dat de risicobepaling wordt gedaan op het moment dat er besluit genomen moet worden wat er daar de grond in gaat. Verder een helder bestemmingsplan. We gaan het zeker niet hebben over dat het tracé er komt, want dat komt er gewoon. Ze moeten dit goed regelen. Ik vond het erg fijn om te lezen dat er een aantal fietsverbindingen komen, zodat ze toch de fietsroutes goed houden, zodat iedereen op zijn of haar manier van Rotterdam kan komen in onze mooie gemeente. Daar wil ik het bij laten. Dank u wel.

De heer Van Harn, CDA: Ik kan het kort houden. Ik sluit me aan bij de vorige sprekers v.w.b. de vragen n.a.v. de inspreker, dat naar de toetsing gekeken gaat worden. Ik ben benieuwd wat de wethouder ons daarover kan vertellen. Dank u wel.

De heer Jumelet, WIJ: Om het niet helemaal saai te maken, wat de heer Muis verwoord heeft, is ook hetgeen wat wij op onze lever hadden rondom dit bestemmingsplan. We zijn heel erg benieuwd wat de

wethouder kan toelichten op wat inspreker heeft aangegeven, want dat geeft toch wel een zorg aan. Die juridische toets, daar zijn we ook erg benieuwd naar, omdat daar een twistpunt ligt. We zijn erg benieuwd wat daar de beantwoording is. Dank u wel.

Mevrouw Zwinkels, L3B: Mooi, zoals meneer Van As al zei dat de mogelijkheid komt voor een fietstunnel onder de N209, dus een goede fietsroute. Dat er nog bospercelen in de Vlinderstrik aangebracht kunnen worden. Ook wij vragen ons wel af hoeveel bomen er terug komen en of we daar ooit een overzicht van kunnen krijgen. Wat de buisleiding betreft, ben ik ook erg benieuwd naar de antwoorden. Ook eens met de heer Van As, die zei: waarschijnlijk komt die veiligheid pas ter sprake tegen de tijd dat we weten welke leidingen er in komen. Nu ligt het gewoon nog te liggen en is er geen sprake van wel of geen veiligheid.

De heer Markus, CU: De meeste vragen zijn al gesteld. Heel concreet over die buisleidingenstrook. Stel dat de weg er ligt, die buisleidingenstrook is verplaatst naar het noorden en de Shell vraagt daar een fantastische pijpleiding aan. Stel dat het dan niet voldoet aan de externe veiligheidseisen, mag die pijp dan niet neergelegd worden? Ligt er dan dus inderdaad een strook die bestemd is voor leidingen, die helemaal niet gebruikt kan worden voor leidingen? Dat even als concretisering m.b.t. het externe veiligheidsprobleem. Verder sluiten we ons rondom het boomverhaal aan bij de gevraagde toezeggingen door D66. Dank u wel.

Wethouder Arends: Hele heldere en duidelijke vragen. Ik ga als eerste even in op de bomen. Onder andere is er een heel bomenperceel wat bij de Vlinderstik komt, maar ook op andere plekken nog. Ik heb net vernomen dat Rijkswaterstaat ook bezig is met het overzicht, waar precies al die bomen komen. Dat kan met name op het grondgebied van Lansingerland zijn, maar misschien ook een deel op Rotterdams grondgebied. Ik kan u toezeggen dat de raad dat overzicht krijgt m.b.t. waar worden de bomen dan gecompenseerd. Dan de vraag: is er juridisch echt getoetst? Inspreker vroeg er ook al naar. Hier wordt het door meerdere partijen ook genoemd. Dat is zeker gedaan. We hebben juist een heel uitgebreide uitleg gegeven ook n.a.v. de uitgebreide zienswijze van inspreker. Het is door de advocaat gedaan, dus daarmee ook juridisch goed doordacht. Daarmee denken wij als gemeente de juiste antwoorden hierop te zeggen, dat wij conform onze mogelijkheden handelen. Dan ook een belangrijke over de veiligheid en over het mogelijk maken daar waar een eventuele buis komt. Voor de duidelijkheid. Wij wijken niet af van het tracé. In het tracé is er een zoekgebied 250 meter aan de ene kant en 250 meter aan de andere kant. Wat wij nu mogelijk maken is eigenlijk al een duidelijke bepaling waar die komt te liggen, maar dat is in dat zoekgebied. Daar wijken wij in overleg met al die partners niet van af. Het geeft juist een extra rechtszekerheidsgevoel, juist voor inspreker, om nu precies te weten dat als gevraagd daar te komen, dat we dan weten waar we hem mogelijk maken. Als er een vraag komt om hem daadwerkelijk aan te leggen met wat ook daarin, dan moet op dat moment de veiligheidstoets gedaan worden. Mocht dan blijken dat de externe veiligheid niet gegarandeerd wordt, ja, dan kan die daar ook niet aangelegd worden. Die veiligheid, daar moeten alle overheden voor staan. Dat is wat ik daarover kan vertellen. Dank u wel.

Tweede termijn

De heer Muis, D66: Is het nog gebruikelijk dat inspreker kan reageren? Nee? Alleen in de raad? De voorzitter: Dat is alleen bij de raad. De heer Muis: Ik dacht: misschien vernieuwen we nog ondertussen. Maar nee. Dank, wethouder, voor de korte maar wel duidelijke toelichting. Daarvoor had ik het liefst ook nog even inspreker gehoord, maar dat gaan we vanavond niet horen. Wellicht later. Maar in elk geval dank voor de toezegging van het overzicht van de bomen. Fijn dat dat er gaat komen. Ook dank dat u aangeeft dat een advocaat er naar heeft gekeken. Zoals ik van inspreker begreep, was dat niet duidelijk uit de stukken, dat het op die manier was beoordeeld. Ik denk dat het goed is om in toekomstige gevallen dat wel expliciet te benoemen, dat het niet iemand is die zelf dat juridisch advies geeft, maar dat het echt door een advocaat is gedaan. Ook m.b.t. de externe veiligheidstoets begrijpen we dat die dan nog gaat komen als het zover is. Verder geen vragen meer, dank u wel.

De heer Van As, VVD: Heel heldere beantwoording. Verder geen vragen. Dank u.

Mevrouw Verhoef, PvdA: Ik heb nog een verhelderende vraag aan de wethouder. Waarop is nou precies juridisch getoetst? De heer Muis leek het te begrijpen en die is heel slim. Het ging erom of Rijkswaterstaat niet iets is gaan doen wat eigenlijk wij hadden moeten doen of andersom. Dat was ook een vraag. De heer Muis, interruptie: Wij hebben het zo begrepen, dat de gemeente het voorkeurstracé van de buisleidingenstrook kan wijzigen en dat daar een juridische toets op heeft plaats gevonden, op de punten waarvan door inspreker is gezegd: dat kan niet. Hij heeft een aantal punten genoemd, waarom dat niet kan. Ik ga ervan uit, dat die advocaat heeft beoordeeld, dat het wel kan. Mevrouw Verhoef:

Dank u. Dan hoor ik graag van de wethouder of de heer Muis het inderdaad goed begrepen heeft. Dan klinkt het heel goed.

Wethouder Arends: Allereerst, de heer Muis heeft voorzien van het antwoord aan mevrouw Verhoef. Ik wil hier een voorstel aan u doen. Het is nodig om nog één extra ambtelijke wijziging door te voeren. Dat heeft betrekking op de Fresnel zone. Ik ga het u uitleggen. In het ontwerp bestemmingsplan is er een vrijwaringszone voor een straalpad. Dat staat in art.15.4. Eigenlijk brengt dat twee palen in verbinding met elkaar. Dat moet vrij blijven om signalen heen en weer te leggen. De ene staat bij de ingang van de tunnel en de andere staat bij Weg en Land. Daar is heel veel discussie over geweest. Daarover staat in het stuk, dat dat minimaal 27 meter moet zijn. Dat betekent vanaf NAP naar boven 27 meter, dat in die ruimte niets mag worden gedaan om dat vrije signaal te krijgen voor ambulance, politie of wat dan ook. Dat is gerealiseerd in het stuk wat er voor ligt. Nu is de Groene Boog bezig. Die heeft nog nader hierop verder in de uitvoering bestudeerd. En die komt erop, dat waarschijnlijk die hoogte te hoog is. Naar verwachting lijkt dat naar 18 meter te moeten. Binnen enkele dagen hebben wij de exacte hoogte daarvan. Eigenlijk een heel technische aanpassing met een aantal in art.15.4.2. Dat is de hoogte, niet 27 meter, maar naar verwachting wordt dat naar beneden bijgesteld. We denken 18 meter, maar het zou kunnen dat het nog een meter hoger of lager is. Ik wil u eigenlijk voorstellen, alvorens het naar de raad gaat, dat dat aangepast wordt, ook in de zienswijze, zodat u helder zicht hebt dat die aanpassing gedaan is, dat u dat nu weet. Wij willen het wel mogelijk hebben dat die zone vrij blijft voor hulpdiensten. Dat er niet bomen of andere gebouwen door gaan, zodat we daar een probleem mee krijgen in de toekomst. Mevrouw Citterbartová, interruptie: Ik heb een vraag over de procedure. Begrijp ik nou goed dat we een bestemmingsplan aanvullen, wijzigen, aanpassen, die al ter inzage heeft gelegen? Dat kunnen we toch niet zomaar doen? Wethouder Arends: Op zich is zo'n zone nodig, daar is nu ook geen zienswijze op ingediend, maar voor de veiligheid en nu met de nadere uitwerking is het wel belangrijk dat het daarop aangepast wordt. Is een ambtelijke wijziging. Ja, klopt.

De voorzitter: Verder voor iedereen helder? Er komt dus nog een aanpassing op het bestemmingsplan. Dat gaat dan via de zienswijzen. Het e.e.a. gehoord hebbend, kan dit als hamerslag? U krijgt het bestemmingsplan en de zienswijzen nog, dan kunt u het altijd nog als bespreekstuk agenderen. Hamerslag? Prima, hamerstuk. En de toezegging over de bomen en de aanpassing.

7a. Actualiteiten uit het college

Mevrouw Citterbartová, GL: Ik heb een vraag aan de heer Fortuyn, het gaat over het vliegveld. Er is 28 november in de raad van Rotterdam een motie raadsbreed aangenomen over het serieus nemen van de geluidsoverlast. Een onderdeel daarvan was eigenlijk een vraag aan het college van Rotterdam om een app, dat ik realtime geluidsoverlast meet, te omarmen en beschikbaar te stellen d.m.v. attendering op de website van de gemeente. Dat is een app, explane heet het. Ik weet niet of mijn collega's dat kennen, maar het is een app die mensen op hun telefoon kunnen installeren en dat realtime meet allerlei gegevens van overkomende vliegtuigen inclusief de geluidsbelasting. Dat is een soort aanvulling op de gegevens die de DCMR collecteert, maar die doet het op een heel andere manier, namelijk op basis van jaargemiddelden en rekenmodellen. Wij vinden dat een mooie aanvulling. Mijn vraag aan de wethouder was: kunnen wij er ook iets mee? En om het ook via de gemeente te promoten?

De heer Duk, GL: De wethouder duurzaamheid heeft in de behandeling van de duurzaamheidsvisie toegezegd drie keer per jaar met een stand van zaken over duurzaamheid te komen. Daar heb ik de vorige commissievergadering om gevraagd. Die heb ik toen niet gekregen. Nu weer niet. Ik wil heel erg graag dat dit voortaan wel wordt meegenomen.

De heer Muis, D66: Een korte vraag over de HSL. We hebben eerder in de discussie aangegeven of opgenomen kon worden of afgesproken kon worden om te evalueren tijdens de testperiode en dan vooral de avond en de nacht. Nu lees ik terug over bezwaren et cetera, maar is dit iets wat de wethouder nog heeft ingebracht? Of nog gaat doen? Dat is wel iets waar we eventueel nog mee kunnen sturen, mocht het allemaal erger zijn dan wij verwachten. Dank u wel.

Wethouder Fortuyn: Ik ga niet over duurzaamheid in dit verband, tenzij er een koppeling gelegd wordt. Ik ga er wel even op reageren. Er wordt op dit moment ambtelijk hard gewerkt aan een format. Nou hecht ik veel waarde aan het format dat wij ooit ontwikkeld hebben, zoals u hem krijgt, dus ik hoop dat er niet te veel gesleuteld gaat worden, maar er wordt aan een format gewerkt in de interne organisatie om met enige regelmaat in dossiers, waar u of budget voor gevoteerd heeft of die ook van enige mate van belang is, u regelmatig aan te haken bij de stand van zaken of uitvoering of tegenvaller. Er wordt aan een format gewerkt. Ik kijk even naar de bestuursadviseur, die staat ja te knikken. We zijn druk bezig om dit te doen, die toezegging is er, is er nog steeds, maar we zijn wel even met een format bezig om het goed te organiseren. Dat geldt overigens ook voor andere commissies. Er was nog een vraag over die motie, die

aangenomen is. Ik heb hem ook gezien. Er is een app: Explane. Die meet op je telefoon. Ja, de omgevingsgeluiden. Het is niet zo dat die app zo goed georganiseerd is, dat die alle omgeving weg filtert en vervolgens zich alleen maar concentreert op het vliegtuig dat over komt. We gaan heel veel ruis meten. Ik heb die motie ook gezien, maar eigenlijk doet die motie iets anders. Die motie roept eigenlijk op: kunnen wij in de ontwikkelingen van Rotterdam The Hague Airport en de ontwikkelingen die daar gaan gebeuren, de hinderbeleving wat meer handen en voeten geven. Dan gaat het met name ook over de nachtrust. Daar hebben wij het ook over gehad. Ze hadden het over het verstoren van de nachtrust, over verschillen, de gegevens van DCMR stroken niet met de mensen die er echt last van hebben. Daar moet een factor 5 tussen. Ik worstel een beetje met het idee: wat kan ik er mee? Ik heb een hoop cijfers, maar wat doe ik ermee? Ik vind het een heel lastige. Ik ben helemaal niet tegen die app. Explane. Je kan hem zo downloaden. Dan kan je hem delen met elkaar. Of je kan hem uploaden. Ik weet niet wat ik ermee moet. Ik zou graag aan u willen vragen om dat misschien wat concreter uit te werken richting de commissie met wat meer voorstellen. Ik heb die motie echt gezien, ik weet hem ook, maar ik had zo iets van: wat moet ik ermee? Dat bedoel in niet negatief. Mevrouw Citterbartová: Ik neem die uitnodiging graag aan. Wethouder Fortuyn: Dan de laatste vraag: het evalueren. Meneer Muis, eerlijk gezegd, het staat niet scherp op mijn netvlies. Ik heb hem er nu staan. Binnenkort heb ik een gesprek met de stichting. Dan praten we weer even bij, ook over de procesvolgorde over die schermen. Ik ga hem zeker mee nemen. In week 50 verwacht men gewoon de testen te gaan opstarten, dus het wordt nog wat als we het gaan meemaken. Ik ga het eerst even afwachten, maar in week 50 is het de planning dat ze gaan draaien in de nacht. De heer Muis: Ik vraag het daarom. Het gaat natuurlijk een heel lange periode duren, dus dan is het goed om gewoon evaluatiemomenten te hebben. Verloopt het zoals gepland? Want dan hebben we iets in handen om het eventueel anders te organiseren. Wethouder Fortuyn: Helemaal correct. Het is niet zo dat die nachtritten gedurende de hele periode van een aantal jaar is. Het is met name in het eerste jaar. Ik ben het helemaal met u eens, we houden het in de gaten, we gaan het ook monitoren. Het is heel vervelend, maar we hebben even te dealen met de situatie zoals die is.

Wethouder Fortuyn: Dan heb ik nog een mededeling aan u. Sinds vandaag is er op de website van de RET, maar het zal ook op de informatieborden verschijnen. De route wordt verlegd, maar de kwaliteit ook verhoogd, in Bleiswijk. Er gaan een paar bushaltes vervallen, op de Jan van der Heijdenstraat en op de Hoefweg. Daar ben ik wel blij mee, dat die van de Hoefweg af is. De Jan van der Heijdenstraat is een wat andere, maar de Hoefweg is een drama met die bussen. Het zijn ook huizen, die niet onderheid zijn, noem maar op. Er zijn daar verkeersmaatregelen genomen, maar die bus bleef draaien. Ik weet er alles van, want het passeert mijn voordeur. Die gaat er van af. Vanaf 15 december gaat hij niet meer de Jan van der Heijdenstraat op, maar we noemen het nog wel de Jan van der Heijdenstraat/Edisonstraat bushalte. Die blijft wel. Het is een beetje onduidelijk. We gaan contact opnemen met de RET om dat iets scherper neer te zetten. Vervolgens komen we verder op de Edisonstraat, twee haltes, en ook nog bij de Verheulweg op de kruising bij de Beren. Dat zijn tijdelijke voorzieningen. Er is wat misverstand in de uitvoering ontstaan. Hier intern, maar ook met de RET en de MRDH. Maar ze gaan op 15 december draaien. We hebben daar een tijdelijke voorziening, maar we hopen dat eind april definitief goed voor elkaar te hebben, ook voor fietsparkeren. Niet bewaakt in dit geval, maar wel fietsparkeren. We hopen daarmee de voorziening helemaal op orde te hebben. We gaan ook in de spits frequenter rijden. We rijden ook door met een snelle route naar station Lansingerland Zoetermeer. In een mooie, rode, grijze bus, wat wij het R-net noemen. Dus we hebben wel winst geboekt. We gaan er aandacht aan besteden in de communicatie om het ook bij de bewoners van Bleiswijk onder de aandacht te brengen. De voorzitter: De conclusie is dat er nog de nodige communicatie over het laatste item gaat gebeuren. Wethouder Fortuyn: Zeker weten.

7b. Actualiteiten uit de commissie

Geen opmerkingen.

7c. Verbonden partijen

De heer Muis, D66: Ik zal niet een heel verslag doen, maar ik wil wel even aangeven, dat op 20 november de adviescommissies van de MRDH waren. Economisch vestigingsklimaat en vervoersautoriteit. Ik was zelf bij de adviescommissie vervoersautoriteit aanwezig met gewaardeerde collega Ammerlaan. Daar stond een aantal onderwerpen op de agenda: duurzame mobiliteit, aanpak reductie CO2 in verkeer, overzicht van wat alle gemeente qua proces daarin hebben georganiseerd, nog niet echt opbrengsten, uitwerking van een afwegingskader om bestuurlijke initiatieven die eigenlijk niet geheel over de kerntaken van de MRDH gaan om die af te kunnen wegen. Daar was behoorlijk wat discussie over. Investeren in de regio, dat was informerend, maar daar heeft u allemaal een brief over ontvangen, over woningbouw in combinatie met openbaar vervoer. Tenslotte tarievenonderzoek. Daar werden wat tussenresultaten gepresenteerd. Het ging over dalkorting, plustarief, kilometertarief voor de hele metropoolregio, dus geen verschil meer tussen Haaglanden en Rotterdam, doelgroepen arrangement en gezinstarief. Daar

worden allerlei onderzoeken gedaan, maar daar gaan wij zeker via het college nog meer kennis van nemen. Het verslag volgt waarschijnlijk. Dank u wel. De voorzitter: Waarschijnlijk, ik ga ervan uit dat het volgt.

8. Rondvraag en sluiting

Er zijn geen rondvragen.

De voorzitter, om 23.05 uur: Ik ga over tot de sluiting. Bedankt voor jullie inbreng en wel thuis.

Verslag opgesteld door Marianne Jansen, Lothassa Secretarie, met behulp van geluidsopname.