

1. Opening en vaststelling agenda

De voorzitter: Van harte welkom allemaal op deze raadsvergadering van 11 april. Bericht van verhindering van mijnheer Ouwens van Leefbaar Ridderkerk en van mijnheer Kranendonk van de SGP en het zou maar zomaar kunnen, hij is ziek, maar hij is inmiddels wel thuis, hebben wij begrepen. Het zou maar zomaar kunnen dat hij ons aan het volgen is via internet en dan van hieruit heel veel sterkte en beterschap. De volgende mededeling is, we zitten nu in de afdeling lief en leed. Dit is meer de afdeling lief, we hebben twee jarigen in ons midden, twee jarigen. Mijnheer Ad Los en mijnheer Victor Mijnders. Ad Los is van '49 en Victor Mijnders is van '94, dat detail wilde ik u niet onthouden. Voor beide is het een kroonjaar. We gaan nu even de bloemen brengen, de bode en ik. Zijn het de oudste en de jongste, vroeg men mij. Ik ga u een geheim onthullen: dat is niet zo. Onze nestor is Jim Kloos en onze Benjamin is Pascal Slaa. Dat is hij. Nou, na al die vrolijkheid, de bloemen worden afgevoerd, stel ik aan de orde de vaststelling van de agenda. Iemand van u over de agenda? Dat is niet het geval, dan stellen we die vast.

2. Vragenuur voor raadsleden (artikel 41 Reglement van Orde)

De voorzitter: Agendapunt 2 is het vragenuur voor raadsleden. Als eerste mijnheer Ros van GroenLinks en dan gaat het over het Afvalplan. Mijnheer Ros.

De heer Ros: Dank u wel, voorzitter. In Albrandswaard is het Afvalplan uitgesteld tot, in ieder geval tot oktober, in de raad en GroenLinks vroeg zich af of dat consequenties zou kunnen hebben voor het uitvoering en het aanbesteding van het afvalplan in Ridderkerk. Dank u wel.

De voorzitter: Wethouder Japenga.

De heer Japenga: Ja, voorzitter, inderdaad, het plan is uitgesteld voor besluitvorming in oktober. En bij de aanbesteding van de inzamelmiddelen is wel rekening gehouden met drie gemeenten en dat was ook de bedoeling van de samenwerking, om daar de schaalvoordelen uit te halen. Het is voor Albrandswaard nu nog niet duidelijk of er gewerkt gaat worden met ondergrondse containers of mini's. Het is ook voor de N.V. BAR-Afvalbeheer dus op dit moment nog niet precies mogelijk, maar ze zijn op ons verzoek bezig om dat in beeld te brengen, wat de consequenties daarvan zijn. Dus dat heb ik nu niet, maar ik kan toezeggen aan de raad dat als ik daar meer informatie over heb vanuit de N.V. BAR-Afvalbeheer, dat ik dat meteen doorsluis naar de raad. Dank u wel.

De voorzitter: Mijnheer Ros.

De heer Ros: Voorzitter, mag ik dan de conclusie trekken dat het best zou kunnen zijn dat door dat uitstel in Albrandswaard, we hier onze planning ook niet gaan halen?

De voorzitter: Anderen nog, over dit onderdeel? Wethouder Japenga.

De heer Japenga: Voorzitter, daar ga ik niet vanuit. Ik denk dat we onze planning gaan halen, zowel in Ridderkerk als Barendrecht is het voorstel aangenomen en er wordt nu hard aan gewerkt en zoveel mogelijk

wordt het uitgerold en dat kost ook enige tijd om dat uit te gaan rollen en op te zetten, dus dat op zich is ook weer goed. Ik ga er nu vanuit dat er geen consequenties nadelig voor ons aanzitten, daar ga ik nu op dit moment nog vanuit. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. We gaan naar mijnheer Franzen van Echt voor Ridderkerk en dan gaat het over woningbouw in Ridderkerk. Mijnheer Franzen.

De heer Franzen: Dank, voorzitter. Begin dit jaar werd bekend dat Rotterdam van plan is om voor 2030 circa vijftig duizend extra woningen te bouwen. Daarmee wordt voldaan aan de vraag naar woningen nu en in de nabije toekomst. Naar aanleiding van woningbouw bij onze grote buur, heb ik een viertal vragen. Welke plannen heeft Ridderkerk voor het bouwen van grote aantallen koopwoningen tot drie ton en huurwoningen in het middensegment? Tweede vraag, is het mogelijk plannen te ontwikkelen om het Manhattan aan de Noord door te trekken naar het zuiden, met extra woontorens? En derde vraag, de provincie maakte zich recent ook zorgen om grote tekorten aan woningen in de Randstad. Hoe kijkt het college nu aan tegen tijdelijke starterswoningen in Bolnes-Zuid en Nieuw Reijerwaard? En als laatste vraag: als er op dit moment geen concrete plannen zijn voor woningbouw, is het dan niet nodig een woonvisie op te stellen die past bij de woningmarkt van nu?

De voorzitter: Dank u wel. Wethouder Oosterwijk.

De heer Oosterwijk: Ja, voorzitter, dank u wel. De heer Franzen die stelt een aantal vragen over een belangwekkend onderwerp en ik ga daar graag even kort op in. U stelt de vraag in eerste aanleg rondom het bouwen van grote aantallen koopwoningen tot 290.000 euro en huurwoningen. Ik denk dat het wel even belangrijk is om op te merken dat de provincie Zuid-Holland, die ook heel veel met wonen te maken heeft, een onderscheid maakt die net iets anders ligt als het gaat om de prijzen, namelijk het onderscheid maken voor woningen tot 250.000 euro en de andere categorie tot 350.000 euro. En als je dat in Ridderkerkse termen zeg maar vertaalt, dan komt het er op neer dat tot 2025, belangrijk om dat erbij te zeggen, de woningbouwprognose in Ridderkerk neerkomt op veertig woningen in de categorie tot 250.000 euro en ruim driehonderd woningen in de categorie tot 350.000 euro. En daarbij, er bovenop, ongeveer honderd twintig huurwoningen in de categorie tot 1000 euro. Dat is een heel technisch verhaal. Als het wat dat betreft net even te snel gaat om het in perspectief te plaatsen, ben ik ook altijd bereid om dat nog eens een keer goed op een rijtje te zetten voor u, maar dat hoor ik dan wel graag van u, of u daar behoefte aan heeft. Als het gaat om wat u noemt Manhattan aan de Noord, als ik het goed heb beluisterd, die term kende ik nog met zoveel woorden niet, is het denk ik goed om met elkaar te delen dat in 2019 gestart zal worden met een gebiedsvisie op te stellen voor de rivieroever. En uit die visie moet vooral blijken of er extra woningen daar ter plaatse mogelijk zijn. Want u kent het gebied, daar is een gebied vooral aan de orde waar economie, waar bedrijvigheid zich manifesteert. Als je daar dan zeg maar woningen mogelijk wilt maken, dan zou dat kunnen botsen. Die gebiedsvisie moet daar ook een antwoord op gaan geven, of daar wonen op een bepaalde manier mogelijk gaat zijn en zo ja, of dat zich zou vertalen in hoogbouw, zoals u dat noemt. Derde punt, u zegt terecht dat de provincie, maar niet alleen de provincie, meerderen met de provincie, zich zorgen maakt over het tekort aan woningen in de Randstad en u bent ermee bekend dat in het collegeprogramma ook staat opgenomen en terecht opgenomen, dat we onderzoek doen naar kleinere woonvormen en ook starterswoningen maken daar ook natuurlijk nadrukkelijk een onderdeel van uit. En heel specifiek met betrekking tot Bolnes-Zuid, waar de groenstructuur ook van belang is en tegelijkertijd ook Nieuw Reijerwaard, wat als bedrijventerrein kwalificeert, is het denk ik belangrijk om vast te stellen vanuit het college dat daar ook nu geen woningbouwambities liggen. En dat is ook toegelicht in de omgevingsvisie Ridderkerk 2035. Als het

gaat om al of niet noodzakelijkheid van een Woonvisie op te stellen, daar zou ik een paar dingen op willen zeggen. Aan de ene kant bent u er ook mee bekend dat recent er een regioakkoord nieuwe woningmarktafspraken voor de Rotterdamse regio 2018-2030 is opgesteld. En in dat regioakkoord is opgenomen dat de gemeente Ridderkerk tot 2030 in totaal 830 woningen aan haar woningbouwbestand wil toevoegen. De methodiek die erachter zit, heeft ook te maken met het opstellen van gebiedsvisies en bestemmingsplannen en die komen ook altijd bij uw raad langs. De gebiedsvisie voor het P.C. Hooftpark en Plein Oost en omgeving, die zijn al vastgesteld en we gaan nu aan de slag, zijn nu aan de slag, voor Sportpark Bolnes en de rivieroever en ook het ontwikkelperspectief Centrum. En ook daarbij geldt dat we daar natuurlijk allerlei concrete woonprogrammeringen op willen gaan organiseren. Slotopmerking van mijn kant. In het Samenwerkingsverband Wonen voor de regio Rotterdam wordt in 2020 onderzocht of de regionale woonvisie moet worden bijgesteld en afhankelijk van die uitkomst in 2020 het college bezien of er zeg maar ook op lokaal vlak een doorvertaling moet plaatsvinden richting de Woonvisie. Dat even in een notendop, voorzitter.

De voorzitter: Mijnheer Franzen.

De heer Franzen: Ja, ik hoor de wethouder zeggen aan de rivierkant, daar staan bedrijven, dus daar kan mogelijk geen woningbouw zijn. In Nieuw Reijerwaard willen we bedrijven, maar staan nog geen bedrijven. Ik zou aan de wethouder willen vragen de mogelijkheid om tijdelijk woningen toe te staan ergens, die gewoon na vijf jaar weer weggehaald worden, uitdrukkelijk mee te nemen in de planvorming.

De voorzitter: Anderen nog over dit onderwerp? De wethouder.

De heer Oosterwijk: Voorzitter, ik denk dat ik wel duidelijk heb geprobeerd aan te geven waar de methodiek in zit. Het is ook niet zo makkelijk, door zeg maar een ander labeltje op een bepaald gebied te plaatsen, waardoor het net zou lijken of je dan ineens zeg maar aan de slag zou kunnen als het gaat om de woningbouwopgave. Ik denk dat de volgordelijkheid er echt in zou moeten zitten dat we voor de rivieroever gewoon heel concreet en heel goed kijken van waar laat zich bedrijvigheid uitplaatsen, of waar is bedrijvigheid simpelweg niet meer aan de orde, zodat je daarna, als je die gebiedsvisie hebt vastgesteld, ook door zou kunnen gaan pakken. Een tweede kant, als het gaat om zeg maar het tijdelijk maken van woningbouw op een bepaalde plaats, dan wil ik u toch maar even graag verwijzen de raadsinformatiebrief die u ook recent nog heeft gehad in het kader van tiny houses, waar het afwegingskader rondom het tijdelijk mogelijk maken van woningbouw, denk ik duidelijk uiteen is gezet. En dat betekent eigenlijk met zoveel woorden dat we daarin hebben aangegeven woningbouw alleen maar daar te willen laten plaatsvinden, waarbij het a) die woonbestemming heeft en dan zeg maar ook een wat langduriger karakter zou kunnen hebben, ook om te voorkomen dat je wat dat betreft heel veel moet gaan investeren voor een tijdelijke woonsituatie.

De voorzitter: Dank u wel. Gaan we naar mijnheer Mijnders van het CDA, die vragen stelt mede namens de heer Ros van GroenLinks en dan gaat het over Poppodium De Gooth. Mijnheer Mijnders.

De heer Mijnders: Dank u wel, voorzitter. De grootste vereniging voor en door jongeren en draait volledig op vrijwilligers. Gisteravond, woensdag 10 april, kregen GroenLinks en CDA Ridderkerk te horen dat het Poppodium De Gooth wegens omstandigheden per direct dicht zou moeten. Het bestuur van De Gooth heeft dit bericht diezelfde middag te horen gekregen en de reden van de sluiting zou een vergunningskwestie zijn. Op social media doen diverse verhalen op dit moment de ronde en daarom zouden GroenLinks en het CDA graag duidelijkheid willen van de portefeuillehouder, om zo de onrust weg te halen. We hebben vier vragen hierover. Als eerste, kan de portefeuillehouder duidelijkheid geven om welke reden poppodium De Gooth haar

deuren moet sluiten? Is het ook inderdaad het geval dat Poppodium De Gooth haar deuren moet sluiten? Als tweede, had de betreffende sluiting voorkomen kunnen worden en zo ja, hoe? En is hierbij ook contact geweest tussen portefeuillehouder en het bestuur? Als derde, kan de portefeuillehouder aangeven wat de verwachte termijn is dat De Gooth haar deuren weer kan openen voor bezoekers? En als vierde, is er een mogelijkheid om De Gooth open te houden en/of de sluitingstermijn te verkorten? En welke acties zouden vrijwilligers van het bestuur kunnen nemen hierbij? En het zou een mooi verjaardagscadeau zijn als u kan zeggen dat het berust op alleen maar misverstand. Dank u wel.

De voorzitter: Ja, dat is het ook, want dit waren de nagekomen vragen vanwege de actualiteiten, maar vooral omdat er onrust is, op welke manier dan ook, in ieder geval ontstaan. En die wil ik graag wegnemen. Het is niet helemaal bedoeld als verjaardagscadeautje, maar als u het zo wilt opvatten, heb ik daar ook geen problemen mee. Je wordt maar één keer in je leven 25 per slot, nietwaar? Nee, het Poppodium hoeft niet dicht. De Gooth hoeft niet dicht. Waar er sprake van is, is er zijn gewijzigde omstandigheden waardoor De Gooth genoodzaakt is een nieuwe vergunning aan te vragen, dat is wat er aan de orde is en tussentijds draait De Gooth gewoon door op de oude vergunning, dus er is helemaal niets aan de hand. Hoeft niet dicht, u hoeft geen actie te ondernemen en er is ook volop contact overigens. Wat ik er wel van geleerd heb, van deze onrust voor niks, want er is echt niets aan de hand, dat de brieven die wij schrijven als mensen vergunningen aanvragen of instellingen vergunningen aanvragen, dat is een en al juridische taal, dat snapt u ook wel, maar die zouden misschien wat duidelijker kunnen, zodat daar een dergelijk soort van onrust niet ontstaat. Ik weet wel dat er telefonisch contact is geweest en dat gepoogd is die onrust meteen weg te nemen, maar als u uw eigen ding nog wil doen op social media, hou ik u niet tegen. Het is niet waar, er hoeft niks dicht, u hoeft geen actie te ondernemen, er komt gewoon op een normale manier een nieuwe vergunning. Mijnheer Mijnders.

De heer Mijnders: Ja, ik kan alleen maar zeggen dat het een prachtig verjaardagscadeau is en blij om te horen dat u ook stappen wil nemen om misschien het juridische gedeelte iets gemakkelijker op papier te zetten. Dank u wel.

De voorzitter: Anderen nog? Mijnheer Ros.

De heer Ros: Ja, wij zijn heel blij denk ik, om dit zo te horen, want vanuit het bestuur kwamen gister ook op social media hele andere verhalen met gecancelde dingen, dus ik denk dat er veel onduidelijkheid was. Dat was ook de reden waarom we deze vragen wilden stellen.

De voorzitter: Ik hoor geen vraag, maar van harte gefeliciteerd. Help mij mee de onrust weg te halen en wij gaan nog eens even kijken, u snapt ook wel dat die brieven die wij dan moeten sturen juridisch van aard zijn, dus dat kan niet in Jip- en Janneke taal, maar we gaan kijken, want we willen geen communicatiestoornissen, we gaan er serieus naar kijken, maar er is niets aan de hand, mensen, kom op met dat Poppodium.

3. Vaststelling besluitenlijst raadsvergadering d.d. 21 februari 2019

De voorzitter: We gaan naar agendapunt 3. Vaststelling van de besluitenlijst van de raadsvergadering van 21 februari. Iemand over de besluitenlijst? Niemand? Dan is die vastgesteld.

4. Lijst van ingekomen stukken (zie afzonderlijke lijst), nadere inlichtingen over gegeven schriftelijke beantwoording (art. 40 RvO) en stemming over eventueel ingekomen verzoeken om een interpellatie

De voorzitter: Lijst van ingekomen stukken. Iemand daarover? Niemand? Ook vastgesteld.

5. HOV visie Rotterdam-Ridderkerk-Drechtsteden

De voorzitter: Gaan we naar agendapunt 5. Dat is de HOV-visie Rotterdam-Ridderkerk-Drechtsteden en dat ligt hier voor ter debat. We hebben afgesproken een eerste termijn van maximaal vijf minuten en wij denken hieraan te besteden met elkaar één uur en 45 minuten, oftewel 105 minuten. Ik ga dat ook scherp in de gaten houden, dat zult u wel begrijpen. Er is geen volgorde afgesproken, dus ik ga het rijtje maar even langs.

Mijnheer Rijsdijk, mijnheer Rottier, Westbroek, Kooijman, Franzen, Van der Spoel, Ros, Breeman en mevrouw Van Nes-de Man, die ik hier vandaan van harte feliciteer met de geweldige uitkomst van de verkiezingen voor het waterschap en de daaruit gevolgde heemraadschap. We hebben u al bloemen gestuurd, dus de felicitaties waren er al, maar nu nog even voor het grote publiek van harte gefeliciteerd. Ja, die kant had ik al gehad, eigenlijk. Mevrouw Fräser en mevrouw Kayadoe, ik ga daar toch nog eens iets op verzinnen, op dit trucje. Mijnheer Rijsdijk, de eerste vijf minuten zijn van u.

De heer Rijsdijk: Dank u wel, voorzitter. De afgelopen maanden heeft het college gewerkt aan het opstellen van een openbaar vervoervisie, een nieuwe poging om de reservering voor de tramtracés geschrapt te krijgen. Er is een duur onderzoeksbureau ingehuurd dat heeft onderzocht wat de beste vorm van ov is voor Ridderkerk voor de korte, middellange en lange termijn. De uitkomst van het onderzoek is niet verrassend: de bus. Stond in het coalitieakkoord niet dat de ondertekenende partijen openbaar vervoer willen over de weg en het water en dat ze geen voorstander zijn van een tram? De Partij van de Arbeid Ridderkerk vindt het belangrijk dat de bereikbaarheid van Ridderkerk ook in de toekomst op peil blijft. Dat kan alleen als we in samenspraak met onze inwoners werk maken van een duurzaam en robuust ov-netwerk, dat alle wijken van Ridderkerk ontsluit, met ook goede verbindingen naar Barendrecht en Dordrecht. Kortom, van een ov-netwerk dat een volwaardig alternatief is voor de auto. Dan over de visie zelf. Op de korte termijn kunnen we ons vinden in de keuze om in te zetten op de bus. In het busnetwerk zijn het makkelijkst aanpassingen te doen, maar de bus is de afgelopen jaren ook bezuinigingsgevoelig gebleken. Op de langere termijn zien we daarom graag dat gericht wordt ingezet op een lightrailverbinding over de Rotterdamseweg met een gedegen busnetwerk. Als het in gemeenten als Lansingerland, Pijnacker en Nootdorp kan, waarom dan niet in Ridderkerk? Met de lobby vanuit de Drechtsteden voor een lightrailverbinding naar Rotterdam, liggen hier volop kansen voor Ridderkerk. Het college houdt de mogelijkheid voor een lightrailverbinding weliswaar nadrukkelijk open, maar neemt op dit punt verder een afwachtende houding aan. Vraag aan de wethouder: bent u bereid om de kansen die er liggen actief te benutten en daarom deze visie ook tijdig te evalueren, bijvoorbeeld op een middellange termijn, om te voorkomen dat Ridderkerk straks weer achter de feiten aanloopt? Versterking van het busnetwerk is alleen zinvol als er daadwerkelijk vrije busbanen komen, anders wordt het voor de bus met de snel dichtslubbende snelwegen om ons heen, achteraan aansluiten in de file en dan komt het busje niet meer zo. Goed ov is ook comfortabel ov, dat is meer dan alleen het vervangen van de huidige bussen, maar betekent ook dat de bussen mensen snel van a naar b brengen, regelmatig rijden, toegankelijk zijn voor ouderen en mensen met een beperking en dat het aantal overstappen tot een minimum wordt beperkt. Een overstap betekent vaak wachten op een tochtige plek, of op een plek die mensen met name 's avonds als onveilig kunnen ervaren, zoals Zuidplein of Kralingse Zoom. Het is daarom een gemiste kans dat de mogelijkheid van een rechtstreekse busverbinding naar Rotterdam Centraal niet wordt onderzocht. Laten we bij aanpassingen in het ov-netwerk ook kijken naar wat goed is en dat behouden. Bus 144 ontsluit bijna alle wijken van Ridderkerk en bus 146 is de snelste lijn van Ridderkerk. Leidt deze bus daarom niet om langs Lombardijen, met een aanmerkelijk langere reistijd tot gevolg. Dat verleidt mensen niet om met het ov te reizen, maar jaagt ze juist de auto in. Ik ga afronden. Het mag duidelijk zijn dat de Partij van de Arbeid Ridderkerk kritisch is over deze ov-visie en dat we gedeeltelijk andere keuzes zouden maken. Positief is dat de wethouder bij het opstellen van de visie nadrukkelijk de samenwerking met de regio heeft gezocht. Ridderkerk

heeft te lang naar de eigen navel gestaard. En dat in feite niet langer wordt ingezet op het opheffen van de reservering van het tramtracé, maar op het verplaatsen daarvan naar de Rotterdamseweg voor een mogelijke lightrailverbinding. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. Mijnheer Rottier, SGP.

De heer Rottier: Dank u wel, voorzitter. Voorzitter, ik wil, waarschijnlijk helemaal ten overvloede, nog eens zeggen dat wij voor goed openbaar vervoer zijn en dat dat volgens ons inhoudt frequente en directe verbindingen met Zuidplein en Kralingse Zoom, aangevuld met een transferium of, zo u wilt, een opgewaardeerde bushalte bij Beverwaard-Zuid om voor de Ridderkerkers die daar behoefte aan hebben een directe verbinding met Rotterdam-Centrum tot stand te brengen. Dan hoeft er geen lijn van honderd miljoen aangelegd te worden, die geen meerwaarde heeft. Voorzitter, deze zinnen zijn uitgesproken in de raadsvergadering van juni 2008, door onze SGP-fractievoorzitter Arie den Ouden. Inmiddels is het 2019 en nog steeds is het onderwerp actueel, zij het dat het transferium intussen een feit is. En de SGP kan nog steeds dezelfde standpunten inbrengen over hoogwaardig openbaar vervoer, iets wat niet alle partijen in deze raad kunnen nazeggen. Vanavond valt er opnieuw te kiezen. De keuze is uit drie ov-concepten: tram, lightrail of HOV-bus. De conclusie van de visie is dat de HOV-bus de beste keuze is. Eigenlijk is die keuze best logisch. Waarom zou je anders kiezen? Waarom geen tram? Voorstanders van de tram kiezen voor verstedelijking van Ridderkerk, waarbij het dorps karakter verloren gaat en de groene gebieden om Ridderkerk heen op de tocht komen te staan. Een tram wordt immers alleen rendabel bij hoge reizigersaantallen. En de huishoudschool en kerkgebouwen langs de Koninginneweg moeten worden afgebroken. De tram gaat ook ten koste van de busverbindingen in de wijken. Het onderliggende busnet gaat dan verdwijnen. Niet doen dus, zo'n tram.

De voorzitter: Mijnheer Van der Spoel, mijnheer Van der Spoel, VVD.

De heer Van der Spoel: Waarop baseert de SGP de stellingname dat als er een tram komt, dus de onderliggende buslijnen gaan vervallen?

De voorzitter: Mijnheer Rottier.

De heer Rottier: Als er nog tijd overblijft na mijn bijdrage zal ik daarop ingaan. Zo ongeveer hetzelfde geldt voor een lightrail, zij het dat die dan nog meer ruimte vraagt, nog hogere reizigersaantallen nodig heeft en dus nog meer verstedelijking. De aanleg kost meer dan 350 miljoen euro. Om het in perspectief te plaatsen: met de verwachte opbrengst van de aandelen van Eneco kun je nog maar tien procent aanleggen. De keuze voor een bus is realistisch. Hiermee is immers het hoogste aantal arbeidsplaatsen en inwoners bereikbaar binnen de in de MRDH gehanteerde norm van dertig en 45 minuten, veel meer dan bij een lightrail en tram. Er zijn zelfs twee HOV-busroutes naast elkaar mogelijk, met precies de bestemmingen zoals onze fractievoorzitter in 2008 ze heeft voorgesteld. Dat sluit ook aan op de ov-visie van Rotterdam en de Drechtsteden. Tegelijkertijd kan in de toekomst worden ingespeeld op de verwachte ontwikkelingen in Rotterdam en kan de route eventueel worden aangepast. De bedoeling is dat de oude lijn, de spoorlijn naar Rotterdam, een metrofrequentie krijgt van twaalf maal per uur. Zo nodig kan de HOV-busverbinding dan worden verlegd naar het toekomstige NS-station Stadionpark, dat volgens de ov-visie van Rotterdam waarschijnlijk ook een intercitystation wordt. De SGP ziet dan ook geen enkele reden om het tramtracé door Ridderkerk te handhaven en stemt in met het verzoek om de provincie te vragen dit tracé te schrappen. Hoe eerder, hoe liever, zodat we verder kunnen met de Ridderkerkse bouwplannen en behouden van historische gebouwen. Ook steunen we het voorstel om vooruitlopend alvast een investeringskrediet van 100.00 euro ter beschikking te stellen, om daarmee richting de provincie onze goede wil te tonen om daadwerkelijk goede voorzieningen

voor de HOV-bus te realiseren. De SGP legt nog wel even de vinger bij de komende variantenstudie. Het is voor de SGP nog geen uitgemaakte zaak wat de beste HOV-route naar Zuidplein is. Enerzijds is de huidige route van lijn 146 door Nieuw Reijerwaard het kortste en ontleent deze buslijn mede hieraan zijn populariteit. Anderzijds kan het samenvoegen van lijnen en bestemmingen via station Lombardijen leiden tot een hogere frequentie, met meer bestemmingen en overstapmogelijkheden. Graag zien we alle mogelijkheden goed uitgewerkt, met daarbij een evenwichtige afweging van alle argumenten. Daarbij dient ook rekening te worden gehouden met toekomstige ontwikkelingen in het ov van Rotterdam. Voorzitter, ik begon met een citaat van ongeveer tien jaar geleden, om aan te tonen dat er al lang over het hoogwaardig ov wordt gediscussieerd. De SGP wil ...

De voorzitter: Wilt u afronden?

De heer Rottier: Laatste twee zinnen. De SGP wil niet nog eens opnieuw tien jaar discussie eraan vastknopen. De SGP-fractie ziet ernaar uit dat er op korte termijn daadwerkelijk knopen worden doorgehakt, om te komen tot ontknoping van het tramdossier. Dank u wel.

De voorzitter: Dat waren lange zinnen. Mijnheer Westbroek, partij 18PLUS.

De heer Westbroek: Dank u wel, voorzitter. Voor ons ligt een visie waarbij er voor de bus als modaliteit wordt gekozen en waarop wordt ingezet. Het openbaar vervoer is een onderwerp wat de aandacht verdient, op regionaal en lokaal niveau. Het openbaar vervoer is immers belangrijk voor iedereen. Voorzitter, wij kiezen vanavond voor het verder uitwerken van de HOV-busvariant en kijken uit naar het vervolg, de variantenstudie. Dat is waar het gaat gebeuren. Binnen partij 18PLUS zijn er ook genoeg mensen die veel ov-ervaring hebben opgedaan in de jaren en wij denken graag mee met het college in het verdere traject om het openbaar vervoer te verbeteren in Ridderkerk. Wat ons betreft zo snel mogelijk aan de slag hiermee.

De voorzitter: Mijnheer Kooijman, ChristenUnie.

De heer Kooijman: Voorzitter, dank u wel. Ik had mijn bijdrage als eerste zin: de ChristenUnie kiest vanavond voor de snelle variant, maar ik weet niet of ik partij 18PLUS ga verbeteren. Want ik bedoelde niet op de trein, tram of bus, maar op mijn bijdrage. Maar goed, ik denk dat 18PLUS eerder bij het eindstation is. De voorliggende HOV-visie straalt realisme uit voor de korte termijn en biedt perspectief voor de langere termijn. Daarmee worden het geen grote en wellicht onbereikbare vergezichten, maar levert het bereikbare doelen. Dat past in deze situatie, zeker ook met de onzekerheid rond het Stadionpark. We gaan ervan uit dat deze visie ook houvast biedt om het gesprek met de provincie aan te gaan over het opheffen van de ruimtereservering voor de tram. De ChristenUnie wil net als een aantal andere fracties ook al genoemd hebben, buslijn 146 een directe en korte verbinding laten houden met Zuidplein. Een mogelijke verplaatsing van deze lijn, naar de route via Lombardijen past wat ons betreft niet in de ambities die dit college uitstraalt met een snelle verbinding naar overstaplocaties. Voor veel Ridderkerkers is Zuidplein een belangrijke bestemming, of overstap richting Rotterdam-Centrum. Tel daarbij op een ontwikkeling van een duurzaam bedrijventerrein, dan moeten we daar zeker deze bus niet weghalen. Als er een knelpunt ontstaat, zou het de ambitie moeten zijn om die knelpunten op te lossen en niet om de bus om te laten rijden. Graag een reactie hierop van de wethouder. We zien uit naar de variantenstudie, maar vooral ook naar het mobiliteitsplan, waar de integratie moet gaan plaatsvinden tussen alle modaliteiten. Dan pas zal blijken op welke wijze deze HOV-visie complementair is aan het fietsnetwerk, de routes voor voetgangers en de overstappunten op andere vormen van openbaar vervoer. Naast het vaststellen van de visie, wordt ook een investeringskrediet gevraagd. Ons is in de commissie nog niet helemaal scherp geworden voor welke maatregelen en op welk moment dit geld zal

worden ingezet. We willen hier vanavond graag nogmaals uitleg over van de wethouder. Tot zover, voorzitter, we zijn alweer bij het eindpunt van mijn bijdrage.

De voorzitter: Ja, maar u was niet sneller. Mijnheer Franzen, Echt voor Ridderkerk.

De heer Franzen: Ja, dank, voorzitter. Afgelopen maanden zagen we een wethouder die in beweging was, een wethouder die vol energie de zaken in beweging zette en kritiek op raadsvoorstellen ter harte heeft genomen. Het mooie resultaat ligt voor ons: een goed raadsvoorstel met een uitstekende onderbouwing. Dit zijn voorstellen die we als fractie graag steunen en met plezier verdedigen in deze raad. Tot zover de complimenten voor deze gedreven wethouder. Door naar de volgende halte, het voorstel zelf. EVR wil niet dat er in Ridderkerk gesloopt gaat worden om een route voor een HOV-bus mogelijk te maken. Voor flexibel en snel openbaar vervoer mogen geen cultuurhistorische panden, verenigingsgebouwen of sportvelden worden opgeofferd. In dit voorstel staat dat klip en klaar, dat het college wil dat de ruimteclaim van de tram verdwijnt, zodat weer geïnvesteerd kan worden in deze waardevolle gebouwen, die niet alleen in cultuurhistorisch opzicht waardevol zijn, maar vooral ook in sociaal opzicht. Wat EvR betreft een zeer goede ontwikkeling. Uit het rapport blijkt ook dat als we voor een tram of lightrail kiezen, er veel bestaande bushaltes vervallen. De exploitatie van de HOV-bus is namelijk goedkoper dan een tram en daardoor blijft geld over om ook buslijnen van wijk naar wijk te behouden. Door nu in te zetten op flexibele en snelle bussen, blijven reguliere buslijnen zoveel mogelijk behouden. Reguliere buslijnen zijn een noodzakelijke schakel tussen HOV-vervoer en vervoer op maat, zeker in een vergrijzende gemeente waar in de nabije toekomst steeds meer ouderen de auto moeten laten staan. Volgens het college moeten we als gemeente aan de provincie laten zien dat we openbaar vervoer serieus nemen. Daarom is een ton nodig voor investeringen rondom bestaande bushaltes. Daarmee worden deze haltes veiliger gemaakt, fietsparkeren wordt gemakkelijker. Wellicht kan de wethouder intern ook laten uitzoeken of het toevoegen van standplaatsen voor deelauto's, scooters en elektrische deelfietsen bij de drukste haltes effectief kan zijn. Hetzelfde geldt voor oplaadpunten voor elektrische auto's. Tot zover, dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. Mijnheer Van der Spoel, VVD.

De heer Van der Spoel: Dank u wel, voorzitter. De VVD Ridderkerk neemt kennis van de HOV-visie, maar zal niet instemmen met de uitkomsten en met de andere punten uit het raadsvoorstel. Zoals in de commissie reeds door ons aangegeven is, blijkt uit de tekst dat het hoofddoel het schrappen van de reservering van de Ridderkerklijn uit de provinciale plannen is. Helaas gaat het dus niet om het inzetten op het beste HOV voor alle Ridderkerkse inwoners. De onderbouwing van deze visie heeft er dan ook alle schijn van dat deze volledig gericht is om de bus als beste openbaar vervoer uit de bus te laten komen. Opmerkelijk is dat de wethouder in de commissievergadering heeft aangegeven dat bij een HOV-bus alle parallelle lijnen en het onderliggende busvervoer in stand blijven, terwijl direct aangegeven wordt dat dit bij een tram niet het geval is. Er is niet duidelijk gemaakt waarom dat dan zo is. Een gelijk speelveld tussen bus en tram lijkt dan ook het liefst onmogelijk gemaakt te worden. Dit zien we ook terug bij het vergelijken van snelheden tussen tram en bus. Bij de snelheid van bus wordt de benodigde overstappen maar weggemoffeld. Bij verder doorvragen blijkt dat de MRDH noch voor de HOV-bus, noch voor het onderliggend busvervoer de garantie geeft dat hieraan gedurende meerdere jaren niet getornd wordt. Hier gaat men dus uit van aannames, omdat dit beter uitkomt bij de eindconclusie, terwijl we allemaal het nog dit jaar schrappen van busdiensten nog scherp op ons netvlies hebben staan. Er is sec gekeken naar het vervoer van mensen in de economische context van werk, beroepsbevolking, arbeidsplaatsen enzovoort. Naar de bijkomende vervoersbewegingen op sociaal-maatschappelijk gebied, zoals het vervoer van studenten, wordt in de studie echter niet gekeken. Voor het

gemak wordt ook het feit dat een HOV-verbinding van en naar Ridderkerk ook meer vervoersbeweging in Rotterdam zal opleveren en dus daar ook inkomsten zal genereren, buiten beschouwing gelaten. Een opgewaardeerde bussneldienst, die ook nog eens om gaat rijden via Lombardijen, kan moeilijk het predicaat HOV verdienen. Het feit dat het college aangeeft dat op de lange termijn lightrail wellicht de beste oplossing is, toont de twijfel bij het college of de HOV-bus op de langere termijn wel de juiste oplossing is. De volgende retorische vragen tonen de terechte terughoudendheid van de VVD Ridderkerk over deze visie aan. Is het niet opmerkelijk dat de twee grootste belanghebbenden en financiers van het onderzoek, die beide om uiteenlopende redenen tegen tram zijn, nu uitkomen op HOV-bus als best optie? Dat de Drechtsteden worden genoemd om de breedte van de visie aan te tonen is mooi, maar waarom is daar feitelijk in deze visie nauwelijks iets van terug te vinden? Is het niet raar om de raad een ton beschikbaar te laten stellen voor ketenvoorzieningen, terwijl men nog niet eens concreet weet waar dat geld aan uitgegeven gaat worden? Denkt dit college serieus dat de provincie overtuigd wordt met een bedrag van honderd duizend euro dat wij bereid zijn die busvoorziening te investeren en daardoor het tramtracé laat vervallen? Waarschijnlijk is men eerder verbijsterd dat de gemeenteraad zomaar een ton ter beschikking stelt, terwijl er nog van alles onderzocht moet worden. Afrondend, de VVD is graag bereid te kijken naar de beste HOV-verbinding op de korte, middellange en lange termijn. Echter, gelet op bovengenoemde zaken, zijn wij geenszins ervan overtuigd dat de HOV-bus daarvoor de beste oplossing is.

De voorzitter: Mijnheer Rottier.

De heer Rottier: Dank u wel, voorzitter. In het begin van de bijdrage heeft de heer Van der Spoel gezegd dat het eigenlijk een inferieure studie is, er zou van alles niet aan deugen. Hoe kan het dan, als dat zo is, dat als ik de ov-visie van Rotterdam lees, die uit januari 2018 is, dat ik daar gewoon ook in lees dat er twee HOV-verbindingen komen met Ridderkerk? Die studie is veel eerder uitgevoerd, zegt u dan ook dat die studies niet deugen? Want in de commissie hoorde ik dat dat juist zulke goede studies waren.

De voorzitter: Mijnheer Van der Spoel.

De heer Van der Spoel: Voorzitter, ik doe nu net zo flauw als de heer Rottier, ik maak eerst mijn bijdrage af en dan kan hij een keer een antwoord verwachten. Zoals gezegd, de VVD is er geenszins van overtuigd dat de HOV-bus daarvoor de beste oplossing is. Jammer dat deze laatste kans op een railverbinding niet benut wordt, zeker ook gelet op alle positieve ontwikkelingen, de Partij van de Arbeid had het er ook al over, die we vooral in de regio Haaglanden zien. Zoals het college zelf aangeeft in het stuk, de tram is een toekomstvaste oplossing. Bij bus durft men dat niet zo aan te geven. Kortom, wij zullen niet instemmen met het voorstel, omdat dit naar onze mening een historische vergissing is. En ja, de heer Rottier, onderzoeken kunnen we anders interpreteren. Er zijn zelfs in Rotterdam, schijnt er een motie aan de orde te komen die onderzoekt of, nu er toch een verbinding komt, richting de Esch, om dan gelijk ook maar een metro, voor uw beleving, een railverbinding, daarbij in mee te nemen. En met onderzoeken, u weet vast nog met Nieuw Reijerwaard, de derde ontsluiting was bij aanleg in eerste instantie totaal niet noodzakelijk, totdat Rotterdam en Barendrecht vonden dat het toch wel noodzakelijk was en hetzelfde bureau wat het eerste onderzoek gedaan heeft, kwam in het tweede onderzoek tot de conclusie dat het toch wel zeer wenselijk was, dus ja, onderzoeken moet je zeer kritisch lezen. En nogmaals, een tram is een toekomstvaste verbinding, een bus geenszins. Dank u wel voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel. Mijnheer Ros, GroenLinks.

De heer Ros: Dank u wel, voorzitter. Ridderkerk is onderdeel van een dynamische en grootstedelijke regio. Daarbij past een grootstedelijk openbaar vervoerssysteem, met snelle en directe verbindingen. Met Rotterdam CS als één van de belangrijkste vervoerknooppunten van Nederland. Een logische visie, die Ridderkerk van harte ondersteunt, is om CS direct te verbinden. En diverse fracties in deze raad draaiden met hun mening op dit gebied. CDA, Leefbaar Ridderkerk, ChristenUnie, eerder voorstander van een directe railverbinding naar Rotterdam en nu weer niet. In de regio Rotterdam ...

De voorzitter: Mijnheer Kooijman.

De heer Kooijman: Voorzitter, mag ik daar even een kleine correctie op doen? De ChristenUnie had voorstander geweest van een snelle verbinding naar Rotterdam-Centrum.

De voorzitter: De heer Ros.

De heer Ros: Ik ben wel benieuwd hoe de ChristenUnie deze directe snelle verbinding dan ziet. In de regio Rotterdam en Drechtsteden hebben ze wel begrepen dat snelle en directe railverbindingen de toekomst zijn. De ambities zijn torenhoog. Barendrecht, Dordrecht, Zwijndrecht, Sliedrecht, ze willen een metro, want dat is de toekomst. Maar voorzitter, de Ridderkerkse ambities mogen er ook zijn. Wij, als Ridderkerk zetten in om de bussen een nieuw kleurtje te geven. Van RET-grijs naar R-net-rood. Kijk, dan hebben we het over ambitie. En dat wil ik niet bagatelliseren, voorzitter. Laatste weken heeft GroenLinks lijnen met elkaar vergeleken en als één van de weinig mensen in de raad denk ik dat ik elke dag met de bus rijd, maar een conclusie is: de bus wordt niet sneller wanneer je deze rood verft. Maar ik wil toch een neveneffect noemen wat je toch wel merkt. Net, een anderhalf uur geleden, zat ik in de bus en dan stond ik in zo'n mooie vervuilende HOV-rode bus, voor de Brienoord en naast me stond zo'n grijze RET-bus. En dan merk je het verschil hoor, voorzitter. Die jaloerse blikken richting mijn Ferrarirode bus, nah, ik weet wel wat ze dachten. Ik dacht nog, die arme mensen uit de buurgemeenten. Die krijgen straks een metrootje, tot twaalf keer per uur, dat ze in een mum van tijd naar Centraal Station brengt, maar ze hebben geen rode bus. Voorzitter, misschien ben ik een beetje cynisch en moet ik het college toch een compliment maken. Waar de Drechtsteden en Rotterdam richting de MRDH en de provincie met miljoenen kostende lightrailambities komen, is onze wethouder al tevreden met een Gamma-cadeaubon voor een paar blikken rode verf. Dank u wel.

De voorzitter: Mijnheer Breeman, CDA.

De heer Breeman: Dank u wel, voorzitter. In onze huidige samenleving spelen tijd en efficiency een steeds belangrijker rol. HOV wordt hiermee tot ook één van de belangrijkste vervoerfactoren om snel en comfortabel te kunnen reizen binnen onze regio. Wij delen ook de conclusie van de optie tramverbindingen Ridderkerk, een doelmatig vervoersmiddel binnen grote steden. Echter geeft het onvoldoende ondersteuning in snelheid op langere trajecten. Lightrail zou naar onze mening op termijn het meest ideale uitgangspunt kunnen zijn. Het voldoet aan veel belangrijke criteria, zoals een hoge snelheid, door het gebruik van het eigen spoor. Binnen het toekomstbeeld zien wij dit als de meest efficiënte oplossing, doordat hiermee een groot aantal steden en gemeenten doelmatig met elkaar kunnen worden verbonden en het uiteindelijk de oplossing zou moeten zijn op het toenemende fileleed in de Randstad. Wij realiseren ons dat hieraan een enorme investering ten grondslag ligt in een gebied dat nog onvoldoende verstedelijkt is. Voor de middellange termijn delen wij de visie van de wethouder dat de HOV-variant met busverbindingen de meest doelmatige optimale oplossing voor onze gemeente is. Gelet op onze geografische ligging kan Ridderkerk zich inzetten op vooral frequente en snelle verbindingen naar onder andere Ridderkerk. De inzet van snelheid, bereikbaarheid en comfort moet dan ook de stimulans zijn om de reiziger in het HOV te krijgen. We hebben echter een aantal

aspecten die we niet onderbelicht willen laten. De hedendaagse buslijn 146 is in zijn huidige vorm een snelle verbinding van en naar Rotterdam. Wij zijn ook voorstander voor het behoud van deze bestaande frequentie en verbinding via de verbindingsweg. Het mogelijk inrichten van een vrije busbaan naar de IJsselmondse knoop zou de snelheid voor de toekomst verder kunnen garanderen, ook voor de ziekenauto's en brandweer is een vrije doorgang van en naar Ridderkerk van levensbelang. Gelet op verdere ontwikkeling van het bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard, zou tevens het behoud van deze opstapplaats aan de Verbindingsweg voor de hand kunnen zijn. Om onze inwoners de maximale reizigersflexibiliteit te verschaffen binnen het HOV zouden wij graag een verbinding willen zien tussen de opstapplaatsen bij de Waterbus voor het zogenaamde personenvervoer over water en tevens een hoge frequentiebusverbinding naar de stations in Barendrecht, voor verdere overstap met trein, naar Dordrecht of naar Rotterdam. Met deze HOV-visie voor onze gemeente hopen wij van harte dat dit een voldoende ontwikkeld en aannemelijk plan voor de provincie is, waarmee de claim van het tramtracé zo spoedig mogelijk kan worden opgeheven. Tot slot, voorzitter, zien wij uit naar de komende HOV-variantenstudie van september aanstaande, waarin wij verder kunnen ingaan op de uitwerking van solide en toekomstbestendig vervoersplan voor ons Ridderkerk. Dank u wel.

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

Mevrouw Van Nes-de Man: Dank u, voorzitter. Burger op 1 stemt ... O, wacht even, verkeerde agendapunt. Eerst je bril en dan lezen hè. In de commissie heeft Burger op 1 vragen gesteld over de ov- en spooragenda Drechtsteden en het aansluiten daarbij. In de reactie daarop kregen wij niet de indruk dat dit het geval was. De stukken doornemend komen we enige vorm van aansluiting ook niet tegen. De tram, lightrail en bus stoppen in de visie bij P&R Oudelande. Dit getuigt niet van enige visie, in onze ogen. Wij zien dit dan ook als een gemiste kans voor het bureau wat de onderzoeken heeft gedaan en de plannen heeft opgesteld. Zij waren aan zet, zowel voor het plan binnen de Drechtsteden van 2017 als de visie, zoals wij die nu op onze agenda hebben staan. Het inzetten op HOV-bussen is een stap die op zeer korte termijn gezet kan worden en goed is, althans, dat hopen we, maar zeker niet voor de middellange en de lange termijn. Als we echt HOV in Ridderkerk willen, en Ridderkerkers uit de auto willen krijgen, zullen we in moeten zetten op bijvoorbeeld een lightrail van Sliedrecht, via Ridderkerk naar Rotterdam Stadionplein. Dit kan er dan ook aan bijdragen dat de brug van Krimpen naar Ridderkerk een minder aantrekkelijke optie wordt en zo geschrapt wordt. De technische bijdrage rammelt. Om aan passagiers te komen, gaat men uit van inwoners van Bolnes-Zuid en Nieuw Reijerwaard. Het laatste spreekt ons bijzonder aan, maar dat is u niet onbekend. Het deel wat voor bedrijventerrein bestemd is. De basis van dit plan is dus dun. Wij zijn dan ook niet overtuigd dat deze visie de provincie zal besluiten tot het schrappen van de ruimteclaim voor de tram, wat wij zeer zouden betreuren, want oude panden schreeuwen bijna om een nieuwe bestemming en een grondige renovatie. Dank u.

De voorzitter: Dank u wel. Mevrouw Fräser, D66.

Mevrouw Fräser: Dank u, voorzitter. D66 is voorstander van goed openbaar vervoer. Dat houdt wat ons betreft in: betrouwbaar, frequent, duurzaam en veilig openbaar vervoer, waardoor het ov een gelijkwaardig alternatief wordt voor de auto. Het doel is wat ons betreft belangrijker dan de middelen en D66 wil alle initiatieven die hieraan een bijdrage leveren, steunen. Maar, D66 heeft sterk de indruk dat er bij voorliggend of onderliggend onderzoek, sterk naar een bepaald wenselijk onderzoeksresultaat is geredeneerd. Daarnaast, voorzitter is goed openbaar vervoer meer dan een verzameling lijnen. In het systeem dat veel meer dan in het onderzoek is gedaan, dat in samenhang moet worden bekeken. Ook dit missen wij dus in dit rapport. Voorzitter, ik hou het heel kort. De raad wordt gevraagd in te stemmen met de uitkomsten van deze HOV-

ontwikkelvisie. Op basis van dit rapport is het onmogelijk tot een weloverwogen beslissing te komen. Wij stemmen om die reden dan ook niet in. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. Mevrouw Kayadoe, Leefbaar Ridderkerk.

Mevrouw Kayadoe: Dank u wel, voorzitter. Jarenlang houdt de claim van het tramtracé Ridderkerk al in een houdgreep. Stilstand is achteruitgang op de ontwikkeling van gronden en onderhoud aan bestaande gebouwen is in deze claim Ridderkerk ook letterlijk van toepassing. Leefbaar Ridderkerk is van mening dat een goed hoogwaardig openbaar vervoersplan hoge prioriteit heeft. Het ontwikkelvisierapport HOV maakt in ieder geval weer eens duidelijk dat een tram niet de ultieme oplossing is voor Ridderkerk. Criticasters zullen ongetwijfeld roepen dat deze ontwikkelvisie toegeschreven is op hoogwaardig openbaar vervoer per bus. Met een beetje simpel boerenverstand kan eenieder wel bedenken dat het aanleggen van tram of lightrail vele malen minder flexibel is dan het gebruik van bussen. Dan hebben we het nog niet eens over de kosten van het aanleggen van railverbindingen. Leefbaar Ridderkerk is dan ook vóór verdere uitwerking van de visie met de busvariant. We zijn er ook ons van bewust dat hoogwaardig openbaar vervoer veel beter dient te worden ingeregeld. Samenwerking met de vervoersautoriteit Drechtsteden zou tot betere bediening van de zogenaamde dikkere lijnen moeten kunnen leiden. Elke Ridderkerker die gebruik maakt van het openbaar vervoer vanuit Ridderkerk, weet dat dit niet optimaal nu is ingeregeld. En dan drukken wij ons als Leefbaar Ridderkerk nog voorzichtig uit. Voor onze jongeren, wanneer zij studeren in Rotterdam, is het, wanneer zij een avondcollege dienen te volgen, bijna een onmogelijke opgave om terug te keren in het Ridderkerkse. Dat moet toch echt anders kunnen. De aansluitingen met de wijken Oostendam en Rijsoord zijn helemaal dramatisch. Daar hoeven we geen doekjes om te winden. De aansluiting naar Barendrecht laat ook veel te wensen over. Tevens zijn er in de toekomst nog veel ontwikkelingen te verwachten. Er liggen nog veel kansen in de Metropoolregio, waar volop aan gewerkt kan worden, onder andere ontwikkelingen die te verwachten zijn voor Nieuw Reijerwaard en Feyenoord City. Een goed hoogwaardig openbaar vervoersnet is dan mede een belangrijke randvoorwaarde. Een visie met betrekking tot hoogwaardig openbaar vervoer, moet nu ook al dit soort mogelijke ontwikkelingen meenemen, ontwikkelingen die inpasbaar moeten zijn, flexibel en dus op de toekomst voorbereid. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. Dat was de laatste spreker uit de raad, dus we gaan nu de wethouder vragen ons van antwoorden te voorzien. Wethouder Meij.

De heer Meij: Ja, dank u wel, voorzitter. Alle fracties dank voor uw inbreng. We kiezen vanavond, we maken een systeemkeus. Het gaat hier vanavond over HOV-bus, het gaat over de tram en de lightrail en er is gekozen voor de bus. Dat is eigenlijk het allerbelangrijkste, denk ik, als we vanavond naar huis gaan, dat die keus gemaakt is. Er gingen veel vragen nog over de buslijnen. Ik heb met name bus 146 gehoord, die snelle busverbinding via de A15. Kijk, al die vragen die over die lijnen gaan, die zitten eigenlijk allemaal straks in de variantenstudie. Er zijn hier natuurlijk een aantal varianten uitgeschreven, doorgerekend, om het te kunnen vergelijken met de tram en met de lightrail, maar eigenlijk is daar nog heel veel open. Dus ik neem mee wat de raad aangegeven heeft, dat die snelle verbinding belangrijk is, maar je moet ook bedenken, een R-netproduct betekent ook natuurlijk massa. Een gestrekte lijn, met snelle verbindingen, daar moeten ook wel mensen in zitten. Een R-net die snel is, waar relatief weinig mensen in zitten omdat ze net ook een paar andere belangrijke punten missen, dus het zal altijd die balans zijn tussen snel en de frequentie, maar ook inderdaad met voldoende passagiers. Dus die lijn, ik snap het, naar Zuidplein, daar hebben een aantal fracties om gevraagd, niet via Lombardijen. We nemen het mee, maar u moet wel bedenken: er moeten ook voldoende mensen in die bus zitten. Voor ik het vergeet, ik vind het heel belangrijk straks ook bij de variantenstudie,

voorzitter, vooral ook raadsleden die veel van de bus gebruik maken, bevroegd worden op de varianten die nu straks doorgerekend gaan worden. Ik weet van een aantal raadsleden dat ze vaak inderdaad de bus gebruiken. Ik wil die expertise ook gebruiken om vanuit de gebruiker, die mensen die dat rapport gaan schrijven, die variantenstudies gaan onderzoeken, om die echt nog even te testen, van welke zaken spelen er in Ridderkerk? Hoe kun je Slikkerveer, maar ook Bolnes snel verbinden met Rotterdam? Die HOV-visie zet in op buscorridors naar de NS-stations. Naar Lombardijen, naar Barendrecht straks, Zwijndrecht, Dordrecht en eigenlijk zit daar ook het hele spanningsveld met de lightrail. De ov-visie van Dordrecht, waar ook sommige fracties heel positief over zijn, of de ov-visie van Rotterdam, die spreken inderdaad veel over lightrail. Maar ik heb ook al die rapporten nog eens doorgelezen, maar ook daar wordt gesproken over lightrail in de jaren 2030 of later. Dat heeft natuurlijk alles te maken met de verstedelijking. En die komen allemaal langs de oude lijn, dat is de meest waarschijnlijke lijn, dus Dordrecht-Barendrecht-Rotterdam, dat ze inderdaad over de bestaande rails gaan omzetten, naar metrofrequenties, vergelijk het met de Hoekse Lijn. Natuurlijk zijn er ook wensen, van Papendrecht, om binnendoor, via Ridderkerk, maar u moet bedenken, het is niet zo van dat willen we niet. Een lightrail komt pas aan bod als er enorme verstedelijking heeft plaatsgevonden. En die wordt in de hele opgave van Nederland en vooral van Zuid-Holland helemaal gelegd langs de oude lijn. En daar is alles op gericht.

De voorzitter: Mevrouw Van Nes-de Man.

Mevrouw Van Nes-de Man: Ja, dank u voorzitter, als je het rapport leest van Drechtsteden, waar ik het over had, ov- en spooragenda Drechtsteden, daar wordt wel degelijk over een lightrail gesproken van Papendrecht via Ambacht, Ridderkerk meenemend. En zij zijn die optie aan het onderzoeken, zij zijn bezig met Europese subsidies. En u wijst dat af, want u zegt, het wordt alleen maar gepland langs de oude lijn en het spoor via Barendrecht. In mijn beleving klopt dat niet.

De voorzitter: Wethouder.

De heer Meij: Ik heb daar toen ook navraag naar gedaan. Dat zijn inderdaad plannen, die kunnen wij ook opschrijven, maar die zijn gewoon niet realistisch. Die zijn echt niet realistisch. Dus we hebben hier een plan voorgelegd, misschien niet het meest ambitieuze wat je zou kunnen verwachten. We gaan geen dingen opschrijven die eigenlijk toch ook onhaalbaar zijn en zeker de eerste dertig jaar, dan denk ik, moet je het ook niet opschrijven. De hele lijn, de hele ontwikkelingsvisie, is langs de oude lijn, daar komen huizen, daar moeten al die extra inwoners gehuisvest worden en daar moet ov komen, heel goed ov. En als dat daar in voldoende mate is, dan is straks ook een lightrail via die lijn mogelijk. Die oude lijn, dat is nu tweesporig, dat wordt viersporig en dan kan er één reguliere trein op en een metrovariant. Dus dat zijn de plannen, dat zijn de plannen waar nu ook inderdaad over nagedacht wordt aan geld. En natuurlijk, partijen in de steden die u net noemden die hebben het wel genoemd, maar dat zijn eigenlijk gewoon luchtballonnetjes, dat moet u echt van mij aannemen, dat heb ik echt wel doorgevraagd. Dus al die lijnen komen straks in september aan bod als dat hier weer aan uw raad wordt voorgelegd.

De voorzitter: Mijnheer Ros.

De heer Ros: Voorzitter, heeft de wethouder namens Ridderkerk gelobbyd om in Ridderkerk ook een lightrail, misschien ook deels via de oude lijn, of aantakken op de oude lijn, of via de andere wegen, door Ridderkerk te krijgen?

De voorzitter: Wethouder.

De heer Meij: Voorzitter, dank u wel. Misschien moet ik dat punt ook maar even meteen maar oppakken. Een aantal fracties, en dat is ook in de commissie genoemd, hebben gezegd: dit rapport is toegeschreven naar. Als je gaat lobbyen voor een lightrail, dan heb je misschien de lightrail in je hoofd, als je denkt we willen de tram, dan heb je de tram in je hoofd, als je zegt, dit college wil alleen maar de bus, dan hadden we de bus gepromoot. We hebben gewoon aan die twee bureaus gevraagd: wat is de beste ov-verbinding, wat zijn de beste ov-mogelijkheden voor Ridderkerk in de regio? Afgestemd op de ov-visie van de Drechtsteden en van Rotterdam. En dat bureau heeft ze alle twee geschreven. Dus we hebben niet gelobbyd, we hebben gewoon gevraagd wat is mogelijk binnen de mogelijkheden. Wat ik zei, je kunt ook vragen om een space shuttle, of een lightrail via gemeentes met relatief weinig inwoners en weinig verstedelijking, dat heeft dus geen zin.

De voorzitter: Mevrouw Van Nes-de Man.

Mevrouw Van Nes-de Man: Ja, dank u, voorzitter. Wethouder, u geeft aan het beste ov bedacht, door die twee bureaus. Maar als je de lightrail en de tramvariant pakt, dan maken ze allebei een keerlus bij Oudelande om door te gaan en dan is die niet aangesloten op Drechtsteden. Dan is het toch logisch dat dat onrendabel is?

De heer Meij: Nogmaals, die zaken zijn nu uitgezocht, eigenlijk de voor- en nadelen zijn naast elkaar gezet. Er moesten dingen vergeleken worden, je kan niet de tram wel doortrekken en de bus dan weer niet. Dus er is zoveel mogelijk gelijke monniken, gelijke kappen, ook ongeveer dezelfde kosten, want als de één drie, vier keer zo duur wordt als de ander, dan is het ook een irreëel voorstel, dan kan je het wel aannemen, maar dan krijg je vervolgens het geld er niet voor om erin te investeren. Nogmaals, lightrail, en dat vind ik ook best een stap, ook voor Ridderkerk, is niet uitgesloten. Dus rails is ook echt principieel niet uitgesloten, maar alleen als er enorm wordt verstedelijkt. En ik denk dat we juist ook heel erg koesteren, dat Ridderkerk toch nog deels een dorp aan de rivier is en dat wij ... Dus eigenlijk de opdracht is gewoon om met hele snelle bussen naar die goede, snelle NS-stations te komen, daar moet alles op ingezet worden, met inderdaad ook vrije busbanen. Dat even als hoofdlijn en dan komt er dus die variantenstudie en de uitvoeringsprogramma met ook alle kosten. Even een aantal zaken die de fracties genoemd hebben. Ik was blij met de bijdrage van de Partij van de Arbeid. U heeft het over een robuust netwerk, voorzitter. De bus noemt u bezuinigingsgevoelig. Dat klopt, want dat hebben we dus in Rijsoord ook gezien. Ik weet niet hoe die uitdrukking ook weer is, maar inderdaad als er natuurlijk relatief heel weinig mensen gebruik gaan maken, dan houdt het ook een keer op, tenminste voor het klassieke ov. Dus we zijn ook in de MRDH heel erg bezig met dat maatwerk. Er zullen straks ook lijnen zijn, ook nog misschien in de toekomst, ik hoop natuurlijk uiteraard niet, waar zo weinig mensen gebruik van maken dat je een andere oplossing moet kiezen, kleinere bussen en misschien soms met vrijwilligers. Je kunt zeggen een tram, dat hoor ik ook de fractie van de VVD zeggen, is toekomstbestendig, want die ligt er dan. Ja, als je tweehonderd miljoen uitgeeft dan ligt er een tramrails, maar waar gaat die dan naar toe? En er zijn trouwens ook al plannen in het land waar zelfs een tramrail, gewoon ook tram, gewoon wordt stilgezet omdat er te weinig gebruik van wordt gemaakt. Dus we moeten er natuurlijk heel erg op letten dat die buslijnen, met die variantenstudie, op de plekken komen waar ook voldoende mensen komen en ook heel goed zorgen dat in dit geval Rijsoord, dat wat excentrisch ligt, gewoon in beeld blijft, dat die mensen inderdaad ook gewoon goed ov houden. Ik vind wel grappig, voorzitter, ik kwam het vandaag tegen, misschien mag ik het nog even noemen. Ridderkerk heeft ook ooit een tram gehad. In 1900 hadden we een tram langs Rijsoord, waar we het net over hadden. Dat ging niet heel erg goed. Dat ging inderdaad naar Zeeland toe, maakte veel ongelukken. Er zijn ook inderdaad doden gevallen. En ik las, daar moest ik eigenlijk een beetje om lachen, dat mensen in de jaren twintig van de vorige eeuw vroegen of die tram niet vervangen kon worden door een bus, omdat ze dat eigenlijk veel fijner vonden en ook veel flexibeler vonden. Er werd ook weinig gebruik van gemaakt, uiteindelijk is het in de oorlog is die tram door de Duitsers afgeschaft en ook nooit meer, is het inderdaad een

bus geworden. Dus inderdaad, alert zijn bij busverbindingen. U noemt ook vrije busbanen en dat hebben ook meer fracties genoemd, dat is ook inderdaad erg belangrijk. Daar staat ook in het rapport veertig miljoen voor. Dus ook die bus is niet een goedkope oplossing, ook die bus kost gewoon geld om die heel snel te laten rijden. Bijdrage van de SGP. Dat kan de SGP denk ik niet ontzegd worden, dat ze inderdaad consequent zijn. U noemde een aantal uitspraken van uw voormalige fractievoorzitter. De waterbus is echt wel een punt wat bij de SGP ook wel aan bod komt. Consequent inderdaad. U zegt, die variantenstudie wordt belangrijk. Het is niet een uitgemaakte zaak dat de voorliggende route het ook moet worden. Er moet inderdaad een evenwichtige afweging gemaakt worden. 18PLUS kiest ook dadelijk voor de bus. De ChristenUnie had ook een paar vragen. Ook u zegt: een directe verbinding naar het Zuidplein is echt essentieel, maak geen omweg via Lombardijen, het gaat om de snelheid. Ik geef u aan, er moet een balans zijn, maar er wordt ook, u bent niet de enige partij, dus ik neem aan dat dat ook meegenomen wordt in de variantenstudie. En dan het bedrag. Ik snap ook wel de gevoeligheid. De raad heeft natuurlijk budgetrecht. Hier wordt 100.000 euro gevraagd voor op termijn. De reden dat we het hier toch opnemen, heeft eigenlijk twee redenen. Ten eerste, en daar kan de VVD-fractie, heb ik begrepen, anders over denken, maar we willen ook aan de provincie laten zien dat het ons menens is, dat we ook zelf willen investeren in goede haltes, in dit geval. We willen het namelijk reserveren voor fietsparkeren. Daar is het voor bedoeld. We kunnen dat geld pas gaan uitgeven als de variantenstudie duidelijk maakt waar die route precies gaat lopen en waar het ook dan als eerste het hardste nodig is. Maar het is vooral dus een bestuurlijke lijn, aan de provincie en de MRDH laten zien, Ridderkerk staat open voor de regio, wil er ook zelf in investeren. En we gaan het ook investeren, ik denk in 2020, op de goede haltes.

De voorzitter: Mijnheer Van der Spoel.

De heer Van der Spoel: Ja, voorzitter. Eerder is door deze raad, VVD, hoorde daar niet bij, al 70.000 euro, destijds voor bus, middels de kadernota beschikbaar gesteld en desondanks heeft de provincie toch, was niet erg onder de indruk en heeft gewoon vastgehouden aan de reservering van de Ridderkerklijn. Dus waarom nu die ton opeens wel het verschil zou maken, terwijl die 70.000 euro dat destijds niet gedaan heeft, dat verwondert ons.

De voorzitter: Wethouder.

De heer Meij: Ja, dank u, voorzitter. Ik denk dat de provincie toen om veel meer dingen gevraagd heeft, om een concrete uitwerking, een visie en ook zeg maar boter bij de vis, geen plan maken die dan in de la verdwijnt. Daar zijn we nu heel hard mee bezig. Er komt straks nog die variantenstudie. Ik denk dat Ridderkerk er nu alles aan gedaan heeft, aan alle voorwaarden heeft voldaan die de provincie aan de voorkant van ons gevraagd heeft. De provincie heeft er ook trouwens zelf aan meegewerkt. Natuurlijk blijft het politiek altijd spannend of het ook echt gaat gebeuren. Ik ben ervan overtuigd dat we alles gedaan hebben en dat er eigenlijk geen reden is om nu die ruimtereservering op Ridderkerk te houden, want het klemt Ridderkerk, we zijn echt gewoon gegijzeld. Ik heb het als eens eerder verteld, Gemini, Hooftpark, Drievliet, wijk het Zand, we willen zoveel dingen, de kerken, de huishoudschool, we kunnen echt niet langer wachten en ik neem aan dat de provincie daar ook gevoelig voor is.

De voorzitter: Mijnheer Van der Spoel.

De heer Van der Spoel: Voorzitter, de wethouder geeft nu weer aan dat Ridderkerk gegijzeld wordt omdat ontwikkelingen onmogelijk worden gemaakt. Maar de colleges hebben doelbewust de Gemini, Drievliet/Het Zand op de rail, de reservering geprojecteerd om de tram te dwarsbomen. Dat heeft de provincie tijdens de hoorzitting, toen wij dat inbrachten, heeft dat ook gezegd, ja, dat klopt, daar nemen we ook geen genoegen

mee. Dus het is een beetje flauw om nu te zeggen van we worden gegijzeld en de zaak wordt op slot gezet. Nee, het had gewoon door kunnen gaan want als u een paar meter naar achter, naar voren gaat, dan kan die tram er gewoon langs, dus het college heeft doelbewust de tram willen blokkeren. Dat mag, maar geef dat dan nu hier gewoon ook ruiterslijk toe, want de provincie ziet wel duidelijk in dat Ridderkerk op die lijn gezeten heeft.

De voorzitter: Wethouder.

De heer Meij: Dank u, voorzitter.

De voorzitter: Sorry, mijnheer Rijsdijk.

De heer Rijsdijk: Ja, dank u voorzitter, ik heb ook moeite met het woord gegijzeld in dezen. We zijn in Ridderkerk bezig met een hele grote herstructurering van woningen. Er wordt een IAP uitgerold en dan heeft de wethouder het over, ja, dat we gegijzeld worden. Ik ben echt in verwarring.

De heer Meij: Ik wil duidelijk maken dat Ridderkerk gewoon klem zit. En ik ben het niet met u eens, mijnheer Van der Spoel, als u zegt dat het college en ook het vorige college bewust bepaalde zaken een paar meter naar voren heeft gezet om op die manier een tramtracé zeg maar te blokkeren. Ik heb nu in de afgelopen maand van nabij meegemaakt dat we voor al die plekken goed kijken, wat is daar de beste plek voor. Denk alleen maar aan de kerken, daar hebben we nu gesprekken mee, met de huishoudschool, dan zie ik gewoon dat we eigenlijk snel tot een oplossing moeten komen. Er is echt bereidwilligheid om mee te denken, het is echt niet dat we zeggen van we zetten het juist op die lijn, om op die manier de provincie voor het blok te zetten. Helemaal niet. En ik snap ook wel dat de provincie het in het verleden misschien wel gedaan heeft. Ridderkerk was ook misschien niet zo naar buiten gericht. Dat is denk ik veranderd. We zijn, we hebben er ook van geleerd, we hebben nu ook een visie neergelegd die echt Ridderkerk goed bereikbaar maakt, dus ik denk dat de provincie wel te overtuigen is. Voorzitter, de EVR. De heer Franzen, dank voor het compliment. Ik dacht, er komt nog een maar, maar ook dat viel mee, moet ik zeggen, dus. U geeft ook een duidelijk schot voor de boeg, we gaan niet slopen voor een buslijn, dat gaan we ook niet doen, die bus gaat gewoon, dat moet nog uitgezocht worden, maar die gaat gewoon door Ridderkerk. Dus we gaan daar niks voor platgooien. Ook u zegt die snelle bussen in plaats van een lightrail. En u vroeg om die standplaatsen voor deelauto's, deelfietsen en ook voor elektrische auto's. Dat komt allemaal straks in het mobiliteitsplan, daar zit echt wel de accenten ook in, in dit plan en dat gaan we, als dit plan wordt aangenomen en in september hopen we de variantenstudie, dan hopen we in oktober, november met een mobiliteitsplan te komen en daar staan deze punten ook helemaal in.

De voorzitter: Mevrouw Van Nes-de Man.

Mevrouw Van Nes-de Man: Ja, dank u voorzitter. Als ik het goed gelezen heb staat de lijn 146 ook op stapel om een HOV-bus te worden. In mijn beleving is HOV een bus die op een vrije busbaan rijdt. De 146 gaat nu dwars door Drievliet en Ridderkerk heen. Hoe ziet u dat dan?

De heer Meij: Ja, u gaat weer op een lijn. Ik wil daar wel op ingaan, maar ik wil het eigenlijk nu toch, deze keer, bij uitzondering, op de hoofdlijnen houden. Dus dat komt echt in die variantenstudie. Laten we daar dan er goed over discussiëren. De VVD. U zegt, er is niet gekozen voor het beste ov, er is toegeschreven naar. Als ik die rapporten lees, en ik ben ook geen verkeersdeskundige, dan zie ik gewoon dat er heel goed over nagedacht is, dat het ook onderbouwd is. Ik hoor u vooral kritiek hebben op de bus, maar ik hoor u niet de

nadelen die ook voor de nadelen worden genoemd en de tram, die hoor ik u niet noemen. Dus ik ben er gewoon heel erg van overtuigd dat dit een goed onderbouwd plan is, waar ook heel duidelijk gekozen is, met goede motieven, voor de HOV-bus. Dus het is absoluut niet toegeschreven, we hebben ook aan de voorkant geen enkele signaal gegeven welke kant het op moest, want ik weet niet of u voor een heel verstedelijkt Ridderkerk bent waar we allemaal flats gaan bouwen om een lightrail mogelijk te maken. Ik denk dat u dat waarschijnlijk ook niet wil.

De voorzitter: Mijnheer Van der Spoel.

De heer Van der Spoel: Voorzitter, ik hoor weer een hele hoop aannames bij de wethouder, want we gaan dus voor stedelijke. Nogmaals, die lightrail heeft niet alleen vervoerswaarde voor Ridderkerk, maar alles wat ervoor en erna zit, dat telt ook wel degelijk mee. En u wil maar niet loskomen van het punt, welke HOV-verbinding er ook komt, dat zal betekenen dat parallelle lijnen, onderliggende lijnen, ook wellicht compleet anders moeten gaan lopen en dat we dus los daarvan moeten komen en dan is het heel bijzonder dat u zegt, bij de bus-HOV blijft dat allemaal in stand en als de tram komt, gaat dat allemaal verdwijnen. Dat is, vinden wij, inconsequent.

De voorzitter: Mijnheer Rottier.

De heer Rottier: Dank u wel, voorzitter. Ik was gisteravond op een MRDH-bijeenkomst en daar was de directeur van de RET, mijnheer Unck. En toen werd er gevraagd om de metro door te trekken, door het Westland, naar Den Haag. En toen heeft hij ook uitgelegd dat dat niet mogelijk is, omdat er dan te weinig toevoer is. Dus als het nu zelfs daar niet kan, dan is toch wel duidelijk dat gewoon in Ridderkerk er niet voldoende bebouwing en bewoners zijn om dat te voeden? En dat je dan dus enorm moet uitbreiden.

De voorzitter: Mijnheer Van der Spoel.

De heer Van der Spoel: In Haaglanden, zoals benoemd door de Partij van de Arbeid, Lansingerland, Pijnacker, Nootdorp, werkt het wel. Dus u pakt er nu één ding uit, u zegt, ziet u wel, het werkt niet. De Partij van de Arbeid heeft net aangegeven: daar werkt het wel.

De voorzitter: Mijnheer Ros.

De heer Ros: Voorzitter, het Westland is absoluut niet te vergelijken met Ridderkerk. Ridderkerk is onderdeel van een grootstedelijke regio en in het Westland, zitten veel slatelers. Dus ja, dat neemt nu eenmaal iets meer ruimte in.

De voorzitter: Mijnheer Rijsdijk.

De heer Rijsdijk: Ja, dank u, voorzitter. Er staat op internet ook een filmpje van de directeur van de RET waarin hij aangeeft dat lightrail het vervoer is van de toekomst, dat dat breder uitgerold zou moeten worden in de regio en waarin hij ook aangeeft enthousiast te zijn over de lobby van de Drechtsteden. Dank u wel.

De voorzitter: Mijnheer Rottier.

De heer Rottier: Dank u wel, voorzitter. Om op dat laatste dan maar gelijk ook aan te sluiten. Dat klopt, dat hij dat zegt en dan bedoelt hij dus om de oude lijn, de spoorlijn, om daar een lightrail van te maken, dus dat is wat hij bedoelt. Wat betreft die voorbeelden van Lansingerland, van mijnheer Van der Spoel, in Pijnacker zie je

dus juist wat ik bedoel, want daar worden enorm veel woningen gebouwd. Daarom kan dat bestaan. Dus dat is dan de toekomst voor Ridderkerk.

De voorzitter: Mijnheer Kooijman.

De heer Kooijman: Ja, voorzitter, er werd net al door een aantal partijen aangegeven dat het voorbeeld van SGP richting het Westland misschien niet klopte, maar dat kan inderdaad ook gezegd worden van het voorbeeld van Pijnacker en Lansingerland. Als je kijkt wat daar de historie is, de Hofpleinlijn die daar ooit lag en die is omgebouwd en ook de komst van een aantal Vinex-wijken in Lansingerland en Pijnacker. En daar werd die deal gemaakt, van die wijken moeten we dan ontsluiten met goed openbaar vervoer en toen werd er voor een Randstadrail gekozen. En dat is natuurlijk een heel ander aspect dan dat we in Ridderkerk zeggen van nou, wij gaan niet verder verstedelijken, maar wij willen wel die lightrail nu hebben. Voor mij is dat niet ...

De voorzitter: Mijnheer Ros.

De heer Ros: Dank u, voorzitter. Als u mij toestaat, een vraag aan de heer Rottier. Is het zo'n probleem als we langs de Rotterdamseweg een aantal flatjes neerzetten? Ik bedoel, nu is het nou niet het fraaiste deel van Ridderkerk, als je daar doorheen rijdt. Dus, ja, wat is precies het probleem?

De voorzitter: Wat is het probleem, mijnheer Rottier?

De heer Rottier: Ik ben in het algemeen gewend om meer in kansen dan in problemen te denken. U heeft het over een paar flatjes, dat is iets anders dan verstedelijking. Verstedelijking denk ik echt aan het volbouwen en we hebben ook een mooie groene ring rond Ridderkerk en dat is iets wat de SGP niet zou willen.

De voorzitter: Mijnheer Kooijman.

De heer Kooijman: Mag ik een vraag richting de heer Ros stellen? Als hij het heeft over verstedelijking rond de Rotterdamseweg, bedoelt hij dan ook Bolnes-Zuid en de Donckse velden?

De voorzitter: Mijnheer Ros.

De heer Ros: Dank u wel, voorzitter. Volgens mij zijn die niet eens van de gemeente Ridderkerk, maar dat zou eventueel kunnen. We hebben altijd gepleit via de provincie om Bolnes-Zuid helemaal groen te houden en volgens mij is dat ook het beste. Maar als het niet meer te houden is, heb ik liever dat er iets van woningbouw komt dan nog een bedrijfsterrein. Maar in principe zou ik het zoveel mogelijk groen willen houden.

De voorzitter: Mevrouw Van Nes-de Man.

De heer Ros: Verder langs de Rotterdamseweg zijn er heel veel mogelijkheden voor woningbouw.

De voorzitter: Mevrouw Van Nes-de Man.

Mevrouw Van Nes-de Man: Ja, dank u. Gelukkig is er, wat Bolnes-Zuid en ook voor een deel van Nieuw Reijerwaard betreft, al rekening gehouden met woningbouw, want in de technische bijlage staat daar al iets van passagiers komen en gaan ook vanuit, waarbij die gebieden ingekleurd zijn. Dus daar is al in voorzien.

De voorzitter: Mijnheer Rijsdijk. De wethouder heeft het lekker makkelijk zo.

De heer Rijsdijk: Dank u wel, voorzitter. Ik sluit me ook wel aan bij de woorden van de heer Ros, dat daar natuurlijk best iets gebouwd zou kunnen worden. Ik snap het probleem ook niet zo. Er worden langs de rivieroever massaal woontorens gepland, dat vinden we dan allemaal heel normaal. Ik heb zelfs vandaag nog een fractie horen zeggen, laten we er nog meer neerzetten, maar als we het dan over een lightrail hebben en woningen langs de Rotterdamseweg, dan is het ineens een groot probleem. Dank u wel.

De voorzitter: Mijnheer Kooijman.

De heer Kooijman: Ja, voorzitter, het is een mooi debat zo. Ik hoor nu allereerst bij GroenLinks opeens wel een kentering, dat GroenLinks zegt van nou, als het nodig is om flats te bouwen, dan doen we dat gewoon in groengebieden. Dat vind ik echt een bijzondere, zeker ook in de Donckse velden. En ik zou van de Partij van de Arbeid dan ook weleens willen horen, welke specifieke locaties hebben zij dan voor ogen om echt die verstedelijking in Ridderkerk langs de Rotterdamseweg te plaatsen? Want volgens mij hebben we een groot deel, is al bebouwd, daar staan woningen op dit moment. En die kleine stukjes groen, volgens mij willen we die toch ook met zijn allen groen houden?

De voorzitter: Volgens mij gaan we naar de wethouder.

De heer Meij: Ik kan u wel vertellen, voorzitter, dat een paar flatjes absoluut niet voldoende is voor lightrail. Dan praat je echt over tien, vijftien duizend woningen erbij. Dan is Ridderkerk geen Ridderkerk meer, denk ik. Voorzitter, de heer Ros is zijn roeping misgelopen. Dat is meer een stand-up comedian denk ik dan inhoudelijk op dit moment bezig met het ov. Ik heb erom moeten lachen, maar u geeft geen inhoudelijke redenen, dus misschien dat u straks nog vragen heeft, dan wil ik erop ingaan.

De voorzitter: Mijnheer Ros.

De heer Ros: Voorzitter, ik vind dat deze opmerking echt niet kunnen. Ik heb eerst een heel inhoudelijk stuk gemaakt, daarna heb ik het cynisch bedoeld, dat we voor een rood openbaar vervoer gaan in plaats van een grijze bus die er nu is, dat dat weinig toevoeging heeft. Maar ik heb eerst een inhoudelijk stuk willen doen. En u zegt, er zijn geen vragen. Ik heb juist begrepen dat wij geen vragen hier moeten stellen, maar juist onze mening moeten geven en de vragen in de commissies moeten. Dus ik vind dit eigenlijk een hele verkeerde opmerking van de wethouder en ik vind dat echt, ik vind eigenlijk dat u dat zou moeten terugnemen.

De voorzitter: Wethouder.

De heer Meij: Voorzitter, dan neem ik dat terug, uiteraard. U noemde het cynisme, of cynisch. Ik bedoelde het meer, ik moest erom lachen, dat bedoelde ik eigenlijk meer, zo bedoelde ik het. Ik moest erom lachen hoe u dat ingestoken heeft. Volgens mij is uw punt dat er geen snelle bussen zijn. Misschien moet ik er dan op die manier op reageren. Die R-netlijnen, die zijn nog in ontwikkeling. Snelheid, waar u dan vooral op gelet heeft, de afgelopen week, is één van de aspecten, maar het gaat ook over frequentie, het gaat over comfort, het gaat ook over veiligheid en het gaat over veilige, fietsparkeren. Dat zijn allemaal zaken die we bij R-net belangrijk vinden. En een R-netlijn die heeft natuurlijk ook straks vrije busbanen nodig, zeker gezien de toenemende congestie, dus daar, dan spreken we echt over die snelle lijnen. Dus dat is ook voor een heel groot deel toekomstmuziek, dus ik snap dat u met de huidige bus, met alleen dat kleurtje, denkt van wat is dit? Maar het is een ontwikkeling waar de komende jaren verder op inzetten. Maar nogmaals, als ik u, het was niet de bedoeling om vervelend te zijn, maar ik dacht juist niet cynisch, maar ik moest erom lachen, dat was eigenlijk de insteek van mijn verhaal. Mevrouw Fräser is niet blij met deze HOV, vindt het ook niet voldoende. Ik heb

niet echt, misschien dat u in de tweede termijn nog argumenten kunt noemen, die heb ik in ieder geval niet zo direct paraat. Misschien als afsluiting, voorzitter, van de eerste termijn, ik begrijp dat sommige partijen niet de stap willen maken om er voor te zijn, maar ik hoop dat die partijen zich wel realiseren, voorzitter, dat als we deze HOV-visie niet zouden aannemen, dan gebeurt er gewoon helemaal niets. Dan komt er geen geld vanuit de MRDH, vanuit de provincie, dan zijn we terug bij af en ik denk dat we dan echt de rapen gaar zijn, dat we dan echt straks vastlopen. Dank u wel.

De voorzitter: Mijnheer Rijsdijk.

De heer Rijsdijk: Ja, dank u wel voorzitter. Welke garantie hebben we dan nu dat het geld er wel komt? Dank u wel.

De voorzitter: Wethouder.

De heer Meij: Dat gaan we straks zien natuurlijk in die meerjarenbegroting van de MRDH, daar wordt nu ook geld voor gereserveerd. We moeten nu concurreren met allerlei andere gemeentes die natuurlijk ook allemaal plannen hebben. Maar wat ik al net zei, er komt een variantenstudie, toch relatief snel. In, dacht ik, in december hebben we dat uittrekkingsprogramma, waar we de kosten ook zien. En dan zullen we elk jaar stapjes moeten gaan zetten om vrije busbanen, veertig miljoen is niet in één keer natuurlijk zomaar beschikbaar, dus we zullen die tien kilometer vrije busbaan in de loop van de jaren moeten gaan realiseren, ook in samenwerking met de RET, maar ook met Rotterdam. Want ik denk, die vrije busbanen zitten vooral in Rotterdam-Zuid. Volgende week, of over twee weken, heb ik ook gesprekken met de heer Unck, die ook gisteren dat verhaal gehouden heeft binnen de MRDH. Dan gaan we ook kijken, ook de RET wil dus in Rotterdam-Zuid vrije busbanen op plekken waar de bus niet snel opschiet, dus we doen het niet alleen.

De voorzitter: Wij gaan over naar de tweede termijn. Als daar behoefte aan is. Ik kijk even rond. Ik zie wat knikkende bewegingen. Dezelfde volgorde. Mijnheer Rijsdijk, ga uw gang.

De heer Rijsdijk: Ja, dank u wel, voorzitter. Voor mij is toch nog onduidelijk in hoeverre de wethouder nu ook inzet op lightrail. Hij zegt, het zijn proefballonnetjes, het is echt een langetermijnvisie, maar de lobby wordt wel gevoerd en we hebben in Ridderkerk, zeker met het openbaar vervoer, wel een geschiedenis dat we achter de feiten aanlopen. Dus neemt de wethouder ook deel aan overleggen? Zit hij aan tafel, ja, met de Drechtsteden? En is hij ook bereid, als deze visie wordt aangenomen, om op een gegeven moment op de middellange termijn de visie te gaan evalueren? Of is dit tot 2040 in beton gegoten? Ontwikkelingen kunnen heel snel gaan, het Feijenoordstadion is weer een stapje dichterbij en dan zou er best wel een hele grote boost kunnen komen. Vrije busbanen die zijn echt wel essentieel. Je ziet nu al dat met de vollopende snelwegen het sluijverkeer ook in Ridderkerk toeneemt, dus ik zou ook nog wel willen weten, die vrije busbanen, is dat alleen buiten Ridderkerk, of wordt daar ook binnen Ridderkerk, komen daar ook vrije busbanen? Of staan we dan straks nog in de file op de Populierenlaan, de Rijksstraatweg of de Burgemeester De Zeeuwstraat? Dan komen we het dorp nog niet uit. Met die gijzeling heb ik toch wat moeite, dat heb ik ook al aangegeven in de eerste termijn. Er zijn echt heel veel ontwikkelingen in Ridderkerk gaande en volgens mij kijkt het college nu ook juist naar een andere locatie voor de Gemini, omdat die plek helemaal niet zo geschikt is, aan de Rotterdamseweg. Dus ook daar vind ik dat argument niet opgaan. En die bus is de afgelopen jaren, dat blijft hier, daar wordt hier toch wel heel lichtvaardig overheen gestapt, toch wel heel bezuinigingsgevoelig gebleken. Toen de 146 kwam, toen reed hij de hele dag nog om de tien minuten, dat is minder geworden. De 145 is verdwenen, de 143 is op de dag nog maar één keer in het uur gaan rijden, in de spits dan om het halfuur, maar dat was ook de hele dag door het half uur. Dus daar ligt echt wel een uitdaging. We zouden als Ridderkerk ook eens kunnen inzetten op

het vergroten van de koek in plaats van angstvallig de koek houden hoe die is en dat er steeds weer een klein stukje van ons weggekruimeld wordt. Daar wilde ik het bij laten. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel. Mijnheer Rottier.

De heer Rottier: Dank u wel, voorzitter. Ik ben blij dat de wethouder duidelijk heeft gemaakt dat dit goede studies zijn, die hier liggen, die suggestie dat het niet zou deugen, daar hou ik niet van. Ik ben er nog eens helemaal doorheen gekropen en ik vind dat al die drie studies mooi op elkaar aansluiten. De SGP wil zich ook gewoon baseren op de materialen die er liggen en wij zien dat die aansluiting met Rotterdam en Drechtsteden correct is gedaan. EVR begon al tijdens het vragenuur over woningbouw in Bolnes-Zuid en ik heb meer partijen over verstedelijking gehoord, langs de Rotterdamseweg en dergelijke. De SGP die is vooral voor het behoud van het dorpse karakter en tegelijkertijd voor goed, hoogwaardig openbaar vervoer. Daar wou ik het bij laten.

De voorzitter: Dank u wel. Mijnheer Westbroek.

De heer Westbroek: Dank u wel, voorzitter. Ik kom ook nog wel eens op een MRDH-bijeenkomst en het verhaal wat de wethouder zojuist heeft gehouden, dat klinkt heel bekend. En wij steunen het voorstel, zoals al duidelijk was. En wij gaan ook graag in op het aanbod om betrokken te worden bij de variantenstudie en we hopen ook dat er meer raadsleden met ov-ervaring hun input willen geven hiervoor.

De voorzitter: Mijnheer Kooijman.

De heer Kooijman: Ja, dank u wel. In commissieverband hadden wij nog aandacht gevraagd voor de relatie met de Drechtsteden en dan met name Zwijndrecht en Dordrecht. Uit de beantwoording van die vragen bleek dat op dit moment de vervoersstromen van en naar de Drechtsteden nog niet dusdanig zijn dat een directe HOV-verbinding veel autoritten zou kunnen besparen. Maar het verzoek vanuit de ChristenUnie is om deze relatie wel goed te blijven monitoren en we framen Ridderkerk immers vaak als een belangrijke schakel tussen Rotterdam en Dordrecht, volgens mij mogen we dat ook op het openbaar vervoer proberen hoog in het vaandel te houden. Ten aanzien van het investeringskrediet, we begrijpen nu beter het beoogde doel en de reden waarom nu dit krediet wordt gevraagd. Voor nu is dit de boter bij de vis, zoals de wethouder al aangeeft en dat is wat ons betreft nu akkoord, zeker ook als het geld nog uitgegeven wordt nadat we een besluit hebben genomen over de variantenstudie. De discussie ging vanavond voor een deel over de lightrailverbinding en dat dat past bij verdergaande verstedelijking, mogelijk zou kunnen zijn. En de wethouder gaf het al aan. Ik hoorde de VVD noemen het voorbeeld van de oeververbinding waar Rotterdam nu ook al naar kijkt om misschien er een metro overheen te laten lopen. Dat is natuurlijk appels met peren vergelijken, als je dan de Ridderkerkse situatie bekijkt. Want als je kijkt naar de woningbouwopgave die Rotterdam heeft in Hart van Zuid en rond Kralingen en een stadion van ik geloof, wat was het, zestig duizend mensen pal naast die oeververbinding, dan zijn dat wel andere ambities dan dat wij in Ridderkerk volgens mij hebben, met vervoersstromen. Als het gaat over ambities. Ik mis eigenlijk die toch wel bij de VVD, wat zij zelf nu vinden. De de hele bijdrage van vijf minuten, die ging vooral over wat nu zo slecht was aan dit voorstel, maar ik mis dan, wat wil de VVD nu zelf eigenlijk en hoe zien zij nu voor de korte en de middellange termijn en de lange termijn het openbaar vervoer in Ridderkerk?

De voorzitter: Mijnheer Van der Spoel.

De heer Van der Spoel: Voorzitter, al tijdens de verkiezingen hebben we aangegeven dat wat ons betreft dat een railverbinding zou moeten zijn, maar in deze raad komen we niet los van bestaande lijnen. En als u wil

naar een railverbinding, dan zal dat betekenen dat het complete busnet zoals we dat nu kennen, volledig anders ook zal moeten gaan lopen. En als we niet uit de vakjes van nu komen en een onsje meer of een onsje minder, dan gaan we dus voor de lange termijn, gaan we Ridderkerk niet een toekomstbestendig openbaar vervoer geven.

De voorzitter: Mijnheer Kooijman.

De heer Kooijman: Ik hoor de VVD nu zeggen dat het voor de lange termijn geen toekomstbestendig openbaar vervoer is, maar de ChristenUnie kiest ervoor om op korte termijn ook al duidelijk verbeteringen aan te brengen, reële, bereikbare verbeteringen en wat dat betreft is de HOV-bus voor nu denk ik de goede keus. Ik zei net dat ik die ambitie wat miste bij de VVD. Dat geldt overigens ook voor de D66, die wel zegt dat ze ...

De voorzitter: Mijnheer Rijdsijk.

De heer Rijdsijk: Ja, dank u wel, voorzitter. De heer Kooijman zegt dat deze visie voor de korte termijn zeer geschikt is. Dat ben ik absoluut met hem eens. Vindt hij dan ook dat op de middellange of de lange termijn, dat we dan een soort evaluatie moeten doen en dan kijken of deze visie nog passend is? Of blijft u tot 2040 vasthouden aan de bus? Dank u wel.

De voorzitter: Mijnheer Kooijman.

De heer Kooijman: Ja, ik vond al mooi dat u in uw eerste termijn aangaf dat u de wethouder eigenlijk verzocht of die bereid was om op middellange termijn dat te evalueren. Ik denk nou, als u zo'n vertrouwen heeft dat deze wethouder er op middellange termijn nog zit, dat is voor mij helemaal prima. Nee, volgens mij stellen we voor nu een visie vast waarin we voor de korte termijn reële doelen stellen en ook een doorkijkje geven naar de middellange en de lange termijn. En, ik weet niet of u het zelf was, maar ik heb het ergens anders ook gehoord, er zijn heel wat ontwikkelingen gaande, zeker rond Stadionpark bijvoorbeeld, daar moet zo'n visie ook adaptief op kunnen zijn, dus daar moeten we op kunnen inspelen en ik ga er zeker vanuit dat we zo'n visie over misschien vijf jaar of zo nog eens een keertje tegen het licht houden, van is dit nog steeds de juiste visie, moeten we hem bijstellen? En dat geldt wat ons betreft ook voor mogelijke railverbinding, al zal dat wat ons betreft pas op heel lange termijn gaan helpen.

De voorzitter: Mevrouw Van Nes-de Man.

Mevrouw Van Nes-de Man: Ja, dank u, voorzitter. Denkt de heer Kooijman dan niet, als je dit allemaal voor je uitschuift en wacht tot er bij het Stadionplein meer concrete plannen zijn, dat je dan van lieverlee niet meer over een lightrail hier hoeft te beginnen, maar dat je eigenlijk al, als je dat zou willen, dat je daar gewoon vroegtijdig op in moet zetten, in ieder geval de lobby en de geluiden laten horen?

De heer Kooijman: Ja, dat is nou juist het mooie van deze visie, dat daar al wel de stip aan de horizon is gezet, van een mogelijke lightrailverbinding, maar niet dat we inzetten, zoals misschien GroenLinks ook wil, op een lightrailverbinding als de enige oplossing voor Ridderkerk. Nee, we zetten voor nu in op een HOV-bus en ergens zetten we misschien een stip op de horizon van het zou misschien, na verdere verstedelijking ook nog wel eens lightrail kunnen gaan worden. Volgens mij is dat de juiste koers voor nu. Voor ons is de bus of de tram geen doel, laat dat heel helder zijn. Het is een middel. Een middel om snel te komen van a naar b en dat we daar dus niet eerst dertig jaar op moeten wachten. Ik dank u.

De voorzitter: Mijnheer Franzen.

De heer Franzen: Ja, dank, voorzitter. De keuze om een in beton gegoten railverbinding te laten varen, is een juiste. Eerder heb ik gezegd dat met de HOV-verbinding veel normale bushaltes behouden blijven, iets wat met die tram niet het geval is. Maar een ander belangrijk punt is vanavond niet ter sprake gekomen. De bevolkingssamenstelling vergrijsd de komende jaren. Daarmee zullen ook de vervoersbewegingen veranderen. Waar nu weinig mensen opstappen, kunnen in de nabije toekomst juist heel veel mensen opstappen en populaire bushaltes worden. Het is daarom dat een railverbinding die vast ligt, vast ligt in beton, niet een juiste is. EVR zet daarom in op een flexibele en snelle bus en dat is een zeer goede ontwikkeling. De VVD presenteert de provincie ook, net zoals die tramrails, als iets statisch, iets wat niet veranderbaar is. Maar recent zijn er verkiezingen geweest voor de provinciale staten. Nieuwe bestuurders, nieuwe ideeën. Ik denk dat het daarom ook tijd is om nu te kiezen voor een snelle bus. En ik denk dat Den Haag best met ons mee wil bewegen. EVR kiest vanavond voor een bus in ons dorp en kiest ervoor om de tram in de stad te laten. Dank u wel.

De voorzitter: Mijnheer Van der Spoel.

De heer Van der Spoel: Voorzitter, gelukkig hebben we in dit land democratische verkiezingen en dat zal ook gevolgen hebben voor de samenstelling van het provinciale bestuur en dan is het toch opmerkelijk dat de partij die daar de grootste geworden is, een groot voorstander is van het uitbreiden van lightrail. Dit terzijde. De wethouder suggereert aan het eind van zijn ...

De voorzitter: Mijnheer Franzen.

De heer Franzen: Ja, de grootste partij worden zegt niks in een democratie. Als we even naar de burens in Barendrecht kijken, daar zit de grootste partij in de oppositie. Dus het gaat om het idee met het meeste draagvlak en niet omdat de VVD de grootste is.

De heer Van der Spoel: Daar zit de denkfout van de heer Franzen, want VVD is in provinciale staten niet de grootste, dat is een andere partij, dus vandaar het misverstand uwerzijds. De wethouder suggereerde aan het einde van zijn termijn dat we gegijzeld worden door de MRDH, zodat we eigenlijk wel voor bus moeten kiezen en dat wil dus eens te meer niet zeggen dat dit ook de beste oplossing is. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter: Mijnheer Kooijman.

De heer Kooijman: Ja, voorzitter, ik dacht, er komt nog een pleidooi bij de VVD vandaan om toch die lightrail nog nadrukkelijker op te nemen. Een vraag aan de VVD. Als je nu kijkt wat de kosten op dit moment zijn voor de Hoekse lijn, en die nemen alsmaar toe, de oplevering wordt ook steeds maar weer uitgesteld, door allerlei technische problemen, dat is een bestaande spoorlijn die wordt omgebouwd. Hoe reëel verwacht de VVD, dat op het moment dat wij nu zouden inzetten op lightrail, dat op korte termijn er zoveel honderden miljoenen beschikbaar worden gesteld om voor Ridderkerk en misschien nog verder, ik weet niet welke ambities de VVD nog heeft, de lightrail al aan te gaan leggen?

De voorzitter: Mijnheer Van der Spoel.

De heer Van der Spoel: Voorzitter, de ChristenUnie zit weer op het feit, de lightrail zal dan alleen voor Ridderkerk zijn, maar juist zal hij een veel groter gebied en hij zal veel meer vervoersbewegingen elders ook

genereren. En nou juist heeft de CDA-fractie en de VVD-fractie destijds gevraagd: hoe staat het nu met Ridderkerk? En toen is er gezegd, breng alle opties nu eens in beeld, met alle voor- en nadelen, met alle kosten die er zijn en wellicht zouden wij dan iets kunnen betekenen. Nou, die vraag ligt nog steeds open en zolang die openligt, zijn er nog allerlei mogelijkheden.

De voorzitter: Mijnheer Rottier.

De heer Rottier: Voorzitter, richting de heer Van der Spoel. Een nieuwe lightrail langs Ridderkerk zou allerlei nieuw vervoer aantrekken, maar dat is toch helemaal niet realistisch? Als er nu ingezet wordt op een lightrail langs de oude lijn, dan is het toch niet denkbaar dat er nog een parallellijntje komt? Echt alles wordt daarop gericht.

De voorzitter: Mijnheer Kooijman.

De heer Kooijman: Ja, ik zou toch nog wel van de VVD een antwoord willen op mijn vraag hoe reëel de VVD het acht, en ik heb niet gezegd dat het een lightrail voor alleen Ridderkerk gezegd, want ik heb zelf gezegd, misschien ...

De voorzitter: Nou ja, die vraag had u al gesteld ...

De heer Kooijman: Ik zou heel graag een antwoord willen, is het reëel om die kosten ...

De voorzitter: Ik kom vanzelf terug bij mijnheer Van der Spoel, dat was al helder. Mijnheer Van der Spoel.

De heer Van der Spoel: Dank voor het compliment dat de VVD ambitieus is, dat wij wel aan railverbindingen denken, dank u wel, voorzitter.

De voorzitter: Mijnheer Ros. Mijnheer Kooijman.

De heer Kooijman: Drie maal is misschien scheepsrecht. Zou ik van de VVD mogen horen hoe reëel het is om een lightrailverbinding naar Ridderkerk en misschien verder ook meerdere gemeenten, een lightrail van honderden miljoenen, hoe reëel het is om op korte termijn, als we er allemaal achter zouden kunnen staan, dat dat ook reëel aangelegd zou kunnen gaan worden?

De voorzitter: Mijnheer Van der Spoel.

De heer Van der Spoel: Dan kom ik weer terug op mijn eerdere antwoord. U kijkt weer alleen sec terug wat Ridderkerk aan lightrail zou kunnen opbrengen. Nogmaals, als die verder doorgetrokken wordt en er meer vervoersbewegingen elders ook komen, zal dat ook zijn geld opbrengen. Dus u denkt binnen de Ridderkerkse lijntjes, u moet verder buiten de lijntjes kleuren.

De voorzitter: Ja, we gaan over onze eigen vragen, maar ook over onze eigen antwoorden. Mijnheer Ros.

De heer Ros: Dank u wel, voorzitter. In mijn eerste termijn was ik licht cynisch en de wethouder en ik zijn het op dit punt denk ik heel erg oneens, maar wij zien wel dat de wethouder heel erg hard loopt voor het ov en voor het ov in Ridderkerk, waarbij hij zich in zeer korte tijd een belangrijke rol heeft weten toe te eigenen in de MRDH. Daar moeten we ook een compliment voor geven. Met deze visie is een kleine achteruitgang in het ov in Ridderkerk eigenlijk het maximaal haalbare. En dat vinden wij jammer. Voor ons is een railverbinding naar

Rotterdam CS, een directe verbinding naar Rotterdam CS, gewoon essentieel. Ik heb deze wethouder zelfs in een vorig leven als raadslid daar nog eens voor horen pleiten. Maar GroenLinks vindt dus dat deze visie achter de feiten aanloopt. De bussen worden eigenlijk jarenlang, stapje voor stapje licht weg bezuinigd. En hoe snel een bus ook is, een vrije busbaan is net zo lastig aanleggen als een tram, wanneer je dat echt door heel Ridderkerk en over de Brienoord en weet ik veel allemaal zou willen doen. Daarom vragen wij de wethouder te blijven lobbyen voor een railverbinding. Deze week was ik op de kunstroute, dit weekend en daar sprak ik een zeer betrokken inwoner en die vatte het goed samen. De beste optie is een lightrail, daar hebben we uiteindelijk niet voor gekozen, de second best is een tramverbinding, een directe tramverbinding, daar kiezen we niet voor, dus we gaan eigenlijk voor de derde beste optie. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter: Mijnheer Breeman.

De heer Breeman: Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter: Wacht even, sorry. Mijnheer Rottier.

De heer Rottier: Voorzitter, nog een vraag aan de heer Ros. Wat heeft hij nu toch met Rotterdam Centraal? Want het model van de MRDH is dat er diverse knooppunten zijn. Dat is oud denken, dat Rotterdam Centraal het enige knooppunt is. In de Metropoolregio heb je het Zuidplein en je hebt Kralingse Zoom en Rotterdam Centraal en straks komt er ook nog Stadionplein, dus dat is het model en daartussen zitten dan weer verbindingen.

De heer Ros: Voorzitter, ik ken het openbaar vervoersysteem. En als u bedenkt wat Rotterdam Centraal op dit moment is voor de regio en voor Nederland en daarbuiten. Het heeft internationale verbindingen, heeft nationale verbindingen, naar alle steden die denkbaar zijn. Dus daarom is het hét openbaar vervoerknooppunt in de regio. En wanneer er inderdaad in de toekomst een belangrijk stadion op Zuid gaat komen, want dat is er nu niet, het zijn boemelstationnetjes, dan zou een lightrail daarheen kunnen.

De voorzitter: Mijnheer Kooijman.

De heer Kooijman: Voorzitter, stel hypothetisch, dat we toch een railverbinding nu aanleggen, rechtstreeks naar Rotterdam Centraal en we leggen hem aan en een paar jaar later komt er Stadionpark. Hoor ik nu GroenLinks zeggen dat we dan vervolgens die rails weer moeten oppakken en dan hem moeten verdraaien naar Stadionpark, omdat dat dan op dat moment de handige keus is?

De heer Ros: Tegen de tijd dat we weten of Stadionpark de belangrijkste halte gaat worden, of niet, dan hebben we hier nog geen spade in de grond gezet, dus volgens mij is het gewoon het belangrijkste dat we naar een belangrijkste openbaar vervoerknooppunt een directe railverbinding hebben en liefst Rotterdam CS, want dat is belangrijk, dan kan je ook door de hele Rotterdamse binnenstad heen.

De voorzitter: Mijnheer Breeman.

De heer Breeman: Dank u wel, voorzitter. We hebben het vanavond al vaak gehoord, lightrail. Wij denken ook dat op een hele lange termijn een lightrail natuurlijk een hele mooie optie is, maar we moeten ook realistisch zijn, denk ik. En realistisch in het kader, dat ook Ridderkerk niet op een plek ligt die dicht aan de lightrail ligt. Dat betekent geografisch zitten we een beetje offline op dat gebied. Daarom vinden we eigenlijk ook nu de beste oplossing wel nog de bus. Hoogwaardig openbaar vervoer. Het gaat er ook om dat wij de Ridderkerker

op een snelle en een goede manier in Rotterdam kunnen krijgen, of Dordrecht. En ook goed faciliteren, want dat is ook heel belangrijk, dat mensen ergens hun auto ergens kunnen neerzetten en snel van die auto in die bus terecht kunnen komen. Want als wij nu zo doorgaan, dan loopt de Brienoord volledig vast en dan sta je nog langer in de file. Dus de bus is gewoon een essentieel onderdeel daarin. Ook, kijkend naar de kosten, denk ik ook dat de bus de beste optie is voor de komende tijd. En snelheid, daar willen we nog even wat extra vragen over stellen aan de wethouder. De verbindingsweg, die wordt dadelijk zeg maar geasfalteerd, die is geprojecteerd. Kan daar nog zeg maar een reserveringsruimte voor aangemaakt worden, stel dat we die bus 146 over die verbindingsweg willen laten lopen, hebben we die ruimte dan nog voor de toekomst? Dat was het even.

De voorzitter: Mevrouw Van Nes-de Man.

Mevrouw Van Nes-de Man: Ja, dank u, voorzitter. Ik zet eerst de bril op. Ik wil de wethouder nog even steunen in zijn stukje historie over het trammetje in Rijsoord. Die werd het moordenaartje genoemd, maar dat heeft u dan misschien ook wel gehoord. Die was hoofdzakelijk bedoeld voor goederenvervoer, met name vlas en bieten en personenvervoer was slechts bijzaak. Hij is in de oorlog afgebroken, omdat de Duitsers andere plannen hadden met het staal daarvan en het hout van de bielzen is opgestookt om andere reden. Dat kon ik even niet laten. Verder denk ik van, als we met woningbouw op Nieuw Reijerwaard, gewoon definitieve woningbouw, niks tijdelijks, in plaats van de bedrijven daar in zouden zetten, dan kan dat misschien bijdragen aan de slagingskansen voor een lightrail. Dan heeft u twee vliegen in één klap. Goed dat anderen ook aandacht hebben gevraagd voor het openbaar vervoer in Rijsoord en dat dat meegenomen wordt in de plannen richting september. Verder kan ik aangeven dat wij kennis willen nemen van de visie. Wij kunnen instemmen met de uitkomsten van de visie voor HOV-busconcepten op de korte termijn, maar dus op de lange termijn zouden wij liever zien dat daar echt middellange en lange termijn, op de lightrail wordt ingezet. En verder, dat hij dan verder loopt dan P&R Oudelande, want dat vind ik een beetje onzinnig knooppunt daarvoor, stoppunt zelfs. En verder kunnen wij instemmen met punt zes, want wij zien ook heel graag dat de claim op het tramtracé door de provincie opgehelderd wordt om alle redenen die al eerder genoemd zijn vanavond. Dank u.

De voorzitter: Mijnheer Franzen.

De heer Franzen: Ja, ik hoor mevrouw Van Nes net zeggen dat ze op de lange termijn misschien een tram wil en het tramtracé mag verdwijnen nu. Maar hoe gaat ze dan op de hele lange termijn die tram railen?

De voorzitter: Mevrouw Van Nes-de Man.

Mevrouw Van Nes-de Man: Als ik tram gezegd heb, dan zat ik nog waarschijnlijk met het moordenaartje in mijn hoofd. Ik bedoel dan de lightrail.

De voorzitter: We gaan naar mevrouw Fräser.

Mevrouw Fräser: Dank u, voorzitter. Ik ben zelf wel van mening dat ik duidelijk ben geweest in mijn bijdrage. Wat D66 betreft, gaat het doel voor het middel. Dat betekent, we gaan voor het openbaar vervoer. Nogmaals, ik ga niet herhalen wat ik al heb gezegd, ik vind het onderzoek wat hier onder ligt, niet sterk genoeg. Ik vind het echt redenerend naar een doel. Alle argumenten zijn volgens mij verder gewisseld, ga ik geen woord aan vuil maken meer. Even kijken, wat wil ik hier nog meer over zeggen. Ja, het standpunt van D66 mag ook duidelijk zijn, dat staat ook in ons verkiezingsprogramma. Wij gaan voor hoogwaardig openbaar vervoer. Onze voorkeur gaat uit naar een lightrailverbinding, dat moge ook bekend zijn, dat weet iedereen in deze raad.

Maar goed, ik vind het geen probleem om dat te herhalen, maar ook dit had een optie geweest, als hij goed onderbouwd was geweest en dat vind ik nu onvoldoende. Dank u.

De voorzitter: Mijnheer Kooijman.

De heer Kooijman: Ja, ik ben blij dat ik niet nu snel het verkiezingsprogramma van D66 nog op hoeft te zoeken tijdens een debat, maar dat D66 nu toch aangeeft dat ze het liefst voor de lightrail wilde gaan en dat is natuurlijk ook niet vreemd, maar ik wil wel nog even vragen of D66 ook het beeld heeft dat de lightrail ook op de korte termijn de enige juiste oplossing zou zijn, of dat ze zegt van nee, dat is iets voor de lange termijn en op de korte termijn zouden we misschien toch voor een ander middel van openbaar vervoer moeten gaan, want uiteindelijk gaat het, zoals D66 terecht zegt, het gaat om een goed openbaar vervoer en niet om het middel.

De voorzitter: Mevrouw Fräser.

Mevrouw Fräser: Dank u, voorzitter. Het gaat D66 inderdaad om goed openbaar vervoer, dat gelijkwaardig is aan het, of een goed alternatief is voor de auto. Dat is het startpunt, het uitgangspunt, wat mij betreft, of wat D66 betreft. Maar D66 is wel ambitieus. Wij gaan wel meteen voor de meest optimale oplossing. En wij willen ook, dat er daarop wordt op ingezet. Dus ik zie nu, in dit voorstel, als we het hebben over ambitieniveau, dat er wordt ingezet op die HOV, op korte termijn, dat er wordt gesproken over op lange termijn mogelijk een tram, ik zou het liefst gezien dat wij nu keihard hadden ingezet op de tram, tram of een lightrailverbinding, of wat het ook moge zijn en dat we daar dan met zijn allen voor gaan en ook op korte termijn regelen. Dat zie ik nu niet terug, dat vind ik jammer, dat moet ik wel zeggen. Los nog van de onderbouwing, die ik dus ook wankel vindt.

De voorzitter: Dank u wel. Mevrouw Kayadoe.

Mevrouw Kayadoe: Dank u wel, voorzitter. Leefbaar Ridderkerk is helder en duidelijk geweest in de eerste termijn, dus er is nu geen behoefte om nog aanvullende opmerkingen te maken, wat ons betreft.

De voorzitter: Wethouder.

De heer Meij: Dank u wel, voorzitter. Ik denk dat het toch een misverstand is om te denken dat als we lightrail zouden willen, dat we het dan ook gewoon krijgen. Lightrail is gewoon afhankelijk van een heleboel randvoorwaarden, dat is het punt. Het is niet zo dat, we niet ambitieus zijn. Lightrail is gewoon afhankelijk van het aantal reizigers, dus dat heeft met heel veel aspecten te maken, dus het is niet een kwestie van willen, het is een kwestie van ontwikkeling. Nog even ten aanzien van de tram, tramlijn, spoor. Als je nu iets van a naar b aanlegt, mijnheer van der Spoel, voorzitter, dan leg je iets aan voor de komende vijftig tot honderd jaar. En we zien juist in de komende vijf tot tien jaar heel veel ontwikkelingen rondom ons heen. Je legt je echt op deze manier vast, omdat het zo'n grote investering is. Dus met die bus speel je veel meer in op die ontwikkelingen en als op den duur die verstedelijking zo ver doorslaat en iedereen wil in die Randstad wonen, iedereen wil mogelijk, of wordt gedwongen langs die oude lijn te gaan wonen, omdat daar de huizen gebouwd gaan worden, dan komt de lightrail aan de orde. Nog even naar de Partij van de Arbeid, we gaan het uiteraard evalueren, dat doen we ook met het mobiliteitsplan. Daar is dit straks een onderdeel van, dus dan pakken we alles in één keer mee. Dan praten we over fietsen, wandelen, dan praten we over bussen, dus dat gaat echt gebeuren. We zijn ambitieus. Vorige week sprak ik even kort met Maurice Unck, de directeur van de RET en vroeg hem, ik zou graag een keer met u een uitgebreid gesprek willen hebben over onze HOV-visie en ik zat

vanmorgen even in mijn agenda te kijken en ik zag tot mijn verbazing dat hij volgende week naar Ridderkerk komt. Ik zoek die contacten wel op en ze vinden Ridderkerk belangrijk genoeg blijikbaar om hier naar het gemeentehuis te komen, dus ik ben echt mijn netwerk aan het uitbreiden, om te zorgen dat op de goede plekken, waar de beslissingen vallen, dat we daar goed in contact mee zijn. Want RET heeft meegewerkt aan deze HOV-visie. De RET laat echt geen kansen liggen, als ze echt hadden gevonden dat hier nu al lightrail of een tram, dat ze daar aan konden verdienen, dat daar voldoende reizigers, dan hadden ze dat natuurlijk gewoon ingebracht. Maar we hebben die aantallen reizigers gewoon niet en ik denk, dat komt eigenlijk in die zin ook wel goed uit, dat je daardoor met die bus ook nog heel flexibel bent, dat je over tien jaar nog hele andere keuzen kan gaan maken, omdat je niet vastzit aan een bepaald spoor. We gaan evalueren ...

De voorzitter: Mijnheer Ros.

De heer Ros: Voorzitter, de RET heeft de tram ingebracht, de RET, de provincie Zuid-Holland en de voormalige voorloper van de MRDH hebben hier gezegd van de tram is de beste oplossing, samen met een meerderheid van deze raad. Dus wij willen het gewoon niet uitvoeren, dat is wat anders. Maar zij hebben het wel voorgesteld en neergelegd.

De voorzitter: Mijnheer Kooijman.

De heer Kooijman: Voorzitter, heeft de heer Ros onlangs nog bij de RET gevraagd wat de ambities bij de RET op dit moment zijn, ten aanzien van de tram?

De voorzitter: Mijnheer Ros.

De heer Ros: Ik heb vorige week, hebben we een sessie gehad met de MRDH en daar werd een toekomst opgezet op lightrail en daar ging het niet zozeer over de tram. Maar er ligt hier nu eenmaal een visie, er ligt hier een tramtracé, er ligt hier een mogelijkheid om die aan te sluiten, er lag een pot geld en wij als Ridderkerk zeggen, nee, doe maar een busje. Dat is een gemiste kans.

De voorzitter: Wethouder.

De heer Meij: Dank u wel, voorzitter. Ik heb in de commissie hier iets over gezegd. Ik heb zelf natuurlijk ook bedacht, toen ik dit rapport las - dat geeft al aan dat ik het niet van te voren bedacht heb wat er in ging komen - en de bus zag, dacht ik ook van: in 2011 hebben we hier de TramPlus discussie gehad, ook gewoon intern gevraagd waarom toen, ook door gerenommeerde bureaus, de tram en de TramPlus en ik heb dat dacht ik, toen ook heel kort uitgelegd. De gedachte was toen, dat de tram kon gaan versnellen. En dat is gewoon niet gebeurd, nergens in Nederland. Dus trams tussen steden is gewoon geen haalbaar concept gebleken. Dus toen was het inderdaad de gedachte, TramPlus, snel, niet haalbaar, tram is niet te versnellen, blijft achttien kilometer per uur rijden, gaat niet naar 28, dat is de reden dat er nu naar een andere variant gekozen is. Nog even, de heer Rijdsijk, voorzitter, gaf aan, we moeten die koek groter maken. We zitten gewoon vast aan de BDU-gelden. We moeten met de bestaande middelen, moeten we toe. Er wordt al meer gebruik gemaakt van het ov, dat kost al meer materieel, onderhoud. Dus het is echt passen en meten, je kan niet zomaar tweehonderd miljoen eruit halen om een tramlijn of een lightrail aan te leggen. Je moet echt met de bestaande middelen heel efficiënt werken, anders moet je de belastingen gigantisch gaan verhogen.

De voorzitter: Mijnheer Rijdsijk.

De heer Rijsdijk: Voorzitter, dank u wel. Dat zal allemaal zo zijn, maar dan kom ik toch weer op het punt van de ambitie. En in de ov-visie van de Drechtsteden wordt heel nadrukkelijk genoemd dat er wordt ingezet op het vergroten van de koek. Iedere ontwikkeling die begint met een wil. Maar dan moet je er wel voor willen gaan. Je kunt je ook bij voorhand al bij onmogelijkheden neerleggen. Dank u wel.

De voorzitter: Wethouder.

De heer Meij: Ja, ik zit even te denken waarom Drechtsteden dat zo opschrijft. Ridderkerk zit in de MRDH, zit dicht bij de bron van het geld. Dus ik hoor bijna wekelijks en de raadsleden hebben denk ik afgelopen week ook gehoord, dat we het echt moeten doen met die vijfhonderd miljoen op jaarbasis. Natuurlijk kunnen we wensdromen, hadden we in deze visie kunnen zetten. We hadden ook kunnen zeggen, we gaan de koek vergroten, we gaan inzetten op lightrail. Het is gewoon niet reëel. Dit is echt een heel reëel programma, misschien ook ambitieus, want dit kost ook straks veertig miljoen, dit kost ook straks heel veel moeite om vrije busbanen te creëren, maar wel haalbare doelen.

De voorzitter: Mevrouw Van Nes-de Man.

Mevrouw Van Nes-de Man: Ja, dank u, voorzitter. De wethouder praat over de koek van de BDU-gelden bij de MRDH. Wordt er ook aan alle kanten gekeken wat er aan subsidies en Europese subsidies te krijgen is, als je juist inzet op iets innovatiefs als een lightrail?

De voorzitter: Mijnheer Rijsdijk.

De heer Rijsdijk: Ja, dank u voorzitter, misschien ben ik te snel, maar de wethouder begon over de vrije busbanen. Ik had ook nog de vragen openstaan, ziet dat ook op vrije busbanen binnen de gemeente, of is dat alleen buiten de gemeentegrenzen?

De voorzitter: Wethouder.

De heer Meij: Meteen maar even op die laatste vraag, voorzitter. Wij kijken gewoon waar het het meest urgent is. Het gaat gewoon om de lijn van Ridderkerk, zeg maar naar Zuidplein of Kralingse Zoom, waar is de meeste congestie te verwachten, waar is er op de snelste manier een vrije busbaan. Totaal wordt aan tien kilometer gedacht, maar waar die precies gaan komen, dat zal gewoon straks in die variantenstudie blijken. Nog even richting de heer Ros, mag ik doorgaan voorzitter? Oké. Ook u dank toch, voor het compliment. Ik weet dat u een man van het ov bent en dat u waarschijnlijk al die dingen die u zo zegt, wat cynisch zegt, dat dat uit een goed hart komt, maar dat u het anders wil. We zitten daar wat anders in, ik zit er misschien wat reëler in en u bent misschien meer van, had dat niet zo gekund? Ik denk dat daar onze denkwegen een beetje parallel lopen en niet altijd elkaar raken. Het CDA vraagt de Verbindingsweg, is daar ruimte voor een vrije busbaan? Ook dat is onderdeel van de variantenstudie, ook daar kan ik niet op gaan preluderen, ik ben geen deskundige. Mevrouw Nes-de Man vraagt wonen op Nieuw Reijerwaard, ja, u vraagt toch een beetje naar de bekende weg. U heeft net van de wethouder gehoord, daar hebben we andere plannen. En ook Nieuw Reijerwaard zal niet voldoende zijn voor een lightrail, want je moet hier een bocht maken en zo werkt het meestal niet met dat soort rails. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter: Dan komen we tot een afronding. Ik kijk eens even in de rondte. Is er behoefte aan een stemverklaring voordat we dit in stemming brengen? Mijnheer Rijsdijk.

De heer Rijsdijk: Ja, dank u wel, voorzitter. Hoewel we de visie voor de korte termijn prima vinden, missen we voor de middellange en de lange termijn de ambitie, vinden we het onderzoek ook te mager en vragen we ons nog steeds af hoe nu voorkomen gaat worden dat de bus achteraan sluit in de file. We zullen dus voor de middellange en de lange termijn niet instemmen. Dank u wel.

De voorzitter: Mevrouw Van Nes-de Man.

Mevrouw Van Nes-de Man: Dank u, voorzitter. Burger op 1 kan instemmen met de visie, behalve de opmerking en die sluit aan bij die van de Partij van de Arbeid, het HOV-busconcept voor de middellange en de lange termijn onderschrijven wij niet en wij stemmen ook niet in met de investeringskrediet van honderd 1000 euro. Dank u.

De voorzitter: Mijnheer Rijsdijk, we zitten nog even te puzzelen hier achter de tafel, wat uw stemverklaring nu inhoudt. Bent u nou voor, of bent u tegen, of bent u halverwege, of bent u voor, maar inclusief gemaakte opmerkingen? We komen er niet helemaal uit.

De heer Rijsdijk: Voorzitter, we zijn tegen, maar wel met de opmerking dat we voor de korte termijn achter de visie staan.

De voorzitter: In huiselijke kring zeg ik dan weleens: schiet mij maar lek. Maar we komen er wel uit. Zijn er nog meer stemverklaringen? Mag ik de handen zien van fracties die voor deze visie zijn? Dan noem ik ze op. CDA, Burger op 1, inclusief de gemaakte opmerkingen, Partij 18PLUS, Leefbaar Ridderkerk, SGP en de PvdA voor de korte termijn, EVR, had ik nog niet genoemd? Bij deze. EVR ook. ChristenUnie ook, ja, ik ... De griffier is aan het tellen. De meerderheid is voor het voorstel, zodat dat is aangenomen. Inclusief de gemaakte opmerkingen, maar dat begreep u al. We gaan even schorsen. Vindt u dat een goed idee? Vijf minuten? Vijf minuten.

6. Startnotitie Integrale Visie per wijk op groen in de openbare ruimte 2020-2024

De voorzitter: Ik verzoek de leden hun zetels weer in te nemen. Dat brengt ons bij agendapunt 6. Startnotitie Integrale Visie per wijk op groen in de openbare ruimte '20-'24 ter vaststelling. Zijn er stemverklaringen? Mijnheer Soffree.

De heer Soffree: Dank u wel, voorzitter. De Partij van de Arbeid stemt in met de Startnotitie, zoals die voorligt. Wij vinden daarbij belangrijk dat er stevig wordt ingezet op vlinder- en bij-vriendelijk groen en groenonderhoud en dat bewonersinitiatieven een hoge prioriteit krijgen. Dank u wel.

De voorzitter: Nog meer stemverklaringen? Mevrouw De Wolff.

Mevrouw De Wolff-ter Beek: We stemmen in met de Startnotitie Integrale Visie Groen, waarbij wij van mening zijn dat openbaar groen en water elkaar aanvullen en dat dit dus ook terug te zien moet zijn in de uiteindelijke visie. Daarnaast verwachten we ook dat beleven en speelnatuur een duidelijke plek krijgt in de uiteindelijke visie. Hiermee geven we kinderen de kans om in de nabije omgeving van hun huis te spelen in levende natuur, in plaats van op niet zo uitdagende metalen wipkippen of duikelstangen die staan op rubberen tegels.

De voorzitter: Dit begint bijna op een betoog te lijken, wat niet de bedoeling is bij een stemverklaring. Dat punt kwam net iets te laat. Nog meer stemverklaringen? Mevrouw Van Nes-de Man.

Mevrouw Van Nes-de Man: Dank u. Burger op 1 stemt in met de startnotitie. Wij vinden Ridderkerk nog geen groene gemeente en we zijn dan ook blij dat hier aan gewerkt gaat worden, ook aan het groen langs de rijkswegen. Wat wij echter missen is deelname aan de klankbordgroep van de delegatie van de wijkoverleggen. Alleen wijkregie vinden we te mager en we zouden graag zien dat ook overwogen wordt een delegatie ...

De voorzitter: Maar u stemt ermee in?

Mevrouw Nes-de Man: Hierin op te nemen. Daar was ik mee begonnen, ja.

De voorzitter: Mooi. Dank u wel. Nog meer stemverklaringen? Mag ik zien de fracties die tegen deze Startnotitie wenst te zijn. Dat is niet het geval, zodat het unaniem is aangenomen.

7. Verordening Stimuleringslening duurzaamheid Ridderkerk 2019

De voorzitter: Agendapunt 7. Verordening Stimuleringslening duurzaamheid Ridderkerk 2019 ter vaststelling en er is nog een werkingsduur aan toegevoegd door de commissie, namelijk deze verordening is geldig tot 1 mei 2023. Zijn er stemverklaringen? Mijnheer Kooijman.

De heer Kooijman: Nou, daar komt hij. Voorzitter, we stemmen in met deze verordening en hopen dat de verruiming van de mogelijkheden voor veel van onze inwoners een extra stimulans wordt om de eigen woning te verduurzamen. We hopen ook dat VvE's en verenigingen alsnog gebruik gaan maken van deze mooie regeling.

De voorzitter: Nog meer stemverklaringen? Zijn er tegenstemmers? Dan is het vastgesteld.

8. Begrotingswijziging naar aanleiding van overname geldlening OZHW

De voorzitter: Agendapunt 8. Begrotingswijziging naar aanleiding van overname geldlening OZHW. In de commissie is afgesproken dat het hier ter debat zal zijn, een klein debatje, met een eerste termijn van maximaal twee minuten. In totaal hebben we een kwartier hiervoor. En aangemeld zijn de VVD, de Partij van de Arbeid en D66. Klopt dat nog steeds? Nee, VVD wel en PvdA ook? VVD. Mijnheer van der Spoel. Twee minuten.

De heer Van der Spoel: Dank u, voorzitter. De VVD Ridderkerk stemt in met het voorliggende voorstel, maar wil graag een paar opmerkingen maken. Het feit dat een bedrag in één keer ten laste van de algemene reserve wordt gebracht, betekent dat er voor de begrotingsperiode tot en met 2022, maar feitelijk nog langer, per jaar structureel ongeveer 118.000 euro vrijkomt. We hebben overwogen om voor de besteding hiervan een motie in te dienen, waarin wij onze meerjarige wensen hadden willen opnemen. De VVD Ridderkerk is echter realistisch genoeg om te beseffen dat met de kadernota op komst partijen niet erg happig zullen zijn om dan de wensen van de VVD Ridderkerk te honoreren, dat is onze realiteitszin. Echter, dit college en zeker de nieuwe aangetreden wethouder van financiën, hebben bij herhaling aangegeven dat ze niet het college van de coalitiepartijen willen zijn, maar een college van de gehele raad. Gelet hierop en wetende dat de kadernota in voorbereiding is, zou de VVD Ridderkerk het college daarom nu al willen aangeven dat wij dit geld graag besteed zien worden aan een verhoging van de veiligheid in Ridderkerk. We rekenen erop dat het college onze wens in de kadernota zal honoreren, omdat die ten goede komt aan alle Ridderkerkers. Nog één opmerking. Het kan straks niet zo zijn dat het college vanwege de plannen met de Gemini, die we nog steeds niet kennen

in tegenstelling tot de pers, nu gaat zeggen, dat geld dat vrij valt bij onderwijs terug moet vloeien naar onderwijs. Dat zou een novum zijn, maar we zien de bui toch al een beetje hangen. Wij kijken dus uit naar voorstellen bij de kadernota, die tegemoet komen aan onze wensen op het gebied van veiligheid, omdat hiervoor structureel geld aanwezig is en meerdere partijen veiligheid heel belangrijk vinden. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter: Mevrouw Ripmeester, Partij van de Arbeid.

Mevrouw Ripmeester: Dank u wel, voorzitter. Wij stemmen in met het voorliggende stuk en wij zijn blij dat zelf geconstateerd is dat er dingen zijn overschreden. We zijn ook blij dat het maar een ton is en niet weer meer dan een miljoen. Maar de vraag is wel, had dat niet gewoon in het begrotingsjaar middels een raadsvoorstel hersteld moeten worden? Wij zijn als raad hoeder van de uitgaven en wij worden weer voor een voldongen feit gesteld. 1,4 miljoen. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter: Wethouder van financiën, wethouder Oosterwijk.

De heer Oosterwijk: Voorzitter, ik ga ervan uit dat mevrouw Ripmeester misschien haar bijdrage straks nog een keertje naar voren wil brengen, dan kan ik dat ook nog even goed meenemen, maar dat komt vanzelf goed, alle vertrouwen in. Voorzitter, ik heb in commissieverband aangegeven namens het college dat het best wel een beetje spijtig is dat wij zeg maar nu vanavond dit voorstel hebben voorliggen, want het was nou juist de bedoeling geweest, als het allemaal goed zou zijn gegaan, dat het in 2018 al op een veel eerder moment bij uw raad als raadsvoorstel zou zijn voorgelegd. Dat is niet het geval en ik heb in commissieverband aangegeven dat, toen bleek in voorbereiding op de jaarrekening 2018, dat hier een omissie om de hoek was komen rijden, dat we dat snel hebben willen herstellen en dat is het voorstel dat hier vanavond ook voorligt. Als het gaat om de opmerkingen die de VVD-fractie hier naar voren brengt, voorzitter, zou ik daar op twee punten korthedshalve even op in willen gaan. De eerste opmerking van de VVD richt zich op het structurele voordeel wat ontstaat als gevolg van het nu in één keer ten laste van de exploitatie brengen van de lening. Ik wijs de heer Van der Spoel erop dat hij zich niet rijk zou moeten rekenen met genoemde 118 .000 euro, want dat is een optelling van zowel aflossing als rente, en de rentecomponent weegt daarbij naar mijn gevoel redelijk zwaar door. Dus die structurele ruimte die ontstaat, is er wel, maar beduidend lager dan die 118 .000. Dat zal ook blijken in de meerjarenbegroting, op enig moment. Het tweede punt, als het gaat om, je zou kunnen zeggen, de slimme formulering van de VVD-fractie ten aanzien van de kadernota die nog komt voor te liggen, lijkt het mij heel verstandig om die zaken op enig moment te bespreken, als het ook daadwerkelijk voorligt en u begrijpt met zoveel woorden, denk ik heel goed dat ik daar geen toezegging op kan, wil en zal doen. Maar, dat was ook een opmerking met een glimlach geformuleerd, heb ik gezien.

De voorzitter: Tweede termijn. Mijnheer Van der Spoel.

De heer Van der Spoel: Voorzitter, het bedrag kan, zoals de wethouder aangeeft, lager zijn, maar is wel structureel en daar kan ik toch een mooie boa wellicht van betalen. En ik snap dat hij zegt, wacht af met de kadernota, wat er komt, maar wij zijn zo vrijmoedig om u vast enkele suggesties aan te reiken die u vast welwillend in overweging zou willen nemen.

De voorzitter: Anderen nog? Mijnheer Van der Duijn Schouten.

De heer Van der Duijn Schouten: Voorzitter, als de VVD concrete plannen heeft die bijdragen aan de veiligheid van Ridderkerk, gaan wij daar graag met ze over in gesprek.

De voorzitter: Bij de kadernota.

De heer Van der Duijn Schouten: Voorzitter, dat hoeft zich wat ons betreft echt niet te beperken tot de kadernota, dat doen we graag, desnoods continu.

De voorzitter: Dat voert wel heel ver. Anderen nog in tweede termijn? Wethouder nog.

De heer Oosterwijk: Nee, voorzitter, dank u wel, ik constateer dat het debat al een kleine vlucht heeft genomen en ik kijk uit naar de behandeling van de kadernota.

De voorzitter: Zijn er stemverklaringen? Zijn er ... Mevrouw Ripmeester.

Mevrouw Ripmeester: Dank u wel, voorzitter. Ook met dit voorstel stemmen we in en het volgende ook. Nee, want dan moest u die lek gaan schieten, dus laten we dit gewoon doen. Nee, wij stemmen met dit voorstel in, wij hopen dat dit bijdraagt aan een zo snel mogelijke realisatie van een nieuwe Gemini, want dat hebben ze ondertussen verdiend. Dank u wel voorzitter.

De voorzitter: Nog meer stemverklaringen? Tegenstemmers? Niet het geval, is vastgesteld.

9. Rechtmatigheid Jaarrekening 2018

De voorzitter: We gaan naar agendapunt 9. Rechtmatigheid Jaarrekening 2018 die ligt hier voor ter vaststelling. Zijn er stemverklaringen? Zijn er tegenstemmers? Mevrouw Fräser, D66. Dat is het, is het voorstel aangenomen.

10. Benoeming lid van de Raad van Toezicht van OZHW voor PO en VO

De voorzitter: Agendapunt 10. Benoeming van een lid van de Raad van Toezicht OZHW voor PO en VO, primair onderwijs en voortgezet onderwijs. Ter vaststelling, hebben we afgesproken. Zijn er stemverklaringen? Zijn er tegenstemmers? Dat is niet het geval, zodat dat is aangenomen. Dat was de agenda van vanavond, u wordt vanzelfsprekend in de gelegenheid gesteld om onder het genot van een hapje en een drankje beneden onze verjaardagsvierders van harte te feliciteren. Mijnheer Los daar, zal u even doorheen moeten, komt goed. En dan wens ik u wel thuis.