

VERSLAG VAN DE OPENBARE VERGADERING VAN DE GEMEENTE DORDRECHT - DORDTSE DINSDAG, D.D. 12 SEPTEMBER 2023

Vergaderzaal 3

4. Vaststellen Uitgangspuntennotitie Mobiliteitsplan Dordrecht 2040 - Raadsvoorstel

Voorzitter: Mevrouw Kruger
Commissiegriffier: De heer Den Boer
Verslag: NotuBiz

Aanwezig:

Dhr. Bootsman (GroenLinks)
Dhr. Damen (PvdA)
Dhr. De Feijter (CU/SGP)
Dhr. Gorter (Op ons Eiland)
Dhr. Groenewege (Partij voor de Dieren)
Mevr. De Heer (Forum voor Democratie)
Mevr. Kamphuis (SP Dordrecht)
Dhr. Klerk (CDA)
Dhr. Van der Kruijff (CDA)
Dhr. Kuhlmann (VVD)
Dhr. Van der Meer (GroenLinks)
Dhr. Schalken-den Hartog (Beter Voor Dordt)
Mevr. Simon-van Waardhuizen (Fractie van Waardhuizen)
Dhr. Stolk (VSP)
Dhr. Struijk (CU/SGP)

Insprekers: Dhr. Weeda (Voorzitter gebruikersoverleg Sportboulevard), Dhr. Kuhlmann (Stichting Reizigersoverleg regio Dordrecht)

De voorzitter: Goedenavond allemaal, ik doe even een poging om uit de chaos te komen en de wisselingen van commissies die allemaal net even te laat plaatsvonden. Maar we gaan snel van start, welkom bij de commissievergadering het raadsvoorstel Vaststellen Uitgangspuntennotitie Mobiliteitsplan Dordrecht 2040. En deze is beeldvormend, waarbij we hebben afgesproken dat er insprekers zouden kunnen zijn, die zijn er vanavond, twee insprekers en aan de insprekers kunt u... De insprekers hebben zelf vijf minuten tijd om een verhaal te doen en u kunt alle vragen stellen aan de insprekers. Dat is ook het enige waar we het vanavond bij deze beeldvormende sessie over hebben. Want het raadsvoorstel zelf wordt op 26 september oordeelsvormend besproken en daarom is er vanavond in deze agenda ruimte gecreëerd om de sprekers de tijd te geven iets te zeggen. Dan wil ik even een rondje doen waarbij u allen even zegt wie u bent en van welke partij of in welke hoedanigheid, ga ik hier aan mijn linkerhand beginnen.

De heer Weeda: Ik ben Rob Weeda, ik ben voorzitter van het gebruikersoverleg Sportboulevard.

Mevrouw Kamphuis: Kamphuis, SP Dordrecht.

Mevrouw Simon-Van Waardhuizen: Claudia Simon-Van Waardhuizen, Fractie van Waardhuizen.

De heer Groenewege: Pieter Groenewege, Partij voor de Dieren.

Mevrouw De Heer: Betsy de Heer, Forum voor Democratie.

De heer Kuhlmann: Paul Kuhlmann van de stichting reizigersoverleg regio Dordrecht.

De heer Damen: Leo Damen, Partij van de Arbeid.

De heer Schalken-den Hartog: David Schalken, Beter voor Dordt.

De heer Stolk: Leo Stolk, VSP Dordrecht.

De heer Kuhlmann: Alexander Kuhlmann, Dordtse VVD.

De heer Gorter: Wouter Gorter, Op ons Eiland.

De heer Struijk: Leen Struijk, ChristenUnie-SGP.

De heer Bootsman: Nick Bootsman, GroenLinks.

De heer De Feijter: Bart de Feijter, ChristenUnie-SGP.

De heer Van der Kruijff: Wim van der Kruijff, CDA.

De heer Klerk: Albert Klerk, CDA.

De heer Van der Meer: Frans-Bauke van der Meer, GroenLinks.

De heer Den Boer: Mark den Boer, commissiegriffier.

De voorzitter: En ik ben Kitty Kruger, uw voorzitter van vanavond. En dan wil ik als eerste het woord geven aan Paul Kuhlmann, die zich als eerste spreker heeft gemeld, gaat uw gang.

De heer Kuhlmann: Sorry, ik moet er even nog aan wennen, neem me niet kwalijk. Geachte raadsleden, helaas staat wat ons betreft het belangrijkste van deze uitgangspuntennotitie Mobiliteitsplan 2040 helemaal achteraan. We lezen het bij hoofdstuk zes bij het kopje participatie, dat gaat over het opstellen van de mobiliteitsplan. In de tekst staat de zin: het is belangrijk om inwoners aan de voorkant al mee te nemen. Maar is de voorkant dan al niet deze uitgangspuntennotitie, wat heeft het college al gedaan om de inwoners daarbij te betrekken? Heeft het college de uitgangspuntennotitie al aan belanghebbenden burgerorganisaties gestuurd, zoals bijvoorbeeld ouderenorganisaties, jongerenorganisaties, de Fietzersbond, wandelorganisaties of het reizigersoverleg regio Dordrecht.

Zo had men al hun opmerkingen en commentaar op de door het college opgestelde uitgangspunten kunnen horen. Of wordt het toch weer een hapklaar product waar

slechts marginaal op gereageerd kan worden? De tekst onder het kopje Doel van deze notitie, geeft ons weinig hoop. Deze notitie geeft een doorkijk naar hoe het definitieve mobiliteitsplan eruit gaat zien. Wij zullen ons zoveel mogelijk beperken tot het openbaar vervoer en we gaan ervan uit dat er nog gesprekken komen over het mobiliteitsplan 2040 met alle belanghebbenden. Rond het OV moeten we ons realiseren dat dit niet vanuit de gemeente geregeld wordt. Helaas is de provincie degene die het wat dat betreft voor het zeggen heeft. En uit afgelopen periode blijkt niet echt dat ons college nadrukkelijk onze wensen rond het OV naar voren heeft gebracht. Er is maar weinig met de vuist op tafel geslagen, terwijl wij als reizigersoverleg toch echt wel mogelijkheden hebben gezien. Zowel de vervoerder als de provincie heeft voor wat betreft de infrastructuur wel degelijk de gemeente nodig, daar valt wat ons betreft meer uit te halen. Ook zou er vanuit de plaatselijke politiek wat meer druk uitgeoefend kunnen worden op hun provinciale collega's, denken wij. Het college richt zijn pijlen op een autoluwe binnenstad of een autoluwe stad. Daarvoor is echter een fijnmazig openbaar vervoer nodig. En dat is er momenteel bij lange na niet, het is eerder verslechterd nu met de nieuwe concessie. Bij Arriva was de loopafstand tot een bushalte 400 meter, die is nu al 500 meter. De gemeente zal dus meer de strijd aan moeten gaan met de provincie en de vervoerders om hun doel te bereiken. Bij het bepalen van de loopafstand naar een bushalte zal er ook meer gekeken moeten worden of dit voor de voetganger, reiziger, wel een veilige route is. Bijvoorbeeld de situatie van bushalte van lijn vijf aan de Hugo van Gijnweg vanuit Crabbehof dient men eerst deze drukke weg over te steken. Een ander uitgangspunt is het steeds vaker verdwijnen van ritten in de avond, inwoners willen ook in de avonduren mobiel kunnen blijven na een avondje stappen of gewoon naar de film wil je gewoon met het OV thuis kunnen komen. Er staan best wel goede ideeën in deze uitgangspuntennotitie, wij hopen alleen dat ze samen met de belanghebbenden verder uitgewerkt gaan worden. De colofon geeft aan dat de makers hebben gehaald uit het plan van de gemeente Utrecht. Die heeft twee jaar de tijd genomen op met hun inwoners, belangenorganisaties, werkgevers en omliggende gemeenten het uiteindelijke plan op te stellen, wij zijn benieuwd hoe dit college dat gaat doen. Het mobiliteitsplan vraagt een gedragsverandering van de inwoners maar ook een gedragsverandering van de politiek, wil het kans van slagen krijgen. Nauwe samenwerking met alle betrokkenen is van belang, wij ruimen graag tijd in om met u over dit plan te overleggen. Echter wel onder voorbehoud dat het geen dichtgetimmerd verhaal is, dank u wel voor de aandacht.

De voorzitter: Mijnheer, u heeft het er geweldig van afgebracht, vierenhalve minuut

De heer Kuhlmann: Hartstikke goed.

De voorzitter: Heel knap. Mijnheer Kuhlmann, u heeft een vraag aan de heer Kuhlmann.

De heer Kuhlmann: Inderdaad, een mooie naam trouwens, maar goed. Alle gekheid op een stokje, ik heb nog even een vraag dat ook een beetje in het licht van bijeenkomst die eerder vanmiddag was rondom het openbaar vervoer en toen kwam ook naar voren van, wat kan de gemeente doen?

En toen werd er ook gezegd van, als overal de snelheid omlaag wordt gehaald dat het overal dertig wordt, dan wordt het lastig voor de bus om nog een beetje aantrekkelijke

dienstregeling te rijden. Nou staat dat ook in dit mobiliteitsplan aangekondigd om zoveel mogelijk de snelheid naar beneden te halen, hoe kijkt het reizigersoverleg daarnaar?

De heer Kuhlmann: U bedoelt dus de tijden, zal ik maar zeggen?

De heer Kuhlmann: Wat ik bedoel, er staat hier in die uitgangspuntennotitie de snelheid van autoverkeer waar mogelijk te verlagen en dat heeft natuurlijk effect ook op de snelheid van de bus en hoe snel u dan als OV-reiziger bij je bestemming bent, misschien kunt u daar iets over zeggen, hoe het reizigersoverleg erover denkt.

De heer Kuhlmann: Want het is natuurlijk zo en dat vanmiddag ook werd gesteld van, dat de hele stad natuurlijk een beetje overhoop ligt op dit moment, dat daar dan natuurlijk ook de problemen mee komen. Maar dat is maar ten dele waar natuurlijk. Want ik bedoel, het heeft natuurlijk ook te maken met inzet van de mensen zelf die daar dus, de chauffeurs met name, dat die dus meer de tijd zouden krijgen om ook te kunnen pauzeren en dat is dus de vraag, of dat in hun dienstregeling allemaal goed geregeld is, dat weet ik dus niet. Dat is even een probleem en dat vind ik ook problematisch eigenlijk om daar nu iets over te zeggen, omdat ik dat gewoon niet weet. Dat zou eigenlijk bij Qbuzz zou dat eigenlijk naar voren moeten komen, hoe zit dat dan precies met indeling van hun werktijden? Want dat is natuurlijk een belangrijk punt ook van overweging denk ik.

De voorzitter: Zo is het maar net. En dat is niet voor het mobiliteitsplan op zich?

De heer Kuhlmann: Nee, dit is een zaak van Qbuzz.

De voorzitter: Dank u wel. De heer van der Meer.

De heer Van der Meer: Dank u wel, voorzitter. Dank ook voor uw verhaal, meneer Kuhlmann, die Kuhlmann bedoel ik deze keer

De heer Kuhlmann: Wij zijn overigens geen familie van elkaar zeg ik nog even.

De heer Van der Meer: En met name ook voor wat u gezegd heeft over de noodzaak van gedragsverandering en dat dat natuurlijk ook participatie en overleg vereist, aar ben ik het van harte mee eens. Mijn vraag gaat over de frequentie en de dichtheid van het netwerk van openbaar vervoer, want daar had u het over, dat dat in feite minder aan het worden is, dat constateren wij ook. En de vraag is, want dat werd vanmiddag bijvoorbeeld gesuggereerd, om steeds meer deur-halte taxi's en ander bestelbaar vervoer, maar niet regulier vervoer tussen bepaalde adressen en de haltes te realiseren. Hoe staat het reizigers overleg daartegenover?

De heer Kuhlmann: Ik vergeet het steeds, neem me niet kwalijk. Wij constateren ook steeds van dat dat een probleem is, want zeker bijvoorbeeld in de wijk Crabbehof dat staat bijvoorbeeld bij het winkelcentrum Crabbehof extra vervoer met fietsen, er staan

vijf fietsen, ik heb daar vanmiddag geteld en wie maakt daar gebruik van? Dit is volstrekt onlogisch dat daar de fietsen staan, waarvoor is dat? Dat snap ik dus gewoon niet, dus dat dat soort vervoer wat extra wordt aangemerkt, heeft dat wel zin en waar zet je, waar doe je dat dan? Dat vind ik ook een merkwaardig iets eigenlijk.

De voorzitter: U kunt zeker een aanvullende vraag stellen.

De heer Van der Meer: een aanvullende vraag, want fietsen is één oplossing, de halte taxi's zijn een andere oplossing. En het argument van bijvoorbeeld Qbuzz is van, wij kunnen die lijnen gewoon niet commercieel exploiteren. Zo fijnmazig als het was, dus het moet minder fijnmazig, maar dan vullen we het aan met bijvoorbeeld deur-halte taxi's, hoe kijkt u daar tegenaan?

De heer Kuhlmann: Dat dat soort extra vervoersmogelijkheden, dat zie ik ook niet zo zitten eerlijk gezegd. Want als we nou eens kijken naar bijvoorbeeld lijn drie, wat 's avonds aan de orde is, bijvoorbeeld als je naar Crabbehof toe wilt bijvoorbeeld, als je laat in Dordrecht aankomt op het station, dan moet je vaak een uur wachten eerder dat je een bus hebt naar de rechten Crabbehof. Hij gaat maar één keer per uur en dat was vroeger heel anders bij Arriva bijvoorbeeld, dat is gewoon slecht en dat vind ik een heel nadelig iets. En dat geldt trouwens ook voor lijn vier, lijn drie, dat is dezelfde haltes.

De voorzitter: Dank u wel. De heer Struijk.

De heer Struijk: Dank u wel voorzitter en u bedankt voor uw komst en uw vlammende betoog. Wat ik met nam wel interessant vond en ook stoer, de gemeente die moet met zijn vuist op tafel slaan en dan krijgen we een fijnmaziger netwerk. Ik vind een beetje moeilijk om me daar iets bij voor te stellen, want de provincie die heeft het geld, te weinig, dat heeft invloed op het netwerk. Wat helpt een vuist op tafel, hoe krijg je dan meer bussen, kunt u dat uitleggen?

De heer Kuhlmann: Dat is een goede vraag, mijnheer. Ik denk, het is ook moeilijk hoor, dat snap ik ook van u, van dus de gemeente uit. Maar van de andere kant, ik dacht ook dat de gemeente wel degelijk geld steekt in het openbaar vervoer wat hier in deze stad wordt gehouden, maar dat weet ik dus niet helemaal zeker. Ik had altijd de indruk van dat het wel zo is, dat dus provincie geld aan de gemeentes vraagt om bij te dragen aan het openbaar vervoer. En dus vraag ik mij af van, als dat zo is, dan kun je dus ook met de vuist op tafel slaan, dat bedoel ik.

De voorzitter: Nog een klein aanvullende vraag, want er zijn nog twee ...

De heer Struijk: Een aanvullende opmerking, mijnheer, u was volgens mij ook bij die sessie in zaal één. Als ik me het goed herinner, is ons toen voorgeschetst dat de provincie 50 procent betaalt, dat er 15 procent bij het OV vandaan komt en 35 procent bij de burgers.

Ik heb niet gehoord dat de gemeente daar ook iets aan bijdraagt, dus ...

De heer Kuhlmann: Dat snap ik ook van u, maar ik wil weten dat dat er zit, want ik hoor van allerlei verhalen daarover dus vandaar dat ik dat ... Dat vind ik een beetje

merkwaardig namelijk, want als de gemeente werkelijk wel bijdraagt dan zou je kunnen zeggen dan kun je als gemeente ook iets mee doen.

De heer Struijk: Ik schat in dat het niet zo is.

De voorzitter: Dank u wel, de heer Van der Kruijff, u had ook een vraag?

De heer Van der Kruijff: Dank voorzitter, ik had eigenlijk een soortgelijke vraag als de heer Van der Meer maar ik wilde toch één poging doen het misschien anders te verwoorden, want hij kwam dacht ik niet helemaal over. Hoe u staat tegenover belbusjes, dus als er geen gewone buslijn is, dat u een telefoonnummer heeft dat u kunt bellen en dat u dan gebracht wordt. Vindt u dat een goed alternatief of niet?

De heer Kuhlmann: Als dat zou werken wel, denk ik. Maar als ik zie van, hoe dat bijvoorbeeld ... De andere mogelijkheid van gehandicaptenvervoer als geregeld wordt, dan moet je een dag van tevoren al een busje bestellen. En dus je moet ver van tevoren al weten dat je ergens naartoe gaat en dat vind ik dus een nadeel. Dus ik weet ... Als dat goed geregeld is, vind ik het oké, maar anders niet.

De voorzitter: Dank u, helder. De heer Bootsman.

De heer Bootsman: Dank u wel, ik had een vraag over het slecht bereikbaar zijn van wijken in de avond. Ik weet toevallig dat lijn twee na zeven uur 's avonds niet meer rijdt, maar wat ik uit uw betoog begreep, geldt ook voor andere lijnen, dat die minder rijden in de avond?

De heer Kuhlmann: Zeker, want de frequentie gaat omlaag en dat is zeker bij lijn drie en lijn vier zo. Eén keer per uur is dat en dat is al na acht uur, dat vind ik gewoon slecht. En dat gaan ze dus volgend jaar voortzetten, want dat heb ik dus vanmiddag begrepen. 2024 kunnen we niets meer aan doen, dat is duidelijk, want dat hebben we vanmiddag gehoord dus ik vrees dat dat dus voorlopig zo blijft.

De voorzitter: Dank. Heeft er iemand nog een korte vraag aan de heer Kuhlmann? Dan wil ik de heer Kuhlmann bedanken voor het inspreken en beantwoorden van de vragen. Ik denk dat u ook wat vragen nog heeft gesteld die wij mogelijk kunnen meenemen ook weer naar wethouder toe bijvoorbeeld, dus dank voor het inspreken. Gaan we nu naar de heer Weeda.

De heer Weeda: Geachte voorzitter, geachte raadsleden, dank dat ik mag inspreken op het voorgenomen besluit om de uitgangspuntennotitie Mobiliteitsplan 2040 vast te stellen. Ik vertegenwoordig het gebruikersoverleg van de reguliere gebruikers van de Sportboulevard, dat zijn 10 verenigingen die daar hun vaste thuisbasis hebben. Overigens sporten er ruim 70 verenigingen in de Sportboulevard.

Die reguliere gebruikers hebben leden uit Dordrecht, uit de regio, maar ook boven regionaal, want de ijsbaan is een bovenregionale voorziening, daarom zijn we al langer bezig over het parkeren bij die Sportboulevard. In het politiek akkoord 2022-2026, dat staat ook in de uitgangspuntennotitie, is opgenomen: voor het parkeren en de parkeertarieven bij plekken met belangrijke maatschappelijke functies, zoals de

Sportboulevard onderzoeken we oplossingen. In de uitgangspuntennotitie Mobiliteitsplan 2040 Dordrecht vinden wij, behalve dit citaat, hier niets over terug. Ik begreep zojuist wel dat mogelijk het Binnenvaartmuseum wel zo'n belangrijke maatschappelijke functie is, dat is nog niet helemaal zeker, maar dat zou kunnen, daar wordt over nagedacht. Voor het thema parkeren in het Mobiliteitsplan 2040 lijkt het ons logisch om de uitwerking van het parkeren bij het belangrijk knooppunt Gezondheidspark op te nemen. Dat is van belang, omdat te makkelijk gedacht wordt over terugdringen van autogebruik. In de uitgangspuntennotitie lezen wij: het moet vanzelfsprekend worden om met het openbaar vervoer te reizen als men een bezoek wil brengen aan de binnenstad, naar een plek in de regio of naar andere delen van de Randstad wil reizen. Een voorbeeld, één van onze gebruikers met een vaste thuisbasis is de IJssportvereniging Alblasserwaard, in de regio dus. Een lid uit Wijngaarden, slechts elf kilometer vanuit Dordrecht, reist op een doordeweekse avond vanaf de Sportboulevard in 56 minuten naar de halte Wijngaarden langs de provinciale weg N482, dan is die persoon nog niet thuis, met de auto is dat ongeveer 16 minuten tot een huisadres. Aanvullende vervoersvoorzieningen zoals een vraaggestuurde bus als maatwerk die wordt voorgesteld, als een soort [...] oplossing. Dat werkt lokaal wel, maar bovenlokaal echt veel minder, als je eerst naar Streefkerk moet en dan nog een keer naar Wijngaarden en noem al die dorpen maar op, dan ben je ook vrij lang onderweg. Het is dus logisch als zo'n lid met de auto reist, dan moet dat ook aantrekkelijk zijn om bij die Sportboulevard voor een redelijk tarief te kunnen parkeren. En wat betreft parkeren lezen wij: we stellen een brede business case parkeren op voor parkeren in parkeergarages, parkeren op straat en voor fietsparkeren. Onduidelijk is of die business case ook betrekking heeft op de parkeergarage en de te bouwen garages bij het Gezondheidspark. Bij het besluit om de parkeergarage bij de Sportboulevard te verkopen aan een marktpartij, heeft geen participatie plaatsgevonden, in ieder geen overleg met ons. Het gebruikersoverleg kreeg de mededeling dat de parkeertarieven fors omhoog zouden gaan, gelukkig is verhoging van die parkeertarieven tot nu toe geen waarheid geworden. Wij onderschrijven overigens de doelstelling, Dordrecht is een gezonde stad, dus ook fietsen naar die Sportboulevard, dat moet wel mogelijk zijn. En ook bieden onze vrijwilligers in de Sportboulevard al dertien jaar een gevarieerd sportaanbod aan. Dat willen we blijven doen en daarom willen wij graag twee zaken. Nu het contract met de marktpartij die de parkeergarage Sportboulevard zou kopen is opgezegd, willen wij u verzoeken de parkeergarage in gemeentelijk eigendom te houden. Dan kan invulling worden gegeven aan het voornemen uit het politiek akkoord om een oplossing te zoeken voor parkeren en parkeertarieven bij de Sportboulevard. Daarnaast verzoeken wij u om ons te betrekken bij het vormgeven van die oplossingen. In 2020 kregen wij de mededelingen dat de parkeertarieven met 50 procent zouden stijgen en de jaren daarop nog verder zouden stijgen. De planvorming die te weinig parkeerplaatsen voorzag, zou waarschijnlijk tot nog een grotere stijging voor de parkeertarieven leiden en daarmee onze verenigingen in problemen laten komen.

Wij voelden ons genoodzaakt om bezwaar- en beroepsprocedures te starten, dat hoeft in de toekomst wellicht niet als wij ordentelijk bij de planvorming worden betrokken. Dank u wel.

De voorzitter: U bedankt, mijnheer Weeda. Want je hebt altijd baas boven baas, u hebt nog ruim een minuut over.

De heer Weeda: Krijg ik een prijs?

De voorzitter: U kunt door voor de wasmachine. De heer Kuhlmann.

De heer Kuhlmann: Dank u wel, voorzitter. Veel van de punten die u noemt, die herkennen wij natuurlijk wel. Dat het van belang is dat je behalve met de fiets ook weleens met de auto ergens kunt komen. Misschien om een klein beetje een beeld geven, want er zijn natuurlijk mensen die zeggen, als je gaat sporten dan ben je sportief bezig, moet je toch altijd met fiets kunnen gaan? U noemde het voorbeeld van die IJshockeyvereniging. Hoeveel, als je bijvoorbeeld een keeper bent in zo'n team, spullen moet je dan meenemen achterop je fiets als je dat uurtje gaat fietsen, of hoe lang het is vanuit die gemeente in de buurt?

De heer Weeda: Dat gaat niet lukken op een fiets, je hebt aan leggings en ijshockeysticks die al anderhalve meter lang zijn, dat is een volume van een halve kuub wat je in zo'n hele grote tas met rolwieltjes mee moet nemen, dat gaat gewoon niet op de fiets, dat is onmogelijk. Ik kan daaraan toevoegen, ik ben zelf lid van de duikvereniging zoals u wellicht weet, een luchtfles, een persluchtfles met 200 bar erin, die valt onder gevaarlijke stoffen als je hem in een bus stopt, want een bus is beroepsvervoer, ik mag hem wel in mijn privéauto meenemen. En er is een perslucht vulstation op de Sportboulevard van die vereniging. Daarnaast, als je met kinderen iets wil doen vanuit de Alblasserwaard waar de IJssportvereniging Alblasserwaard gevestigd is, dan is openbaar vervoer bijna geen ding. Als je spitsuur ouder bent en je wil die kinderen ook nog laten schaatsen, dan lukt dat niet met reistijden van meer als een uur met de bus, plus natransport, en in een ruim een kwartier met de auto wel.

De heer Kuhlmann: Mag ik nog een vraag stellen?

De voorzitter: Zeker, gaat uw gang.

De heer Kuhlmann: Heel helder verhaal en ik zit nog een beetje verder te denken. Als je natuurlijk een sporter bent komt natuurlijk ook een moment dat je dit soort spullen aanschaft, misschien wel in de binnenstad van Dordrecht. Kunt u een beetje schetsen hoe dat dan is als je dit soort volumineuze of heel zware artikelen gaat aanschaffen, lukt dat een beetje op de fiets of is dan eigenlijk ook wel handig als er wat plek is voor de auto?

De heer Weeda: Dan is het ook wel handig als er plek is voor de auto. Voor ijshockey is er volgens mij geen winkel in Dordrecht die dat soort voorzieningen doet, voor duikflessen ook niet, dan moet je al naar Hardingxveld, dat is de regio of verder naar Rotterdam, Breda. Maar dat soort spullen die moet je ... Meestal heb je een auto nodig om die spullen in je bezit te krijgen.

De voorzitter: De heer Van der meer.

De heer Van der Meer: Naar aanleiding van deze discussie, dank u wel, voorzitter, heb ik de vraag of kan worden aangegeven welk deel van de gebruikers van de Sportboulevard per se een auto nodig heeft om daar te komen.

De heer Weeda: Dank u wel. Per se, bedoelt u dat qua spullen die ze mee moeten nemen ook of qua reistijd, want een reistijd van ruim een uur versus een kwartier vind ik ook wel een argument. Dat schat ik in, maar dat is een schatting van een paar jaar geleden, dat ongeveer 40 procent wel regelmatig met de auto moet komen. Ik woon zelf in Dordrecht, maar als ik mijn duikfles wil laten vullen, dan moet ik met de auto, want ik kan dat niet met de bus en op de fiets is levensgevaarlijk, maar dat gebeurt niet altijd.

De voorzitter: Dank u wel. Wie volgt, heeft iemand nog een vraag aan de heer Weeda? U had een klip-en-klaar verhaal, dank u wel, twee prijzen. Dan is nu de vraag aan de commissie van, eerder is al aangegeven dat de oordeelsvorming bespreking van het raadsvoorstel op 26 september gepland staat en u als agendacommissie besloot eerder dat de Oordeelsvormende bespreking, om die te focussen op de scherp geformuleerde samenvatting van het uitgangspuntennotitie zoals verwoord in het raadsvoorstel, kan iedereen zich daarin vinden? De heer Kuhlmann.

De heer Kuhlmann: Ik heb nog wel een aanvullende politieke vraag, of het mobiliteitsplan voorziet in de behoefte van alle soorten wegvervoer in Dordrecht?

De voorzitter: Dank u wel, deze wordt genoteerd. De heer Van der Kruijff

De heer Van der Kruijff: Voorzitter, er is volgens mij heel serieus over gedacht om te beginnen juist over alleen die uitgangspunten, om daarop te focussen omdat dat een goede discussie geeft en we niet alle kanten op vliegen. Dus mijn voorstel zou zijn, bij de bespreking, ons daar echt aan te houden en aan het eind van die bespreking met elkaar te constateren of we dan alles geraakt hebben of dat er nog een tweede bespreking nodig is die meer op details ingaat, om te voorkomen dat we in die eerste bespreking daar al in raken.

De voorzitter: Ik kijk eens even rond en ik zie goedkeurend knikken. Kan de heer Kuhlmann zich daar ook in vinden?

De heer Kuhlmann: Nee.

De voorzitter: Daar was ik al bang voor, maar ik denk dat we toch even ... Ik denk dat de heer Van der Kruijff gelijk heeft dat in de agendacommissie is dit besloten om op deze manier zo te bespreken en willen we toch een enige lijn erin hebben en niet verzanden in allerlei details. En nogmaals, vorige keer ging dat ook mis in onze conversatie over details. Laten we eerst even ons focussen op die lijnen en mocht er dan nog tijd zijn, dan kunnen die ook nog ter sprake komen. In ieder geval is deze vraag neergezet. De heer Damen

De heer Damen: We kunnen dat wel beslissen, maar we moeten wel borgen dat de details, met name details die insprekers naar voren brengen, dat die wel aan de orde

komen voordat we echt uitwerkingsplannen vaststellen. Dus het kan niet zo zijn dat we nu uitgangspunten formuleren die nadere invulling van die details veel te veel vastleggen.

De voorzitter: Daar heeft u zeker een punt. Ik bedoel, er is meegeschreven ook met insprekers en ik heb net al tegen de heer Kuhlmann ook gezegd, dan bedoel ik de inspreker meneer Kuhlmann, dat hij ook al vragen had richting nog het college en die zullen zeker ook, ga ik zomaar vanuit, beantwoord worden. Ik heb nu geen wethouder hier die dat gaat bevestigen, maar daar durf ik ... Hij zit erachter en hij steekt zijn duim omhoog zie ik, maar hij knikt van, dat gaat helemaal goed komen. Kan iedereen zich verder vinden dan in hoe het nu is voorgesteld? Dank u wel, de heer Damen.

De heer Damen: Een opmerking. Voorzitter, in de stukken staat een uitspraak van Rekenkamercommissie vermeldt, dat een evaluatie van het voorgaande beleid met betrekking tot mobiliteit moeilijk was te beoordelen, omdat er geen smart formulering plaatsvond van wat er bereikt moest worden. Dat vindt in dit stuk opnieuw niet plaats en in het stuk wordt wel scherp aangegeven dat er een soort concurrentie is in de ruimte en waarschijnlijk ook in geld, tussen het autogebruik en andere verkeersvormen. Op het moment dat wij niet helder concluderen hoe wij daar willen uitkomen en niet scherp formuleren hoe de modal split, want dat is zo'n smart instrument. Voor de mensen die niet weten dat een modal split is, dat is de verdeling in percentages tussen ritten tussen openbaar vervoer, auto, fiets en voetgangers. Als we die modal split niet bij benadering aangeven, dan wordt het een vrij open verhaal en dan gaan wij eigenlijk niks vastleggen, dan formuleren we mooie doelstellingen zonder aan te geven hoe de lastige afweging tot stand moet komen.

De voorzitter: U heeft hier nu iets neergelegd, wat wilt u hiermee verder nog doen? Ik bedoel, u constateert bepaalde zaken. Ik ben slechts de voorzitter, dus ik leg de vraag neer, wat wilt u met deze opmerking?

De heer Damen: Ik vind dat het college moeten vragen om aan te geven wat de modal split op dit moment is en welke modal split zij, over zeg 10 jaar, willen bereiken.

De voorzitter: Ik zie meerdere mensen knikken, het is een mooie vraag en die gaat voorgelegd worden aan het college. Het is een technische vraag, zeker. Nog andere technische vragen toe te voegen? De heer Kuhlmann.

De heer Kuhlmann: Voorzitter, ik kom nog even terug op de opmerking van de heer Van der Kruijff zojuist, dat de agendacommissie besloten zou hebben van hoe dit in de oordeelsvorming behandeld wordt. Ik zit even terug te kijken naar de agenda van de agendacommissie toen dit stuk daarop stond en toen is alleen aangekondigd op welke manier dat beeldvormend behandeld zou worden. Ook die oordeelsvormend, daar heeft niemand, anders dan de agendacommissie zelf kennelijk, de gelegenheid gehad zich over uit te spreken. Dan vind ik het eigenlijk een gekke zaak dat we daar eerder niet de gelegenheid hebben gehad om ons daar over uit te spreken en nu even op een hele korte manier wordt gedicteerd hoe we dat gaan behandelen over twee weken.

De heer Van der Kruijff: Voorzitter, mag ik daarop reageren?

De voorzitter: De heer Van der Kruijff, graag.

De heer Van der Kruijff: Het gaat om mij helemaal niet om de agendacommissie hier te verdedigen overigens, maar de agendacommissie, de griffie heeft weliswaar via de agendacommissie echt voorgesteld om te beginnen met een discussie over die uitgangspunten, om te zorgen dat we ons niet verliezen in de details. En een discussie voeren we hier altijd in een oordeelsvormende commissie zoals u weet en niet in een beeldvormende commissie, dus dat ging wel degelijk over de oordeelsvormende commissie. Mijn voorstel was juist om u te helpen en ook de heer Damen te helpen en ik denk ook alle anderen en mezelf te helpen door te zeggen, laten we dat nou als eerste gaan doen en als we aan het eind daarna nog zeggen, we gaan hebben over percentages modal split of over de onderwerpen die u dacht, laten we dat dan op een moment daarna doen, dat we die niet gaan mixen. Dus ik doe het niet om de agendacommissie te verdedigen, ik doe het omdat ik het zelf vind, leg ik het aan deze commissie zo voor.

De voorzitter: Ik denk dat dat een hele goede oplossing is, ik weet niet. De heer Van der Meer heeft nog wat en de heer Groenewegen, de heer Van der Meer.

De heer Van der Meer: Voorzitter, op zich heb ik ook nog allerlei technische vragen over het geheel, die kun je natuurlijk gewoon schriftelijk stellen ter voorbereiding van die bespreking of zoals nu wordt voorgesteld aan het einde concluderen dat er nog te veel technische vragen zijn om er een vervolg aan te geven. Dus dat lijkt mij prima.

De voorzitter: Dat kan zeker altijd na de oordeelsvormende sessie. De heer Groenewegen.

De heer Groenewege: Voorzitter, ik denk dat het iets te eenvoudig is om alle onderwerpen die partijen kunnen aandragen weg te zetten als details of technisch vragen. Ik denk zeker dat de modal split geen detail is in een mobiliteitsplan, dus wat dat betreft heb ik wel sympathie voor de heer Kuhlmann.

De voorzitter: Helder, de heer Damen.

De heer Damen: Voorzitter, er zijn nog een paar elementen die heel principieel zijn en die niet in dit stuk aan de orde komen. In de vergadering hiervoor is herhaaldelijk door de provincie betoogd, maar dat zeggen ook andere mensen, dat beleid met betrekking tot mobiliteit ook ruimtelijke ordeningsbeleid is. Je moet zorgen dat op openbaar vervoerslijnen en daaromheen een dichte bebouwing plaatsvindt. In het hele verhaal wordt niets gezegd over ruimtelijke ordening, je kunt niet over mobiliteit praten als je niet over ruimtelijke ordening praat, dat onderdeel zou moeten worden toegevoegd. Verder is er een groep bijzondere verkeersdeelnemers, dat zijn mensen die afhankelijk zijn van rolstoelen en andere voorzieningen om zich goed te kunnen verplaatsen, omdat ze mindervalide zijn. Die groep komt in het hele verhaal niet voor en ik vind dat wel een hele principiële.

De voorzitter: U heeft zeker heel veel punten, ik maak toch een beetje bezwaar hoe de commissie nu omgaat met dit stuk. We hebben in de agendacommissie, is het raadsvoorstel Vaststellen uitgangspuntennotitie aan de orde geweest. U allen heeft in uw

eigen fractie de mogelijkheid gehad om aan te geven hoe dat besproken gaat worden. Daar is, sorry, mijnheer Kuhlmann, ik wil even uitspreken. Daar is uitgekomen dat we nu een beeldvormende sessie hebben over het beeld over het mobiliteitsplan, met insprekers, niet meer dan dat. En dat daarna, dat is het voorstel, om dan dat in de vergadering van 26 september oordeelsvormend te doen. Mocht het nou zo zijn dat u allen zegt van, daar zijn we helemaal nog niet aan toe, dan moet er nog een andere commissie aan vastgeplakt worden met andere vragen die gesteld gaan worden. Daar hebben we dan ook weer een aantal fracties voor nodig om dat zo op die manier te doen en als dat ook mogelijk is binnen de planning, want ik weet helemaal niet of er een fatale datum zit op de uitgangspuntennotitie, dan moeten we ook daarnaar kijken. Dus ik wil eventjes een punt van orde hebben, hoe gaan we hier verder mee om? Want we krijgen nu een hele discussie over allerlei nieuwe invalshoeken en dat kan niet zo even weggezet worden. Omdat ik het zeg, de heer Kuhlmann.

De heer Kuhlmann: Wat mij betreft is er geen probleem om de 26ste oordeelsvormend te bespreken. Waar het me om gaat is dat er ruimte is voor dat ieder zijn eigen inbreng kan hebben. En mijn voorstel zou zijn dat er gelegenheid is voor ieder om politieke vragen in te dienen, zoals we dat ook bij heel veel andere onderwerpen doen, dat die, laten we zeggen, voor het einde van deze week bij de griffie binnen moeten zijn. En mocht dan blijken uit die inventarisatie dat de tijd die er voor de 26ste voor gereserveerd is te weinig is, dan moeten we daar dan even naar kijken. Maar dat het op die manier kan, ik denk dat ... Wat mij betreft zou dat een prettige manier zijn en ik kan u vertellen, vanuit de Dordtse VVD hebben we niet tien politieke vragen, maar eentje die ik net noemde, that's it.

De voorzitter: Dat scheelt, maar we hebben nog meerdere fracties, dus we kunnen nog aan veertien punten komen sowieso. Hoeveel hebben we er nu, vijftien geloof ik. Het voorstel van de heer Kuhlmann om bijvoorbeeld voor het einde van de week nog extra vragen in te dienen om die dan te betrekken bij het bespreken van het stuk oordeelsvormend, hoe denkt u daar allen over? De heer Damen, u vindt wat.

De heer Damen: Ik vind langzamerhand dat de discussie daarmee bizar wordt, ik vind dat daarmee enorm wordt ingeperkt op waarover wel en waarover niet gepraat mag worden, terwijl het hier over een vrij essentieel deel van het gemeentebestuur gaat.

De voorzitter: de heer Damen, u bent zelf aanwezig hier om met elkaar te bespreken wat wel en niet aan de orde komt, dus u wordt gehoord.

De heer Damen: Ik wil zelf kunnen bepalen wat ik aan de orde stel.

De voorzitter: Dat mag toch, daar hebben we nu net ... De heer Kuhlmann heeft net...

De heer Damen: U zegt wat anders.

De voorzitter: De heer Kuhlmann heeft net een voorstel gedaan waaruit u juist uw input kunt geven over wat en hoe u iets wil bespreken. En dat komt dan de 26ste aan de orde, dat is wat er voorligt. En dan kunt u zelf uw eigen invulling geven.

De heer Damen: Dan ben ik akkoord, ik vond dat de heer Kuhlmann het iets beperkter formuleerde.

De voorzitter: Dat is heel fijn. De heer Kuhlmann en iets beperkt, wij gaan weer een prijs uitdelen vanavond, geweldig. We hebben unicum op unicum. Is er iemand die nog iets wil toevoegen, want dan ... De heer Van der Meer.

De heer Van der Meer: Ik zou wel willen suggereren, want we lopen nu de politieke vragen en de vragen om beeldvorming een beetje door elkaar en ik zou dus wel willen voorstellen dat vragen niet met beeldvorming te maken zoveel mogelijk als technische vraag vooraf worden gesteld, zodat we daarmee het overleg niet hoeven te belasten.

De voorzitter: Dat is een heel goed plan en wilt u dan allen toch in uw achterhoofd houden dat technische vragen, die gaan zeker beantwoord worden, maar we weten allemaal van de hoge belasting van het ambtenarenapparaat en dat geldt ook voor de ambtenaren die met mobiliteit te maken hebben. Dus onthoud eventjes of neem dat even mee in de opstelling van uw vragen. Dit was hem, hartelijk dank voor uw aanwezigheid, we hebben even een kwartier pauze.

5. Vaststellen Uitvoeringsprogramma Fiets 2023-2026 - Raadsvoorstel

Voorzitter: Mevrouw Kruger
Commissiegriffier: De heer Den Boer
Verslag: NotuBiz

Aanwezig:
Dhr. Bootsman (GroenLinks)
Dhr. Damen (PvdA)
Dhr. De Feijter (CU/SGP)
Dhr. Gorter (Op ons Eiland)
Dhr. Groenewege (Partij voor de Dieren)
Dhr. Gündogdu (Op ons Eiland)
Mevr. De Groot (Beter voor Dordt)
Mevr. De Heer (Forum voor Democratie)
Mevr. Kamphuis (SP Dordrecht)
Dhr. Klerk (CDA)
Dhr. Van der Kruijff (CDA)
Dhr. Kuhlmann (VVD)
Mevr. Lammens-Oostdijk (VVD)
Dhr. Van der Meer (GroenLinks)
Dhr. Schalken-den Hartog (Beter Voor Dordt)
Mevr. Simon-van Waardhuizen (Fractie van Waardhuizen)
Dhr. Stolk (VSP)

Portefeuillehouders: wethouder R. van der Linden, ambtelijke ondersteuning S. Platenkamp

De voorzitter: Ik wil zo toch de vergadering gaan starten, want voor je het weet is de tijd voorbij. Goedenavond allemaal, we hebben een beetje wisseling aan tafel, maar als ik zo

eens rondkijk is het overgrote gedeelte toch hetzelfde gebleven. Toch ga ik zo meteen nog even een rondje doen van wie er aan tafel zitten. Wij hebben deze oordeelsvormende vergadering omdat we op 29 augustus het uitvoeringsprogramma Fiets en het initiatiefvoorstel beeldvormend aan de orde hebben gehad en de commissie besloot toen vervolgens tot een oordeelsvormende bespreking, waarbij de volgende politieke vragen zijn gesteld. Houd u vast en luister goed, zien we voldoende van het initiatiefvoorstel Fijn Fietsen in Dordrecht terug in het uitvoeringsprogramma Fiets 2023-2026 van het CDA, dat was dit programma? Moeten recreatieve fietsroutes worden onderzocht en of in de routekaart worden opgenomen? Vraag van Partij voor de Dieren. Moeten fietsroutes naar buurtwinkelcentra worden onderzocht en of in de routekaart worden opgenomen? Eveneens van Partij voor de Dieren. Heeft de verbinding Amstelwijk station Dordrecht-Zuid toegevoegde waarde ten opzichte van de bestaande routes, zo ja, welke route is voor deze verbinding optimaal? En u raadt het al, ook van Partij voor de Dieren. Bevat het uitvoeringsprogramma voldoende informatie over de uitvoering, zodat de raad tot een gedegen oordeel kan komen? Deze was van de Dordtse VVD. Levert dit uitvoeringsprogramma het beste resultaat voor zoveel mogelijk Dordtse fietsers binnen het gestelde budget? Eveneens van de Dordtse VVD. Houdt dit uitvoeringsprogramma voldoende rekening met de belangen van andere weggebruikers zoals voetgangers, gehandicapten, autorijders, winkelend publiek, et cetera? En ook deze weer van de Dordtse VVD. Dit zijn de vragen waar we mee bezig gaan, ik wil nu even een rondje doen en dan begin ik even bij de heer Stolk aan mijn rechterkant. Wie bent u en van welke partij?

De heer Stolk: Ik ben ik en ik ben van de VSP

De voorzitter: Dank, we wisten ook wie u bent.

De heer Kuhlmann: Alexander Kuhlmann, Dordtse VVD.

De heer Gorter: Wouter Gorter, Op ons Eiland.

De heer Bootsman: Nick Bootsman, GroenLinks.

De heer De Feijter: Bart de Feijter, ChristenUnie-SGP.

De heer Van der Kruijff: Wim van der Kruijff, CDA.

De heer Klerk: Albert Klerk, CDA.

Mevrouw Lammens-Oostdijk: Jeanine Lammens, Dordtse VVD.

De heer Den Boer: Mark den Boer, commissiegriffier.

De heer Van der Linden: Rik van der Linden, wethouder.

Mevrouw Platenkamp: Saskia Platenkamp, ambtelijke ondersteuning.

Mevrouw Kamphuis: Meta Kamphuis, SP Dordrecht.

Mevrouw Simon-Van Waardhuizen: Claudia Simon-Van Waardhuizen, Fractie van Waardhuizen.

De heer Groenewege: Pieter Groenewege, Partij voor de Dieren.

Mevrouw De Heer: Betsy de Heer, Forum voor Democratie.

De heer Damen: Leo Damen, Partij van de Arbeid

De heer Schalken-den Hartog: David Schalken, Beter voor Dordt.

Mevrouw De Groot: Megan de Groot, Beter voor Dordt.

De voorzitter: Dank u wel en ik ben ... We slaan er eentje over, ik had niet door dat u al terug was.

De heer Gündogdu: Aydin Gündogdu, Op ons Eiland.

De voorzitter: Dank u wel, en ik ben vanavond uw voorzitter, Kitty Kruger. Welke partijen willen er allemaal een woord en welke niet? Allemaal, dan moeten we zo meteen eventjes gaan kijken hoeveel spreektijd u allen een beetje heeft. Probeer ook niet te overlappen, als u denkt van, dat heeft een andere partij al gezegd, dan kom met iets origineels of iets nieuws. Het is gewoon om ook de vergadering een beetje ... Het is allemaal serieuze business maar laten we dat dan ook zo doen. Ik wil toch allereerst het woord geven aan de heer Klerk, indienen van het initiatiefvoorstel over ... Gaat uw gang.

De heer Klerk: Dank u wel, voorzitter. Het fietsbeleid gaat het CDA aan het hart en al in de vorige raadsperiode zijn wij begonnen te werken aan het initiatiefvoorstel dat ook nu weer voorligt, Fijn Fietsen in Dordrecht. De timing dat dat gelijktijdig gebeurt samen met het uitvoeringsplan kan ongelukkig lijken, maar het heeft ook voordelen. En in deze vergadering zullen we dan ook een oordeel vellen aan de hand van de politieke vragen ook over de stukken in zijn samenhang. We zijn blij dat het college het STOMP-principe omarmt, en de keuze maakt om het fietsen in Dordrecht te bevorderen. Het uitvoeringsplan focust zich vooral op de '...' die daarin getekend stond, de omgeving en, sorry, het fietsinitiatief focust daar vooral op. Dit blijkt ook uit de voorstellen die wij daarin doen waarin we willen bijdragen aan de fysieke omgeving en dat die geen drempel vormt, maar een uitnodiging is om te gaan fietsen. Maar als het aan CDA ligt, is er wel iets meer nodig dan wat er in het uitvoeringsplan ligt. Het initiatiefvoorstel roept op tot een denkomslag, benader de verkeerssituaties vanuit het perspectief van de fietsen. Dat gebeurt gelukkig deels ook in het uitvoeringsplan maar kan beter. Ik noem bijvoorbeeld een van de gevaarlijke punten die ook in het plan stond, het kruispunt bij de Galileilaan met Spirea, Nota bene een weg naar een basisschool waar de fietser het moet ontgelden ten koste van een auto. En de reactie van het college daarop was, de omschreven situatie is een overgang van 50 kilometer naar een 30 kilometer per uur weg en in een 30 kilometer zone is het gebruikelijk dat fietser en auto dezelfde weggedeelte gebruiken. Echter, die weg is niet als zodanig ingericht en voor fietsers die dan de oversteek willen maken naar Zuidhoven bijvoorbeeld is het echt een

kamikazeactie. Het fietsbeleid is gebaseerd op zeven uitgangspunten uit de fietsnota 2014. En in die zin is er niet echt sprake van een breuklijn of een denkomslag, maar lijkt het ook wel gestoeld op oud beleid en oude uitgangspunten. En die uitgangspunten focussen vooral op forenzen en recreanten en niet op de Dordtenaar die zich met de fiets van wijk naar wijk of naar de binnenstad of naar de buurtwinkelcentra, zojuist genoemd ook in de politieke vragen, wil begeven. In de wensen en bedenkingen die het college heeft geuit op het initiatiefvoorstel, stelt het college: wij ondersteunen het uitgangspunt van het initiatiefvoorstel dat de doorstroming op de fietsroutes tussen Dordtse wijken en naar de binnenstad van belang zijn voor de bevordering van het fietsgebruik in onze stad. Dat zouden we graag wat explicieter terugzien, noodzakelijk daarvoor zijn de hoofd- en doorfietsroute, dat hoofd- en doorfietsroutes netwerk helemaal af is of zoals het in het uitvoeringsplan heet, de kwaliteitsnetwerken. Het CDA is van mening dat de ontbrekende schakels in die zogenaamde fietsradialen met voorrang worden aangepakt en in ieder geval niet op de reservelijst staan. Vraag aan de andere fracties ook of zij die mening delen, immers het aantal knelpunten bepaalt de kwaliteit van een fietsroutenetwerk. Deze oproep werd ook onderschreven door de Fietzersbond in de beeldvormende vergadering. We vragen ons oprecht af waarom cosmetische aanpassingen zoals in Twintighoevenweg eerder worden aangepakt dan een gevaarlijke situatie aan de Galileïlaan. Ik citeer maar weer eens uit die destijds unaniem aangenomen fietsnota: daarnaast zou de gemeente ontwerpen voor fietsroutes en voetgangersgebieden toetsen aan het ontwerpprincipe van acht tot tachtig. Het CDA ziet dat principe niet overal worden toegepast.

Dan bewegwijzering, daarin hebben we ook in ons initiatief wat gezegd, we roepen op tot duidelijke bewegwijzering van het fietsroutenetwerk zodat Dordtenaar zich ook eenvoudig van wijk naar wijk kan bewegen en om ook te bevorderen dat die fietsen juist door die infrastructuur het vooraanliggende vervoermiddel wordt. Misschien nog wel een beter idee dan bewegwijzering is het principe van zelfverklarende wegen, self explaining roads in mooi Engels, dat is nu eenmaal het begrip. Waar door inrichting en kleur worden de route en de loop van de fietsroute begrepen, dit leidt tot een zekere en comfortabele situatie voor de fietser. Liefst ook een herkenbaar rode kleur, al vind ik groen toch mooier. Maar ik snap het standpunt dat we aansluiten bij de CROW-standaard. Ik vraag me af, ook aan de andere fracties, hoe die staan tegenover die self explaining roads, nee, zelfverklarende wegen. Daarnaast heeft de vraag aan de inwoners een aantal gevaarlijke verkeerssituaties opgeleverd en dan ga ik afsluiten. Althans, dat zijn de inwoners die die situaties als gevaarlijk ervaren en wij onderkennen dat ook, hebben dat ook gezien. En als het aan het CDA ligt worden die ook geborgd, die situaties, dat ze eventueel wel worden meegenomen in een volgende versie van een uitvoeringsplan, want het is belangrijk dat deze situaties niet in vergetelheid geraken. Ook op dit punt ben ik benieuwd hoe andere fracties daarover denken. Tenslotte, de brandende vraag hoe het CDA verder wenst te gaan of zou willen gaan met het initiatiefvoorstel dat voorligt. Wij beseffen ons ook dat zeker gezien de tijdlijn, het niet reëel is dat dat afzonderlijk in stemming zou worden gebracht en we zien goede aanknopingspunten in het uitvoeringsprogramma. Echter de essentie, de denkomslag, zoals ik zojuist heb uitgelegd, die zie ik nu nog niet voldoende terug. En daarom overwegen wij dus de beide

stukken in elkaar te vlechten via een amendement of motie in de volgende vergadering. Dank u wel.

De voorzitter: De heer De Feijter, heeft u een vraag aan de heer Klerk?

De heer De Feijter: Zeker, dank u wel. Ik hoorde de heer Klerk praten over, het wordt nog niet genoeg gezien vanuit de fietser en dat moet ... Die denkomslag mist de heer Klerk van het CDA nog enigszins. We hebben in het STOMP-principe afgesproken dat de fiets soort van op twee staat of in ieder geval gezamenlijk samen met stappen, gevolgd door openbaar vervoer enzovoorts, dat dat de voorkeursvolgorde is bij het inrichten van de infrastructuur in onze stad. Is de heer Klerk het eens met het STOMP-principe of zou hij liever de fietsenraad op één willen zetten in alle gevallen? En hoe kijkt u daarnaar wat betreft de uitvoering in dit uitvoeringsprogramma?

De voorzitter: De heer Klerk, fiets op één of stappen op één?

De heer Klerk: Trappen op één wordt een heel onuitspreekbare afkorting. Maar naast dat denk ik dat het STOMP-principe als zodanig, daar ben ik zeker wel fan van en de CDA-fractie ook. Dus geruststelling. Hij probeert me kort te houden.

De voorzitter: Zoals we kunnen zien, in sommige fracties is er een bepaalde fractiediscipline.

De heer Klerk: Maar goed, het gaat mij over die ... Als we het hebben over rotondes, het gaat mij erom dat het STOMP-principe, dat we de fietser boven de auto zien, dat we die denkomslag durven te maken en de fiets is nou eenmaal ... De auto is steeds minder, we neigen steeds meer naar een autoluwe binnenstad, fietsen is echt een opkomst. We hebben te maken met steeds meer fietsers, ook andere vorm van fietsen, e-bikes en dergelijke. En de fiets blijft wel de kwetsbare weggebruiker en daarom zeg ik van, dan is het heel belangrijk dat je ook die denkomslag, dat die vooral zit tussen de trapper en de privéauto.

De voorzitter: Helder, de heer Kuhlmann. De heer Damen heeft nog een vraag, neem ik aan.

De heer Damen: Ik ben nieuwsgierig of de heer Klerk vindt dat de huidige financiële middelen die beschikbaar worden gesteld voldoende zijn om zo'n vervlechting van het CDA-plan en het gemeentelijk plan ook binnen afzienbare tijd, ik noem vier jaar, te realiseren.

De heer Klerk: Dank u wel, voorzitter. Tenminste, ik denk dat ik mag reageren.

De voorzitter: Zeker, ik schreef de vraag even op.

De heer Klerk: Het gaat misschien niet in vier jaar, maar het gaat uiteindelijk wel om keuzes maken en we vragen wel om die denkomslag. En dan zien we in het voorstel een aantal projecten staan die op de reservelijst staan waarvan ik me afvraag van, zouden

die niet eerder op basis van het uitvoeringsprogramma moeten worden uitgevoerd in plaats van bijvoorbeeld zo'n Twintighoevenweg die daar wel op staat wat in principe voor de fietser niet zozeer een gevaarlijke situatie opleverde? Wat dat aangaat is, ligt die prioritering gewoon, die zouden wij anders maken. En wat het dan uiteindelijk onder de streep, van die reserveprojecten zie ik ook niet wat ze kosten, dat zie ik ook niet terug in het plan. Maar dat het allemaal in vier jaar zou moeten gebeuren, dat geloof ik niet dat dat haalbaar is, maar het gaat wel om de juiste prioritering.

De voorzitter: De heer Kuhlmann aan u woordvoering.

De heer Kuhlmann: Dank u, voorzitter

De voorzitter: En de heer Klerk heeft duidelijk wat vragen gesteld, dus misschien kunt u die ook beantwoorden.

De heer Kuhlmann: Laten we maar om te beginnen zeggen, de Dordtse VVD wil graag investeren in het verbeteren van de bereikbaarheid voor alle weggebruikers en nadrukkelijk dus ook voor fietsers. En we willen dat het veilig en comfortabel fietsen is in onze stad en maatregelen zoals de aanleg van nieuwe vrijliggende fietspaden staan al langer op onze verlanglijst en we zijn ook blij dat ons college hier voortvarend mee aan de slag gaat.

Toch blijven er nog wel een paar zorgpunten in dit uitvoeringsprogramma, zo krijgen we toch een beetje de indruk dat als het college aan fietsers denkt, dat het college dan alleen de nette heren van de Fietzersbond voor zich ziet en niet de diversiteit aan fietsers die er in onze stad zijn. Om eerlijk te zijn, daar zitten soms ook best heel brutale mensen bij. Wij vinden belangrijk dat er oog moet zijn voor zwakke verkeersdeelnemers op de stoep, ouderen, gehandicapten, mensen met kinderwagens die soms worden geconfronteerd met hondsbrutale fietsers. Hetzelfde geldt ook voor die fatbikes, er zijn natuurlijk een hele nette gebruikers van fatbikes, maar voor een deel is het ook een beetje de vervanging van de scooter en op zich, er is niks mis met een scooter, er zijn ook hele nette scootergebruikers, maar er zijn ook mensen die daar echt op een gevaarlijke manier op rijden en ook nu op die fatbikes. Hetzelfde geldt voor mensen die door de stad heen fietsen met van die boxen bij zich om dan veel mensen op geluid te trakteren. Dat zorgt wel voor overlast, niet iedereen zit erop te wachten en daarom vinden we het toch wel erg jammer dat er van die 180.000 euro aan communicatie en een budget, bijna twee ton, geen cent wordt gereserveerd ook om mensen die gaan fietsen een beetje te wijzen op de op de regels. Het zou ons wel wat waard zijn als de wethouder zou toezeggen dat daar ook aandacht voor is in dat toch forse communicatiebudget.

De voorzitter: Mijnheer Kuhlmann, mevrouw Kamphuis heeft een interruptie.

Mevrouw Kamphuis: Ik ben het mee eens met scooterrijders, kwam gisteren bijna eentje aan mijn zijkant. Maar hoe dacht jij dat we dat, via u voorzitter, hoe dacht meneer Kuhlmann om dat te controleren? Want elke straat is weer anders, hoe kan je dan dat gedrag veranderen?

De heer Kuhlmann: Als we bijna twee ton uitsteken voor communicatie, dan kun je ook wat aandacht besteden aan het juiste weggedrag. En ik geef meteen ook eerlijk toe, niet iedereen zal daar natuurlijk meteen door overtuigd zijn. Aan de andere kant, dat soort campagnes kunnen ook best wel effect hebben. Er zijn ook best mensen die door een drukke winkelstraat fietsen en op het moment dat ze er even worden aangesproken, hun gedrag aanpassen. En misschien moeten we nog wel verder gaan en ik wil hier ook niet meteen alle plannen gaan schrijven, maar het punt wat ik wil maken, is dat er in dit uitvoeringsplan op dat onderdeel geen aandacht is. En wij hebben daar in onze technische vraag expliciet naar gevraagd en uit de antwoorden proef ik toch dat daar eigenlijk vooralsnog geen behoefte is om daar aandacht aan te besteden. En vandaar dat ik dat nu nadrukkelijk benoem. Met uw permissie, voorzitter, ga ik verder.

De voorzitter: Nee, want de heer De Feijter heeft nog een interruptie.

De heer de Feijter: Dank u wel voorzitter, de heer Kuhlmann die vraagt terecht aandacht denk ik voor kwetsbare weggebruikers, ook mensen die gebruikmaken van de stoep, voetgangers. De partij van de heer Kuhlmann, Dordtse VVD, heeft hier ook vragen over gesteld rond dit onderwerp en in de beantwoording door het college werd ook onder andere genoemd dat juist het verbreden van fietspaden er ook voor zorgt dat fietsers minder geneigd zijn om juist op de stoep te komen.

In combinatie met die schuine randen, waardoor je minder lang over een stoep zou hoeven fietsen, maar echt op het punt waar je moet afslaan een klein stukje over de stoep moet gaan. Denkt de heer Kuhlmann niet dat dit plan, dit uitvoeringsprogramma juist een verbetering is voor kwetsbare voetgangers?

De voorzitter: De heer Kuhlmann.

De heer Kuhlmann: Er zitten zeker hele goede elementen in dit plan, daar begon ik ook mee. En voor wat betreft specifiek dat onderdeel van die schuine stoeprand, dat moeten we dan maar even zien in de praktijk van hoe dat uitpakt. Maar goed, los van die stoeprand, ik weet niet of de heer De Feijter wel eens op een mooie weekenddag aan het winkelen is in onze stad, maar dan kan het best gebeuren dat je van je sokken gereden wordt. En dat is niet fijn, zeker niet als je een kwetsbare verkeersdeelnemer bent op de stoep, dus dat is niet meteen verholpen als we die fietspaden iets veranderen, vandaar dat we daar aandacht voor vragen.

De voorzitter: U kunt verder met uw woordvoering.

De heer Kuhlmann: Dank, voorzitter. Een ander punt wat toch wel zorgen heeft, is het risico dat er te veel en te gemakkelijk autoparkeerplaatsen verdwijnen in de binnenstad en in andere gebieden waar parkeerdruk nu al heel hoog is en bewoners met regelmaat veel moeite hebben om hun auto enigszins in de buurt van hun huis te parkeren. En laten we vooropzetten, dit is natuurlijk een fietsplan. Toch is het zo, als je weet dat er gebieden zijn waar de parkeerdruk heel hoog is, waar mensen staan te springen om plekjes erbij, waar we dat in het verleden ook wel gewoon heel pragmatisch hebben gedaan. In wijken als Stadspolders en Oudelandshoek, gewoon als er een plekje is in overleg met bewoners. Zou ik, als je dan toch aan de slag gaat met de weg en de gelegenheid doet zich voor dat je op dat punt wat kan betekenen, zou ik het heel fijn

vinden als die kans dan wordt gepakt. En wat dat betreft was ik wat teleurgesteld in de antwoorden op de technische vragen die we hebben gesteld, waar toch naar mijn smaak wat dogmatische instelling in zit, terwijl dit toch heel praktisch werk-met-werk, als er een kans is, pak die. Dus ook weer daar de oproep, ik hoop dat de wethouder kan toezeggen om daar iets praktischer mee om te gaan. Tot slot, een laatste zorgpunt, voorzitter, dat is de participatie. Dat is natuurlijk van belang en toch wij zitten er een beetje mee. Hoe gaan we nou om ... Er zit een risico in dat een straat maatregelen krijgt opgelegd waar de meerderheid van de bewoners in die straat niet op zit te wachten en zoals ik het lees in de antwoorden op de vragen die we hebben gesteld is het dan toch, de trein rijdt door. We hebben ons best gedaan om naar u te luisteren, maar helaas. En dat is toch wat onbevredigend antwoord, waarbij ik hoop dat er iets meer ruimte is. Ik snap ook, als er één iemand is die zegt, ik wilde dit niet, je moet natuurlijk niet alles tegen kunnen houden en twee ook niet. Maar als een meerderheid van de mensen in de straat iets niet ziet zitten, dat vind ik eigenlijk veel zwaar wegen. Ik hoop dat daar straks nog eventjes antwoord op kan komen. En ik wil afsluiten dat het belangrijk is om te investeren in de bereikbaarheid voor alle weggebruikers, dus ook voor fietsers. Dank.

De voorzitter: Dank u wel. De heer Klerk heeft nog een interruptie.

De heer Klerk: Ik heb allereerst de vraag, even terughakend op zojuist. Ik zie niet zo goed hoe de parkeerproblematiek die aangehaald werd, hoe die in een fietsuitvoeringsplan thuishoort. En daarnaast zou ik heel graag nog antwoorden willen op de vragen die ik heb gesteld, met name over hoe de Dordtse VVD het idee vindt dat fietsradialen met voorrang worden aangepakt. De VVD gaf aan blij te zijn met de vrijliggende fietspaden. Nou ja, dat is iets wat we deden dan, in ieder geval. En hoe de VVD aankijkt tegen het principe van self explaining roads.

De voorzitter: De heer Kuhlmann.

De heer Kuhlmann: Het zijn een aantal vragen, ik ga mijn best doen om ze allemaal netjes af te lopen. De eerste vraag ging over, waarom in een fietsplan? Dat is heel simpel, dit zijn grote infrastructurele projecten. De hele straat gaat op de op de schop. Dan vind ik het logisch dat je als je op een makkelijke manier zonder heel veel extra moeite iets kan doen voor anderen, lijkt me dat heel logisch om die kans te pakken. Op dezelfde manier als je in zo'n project ook kan zorgen dat de stoep er wat netter bij ligt, lijkt me ook een goeie. Dat heb ik nu niet expliciet genoemd, maar dan bij deze. Dus dat daarover, gewoon een hele logische om kansen te benutten wanneer die zich voordoen. Voor wat betreft, helpt u me nog even

De voorzitter: De heer Klerk.

De heer Klerk: Dank u wel. De vraag die ik aan andere fracties ook heb gesteld is, in hoeverre u het eens bent, dat het bij de prioritering zo zou moeten zijn dat de fietsradialen ofwel de hoofd- en doorfietsroutes, met voorrang worden opgepakt, om die te vervolmaken om de kwaliteit van het fietsnetwerk ook echt te verbeteren. En hoe de Dordtse VVD aankijkt tegen het principe van zelf verklarende wegen.

De heer Kuhlmann: Ja nou met zo'n fietsradiaal dat vind ik wel een technisch begrip, daar heb ik eerlijk gezegd niet zo heel veel mee. Maar wat ik wel een logische vind is,

gegeven dat we een beperkt budget hebben, ik zou ook graag zien dat we geldbomen hadden en alles konden doen, maar goed, we moeten nu eenmaal keuzes maken. Dan vind ik het niet zo gek dat je kiest voor die fietsroutes die het meest worden gebruikt. Dan hebben namelijk de meeste mensen er profijt van. En ik heb de indruk, sterker nog zo lees ik dat plan, dat dat ook de bedoeling is van dit plan. Als aanleiding heeft dat dat anders is, dan hoor ik het graag. Maar dat is de indruk die ik heb. Dus wat dat betreft denk ik, dat is een logische keuze. En voor wat betreft wegen die duidelijk zijn. We zijn voor duidelijk wegen. En mocht het nodig zijn, daar had u het ook over, om nog een bordje neer te zetten, zijn we daar natuurlijk ook altijd voor. En kan ik me voorstellen dat daar misschien nog ruimte is in dat communicatie budget van bijna twee ton.

De voorzitter: Oke dank u wel. Mijnheer Klerk, nog een kleine opmerking want er moeten nog meerdere partijen ook woordvoering plegen en anders komen we daar niet aan toe.

De heer Klerk: Ik kreeg een kleine vraag terug. Namelijk als er aanleiding is dat ik dat anders zou zien, dat ga ik nu aangeven. Dat is met name ook vanuit beeldvormende sessie door de Fietzersbond ook wel aangegeven dat zij die prioritering toch ook anders zien. En juist zouden willen zien dat die hoofd- en doorfietsroutes als eerste met prioriteit worden aangepakt.

De voorzitter: Dank u wel. De heer Damen, u wilde ook nog een vraag stellen?

De heer Damen: Nee hoor, ik wilde graag '...'

De voorzitter: Oké, maar dan was de heer De Feijter u voor en dan na de heer De Feijter mag u. De heer De Feijter.

De heer De Feijter: Hartelijk dank voorzitter. Het gaat niet om de bestemming, maar om de reis ernaartoe. En die kan voor fietsers in Dordrecht prettiger en veiliger. Daarom zijn we blij met het voorliggende uitvoeringsprogramma Fiets 2023-2026. Het is het vijfde uitvoeringsprogramma in deze reeks. En hoewel er mooie dingen zijn gebeurd voor fietsers de afgelopen jaren, laat het ook zien dat het nooit af is. Het blijft hard werken om fietsveiligheid en comfort te borgen en ook voldoende ruimte voor fietsparkeren te realiseren. Het nieuwe uitvoeringsprogramma Fiets is hier weer een goede stap in. Het is duidelijk dat de voorkeur voor de Stomp terugkomt in de plannen. Een belangrijk principe waarmee we inzetten op het beleven van de stad op een menselijke schaal. We hopen dat de wethouder daarbij blijft letten op Dordtenaren die minder mobiel zijn, de oudere stadsgenoot die niet meer zo makkelijk op de fiets stapt en het drukke fietspad spannend vindt. We mogen van deze wethouder verwachten dat hij daar oog voor heeft en houdt. Daarnaast zijn we tevreden over de gekozen locaties. De ChristenUnie/SGP pleit al jaren voor het aanleggen van ontbrekende schakels in het fietspaden netwerk. We sluiten ons aan bij de reflectie van de Fietzersbond Drechtsteden en zien dat de gekozen locaties zorgvuldig tot stand zijn gekomen en het netwerk verder afmaken. We denken dat het uitvoeringsprogramma hiermee ook voldoende tegemoet komt aan de belangrijkste punten uit het initiatiefvoorstel van het CDA. Dan nog een kritisch kanttekening of vraag. Uit een enquête van de Fietzersbond Drechtsteden kwam naar voren dat de wegdelen met automobilisten in de negatieve top drie staat van veel

fietzers in Dordrecht. Ook in de beoordeling van ons fietsnetwerk door DTV Consultants, scoort een vrijliggend fietspad het best. En tot slot citeer ik nog het uitvoeringsprogramma zelf op pagina 16; een fietsstrook op een 50 kilometer per uur weg, kan nooit een voldoende scoren. Dan is de prangende vraag aan de wethouder, waarom is er onder andere op de Reeweg Oost keuze gemaakt voor fietsstroken met een schuwstrook, in plaats van vrijliggende fietspaden die je eventueel zou kunnen scheiden van de rijbaan, door geparkeerde auto's? Het omwisselen van die geparkeerde auto's en de fietsstrook, of in dat geval dus het vrijliggende fietspad, heeft nog een bijkomend voordeel. Er zijn tegenwoordig steeds meer auto's die niet meer in de parkeervakken passen, waardoor er geregeld twee wielen op het fietspad terechtkomen. Fietzers worden hierdoor richting de rijbaan geduwd, wat niet per se de meest veilige plek is voor ze. Hoe ziet de wethouder dit heikel punt en wat is zijn visie hierop richting de toekomst, aangezien auto's niet per se kleiner worden. Voorzitter, tot slot; Dordrecht gaat veranderen.

We willen een stad met meer ruimte voor groen, een stad waarin we meer Dordtenaren naar de fiets kunnen verleiden. Daar horen soms scherpe keuzes bij. We moedigen de wethouder aan daar ambitieus in te zijn, zodat Dordrecht voor iedereen duurzamer, gezonder en bereikbaarder wordt. Dank u wel.

De voorzitter: De heer Klerk heeft een interruptie.

De heer Klerk: Het is al weer even geleden dus ik moest het even opschrijven, want anders... ChristenUnie/SGP, of de heer De Feijter geeft aan dat hij zich ook altijd heeft willen inzetten voor het vervolmaken van het fietsnetwerk, laat ik het zo maar even zeggen, en onderschrijft ook dat dat voldoende gebeurt in het uitvoeringsplan. Maar ook de fietsersbond geeft aan dat ze daar toch ook wel andere keuzes in maken, of andere prioritering zouden willen zien. Hoe ziet de heer De Feijter dat? Of ja, steunt hij daarmee ook ons voorstel om die prioritering toch wel wat explicieter in dat uitvoeringsplan te krijgen?

De voorzitter: De heer De Feijter.

De heer De Feijter: Dank u voorzitter. Het is dezelfde vraag die de heer Kuhlmann krijgt en ik kan in die zin ook goed aansluiten bij het antwoord wat de heer Kuhlmann gaf. Daarnaast, misschien heb ik het toch nog net verkeerd gehoord, maar bij de vorige vergadering waarbij de Fietsersbond Drechtsteden aanwezig was, hebben ze een overzichtje laten zien met locaties die, de gekozen locaties, die terugkomen in het uitvoeringsprogramma. En ik kan mij heel duidelijk een sheet herinneren met: maak netwerk af, maak netwerk af, bij alle gekozen locaties. En dat ze juist te spreken waren over de gekozen locaties.

De voorzitter: De heer Klerk, nog een aanvulling?

De heer Klerk: Er waren in datzelfde overzichtje ook een aantal waarvan er gezegd werd dat ze eigenlijk, ik gebruik even mijn eigen woorden, dat ze meer cosmetisch waren, maar dat het niet zozeer was om het netwerk af te maken. En ik zag een aantal van die voorstellen, zoals de Twintighoevenweg, die stonden op de reservelijst. Dus dat is toch een andere keuze maken.

De voorzitter: Wat is uw vraag?

De heer Klerk: Hoe ziet u dat dan?

De heer De Feijter: Dat geldt dan dus specifiek voor de Twintighoevenweg die de heer Klerk geloof of ik al eerder noemde. Wat ik ook zeg, in dit geval er is ook een uitgebreide inventarisatie geweest onder fietsers in Dordrecht. DTV Consultants heeft gekeken naar ons huidige fietsnetwerk. Dan ga ik er ook gewoon een beetje vanuit dat dit de goede, de ontbrekende schakels zijn wat dat betreft. De Fietsersbond Drechtsteden, in mijn beleving waren dus juist positief over alle locaties. Ik heb het even in mijn hoofd niet helemaal scherp, misschien de Twintighoevenweg net wat minder.

Het kan natuurlijk zijn dat die keuze om een bepaalde reden is gemaakt, om dan toch de Twintighoevenweg aan te pakken. Dat kan ook zijn om werk met werk te maken bijvoorbeeld. Die vraag laat ik dan enigszins nog een beetje bij de wethouder. Ik heb het idee dat de gekozen locaties het netwerk afmaken. En ik geloof dat DTV Consultants en de Fietsersbond Drechtsteden het daarmee eens zijn.

De voorzitter: De heer Klerk nog een korte aanvulling. En dan heb ik nog twee interrupties en we moeten nog verder. Dus even kort.

De heer Klerk: Het is niet mijn intentie om een debat te voeren over de Twintighoevenweg, want dat is een hartstikke mooie weg die daar ligt. Maar ik noemde hem slechts als voorbeeld. Maar het gaat mij erom, er staan stukken van die hoofd- en doorfietsroutes op de reservelijst. Hoe verklaart u dan dat u zegt dat u tevreden bent dat het fietsroutenetwerk op basis van het uitvoeringsplan wordt vervolmaakt, dat die prioritering goed is.

De heer De Feijter: Dan moet ik weer aansluiten bij de heer Kuhlmann zijn opmerkingen over de geldboom. Er zijn zeker nog steeds ontbrekende schakels. En er zijn nog steeds meer dingen die we ook willen doen. Daar ben ik het helemaal mee eens. En de aandacht die het CDA ook heeft gehad voor fietsers, ook met haar initiatiefvoorstel, daar kan ik me helemaal in vinden. Maar ja, dan moeten we ook wel met geld over de brug komen denk ik.

De voorzitter: Nee mijnheer Klerk, we gaan eerst even naar de heer Gündogdu.

De heer Gündogdu: Voorzitter, een vraag richting de heer De Feijter, hij doet een suggestie, althans een vraag richting het college, met name als het gaat om de inrichting van de Reeweg Oost, waarbij hij dus aangeeft; ik denk dat dat een voorkeursscenario van u is, rijbaan, vervolgens parkeren, rijtje bomen en dan een fietspad. In het kader van veiligheid. Maar hoe ziet u dat technisch voor u?

De heer De Feijter: Ja, heel flauw. Als raadslid ben ik hier om kaders te stellen, niet om me in de technische uitvoeringen te gaan verdiepen. Dus dat is een vraag die ik zeker bij het college wil laten. Overigens vind ik de bomen een mooie toevoeging in het rijtje. Ik zei alleen rijweg en geparkeerde auto's en fietspad, maar het rijtje bomen mag er zeker tussen.

De voorzitter: En de heer Kuhlmann had nog een vraag.

De heer Kuhlmann: Ik wilde vragen, omdat de heer De Feijter het eerder had over wanneer af was, of hij het er ook niet mee eens is dat, op het moment dat we als stad de Staatsloterij zouden winnen, dat er dan echt nog wel veel punten zijn om verbeteringen aan te brengen, bijvoorbeeld zoiets als verlichting. Maar ik denk dat hij zojuist al zelf antwoord heeft gegeven op die vraag.

De heer De Feijter: Helemaal eens.

De voorzitter: Dat is mooi. Dan gaan we naar de heer Damen, die had ik beloofd de volgende woordvoering te krijgen. U mag tijdens de woordvoering interrumperen. Dat scheelt misschien ook in uw eigen woordvoering nog een stukje. Ga uw gang mijnheer Damen.

De heer Damen: Ik ben het van harte eens met de heer Klerk dat het hoofdnetwerk moet worden afgemaakt. We zijn daar al vrij lang mee bezig. Wat er nu concreet voor de komende periode wordt voorgesteld, zijn projecten waar toch al gewerkt wordt. Wat we doen is werk met werk maken. Dat betekent wel dat er een aantal belangrijke forse knelpunten blijft liggen. Ik noem maar wat: de Kraaistijnstraat een rotstuk. De kruisingen met de N3 bij de provinciale weg en bij de Laan der Verenigde Naties, waar je eindeloos in de file staat. In een file fietsers die voor het stoplicht staan te wachten, tot ze naar het volgende stoplicht kunnen doorrijden. Dat zijn dure plekken als je die goed wil oplossen. In de nota staat: eigenlijk zou je dat kruisingsvrij moeten oplossen. Nou dat is een forse investering. De heer Kuhlmann zei, we hebben geen geldboom. Nee die hebben we geplant in het Park XXL, daar spenderen we 50 miljoen aan leuke infrastructuur, want dat is wat we daar gaan doen. En daar gaan allerlei sportieve mensen bewegen, allemaal prima, leuk. Maar het is buitengewoon kostbaar en voor die ontbrekende, die dure ontbrekende schakels, hebben we niet echt geld. Daar komt bij dat dit alleen nog maar gaat over het hoofdroute netwerk. Allerelei lokale, wijkgerichte fietsroutes ontbreken in het verhaal. Probeer maar eens van de Reeweg Oost bij het winkelcentrum Crabbehof te komen. Dan moet je dus echt zoeken naar een self explaining road, want die is er echt niet. Dus er is nog een heleboel werk aan de winkel. Ondertussen ontwikkelen zich nieuwe knelpunten. Je ziet dat bij de bewoners van de stad zwerven, die naar supermarkt willen. Aan de noordkant van de Merwedestraat, tegen de fietsrichting in, naar de winkels rijden, naar de Jumbo. En dat zou eigenlijk een dubbelzijdig fietspad moeten worden, maar daar zit natuurlijk een rekening bij. Er zijn meer van dat soort problemen. Ondertussen zijn de dingen die we wel verbeteren, ook niet altijd goed. De rotonde Krispijnseweg-Brouwersdijk. Als je daar richting de Julianaweg wil, dan kom je een hele vreemde constructie tegen, waardoor je zeg maar voor de auto's wordt geduwd. Dat zou je nu snel moeten verbeteren nu het werk nog doorgaat. Nou ja, daar is natuurlijk ook weer geen geld voor. Dat betekent, als je het goed wil doen, dat je meer geld beschikbaar moet stellen.

De voorzitter: Mijnheer Damen, mevrouw Kamphuis heeft een interruptie.

Mevrouw Kamphuis: Ik zat zo te denken, het duurde wat langer, maar als je van de Stadswerven afkomt, wat is dan het probleem om heel even over te steken en dan aan de andere kant van de weg te gaan rijden. Want zo doe ik het ook altijd.

De heer Damen: En er zijn er ook een heleboel fietsers die dat niet doen. En je moet wel proberen fietsers, of verkeersdeelnemers, te verleiden de fiets te pakken, omdat het veel milieuvriendelijker is. Ik heb het nu niet gehad over het fijnstof probleem als gevolg van...

De voorzitter: Dat is een hele andere discussie inderdaad. Mevrouw Kamphuis heeft nog een aanvulling.

Mevrouw Kamphuis: Is dat niet iets met gedrag? En daar is ook geen plek om een breder fietspad te maken, want anders heb je daar geen plek meer voor auto's.

De heer Damen: Ja dat klopt. Maar er is nog ruimte genoeg om een dubbelzijdig fietspad aan te leggen. Dat betekent wel dat je moet gaan praten met een aantal bedrijven in die buurt, om een halve meter tot een meter grond af te staan.

De voorzitter: Dank u wel en gaat u verder met uw woordvoering.

De heer Damen: Voorzitter, wat ontbreekt in het mobiliteitsverhaal en ook in dit fietsverhaal, is het hele verhaal over de ruimtelijke ordening. Mobiliteitsbeleid, dus ook fietsbeleid, gaat over ruimtelijke ordening en dat is helaas hier niet aan de orde. Ten slotte, een praktisch probleem dat zich aandient. Op dit moment wordt er een nieuwe fietsenstalling gebouwd bij het station. De fietsenstalling bestaat aan de noordzijde, die staat te verloederen op dit moment. Een bewaakte fietsenstalling is vrij toegankelijk voor iedereen. Beheer vindt niet meer plaats, gedurende twee maanden al. Het is een smeerbende. Aan de zuidzijde is een nood fietsenstalling, die staat mut en mut vol. En links en rechts wordt er nu buiten die fietsenstalling geparkeerd, simpelweg omdat in die fietsenstalling geen ruimte is. Als we maatregelen nemen ten behoeve van de fiets en er vinden verbouwingen plaats, dan moet je ook de tijdelijke voorzieningen in de tijdelijke ingrepen - dat geldt in feite voor alle verkeersingrepen - moet je begeleiden, door mensen die zorgen dat het in goede banen wordt geleid. Dat is wel een mooie als het over verkeersbeleid gaat. Kortom, wij vinden dat het voorstel volstrekt onvoldoende is. Er moet veel meer gedaan worden in een kortere tijd.

De voorzitter: Helder. De heer Klerk, nog een interruptie.

De heer Klerk: De heer Damen gaf aan dat hij eens was met de prioritering dat het hoofd- en doorfietsrouten netwerk als eerste zou moeten worden aangepakt. Wel vanuit de consequentie, we hebben geen geldboom, dat besef ik, maar het gaat om keuzes, vandaar de vraag. En de tweede vraag die ik stelde was over die zelf verklarende wegen, om dus van Stadspolders naar winkelcentrum Crabbehof te raken. Dat is een concept wat u ook voor zich ziet? Hoe staat u daar tegenover?

De voorzitter: De heer Damen.

De heer Damen: Hier en daar is dat aangelegd. Fietspad aan Merwedestraat zuidzijde, fantastisch gedaan. Het fietspad aan de oostzijde van de Nassauweg, fantastisch gedaan. Dus dat werkt heel goed. Maar het zijn kostbare investeringen en ze moeten continu zijn. Het heeft geen zin om zo'n geweldig stukje fietspad aan te leggen over een paar honderd meter, om vervolgens weer in de auto-jungle terecht te komen.

De voorzitter: Dank u wel. Dan wil ik nu het woord geven aan mevrouw De Groot. Ik nodig iedere keer iedereen uit voor interrupties, maar het is haar maiden speech, dus interrupties verboden.

Mevrouw De Groot: Nou dank u wel. Oh jeetje, nu '...' Dank u wel voorzitter. Wat Beter voor Dort betreft is het uitvoeringsprogramma wat nu voorligt ambitieus genoeg. We zoeken toch een beetje... Sorry.

De voorzitter: U bent zenuwachtig en dat is heel normaal. Zelfs mensen die al jaren in de raad zitten, zijn nog steeds zenuwachtig, gaan stotteren, maken gekke opmerkingen. Maar ik denk dat u het prima gaat doen, neem uw tijd.

Mevrouw De Groot: Dank u wel. We zijn erg tevreden met de plannen die er liggen om de infrastructuur van onze fietsroutes te verbeteren. Wat zal meedragen aan grotere fietsstimulatie en meer veiligheid op de weg. Ook zijn we erg enthousiast over de toename van fietsparkeerplekken die gepland staan, aangezien dit het straatbeeld van de stad goed kan verbeteren. Alleen wat Beter voor Dort betreft, gaat dit niet ten koste van autoparkeerplekken, inclusief invalide-autoparkeerplekken. Wij denken met betrekking tot de gestelde politieke vragen, dat in het uitvoeringsprogramma genoeg zaken staan die ook voorkomen in het initiatiefvoorstel van het CDA. En kijkend naar de andere politieke vragen vindt Beter voor Dort dat er voldoende invulling is gegeven aan de andere politieke vragen die er liggen, en is meer doen naar ons idee ook gewoon niet haalbaar.

De voorzitter: Dank u wel, kort en duidelijk. Is er iemand die een interruptie heeft, want dat mag nu wel? De heer Kuhlmann.

De heer Kuhlmann: Sowieso prachtig verwoord natuurlijk. En ik vroeg me, want u gaf dat duidelijk aan, niet meer fietsparkeerplekken, niet ten koste van autoparkeerplekken. Ik had daar in mijn woordvoering ook iets aandacht aan besteed en gevraagd aan de wethouder of hij een toezegging zou willen doen op dat vlak. Zo'n toezegging, zou die ook welkom zijn voor Beter voor Dort?

De voorzitter: Mevrouw De Groot? U mag best even overleggen hoor.

Mevrouw De Groot: Ja zo'n toezegging zou ook welkom zijn voor ons.

De voorzitter: Iemand anders nog? Dank u wel. De heer Groenewege.

De heer Groenewege: Voorzitter, fijn dat het college werkt aan het verbeteren van Dordrecht voor fietsers, dat is hard nodig. Toch heeft de Partij voor de Dieren ook sterke bedenkingen bij het uitvoeringsprogramma Fiets. Bedenkingen hebben we bijvoorbeeld bij de nieuwe fietsroute tussen Amstelveen en station Dordrecht Zuid, aan de rand van Crabbhof. Die is volgens het college slechts 200 meter korter dan de bestaande snelfietsroute aan de andere kant van de N3. Met een gemiddelde fiets snelheid is dat ongeveer 48 seconden fietsen. 650 duizend euro gemeenschapsgeld mogen deze 48 seconden van het college kosten. Die andere snelfietsroute, aan de andere kant van de N3, wordt door het college druk genoemd, maar cijfers daarover ontbreken. Een ander feit; 2240 vierkante meter van Crabbhof moet voor dit nieuwe fietspad worden verhard.

En het college rept met geen woord over ontstening en vergroening elders, om voor deze verharding te compenseren.

De voorzitter: Mijnheer Groenewege, u heeft een interruptie van de heer Kuhlmann.

De heer Kuhlmann: Over dat fietspad naar het station Zuid, waar u als ik het goed begrijp, veel moeite mee heeft. We hoorden zojuist heer Damen het hebben over de fietsers die dan op de Merwedestraat tegen het verkeer in rijden. En ik denk dat mevrouw Kamphuis terecht zei: je kunt ook eventjes de weg oversteken. Maar wat u nu zegt is, ga maar even naar de andere kant van de N3 toe. Ik denk dat het heel logisch is om daar nu juist een fietspad te leggen, omdat het best wel wat gevraagd is voor mensen om naar de andere kant van de N3 te gaan. Juist voor een partij die volgens mij, ook wel een club die het fietsen, een milieuvriendelijke manier van transport, voor ogen heeft. Waarom heeft u nou toch zoveel moeite met zo'n fietspad erbij?

De voorzitter: De heer Groenewege.

De heer Groenewege: Het is een afweging van voor- en nadelen en ik had nog niet alle voor- en nadelen opgenoemd, maar er komen er nog meer, dus wellicht overtuig ik u daarmee. Namelijk, het verwachtte effect is dat Crabbehof hierdoor heter en onleefbaarder wordt, vanwege die verharding die ik net noemde en het gebrek aan compensatie daarvoor. Kortom, de Partij voor de Dieren is als we de voordelen tegen de nadelen zetten, niet overtuigd van de noodzaak van deze ingreep. En we zijn benieuwd hoe andere fracties hier tegenaan kijken. En overigens om nog verder antwoord op uw vraag te geven, de moeite is zoals zojuist beschreven; 48 seconden fietsen. En terwijl er ook alternatieve maatregelen zijn, waar we hetzelfde bedrag, 650 duizend euro, voor ter beschikking kunnen stellen, die wellicht een groter verschil maken op dit moment voor fietsperikelen in Dordrecht. En dat is de afweging. Natuurlijk is zo'n fietspad een verbetering, een verbetering van 48 seconden, maar leg het tegen alle andere verbeteringen die je met 650 duizend euro in deze stad zou kunnen maken, en het wordt een andere afweging. Dat is het punt wat de Partij voor de Dieren maakt.

De voorzitter: U heeft heel veel berekend en roept dus ook vragen op. De heer Kuhlmann heeft nog een interruptie en daarna de heer Klerk.

De heer Kuhlmann: Nog een korte vervolgvraag. Dit is natuurlijk niet zomaar een locatie, maar dit gaat richting een station, een belangrijk OV-knooppunt. En dan zou ik denken, als je hem afzet tegen andere maatregelen die je kunt nemen, is het eigenlijk een hele logische dat je zorgt dat een station goed te bereiken is, ook met de fiets. En ik kan me eigenlijk niet zo goed voorstellen dat u daar zo anders over denkt.

De heer Groenewege: Daar neem ik kennis van.

De voorzitter: En dan hadden we nog de heer Klerk.

De heer Klerk: Dank u wel voorzitter. Ik dank de heer Groenewege voor het aan het licht brengen wat ik nog niet helder had van een geldpotje. Is hij dan wel met me eens – en misschien ga ik nu op de zaken vooruitlopen – dat als we het hebben over het resterende

hoofd- en doorfietsroute en prioriteiten daarin gaan aanbrengen, dat dat ook een mogelijk middel is om die gelden op die manier aan te wenden?

De heer Groenewege: Er stonden een aantal projecten op de reservebank, dat is een manier om het geld te besteden. Maar ik denk bijvoorbeeld ook aan de knelpunten die de heer Klerk in zijn initiatiefvoorstel noemt, die zou je daar natuurlijk ook mee kunnen aanpakken. En wellicht dat daar knelpunten tussen zitten, die meer opleveren dan dit fietspad en ook minder nadelen hebben voor bijvoorbeeld Crabbehof, dat met deze maatregel significant versteender wordt. En het wordt nog erger in hetzelfde gebied. Want waar het Dordtse groen in dit college ook te vrezen heeft, is in het bos in de hoek tussen de Smitsweg en de Zuidendijk. Dat is diezelfde route naar het station Dordrecht Zuid. Dat bos is nu particulier bezit, maar daar wil het college met kettingzagen en asfaltmachines een directe fietsroute doorheen leggen. Deze route levert 140 meter winst op, 33 seconden fietsen. Hier is de Partij voor de Dieren faliekant op tegen en hier zullen we zeker met een amendement over komen. Dan de buurtwinkelcentra, voorzitter, die hadden wij op de agenda gezet. De Partij voor de Dieren vindt het bijzonder dat het college niet gekeken heeft naar de fiets bereikbaarheid van buurtwinkelcentra, maar juist alle pijlen, letterlijk, op de binnenstad richt. Als we bijvoorbeeld op het kaartje kijken naar winkelcentrum Crabbehof, dan zien we alleen basisnet fietspaden daaromheen liggen. Doet dat echt recht aan de functie van de wegen om dat winkelcentrum heen, vraag ik aan de commissie en aan de wethouder. En ik wilde ook nog even reflecteren op het initiatiefvoorstel van het CDA. De Partij voor de Dieren wil haar waardering uitspreken voor de inzet van het CDA op dit dossier. Er zit duidelijk moeite in dit initiatiefvoorstel en veel van de fietsknelpunten waren voor ons als Partij voor de Dieren-team heel herkenbaar. Een zeer terechte oproep van het CDA aan het college, om deze punten aan te pakken. Toch heeft de Partij voor de Dieren ook bedenkingen bij dit initiatiefvoorstel. En op dit moment zelfs te veel om het te kunnen steunen. Maar er is geen man overboord, want het CDA kan het voorstel nog aanpassen. En ik zal de punten waar we over vallen ook opnoemen. Dat is de groen geasfalteerde fietspaden, waar de Fietzersbond zich tegen heeft uitgesproken. De drempels die ook op de fietspaden liggen waar de Fietzersbond zich ook tegen heeft uitgesproken. En het verkleinen van groenstroken en trottoirs. Want wij vinden dat niet passen bij het STOMP-principe en ook niet bij de ambitie om de stad verder te vergroenen. De Partij voor de Dieren hoopt dat het CDA bereid is om op deze punten te bewegen. Dank u wel.

De voorzitter: De heer Bootsman?

De heer Bootsman: Ik had geen interruptie.

De voorzitter: Nee, maar u wilde misschien...

De heer Bootsman: Ik wil zeker mijn woordvoering doen, maar ik dacht, misschien zijn er nog interrupties. Dank u wel voorzitter. Allereerst vinden wij het uitvoeringsprogramma Fiets een mooi programma. Ook is het mooi om te zien dat de transitie naar het STOMP-principe ook in dit uitvoeringsprogramma duidelijk zichtbaar is. Wel hebben wij nog een aantal aandachtspunten. Allereerst lijkt het ons, daarbij sluiten we ons volledig aan bij de heer Klerk, belangrijk dat de prioritering van het uitvoeringsprogramma dusdanig is, dat de gaten in het hoofdfietsnetwerk snel gedicht worden. Want deze fietsroutes worden in onze mening pas echt comfortabel, als zij ook compleet zijn.

Het comfortabele van het hoofdfietsnetwerk vind je ook als je weet waar je heen moet. Dus vandaar dat wij ook een voorstander zijn van die self explaining roads, of zelf uitleggende routes, in het Nederlands. Want dit soort situaties zie je makkelijk waar het hoofdfietspad heen gaat en welke route je moet volgen, waarbij je te veel bebording ook weer voorkomt. Goede fietsinfrastructuur is voor hulpmiddelen die op fietssnelheid rijden ook vaak goede - en ik zeg het even tussen twee haakjes - rolstoelinfrastructuur. Echter, is het wel belangrijk dat het geplande verbreden van fietspaden, niet ten koste gaat van de breedte van de trottoirs. Want dit zou ervoor kunnen zorgen dat de trottoirs te smal worden voorbij voorbeeld ouders met kinderwagens, of mensen met loophulpmiddelen, zoals een rollator, en rolstoelen die op loopsnelheid rijden. Ook is het onzes inziens belangrijk dat het verbreden van fietspaden niet ten koste gaat van het groen. Het kan echter zijn dat deze ingrepen soms ten koste gaan van de automobilist. Dit is onzes inziens volledig in lijn met het STOMP-principe, waarin de fietser meer ruimte krijgt ten opzichte tot de automobilist. Door bijvoorbeeld meer eenrichtingsverkeer en/of meer 30 kilometer per uur straten, kan de bereikbaarheid met, en doorstroming van, het autoverkeer met een beperkt tijdsverlies echter toch voldoende in stand blijven. Als laatste bij het stukje communicatie. Wij vragen ons af, of bij de punten om mensen meer te laten fietsen, het mogelijk zou zijn om groepen die nu nog beneden gemiddeld vaak fietsen, dus heel weinig fietsen eigenlijk, zoals bijvoorbeeld mensen met een migratie achtergrond, hoe we die kunnen bereiken om deze groep ook aan het fietsen te krijgen. Dank u wel.

De voorzitter: De heer Kuhlmann, een interruptie?

De heer Kuhlmann: Ja inderdaad, een interruptie. De heer Bootsman sloot af met de oproep van hoe je nou meer mensen aan het fietsen kunt krijgen. En ik ben benieuwd hoe GroenLinks kijkt naar... Ik denk dat er af en toe ook wat quick wins kunnen zijn. Dat zijn natuurlijk niet maatregelen die zo groot zijn als in dit project, misschien geen tonnen kosten. Maar om iets heel praktisch te noemen, op de Noordendijk bij de Hoven, daar is het slecht verlicht, 's avonds laat is dat niet prettig fietsen. Op zo'n dijk schijnt het, als ik het goed begrepen heb, moeilijk te zijn om lantaarnpalen aan te brengen. Maar gewoon een fluorescerende streep, dat soort praktische maatregelen, zou GroenLinks daar ook een voorstander van zijn?

De heer Bootsman: Als dat soort situaties natuurlijk het aanwezige groen en dat soort natuurlijke gebieden niet aantasten, zie ik daar wel een voordeel in, als dat het veiliger maakt voor fietsers, zeker.

De voorzitter: Voorzitter, de heer Bootsman zei dat hij vond dat het fietsroutenetwerk snel moest worden afgemaakt. Er liggen nu een aantal plannen tot en met 2026, dan is het fietsroutenetwerk nog niet af, dan zijn er nog een heel aantal projecten. Ik ben benieuwd wat de heer Bootsman verstaat onder snel? Hoeveel jaren dat beslaat en of hij vindt dat om een versnelling van de uitvoering of dat financieel van belang is.

De heer Bootsman: Dank u wel voor de vraag. Wat ik bedoelde met snel, was eigenlijk vooral binnen de kaders van het uitvoeringsprogramma. Dat we dus zeg maar dingen die

nu op de reservelijst staan, die eigenlijk tot het hoofdfietsnetwerk behoren, dat we die prioriteren.

De voorzitter: Dat is een kort krachtig antwoord en snel, dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan mevrouw Kamphuis.

Mevrouw Kamphuis: Dank u wel voorzitter. Wij van de SP zijn voor veiligheid van voetgangers en fietsers. We moeten niet vergeten dat in sommige gebieden geen plek is om aparte fietspaden aan te leggen. En het ook niet slim is om er een eenrichtingsweg aan te leggen. We moeten dan ook een aanpassing doen aan die fietsenwijk. En kan het aan de rand van de wijk? Bijvoorbeeld langs de Wantij, daar heb je een heel mooi natuurgebied. En daar kan je ook een fietspad maken. Dit was uit gesprekken gekomen die wij samen met fractie Van Waardhuizen hadden gehoord van de bewoners uit de wijk. We snappen dat kosten hoger kunnen uitvallen, maar hoeveel? Dat willen we graag van tevoren weten, voordat er een besluit wordt genomen. Tevens vinden wij dat de fietspaden gewoon rood moeten blijven, net zoals de SP, zoals de rest van het land. Verder vinden wij het een mooi plan, complimenten, ook aan het CDA.

De voorzitter: Dank u wel. Interrupties? Geen interrupties. Wie kan ik... De heer Gündogdu.

De heer Gündogdu: Mijn koffie stond nog. Voorzitter, dank u wel. In ieder geval mijn complimenten richting de collega's van het CDA met een mooi initiatiefvoorstel en uiteraard ook richting het college met een mooi voorstel. Dat wil niet zeggen dat we een aantal bedenkingen hebben, dan wel tegenvoorstellen hebben voorzitter, dus ik zal dat ook even kort proberen toe te lichten, zonder dat ik in de herhaling val. Voorzitter, wat wij hebben gelezen in ieder geval, is dat als we het hebben over onderzoek naar verkeersveiligheid, dat dat de grootste reden is dat men minder of niet op de fiets wil stappen. Dat betekent voor ons in ieder geval, vanuit Op Ons Eiland, dat die fietsveiligheid het belangrijkste is en de leidraad vormt voor dit voorstel. We hebben dat dus ook op basis van fietsveiligheid beoordeeld. We zien een aantal voorstellen waarvan we denken, dat zou kunnen toewerken naar fietsveiligheid, maar het kan ook een nadelig effect hebben. En ik heb zojuist meer De Feijter ook bewust een vraag gesteld. Eén van de voorstellen is namelijk, bijvoorbeeld kijkend naar de Reeweg Oost, om daar aanpassingen aan de weg te doen. Met hopelijk, althans de wens, dat het verkeer, het autoverkeer dat overigens ook heel belangrijk is, dat die weg gebruikt, om het autoverkeer enigszins te dempen. Daartegenover staat voorzitter, enige tijd geleden hebben wij op de Bankastraat een hele discussie gehad. En op basis daarvan een herinrichting van de Bankastraat. Met de mededeling: de Reeweg Oost, dat wordt de aanvoerroute richting de binnenstad, dat wordt de hoofdroute. Dus ik ben even benieuwd hoe je dan nu met dit voorstel kan komen, om de Reeweg Oost aan te pakken met de wetenschap dat je dus de Bankastraat al hebt aangepakt en de Reeweg Oost zo zou laten, zoals dat nu erbij ligt. Even een vraag aan het college. Daarnaast, voorzitter, waar wij ook wel tegenaan liepen - en dat is zojuist ook wel even gerefereerd - de Twintighoevenweg.

Het college zegt zelf; het is een relatief veilige weg, er wordt veel gebruik gemaakt door de fietsers. Maar we vragen ons af, in het kader van veiligheid, er zijn heel veel andere locaties in de stad die in het kader van fietsveiligheid zo aangepakt kunnen worden. En

wat ons betreft - en het zou zomaar in een amendement kunnen gegoten worden - zijn we niet blij met het voorstel om de Twintighoeveweg bij voorkeur of versneld aan te pakken. Wij hebben namelijk een tegenvoorstel en dat is de oversteekplaats bij de Tuinwereld richting de Stadspolders, als we het hebben over veiligheid. Voorzitter, een ander voorstel - en dat doet best pijn - is de rotonde Einsteinstraat. Enige jaren geleden is dat aangepakt, omdat dat in de top 20, top 10 van de verkeersonveilige situaties staat. Op dat moment heeft de Fietzersbond ingesproken en gezegd; college, het voorstel wat jullie nu doen en de ingrepen die jullie willen doen, dat gaat niets uithalen. Dat gaat niet bijdragen aan de fietsveiligheid. En wat zie hier in dit document weer terug; dat het college het eigenlijk nu wel eens is, met dat oordeel dat een aantal jaren geleden is gegeven. Dat is in onze ogen pure kapitaalvernietiging. Dus wat voor lering trekken wij daaruit? Want u gaat weer rotonde Einsteinstraat-Dubbeldamseweg, aanpakken. Voorzitter, participatie is al gevraagd door mijn collega van de VVD. Maatregel, cursus fietsen. Mijn collega Bootsman, die heeft het ook al aangegeven. Er zijn genoeg mensen die een nare ervaring hebben gehad met een valpartij, een ongelukje, of die nooit hebben leren fietsen. En in het verleden zijn er meerdere initiatieven geweest voor fietscursussen. Ik zie dat niet weer terug in de maatregel, dus ik zou dat graag willen voorleggen. Vervolgens heeft het CDA een tweetal concrete vragen gesteld; fietsradialen met voorrang. Wij kunnen daar niet tegen zijn, wel met de wetenschap dat het college met een aanbod komt. En ook daar een bepaald bedrag aan heeft gelabeld en zegt, op dit moment kunnen we met dat geld, kunnen we dit doen. Mijn voorstel zou zijn - en dan kijk ik het college en de initiatiefnemers aan - ga nou eens een keertje om de tafel zitten. Probeer via mediation zou ik zeggen, mijnheer Van der Kruijff, daar een tussenweg in te vinden, want er zijn in allebei de voorstellen hele goede elementen. En ik zou het enorm zonde vinden van al het werk dat u heeft gedaan, om dat af te schieten in de raad.

De voorzitter: De heer Kuhlmann.

De heer Kuhlmann: Hoe sympathiek het ook klinkt om aan CDA, aan het college te vragen: ga aan de tafel zitten en maak er één plan van, dan zie ik toch wat praktische nadelen. Het belangrijkste, uiteindelijk zijn wij als raad degenen die een beslissing nemen, we zitten nu al... We zijn daar al even mee bezig. Het zou toch zonde zijn als we nu alle gedane arbeid staken, wachten tot een nieuw plan ligt, een gecombineerd plan, en daar dan weer opnieuw ons over moeten buigen. Hoe ziet u dat voor zich?

De heer Gündogdu: Mijnheer Kuhlmann, u kent mij als iemand die graag samenwerkt. En dit is nou bij uitstek een onderwerp, volgens mij hebben wij allemaal een gezamenlijk doel. En het initiatiefvoorstel van het CDA heeft hele belangrijke elementen. Het voorstel van het college idem dito. En ik zou het puur heel erg jammer vinden, om op basis van een aantal punten tegen dit initiatief van het CDA te moeten stemmen. Vandaar mijn oproep. En u heeft, nou ja, al een keertje of een aantal keer om de tafel gezeten. Ik zou het jammer vinden, maar het is aan u en niet aan mij. Oordeel straks in de raad.

De self explaining roads. Voorzitter, dit is iets heel bijzonders. Volgens mij hebben wij toch een aantal self explaining roads in de stad, die volgens mij goede ervaring hebben. Dus ik ben even zoekende; moeten wij overal self explaining roads gaan opzetten? Het is meer een vraag richting de initiatiefnemers.

De voorzitter: De heer Klerk wil nu meteen daar antwoord op geven.

De heer Klerk: Ja, dat lijkt me heel verstandig. Nee, die self explaining roads die hebben wij vooral ook voorgesteld in relatie tot het hoofdfietsroutenetwerk. Juist omdat we daar goede ervaringen mee hebben willen we dat uitbreiden.

De voorzitter: De heer Gündogdu, vervolgt u uw woordvoering.

De heer Gündogdu: Dat zou zeker niet verkeerd zijn, zou ik zeggen. Ik had hem niet in mijn woordvoering, maar mijnheer Groenewege heeft me wel op een punt gebracht. We gaan natuurlijk behoorlijk wat asfalt leggen. En ja, we leven natuurlijk wel in een tijd dat we ook moeten letten op onze natuur en de groene omgeving. Is er toch wel nagedacht of enige vorm van compensatie, wat terugkomt in de stad? Een hele legitieme vraag van mijnheer Groenewege, dus ik zou dat ook graag willen voorleggen. Dat was mijn bijdrage voorzitter, dank u wel.

De voorzitter: Nog niet alle partijen zijn aan het woord geweest. Dat hoeft ook niet per se. Als u denkt, het meeste wat ik had willen zeggen is aan de orde gekomen. Ik kijk even rond, ik zie iedereen zo knikken. Want dan wil ik nu het woord geven aan de heer Van der Linden.

De heer Van der Linden: Dank u wel voorzitter. Dank voor de mooie uitwisseling ook van alle standpunten die er zijn. Hartelijk dank voor de breed onderschreven gedachte; je moet echt willen investeren in de fiets, in het fietsnetwerk, in een stad waarmee gefietst wordt. Dus alle opmerkingen die we nu nog gaan uitwisselen, alle vragen die ik ga beantwoorden, waar ik sommige van ga zeggen: kan niet. Anderen van ga zeggen: inderdaad, er is nog geen Staatsloterij gewonnen. Een paar jaar terug overigens wel. Dat noemen we Eneco geld, daar hebben we heel veel ook van willen besteden aan het ontwikkelen van de stad, op allerlei manieren. Bij al die opmerkingen die we gaan maken, wat in ieder geval fijn is om te merken dat er een hele goede uitwisseling is geweest over de ambities van het plan en dat die breed wordt onderschreven. Een heleboel opmerkingen en vragen. Ik ga me vooral proberen te concentreren op de vragen die gesteld zijn, waarvan u ook onderling al een aantal heeft opgelost of beantwoord. Begin ik toch eventjes met een observatie; de self explaining roads, een van de dingen die ik heb gemerkt in de afgelopen jaren dat ik wethouder verkeer, maar ook wethouder infrastructuur mag zijn; er zijn altijd een paar dingen die elkaar niet tegenspreken, maar die elkaar niet helpen. Het zou heel mooi zijn als je self explaining roads, wat trouwens een Nederlands concept is, als de hele stad self explaining roads heeft. Tegelijk weten we, uit tientallen jaren verkeersongevallen-onderzoek dat het ook zo is, dat automobilisten bijvoorbeeld, die een zwaar en gevaarlijk middel in handen hebben, namelijk 1500 kilo staal, potentieel dodelijk materiaal, dat je automobilisten ook een beetje alert moet houden.

Die moet je alert houden op; ik ben hier op de weg met een goed doel, van A naar B gaan. Ik weet hoe het moet enzovoort, maar ik moet ook alert blijven. Dus als je te veel self explaining hebt, dan kunnen mensen ook, niet lui worden, maar wat ontspannender raken dan je wil. Je moet in een soort actieve modus blijven. Self explaining roads, ja, maar we zoeken juist ook wel situaties waar heel veel verkeer samenkomt, helderheid in de bewegwijzering, of in verkeerslichten, of in manieren om snel en langzaam verkeer te

scheiden. Dus er zit er ook een grens aan. Tweede wat ik heb gemerkt, natuurlijk, heel veel mensen houden ervan om borden weg te halen. Maar we weten allemaal en het is logisch, als er ergens in de stad wat gebeurt, en het laatste jaar, laatste twee jaar, hebben we een aantal malen echt hele vervelende verkeersongevallen gehad, waarbij de weg goed is ingericht, waarbij het goed weer was, waarbij keurig een fietspad is en een kruispunt met een verkeerslicht. En toch een ongeval, dan is onze instrumentenkist ook een beetje leeg. Dan is het vaak gedrag, natuurlijk niet altijd, het kan ook wat anders zijn. Soms helpt het dan om nog een bordje neer te zetten, in plaats van een bordje weg te halen. Dat is ook een dilemma. Dus alles self explaining, dat gaat niet lukken. Bordjes kunnen soms ook juist nog wel helpen, maar waar het kan halen we ze ook weg. Het laatste in dit verband, sommige mensen, sommige van u vraagt om veel tempo en het moet allemaal goed en snel gebeuren. Ik krijg natuurlijk heel vaak te horen als er iets in de stad gebeurt aan werkzaamheden, dat weten mensen mij feilloos te vertellen, zeg ik: dat weten we. Dat doen we niet voor niks, de stad is versleten. Of we komen na vijftig jaar weer eens langs met een nieuw project, want het riool moet vervangen worden. We combineren het enzovoort. Veel meer dan dit, wat we nu aan het doen zijn op een aantal houten plekken, veel meer kun je ook niet programmeren. De organisatie niet, financieel soms lastig, de markt niet en ook de stad niet. Ik ben één keer, ik kan redelijk self explaining van huis naar kantoor fietsen, dat gaat redelijk op routine, maar ik ben een keer bijna verdwaald omdat ik voor de vijfde keer ergens een bochtje moest maken omdat er een werkzaamheidje was. Ho, wacht even, waar zijn we nu eigenlijk? Ik ben inderdaad vijf keer langs wegwerkzaamheden gereden, op een route van zes kilometer. Dat is goed, want dat moet ook allemaal gebeuren, maar veel meer dan dit kunnen we ook niet organiseren met elkaar. En dat gaat zo de komende jaren door.

De voorzitter: Mijnheer Van der Linden, u heeft een interruptie van de heer Damen.

De heer Damen: De heer Van der Linden zegt: sommige dingen kunnen we organisatorisch niet realiseren, sommige dingen kunnen we financieel niet realiseren. Dat wel of niet iets financieel kunnen realiseren is een kwestie van willen en niet van kunnen.

De heer Van der Linden: Dat is zo, ik wacht uw amendementen af. Zo simpel is het ook, dit is ons voorstel. Gezien de doelstellingen die we hebben met fietsen en gezien het feit dat we ook een aantal andere dingen in deze stad belangrijk hebben gevonden en vinden. Sociaal domein, bomen, bouwen, noem maar op. In die balans geef is dit ons voorstel. En ik ben het helemaal met iedereen eens die zegt, er mag wel meer geld bij. Maar ik ben het ook met iedereen eens die zegt, maar het mag niet ten koste gaan van één van de twintig of dertig andere dingen die we belangrijk vinden in de stad. Dus in de balans is dit wat ons voorstel is.

Natuurlijk, ik heb een aantal dingen gehoord waarvan u zegt, vinden we belangrijk. Dan heeft u als raad natuurlijk het laatste woord. Er kan heus meer bij, natuurlijk. Dat vergt een afweging en die kunt u heel goed maken op basis van alles wat er ligt. Tot zover even de algemene context. Dan eventjes een paar concrete vragen. Bovenaan beginnend, communicatie. Twee ton, best veel geld. We doen vanouds altijd al veel aan communicatie. Een aantal van u refereert aan het fietsplan uit 2014. Eén van de acht spaken in het toenmalig geformeerde fietswiel was ook communicatie. Ook in het fietsplan dat we nu hebben staat in paragraaf 7 hoofdstuk 7, het één en ander over

cursussen die we willen aanbieden, verkeersveiligheidslessen op scholen. We hebben doelgroepen, bijvoorbeeld de zestiger of zeventiger die actief wil blijven, die wil blijven fietsen, vaak op een elektrische fiets. Een beetje zwaarder, moet je goed weten te hanteren. Er zijn cursussen voor. Kortom, ik bedoel, we zoeken echt wel de doelgroepen op waarvan we weten, die zijn of kwetsbaar, of ze kunnen misschien wel wat kennis erbij gebruiken. De middelen die we dan in het fietsplan hebben opgenomen, geven daar meer gelegenheid voor. Ik vind het wel fijn om te benadrukken, dat het goed is om als je met fietscursussen, of fietslessen bezig bent, het is goed om positief te beginnen en niet alleen te zeggen, dit mag niet en dat mag ook niet. Er zijn heel veel dingen die mogen niet, maar als je met plezier aan het wegverkeer wil deelnemen, dan horen daar deze dingen bij. Dus daar geven we graag veel aandacht aan, voor alle gebruikers die we kennen en ook nieuwe groepen als dat nodig is. Aansluitend bij GroenLinks, het is best moeilijk om te zeggen, sommige groepen nemen minder deel. We zien natuurlijk al mensen die kwetsbaarder zijn en daardoor minder gaan fietsen. Ik denk dat er ook wel wijken zijn waar ietsje minder wordt gefietst, maar we hebben daar ook weer niet het gedetailleerde inzicht in, bijvoorbeeld dat migrantengroepen per definitie minder fietsen, zo gedetailleerd is dat niet. Ik zie onder andere in een aantal wijken waar de bevolking heel gemixt is, juist ook heel veel groepen wel fietsen. En dat vind ik hartstikke goed om te zien, dat wordt goed opgepakt. Tot zover even over de communicatie. Dan een goede vraag, interessante vraag ook van de VVD over; wat kunnen we doen met parkeerplekken? Kijk, de fiets infra die we aanleggen, dat is natuurlijk weer zo'n gelegenheid om werk met werk te maken. We hebben niet als doel om er plekken af te halen, of om er plekken bij te maken, per definitie. Dat is niet het doel van het uitvoeren van het fietsplan. Als we werk met werk maken, dan zien we natuurlijk soms wel knelpunten. Dus ik wil best de toezegging doen, dat als zich een situatie voordoet waarin we zien, hier is het echt ingewikkeld, daar mag een plekje bij, of daar is behoefte aan, dat kunnen we zeker doen. Net zoals ik van overtuigd ben, dat we plekjes tegengekomen waarvan we zeggen, dat is een beetje veel, daar kan wel wat weg, dat zou ook kunnen. We hebben daar dus nu niet een soort doelstelling op, het moet meer of het moet minder. Maar al naar gelang de situatie kunnen we daar gewoon op ingaan. En die toezegging wil ik dus wel doen.

De voorzitter: Mevrouw Kamphuis, u heeft een interruptie.

Mevrouw Kamphuis: Ik hoor u zeggen, misschien een plekje minder. Maar kijkt u dan ook of het een invaliden-parkeerplek is, want er zijn er al zo weinig in de stad.

De heer Van der Linden: Dat is een goed punt, er zijn er al zo weinig in de stad. We weten natuurlijk dat de ruimte in de stad beperkt is. En we willen juist omdat we dat beseffen, ook de ruimte die nodig is voor een gehandicapten-parkeerplaats, ook kunnen maken. Daarom zijn we ook best een beetje, niet streng, we hebben nog een goede procedure om te kijken, is deze hier nog nodig, of is het niet meer zo. Want soms halen we hem ook weg, als het blijkt niet nodig te zijn. Dat doen omdat we ook willen mee-ademen met de vraag die er is. En als het nodig is, ook in een nieuwe wijk als bijvoorbeeld Maasterras, waar we de ambitie hebben om een autoluwe wijk te maken, waarbij het voor bijna iedereen zou gelden, dat hij zijn auto echt op een afstandje kan zetten. Ook daar moet je niet alleen een bezorger of een verhuishwagen langs kunnen laten komen, maar daar moet ook een situatie mogelijk zijn dat je een gehandicapten-parkeerplaats vlak bij de

woning hebt, zo zijn we natuurlijk ook. Even kijken hoor. Dus plekken erbij zou kunnen, plekken eraf zou eventueel ook kunnen. Dat moeten we gewoon aan de hand van het ontwerp zien. Zit je nou te lachen om mijn woordvoering mijnheer de Klerk? Dat bespoedigt ons mediation overleg niet. Een concrete vraag van Kuhlmann, waarin hij ook aangeeft, ik snap het dilemma als we een nieuw project hebben met een fiets infra-project, waarbij iemand tegen is, dan kun je die niet laten afvallen. Natuurlijk zoek je naar een oplossing en dat doen we eigenlijk al tientallen jaren. Er werden een paar voorbeelden genoemd. De Bankastraat is een heel lang proces geweest. Niet omdat het ingewikkeld is om asfalt te smeren, dat kunnen we echt in een paar weken wel. Maar wel omdat we zagen, hier is echt behoefte aan een andere inrichting van de weg. Waarin ook meer ruimte wordt gegeven voor andere weggebruikers enzovoort. Waarin ook duidelijk is dat de infra niet moet uitnodigen om te hard te rijden. Betrokkenheid van de buurt, dat vergt echt wel overleg voordat je tot een plan komt. En ik weet ook nog dat op het eind van het proces, een aantal andere mensen zich ook meldden, maar dat toen de mensen die al langer bij het proces zaten zeiden: we zijn bijna aan het eind, wij vinden ook als buurtbewoners dat er nu een punt moet worden gezet. Ergens moet je dat maken met elkaar. En tot nu toe zijn we er altijd in geslaagd om bij al die grotere projecten, nu ook weer de Krispijnseweg, met bewoners, met gebruikers, met ondernemers tot een punt te komen waarvan je zegt: zo gaan we het doen. En het wordt dan goed gedragen. Ik vind wel en daar vroeg u ook in de vorige avond al aandacht voor, als we het over de grote projecten hebben die zich nou aan gaan dienen dat het heel verstandig is, laten we zeggen de blauwe projecten, om die als we zover zijn dat we denken: nu zijn we er bijna, om dan even de afspraak te maken, we gaan het even laten zien. Ik zie heel vaak op inspraakavonden, of toelichtende avonden sowieso ook al velen van u daar aanwezig zijn in buurthuizen, of bij plekken waar een ontwerp wordt besproken. Dus dat loopt ook al goed, maar laten we gewoon afspreken dat van de blauwe projecten, de nieuwe maatregelen, dat we daarvan afspreken: daar gaan we sowieso even bij u op terugkomen. En of het nou een RIP is of een tekening, we zorgen gewoon dat we daar de goede informatie leveren. Ik zie de voorzitter een heel klein beetje zenuwachtig worden, dus ik moet korter en sneller praten. Voorbeeld Reeweg Oost, wat de heer De Feijter gaf. Dat is nou typisch een voorbeeld van een straat, waar na een lang participatieproces deze inrichting is gekozen. Onder andere ook omdat we die bomen willen we ook laten staan, konden we ook niet heel veel schuiven. Dit is de uitkomst van wat je met de buurt hebt gezien, of hebt besproken. En daarom is het zo aangelegd.

De voorzitter: De heer Gündogdu.

De heer Gündogdu: Toch even over de Reeweg Oosten. De intentie is goed, maar dit is een hele belangrijke aanvoerweg richting het centrum. En we willen natuurlijk een autoluwe binnenstad, maar ik heb het idee dat de situatie zoals de tekening laat zien, wel heel gevaarlijk, nog gevaarlijker gaat worden voor de fietser. Want hoe dan ook, die weg nodigt namelijk uit om 50 te blijven rijden, misschien zelfs sneller. En het wordt wel een fietspad wat breder wordt.

De heer Van der Linden: Nou, het klopt. Het is een belangrijke weg, zowel voor de fietser als voor het met de auto de stad in kunnen. Het is een 50 weg, dus daar moeten we goed naar kijken, dat we dat goed inrichten voor beide categorieën. En we denken dat

het kan, hij staat niet voor niks op de projectenlijst. Misschien ga ik meteen door op één van de punten.

De heer De Feijter: Voorzitter, dan miste ik nog eventjes het antwoord wat betreft de visie van de wethouder op de steeds breder wordende auto's, die uit de parkeerplaatsen puilen en op het fietspad terechtkomen.

De heer Van der Linden: We hanteren bij het aanleggen van alle infra, ook voetgangers oversteekplaatsen, of stoepen, fietspaden enzovoort, hanteren wij de regels van CROW. Ik las toevallig drie weken terug in de krant dat er in Groot Brittannië nu, ik meen 157 voertuigmodellen zijn, die niet meer in parkeervakken passen in Britse garages. Dan denk ik, je kan ook een kleinere auto kopen en dan is het allemaal opgelost.

Mevrouw ...: En hoe is het hier in Nederland, hoe is het hier in Dordrecht? Het is fijn dat het in Engeland zo is, maar ik bedoel, er wordt nu gesproken over Dordrecht.

De heer Van der Linden: Precies en dit is een punt komma. En ook in Dordrecht zie je natuurlijk heel vaak grote auto's, die net binnen de normen passen, in wijken staan waarvan je denkt, hier hadden ook twee kleinere auto's kunnen staan, of anderhalve kleinere auto. Mensen mogen auto's kopen, mogen de auto's kopen die ze willen. We houden ons aan de CROW-normen. Bijvoorbeeld voor fietspaden hebben we ook andere breedtes afgesproken langzamerhand, omdat we ook zien: er is meer variatie in omvang en snelheid van fietscategorieën. Ik zie geen ontwikkeling waarbij de CROW-normen parkeerplekken worden aangepast. Maar misschien dat dat toch zo is. Maar nee, dus voorlopig houden we ons gewoon aan de geldende regels en aan de geldende normen. Ook als het bijvoorbeeld gaat om het parkeren van overmaatse busjes in woonwijken. Daar hebben we ook gewoon afspraken over en daar houden we ons ook aan. Dan kom ik even op een interessante van de heer Gündogdu en een aantal anderen van u ook aangaf, de Twintighoeveweg. Wij vinden dat een belangrijke schakel die aandacht verdient. Hij wordt ook door weggebruiker, door fietsers, niet als een hele fijne route gezien. Dus wij vinden hem van belang, daarom zit hij in het voorstel. De heer Gündogdu gaf aan, wij overwegen een amendement om juist bijvoorbeeld oversteekplaats provinciale weg bij de Tuinwereld aan te pakken. Dat vind ik geen gek voorbeeld. Ik heb wel in mijn hoofd de foto die in de krant stond, toen pas weer een ongeval daar plaats had gevonden.

En dan som ik op: mooi weer, dus het had niet te maken met mist of met iets anders. Een oversteekplaats die geregeld is met goed asfalt, een verkeerslicht, gescheiden rijbaan, je mag 50 op die weg, fietsers kunnen wachten voor een streep. Veiliger kun je zo'n plek niet inrichten, behalve als je bijvoorbeeld een brug aan gaat leggen. Dat kan hoor, dat kan. Maar als u zegt, hier is een paar miljoen voor een ongelijkvloerse kruising, wat ik - en het is onder andere de heer Damen zei dat - ik ken een aantal plekken in de stad, waar ik dat heel graag zou doen. Bijvoorbeeld de parallelle oversteekplaatsen langs de N3. Maar dan hebben we inderdaad wel tientallen miljoenen nodig. En we kunnen met eentje beginnen hoor, dat kan. Maar als u zegt: maak ongelijkvloerse kruisingen, want het is veel veiliger, daar ben ik het helemaal mee eens. Dan zou ik op zo'n plek dat liever doen, dan bijvoorbeeld - hoe vervelend ook dat daar een paar weken terug weer een ongeval plaatsvond - dan op die plek. Waarbij ik me wel realiseer dat met 120 duizend inwoners - en het worden er meer - die allemaal een auto, een fiets enzovoort gebruiken.

Verkeersongevallen wegdenken willen we heel graag, de ambitie moet ook zijn nul, maar het zal altijd gebeuren dat iemand onwel wordt in de auto, of dat iemand opeens schrikt, of dat een fietser niet uitkijkt omdat hij zit te bellen, dat gebeurt allemaal. Dat is vaak aanleiding voor ongevallen. Wat ik nog ingewikkelder vind is dat we de verkeersongevallen met dodelijke afloop van de afgelopen jaren, heel vaak, bijna altijd zagen, dat het echt te maken had met het gedrag van mensen die 90 of 100 rijden op een plek waar je 50 mag. Mijn persoonlijke opvatting is dat je dan niet geschikt moet worden geacht om een voertuig te besturen. Het is een heel zwaar middel om je te vervoeren. Het is heel vervelend dat je soms te hard rijdt, maar zo hard, dat is echt een bewuste keus. Die bewuste keus moet je niet willen maken, vind ik persoonlijk. En dan kun je met infra-maatregelen, natuurlijk kun je iets doen, maar er zijn altijd andere plekken waar het nog weer gebeurt. Dat even als eerste reactie op uw suggestie voor die oversteekplaats.

De voorzitter: Mijnheer Damen, u heeft een korte vraag neem ik aan, een korte interruptie?

De heer Damen: Ja. Wij hebben in Dordrecht ook politie, die kan op snelheid controleren. Daar zijn ze buitengewoon terughoudend in. Wat heeft de wethouder op dit punt bereikt?

De heer Van der Linden: Allereerst is de relatie met de politie natuurlijk, de portefeuillehouder is de burgemeester, maar we hebben het hier natuurlijk wel vaak over gehad, want we weten dat verkeersoverlast, in algemene zin, één van de grootste ergernissen is van Dordtenaren, in relatie tot, wat kan de politie doen? De politie kan hiertegen optreden. We hebben de laatste jaren meer inzet van de politie gekregen op verkeershandhaving. Dat is een basistaak, dus ze zetten er sowieso op in. Maar ze hebben er meer op ingezet, ook aan de hand van onze top twintig en andere plekken waar het onveilig is. En we communiceren daar ook meer over. U stelt elk jaar het integraal veiligheidsplan vast. Althans, u praat daarover. En ik vind ook dat, maar dat is ook een opvatting waar ik als stemmer landelijk iets mee kan en waar ik verder gebonden ben aan de inzet die er mogelijk is. Ik vind dat we heus wel meer capaciteit zouden mogen hebben in dit land, op een heleboel politietaken, waaronder verkeer.

Dat zou ik heel fijn vinden. Met wat we nu hebben, met de capaciteit die passend is bij een stad als Dordrecht in relatie tot alle andere plekken binnen de kaders die daarvoor gelden, wordt veel inzet gepleegd op verkeer. Mag het meer? Vast en zeker, maar gaat het ten koste van wat? Ja, dat is dan weer een ander gesprek waard. Even kijken, dan heb ik de meeste vragen gehad. Ik zit even te kijken, heb ik hier nog eentje overgeslagen? Nee, nee ik heb er geen overgeslagen.

De voorzitter: Mist iemand nog een vraag. De heer Damen vast wel?

De heer Van der Linden: Ik heb vinkjes gezet, even kijken. Misschien nog even heel concreet op de heer Groenewege, over de keuze voor bijvoorbeeld fietspad Amstelveen. Die keuze maken we om... U ziet ook in de plannen staan dat we eigenlijk het liefst langs de hele N3 aan de rechterzijde en aan de linkerzijde, betere fietsmogelijkheden hebben, waar die schakels er niet zijn. Juist deze wijk, Amstelveen, waar natuurlijk veel huizen gebouwd zijn, hebben we vanaf het begin willen ontwerpen als een autoluwe wijk. En dat is ook gelukt. Dat houdt je alleen aantrekkelijk als je ook de fietsinfrastructuur wel op

orde brengt. Vandaar de keus om hier een fietspad neer te willen leggen. Waarbij het trouwens ook zo is dat...

De voorzitter: De heer Groenewege is tevreden met het antwoord. Of in ieder geval, niet tevreden met het antwoord, maar het antwoord is duidelijk.

De heer Van der Linden: Waarbij het overigens ook zo is dat juist dit fietspad ook nog wat meer subsidie heeft gekregen dan een fietspad op een willekeurige andere plek. Dus als je het zou willen amenderen, wat natuurlijk een goed recht is, dan gaat dat geld op die plek vervallen.

De voorzitter: De heer Groenewege, toch daar reactie op?

De heer Groenewege: Wellicht kan de wethouder dat bedrag specificeren?

De heer Van der Linden: Zeker, de helft, de helft van het bedrag.

De voorzitter: De heer Damen.

De heer Damen: Voorzitter, ik heb aangegeven dat ik het plan zoals het er nu ligt, te weinig en te langzaam vind. Kan de wethouder aangeven wanneer het hoofdrouten netwerk voor de fiets op orde is? Welk jaartal?

De heer Van der Linden: Als u meegaat in de ambitie die we hebben geformuleerd, waarbij ik ook heb gehoord dat sommigen van u zeggen, dat moet erbij, of dat moet anders. Maar goed, als we even meegaan in deze gedachte, dan staat er op pagina zoveel een overzicht van wanneer de maatregelen kunnen worden uitgevoerd. En uit mijn hoofd, corrigeer me als het niet klopt, is in 2028 alles wat we hiermee willen, uitgevoerd of in uitvoering. Ongetwijfeld gaan we ergens tegenkomen dat iets tegenvalt, maar dat is wel de ambitie, 2028. In 2028 zijn alle blauwe en groene projecten afgerond.

De heer Damen: Is dan het hoofdrouten netwerk knelpuntloos geworden?

De heer Van der Linden: Het hoofdrouten netwerk wat we nu hebben, waarbij we ons richten op binnenstad, goed gezien, maar ook op grotere voorzieningen en ook op OV-knooppunten, is dan qua ambitie op orde. Deze stad is nooit af. Nee en over zes jaar zijn er weer meer huizen gebouwd op het Maasterras enzovoort. En ik hoop ook, want we hebben natuurlijk twee uur geleden even een interessante uitwisseling gehad over, de model split. Kijk, de model split die we nu hebben, is niet de model split die we tien jaar terug hadden. Er wordt nu veel meer gefietst, dat is een groot succes in de afgelopen tien jaar. Maar er wordt nog niet genoeg gefietst, ik zou veel meer willen fietsen. En natuurlijk, aanwas van fietsinfra schept ook weer nieuwe vraag. En dat moet ook, want een STOMP-principe willen we serieus nemen. Natuurlijk, met veel meer geld kun je nog veel meer doen. Dus binnen de kaders die wij onszelf hebben gegeven, is dit de ambitie die we kunnen waarmaken. En die zullen we binnen vier vijf jaar voor elkaar kunnen boksen.

De heer Kuhlmann: Ik werd nog even geprikkeld door de bedisseling zojuist over de veiligheid op de provinciale kruising, Provincialeweg Hastingsweg. Ik snap, we hebben

helaas niet die miljoenen om dat ongelijkvloers te maken. Maar misschien met een eenvoudige maatregel, kunnen we toch wel wat doen. Dat zou dan ook in lijn zijn met motie die is aangenomen door de raad en waar volgens mij tot nu toe nog niet zo heel veel mee is gedaan. Namelijk om waarschuwingslichten aan te brengen in het wegdek. Dat zou hier misschien best eens een goede plek kunnen zijn. Dit wilde ik nog even aangeven. Mijn fractiegenoot Lammens herinnerde me daar nog net zojuist aan.

De heer Van der Linden: Ik herinner mij die motie en wij hebben die niet willen afdoen met een anderhalf A-viertje. Daar loopt een onderzoek op, want in het land zijn verschillende opvattingen over wel of niet die lichtjes gebruiken bij voetgangersoversteekplaatsen. Sommigen zeggen: wat een top idee en anderen zeggen: nooit doen. Dus daar willen we even goed de stand van zaken van het vak op meegeven. En mochten we dan - en ik weet, ik kijk even naar links om te kijken wanneer hij iets oplevert qua uitkomsten, mochten we dan aan de hand daarvan met elkaar concluderen, we moeten dit wel gaan doen, dan is het een prima idee om te bekijken of het bijvoorbeeld op deze plek een suggestie zou zijn. Maar de conclusie kan ook zijn, dit moeten we eigenlijk niet willen. En die leg ik dan graag aan u voor, maar daar wordt dus serieus naar gekeken hoe dat in elkaar zit.

De heer Kuhlmann: U hoeft niet te kijken, het is te vinden in Papendrecht.

De heer Van der Linden: Ja dat weet ik. En vandaar ook dat wij dit even serieus willen bekijken. Want er zijn daar ook mensen die zeggen: dit is helemaal niet handig. En er zijn mensen die zijn groot fan, vandaar.

De voorzitter: De heer De Feijter.

De heer De Feijter: Dank u wel voorzitter. Ik zat nog even na te denken over het antwoord van de wethouder op wat betreft Reeweg Oost, maar laat ik hem iets algemener trekken wat dat betreft.

Zoals ik eerder al aangaf, in het uitvoeringsprogramma zelf staat dus in een fietspad op een 50 kilometer per uur weg, wat niet vrijliggend is, kan nooit een voldoende krijgen. Nu zijn er plekken waar we dus de weg gaan aanpakken. Meer willen, of met als voorkeur zeg maar, dat we betere fietsinfrastructuur ervoor terugkrijgen. En dan kiezen we er toch voor, terwijl we het aanpakken, om dan niet een vrijliggend fietspad te maken langs een 50 weg. Dus u geeft uzelf een onvoldoende?

De heer Van der Linden: Dit is een geweldige retorische vraag, die ik alleen maar met nee kan beantwoorden. Want kijk, we hebben als we onderhoud plegen aan een weg - en dat doe je om de dertig, veertig jaar - dan heb je in principe de mogelijkheid om binnen het budget van het onderhoud ook een aantal functionele wijzigingen te doen. Die gebruiken we bijvoorbeeld, u heeft ook in die wijk gewoond, Stadspolders, de Ringweg. Een 50 weg, maar bij alle erfjes mag je natuurlijk woonerf snelheid, pakweg 20, eigenlijk stapvoets. Dat is een weg waar je fietsstroken, of eigenlijk fiets suggestie stroken hebt. Die hebben we opnieuw aangelegd. Wel met weer heel goed kleurverschil. En hier en daar ook bij de voetgangersoversteekplaats iets verbreed. Binnen die middelen hebben we niet de middelen gehad om alles te scheiden, los van het feit dat je dan ook groen opgeeft en parkeerplekken opgeeft, dat de fysieke ruimte er gewoon niet is. Dus dan

moeten we ook roeien met de riemen die we hebben. Dat is een gegeven. En ook dan geldt het argument van de heer Damen, voor een goed plan zou altijd geld kunnen zijn. Die afweging is heus gemaakt destijds, maar we hebben gezegd nee, we gaan het zo doen. Ook omdat je dan in een situatie zit dat, zo'n rondweg is natuurlijk best overzichtelijk gebouwd, breed gebouwd. Je houdt als fietser wel dat snelheidsverschil, maar je houdt wel overzicht. Een weg waar we bijvoorbeeld ook een keer over gaan praten, is de Brouwersdijk. Daar vind ik het best ingewikkelder, want ook daar heb je op een wat smallere rijbaan autoverkeer en fietsverkeer. En iedereen kent die plek, er zijn ook bomen. Dus wil je het daar voor elkaar boksen, dan moet je iets doen met die bomen. Nou dat zal te zijner tijd echt nog een discussie gaan worden. Wat gaan we daar voorrang laten geven? Zo zijn er allerlei plekken te verzinnen waar je het bewust wel zou willen doen. Bijvoorbeeld Oranjelaan wel gedaan, Merwedestraat ook. Of waar het in de afweging toch nee is geworden.

De voorzitter: De heer Klerk, u had ook nog een korte vraag?

De heer Klerk: Ja dank u wel. Ik werd nog even getriggerd door het fietspad Amstelwijk. U geeft aan, daar is een subsidie voor verleend, of wordt verleend, of kan worden verleend, voor de helft van het bedrag van de investering die wordt genoemd. Nu vraag ik me af, waarom is die subsidie en zijn er niet ook andere mogelijkheden en andere fietsradialen die voor zo'n dergelijke subsidie in aanmerking zouden kunnen komen?

De heer Van der Linden: Die subsidie is er omdat – en deze is van de provincie, meen ik – die hangt samen met de ontwikkeling van hoogwaardig OV in de buurt. En ook met het verschijnsel dat we deze wijk autoluw aanleggen en dat er dan in impulsen voor zijn. U weet wellicht dat we in de afgelopen jaren veel aandacht hebben besteed aan een aantal subsidiemogelijkheden die zijn. En dan helpt het dat je zelf geld meeneemt. Bijvoorbeeld in de periode 2014-2018 en 2018-2022, hadden we apart budget voor verkeersveiligheid.

Dan werden wij enorm geholpen door het feit dat het rijk opeens met vrij veel geld over de brug kwam voor verkeersveiligheidsinvesteringen. Wij konden dat meteen matchen met ons geld. Dat heeft een paar miljoen extra opgeleverd en daar hebben we oog voor. Ook in het nieuwe coalitieakkoord van de provincie, daar zit wel wat aandacht voor langeafstandsfietspaden. Dat geeft een goede relatie met ons beleid. Landelijk wordt er meer op fietsparkeren dan op fietspaden ingezet, maar er zijn af en toe mogelijkheden en daar proberen we gebruik van te maken.

De voorzitter: De heer Feijter.

De heer De Feijter: Dank u wel. Daar hoort nog steeds een lidwoord voor, maar dat is helemaal goed.

De voorzitter: Ja de, het een is zonder en het ander met. Maar u weet dat ik u bedoel.

De heer De Feijter: Ja inderdaad mevrouw voorzitter, de voorzitter. Ik heb nog een laatste onderwerp wat ik niet in mijn woordvoering heb kunnen aansnijden. De wethouder die refereerde net naar CROW-richtlijnen, zeker wat betreft parkeervakken. Daar kan hij niet van afwijken, of wil hij niet van afwijken, het kan natuurlijk wel.

De heer Van der Linden: Er is over nagedacht, daar wijken we niet van af.

De heer De Feijter: Nee precies. CROW-richtlijnen, er is over nagedacht, daar wijken we niet van af. Vertelt u mij dan eens even wethouder...

De voorzitter: Zo, dit wordt een stevig debat, we zijn er klaar voor.

De heer De Feijter: In de CROW-richtlijnen zijn ook richtlijnen gemaakt over fietsstraten. Daar staat onder andere in dat lengtemarkeringen eigenlijk niet moeten worden gebruikt in fietsstraten, om zo ook zoveel mogelijk te laten zien dat het anders is dan een fietspad, een fietsstraat. En in de CROW-richtlijnen staat ook dat als er niet genoeg ruimte is voor zowel rabatstroken noem je ze geloof ik, aan de zijkant en een middenstrook, dat je dan de rabatstroken weg moet laten en de middenstrook alleen toepassen. Waarom is er dan bijvoorbeeld, onder andere bij de Nassauweg, die keuze net andersom gemaakt? Dat er wel lengtemarkeringen zijn toegepast en rabatstroken en geen middenstrook?

De heer Van der Linden: Geen flauw idee, maar ik denk dat we daar beargumenteerd van de CROW-normen zijn afgeweken. En het argument ga ik voor u opzoeken.

De heer De Feijter: Ze zijn niet heilig?

De heer Van der Linden: Nee, dat zou u moeten weten, vrijwel niets is heilig, maar sommige dingen wel. Maar dit is natuurlijk ook een beetje, wij hebben bijvoorbeeld - en dan sluit ik ook even aan bij één van de opmerkingen van GroenLinks - over het inrichten van... Via de heer Bootsman, sorry. Het inrichten van... En bij uzelf ook natuurlijk ook. Kijk, eigenlijk wil je een 50 weg en een fietspad gescheiden, eigenlijk wil je dat.

Financiën kunnen een rol spelen, de situatie dat het eigenlijk onveilig is kan een rol spelen, overwegingen kunnen een rol spelen, bomen kunnen een rol spelen. Het argument van de voetgangers ruimte geven, geldt natuurlijk. Idealiter bouw je overal een goede stoep. We zitten met een binnenstad waar dat niet overal kan. Toch heb ik niemand horen zeggen: weet je wat, we willen die stoep zo breed hebben, dan moeten er eigenlijk maar hier en daar een grachtenpandje weg. Dat vinden we ook niet. Dus natuurlijk probeer je gelegenheid te zoeken om die normen toe te passen, maar waar het niet lukt, zoek je een andere mogelijkheid. En de technische vraag over de inrichting van de Nassauweg ben ik heel benieuwd naar, dat gaan we navragen in de archieven.

De heer De Feijter: Dus die beargumenteerde afwijking, die kan ik nog verwachten?

De heer Van der Linden: Dat is een toezegging ja. Ik ben heel benieuwd, want ik weet het niet. Ik moet trouwens nog, nu we het hierover hebben, één andere vraag van de heer Kuhlmann nog beantwoorden - en ook samen me de heer Gündogdu trouwens - over, hoe ga je om met fiets infra, of met eigenlijk infra waar geen lantaarnpalen staan. Dat staat ook in het stuk heel kort aangeduid. Dat noemen ze de wegkant, kantlijnmarkering. En die brengen we dus aan. Ja, kantlijnmarkering. Die willen we aanbrengen daar waar je geen lantaarnpalen hebt. En dat is bijna overal zo, maar niet overal. Maar daar hoort wel bij, zonder fietsverlichting zie je er weinig van. En dat zien we natuurlijk ook en dat is niet om te pesten, maar dat zien we ook. Veel mensen

denken dat fietsverlichting zo'n klein lampje is wat echt wel licht geeft, maar wat niet verlichting geeft, zodat je veilig een dijk over kan fietsen. Daar moet je ook aandacht voor hebben.

De voorzitter: Helder, de heer Gündogdu.

De heer Gündogdu: Dit is eigenlijk een vraag van de Partij voor de Dieren, maar compensatie voor asfalt, althans groen.

De voorzitter: De heer Van der Linden, compensatie.

De heer Van der Linden: We hebben niet een soort rekentool waarbij we per se zeggen dat als we ergens een nieuw fietspad aanleggen, dat daar dus ergens anders nieuw groen voor moet komen. Wat we wel doen, bijvoorbeeld bij de Krispijnseweg is dat ook gebeurd, dat was een enorme plak asfalt. Daar is lang over nagedacht, gesproken enzovoort, hoe gaan we die herinrichten? Nou, dan kijk je naar alles. We hebben ook gekeken, zijn er mogelijkheden om iets met het groen te doen. Dus die wordt meegenomen in de afweging, maar uw duidelijke vraag, als je ergens een nieuw stuk fietspad aanlegt, wordt dat gecompenseerd, neen.

De voorzitter: Oké ik kijk heel voorzichtig snel de commissie rond. Ik hoor niks, zie niks verder meer. Normaal gesproken, de wethouder is nu aan het woord geweest, komt er nog een tweede termijn aan. Volgens mij heeft iedereen in de beantwoording van de wethouder ook alweer interrupties gepleegd. En is mijn idee een echte tweede termijn niet nodig. Dan ligt de vraag voor of dit een bespreekstuk wordt, of een hamerstuk naar de raad.

Nou, dat hamerstuk zal ik maar opzijschuiven, want natuurlijk wordt het geen hamerstuk. Er zijn al verschillende amendementen aangekondigd. De vraag is dan alleen, gaan we het stuk bespreken aan de hand van de amendementen, of wilt u het in een breder perspectief trekken? De heer De Feijter?

De heer De Feijter: Dank u wel mevrouw de voorzitter. Ik denk dat het verstandig is om het debat te beperken tot amendementen. Ik denk dat we anders eigenlijk gewoon het afgelopen debat weer over gaan zitten doen. En dat lijkt me een beetje tijdsverspilling.

De voorzitter: De heer Damen die ik naar zag ik het knopje grijpen.

De heer Damen: Volgens mij is de raad er om politieke verantwoording af te leggen over je standpunten. Iedere keer maar alleen over de details, over een paar details, een paar amendementen te praten. En niet over de hoofdlijnen van dit verhaal. Het zijn hele principiële zaken, vind ik niet verstandig.

De voorzitter: Oké. Ik heb hier twee voorstellen. De één alleen via de amendementen. Nou is dat wel iets wat we met elkaar ook hebben afgesproken, om inderdaad niet weer hetzelfde verhaal allemaal te hoeven afdraaien. Het ligt er natuurlijk ook aan, willen we voor de spreektijd twee minuten of vijf minuten? Want u kunt altijd ook in het bespreken van de amendementen - en daar bent u denk ik, mijnheer Damen, heel erg behendig in -

toch nog wel zo uw mening of uw visie daarin verweven . En dat zie ik iedereen nog wel doen.

De heer Damen: Ik zit niet in de raad, voorzitter.

De voorzitter: Oh nee, maar u kunt wel misschien uw woordvoering doorspelen aan degene die dan in de raad zit, excuus. Dat is inderdaad een handicap, zelfs bij commissies heb je handicaps. Twee of vijf minuten?

De heer Klerk: Dank u wel voorzitter. Gezien het aantal amendementen wat volgens mij in de lucht hangt, zou ik willen bepleiten om voor vijf minuten te gaan.

De voorzitter: De heer Den Hartog.

De heer Schalken-Den Hartog: Schalken. Voorzitter, twee minuten is volgens Beter voor Dordt voldoende, want met de bespreking van de amendementen en de moties kunnen mensen op andere manieren ook nog hun punt maken.

De voorzitter: Dat is zeker een goed voorstel. Ik ga even voor twee minuten. Dan wil ik even handen zien, als ik daar dan... Het wordt twee minuten spreektijd. En bereidt u zich goed voor, dan kunt u flink veel interrumpen bij de anderen. En dan geeft u ook weer degene die een amendement heeft, indient, weer extra spreektijd. Ja, dat is gewoon het trucje wat we zo met elkaar kunnen doen. Volgende week is al de raad, dus houdt u vooral rekening met wanneer u de amendementen gaat inleveren. Dan heb ik nog een vraag aan het CDA. Wilt u dit voorstel, want daar bent u zelf mee gekomen in uw woordvoering, in stemming brengen? Of zegt u, daar komen we volgende week mee.

De heer Klerk: Sorry, wilt u nog één keer...

De voorzitter: U had in uw woordvoering uw initiatiefvoorstel - ik noemde het anders net - of u dat in stemming ook wil brengen? Of dat u zegt daar kom ik volgende week mee, ik kan daar nu nog geen beslissing over nemen.

De heer Klerk: Dat laat ik nog tot volgende week, voorlopig nog niet.

De voorzitter: U bespreekt het nog even in uw fractie, helemaal goed. Dan wil ik u allen hartelijk danken voor deze toch wel vreselijk warme zit. Ik hoop dat in het nieuwe huis van de stad, dat daar de klimaatbeheersing, het Dordthuis, dat dat een beetje beter is. Hartelijk dank. Drink nog even een lekker koel glaasje water aan de bar. En voor straks welterusten en weer gezond op.

Aldus vastgesteld in de raadsvergadering van 2023.

De griffier,

De voorzitter,

A.E.T. Wepster

A.W. Kolff