

VERSLAG VAN DE OPENBARE VERGADERING VAN DE COMMISSIE GROTE PROJECTEN DORDRECHT D.D. 28 JANUARI 2021

Vergaderkamer: online

Voorzitter: mevr. Koene
Raadsgriffier: dhr. Den Boer
Verslag: NotuBiz

Aanwezig:

Mevr. Van Benschop (GroenLinks)
Mevr. Van den Bergh (PvdA)
Mevr. Jager (Fractie Jager)
Dhr. Kleinpaste (Gewoon Dordt)
Dhr. Van der Kruijff (CDA)
Dhr. Kuhlmann (VVD)
Dhr. 't Lam (SP)
Dhr. Merx (VVD)
Dhr. Noldus (VVD)
Dhr. Oostenrijk (CDA)
Dhr. Polat (D66)
Mevr. Platenkamp
Dhr. Schalken-den Hartog (Beter Voor Dordt)
Dhr. Stolk (VSP)
Mevr. Stolk (VSP)
Dhr. Veldman (ChristenUnie/SGP)
Dhr. Wisker (VSP)
Dhr. Wringer (Beter voor Dordt)

Portefeuillehouders: wethouder P. Sleeking, wethouder R. van der Linden
Extern: Dhr. Paardekoper

1. Opening, mededelingen en vaststellen agenda

De voorzitter: Zo, goedenavond allemaal. Het is 8 uur, welkom bij de commissie grote projecten van 28 januari 2021. En ik start even voor het verslag met het noemen van de mensen die op dit moment aanwezig zijn in de vergadering. Dat is mijnheer Polat van D66, mijnheer Kuhlmann, VVD, mijnheer Paardekoper, dat is onze externe gast van vanavond. Mijnheer Den Boer, commissiegriffier. Mevrouw Van Benschop, GroenLinks. Mijnheer Schalken, Beter voor Dordt. Mijnheer Kleinpaste van Gewoon Dordt. Mevrouw Jager van Fractie Jager. Mevrouw Van den Bergh van de PvdA. Mijnheer Veldman van de CU/SGP. Mijnheer 't Lam van de SP. Mijnheer Wringer van Beter voor Dordt. Mijnheer Van der Linden namens het college. Mijnheer Stolk namens de VSP. Mijnheer Merx, VVD. Mevrouw Stolk, VSP. Mijnheer Noldus, VVD. Mijnheer Van Oosterhout, mijn favoriete naam, dat weet u allemaal. Mevrouw Platenkamp. Mijnheer Sleeking namens het college. Mijnheer Oostenrijk van het CDA. En mijnheer Oostenrijk, ik denk dat u heel gelukkig wordt, want er staat nog een naam vandaag na u en dat is mijnheer Van der Kruijff. Welkom allemaal. En even kijken. Vraag is of de commissie kan instemmen met de agenda die voorligt. En zo niet, dan mag u dat even melden in de chat. Nou, dat blijft

heel leeg. Dus daar gaat u mee akkoord. Dan zijn we al bij de mededelingen. Ik weet niet of er iemand een mededeling heeft, er was in ieder geval niks aangekondigd. Dus als er nog een spijt op de hand is. Ook niet, lijkt het.

2. Vaststellen besluitenlijst adviescommissie van 3 december 2020

De voorzitter: Goed, dan gaan we over naar punt 2. Dat is het vaststellen van de besluitenlijst van de commissie van 3 december 2020. Er zijn vooraf geen wijzigingsvoorstellen ingediend op dit verslag of op de besluitenlijst. En de vraag is of u daarmee kunt instemmen. Nou, kijk, eindelijk komt er een reactie. Dank u wel, mijnheer Schalken. Nou, ik hoor verder ook niks. Wie zwijgt stemt toe, prima.

3. Vragen aan het College

De voorzitter: Dan gaan we verder, punt 3, vragen aan het college. Die zijn niet aangemeld. Maar wie weet zit er nog iemand tussen. Niet. Kijk, dat schiet alweer op.

Agendadeel: Nieuwe behandelvoorstellen

4. Aanpassen grondexploitatie Amstelveen - Raadsvoorstel

De voorzitter: Dan gaan we naar de nieuwe behandelvoorstellen. Punt 4, aanpassen van de grondexploitatie van Amstelveen. Het advies is hierbij om dit voorstel naar de raad te sturen als hamerstuk. En het geeft invulling aan het amendement wat aangenomen is op 23 juni 2020, gemeente Amstelveen is echt beter af. Kunt u daarmee instemmen? Nou, kijk, nou is mijnheer Schalken weer gezellig. Oké, een aantal ja's, dus ik ga ervan uit dat verder iedereen akkoord is. Dank u wel.

5. Memo Woningbouwprogramma bouwende stad december 2020

De voorzitter: Dan gaan we naar punt 5, dat is de memo over het woningbouwprogramma bouwende stad december 2020. Het behandeladvies hierbij is om deze memo voor kennisgeving aan te nemen. En het RIGO-rapport en verdere woonvisie gerelateerde onderwerpen, die worden in maart in de commissie fysiek besproken. Ik wist in ieder geval al dat mijnheer 't Lam had aangegeven op dit punt een korte opmerking te willen maken. Dus ik zou zeggen: mijnheer 't Lam, kom er maar in.

De heer 't Lam: Goedenavond, voorzitter. Inderdaad een korte opmerking. De vorige keer toen dit onderwerp in de commissie werd besproken bleef er nog een vraag over, namelijk of dat er voor de wijziging van de prijscategorie een raadsbesluit nodig was. De huidige categorieën zijn namelijk door de raad op 18 december 2018 vastgesteld. Ik heb dat besluit er nog even bij gezocht en daar staat niets in over indexerings. En er is ook geen bevoegdheid aan het college overgedragen. En daarmee is dat besluit van kracht, zo lang het niet is gewijzigd of ingetrokken. Ik heb daar nog een vraag over gesteld aan de wethouder, die heeft die vraag beantwoord. Maar volgens mij is dat antwoord onjuist. En daarbij komt nog eens dat als de wethouder zegt dat het college bevoegd is, hij niet kan aangeven op welke datum het college dan een besluit heeft genomen. Dus ik vraag me ook af of er dan een collegebesluit is geweest. Conclusie, via een mededeling in een

memo van de wethouder verander je geen raadsbesluit. Tot zover wat de SP er nog over wilde zeggen.

De voorzitter: Helder, dank u wel. Ik zou daar op dit moment ook niet zo snel meer weten hoe ik u daarop van reactie kan voorzien. Maar ik neem aan, kijk, daar komt die al, mijnheer Sleeking, gaat uw gang.

De heer Sleeking: Voorzitter, dank u wel. Ja, naar aanleiding van de opmerkingen die net zijn gemaakt door mijnheer 't Lam stel ik voor dat we toch nog even checken of, als we de tarieven en de prijsniveaus opnieuw vaststellen, of dat inderdaad op deze manier kan of dat daar een afzonderlijk raadsbesluit of collegebesluit voor nodig is. En dat zullen we laten weten. Tot nu toe heb ik deze informatie gekregen, vindt indexering plaats langs de lijn waarop we ook andere indexeringen toepassen. Maar zo niet, dan komt er alsnog een raadsvoorstel.

De voorzitter: Oké, dank u wel. Mijnheer 't Lam, ik denk dat dit helder is. Oké, dank u wel. Dan zie ik dat mijnheer Oostenrijk een opmerking wil maken. Gaat uw gang.

De heer Oostenrijk: Ja, voorzitter. Mijn verzoek is om deze memo al dan niet aangepast, gelet op de discussie net, of die in ieder geval toegevoegd kan worden aan het dossier rondom het RIGO-onderzoek, wat we natuurlijk in de commissie fysiek nog aan de orde krijgen. Het past daarbij, naar mijn mening.

De voorzitter: Nou, dat is de commissiegriffier helemaal met u eens, mijnheer Oostenrijk, want die zit heel hard ja te knikken tegenover mij. Dus dat gaat goedkomen. Oké, dan gaan wij over naar punt 6.

Overig Agendadeel

6. Termijnagenda commissie Grote Projecten

De voorzitter: Dat is de termijnagenda van de commissie grote projecten. En die is vooral bedoeld om een beetje inzicht te geven in wat er allemaal nog aankomt in deze commissie. En bij de commissie van 18 maart staan nu vijf raadsvoorstellen benoemd. En dat past niet allemaal op een avond. Het is alleen ook nog niet zeker of alle voorstellen er rond die tijd ook zijn. En richting 18 maart wordt er nog gevraagd om dan eventueel zaken te prioriteren. Er ontbreekt er nog eentje, dat is de gevraagde notitie door de SP over het procesverloop bij de ontwikkeling van bouwterreinen. En die wordt nog toegevoegd. En ik geef u ook alvast mee, voordat ik mijnheer Van der Kruijff het woord geef, dat in het presidium van 11 februari wordt besproken wat we precies in deze commissie blijven doen en wat we in de commissie fysiek gaan doen. Mijnheer Van der Kruijff.

De heer Van der Kruijff: Dank u wel, voorzitter. U weet, en anderen hebben dat wellicht ook gezien, dat ik daar vanmiddag ook al een mail over gestuurd had. En u heeft gelijk dat we het daar in het presidium over gaan hebben. Maar ik denk als we bij deze termijnagenda vaststellen, dan lijkt het al alsof we beslissen dat we dit in de commissie grote projecten doen. Terwijl naar ons inzicht daar ook twee punten tussen staan, bijvoorbeeld stadswerven en Turenborg die zich ook goed leende voor de commissie

fysiek om te bespreken. Ik heb even niet scherp, had ik kunnen nakijken, maar ik zal eerlijk bekennen dat heb ik niet gedaan, wanneer het presidium precies gepland staat. Maar wat dat betreft, zijn dat kandidaat onderwerpen voor ons om in de commissie fysiek te bespreken.

De voorzitter: Nou, dat is mooi. Dat gaan we dan meenemen nadat we het er in het presidium erover hebben gehad, mijnheer Van der Kruijff.

De heer Van der Kruijff: Ik hoop dat dat voor 18 maart is. Ik ga nog even kijken in de tussentijd.

De voorzitter: Jawel, het is echt 11 februari. Geloof u mij.

De heer Van der Kruijff: Dank u wel. Ik neem het aan.

De voorzitter: Prima, dank u wel.

Stukken ter bespreking

7. Vaststellen ontwikkelvisie Spoorzone: van ambitie naar realisatie - Raadsvoorstel

De voorzitter: Dan gaan wij over naar punt 7. En punt 7 is het vaststellen van de ontwikkelvisie spoorzone, van ambitie naar realisatie. Portefeuillehouders hierbij zijn de heren Sleeking en Van der Linden. Afgelopen dinsdag is de ontwikkelvisie spoorzone aan de pers gepresenteerd. U heeft ook allemaal kunnen zien dat het ruimschoots in de media is beland. De Artist Impressions van het gebied. En vanavond geeft mijnheer Armand Paardekoper-Overman van Mecanoo een presentatie over deze ontwikkelvisie. Die zal heel beknopt zijn. U weet, wij vragen altijd dat presentaties maximaal vijf minuten mogen duren. U heeft allemaal de stukken al eerder mogen ontvangen. U heeft het ook kunnen bekijken. We hebben een prachtig boek gekregen waar alles in staat. Ik wil u verzoeken om eerst even de presentatie te laten plaatsvinden, uw vragen die u heeft op te schrijven. Zodat we even dat gedeelte kunnen afronden en dan kunnen we daarna vanuit de vragen die er zijn een beetje met elkaar het daarover hebben. Dus over de ontwikkelvisie en het bijbehorende raadsvoorstel. De inhoudelijke behandeling is voorzien voor de commissie grote projecten van 18 maart. Dus u hoeft zich geen zorgen te maken dat we hier vanavond iets vaststellen. Dit is echt puur een presentatie en extra informatie. Alvorens ik mijnheer Paardekoper het woord geef, vraag ik nog even aan het college of mijnheer Sleeking of mijnheer Van der Linden wellicht nog een korte introductie wil geven. En ik zie mijnheer Sleeking al in beeld, gaat uw gang.

De heer Sleeking: Ja, voorzitter. Zal ik dan in ieder geval binnen een minuut doen. Het college heeft het bureau Mecanoo ongeveer een jaar geleden opdracht gegeven om een samenhangende integrale visie te komen rondom de spoorzone. Omdat daar, a, nogal wat ontwikkelingen al gaande zijn, dan nog wel voorzien. En ook om, ja, te dienen als vliegwiel voor de verdere ontwikkeling in het kader van de ambities die wij met elkaar hebben vastgelegd. Die hebben natuurlijk vooral betrekking op woningbouwontwikkelingen, de status daarvan op de verschillende locaties. En wij denken dat zo'n inspiratiedocument zeg maar ons kan helpen om de ideeën verder uit te

werken in uitvoeringsprogramma's. Want dat zal natuurlijk de volgende stap zijn na het vaststellen van deze visie. Al veel mensen zijn geïnspireerd geraakt door de presentaties van bureau Mecanoo, door mijnheer Armand Paardekoper en Francine Houben. Dus ik hoop dat dat vanavond ook het geval zal zijn. Het zal ongetwijfeld heel veel vragen gaan oproepen. Misschien voor een deel vragen die ook later kunnen worden gesteld. En dat we dan nog met elkaar kijken hoe we dit ook met de stad gaan bespreken. Er zijn al aanbiedingen van bijvoorbeeld stichtingen in de stad om daar avonden rondom te organiseren, ook om te kijken wat de reacties uit de stad hierop zijn. Tot zover.

De voorzitter: Oké, dank u wel, mijnheer Sleeking. Dan wil ik graag mijnheer Paardekoper het woord geven. Even kijken waar die tevoorschijn gaat komen. Nou ja, niet zelf, maar een plaatje in ieder geval van de spoorzone. Het woord is aan u.

De heer Paardekoper: Heel goed. Dank u wel, en we hebben elkaar eerder ontmoet in een sessie. Ik zal het inderdaad kort proberen te houden bij die vijf minuten, dat is altijd spannend met zo'n groot gebied en opgave waar het over gaat. U ziet mijn presentatie hoop ik, klopt dat? Gaat dat goed?

De voorzitter: Jazeker, dat klopt, het is duidelijk in beeld en u bent ook goed te horen.

De heer Paardekoper: Kijk, dat is nog beter. Ik hou het kort en ik denk dat ik ook heel graag vooral in gesprek, voor zover dat nu mogelijk is qua onderwerpen en ook vragen, zou willen doornemen. Zoals bekend is, u heeft alles ontvangen en goed kunnen doorlezen, dus daar zal ik kort op ingaan. En ik zou ook willen benadrukken dat we inderdaad een visie hebben gemaakt, in een heel fijn proces overigens met zowel de mensen van de gemeente, maar ook met voortbouwen op wat er allemaal al is gedaan. Het ambitiedocument wat er was met de woonopgave, de goede bereikbaarheid, de duurzaamheid en de klimaatopgaven. En we hebben vooral met elkaar in het beeld wat we hebben geschetst nagedacht over: waar willen we als stad Dordrecht naartoe? En dat betekent dat dat vooral, zoals Piet het ook goed aangeeft, een inspiratie is om met elkaar op verder door te gaan. En dat gaat wel over de concrete opgaves natuurlijk qua bereikbaarheid, de verschillende deelgebieden langs het spoor. En het belangrijkste is daarbij ook de barrière die het nu vormt. Niet alleen het spoor, maar ook de infrastructuur. Maar tegelijkertijd plekken die heel mooi en heel goed bereikbaar zijn, en waar ook een grote ontwikkelpotentie ligt. Een ontwikkelpotentie niet alleen in hoeveel woningen gaan we nou bouwen, want dat is natuurlijk wel een grote opgave in Dordrecht met de groei. Maar juist ook alles, het hele brede palet wat een stad te bieden heeft. Dus dat gaat ook over de voorzieningen, dat gaat ook over de aantrekkelijke verblijfsplekken. Het gaat ook over de historie en hoe die stad Dordrecht eigenlijk altijd heel mooi aan het water heeft gelegen en een onderdeel is geweest van de Delta. Ook de geschiedenis van een brug, weg of dat mooie uitzichtpark aan het station. En de kennis en de educatie en de gezondheid, de sport rondom Leerpark en Gezondheidspark. En natuurlijk Amstelwijk als entree van de stad, maar ook als entree van de natuur. En in die deelgebieden, daar komen natuurlijk heel veel aspecten tegen van veiligheidscontouren langs het spoor, maar ook de industrie die de stad ook voor een heel groot deel heeft gemaakt. En ja, dit is een goed voorbeeld van ook een complexe locatie natuurlijk. De Brugweg, hier nog in een oud beeld. Maar er is heel veel al voordat wij starten, de discussie geweest is, moet die gesloten worden, gaan we daar een nieuwe vorm geven, nieuwe aanlanding. En hetzelfde geldt een beetje over het spoor, ook wel discussies geweest. Gaat die nou

onder de grond of niet? Een heel belangrijk aspect is dat wij hebben gezegd: we beginnen bij alles wat ook al loopt aan projecten. En ook hier laten we kijken of we kunnen benutten wat er ook al is. In plaats van dat we dat weg willen poetsen en volledig opnieuw willen starten. Het spoor is er, ondergronds, heel bewust. Dat hebben we heel goed en veel bediscussieerd, maar heel bewust gezegd: doe dat niet, dan ligt je stad 20 jaar overhoop. Maar kijk nou naar oplossingen, dit is de huidige situatie hierboven over de Weeskinderdijk. En hieronder zien we eigenlijk heel goed een situatie waarbij u zegt: nou, maak er een mooi park van, zorg dat dat gelijk een plek is waar auto's goed geparkeerd kunnen worden, ook voor de binnenstad. Dat het een park wordt en het geluid ook gelijk afschermt van het spoor. En dat die nieuwe woningbouwontwikkeling daar ook mogelijk gaat worden. Nou, dit soort ideeën, ik denk dat dat wel essentieel is in het hele gebied. Want dit is maar een van de toch belemmerende factoren in zo'n gebied. Het gaat er echt over 1, waar willen we naartoe als stad. En 2, wat speelt er allemaal om ook die ambities waar te gaan maken? En vanuit zo'n beeld ontstaat zo'n spoor dan niet meer als een barrière, maar als een plek om te zijn om aan te kunnen wonen, om te verblijven, om te sporten. En we zien dat vanuit de huidige situatie naar dit, uiteraard spelen hier grote belagen, ook eigendommen. Maar ook in dit traject, en dat is misschien wel heel erg goed om te benoemen, dat niet alleen eindplaatjes zijn van: waar willen we naartoe? Maar het proces wat we hebben doorlopen heeft ook echt de samenwerking met NS, met ProRail, met Rijkswaterstaat over zo'n Brugweg, verder vormgegeven. En dat is een begin, dus je zet zo'n samenwerkingsproces in gang. Er is veel enthousiasme zelfs ook van deze spoorpartijen. En vanaf daar moet je verder bouwen en kijken hoe je verder komt. Maar dat is iets waar je elkaar lang moet vasthouden en verder moet gaan vinden. Het gaat over gemengde milieus, niet alleen wonen. Ook voorzieningen, werken, cultuur. We hebben ook wel eens gezegd, maar het zou heel mooi zijn juist dus die infra te benutten. Misschien ook als die citysprinter gaat komen langs de oude lijn, belangrijk als onderdeel van de grotere regio, maak je er ook een nieuw station, station Maasterras. Die brug weg hebben we natuurlijk gezegd, autoverkeer er af. Maak hem wel toegankelijk voor ov. Maar zorg dan dat het net als bijvoorbeeld de Hofbogen, een plek wordt die ook voor evenementen, voor het maken van de stad, voor eigenaarschap van bewoners, voor nieuwe ondernemers en startups, echt ruimte gaat bieden waardoor we een nieuw woonmilieu en verblijfskwaliteit gaan krijgen, die echt aanvullend en verrijkend kan zijn voor de stad. En ook nog eens kan leiden tot mooie nieuwe plekken aan de Maas. Ook hebben we gezegd van: bouw voort op de traditie die Dordrecht ook heeft, bouw in hout. De geschiedenis van Dordrecht is daar eigenlijk uit ontstaan met de houtzagerijen, de houthandel, maar ook de spoorweghaven bijvoorbeeld in de houtoverslag. En het rijkt natuurlijk tot aan het station, nieuwe verbindingen, de snelfietsroutes. En ook bijvoorbeeld de bestaande routes over en onder het spoor, die om de 300 tot 600 meter eigenlijk een goede verbinding nu hebben. De spooropgave is natuurlijk een grote, van wat nu 4 2 is naar 4 en 3 sporen. Zeker als die citysprinter en het spoorboek-loos rijden op een gegeven moment geïntroduceerd gaat worden. En dat leidt ook tot een hele mooie kans rondom het Wijdzichtpark. Waarbij, u weet het, de sporen verzakken, niet breed genoeg zijn. Sorry, de perrons verzakken, niet breed genoeg zijn. En ook een extra spoor nodig zou zijn. Dus een kans met die enorme opgave, ook NS staat daarvoor open, ProRail. Hier moeten we aan de slag met dit gebied. En we hebben dus gezegd: zorg dat dat spoor rondom dat prachtig monument, je komt aan beide kanten eruit, je kan niet eens echt goed van de ene kant naar de andere kant. Daar hebben we gezegd: maak dat

monument ook weer de entree, dan ga je onderlangs naar de perrons en bovenlangs een publieke route naar dat mooie park eigenlijk vergroot wordt. En ook noord en zuid heel sterk met elkaar verbonden worden. Een hele belangrijke in de economie leerden wij ook: als je de binnenstad voor je eigen bewoners niet goed op orde hebt, dus al die wijken aan de zuidkant, dan doe je het eigenlijk niet goed. Je gaat het ook echt niet alleen vanuit toerisme of vanuit de historie hebben, je moet je stad in zijn geheel op orde. En dat leidt tot mooie kansen om bijvoorbeeld ook de Stationsweg en de Johan de Wittlaan autovrij te maken of autoluw, omdat je tussen die bomen mooi echt een hele mooie entree de historische stad in hebt. Nou, we hebben natuurlijk de route ook bedacht vanuit de binnenstad, de Hooikade, Zwijndrecht, tot aan het Leerpark en tot aan de buitengebieden. Zodat ook station Leerpark wat we hier voorstellen en de Dordtwijkzone nog breder en sterker verbonden worden op die grote schaal. Van historische stad tot buitengebied, veel ontwikkelingen zijn hier natuurlijk ook al gaande. Tussentijds zijn wij ook alweer gestart met een studie voor de maakfabriek. Ik denk dat dat een belangrijke kans is, net zoals de LocHal die we in Tilburg hebben gedaan. Dat is niet alleen een bibliotheek, maar het is ook educatie. Het is ook zelfs de Efteling die daar onderdeel van is en een plek voor iedereen om te zijn. Dat zou mooi zijn als we die publiekswaarde krijgen. En Amstelveen, waarbij het gaat over een plek waar veel bedrijvigheid is, economie, ook al veel gebeurd. Maar ook die mooie entree de natuur in kan gaan worden. Nou, dat is het in een vogelvlucht uiteraard, heel kort. Misschien als laatste, ik zou toch nog een keer willen benadrukken: het gaat er echt over dat we met elkaar hebben gezocht naar welke toekomst willen wij met elkaar. Welke stad willen we aan werken ook met elkaar. En natuurlijk zijn dat heel veel stappen om daar naartoe te komen, maar het gaat daar in zijn totaliteit om en die mooie en goede bereikbaarheid, aantrekkelijk voor wandelen en fietsen, een hele duurzame ontwikkeling met bouwen in hout, maar ook de energieopwekking die je kan doen. Dat groen zie je veelvuldig door het plan, dat heeft ook de relatie met de Biesbosch en het eiland Dordrecht natuurlijk, en de Hollandse Delta. Maar het is ook een manier om hittestress tegen te gaan, om de grote wateropgaves die we in steden hebben op te vangen. En uiteraard tegelijkertijd een hele mooie verblijfskwaliteit te maken. Als allerlaatste, dan gaan we graag naar de opmerkingen of vragen. Het plan is dus vooral integraal. Het een is niet los te zien van het andere, bijna. Het gaat er echt om dat je zo'n voorbeeld van die barrière van het spoor en dat je dan een park daarnaast maakt, dat het en gelijk de plek is voor de snelfietsroute en die plek is voor klimaatadaptatie, en die ruimte voor parkeeroplossingen en aantrekkelijke verblijfskwaliteit. En dat dat het wonen mogelijk maakt. Die slimheid, die hebben we eigenlijk door het hele plan doorgetrokken dat het eigenlijk altijd elkaar versterkt. En niet alleen wonen of niet alleen mobiliteit, of niet alleen die klimaatopgave, maar echt hoe het daar een hele mooie aanvullende werking heeft op elkaar. En dat is hoe je een stad in al zijn facetten, in al zijn breedte, denk ik een mooie toekomst geeft, waar we heel graag de volgende stap met elkaar in gaan zetten. Dus dank daarvoor, ik hoop dat het bondig genoeg was, voorzitter.

De voorzitter: Ja, het is zeker bondig genoeg. Maar het is overigens helemaal niet vervelend om naar u te luisteren, met alle passie die erachter zit. En volgens mij heb ik dat vorig jaar ook al gezegd en hebben we daar u ook complimenten voor gegeven. Dus dat is nu weer het geval. Maar ik hoop dus wel dat er ook een beetje lekkere kritische vragen gaan komen, zodat we u ook op een andere manier even aan het werk zetten. En mevrouw Jager die wil daar graag mee beginnen. Gaat uw gang, mevrouw Jager.

Mevrouw Jager: Dank u wel, voorzitter. Ik heb een vrij simpel vraagje, hoop ik. Ik zag een afgesloten Burgemeester De Raadsingel, tenminste autovrij gemaakt voor het station. Ik weet dat de Spuiboulevard autovrij gemaakt gaat worden en ik weet dat dit een visie is. Maar ook de Brugweg zie ik dus autovrij gemaakt worden. Dan vraag ik me een ding af: van welke kant moeten auto's nog ergens komen in deze stad, als dit waar zou worden. Dat valt me wel op.

De heer Paardekoper: Ja. Zal ik daar gelijk op antwoorden? Of gaan we verschillende vragen langs? Of misschien dat Rick van der Linden, die is volgens mij ook aanwezig, daar iets over zou ... Of zal ik er gelijk even op antwoorden.

De voorzitter: Geef maar gewoon antwoord hoor. En op het moment dat we denken dat het te politiek wordt, dan schakel ik het college in.

De heer Paardekoper: Nee, heel goed, ik wil daar graag op antwoorden. Er zijn veel trajecten gaande. Enerzijds zijn we goed op de hoogte ook van de punten die u noemt, dus als het gaat over de Spuiboulevard, als het gaat over het verkeersstructuurplan wat natuurlijk al heel lang speelt, de discussies daarom. We hebben ook gezegd: in een visie laten we vooral kijken of we dit in de toekomst op deze manier zouden willen. Dat je een station hebt waar je juist heel aantrekkelijk wandelend en fietsend zo de, niet alleen de binnenstad, maar ook die historische schil in kan. En dat het daarmee een hele aantrekkelijke verbinding lokaal gaat maken tussen de wijken zuid en de binnenstad. De auto daar helemaal weg uit het verkeer is niet het geval. Het is wel dat we zeggen: we splitsen de Burgemeester de Raadsingel op. Dus je kan van beide kanten tot aan het station komen en dan weer terug. Dat is het voorstel wat wij hier doen. Daar zitten natuurlijk qua gedachtes, ik denk ook dat wij refereren aan veel ervaring in andere steden, waarbij je zo'n station en de schakel van het station een hele grote kans hebben voor de aantrekkelijkheid van de stad voor de bezoekers. Uiteraard gaat het in de volgende fases om daar ook goed aan te gaan rekenen. We zijn daar deels al mee gestart, met een aantal partijen. Dus in Dordrecht wordt nu bij de afdeling mobiliteit, die heeft intensief hieraan meegedacht en meegewerkt. Rekent nu uitsluitend aan de automobilititeit. En we hebben ook gezegd, want dan zien we toch wel in heel veel plannen waar we aan werken: laten we in ieder geval ook gaan kijken wat de potentie is op het moment dat we ook gaan rekenen aan fietsen, aan ov en bereikbaarheid vanuit wandelen en voetgangers. Want daar zit een enorme transitie in autobereikbaarheid en autogebruik. Misschien als laatste, als je kijkt naar een gemiddelde stad ook in Dordrecht, dan neemt de auto 51% van je oppervlakte in gebruik. Dat is een behoorlijk aantal, dat heeft ook te maken met veel auto's die natuurlijk stilstaan en geparkeerd, veel asfalt. Als je dat bekijkt en je staat tegelijkertijd als stad voor een opgave om te groeien, dus je gaat verdichten, meer mensen hebben publieke ruimte ook nodig, groene ruimte, ruimte om te verblijven. Dan zal je moeten gaan kijken hoe we daar slimmer mee om kunnen gaan ook. En die voorbeelden zijn er zeker. Dus daar zit wel ruimte om daar nog meer in te gaan doen. En dat is het voorstel wat we vanuit een visie doen, dat daar stappen moeten worden genomen om 1, die ervaringen ook en de lering van andere steden goed ernaast te leggen, dat is een belangrijke. Maar ook de rekensommen niet alleen aan de auto te rekenen, maar juist integraal aan mobiliteit. En de eerste stappen zijn daar wel voor gezet.

De voorzitter: Oké, mevrouw Jager.

Mevrouw Jager: Mag ik nog heel even reageren daarop. Dat lijkt me een uitstekend idee, maar het is natuurlijk wel zo dat we voor andere vormen van mobiliteit niet afhankelijk zijn van zo zeer van Dordrecht als wel ook van hele andere organisaties. Landelijk, regionaal, provinciaal. Dat is niet aan ons om te bepalen van: dat gaat linksom of rechtsom. Dat maakt het voor mij toch wel ietsje moeilijker. En ik weet wel, dit is een visie, dit is nog geen plan. Maar ik denk: ja, als we nou in de visie al hiervan uitgaan, hoe gaan we dat dan later oplossen?

De heer Paardekoper: Dat is terecht dat u dat zegt. Ik heb het kort proberen aan te stippen en het staat ook wel in de uitvoeringsagenda bijlage 2, die heeft u volgens mij ook ontvangen bij het boek, of anders digitaal. Nou, er zijn dus ook al gesprekken van: heb je hier elkaar nodig? Dus ook regionaal niveau met de metropoolregio, de verstedelijkingsalliantie, Move, NS, ProRail, provincie. En daar zijn de gesprekken ook al mee gevoerd. Rijkswaterstaat zou hier. En daar zit absoluut ook de opgave dat daar de samenwerking mee wordt gestart, want dit bereik je niet alleen. Als je een F16 als snelfietsroute wil aanleggen van Rotterdam naar Dordrecht, dat is een provinciale aangelegenheid. Als je het watervervoer, ook het vervoer over het water en de bereikbaarheid wat een enorme kans is, en ook prachtig is, wil versterken. Dan gaat dat ook over iets veel groters dan wat Dordrecht alleen kan. Nou, daar zijn de gesprekken ook over. We hebben, dat zou een van de wethouders ook als begeleider van het traject stevig kunnen benoemen. We hebben in december ook met alle directies van deze partijen die ik net noem de gesprekken gevoerd om te zeggen: als we dit willen, als Dordrecht dit ook wil, dan moeten we met al die partijen, NS, ProRail, Rijkswaterstaat, provincie, ook de volgende stap gaan zetten: hoe gaan we dat doen? En daar is uitgesproken op dat hoogste niveau: dat willen we. En we moeten daar de komende tijd stappen in zetten naar uitvoeringsagenda's en intenties om dat te gaan doen. Dus absoluut waar, ja.

De voorzitter: Oké, dank u wel, mevrouw Jager. Even kijken, want ik heb een aantal mensen die zich gemeld hebben voor een vraag. Wie zit daar tussen die hier aansluitend een vraag op heeft? Of kunnen we dat gelijk daarbij meenemen. En anders dan ga ik gewoon het rijtje af en dan begin ik met mijnheer Kleinpaste. O, mijnheer Kleinpaste, maakt u even ruimte voor mijnheer Oostenrijk, want die heeft wel aansluitend een vraag. Gaat uw gang, mijnheer Oostenrijk.

De heer Oostenrijk: Ja, dat is een interessant punt, voorzitter, die autobereikbaarheid. En ik kan de rede van mijnheer Paardekoper goed volgen, maar dan wel met de consequentie dat dat voor de hele automobilité inderdaad een geweldig effect gaat betekenen. Ook denk ik voor wat betreft de belasting van de Laan van de Verenigde Naties. Want als je dus de knoop maakt van bij het station, dat je als het ware niet meer van west naar oost en vice versa kunt gaan, dan heeft dat natuurlijk geweldig veel consequenties. Dus ik denk dat dat verstandig is om die consequenties wel degelijk in beeld te brengen voor wat betreft dan de verzwaring in automobilité voor andere plekken betekent. Daar heb ik het natuurlijk over zowel naar de binnenstad, maar ook naar het westelijk havengebied, naar de A16, gaat dat hele andere verkeersbewegingen opleveren. Dus ik zou willen vragen om dat effect toch ook erbij te betrekken.

De heer Paardekoper: Ja, dank u wel. Dat effect is in beeld gebracht door de afdeling mobiliteit van de gemeente zelf, Dordrecht, maar ook in samenwerking met

adviesbureau Sweco. De eerste bevindingen zijn daarvan, dat betekent inderdaad een hogere belasting van de Laan der Verenigde Naties en de Overkampweg. Terecht. Dat neemt niet weg dat er integraal gekeken moet worden, want het betekent ook dat er een heel andere bereikbaarheid gaat ontstaan op het moment dat de citysprinter er wel komt, op het moment dat er meer verbindingen zijn met de fiets. En wat je ook ziet uit die studies, die verkenningen, dat is natuurlijk het geval dat veel mensen ook de route nemen als alternatief, bijvoorbeeld voor de A16. Of binnen langs van Zwijndrecht naar Dordrecht om even een korte doorsteek te maken. Maar ook bijvoorbeeld de gedachte om juist het verkeer wat vanuit het zuiden komt, en wat bij Amstelveen eigenlijk misschien wel gelijk over zou kunnen stappen op het ov de Randstad in. Dat is toch iets wat op een veel grotere schaal in de metropoolregio speelt. Daar zitten ook opgaves waardoor de belasting ook omlaag zal gaan in zo'n gebied. Dat betekent niet dat dat nu helemaal is uitgewerkt, maar de eerste verkenningen zijn wel gedaan. En ook de belastingen die er nu zijn, die zijn in beeld. Die nemen inderdaad toe op zo'n Laan der Verenigde Naties. Nou, dat zou als je het nu letterlijk zo zou doorvoeren betekenen dat je iets langer wacht. Maar het betekent ook dat er nog veel breder en integraal gekeken moet worden naar en het fietsen, en het wandelen, en die ov-bereikbaarheid, en grote veranderingen op dat spoor. Bijvoorbeeld ook nog een als toevoeging, wat nu natuurlijk speelt is dat tot nu toe de mobiliteitshub altijd bij Weeskinderdijk is gedacht. Dus dat betekent dat je autoverkeer tot aan je binnenstad trekt en dat mensen daar overstappen ook bijvoorbeeld de trein verder de Randstad in. Terwijl je eigenlijk nu zegt: dat zou en bij Lage Zwaluwe, maar ook bij Amstelveen eigenlijk de plek zijn waar je dat veel sterker eigenlijk nog moet doen. Dat zit ook landelijk in het Deltaplan mobiliteit. Dus aan de randen van je stad het grote verkeer opvangen en dan overstappen naar een lokale elektrisch, trein, bus, fietsen, wandelen, et cetera.

De voorzitter: Oké, dank u wel. Mijnheer Noldus heeft ook weer een aansluitende vraag hierop.

De heer Noldus: Ja, voorzitter, dank u wel. Ten eerste, mevrouw Jager had mijn eerste vraag al gesteld. Een vervolg op de vraag van mijnheer Oostenrijk is ook, want in het boek lijkt het te zijn alsof er ook een afrit van de A16 geschrapt zou worden. Ik weet niet in hoeverre dat concrete plannen zijn. Want dat zou de uitdaging volgens mij nog maar complexer maken. Maar wellicht heeft u daar een ander beeld op.

De heer Paardekoper: Ja, rond de A16, dat is nog iets verdere toekomstmuziek. Dus het is nu natuurlijk de mooie bekende spaghetti hoe je eigenlijk vanaf de A16 in allerlei rondes de stad in rolt, als het ware. En daar hebben we gezegd en ook gekeken, dat is overigens een gedachte van iemand vanuit de gemeente: zou dat niet veel eenvoudiger kunnen? Met een afrit die eigenlijk heel vergelijkbaar is met de afrit die je nu ook bij Amstelveen ziet. En dat hebben we ingetekend als een gedachte, dat gaat nog veel verder dan de overige visie moet ik zeggen. Dus dat is zeker niet een concreet plan. Maar wat het wel laat zien is dat daardoor, 1, een potentie ontstaat om die afwikkeling veel aantrekkelijker te maken. Het is niet dat er een afrit minder wordt, maar wel dat de cirkels eruit gaan. En 2, ontstaan er nieuwe ontwikkellocaties eigenlijk op dat moment. Want die cirkels nemen gigantisch veel ruimte in beslag. Op het moment dat je hem zo maakt ontstaat er meer plek langs de A16 ook om te kunnen ontwikkelen, om te kunnen bouwen. Voor kantoren, voor woningen, eigenlijk van alles. En we dachten: dit is toch wel

iets heel moois om dat nu hier in ieder geval alvast te agenderen, om het te laten zien. Want wat er daarmee ontstaat, dat is wel een mooie kans. Dat als je langs Dordrecht rijdt, dat je het niet alleen herkent van de geluidsschermen, maar juist ook van nieuwe gebouwen en dat het ook landmarks worden waar je de nieuwe stad binnenkomt.

De heer Noldus: Dank u wel. Ga verder aan de slag.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Noldus. Dan ga ik even terug naar het rijtje, of mevrouw Stolk moet hier ook direct aansluitend. Want anders ga ik liever eerst eventjes beginnen weer terug bij de eerste mensen die zich gemeld hebben. Mevrouw Stolk.

Mevrouw Stolk: Ook even een vervolgvraag op mijnheer Noldus en ook nog van mevrouw Jager. Want als we laten we zeggen geen auto's meer hebben in de binnenstad, wat gaan we dan doen met de P-garages in het centrum? Want daar zie ik nog niet iets van terugkomen. Of dat moet ik gemist hebben.

De heer Paardekoper: Nee, dat is dan een misvatting. Dat staat ook niet zo in het document. Het betekent niet dat, er is een heel groot verschil tussen autovrij en autoluw. Wat we doen voor de binnenstad, de bereikbaarheid voor auto's die blijft, ook voor de binnenstad, dat is terecht. We hebben ook daarnaar gekeken dat juist de bestaande parkeergarages van het Vlinderhof et cetera, dat die daar ook allemaal gewoon blijven. Soms met een iets andere route hoe je er komt, maar wel dat we van de hele binnenstad zeggen: dat is niet meer bedoeld om daar doorheen te kruisen. Dat zie je eigenlijk bij geen een mooie oude historische stad. Gouda heeft dat niet, Delft heeft dat niet. Dat heb je altijd dat je zegt: nee, tot aan de rand van die binnenstad. En daar kan je komen ook met de auto, maar het is niet iets waar je doorheen rijdt. Dat is een heel belangrijk verschil. Dus sowieso voor bewoners, voor ondernemers, het blijft toegankelijk. Maar je zorgt wel dat het minder wordt die autostad waar je doorheen kruist, eigenlijk van de ene kant naar de andere kant. Dat is een heel groot verschil.

Mevrouw Stolk: En als je dan laten we zeggen van de Brugweg, als ik nog even mag voorzitter. Als we die brug gaan afsluiten, dus dat we daar geen autoverkeer meer hebben. Dat betekent dat we via de Drechtunnel moeten. Hoe zit het dan met de drukte? Want nu kan je van Zwijndrecht naar Dordrecht en vice versa. Maar als je dat weg gaat halen, hoe neemt dan die druk richting de binnenstad toe? Hoe ziet u dat?

De heer Paardekoper: Ook dat zit wel in de eerste verkenningen. Het gaat een beetje in op de vorige beantwoording, dus de drukte die op de Laan van de Verenigde Naties ook wat zwaarder kan worden. Maar wat we hebben uit de informatie en de data die we nu hebben kunnen halen, uit ook de verkeersbewegingen, dan zijn dat veel ook verkeersbewegingen die niet voor de binnenstad of direct bij de aanlanding van de Brugweg aan de Dordtse kant of aan de Zwijndrechtse kant, maar zeg maar veel meer als een doorgaande route. Als vervanging waar je eigenlijk ook de A16 zou kunnen nemen of zelfs andersom via de Wantijbrug. Er zijn ook veel mensen die eigenlijk op die manier met de auto, dat hebben we twee naast elkaar gezet, dat het tijdsverschil bijna minimaal is. Belangrijkste is eigenlijk dat door dit te doen dat we wel zeggen: de overbereikbaarheid en de bus die blijft daar overheen gaan. Je hebt natuurlijk ook voor calamiteiten, als er een keer bijvoorbeeld een bepaalde andere route in de regio bijvoorbeeld werk aan de weg is. Dan zou je de brug ook weer kunnen openen voor het

autoverkeer tijdelijk. Maar de kans om juist een versterkende verbinding te maken voor Zwijndrecht en Dordrecht in de beleving, maar ook in de bereikbaarheid voor fietsen, voor wandelen, voor ov, daar zit ook een hele grote kans. Waardoor je eigenlijk ook kan verdichten met meer voorzieningen, met meer woningen. Op het moment met de geluidsbelasting kan dat eigenlijk ook heel moeilijk. Dan zou je heel veel voorzieningen zou je moeten treffen.

De voorzitter: Oké, dank u wel. Dan ga ik nu toch even starten met het rijtje. En dan zit in de aanslag daarvoor mijnheer Kleinpaste. Gaat uw gang.

De heer Kleinpaste: Ja, dank u wel, voorzitter. Ik vind het in ieder geval een hele mooie en inspirerende visie, laat ik dat vooraf vast gezegd hebben. Ik heb nog even eerst maar een praktische informatieve vraag. Want ik ben een beetje op zoek naar hoe het straks zit met het evenemententerrein wat ook gepositioneerd zou worden. Zit dat nou straks aan het Maasterras of toch bij de Weeskinderdijk? En is er op die beide locaties überhaupt ruimte genoeg voor iets als een dancetour of straks ook de kermis? Want we proberen ook dat stukje even voor de geest te halen, zeg maar.

De heer Paardekoper: Kijk, heel goed. We hebben dus juist die ruimte van Weeskinderdijk, daarvan hebben we gezegd: juist in die traditie van Dordrecht als evenementenstad zou dat prachtig zijn als daar juist de plek is ook voor evenementen. Dat is voorbeeld wat ik eerder liet zien van het Westerpark wat we in Amsterdam hebben eerder gedaan. Dat is alweer een langere tijd geleden, maar dat was een industriegebied, dat was ook deels rangeerterrein, ook langs het spoor. Iets waar je niet zo zeer kan wonen, maar juist door het een park te maken voor evenementen, voor cultuur. Ja, niemand had dat bijna kunnen voorzien hoe enorm verschil dat heeft gemaakt, 1, voor die plek voor evenementen, maar ook voor die gebouwen die daar al stonden. Voor niet alleen evenementen van een kermis of een dansevenement, of de Wereld Draait Door die daar wordt opgenomen. Maar ook als plek om gewoon dagelijks naartoe te gaan, of gewoon even een rondje te gaan hardlopen. Nou, dat soort kansen die zijn hier absoluut op deze locatie.

De heer Kleinpaste: Oké, dat is mij voor nu even helder. En dan, nou ja, ik luister even naar de vragen van anderen en dan wordt het vast nog wel inhoudelijk besproken. Dank u wel.

De voorzitter: Oké, dan gaan we over naar mijnheer Veldman.

De heer Veldman: Voorzitter, dank u wel. Ik heb meerdere vragen, als dat zou mogen.

De voorzitter: U wel.

De heer Veldman: Heel fijn, ik ben u zo dankbaar. Voorzitter, vooraf inderdaad zeer inspirerend, complimenten. Het moet ook heel mooi zijn om aan zoiets te werken, zat ik te bedenken toen ik het allemaal bekeek en las. En ik vond het ook heel goed dat misschien wel het meest ondergewaardeerde park van de stad, namelijk het Weizigtpark, zo centrale rol heeft in dit plan. Dus dat vooraf. Voorzitter, een paar vragen. De eerste vraag gaat eigenlijk van: hoe verhouden de plannen zich eigenlijk tot projecten die nu zeg maar op de rol staan? Eigenlijk in welke mate zijn dat no regret plannen

binnen deze visie? Dat vind ik wel een interessante, omdat we natuurlijk nu geen dingen moeten uitvoeren waarvan we op voorhand al weten dat die strijdig zouden kunnen zijn in ieder geval met dit plan. Dat is een. De tweede vraag, dat betreft de integraliteit. U zei dat ook, dat het plan eigenlijk de kracht haalt uit zijn integraliteit. En dat is denk ik ook wel zichtbaar. Aan de andere kant moeten we ook reëel zijn dat dit type brede toekomstvisies niet echt de neiging hebben om van A tot Z helemaal gerealiseerd te worden in de tijd. Dus daarmee komt dan de vraag op van: biedt dit plan ook zeg maar een modaliteit, dat je bepaalde dingen in samenhang kan uitvoeren, zonder dat je de kracht verliest. Maar wel rekening houdend simpelweg met het feit dat misschien niet alles zal gaan gebeuren. Dat is twee. En dan drie is, ik zie best wel veel wat ik dan toch maar noem huizenblokken ingetekend. In een gebied wat natuurlijk qua sociale cohesie ook in de toekomst toch kwetsbaar is, denk ik. En de kunst is natuurlijk om dat zo te ontwerpen dat het niet kwetsbaar is. Maar dat roept bij mij wel de vraag op of met zoveel blokkendozen, oneerbiedig gezegd, of je dan dus de juiste sociale cohesie daar bereikt. En dan de laatste concrete vraag, voorzitter, voordat ik nog procesvragen stel, dat is de spoorreservering voor de RoBel-verbinding, dus Rotterdam-België, voor het goederenspoor. Ik weet niet de laatste status daarvan, maar de keren dat ik me daarmee bezighield was daar altijd de gedachte om dat parallel aan de A16 te laten lopen. En daarmee loopt dat ook door een stukje van dit plangebied. Dus ik vroeg me af: als we dit allemaal doen, rijden we onszelf dan in de wielen voor dat potentiële andere plan wat de stad Dordrecht ook wel veel baat zou brengen. Als we namelijk een goederentransport van ons reguliere spoor halen. En voorzitter, dan nog de laatste. Dat is eigenlijk of vooral na is gedacht, of wordt gedacht, is misschien ook meer een vraag aan het college van: dit is nu een visie vanuit dit bureau. Als we aan de slag gaan echt met concrete uitwerking, is er dan ook supervisie op kwaliteit en integraliteit? Want dat is voor onze fractie heel belangrijk dat wat we doen kwalitatief hoogstaand is, en dus ook passend bij zo'n breed verhaal. Dank u wel.

De voorzitter: Ik wil eerst even reageren op mijnheer Veldman, dat die gelijk wel voor de rest van de avond zijn kansen verspild heeft. Maar ik denk dat er wel een heleboel goede antwoorden gaan komen. En voor het laatste stukje wellicht even het college. Maar gaat u in eerste instantie uw gang, mijnheer Paardekoper.

De heer Paardekoper: Ja, ik zal het proberen bondig te beantwoorden. Er is veel over te zeggen, dank. Terechte vragen, de eerste de lopende projecten. We hebben zeker die als uitgangspunt genomen. Dus als het gaat over bijvoorbeeld de ontwikkelingen rondom een gezondheidspark, dat is iets wat loopt. Daar is ook tijdens de visieontwikkeling een akkoord natuurlijk over gekomen met de ontwikkeling daar, de nieuwe woningen, ongeveer 750 woningen. Een ander traject was de Overkampweg met de nieuwe zone nu het profiel ook van de weg langs het ziekenhuis. Maar ook in de Dordtwijkzone, dat zijn ook trajecten die gewoon doorlopen en ook al ver gevorderd zijn. Er zijn natuurlijk trajecten zoals de fietsenstallingen aan de zuidkant van het station, ook daar is een beslissing over genomen om die door te laten gaan en te lopen. En nou, zo zijn er meer te noemen. Ik ga ze niet allemaal af, maar die staan zeker niet haaks op deze visie, die gaan door. Wat wij vooral ook met de visie hebben gedaan is ook gefilterd en duidelijk een scheiding gemaakt. Er zijn bijvoorbeeld ook wat ruis eruit kunnen halen. De N3 is een traject, daar werd over nagedacht van: half verdiept of half ondergronds moeten gaan. Conclusie gewoon duidelijk over kunnen worden, samen ook met Rick van der

Linden, dat gaan we niet doen, dat is een veel te grote investering. Dat raakt ook veel te veel. Dus ook dat soort dingen hebben wij wel al kunnen bespreken van: welk uitgangspunt nemen we nu? Hetzelfde wat ik even aanhaalde met de Stadsbrug, de Brugweg. Veel varianten die daar al bestonden. Ook daar hebben we met elkaar wel die overeenstemming, kunnen we niet benutten wat er is en zoals die er nu ook is. Dus lopende trajecten is een, daar ook vanuit gegaan. Een aantal ook gezegd van: daar moeten we nu een beslissing over nemen. En 3, gaan we gewoon niet doen. Maar ook gekeken van: als je nu verder gaat, zorg dan dat we niet nog heel lang gaan discussiëren of die Brugweg wel of niet gesloopt moet worden en in welke variant. Maar laten we kijken dat we ook snel verder kunnen. Dus juist door hem te behouden kan je ook de toekomstige ontwikkelingen veel efficiënter en effectiever voortgang geven. Nou, dat is een hele belangrijke denk ik, ik probeer daarmee in ieder geval de eerste vraag mee te hebben beantwoord. De tweede ging natuurlijk ook over de integraliteit. Volgens mij was dat de tweede vraag. Alles hangt met elkaar samen, ja. Dat is in een stad altijd zo. En in een stad is het ook zo dat die nooit af is. En dat is misschien ook een hele belangrijke om te concluderen. Dus je maakt een visie om met elkaar te kijken van: waar werken we naartoe? En dat als stip op de horizon. En je zal altijd in zo'n traject kijken: wat zijn de quick wins, waar gaan we nu ook mee aan de slag, waar zijn we mee aan de slag. Maar kijk ook gewoon steeds weer terug van: waar wilden we ook alweer naartoe met elkaar? En dat helpt. En deze visie hoop ik ook dat die helpt dat iedereen geïnspireerd mee gaat denken, dat er ook nieuwe ideeën uit ontstaan. Maar de basisgedachte, daar zitten een aantal van de basis in zoals het spoor niet meer als barrière, maar juist als kans. Zo'n Brugweg ook, die nieuwe ontwikkelingen, kansen voor de nieuwe publieke ruimte, voor andere manieren van je verplaatsen. En bereikbaarheid, gemengde gebieden. Dat lijkt me toch wel dat je daar een overeenstemming ook van hebt van: daar willen we naartoe met elkaar. En dan als dit beeld helpt om die stappen te zetten. En in die volgorde zal je het ook moeten zien. Zeker gaat dit over een traject wat 20 jaar of misschien wel langer is. Maar de eerste stappen, en dat is wel het mooie dat als je zo'n visie maakt, dat die stappen al worden gezet. Je merkt dat de NS-station Dordrecht Centraal nu al veel hoger op de agenda heeft gezet. Dat zij ook zelf hebben aangegeven: wij willen nu gewoon zo snel mogelijk een stuurgroep organiseren en hier concreet mee aan de slag. Een Rijkswaterstaat die ook eigenlijk uitspraken doet van: die brug kan ook. Nu is het in eigendom van de Rijkswaterstaat, maar die kan ook als eigendom naar Dordrecht zodat zo'n kans ook echt kan gaan ontstaan voor deze mooie kwaliteit van de brug. Nou, zo zijn er veel voorbeelden. En ik wil er vooral eigenlijk bij benadrukken: ja, integraal essentieel blijf ook samenwerken. Als onderdeel van de uitvoeringsstrategie is er ook al gezegd: je moet eigenlijk gewoon een programmabureau hebben voor die spoorzone om zelfs politieke termijnen overstijgend met zo'n gebied aan de slag te kunnen gaan. En een goed voorbeeld daarvan is bijvoorbeeld het NPRZ in Rotterdam-Zuid. Dat gaat over veel meer jaren dan vier jaar, maar je hebt wel al gezegd van: dit is wat wij de komende tijd willen bereiken. Waardoor educatie wordt verbeterd, de woonkwaliteit, zorg, noem maar op, de klimaatopgave goed wordt aangepakt. En dat je niet om de vier jaar ook weer van richting gaat veranderen volledig. Dat is denk ik ook een hele belangrijke. Voorzitter, zou je me willen helpen met de derde vraag, of de derde en vierde die er nog waren.

De voorzitter: Dat gaat mijnheer Veldman zelf doen, want ik heb zoveel opgeschreven erbij dat ik niet meer precies weet wat zijn derde of zijn vierde vraag was. Maar hij weet dat wel, let op.

De heer Veldman: Ja, voorzitter, ik had getracht enige structuur aan te brengen. Het volgende punt was inderdaad de ingetekende huizenblokken in relatie tot de sociale cohesie. En de vraag daarna ging over de reservering voor het goederenspoor richting België.

De heer Paardekoper: Ja, dus de woningen of huizenblokken, ja. Die volgt eigenlijk gewoon heel concreet het woonbeleid en de woonvisie die Dordrecht dan heeft. Dus dat gaat over de verdeling dat het zowel over koop gaat, middelhuis, sociaal. Eigenlijk dezelfde, dus daar is al een duidelijke scan gedaan van de stad Dordrecht. Waarbij je zegt: zoveel hebben we nu aan sociaal, zoveel hebben we in huur, zoveel hebben we koop. Wat we nog willen maken voor de komende tijd, belangrijk daarbij is wel dat we nog een stap verder zijn gegaan. We hebben gekeken van: ja, maar welke doelgroepen zijn het ook? Dus niet alleen de categorieën, maar voor wie bouwen we. Veel gezinnen trekken de stad uit. Veel starters ook, omdat ze of niet betaalbaar of überhaupt een woning niet kunnen vinden. Dus we hebben wel ook gekeken in die categorieën: als je hier gaat ontwikkelen, zorg dan dat het ook voor die groepen aantrekkelijk gaat worden. In de soort woningen, in de variatie daarin, in de typologie, maar ook in welke stedelijke ruimte maak je daarvoor. Dus het autoluwe komt ook voor een deel daaruit voort. Als je hier als gezin in de stad wil wonen, dan heb je ook die publieke ruimte nodig waar kinderen ook zo buiten kunnen spelen. Belangrijke gedachten die daar ook aan ten grondslag liggen. Dus ja, dat is de combinatie als het gaat over het wonen. En daar zit het sociale aspect dus ook zeker in, niet alleen sociaal wat we als eerste associatie bij ons hebben. Maar sociaal is ook bijvoorbeeld studenten, starters, dat zit ook in die categorie onder de liberalisatiegrens. De spoorlijn, het goederenvervoer is inderdaad een discussie. Die is zelfs nog iets zuidelijker dan de A16 geprojecteerd in de gedachten. Ja, dat kan, dat is ook iets met een enorm lange discussie en dat gaat over heel veel. En laatste is in het groeifonds, een van de plannen die daarin was opgenomen was ook om zelfs de gevaarlijke stoffen van Rotterdam naar Maastricht via een aan te leggen pijplijn te gaan vervoeren. Dus dat zou nog wel eens een heel ander licht op deze discussie van gevaarlijke stoffen over het spoor betekenen. Dus die discussie gaat veel verder dan: dit heel groot, raakt het Rijk, raakt het groeifonds. Maar voor nu hebben we gezegd: laten we kijken dit is de situatie, ook de komende jaren moet je met het goederenvervoer hier waar het goed loopt ook goed uit de voeten. Dus deze ideeën van dat spoor luwte te ontwerpen door een dijkpark langs dat spoor, maakt dat je nu wel al sneller kan gaan ontwikkelen dan dat deze grote vragen en discussies op Rijksniveau allemaal zijn opgelost of duidelijk zijn geworden.

De voorzitter: Oké, dank u wel. Ik weet niet of iemand uit het college nog iets mist op dit stuk. Mijnheer Sleeking.

De heer Sleeking: Nou, voorzitter. U vindt mijnheer Paardekoper een fijne spreker, dat wil ik alleen maar onderstrepen. Vooral de integraliteit waarmee die ingaat op de gestelde vragen. Dus daar rest mij niet heel veel, denk ik. Kijk, het leidende principe zoals het gaat om continuïteit en kwaliteit, daar moeten we het echt met elkaar over eens worden. En ik onderstreep volledig dat we voor deze visie en de ontwikkeling van

deze visie het draagvlak en draagkracht moeten gaan ontwikkelen. Want dit is inderdaad een ontwikkeling voor de lange termijn. Je moet er niet aan denken dat elke vier jaar of elke acht jaar de paaltjes weer worden verzet en een hele andere richting in wordt gekozen. Dus je moet echt overtuigd zijn van de kwaliteit en de toevoeging op de meerwaarde die onze stad kan krijgen, om dit verder door te zetten. En dat het een visie is die niet 100% tot uitvoering zal komen, ja, dat is makkelijk te beamen. Want het gaat natuurlijk niet gebeuren. Maar er wordt bijvoorbeeld bij de ontwikkeling van Amstelveen wordt er nu al voorgesorteerd op ruimtereservering voor de mogelijke toekomstige plannen. Als het gaat om zo'n Transferium, als je die kansen nu voorbij laat gaan, dan kan je wel eens net te laat zijn. Dus ik denk dat dat ook een goed punt is dat wordt aangestipt ook uit de commissie. No regrets, dingen die je nu gaat uitvoeren die je later weer ongedaan moet worden. Tot zover maar even.

De voorzitter: Oké, dank u wel. Ook wel geen spijt of nergens spijt van. Mijnheer Van Verk die zei dat zijn vraag inmiddels was gesteld. Maar mijnheer Van Verk kennende heeft die misschien inmiddels wel weer een nieuwe vraag. Even kijken of die erin komt.

De heer Van Verk: Nee, voorzitter. De vragen over integraliteit waren de mijne. En daarmee, die heeft mijnheer Paardekoper uitgebreid beantwoordt. Dus ben ik helemaal tevreden. En nog een ding, ik wil mijnheer Paardekoper wel de complimenten geven voor de enorme inspirerende visie.

De heer Paardekoper: Dank u wel.

De voorzitter: Kijk, dat is het voordeel mijnheer Paardekoper. Als u een avond Dordrecht hebt gehad, dan kan u gelijk qua gevoelsleven er weer een halfjaar tegenaan. Even kijken, mijnheer Oostenrijk.

De heer Oostenrijk: Ja, dank, voorzitter. Eerst nog even het woord inspiratie. Ik vind dat dit plan meer verdient dan het woord inspiratie. Want dat heeft toch, nou ja, het gevaar in zich dat het nog enige vrijblijvendheid in zich heeft. Dus wat mij betreft inspiratie met een dubbele onderstreep. Een enkele laten we zeggen detailvraag, want daar probeer ik wel weg van te blijven. De goederenspoorlijn vanuit het westelijk havengebied, die heeft tot nog toe in feite een verbinding met laten we zeggen het hoofdspoor. Het ziet er nu naar uit dat die nu eindigt als een soort kopstationnetje. Klopt mijn waarneming?

De heer Paardekoper: Dank u wel. Dat is de stamlijn inderdaad. Die wordt nu gebruikt door VolkerWessels als ik het goed heb en de BAMM in het verleden. Die blijft behouden in onze plannen, in onze visie. We hebben ook gekeken van, want daar is een scan op de stamlijn gedaan in de intensiteit van het gebruik, maar ook in of daar wel of niet gevaarlijke stoffen over gaan. Dat is nu niet het geval. En die lijn wordt een keer in de week gebruikt. En wij hebben gezegd: die blijft. Dat kan ook prima door dat park. En hij blijft dus ook gewoon liggen en bereikbaar tot waar die nu gaat en ook in gebruik wat ons betreft. En men dacht: dat kan eigenlijk ook wel iets moois zijn als je daar bent. Je moet natuurlijk goed in de verdere uitwerking zou je moeten gaan kijken van qua veiligheid en de oversteek. Maar ook nu is dat wel al geregeld, die oversteek langs het water. Ja, het is natuurlijk een vervolgpoging. Maar wij hebben hem niet als een belemmering gezien of ik denk in ieder geval voldoende de scan er nu op losgelaten. Dat

de ontwikkelingen zoals die nu voor het hele Maasterras worden voorgesteld wel in die combinatie zouden kunnen.

De heer Oostenrijk: Ja, dank u. De vervolgvraag ... Of niet de vervolgvraag, maar een andere vraag is, we hebben recentelijk in de commissie fysieke leefomgeving de Dordtwijkzone gehad als onderwerp. Daar heeft waarschijnlijk uw bureau ook kennis van, meer dan dat. Toen heb ik dat ding gelegd voor wat betreft het knooppunt leerpark gezondheidspark, dat daar eigenlijk de Dordtwijkzone eigenlijk de spoorzone doorkruist. Dus ik heb uw aandacht gevraagd voor de verwevenheid met deze twee plannen voor dat deelgebied. Dus ik wil ook daar die aandacht bij u neerleggen om daar de samenhang van in beeld te krijgen. Want die is nu niet synchroon. Dus het zou goed zijn om in ieder geval bij dat knooppunt van een plan uit te gaan.

De heer Paardekoper: Ja, dat is sowieso heeft dat al een vervolg gekregen, dus een terecht punt hoe dat mooi samenkomt. De Dordtwijkzone, ook wel Stadspark XL inmiddels. En wij mogen daar zelfs op verder studeren, dus daar zijn we nu druk mee bezig zelfs hoe die Dordtwijkzone nog meer een stadspark wordt waar een toegankelijkheid en een parkkwaliteit gaat ontstaan voor iedereen. En zeker met die toename van een aantal bewoners en woningen. De locatie los daarvan, want toen we met deze visie waren toen waren we nog niet met het stadspark op deze schaal bezig, wat we nu wel aan het doen zijn. Toen zagen wij ook zeker al die kans, zeker met het traject wat al liep langs de Overkampweg. En de herontwikkeling van het park aan die zijde, het publieker maken ook van het park. Met de woningen die rond het gezondheidspark worden ontwikkeld. En toen heeft dat er al toe geleid dat we zeiden: dat station moet ook op een andere locatie dan waar die tot dan toe was geprojecteerd. Hij lag toen midden in leerpark zelf. En wij hebben hem, zoals u wellicht heeft kunnen zien, op de kruising van de tunnel van de Verenigde Naties en het spoor gelegd. Zodat het station eigenlijk ook veel meer de verbinding gaat maken tussen een park en gezondheidspark, en de wijken en leerpark. Dat neemt niet weg dat die verwevenheid nog groter is. Dus als je kijkt vanuit Wantij tot aan het zuiden en de Schenkeldijk, dan is het zo dat we nu ook eerst de tekeningen en de ideeën aan het schetsen zijn hoe je de route door zo'n park als de Dordtwijkzone, ook over de campus, over de Overkampweg tot aan de Hollandse Biesbosch en de Viersprong door zou kunnen trekken. En dan krijg je dat dat nog meer betekenis gaat krijgen en een nog betere bereikbaarheid tussen wijken en het park. Dus dat is iets om in een vervolg ook weer graag over te hebben en te laten zien wat we nu aan het bestuderen zijn daar, met de mensen van de gemeente ook en de provincie.

De voorzitter: Oké, dank u wel. Dat was die, mijnheer Oostenrijk? Ja, mijnheer Oostenrijk zwijgt. Dan gaan wij even kijken. Volgens mij had mijnheer Noldus ook een vraag, voordat die een vervolgvraag stelde. Gaat uw gang.

De heer Noldus: Dank u wel. Ik sluit me allereerst aan bij alle complimenten van de vorige sprekers, om even heel gemakkelijk te beginnen. En de beste vragen die ik had zijn al gesteld. Een vraag blijft daar nog over, dat is met name over de hoogte en de gelaagdheid die we terugzien. Nou, daar kunt u van mening over twisten, maar dat ziet er mooi uit met die verschillende hoogtes en laagtes die daar zijn. Dus we zijn wel benieuwd, want we begrepen ook dat de beperking van de hoogte van de grote kerk als uitgangspunt was meegenomen. Als dit inderdaad zo is en waarom dit dan in dit stadium

bij de visievorming als kader meegegeven of gehanteerd zou zijn. Of dat een stedenkundig vraagstuk is, daar zijn we benieuwd naar.

De heer Paardekoper: Ik moet eerlijk zeggen, wij zijn gaan tekenen en gaan studeren op dat Maasterras. Ook met de uitgangspunten van: welke dichtheid wil je daar nou eigenlijk? Dus dat is ook in vergelijking met andere wijken die we kennen, welke SSI noem je dat, de verdichtingsgraad van zo'n gebied. Hoeveel publieke ruimte, hoeveel als je die woningen hebt. En toen kwamen wij eigenlijk op het model wat er nu ligt. Eigenlijk achteraf, dus dat is heel erg vanuit die wens, van welke functie neem je en welke dichtheid wil je. Dus wat voor soort wijk wordt dat nou aan de Oude Maas? Welke doorwaakbaarheid heb je ook vanuit de bestaande wijken tot aan het water. En de bereikbaarheid en de verhouding publieke ruimte en gebouwen. En dat zijn we eigenlijk eerst gaan onderzoeken. Pas later zijn we gaan kijken ook in die relatie van het silhouet. Het is echt een mooi silhouet natuurlijk van Dordrecht, waarbij je vooral laagjes en af en toe is er een hoogteaccent. En da is iets wat we wel aan het tekenen waren, aan het ontwikkelen waren. En later goed gekeken van: hoe hoog zijn dan die elementen? Toen kwamen we erachter dat die kerk natuurlijk 67 meter is. En alle hoogbouw waar wij toen naar getekend hadden was rond de maximaal tussen de 40 en 60 meter in het nieuwe gebied. En in verhouding lijkt dat gewoon heel erg mooi te kloppen, als je zo naar het stadssilhouet van Dordrecht kijkt. Als je vanaf het water komt, dan is dat natuurlijk voor veel mensen de mooiste manier om de stad te zien en binnen te komen. Dus eigenlijk veel meer vanuit dat beeld zijn we verder gaan kijken. Dus het is laag met af en toe een hoogteaccent en dat volgt eigenlijk op een hele logische manier. Dus eerlijk gezegd dat we er niet heel erg bewust hebben gezegd: hij mag niet hoger of moet echt lager. Maar veel meer vanuit de studie van: welke proporties wil je daar nou eigenlijk als stadssilhouet?

De heer Noldus: Een korte vervolgvraag nog als dat mag, voorzitter. Is dat dan ook wat u zegt de verhouding tussen de mate van hoogte bepaalt ook de mate van ruimte die je in de breedte nodig hebt?

De heer Paardekoper: Ja, zeker. Want dat heeft natuurlijk te maken met bezonning, met de publieke ruimte ook de afstand die je hebt tussen verschillende functies in zo'n gebied. Dus er komt heel veel bij kijken. Hoogte-breedte verhouding speelt daar altijd een belangrijke rol. Nou, daar hebben we nu de richtlijn aangehouden die wij zelf ook vaak zien als: wat is wenselijk op basis van vele andere wijken die we hebben ontworpen. Maar het gaat ook over dat buitenruimte niet alleen maar publieke ruimte is, dat is ook een programma. Het ene deel is een speelplaats, het andere is een evenemententerrein, het andere is een park om te wandelen of om te sporten of om te verblijven langs het water. En dat heeft ook allemaal zijn eigen maat nodig. Voor de hoeveelheid mensen die daar kunnen komen, dus dat speelt ook mee als je zo'n ontwerp maakt voor zo'n gebied.

De heer Noldus: Helder, mooi. Dank u wel.

De voorzitter: Oké, dan ga ik over naar mijnheer 't Lam. En die had al een vraag gesteld in de chat over die bijlage 2. Deel 2 zouden we hebben ontvangen, klopt dat? We hebben hier even gekeken, maar we hebben dat niet kunnen vinden bij de stukken. Dus zo even tussendoor vraag ik dan toch even of dat klopt dat wij dat niet hebben ontvangen. En bij

wie dat dan eventueel vandaan gaat komen. Daar mag u over nadenken. Mijnheer 't Lam.

De heer 't Lam: Dank u wel, voorzitter. Ja, een van mijn twee vragen heeft u al gesteld. Ik moet zeggen dat het een buitengewoon heldere uitleg is over het boekwerk van 122 pagina's. Belangrijk om er ook op deze manier dingen over te horen, dan gaat het toch meer leven dan dat je het alleen leest. Zeker als je niet zo'n ruimtelijke ordening persoon bent zoals ik. Ik heb een vraag over een van de belangrijke doelstellingen, namelijk dat is de bouw van zes duizend woningen. En die zes duizend woningen, die zouden dan gerealiseerd worden tot het eind van het plan neem ik aan, 2040. En nu hebben we ook een andere doelstelling, namelijk de bouw van 10 duizend woningen tot 2030. En mijn vraag is: in hoeverre zijn die 6000 woningen die gepland zijn in de spoorzone nu ook onderdeel van de doelstelling van het college om in 2030 10 duizend woningen te bouwen. Ofwel, gaan we 16 duizend woningen bouwen of gaan we 10 duizend woningen bouwen, of ergens iets ertussenin? Kunt u daar iets van vertellen of misschien de wethouder hoe ik dat moet zien.

De heer Paardekoper: Ja, voorzitter, als het mag. We hebben de doelstellingen natuurlijk helder geformuleerd, maar dat betekent niet dat we in dit gebied nog 6 duizend woningen erbovenop gaan plannen. De totale doelstelling hebben we met elkaar geformuleerd. We hebben ook gezegd: er is een zoektocht naar een uitbreiding van onze planvoorraad voor de periode na deze raadsperiode. En daar zal naar mijn inschatting dit deel van de spoorzone ook een belangrijk element in moeten zijn.

De voorzitter: Oké, dank u wel. Mijnheer 't Lam, tevreden? Ik hoor u niet.

De heer 't Lam: Foutje. Ik vind het een beetje een algemeen verhaal, ik snap dat ook wel. En ik snap ook dat de wethouder niet exacte aantallen kan noemen. Maar ik krijg toch een beetje de indruk dat de spoorzone met zesduizend woningen vooral nodig is om de doelstellingen van 10 duizend woningen te halen. Dat is op zich niet erg, maar dat mag dan gewoon gezegd worden.

De voorzitter: Oké, waarvan akte. Even kijken. In het rijtje zag ik nu mevrouw Stolk nog staan, maar dat was volgens mij de vervolgvraag. Ik weet niet of u nieuwe vragen heeft, mevrouw Stolk.

Mevrouw Stolk: Ja, voorzitter, maar dat is meer een politieke vraag denk ik. Dus ik wil het even wachten tot aan Mecanoo.

De voorzitter: Ja, doen we later. Even kijken, mijnheer Van der Kruijff, had u nog een vraag aan mijnheer Paardekoper:

De heer Van der Kruijff: Ja, voorzitter, inderdaad. Ik had twee inhoudelijke en straks ook nog even over deel 2 nog een klein aanvullend vraagje bij wat u al formuleerde. Maar laat ik beginnen met de inhoudelijke vraag. In de plannen stond ook heel mooi inderdaad de overkapping van het station. Het Wijnzichtpark wat doorloopt de stad in, waarmee u als ik het goed las het groenste station van Nederland zouden gaan krijgen. Het ziet er heel mooi uit. Maar het geeft natuurlijk ook wel wat hoogteverschillen. Dus misschien dat u daar nog wat toelichting op kunt geven hoe u dat allemaal voor zich ziet qua ook

bereikbaarheid voor mensen die allemaal wat minder mobiel zijn, of dat allemaal kan. En we waren ook benieuwd of er wellicht elders in het land ook voorbeelden zijn waarbij dat eerder is gedaan. En aanvullend de vraag: op het moment dat we dat park over het spoor heen gaan doen, of daar nog beperkingen aan zitten vanuit veiligheid gedacht. Aangezien zoals u net zei vooralsnog ook wel gevaarlijke stoffen over dat spoor rijden. Als dat park eroverheen gaat lopen en mensen daar wandelen, of daarnaar gekeken is of dat uitvoerbaar is. Een andere vraag die ik nog had, u gaf in een eerder antwoord aan dat er ook wel een aantal keuzes aan ten grondslag liggen wat u niet gaat doen. Bijvoorbeeld u zei de N3 verdiepen gaan we niet doen. En wellicht heeft u ook nog wel een aantal andere varianten ook voorbij gehad, die wij ook misschien wel gevraagd gepresenteerd hebben gekregen, waarvan u zegt: die gaan we niet doen. Want wij lezen in het boek natuurlijk niet wat u niet gaat doen, maar misschien heeft u nog wel een aantal dingen besloten die we niet gaan doen. Daar ben ik dan ook wel nieuwsgierig naar. En de laatste was de procedurele vraag. Het ging net over een deel 2, een dikke hardcover boek, een mooi boek overigens wat we gekregen hebben. Dat spreekt ook over een deel 2. En hebben we het nou over hetzelfde deel 2? En ik vroeg me dan af, dat is dan inderdaad wel een procedurele vraag. Wethouder Sleeking gaf aan van: hierna krijgen we ook uitvoeringsprogramma's. En dan vroeg ik me af: krijgen we nou uitvoeringsprogramma's op basis van dit deel 1 of komen die dan pas na een deel 2? Hoe verhoudt zich dat allemaal tot elkaar?

De heer Paardekoper: Deel 2, ja, het grote mysterie. Er is een deel 2, dat wordt ook in dat eerste deel benoemd. Dat gaat over hetzelfde deel. En ik weet niet of hier aanwezig Piet of Luuk daar iets over kunnen zeggen. Maar ja, volgens mij zegt dat meer iets over het proces en hoe je samenwerkt. En dat is zeker goed om ook naar te kijken. Even kijken, dan hebben we het station, het groenste station. Zeker daar is het grensstation wat zo groen is en wat ook zeker geen station is wat zo enorm mooi park, of wat vroeger een buitenplaats was, direct naast zich heeft. Dus die kans, eigenlijk is er dat al. Maar die kans is er ook om het nog te vergroten. We zien natuurlijk wel de belemmering en het probleem van het station waarbij eigenlijk nu, dit is gewoon een rare situatie dat je alleen met je ov-pas van de ene naar de andere kant kan. Wat we daarin met NS en met ProRail hebben besproken is, dit is wel voortgekomen ook uit een paralleltraject tijdens de ontwikkeling van deze visie, met NS, ProRail en provincie en de gemeente Dordrecht samen. Dus die partijen hebben ook al meegedacht. En nou, dat zal u weten. Maar een NS en ProRail zijn behoorlijk precies in wat ze wel en niet willen. Als het gaat over bijvoorbeeld die bereikbaarheid, over beheersbaarheid, over de betekenis van zo'n ov-knoop. Ook intern bij die partijen zijn er natuurlijk genoeg discussies over welke kant ga je op. Maar het is wel gezien we met dit tekenen, bijvoorbeeld die onderdoorgang, daarmee goed de bereikbaarheid en ook beheersbaar om de perrons te bereiken. Ook dat is iets, dat speelt ook op andere locaties. Een voorbeeld is station Groningen, waar nu op die manier aan gewerkt wordt. De over kruisingen, dus dat je juist over het spoor heen gaat, dat is iets wat nu veel meer in ontwikkeling is bij ProRail. Dat was denk ik 5-10 jaar geleden nog helemaal niet het geval, dat die partijen daarvoor open stonden. Maar nu wordt dat juist veel meer omarmd als een kans, zelfs bouwen boven het spoor. Nou, dat hebben we hier niet voorgesteld, dat is hier ook niet wenselijk met die gevaarlijke stoffen. Maar het wandelen en het fietsen daaroverheen, dat is allemaal prima. En ook daar zijn voorbeelden van te vinden, bijvoorbeeld recent zeg ik even uit mijn hoofd Den Bosch, waar zo'n soort overgang is gemaakt. Niet zo breed als hier, echt

als een park, maar wel grote passerelles die van de ene kant naar de andere kant gaan. En er zijn nog een paar voorbeelden voor, ook in Zwolle geloof ik uit mijn hoofd. Dus dat is ook goed om daar in de volgende fase ook gewoon daar nog verder op in te gaan. En die spoorpartijen hebben ook gezegd: daar willen we samen aan gaan werken. Dan hadden we nog een vraag. U zei nog, even kijken.

De heer Van der Kruijff: Ja, ik had gevraagd, er zijn een aantal dingen die u niet gaat doen. Of er nog meer dingen zijn.

De heer Paardekoper: Nou, er is wel eens gesproken bijvoorbeeld, ik heb er een paar al genoemd, maar de discussie over het hele spoor bijvoorbeeld ondergronds. Onder de Oude Maas door is in het verleden wel eens aan de orde geweest. Dat is ook wel aan het begin toen wij startten aan de orde geweest. En we hebben heel bewust gezegd van: dat moet je gewoon niet willen. 1, omdat je maakt de opgave nog complexer. Je maakt ook dat je stad echt veel langer op de schop ligt. Het betekent ook een gigantische investering die kan afketsen, die enorm kan uitlopen. Dus daar hebben we ook van gezegd: dat moeten we niet doen. Nog iets waarvan we hebben gezegd, dat heb ik eigenlijk ook al genoemd, wat we niet moeten doen is de Brugweg met al die gedachtes om hem te slopen en in allerlei andere varianten. Volgens mij lagen er vier varianten om hem af te wikkelen. Dat zagen we niet als goede ideeën, dus ook daarvan hebben we gezegd: dat zou je niet moeten doen. Nou zijn er vooral langs het spoor denk ik nog wel gedachtes over station zuid, dat is toch een belangrijke. Die moet snel opgewaardeerd worden en her-ontwikkeld. En wij hebben toen gezegd, er is toen de discussie geweest van: zouden we hem helemaal moeten slopen, moeten sluiten, en dat leerpark die gaat vervangen? Daarvan hebben we gezegd: nee, dat zou je ook niet moeten doen. Je moet juist zorgen dat je een leerpark en dat zuid zo meteen met nog meer stations onderdeel gaat worden van zo'n citysprinter. Dus het metronetwerk waaraan gedacht wordt over de hele oude lijn van Dordrecht tot aan Leiden. Dus nou, dat zijn een aantal van de dingen waarvan we nadrukkelijk hebben gezegd: dat moeten we niet doen inderdaad.

De voorzitter: Ik krijg hier van de commissiegriffier ook het Transferium Weeskinderendijk door. Wat we dus niet gaan doen.

De heer Paardekoper: Ja, wij stellen in ieder geval in de visie voor om dat niet te doen. Te zorgen dat je je grote opvang van je autoverkeer al veel meer aan de randen van de stad op te vangen. En dat betekent niet alleen Amstelveen, maar dat zou je ook aan de kant van het Wantij bijvoorbeeld een plek moeten hebben. Je zou op meerdere plekken moeten kijken. Dat is toch wat je nodig hebt en wat je ziet in het Deltaplan mobiliteit, wat landelijk eigenlijk gaande is. Waarbij je gewoon moet zeggen: die steden die gaan verdichten, daar heb je gewoon ruimte nodig voor ontwikkeling voor mensen om te wonen, om te verblijven, voor voorzieningen. Dan moet je, daar heb ik het in het begin al even over gehad, die enorme impact die een auto heeft in een stad, dat is allemaal weer even wennen denk ik. Maar als je iets verder kijkt naar andere steden, dan zie je dat dat prima kan. De steden die wat dichter zijn, en dat dat heel veel voordelen oplevert. Een voorbeeld, een auto die rijdt met 30 of 50 kilometer per uur, die gebruikt 70 vierkante meter meer ruimte dan iemand die wandelt. Dat is echt enorm. Nou, als je dat vertaalt naar bijvoorbeeld al minder snel rijden of meer auto's aan de randen, meer voor de bewoners en voor het bestemmingsverkeer. Dan kan er heel veel ruimte ontstaan om je stad op een hele aantrekkelijke manier te verdichten.

De voorzitter: Oké, dank u wel. Mijnheer Sleeking had inmiddels zijn camera uitgezet, maar die zet hem gelukkig weer aan. Gaat uw gang.

De heer Sleeking: Ja, voorzitter, ook nog twee dingen. En nogmaals, het wordt in de visie gepresenteerd. En op de vraag van mijnheer Van der Kruijff van: wat gaat u wel doen en wat gaat u niet doen? Ja, daar zijn wij natuurlijk als gemeentebestuur ook vooral zelf van met de partijen. En er zal nog heel veel gerekend en getekend moeten worden om te kijken of al die planonderdelen ook werkelijk te reduceren zijn en mobiliteit. Ik geloof dat collega Van der Linden vanavond ook aangesloten heeft. Mobiliteit dat zal hier ongetwijfeld een hele belangrijke rol in gaan spelen. Of deze plannen en planonderdelen ook te realiseren zijn in het kader van mobiliteit, automobiliteit. Kijk, als je zo'n station hebt gemaakt, dan vraag je je af of er nou überhaupt nog iemand met de auto naar Dordt wil komen, want iedereen wil natuurlijk bij dat station komen. 2, dat Transferium, ja, ook daar denk ik: daar zullen we nog eens goed naar moeten kijken. Dat dijklichaam wat nu geprojecteerd is tegen het spoor, dat zou volgens mij ook nog wel ruimte kunnen bieden om daar iets van een soort van Transferium in te integreren. Dus dat lijkt me ook nog niet helemaal van de baan. En 3, dat is inderdaad al enige tijd aan de orde geweest. Maar los van de achternaam moeten wij niet te veel aan dode paarden gaan trekken denk ik, zo verdiept. En 3, dat betekende zo gigantische investering. En als je ziet dat die nu net helemaal wordt gerenoveerd met alle geluidsschermen van dien, dan lijkt het eerlijk gezegd niet realistisch om daar nou je geld op te zetten, je kaarten op te zetten, maar meer te kijken: hoe kun je dat op een andere manier inpassen? Dan nog deel 2 van het boek, daar wil ik toch even op ingaan. Daar wordt naar verwezen achter in het boekwerk, de ontwikkelstrategie. Die gaat voor een deel in op de praktische kant van de ontwikkelstrategie, met name de samenwerking. Ja, we moeten daar nog even goed naar kijken. Er zitten strategische onderdelen in met eerst de financiële uitwerkingen. Waarvan ik heb gezegd dat het mij niet verstandig lijkt dat die in openbaarheid komen. Dus we moeten denk ik even uitsplitsen wat van deel 2 gewoon openbaar kan worden en welk deel de raad vertrouwelijk c.q. geheim ontvangt. Om te voorkomen dat anderen misschien hun voordeel gaan doen met bepaalde uitgewerkte ideeën die daarin genoemd zijn. Dus dat is op dit moment een strategische keuze geweest, omdat dat nog niet beschikbaar is. Dus ik zal u wel toezeggen dat dat zo snel mogelijk dan wel gebeurt. En alles wat openbaar gemaakt kan worden, dat het dan ook in dat tweede deel gaat gebeuren.

De voorzitter: Oké, dank u wel, mijnheer Sleeking. Alvorens ik, want mijnheer Van der Linden die wilde ook nog wat zeggen, maar mijnheer Schalken die zat helemaal aan het eind van het rijtje om nog een vraag te stellen aan mijnheer Paardekoper. Mijnheer Schalken, kom er maar in.

De heer Schalken: Ja, voorzitter, dank u wel. Ja, ik kan natuurlijk namens Beter voor Dordt alleen maar aansluiten bij alle complimenten over de presentatie en die visie zoals die ook in dit mooie naslagwerk hebben gekregen. Ik had in eerste instantie ook nog vragen rondom het station. Alleen daar heeft mijnheer Van der Kruijff al vragen over gesteld. En ik had nog wel een vraag die te maken heeft met het tot stand komen van deze visie. Een vraag aan mijnheer Paardekoper: in hoeverre hebben de huidige bewoners en huidige gebruikers ook input geleverd die geleid heeft tot die visie die er nu ligt?

De heer Paardekoper: Ja, het is belangrijkste woord, het antwoord daarop is wel corona. Het is in die zin een coronaplan dat we ook gestart zijn in de eerste lockdown. En dat heeft wel ertoe geleidt dat we heel veel sessies die we ook met bewoners, met Stichting de Stad, met Duurzaam Dordrecht, hadden willen doen. Dat die niet hebben kunnen plaatsvinden natuurlijk. Dat is jammer. We hebben wel, ja, natuurlijk goed door het gebied kunnen gaan, heel veel kunnen spreken op die manier ook met ondernemers, met bewoners, met veel mensen van de gemeente, ambtenaren. En ik hoop dat wij, dus er is wel ook over gedacht van: kunnen wij dit nu ook op bepaalde manieren online toch gaan faciliteren, omdat we niet weten hoelang we natuurlijk nog in die situatie verkeren. Dat neemt niet weg dat we eigenlijk altijd heel graag juist op die manier het contact ook verder gaan brengen. En alle ideeën uit de stad nog meer zouden willen, dat dit ook inspireert, dat het mensen blij maakt, dat er ook aanvullingen op komen van mensen, de bewoners van Dordrecht, maar ook mensen die misschien in Dordrecht gaan wonen. Of juist bedrijven, ondernemingen. Dus dat zou heel erg mooi zijn als we die stap nu juist ook kunnen gaan zetten. Dat is in mijn ogen iets wat we nu niet naar de volledigheid hebben kunnen doen die we hadden gewild.

De heer Schalken: En heeft u wel, een hele korte vraag, wel al eerste reacties gekregen van de huidige gebruikers en ook bewoners?

De heer Paardekoper: Ja, zeker. En er is bijvoorbeeld ook wel een van de manieren, volgens mij is dat mijnheer Gert-Jan, die net ook even aan het woord was ...

De heer Schalken: Mijnheer Kleinpaste.

De heer Paardekoper: Ja. Die mij had uitgenodigd, even kijken, volgens mij is dat volgende week, bij Dordt Talk aan te sluiten. Dus dat is ook een moment om nog breder te kunnen communiceren denk ik met de stad. En dat mensen ook vragen kunnen stellen, dat er nog meer interactie kan zijn over deze ideeën. Ja, het zou heel mooi zijn als we die stap wat breder kunnen zetten. Want dat is essentieel dat het ook een plan wordt van iedereen. En het liefst ook vanuit eigenlijk alle lagen, dus moeten er ook meerdere middelen denk ik voor vinden. Want niet iedereen luistert of gaat dit voorbij zien komen, of kijkt op de website van Dordrecht. Dus eigenlijk zou je een goede communicatiestrategie, daar wordt over nagedacht binnen de gemeente, hoe je dat nog veel breder bereik zou kunnen maken. En ja, het is nooit af nogmaals. Dat is ook iets wat je verder ontwikkelt en in die gesprekken ook weer kan verrijken alleen maar zou ik zeggen.

De heer Schalken: Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter: Oké. Mijnheer Kleinpaste wordt genoemd en die zegt dus gelijk dat die wat wil zeggen.

De heer Kleinpaste: Ja, voorzitter, ik denk: laat ik hem maar even verduidelijken. Volgende week donderdagavond in Via Cultura, onze wekelijkse twee uur radio over actuele thema's, is mijnheer Paardekoper te gast om over dit plan, en dan ook wat interactiever, ook het nodige te vertellen. Het is een openbaar plan, dus op die manier kan je ook bijdragen om dat te verbinden met de stad.

De voorzitter: Dat is wel even schaamteloze reclame, mijnheer Kleinpaste. Maar goed. Eenieder die wil kan contact met u opnemen. Even kijken, misschien, nee, ik ga eerst vragen of er een van de commissieleden nog een vraag heeft aan mijnheer Paardekoper. Want anders dan wil ik voorstellen om heel even te pauzeren en dan doen we daarna nog even het college aan de tand voelen. Want mevrouw Stolk die had daar nog wat op, mijnheer Oostenrijk heb ik gezien. Dus ik denk dat dat misschien wel even apart kan. Is er iemand die nu nog iets wil vragen? Nou, er komt niks. Zullen we even, nou wat zullen we zeggen, tot 21:40 gaan we verder. En dan kunnen jullie even ook kijken of er nog eventueel een nabrander is naar Mecanoo. Of anders of u een vraag heeft voor het college. D66 wil alleen complimenten doen, zeggen ze in de chat. Nou, dat is mooi. We gaan even pauzeren en 21:40 gaan we nog even verder. En ik denk dat dat niet zo heel erg lang hoeft te zijn. Tot zo. Zo, dames en heren, de tweede ronde. En er zijn hier en daar wat vragen aan het college, maar ik wil wel alvorens jullie die vragen gaan stellen, meldt dat even in de chat, dan wil ik eerst even het woord geven aan mijnheer Van der Linden, op zijn zolderkamertje.

De heer Van der Linden: Ja, dat klopt. Ik doe even mijn licht uit. Zo, anders krijg ik zo'n rare plek op mijn hoofd. Dank, ja, er is al heel veel gezegd over verkeer en mobiliteit. En daar sluit ik even bij aan. Enkelen van u vroegen van: is het wel mogelijk om die Burgemeester de Raadsingel autovrij te maken? Nou, we hebben daar wel onderbouwingen voor of redematies op en cijfers die uitwijzen dat dat zou kunnen. Maar dit is natuurlijk wel een plan wat je stap voor stap moet doen. We zijn eerst bezig met de uitvoering van het verkeersstructuurplan Spuiboulevard, dat hebben we vorig jaar vastgesteld. Dus die Spuiboulevard autoluw maken is al een hele grote ingreep. Daar hoort ook bij parkeren bij de Weeskinderendijk, wat natuurlijk een voorziening is die er nu is, die we ook echt nodig gaan hebben de komende jaren bij alle verbouwingen die er zijn. Dus elke volgende grote ingreep ten aanzien van mobiliteit ook, dat wordt natuurlijk separaat aan u voorgelegd. Ik denk dat ik het hier even bij hou.

De voorzitter: O, dat was een hele korte, mijnheer Van der Linden.

De heer Van der Linden: Ik zou bijna zeggen: dat bent u van me gewend toch?

De voorzitter: Ja, dat is ook zo. Net als van mijnheer Oostenrijk. Mijnheer Oostenrijk, gaat uw gang.

De heer Oostenrijk: Ja, voorzitter. Mijnheer Van der Linden die zegt: stap voor stap. Die snap ik, alleen ik mag toch aannemen dat die stap voor stap nu in een nieuwe context wordt geplaatst. Dus dat die stap voor stap niet zodanig is dat de volgende stappen dit hele visiedocument gaan doorkruisen.

De heer Van der Linden: Mag ik, voorzitter?

De voorzitter: Jazeker.

De heer Van der Linden: Nee, dat klopt. Context is alles en context hebben we hard nodig. Want context geeft ook richting. En in het eerste blok zijn ook wat vragen beantwoord over: wat gaan we niet doen? Of wat hebben we nu in ieder geval niet meegenomen. Dat betekent ook dat we een aantal dingen wel gaan doen. Nou, ik heb

dat al aangeduid, een visie van 20 jaar. Als je over 20 jaar de skyline van Dordt bekijkt en alle plaatjes gaat vergelijken, dan zullen er heus een aantal dingen niet gebeurd zijn of heel anders gebeurd zijn. Maar de richting die we inzetten, die is nodig. Want we willen groeien naar een stad van 140 duizend mensen. Daar hoort ook mobiliteit bij. En die mobiliteit kun je binnen de contouren van de stad niet alleen met een auto oplossen, daar hoort veel ov bij. En ook anders kijken naar fietsen, leefbaarheid en lopen. Maar natuurlijk, we blijven een heel goed bereikbare stad. Dat moet ook, anders word je niet aantrekkelijk. En de visie die hier is neergelegd, dat is de basis.

De voorzitter: Oké, dank u wel. Ik hoor u zeggen van de skyline en dat was nog wel even een grapje hier richting mijnheer 't Lam, die zo mooi de skyline van Dordt in het logo heeft van de Dordtse SP. Dat gaat er dan denk ik ook heel anders uitzien. Dus wij zijn nieuwsgierig naar hoe dat dan vertaald gaat worden.

De heer 't Lam: Dat lossen we weer op, voorzitter. Maar er blijft een tomaatje in zitten.

De voorzitter: Ja, dat hoort erbij, dat hoort erbij. Maar goed, ik had u gevraagd of u allen in de chat wilde melden of u vragen heeft. En jawel, daar komt de eerste. Dat is mijnheer Wringer, Beter voor Dordt. Gaat uw gang. Ja, een grote kerk zit al in het logo, mijnheer Veldman, van de SP.

De heer Wringer: Ja, dank u voorzitter. We hebben een vraagje aan de wethouder Van der Linden. De visie is natuurlijk heel erg mooi. Daar moeten we nu al rekening houden met projecten die nu op starten staan. In hoeverre conflicteert de nieuwe fietsenstalling met de uitbreiding van het centraal station? Als we natuurlijk meer sporen krijgen, de perrons worden verbreed, dan moeten we dadelijk de nieuwe fietsenstalling opschuiven? Of is daar nu al rekening mee gehouden?

De heer Van der Linden: Een hele goede vraag. U weet dat we heel blij zijn met de nieuwe fietsenstallingen. Omdat die niet alleen een plekje is waar je je fiets neerzet, maar ook de entree naar de stad is. Als je vanuit de zuidzijde de stad in gaat, het park ook weer een plus geeft. Dus die gebiedsontwikkeling die brengen we op gang. Het hangt er een beetje vanaf in welk tempo en op welke manier en ook wat het uiteindelijke eindbeeld is van wat het station gaat doen. U weet ook dat je dan gaat praten over het verplaatsen van het rangeerterrein, je kan ook wat doen met andere lijnvoeringen. Dus dat kan ik nu niet zeggen. Het kan wel zo zijn dat als je op de lange termijn kijkt, dat je dan ooit een keer ook weer een verbouwing gaat doen of iets gaat hergebruiken. Voorlopig zijn we ervan overtuigd dat de stalling, zoals die nu wordt neergezet, heel belangrijk is en ook goed gaat functioneren. En zoals u weet: ik ga eind dit jaar, de voorbereidingen lopen nu, maar eind dit jaar is de bedoeling dat de stadrealisatie start.

De heer Wringer: Dank u. ik heb nog een tweede vraag. Mag dat, voorzitter? Dank u. deze visie die raakt elke Dordtenaar die hier woont. Want dat wordt natuurlijk een gigantisch bouwproject. Om nou de stad mee te krijgen, kunnen we de stad niet bijvoorbeeld een boekje sturen, zoals wij hebben gehad, met misschien een eenvoudig plan, zonder dat je plaatjes hoeft te sparen, zodat alle Dordtenaren zeg maar zo enthousiast worden zoals de raad is zeg maar.

De heer Van der Linden: Ja, dit vind ik wel een mooie. Nou goed, aardige suggestie. Het boek wat u heeft is in ieder geval digitaal beschikbaar. En u heeft gezien, dat memoreerde de voorzitter ook al, dat er al heel veel communicatie en media-aandacht is geweest. Maar de komende tijd gaan we echt het gesprek met de raad en de commissie nodig hebben, maar ook met de stad. En daar zijn al wat initiatieven voor genomen, dus laten we ook kijken of we die kring van mensen die dit interessant en relevant vinden om over te praten, of we die kring zo groot mogelijk kunnen maken. En hoe dat moeten we nog maar bekijken dan.

De heer Wringer: Dat lijkt me een goed idee, dank u.

De voorzitter: Oké, mevrouw Stolk.

Mevrouw Stolk: Ja, voorzitter, dank. Ja, toen ik vanochtend de krant las was de eerste column die ik las die van Kees Ties. En hij begon: wauw, kan mijn stad er zo uitzien? Het is natuurlijk een schitterend plan wat hier ligt. En ja, het is inderdaad natuurlijk geweldig als je stad er op een gegeven moment over een aantal jaren er zo uit kan zien. Maar ik heb ook nog een aantal vragen aan het college, hoe het staat met het actief werven van externe partijen. Of ze daar al mee bezig zijn. En is er ook al actief onderzoek, detailonderzoek, naar oplossingen voor ruimtelijke belemmeringen en hindernissen. Als je kijkt bijvoorbeeld naar de Weeskinderdijk, de vervuilde grond waar vroeger Ozon heeft gestaan. En denk ook aan de bedrijven die daar nu zitten, want die zijn niet meer ingetekend op deze plaatsen. Ja, die zou je op een of andere manier uit moeten kopen. Is daar al over nagedacht? En is er ook al actief met een onderzoek begonnen naar woningbehoefte, verkeer en vervoersontwikkeling, milieueffecten, dat zijn eigenlijk even de vragen die ik een beetje heb voor het college tot nu toe.

De voorzitter: Oké, dank u wel. Mijnheer Sleeking.

De heer Sleeking: Ja, ik weet niet of u eerst vragen wil inventariseren of dat we gewoon per vraag.

De voorzitter: Nee, laten we er maar van uit gaan dat dit gewoon een presentatie is aan de hand waarvan we vragen stellen. Want anders zijn er namelijk al meerdere partijen in overtreding met meerdere woordvoerders. Dus we gaan het gewoon zo doen, u mag antwoord geven en wellicht scheelt dat ook weer voor een ander. Gaat uw gang.

De heer Sleeking: Voorzitter, ik heb al voorspeld dat er nog wel veel meer vragen los zullen komen, naar mate mensen ook deze boekwerken hebben bestudeerd. Dat is ook helemaal niet zo gek, want het is echt veelomvattend. Dus die kunnen ook altijd nog wel schriftelijk worden ingediend of op een ander moment. We zijn natuurlijk al druk in gesprek met partijen die daar bijvoorbeeld grondposities hebben. De eerste gesprekken vinden al plaats om tot mogelijke verwerving te komen. Want wij willen daar wel graag een beetje regie krijgen in dat gebied, omdat de gemeente Dordrecht tot nu toe maar een heel klein puntje daar in dat gebied in bezit heeft. Andere partijen, andere bedrijven die daar zitten, die zullen natuurlijk ook actief benaderd gaan worden om te kijken in hoeverre zij willen participeren in deze hele ontwikkeling. Ik kan me voorstellen dat er sommige bedrijven zijn die in de toekomst ook een plek kunnen krijgen in dit gebied. Want het hoeft geen eenzijdig woongebied te worden, er kunnen ook andere functies

aan worden toegevoegd. Dat maakt het alleen maar levendiger. Ja, de grote partijen, dat heeft mijnheer Paardekoper ook al benadrukt, die zijn natuurlijk in het hele traject al heel actief betrokken. Al dan niet in deze ontwikkelvisie, dan wel bijvoorbeeld via de verstedelijkingsalliantie of samenwerkingsverbanden waarin ook andere collega's actief zijn. Want dit is natuurlijk wel iets wat aan de raad gepresenteerd wordt waar het hele college actief bij betrokken is. Dit wordt ook heel regelmatig binnen het college besproken. En als u de projecten bekijkt, dan ziet u natuurlijk ook dat zowel collega Heijkoop als Burggraaf als Stam allemaal een belangrijk onderdeel in de portefeuilles hebben die raakvlakken hebben met deze visie. Ontwikkelaars, ook daar zijn natuurlijk al geruime tijd mee in gesprek. En we willen met name, als ik inzoom op de ontwikkeling Maasterras, daar toch wel koersen op een wat intensievere samenwerking met wat grotere partijen. Die we ook echt in staat achten om daar een substantiële bijdrage aan te gaan leveren. Die ook bereid zijn om risicodragend mee te doen, zodat niet alle risico's eenzijdig bij de gemeente Dordrecht landen. En voor wat betreft de hele woningbouwopgave en de woningvraag, ja, daar hebben we natuurlijk al verschillende onderzoeken naar verricht. Ook de regionale visie die ligt weer ter bespreking. En mijnheer Paardekoper heeft al aangegeven dat dit plan daar ook op aansluit. Die 2500 woningen die in dit deel van de spoorzone nu zijn voorzien, die passen ook in de ambitie die we met elkaar hebben vastgelegd. Tot zover.

Mevrouw Stolk: Voorzitter, dank. Nog een vervolgvraag. De vervuiling op de Weeskinderdijk, verboden om te, hoe noem je dat.

De heer Sleeking: Ja, goede relevante vraag. We weten natuurlijk al heel lang dat dit gebied te kampen heeft met historische vervuiling, die ook voortdurend wordt gemonitord. Dat is ook de afgelopen 20 jaar al. En bij de ontwikkeling van dit gebied zullen we daar natuurlijk rekening mee moeten houden. Dat zal leiden tot deels sanering, waar het noodzakelijk is. Soms kun je vervuiling ook inpakken. Er wordt niet op elke vierkante meter straks gewoond. Het moet natuurlijk veilig zijn, milieutechnisch moet het veilig zijn. Dus dat soort plannen moeten ook worden goed gekeurd. Maar er valt nog wel heel veel te onderzoeken, ook op dat gebied. Het is natuurlijk een gebied, als je daar doorheen loopt, waar heel veel narigheid ook wel bij elkaar komt. Het geluid van spoor en wegen, het vervoer van gevaarlijke stoffen en inderdaad de vervuiling die daar al in de grond zit. Dat maakt het geen eenvoudige opgave, maar wel een hele mooie opgave.

De voorzitter: Oké, dank u wel. Ik zag daarnet ook nog mijnheer Van der Linden in beeld. Ik weet niet of hij hier ook nog wat over wilde zeggen, want anders dan ga ik door. Mijnheer Van der Linden.

De heer Van der Linden: Ja, kort. Mevrouw Stolk vroeg naar partijen. Nou, we hebben natuurlijk heel veel partijen nodig voor alle ontwikkelingen op deelterreinen. Maar in ieder geval, daar is ook al wel gememoreerd, ProRail en NS zijn goed betrokken. U weet dat we voor die ov-ontwikkeling ook samenwerken met de oude lijn coalitie zeg maar, de verstedelijkingsalliantie voor het bouwen. Die is ongeveer dezelfde als de alliantie die ook naar mobiliteitsinvesteringen op de oude lijn kijkt. En die is opgenomen in het eerste lijstje van, nou ja, de hele discussie over het groeifonds. Wat natuurlijk een enorm groot traject wordt waar ook heel veel geld mee gemoeid is. Tot zover.

De voorzitter: Oké, dank u wel. Ik heb verder in de chat geen vragen meer gezien. Ik weet alleen nog wel, dat staat al een stukje terug in de chat, dat mijnheer Oostenrijk nog iets wilde vragen. En dat ik me niet meer helemaal kan herinneren of hij die specifieke vraag nou al had gesteld. Daar komt die.

De heer Oostenrijk: Nee, voorzitter, die had ik niet gesteld, want ik had aangegeven dat ik hem straks wilde stellen.

De voorzitter: Oké, gaat uw gang.

De heer Oostenrijk: Dat betreft het tijdsschema wat ook aan de stukken is toegevoegd. Een vraag aan wethouder Sleeking: geldt dat tijdsschema nu nog steeds? Want dat betekent dat het tempo hoog wordt voor wat betreft de besluitvorming over de inhoud van het raadsvoorstel.

De heer Sleeking: Ja, voorzitter, ik heb het tijdsschema niet bij de hand. Maar we moeten natuurlijk niet op voorhand al gaan twijfelen aan een tijdsschema. De ambitie is groot. Het momentum is daar, veel partijen die met ons willen meedoen. En nogmaals, dat draagvlak ook politiek zeg ik nog eens een keer nadrukkelijk is wel erg van belang als je met zo'n visie zoals dit aan de slag wil gaan. Want het is niet alleen maar nog voor deze lopende raadsperiode, het is iets wat zich over vier of vijf raadsperiodes heen zal ontwikkelen. En daarom is het ook van belang, ook wat mij persoonlijk betreft, dat daar politiek bij zulke grote ontwikkelingen ook een stevig draagvlak politiek moet worden ontwikkeld.

De heer Oostenrijk: Voorzitter, dat betekent dus met zoveel woorden dat in het tijdsschema staat aangegeven dat we in februari het raadsvoorstel gaan bespreken en vaststellen. Klopt dat, mijnheer Sleeking?

De heer Sleeking: Ja, voorzitter, dat hangt ook van de commissie en van de raad af, want die gaat over zijn eigen agenda. Dat komt eraan. En de stukken waar ik eerder naar verwees, deel 2, dat heb ik ook ondertussen even gecheckt, daarvan is die splitsing intussen gemaakt. Dus ik wil daar nog wel even naar kijken of we daar geen ongelukken mee krijgen, maar dan wordt een deel daarvan gewoon openbaar en digitaal ook beschikbaar gesteld. En het ander komt vertrouwelijk c.q. geheim naar de raad.

De voorzitter: Prima, dank u wel. Mijnheer Van der Kruijff.

De heer Van der Kruijff: Ja, voorzitter, toch aanvullend daarop, anders krijgen we misschien wat verwarring. We hebben net bij de termijnagenda volgens mij afgesproken dat we na deze presentatie in de volgende commissie grote projecten, en volgens mij staat die eind maart gepland, deze ontwikkelvisie gaan bediscussiëren, en dan zal die daarna in de raad komen. Dus dat die in februari in de raad komt lijkt me stug. Dat we haast moeten maken en voorts moeten stappen, dat ben ik met de wethouder erg eens. En ik zou het ook graag wel in samenhang doen met de financiële kant, oftewel de business cases en de Enecomiddelen. Want ja zeggen tegen een visie zonder een begin van het begrip hoe dat financieel uitpakt en hoe we dat willen gaan doen, dat lijkt me ook een ingewikkelde.

De voorzitter: Mijnheer Van der Kruijff, zoals mijnheer Sleeking al zei: de raad gaat over zijn eigen agenda. En die agenda is dat we op 18 maart voor het eerst dit gaan bespreken. Maar ik weet niet of mijnheer Sleeking nog meer haast heeft?

De heer Sleeking: Nee, voorzitter. Ik denk dat dat terecht is wat mijnheer Van der Kruijff daar opmerkt. En vervolgens, ja, wordt er natuurlijk ook al gewerkt aan de maatschappelijke business cases om inzichtelijk te maken wat de haalbaarheid en betaalbaarheid is van de verschillende projectonderdelen. En ja, daar zal natuurlijk ook weer telkens afzonderlijke besluitvorming over plaatsvinden.

De voorzitter: Ik denk helder, hè, mijnheer Van der Kruijff. Ja, oké, dank u wel. Mijnheer Kleinpaste.

De heer Kleinpaste: Ja, voorzitter, dank u wel. Ik hoorde mijnheer Sleeking terecht opmerken dat dit hele plan en deze visie zich over meerdere raadsperioden gaat uitstrekken. Ik hoor mijnheer Paardekoper in zijn presentatie iets zeggen over mogelijk dat het verstandig zou kunnen zijn om daar ook een projectbureau specifiek op in te zetten, die ook over die periodes heen zou kunnen blijven functioneren. Zijn daar gedachten over binnen dit college om dat op die manier te doen?

De voorzitter: Dank u wel. Mijnheer Sleeking.

De heer Sleeking: Ja, voorzitter, dat zullen we zeker in een volgend stadium ook aan de raad voorleggen. Continuïteit en kwaliteit zijn essentieel bij de doorontwikkeling en uitvoering van al die plannen die we hebben. Dus daar hoort gewoon een gedegen en stevig programmabureau bij, waar vanzelfsprekend ook de integraliteit en de supervisie belangrijke onderdelen van zijn. Want zo wil je ook zo'n ontwikkeling borgen.

De voorzitter: Oké, dank u wel. Verder heeft zich niemand meer gemeld in de chat. Dan wil ik u eigenlijk voorstellen om dit punt voor nu af te sluiten. Wel met de afspraak erbij die we hebben dat als u nog vragen heeft, ze natuurlijk altijd via de griffie gesteld kunnen worden. Vooruitlopend op de inhoudelijke bespreking. Die staat dus, zoals ik net al zei, voor 18 maart gepland. Dus er zit nog eventjes wat ruimte. En ik kan me ook voorstellen dat het boek en alle andere informatie eromheen, en met wat u vanavond weer gehoord heeft, dat u dat ook even op uw gemak allemaal nog weer even wil bekijken. Dan sluit ik dit punt af. Dank aan Mecanoo, aan mijnheer Paardekoper, en die heb ik al genoeg complimenten gegeven vanavond, dus dat ga ik nu verder niet meer doen.

Tenslotte

8. Rondvraag

De voorzitter: Dan hebben wij alleen nog op de agenda de rondvraag staan. Ik weet niet of iemand daar iets voor heeft. Ik zou zeggen: binnen 3, 2, 1. Nee, ik zie niks verschijnen. Dan ga ik ervanuit dat alles duidelijk en helder is.

9. Sluiting

De voorzitter: En dan wil ik u bedanken voor deze zeer prettige manier van vergaderen, kan ik eigenlijk wel zeggen. En ja, ik ga mijnheer Sleeking gewoon een compliment geven, want die gaat nu in beeld komen en ik heb echt zoiets van: die vist ernaar. Mijnheer Sleeking, dank voor uw inbreng. Het is toch altijd weer speciaal hoe enthousiast u kan zijn over de visie enzovoort. Maar u wil zelf nog wat zeggen, gaat uw gang.

De heer Sleeking: Ja, voorzitter. Ik heb vernomen dat het presidium binnenkort bij elkaar komt om te kijken welke onderdelen straks in grote projecten, dan wel in de commissie fysiek aan de orde komen. Waarbij mijnheer Van der Kruijff ook het project stadswerven noemde. We hebben dat met elkaar wel benoemd als een groot project. Dus ja, ik ga niet over uw agenda en de besluiten daarom, ik zou er wel voor willen pleiten om dit toch wel wijk Stadswerven een goede plek te blijven geven in het geheel. En als zodanig misschien ook te kijken wat we eerder besloten hebben met elkaar.

De voorzitter: Dank. Het is natuurlijk altijd goed om voor dit soort dingen te pleiten. Ik heb ook het idee dat het met name bedoeld is voor eventuele deelplannen en niet voor de overall plannen. Maar we gaan het er in het presidium over hebben en daarna komt het allemaal vanzelf weer terug. Mijnheer Kleinpaste die zegt: fijne avond nog. Ik geloof niet dat die nog iets verder toe te voegen had. En ik wil jullie allemaal nog even een fijne avond wensen. Nogmaals, een prettige vergadering was dit. Lekker de tijd kunnen nemen voor, ja, om alles een beetje op een rijtje proberen te krijgen. En ik ga het nu heel spannend vinden, want ik ga nu zo over straat. Nou ja, eens kijken wat dat is, zo'n avondklok als je wel over straat mag. Goed, welterusten en tot de volgende keer.

Aldus vastgesteld in de raadsvergadering van 23 maart 2021.

De griffier,

De voorzitter,

A.E.T. Wepster

A.W. Kolff