

VERSLAG VAN DE OPENBARE VERGADERING VAN DE GEMEENTE DORDRECHT - DORDTSE DINSDAG D.D. 28 JANUARI 2025

Vergaderzaal 1

1. Agenderingsverzoek College aan Agendacommissie over ondernemen met impact (op locatie)

2. Vragenhalfuur

Voorzitter: De heer Schalken-den Hartog

Raadsgriffier: Mevrouw Wepster

Verslag: NotuBiz

Aanwezig:

Dhr. Hartmeijer (SP)

Mevr. Stolk (VSP)

Portefeuillehouder: wethouder C. van Benschop

De voorzitter: Beste mensen, het is 19.00 uur en ik wil graag starten. Welkom allemaal bij het vragenhalfuurtje van dinsdag 28 januari. Februari? Gelukkig nog niet. We hebben vanavond één vraag. En die vraag gaat over de fitnessstraining voor ouderen. En die komt van de SP. En de heer Hartmeijer gaat de vraag kort toelichten. Ga uw gang.

De heer Hartmeijer: Dank, voorzitter. In het AD lezen wij gisteren een opmerkelijk artikel, over ouderen die verplicht een fitnessstraining moeten volgen als voorwaarde bij een aanvraag huishoudelijke hulp. Ook bejaarden moeten gewichtheffen en opdrukken om aan te tonen dat ze eigenlijk nog prima een stofzuiger kunnen hanteren. Deze trainingen worden uitgevoerd door een bedrijf dat hier inmiddels in 43 gemeenten goed aan verdient. We hebben hierover de volgende vragen. Klopt het wat we lezen in de krant? Op welke gronden binnen de Wmo is zo'n training toegestaan? Wat is de reden dat we in Dordrecht ook meedoen met deze proef? Wat vindt het college van het advies van de Wmo Adviesraad om deze proef om te zetten in beleid? Bij wie ligt de verantwoordelijkheid als bejaarde mensen blessures oplopen als gevolg van de training? En vijf ouderen moeten twee keer per week oefeningen doen voor een periode van veertien weken. Vindt het college dit niet wat overdreven? En als laatste, is het college voornemens hierop actie te ondernemen? En zo ja, wat gaat het college dan doen? Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. Lijkt wel of dat u geoefend heeft. Het is keurig binnen de minuut. Voor de reactie vanuit college naar wethouder Van Benschop. Gaat uw gang.

Mevrouw Van Benschop: Het college is vertegenwoordigd. Eventjes beginnen bij de eerste vraag, klopt het wat we lezen in de krant? Dat vind ik een moeilijke vraag om ja of nee op te antwoorden. Omdat wat in de krant staat, is een uitgebreid stuk vanuit het perspectief wat daar gedeeld wordt. Klopt het helemaal wat in de krant staat?

Nee. Klopt het dat er in de Drechtsteden gebruik wordt gemaakt van herstelgerichte ondersteuning of reablement? Ja. Gebeurt dat in Dordt op dit moment? Nee. En dat is een beetje de ... Dat ga ik nu toelichten. In februari 2024 hebben we een raadsinformatiebrief gestuurd naar de raad, waarin gesproken werd over herstelgerichte ondersteuning. En herstelgerichte ondersteuning houdt in dat in dit specifieke geval van Powerful Ageing, zoals het project heet, gaat het om mensen die boven de 60 jaar zijn, in goede gezondheid, die geen progressieve ziekte hebben. Daar zitten allerlei voorwaarden aan. Die eigenlijk zich melden bij de Sociale Dienst met een vraag rondom huishoudelijke ondersteuning. Maar die huishoudelijke ondersteuningsvraag komt ergens vandaan, namelijk omdat mensen dat zelf niet meer kunnen. In veel gevallen, dat is wetenschappelijk onderzocht, en daar komt dit programma ook vandaan, of niet in veel gevallen, maar in een deel van de gevallen komt dat door verlies aan explosieve spierkracht. Dat heeft te maken met dat mensen niet meer snel kunnen opstaan, geen korte bewegingen meer kunnen maken en dat dat ertoe leidt dat mensen ook bepaalde huishoudelijke taken niet meer kunnen doen. Daar is een onderzoek naar geweest. En daar is uit naar voren gekomen dat je met behulp van getrainde fysiotherapeuten, want het zijn niet zomaar sportscholen die dit soort dingen aanbieden, dat zijn fysiotherapeuten, die explosieve spierkracht kunt trainen, waardoor je niet voor altijd de huishoudelijke ondersteuning kunt uitstellen, maar wel voor een bepaalde periode. Dat is even de context van de herstelgerichte ondersteuning. Dan is de volgende vraag, op welke gronden binnen de Wmo is zo'n training toegestaan? De Wmo draagt ons eigenlijk op om te zorgen voor passende ondersteuning voor inwoners die ondersteuning nodig hebben. Huishoudelijke ondersteuning is er daar eentje van, voor mensen die dat niet meer zelf kunnen doen. Alleen we zien dat wij genoodzaakt zijn om inwoners die met een dergelijke vraag komen ook te kunnen bedienen. En gezien de hele vergrijzing, steeds meer mensen die er gebruik van maken of aanvragen doen en een krappe arbeidsmarkt, zien we ook dat de wachtlijsten voor huishoudelijke ondersteuning steeds langer worden. En dat leidt er eigenlijk toe dat wij niet altijd in staat zijn om voldoende te voldoen aan die eisen in de wet, namelijk het bieden van passende ondersteuning. Daar geeft de wet ruimte om een beoordeling te maken van, welke maatregelen kunnen mensen dan wel helpen om in ieder geval passend ondersteund te worden? Voor een groepje mensen zou de reablement of Powerful Ageing een uitkomst kunnen zijn. Nogmaals, het is geen totale vervanging voor de rest van je leven. Het is voor een periode waarin je dat wel zelf zou kunnen. Er wordt hier gesteld dat we in Dordrecht al meedoen met de proef. Dat is niet het geval. De reden dat Dordrecht nog niet meedoet, is omdat ik als portefeuillehouder Wmo in het algemeen bestuur heb gezegd, ik wil zeker weten dat we de randvoorwaarden om dit goed vorm te kunnen geven ook echt geregeld hebben. Dat er voldoende fysiotherapeuten zijn die dit werk kunnen uitvoeren. Dat de randvoorwaarden rondom, welke mensen kunnen dit wel, welke mensen kunnen dit niet ... Ik wil dat gewoon eerst goed uitgezocht hebben, voordat ik zo'n proef inzet. Andere Drechtsteden gemeenten hebben daar iets eerder de stap in gezet. Wij nog niet. Wij zitten nu in dat proces van, hebben we alles op orde om dit ook in Dordrecht in te kunnen gaan zetten? En zodra dat op orde is, hopen we dat we dat ergens eind Q1, maar ik verwacht dat het Q2 wordt, voor een deel van onze inwoners ook kunnen gaan inzetten. Dan het advies van de Wmo Adviesraad om deze proef om te zetten in beleid.

Eigenlijk past deze inzet binnen de Integrale Visie Sociaal Domein die uw raad heeft vastgesteld, omdat het daar ook gaat over herstelgerichte ondersteuning. Hoe zorgen

we ervoor dat mensen zo lang mogelijk zelfredzaam blijven? Omdat wat we er ook allemaal van vinden, of we het een goed idee vinden of niet, zo lang mogelijk thuis wonen gewoon een uitgangspunt is, ook vanuit landelijk beleid. Dan moet je wel mensen ook de handvatten geven om dat te kunnen doen. Dat staat beschreven in die Integratie Visie Sociaal Domein. De keuze voor herstelgerichte ondersteuning is een maatwerkvoorziening en wordt daarom in het algemeen bestuur van de GR Sociaal vastgesteld. Het past binnen het beleidskader wat we hebben. Bij wie ligt de verantwoordelijkheid als bejaarde mensen blessures oplopen als gevolg van trainingen? In principe is er een afspraak met de fysiotherapeut die het programma ook ... Die moeten daar speciale trainingen voor volgen. Dit is geen regulier fysiotraject. Ik heb begrepen dat er iemand geblesseerd is geraakt. En dat er vanuit de Wmo nu passende ondersteuning wordt geboden om deze persoon te ondersteunen bij deze blessure. Maar ik kan nu geen eenduidig antwoord geven, buiten het feit dat het traject loopt via de fysiotherapeuten. Als u daar nog verdere informatie over wil, dan kom ik daar later even op terug. Ouderen moeten twee keer per week oefeningen doen voor een periode van veertien weken. Dat vinden we niet overdreven, omdat wetenschappelijk is aangetoond dat dat nodig is om mensen ook daadwerkelijk die explosieve spierkracht weer te laten opbouwen. Als we het korter zouden doen, dan zou het te weinig effect hebben. Dan stuur je mensen naar huis en zijn ze eigenlijk niet in staat om dat zelf op te pakken. Wij vinden dat zeer gerechtvaardigd, omdat dat gewoon hoort bij het traject. En dan, is het college voornemens hier actie op te ondernemen? Ik denk dat ik daarin heb toegelicht wat de stand van zaken nu is. Dat het in Dordrecht nog niet loopt, maar dat het wel het voornemen is, zodra alle randvoorwaarden op orde zijn. En ik denk dat dat de antwoorden zijn op de vragen die gesteld zijn.

Mevrouw Stolk: Voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel. Ik ga eerst even naar de heer Hartmeijer en dan kom ik bij u. Of de heer Hartmeijer nog een vervolgvraag heeft of niet.

De heer Hartmeijer: Voorzitter, dank voor de beantwoording. Eigenlijk stelt de wethouder ook, het is een bepaalde selectie, om het zo maar even te zeggen, van mensen. Een bepaald filter, om het zo maar even te zeggen van, wie heeft recht op die huishoudelijke hulp? Maar dan toch de vraag, waarom in zee gaan met deze organisatie, met dit bedrijf? Wat ging er dan niet goed tot nu toe waarom deze stap gezet wordt? Want dat is eigenlijk de onderliggende gedachte van deze vragen.

De voorzitter: Wethouder Van Benschop.

Mevrouw Van Benschop: Dat is tweeledig. Aan de ene kant de wens om meer herstelgerichte ondersteuning in het algemeen in te zetten, omdat mensen dan zo lang mogelijk zelfredzaam zijn. En dat is ook voor mensen zelf prettiger dan dat ze altijd afhankelijk zijn. Dat is de ene kant. De andere kant, wat ging er niet goed? Wat ik in het begin al toelichtte, is dat er steeds meer mensen gebruik gaan maken van dit soort voorzieningen, omdat we gewoon dubbele vergrijzing zelfs hebben.

We hebben vergrijzing en we hebben steeds minder mensen die het werk kunnen verrichten. En dan moet je wel zoeken, dat vinden wij onze verantwoordelijkheid, naar mogelijkheden om mensen wel in ieder geval ondersteuning te bieden om ook

daadwerkelijk thuis te kunnen wonen. Want anders krijgen we wachtlijsten, dat die kent u ook allemaal uit de krant, van twaalf, zestien of meer weken, waarbij die mensen echt zitten te wachten, totdat ze een keer geholpen worden. Het is, wat dat betreft, tweeledig.

De voorzitter: Ik ga naar mevrouw Stolk.

Mevrouw Stolk: Voorzitter, dank. Ook dank voor de antwoorden. Je zou bijna denken dat de SP mijn tweet van gisteren heeft gelezen. Maar toch nog even een vraag. Er is mij ter ore gekomen dat we in Dordrecht op 1 april gaan beginnen met deze actie. Klopt dat?

De voorzitter: Wethouder.

Mevrouw Van Benschop: Wat ik net al zei, het klopt dat wij eind Q1, begin Q2, ik verwacht dat dat begin Q2 zal zijn, dat kan precies 1 april zijn of in ieder geval daar in de buurt, inderdaad ook de herstelgerichte ondersteuning vanuit Dordrecht gaan inzetten.

De voorzitter: Dank u wel.

Mevrouw Stolk: Dank. Voorzitter, mag ik daar nog een aanvullende vraag over stellen?

De voorzitter: Als u een hele korte ...

Mevrouw Stolk: Want u heeft het over ouderen die dan gewichten moeten gaan ... Om spierkracht ... Daar is niks mis mee hoor, laat ik dat vooropstellen. Want we zijn een voorstander van mensen, om zo lang mogelijk thuis zelfstandig de regie in eigen handen te houden. Maar er is mij ook ter ore gekomen dat mensen van 84, 85 12 weken zo'n training moeten gaan doen in andere gemeentes. En als ze dat niet doen, krijgen ze die indicatie niet. Klopt dat?

De voorzitter: Nog een reactie van de wethouder.

Mevrouw Van Benschop: Of dat 84, 85 is, daar kan ik geen antwoord op geven. Dat weet ik niet. Het is voor inwoners vanaf 60 jaar. En dat komt, omdat als je voor die periode, voor 60 jaar een tekort hebt aan explosieve spierkracht, dan heeft dat vaak niks te maken met dat herstelgericht nog zin zou hebben. Dan heeft het vaak te maken met progressieve ziektes of dergelijke. Het is vanaf 60 jaar. En er wordt inderdaad een intake gedaan, op basis vanaf 60 jaar en dan een hele rits aan criteria. En mocht men inderdaad in aanmerking komen voor dit traject, dan is dat de eerste maatwerkvoorziening die aangeboden wordt. Als blijkt dat na die periode dat onvoldoende is, dan is het geen passende maatwerkvoorziening. En dan moet er weer gewoon een andere maatwerkvoorziening opgelegd worden. Maar de eerste stap is inderdaad, als je ervoor in aanmerking komt, om deze maatwerkvoorziening te doen.

Mevrouw Stolk: Voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel. Mevrouw Stolk.

Mevrouw Stolk: Ze zijn in heel veel gemeentes, misschien heeft u dat ook gelezen, al gestopt met dit bureau, omdat het toch niet zijn vruchten afwerpt wat het eigenlijk zou moeten doen. Bent u wel bereid om goed te kijken of wij dat eventueel in Dordrecht hier wel in zouden gaan voeren? Want ik zou het verschrikkelijk vinden ... We weten allemaal, in Dordrecht zijn we heel erg aan het vergrijzen. Oudere mensen zeggen heel gauw, dat kan ik nog wel of dat weet ik niet. En dat een fysiotherapeut, die niet de behandelend arts is, dat daar heel veel juridische haken en ogen aan zitten ... U gaf het zelf al aan, in een andere gemeente hebben we dit al gehad dat iemand een blessure heeft. Ik zou toch wel graag, en misschien dat ik dat nog wel even schriftelijk ga doen, om het zwart-op-wit te krijgen over de...

De voorzitter: Ik wild net vragen, dat is misschien ook een goed idee.

Mevrouw Stolk: Ga ik ook doen.

De voorzitter: En misschien nog de reactie.

Mevrouw Stolk: Fijn dat ik even mijn zin af heb mogen maken. Dank u wel.

De voorzitter: Het is geen korte vervolgvraag, maar misschien kan de wethouder er nog even op reageren.

Mevrouw Van Benschop: Dan ga ik wel even kijken of ik de vraag goed heb begrepen. Volgens mij is de vraag, dat als er inderdaad blijkt dat de resultaten niet behaald worden die er behaald zouden moeten worden op basis van de uitgangspunten, dat we dan nog een tweede keer willen heroverwegen om het wel of niet in te voeren. Klopt dat? Dan heb ik de vraag niet begrepen. Sorry, voorzitter.

Mevrouw Stolk: Voorzitter, ik zal het schriftelijk doen. Maar ik denk, we hebben maar een vragenhalfuurtje. Ik denk, er zijn toch geen vragen meer. Ik denk, dan kan ik het zo doen. Maar dan komen ze schriftelijk.

De voorzitter: Dank u wel. De heer Hartmeijer, gaat uw gang.

De heer Hartmeijer: Ik begreep van een collega ook dat er in juni, geloof ik, al een RIB over is geweest. Die heb ik gemist. Als ik die nog kan krijgen, als ik die nog na gemailld kan krijgen, heel graag.

Mevrouw Van Benschop: Volgens mij is die van 13 februari.

De voorzitter: Daar moet hij terug te vinden zijn. Heel goed. Prima. Dit waren de vragen voor ... Dit was de vraag voor vandaag. Ik wens u allen een prettige vergaderavond.

3. Agenderingsverzoek GroenLinks, Op Ons Eiland en ChristenUnie/SGP inzake Spoorzone Dordrecht-Zwijndrecht: Verkeersmodellen en toekomst railgoederenvervoer

Voorzitter: De heer Struijk & de heer Moorman
Raadsgriffier: De heer Den Boer & mevrouw Odinot
Verslag: NotuBiz

Aanwezig:

Dhr. Bootsman (GroenLinks)
Dhr. De Feijter (ChristenUnie/SGP)
Dhr. Gündogdu (Op Ons Eiland)
Mevr. Van Herwijnen (Partij voor de Dieren)
Dhr. Klerk (CDA)
Dhr. Kolkiliç (DENK)
Dhr. Kuhlmann (VVD)
Dhr. Laban (ChristenUnie/SGP)
Dhr. Van der Meer (GroenLinks)
Dhr. Oostenrijk (CDA)
Mevr. Pichel (Forum voor Democratie)
Dhr. Schalken-den Hartog (Beter Voor Dordt)
Dhr. Van der Spoel (Fractie van der Spoel)
Dhr. Stolk (VSP)
Dhr. Venderbos-Lambinon (Partij voor de Dieren)
Dhr. De Vries (VSP)

Portefeuillehouders: wethouder R. van der Linden, wethouder R. Kreukniet

Ambtelijke ondersteuning: dhr. Kooman, dhr. Kraak, mevr. Dekker

Aanwezige raadsleden van de gemeente Zwijndrecht: dhr. Flikkema, mevr. De Beun, dhr. F. Loos, dhr. Kleinjan, dhr. Florusse, mevr. Van der Linden, dhr. Van Genderen, dhr. T. Loos, dhr. Limberger, mevr. Schipper, dhr. Spanjersberg

De voorzitter: Als ook het laatste raadslid, de heer Kuhlmann, wil gaan zitten. Ik moet het zonder gongetje doen. Doe ik het maar met mijn stem. In andere zalen wel, maar hier niet. Beste mensen, wij zijn hier bijeen voor een technische sessie met de raden van Dordrecht en Zwijndrecht over railgoederenvervoer en verkeer in de Spoorzone. Ik heet eenieder hier in de zaal, dat wil zeggen de raads- en commissieleden uit Dordrecht en Zwijndrecht, de ambtelijke ondersteuning die er is en de twee mensen van de griffie, een uit Dordt, een uit Zwijndrecht ... En de vertegenwoordigers van het college zijn er volgens mij niet. Jawel, ik zie er daar een zit. Jawel, klopt. Twee zelfs. Helemaal goed. Ook uiteraard hartelijk welkom geldt in het bijzonder voor de burgemeester van Zwijndrecht. Dan denk ik, de mensen op de publieke tribune ook welkom en de vele kijkers thuis uiteraard ook. Het is hier altijd een goed gebruik dat we een voorstelrondje doen. En dan beperk ik me tot de mensen die een microfoon voor hun neus hebben.

Ik ga deze keer maar beginnen met deze tafel hier. En dan ga ik rechtsom. En als we dan bij mijn buurman zijn, dan gaan we daarheen. En dan zal ik als laatste zelf nog eventjes wat doen. Ik begin rechts, het voorstelrondje.

De heer Den Boer: Mark den Boer, commissiegriffier Dordrecht.

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

De heer Stolk: Leo Stolk, VSP.

De heer De Vries: André de Vries, VSP.

Mevrouw Pichel: Ruby Pichel, Forum voor Democratie.

De heer Klerk: Albert Klerk, CDA.

De heer Oostenrijk: Theo Oostenrijk, CDA.

De heer Gündogdu: Aydin Gündogdu, Op Ons Eiland.

Mevrouw Van Herwijnen: Irma van Herwijnen, Partij voor de Dieren. En voorzitter, ik moet de vergadering iets eerder verlaten, omdat ik om 20.30 uur bij sport word verwacht.

De voorzitter: Bij dezen geef ik u verlof.

De heer Kuhlmann: Alexander Kuhlmann, Dordtse VVD.

De heer Kolkiliç: Masum Kolkiliç, DENK.

De heer Flikkema: Jonne Flikkema, PvdA Zwijndrecht.

De heer Bootsman: Nick Bootsman, GroenLinks Dordrecht.

Mevrouw De Beun: Esther de Beun, GroenLinks Zwijndrecht.

De heer Loos: Fred Loos, Algemeen Belang Zwijndrecht.

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

De heer Kooman: Ronald Kooman, strategisch beleidsmedewerker bij de gemeente Dordrecht.

Mevrouw Odinet: Irene Odinet, griffier in Zwijndrecht.

De heer Moorman: Chris Moorman, Algemeen Belang Zwijndrecht.

De heer Kleinjan: Laurens Kleinjan, ChristenUnie/SGP Zwijndrecht.

De heer Florusse: Niels Florusse, CDA Zwijndrecht.

Mevrouw Van der Linden: Zwijndrechtse Plus Partij.

De heer Van Genderen: Hans van Genderen van ABZ.

De heer Loos: Thomas Loos, Algemeen Belang Zwijndrecht.

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

De heer Limberger: Johan Limberger, CDA Zwijndrecht.

Mevrouw Schipper: Sabine Schipper, D66 Zwijndrecht.

De heer Spanjersberg: Daan Spanjersberg, Zwijndrechtse VVD.

De heer Venderbos-Lambinon: Cees Venderbos-Lambinon, Partij voor de Dieren.

De heer Van der Spoel: Wouter van der Spoel, Fractie van der Spoel.

De heer Laban: Vincent Laban, ChristenUnie/SGP Dordrecht.

De voorzitter: En mijn naam is Leen Struijk. En ik ben voor de helft vanavond uw voorzitter. Het tweede deel, als we het gaan hebben over de brug, dan neemt Chris het over. Maar het is heel goed mogelijk dat hij dat tijdens het eerste deel ook doet. We improviseren een beetje. Hebben we vorige keer ook gedaan. En dat ging prima. Korte toelichting op de reden van deze vergadering. 29 maart vorig jaar waren we als raden ook bij elkaar. En toen aan de andere kant, in Zwijndrecht, in de Raadzaal. De ontwikkelingen van de Spoorzone, aan beide kanten van de brug, stond toen centraal. De brug zelf overigens niet. Uit die bijeenkomst is een informeel werkgroepje van een paar raadsleden ontstaan, zowel Dordtse als Zwijndrechtse. En die zijn afgelopen september bij elkaar geweest. De conclusie was in ieder geval tijdens die bijeenkomst dat er behoefte was om verder geïnformeerd te worden over de toekomst van het spoorgoederenvervoer door onze gemeenten en de huidige en verwachte verkeersbewegingen over de Zwijndrechtse brug. En die wordt, geloof ik aan de overkant de Dordtse brug genoemd. Deze twee onderwerpen staan vanavond centraal. Over beide onderwerpen vanavond krijgen we vanuit de ambtelijke organisaties een presentatie. En uiteraard is er daarbij de mogelijkheid om vragen te stellen. En ik heb het alvast aan de eerste gevraagd, dat mag ook tijdens de presentatie. U hoeft niet te wachten tot het eind. We moeten wel de tijd een beetje in de gaten houden. U allen, of u behoort tot Dordtse of de Zwijndrechtse raad, bent natuurlijk heel benieuwd wat er uiteindelijk straks gaat gebeuren met het Maasterras en met de Zwijndrechtse brug. Ik kan u verklappen, dat weten wij aan deze kant van de brug ook nog niet exact. En dinsdagavond 11 februari om 21.00 uur presenteert onafhankelijk adviseur Bas Kurvers zijn eindadvies aan de Dordtse raad. Dan zijn uiteraard ook de mensen van de Zwijndrechtse raad van harte welkom om bij die commissievergadering hier in het Stadskantoor als toeschouwer te zitten, maar eventueel thuis meekijken of later nakijken mag natuurlijk ook. Dat is over twee weken. Zover is het nog niet.

We zijn nu toegekomen aan het echte onderdeel. En dat wil zeggen, als eerste een presentatie over het spoorgoederenvervoer door de heer Ronald Kooman. Ik geef u het woord, mijnheer Kooman.

De heer Kooman: Goedenavond, aan mij is gevraagd om een kleine toelichting te geven op het spoorvervoer door Dordrecht en Zwijndrecht. Dan begin ik maar gewoon met een klein plaatje van, hoe rijden die treinen überhaupt door de BV Nederland? U ziet een paar blauwe pijlen en een aantal groene pijlen. De blauwe pijlen is transport vanuit

Nederland naar het buitenland. Vanuit Nederland naar Duitsland en terug naar Nederland of van Nederland naar België. De dikke pijl wijst voor zich. Rotterdamse haven is een hele grote bron. En het Ruhrgebied is een hele grote ontvanger. En bijna 50 procent of meer dan 50 procent van het goederenvervoer speelt zich af tussen die twee gebieden, tussen Rotterdam, Amsterdam, onze zeehavens en het Ruhrgebied. Er is een dunnere pijl naar Noord-Duitsland. Dat is een opkomende markt. Als je kijkt naar 2040, dan verwacht de spoorsector eigenlijk dat daar bijna 100 procent groei op plaats gaat vinden. Die pijl zie je langzaam dikker worden. En je ziet een dunne pijl tussen Rotterdam en Antwerpen. Dat is vervoer naar België. En dat is eigenlijk de kleinste stroom. Er zijn twee andere stromen door Nederland. Dat zijn transitvervoer van Antwerpen richting Ruhrgebied. Er wordt een groot gedeelte over de Brabantroute afgewikkeld. En er is een pijl ook weer naar Noord-Duitsland. Die kunnen twee routes kiezen. Eén over de Brabantroute naar Den Bosch of één via Kijfhoek en dan door de hele Randstad heen via Weesp naar Deventer. Dit is ongeveer het spoorgoederennet. U ziet eigenlijk allemaal de gekleurde lijntjes. Dat zijn eigenlijk de hoofdroutes. Een belangrijke route is de Betuweroute. Een belangrijke route is de Brabantroute. En u hoort in Brabant heel vaak roepen, laat de treinen maar over de Betuweroute rijden. Maar als u heel snel kijkt, de meeste treinen komen links '...'. Die moeten richting Keulen. Dan zie je al bijna dat als een trein een voor zichzelf optimale route kiest, dan gaat hij niet over de Betuweroute, want dan moet hij helemaal buiten om door het Duitse Ruhrgebied. En komt ten oosten van Keulen uit. En moet dan weer terug naar het westen. En dan ook nog een stukje naar het zuiden. Het is heel logisch dat heel veel treinen vanuit Zuidwest-Nederland gewoon linea recta over de Brabantroute naar Duitsland rijden. Wat er wel aan zit te komen, de treinen uit Rotterdam die naar Keulen moeten, die kiezen vaak ook de route bij ons door de stad over de Brabantroute. En daar komen dadelijk nog wel een aantal wijzigingen in. Dit is dan schematisch gewoon het netwerk wat voor ons van belang is. En het is belangrijk om te weten dat de spoorcapaciteit in de stad voldoende is om zeven goederentreinen per richting per uur te faciliteren. Dat is echt ontzettend veel. Dat komt ongeveer overeen met de capaciteit van de Betuweroute, ondanks dat er passagierstreinen tussendoor rijden, enzovoorts. Blijkt eigenlijk ook wel, als je kijkt naar de treinpassages in het aantal goederentreinen en het aantal treinen met gevaarlijke stoffen ... In het rechtergrafiekje ziet u oranje en rode lijnen. Het vergelijk tussen Dordrecht, Zwijndrecht en de Betuweroute. En eigenlijk zie je dat dat bijna in balans is. Dat is maar één jaar dat de Betuweroute echt beter gepresteerd heeft dan de route door de stad. En dat is in 2022. En voor de rest is het bijna quitte. En zeker in 2018, 2019 en 2020 reden er gewoon meer goederentreinen door onze steden heen dan over de Betuweroute. Datzelfde zie je eigenlijk met het vervoer gevaarlijke stoffen. Dat beeld is eigenlijk nog veel slechter.

Blauw is weer wat door Dordrecht en Zwijndrecht rijdt. Rood is de Betuweroute. En ik ken nog geen enkel jaar, sinds die open is, dat de Betuweroute meer gevaarlijke stoffen voor zijn kiezen heeft gekregen dan de route bij ons door de stad. Het is heftig. Als je kijkt, hoe komt het dan? Als je kijkt, het linkerplaatje is de basisnet routing. Zo heeft de wetgever in 2015 bedacht dat treinen zouden moeten rijden, routedwang richting de Betuweroute. En het was eigenlijk de bedoeling dat alle treinen vanuit Vlissingen, Antwerpen via Dordrecht, Zwijndrecht, Kijfhoek, de Betuweroute op reden. En alles vanuit Rotterdam via de Betuweroute naar Duitsland rijdt. De werkelijke routing is anders. De werkelijke routing is eigenlijk volgens de groene lijntjes. Als vindt een

verdeling plaats tussen zowel de Betuweroute als de Brabantroute. En als je kijkt naar waar wij rekening mee moeten houden met het vervoer van gevaarlijke stoffen en wat er werkelijk rijdt, dan zit er nog een heel groot verschil in. Wij moeten rekening houden met ongeveer 50.000 wagons gevaarlijke stoffen.

De voorzitter: U heeft een vraag van mijnheer Van der Meer.

De heer Van der Meer: Even over de capaciteit van de Betuwelijn. Zou die op zich toereikend zijn om dat linkerplaatje te realiseren?

De heer Kooman: Ja.

De heer Van der Meer: Dank u.

De heer Kooman: Het basisnet modelleert ongeveer 180.000 wagons gevaarlijke stoffen over de Betuweroute. En daar is ruimte voor 6 paden per richting per uur, maar daar zit niks tussen. En de Sophiaspoortunnel is eigenlijk de beperkende factor. De werkelijke routing is anders. Wij moeten wettelijk rekening houden met het passeren van 50.000 wagons gevaarlijke stoffen. In werkelijkheid rijden er, zoals u net in die grafiekjes al zag, 20.000. Nog ongeveer de helft. Wij rekenen ons ... Bij onze ruimtelijke plannen wettelijk verplicht om rekening te houden met 50.000 wagons. Er komen er 20.000 langs. Gewoon realisatie. En dat komt letterlijk, omdat routedwang niet bestaat op het spoorwegnet. Spoortreintjes rijden letterlijk de snelste en voor hun voordeligste weg. En het Rijk is vooralsnog niet van plan om die routedwang in te stellen. En dan zie je dat ze bij Roosendaal rechtdoor richting Venlo rijden en niet via Roosendaal, Dordrecht, Zwijndrecht, Betuweroute. In praktijk is het ongeveer 2 keer zo veilig als waar wij in onze ruimtelijke ontwikkeling rekening mee moeten houden. De komende jaren staan er een aantal dingen op de rol, gewoon op het net. Eén is voor ons heel erg belangrijk, de Zuidwestboog bij Meteren. Dat maakt voor treinen die uit de Rotterdamse haven vertrekken het mogelijk om niet de Brabantroute te kiezen en via Breda, Tilburg en zo naar Eindhoven te gaan. Maar eerst richting Den Bosch te rijden over de Betuweroute en bij Meteren, bij kruispunt Deil, rechtsaf te gaan door Den Bosch en dan zo richting Eindhoven. Dat zou ongeveer 3 goederenpalen per richting, per uur, per dag schelen. Dan gaan wij terug van 7 goederenpaden naar 4 goederenpaden. Dat zou kunnen werken, maar er wordt geen rails weggehaald. Theoretisch gezien is het nog steeds mogelijk om een groei toe te staan. En dat is waar in de komende tijd twistpunten met het Rijk zullen optreden. Een tweede ding is dat er ERTMS op het tracé Rotterdam-Antwerpen wordt uitgelegd. En wat is ERTMS? Dat is een nieuw veiligheidssysteem.

We werken nu met een veiligheidssysteem, ontworpen in 1962. Naar aanleiding van Harmelen is in de jaren 90 verbeterd met de VV, een Verbeterde Versie, die zorgde dat de treinen moeilijker door rood licht kunnen rijden. En ERTMS verbetert dat nog een keer. En is ongeveer 15 procent veiliger dan het oude systeem. En er wordt op dit moment heel hard gesleuteld aan het Duitse deel van de Betuweroute. Daar komt een derde spoor bij. Dat verhoogt de capaciteit en maakt het aantrekkelijker om niet de Brabantroute te nemen, maar de Betuweroute. Ondanks dat dat misschien ongelukkig uitkomt in het Ruhrgebied. Ook dat scheelt, dat zal capaciteit trekken. En dat is eigenlijk nog nooit berekend hoeveel verschil dat bij ons op de stad zou maken? Maar in totaal zitten er 2 dingen echt aan te komen. Meteren geeft 15 procent veiligheidswinst en het

nieuwe veiligheidssysteem doet dat eigenlijk ook. Dan is er ook beleidsmatig een heleboel aan de hand. U heeft allemaal gehoord van het basisnet, neem ik aan. Dat ze met de regelgeving, die van 2015 van kracht is geworden en die eigenlijk bepaalt hoe gevaarlijke stoffen door Nederland getransporteerd moeten worden, dat werkt met risicozones. Berekende risicozones op basis van de hoeveelheid treinen die langskomt. Het Rijk vindt dat heel onhandig. Sinds 2015 is op de Brabantroute structureel sprake van overschrijding van die risicoruimtes. En het Rijk wil daar vanaf. Dat willen ze doen via het programma Robuust Basisnet. En dat betekent eigenlijk een vervanging van de risicozones, gebaseerd op vervoer. En ze willen naar een vast risico voor aandachtsgebieden. Verder zijn we bezig met een toekomstbeeld spoorgoederenvervoer. Daar heeft het Rijk in ieder geval voor een scenario gekozen van een gestage doorontwikkeling van spoorgoederenvervoer. Afwikkelen van spoorvervoer binnen het bestaande netwerk. Oog voor de leefomgeving, vooral voor geluid en trillingen. En in dat beeld staat ook gewoon de stelling geponeerd door het Rijk, het spoor is veilig. Daar kunnen we heel veel van vinden. Daar kom ik zo dadelijk even op terug, hoe en wat? Verder zien we dat het Rijk ...

De voorzitter: Er is weer een vraag van de heer Van der Meer.

De heer Van der Meer: Dank u wel, voorzitter. Over die aandachtsgebieden voor brand, explosie en gifwolk. Wat betekent aandachtsgebied eigenlijk? Dat we er aandacht voor hebben. Maar wat betekent dat in termen van maatregelen die daar genomen moeten worden?

De heer Kooman: Een aandachtsgebied is letterlijk inderdaad de vervanging van het oude groepsrisico. Vroeger rekenden aan het aantal slachtoffers. Hoeveel mensen zijn er? Hoeveel treinen rijden er langs? En daar kwam een getal uit. En dat was goed of fout. Daar hadden we een oriëntatiewaarde bij. Dat rekenen vindt men onhandig. Dat wil men niet. Er is gekozen voor die aandachtsgebieden. Dat betekent letterlijk, u moet aandacht hebben voor onveiligheid op het spoor. Het geldt voor alle hoofdsporen, ook als er melkbussen langskomen in plaats van gevaarlijke stoffen. Ook dan hebben we drie aandachtsgebieden voor gif en explosie en brand. En binnen zo'n aandachtsgebied kunnen wij als gemeente voorschriftengebieden aanwijzen. En voorschriftengebieden betekent niet meer dan dat wij aan gebouwen eisen kunnen gaan stellen, volgens het Bouwbesluit. Wel vaste eisen die in het Bouwbesluit zijn opgenomen, die ter verbetering van de veiligheid.

En binnen een aandachtsgebied moeten wij aandacht hebben voor veiligheid. Dat betekent in de praktijk dat we moeten kijken naar blusvoorzieningen. Dat we moeten kijken naar vluchtwegen. We moeten kijken naar schuilgelegenheden. En al die aspecten komen uiteindelijk ook in een ruimtelijk plan naar voren. En in de nieuwe ruimtelijke plannen en ook in onze nieuwe Omgevingsvisie, trouwens ook in de vorige Omgevingsvisie, is dat min of meer uitgelegd hoe wij daar in ieder geval in Dordrecht mee omgaan.

De voorzitter: De heer Kolkiliç.

De heer Van der Meer: Een kleine vervolgvraag. Namelijk of de gemeente daar dan volledige handelingsvrijheid in heeft, of dat er ook normen zijn aan die veiligheid?

De heer Kooman: In principe, de omvang van de aandachtsgebieden is genormeerd. En letterlijk daarna is het aandachtsgebied, zoals we vroeger een oriëntatiewaarde hadden voor het groepsrisico, daarin moeten we rekening houden met het groepsrisico. Maar rekening houden en transparant een hogere waarde vaststellen, dat was gewoon mogelijk. Dat is hier ook zo. Wij moeten in die aandachtsgebieden rekening houden met de kans op een zwaar incident. En hoe we dat doen, is beleidsvrijheid. En als we voorschriftengebieden aanwijzen, van een aandachtsgebied een voorschriftengebied zouden maken, dan hebben we gewoon een set vaste maatregelen die we in gebouwen moeten treffen.

De voorzitter: Mijnheer Kolkiliç heeft ook nog een vraag.

De heer Kolkiliç: Dank, voorzitter. In het begin van uw presentatie gaf u aan, mede door een grafiek, dat er in 2040 eigenlijk een verdubbeling van goederenvervoer wordt verwacht. Wat zegt dat qua aantal passerende goederentreinen? En ten tweede, kan het huidige net dat aan?

De heer Kooman: Als ik nu kijk naar het toekomstbeeld spoorgoederenvervoer, die kijkt naar 2040. Het Rijk kiest voor een gestage doorontwikkeling. Dat betekent, we kijken naar knelpunten. Als u weet dat er hier 7 goederenpaden per richting per uur is, dat er geen spoor weg wordt gehaald, maar met de boom in Meteren er 3 paden richting de Betuweroute gaan verschuiven, dan kunnen we ook uitrekenen dat we nu recht hebben op 4. Maar zolang die sporen er liggen, kunnen dat er ook weer 7 worden. In principe kan er 2 keer zoveel vervoer over het spoor plaatsvinden als nu plaatsvindt. Dat blijkt ook. Ik heb een raadsinformatiebrief geschreven over de Betuweroute en het stremmen van de Betuweroute. Normaal gesproken komen er ongeveer tussen de 65 en 80 goederentreinen per dag langs. Als de Betuweroute gestremd is, kan dat oplopen tot 135. En er is geen enkel probleem om dat te faciliteren.

De voorzitter: Tevredengesteld, mijnheer Kolkiliç? Dan mag u verdergaan met de presentatie.

De heer Kooman: Ik stop weer.

Mevrouw De Beun: Ik heb toch een vraagje. Er staat, verwachte groei 100 procent ten opzichte van 2015. Maar het aantal passerende goederentreinen blijft ongeveer gelijk. Zijn de treinen dan langer geworden?

De heer Kooman: Nee, dat heeft alles te maken met die paden.

Mevrouw De Beun: Het verleggen?

De heer Kooman: We verleggen de paden, maar er ontstaat wel ruimte. En uiteindelijk zie je dan dat die ruimte weer opgevuld gaat worden. Toen wij hebben gepleit voor de boog bij Meteren, toen was er sprake van dat wij nog ongeveer 30, 35 treinen per dag zouden krijgen. Die zijn weg. Die andere 50 rijden over de Betuweroute. En wat je nu dadelijk ziet, is dat wij toch gewoon weer teruggaan naar die 80. We hebben gepleit voor een boog. En uiteindelijk zie je dat het netto-effect door groei weer teniet wordt gedaan. En dan zitten we toch weer op hetzelfde niveau. Maar dat wil nog niet zeggen dat ...

Want het zijn treinen. Dat gaat weer niet specifiek over gevaarlijke stoffen. Of er zo'n zware groei in gevaarlijke stoffen komt, dat we verwachten. En de prognoses zijn eigenlijk nooit uitgekomen. Zolang ik hier werk, blijkt gewoon iedere keer komt er een prognose ... En dan in de periode 2002-2010 was de prognose heel laag. En die verdubbelde in een keer. En sinds 2010 tot nu is er eigenlijk niet heel veel groei geweest. Het is een constant niveau geweest, ondanks dat er over de Betuweroute heel veel vervoerd wordt.

De voorzitter: Voldoende, mevrouw De Beun? Dan kunt u verder, denk ik.

De heer Kooman: De energietransitie is de grote, onbekende spelbreker. We hebben echt geen flauw idee wat daar gaat gebeuren. Iedereen is hosanna over een waterstofeconomie. En in mijn cynische dagen dan zeg ik, waterstofeconomie, volgens mij wordt het een ammoniak-economie. Je ziet gewoon dat waterstof als transport binnenkrijgen, waterstof als waterstof binnenkrijgen met een boot, dat gaat eigenlijk niet lukken. Technisch zijn die schepen er niet. Waar wordt voor gekozen? Wij kiezen voor een drager van waterstof. En in dit geval is het ammoniak. Er wordt nu druk gerekend aan NOVEX. Dat zijn de plannen van de Rotterdamse haven. En daar proberen we de vertaling te maken van, als dit de plannen zijn, hoe pakt dat dan uit in transport? En daar heb ik nog niet echt cijfers van. Dat komt binnenkort. Daar hebben we wel zicht op wat dat betekent. En de hoop van alle gemeenten is gevestigd op de Delta Rhine Corridor. Dat is het aanleggen van een buisleiding waar waterstof doorheen kan. En dan maken we van ammoniak weer waterstof in de Rotterdamse haven en stoppen het in een buis. En dan hebben wij er eigenlijk het minste last van. Dat is het meest optimale scenario. En de regering heeft nu al besloten om daar iets mee te doen. Maar infraprojecten, de Betuweroute heeft ook vijftien jaar geduurd van planning naar stukken rails.

De voorzitter: De heer Kuhlmann heeft ook een vraag over waterstof, denk ik.

De heer Kuhlmann: Zeker over die ... Dank u, voorzitter. Voor wat betreft die Delta Rhine Corridor, die buisleidingen. U noemde al, voor wat betreft waterstof.

Maar je kunt natuurlijk meer gevaarlijke stoffen door dat soort buisleidingen laten gaan. Ik zat even mijn geheugen op te frissen. Vorig jaar hebben we in de raad, op initiatief van de Dordtse VVD, GroenLinks, ChristenUnie/SGP en Op Ons Eiland, en met steun van vrijwel de hele raad, daar een motie over aangenomen, wat juist oproept om ook goed te kijken naar die buisleidingen. Want daar wil ik over vragen. Kijk, propaan, ammoniak zijn allemaal stoffen die ... Of het de Brabantroute is, waardoor het door Zwijndrecht en Dordrecht gaat, of de Betuweroute waarbij het door Zwijndrecht gaat. Het liefste hebben we het natuurlijk door die buisverbinding. En dan gaat het niet door Dordrecht, niet door Zwijndrecht, maar lekker onder de grond, ver bij ons vandaan. Lukt het niet om ook voor die andere stoffen daar wat meer op in te zetten en vanuit de gemeente daarvoor te lobbyen?

De heer Kooman: Er is namens de gezamenlijke provincies Brabant, en wij doen dat dan toch indirect, gelobbyd voor een uitgebreid buizenstelsel. Het Rijk heeft gewoon echt alles geschraapt en alleen CO2 en waterstof overgelaten. En voor de rest is geen geld, geen markt. En buizen zijn een vreemde eend in de transportbijt. Buisleidingen worden door het bedrijfsleven aangelegd en niet door de overheid. Als wij een snelweg

aanleggen, dan is het overheidsgeld. Buizen is particulier geld. De markt ziet er nog geen brood in. Komt het er niet. Vooralsnog zijn we in de plannen gewoon afgeschoten. Er komen twee pijpen. Eén voor waterstof en één voor CO2 retour. That's it.

De voorzitter: Misschien in uw achterban wat gaan polsen of er wat mensen zijn ...

De heer Kooman: En daar hebben wij onze teleurstelling over uitgesproken dat het zo is. Maar aan de andere kant, het veranderen zit er dan ook even niet in.

De heer Kuhlmann: Voorzitter, het nodigde me uit om daar nog even op te ... Er zit, denk ik, natuurlijk ook wel bij zulke grote investering ... Het is niet voor niets dat het Rijk daar natuurlijk ook mee een rol in pakt. En ik denk dat er voor een deel ook landelijk een soort, zeker door het vorige kabinet, enige politiek achter zit, in de zin van, propaan is natuurlijk een fossiele brandstof. Dat wil je misschien sowieso minder hebben. Maar het feit is dat dat natuurlijk wel over ons spoor, door onze stad die hele brandbare stof de hele tijd gaat. Wat dat betreft, natuurlijk je moet de samenwerking met het bedrijfsleven zoeken. Maar hoop ik dat het lukt om met vereende krachten, twee gemeentes en wellicht nog veel meer bondgenoten, om daar toch iets meer beweging in te zetten. Maar ik snap dat we dat vanavond niet kunnen bereiken in een keer.

De voorzitter: Helder.

De heer Kooman: Precies. Maar goed, er is letterlijk al een voorkeursbeslissing van het kabinet geweest. En alle gemeenten ten zuiden van de Betuweroute hebben gepleit voor een multimodale Delta Rhine Corridor. En het is heel bewust door het Rijk gewoon geschrappt. In die zin denk ik dat we best kunnen lobbyen. Maar ik denk dat we ook voorlopig even tegen een muur aanlopen, een geld muur en noem het maar op. In die zin, ik vind ook dat het meeste wat onder de grond kan onder de grond zou moeten. Daar moet je voor pleiten. Maar dat is gewoon werk. En het wordt op korte termijn niet te verwachten dat dat succesvol zal zijn.

De voorzitter: Gaat u verder met uw presentatie, gezien de tijd.

De heer Kooman: Als ik kijk naar de consequenties, als je met vaste afstanden gaat werken rondom het basisnet, dan geef je virtueel het vervoer van gevaarlijke stoffen vrij. Er zit dan namelijk geen limiet meer in. Zeggen we gewoon, het is altijd 12 meter. De veiligheidszone is altijd 12 meter. Of daar 10 treinen langskomen of 50.000 treinen, dat maakt eigenlijk niet zoveel uit. Daar zijn wij niet heel blij mee. Wat er nog meer in zit? Waar we nu een gemeenschappelijk toetsingskader hebben in risico's en risicowaarderingen, dat verdwijnt gewoon. Je hebt dadelijk 3 afstanden en een veiligheidsafstand, onafhankelijk van de hoeveelheid vervoer. Dat maakt ook dat het Rijk niet meer aanspreekbaar is op het gebied van groepsrisico. De stelling ook in het spoorgoederenverhaal, het spoor is veilig. Met dat statement is eigenlijk iedere vorm van discussie over, hoe onveilig of veilig is het in de stad, verdwenen. Men zegt, het spoor is veilig. Dat maakt het niet erg fijn. En wij waren een bekend knelpunt in een basisnet. En de nieuwe wetgeving doet dat ... Per decreet verklaren we het veilig. En alle oude knelpunten zijn verdwenen. Daar zijn we het als lagere overheden absoluut niet mee eens. We zijn nu druk bezig met een gezamenlijke lobby, samen met koepels. IPO, VNG. We hebben een inspraakreactie op de laatste Kamerbrief geleverd. En ergens in april

komt er een ronde tafel met Tweede Kamerleden over toekomstige wetgeving. En daar spreken we als Dordrecht niet direct, maar via de koepels hebben wij onze invloed om onze punten te maken. Dat doen we trouwens ook weer niet alleen. Wij gaan samen met de Brabantse steden in overleg met de koepels hoe wij het beste de boodschap kunnen vertolken. Als je kijkt naar het toekomstbeeld spoorgoederen, dan is onze reactie primair, totaal niet ambitieus. Ook daar zie je een gelddiscussie door een beleidsdiscussie heen fietsen. Als het Rijk het heeft over het toekomstbeeld spoorgoederen, dan zeggen ze, er is geen geld. En ons antwoord altijd terug is, je maakt beleid voor de toekomst. En geld maakt niet het beleid, maar geld maakt wel het tempo waarin je het beleid kan uitvoeren.

De voorzitter: Ik ga eerst naar mijnheer Oostenrijk, als u het niet erg vindt? Mijnheer Oostenrijk.

De heer Oostenrijk: Voorzitter, gelet op dat laatste, betekent met zoveel woorden dat de variant Robellijn ten grave is gedragen, definitief?

De heer Kooman: Daar kom ik dadelijk even op terug.

De voorzitter: En mijnheer Van der Meer.

De heer Van der Meer: Ik begrijp uit een samenstel van dingen die u gezegd heeft dat in feite het Rijk het probleem van de veiligheid bij de gemeente over de schutting heeft gegooid. Dat doet het Rijk de laatste jaren wel vaker. Maar soms zit daar nog een potje met geld bij. Is dat in dit geval ook zo, of niet? Dank u wel.

De heer Kooman: Er zit absoluut geen potje met geld bij. Zo ervaren we het ook. En zo hebben we het ook letterlijk ingebracht bij de Tweede Kamer van, weet je, u parkeert de problemen gewoon bij ons op schoot en succes ermee. Ook het toekomstbeeld proberen wij nog te beïnvloeden via het Platform Spoorgoederenvervoer, waar in ieder geval Rik van der Linden in zit. En ook daarin werken we heel nauw samen met Brabant, omdat we gewoon in hetzelfde schuitje zitten. Komen we toch op die Dedicated Goederenlijn. Daar hebben we lang geleden al eens een keer op gestudeerd. Kwam de eerste keer voor in Robel. En voor het eerst hebben wij daar, was nog in opdracht van de Drechtsteden, onderzocht, past het überhaupt wel? Kan dat? Na Robel heb ik ooit een keer tegen het ministerie gezegd, leuk dat jullie een tunnel willen hebben. Ga maar alvast graven. Ik vind het wel interessant. En toen kregen we als antwoord terug, we hebben dat stippellijntje getekend, maar dat ding kan niet echt. En toen werden we toch wel uitgedaagd om dat voor de eerste keer uit te zoeken. Blijkt dat dat ding wel kan. En in 2020, 2021 hebben we dat onderzoek opnieuw herhaald. En letterlijk, waarom doen we het? Het belemmert ons toch ook wel weer in de stedelijke ontwikkeling, in alles wat we hier in de stad willen. En het is onveilig, tussen aanhalingstekens. Wat hebben we gedaan? We hebben de laatste studie drie zaken onderzocht. We hebben een tracé onderzocht, parallel aan de HSL. Een tracé door de Polder de Biesbosch. En het stedelijke tracé. Dat is eigenlijk het ophalen van de studie die we in 2008 ook een keer uitgevoerd hebben. Buitenom West was ook al in Robel een bijna kansloze optie, simpelweg omdat je aan de verkeerde kant Kijfhoek binnenkomt. Je komt in het noorden van Kijfhoek binnen. Je moet eigenlijk aan het zuiden binnenkomen. In Robel was er toen een enorme fly-over voorzien, ergens door het gebied tussen Dordrecht en Zwijndrecht in. En nu

hebben we gekeken, er is een tunnel in Barendrecht, de landtunnel. Maar als je in het noorden binnenkomt, dan moet je letterlijk kop gaan maken. En dat betekent van locomotief wisselen. De locomotief trekt een trein en komt aan de verkeerde kant, dan moet je hem loshaken, moet je over wisseltjes, moet je terugrijden, vasthaken en dan zo Kijfhoek oprijden. Dat vindt de spoorsector niet leuk. Het kost heel veel capaciteit op de Havenspoorlijn. Ga er niet voor lobbyen, want dan krijg je absoluut de handen niet voor elkaar. En Buitenvoort had een aantal nadelen. Had vooral voor Dordrecht heel veel nadelen. Het gaat één dwars door de polder. Wijken die niet belast zijn, die worden nu in een keer belast met een veiligheidsprobleem. Hetzelfde geldt in Sliedrecht. En er kwam nog bij dat je dan de Betuweroute op moet. De Sophiaspoortunnel is al een knelpunt. Dan ga je in een keer alles vanuit Antwerpen proberen door de Sophiaspoortunnel te proppen. Dat gaat ook eigenlijk technisch niet lukken. Eigenlijk blijven de stedelijke varianten over. Na veel studeren kwamen er eigenlijk drie conclusies uit het onderzoek. Wat ik net zei, de stedelijke variant is de meest waarschijnlijke en eigenlijk wel de beste variant. De varianten zijn verschrikkelijk duur. Zowel A16 in een keer ondertunnelen of een aparte spoortunnel maken. En qua kosten en baten lijken ze dan ook niet heel erg positief. En de laatste is, als wij dit willen, moeten we onze kansen afwachten tot het moment dat er zaken zijn waarbij we kunnen aanhaken. Hebben we gekeken, wat betekent dat? Als we naar de spoorwensen van de spoorgoederensector kijken, dan willen ze vooral een concurrerend netwerk. Ze willen flexibel het netwerk uitbouwen. Ze willen alle grensovergangen geschikt houden voor TEN-T-corridors.

En als je dan kijkt naar de wensen en de haalbaarheid van zo'n Dedicated Goederenlijn, zie je dat de spoorsector vooral Goederen Oost-Nederland wil hebben. Dat is ook de lijn waar echt 100 procent groei wordt verwacht. Zeer gewenst vinden ze de zuidtak van de Betuweroute. Die gaat in de toekomst eigenlijk niet zoveel voor Dordrecht betekenen. En ook niet voor Zwijndrecht. Gewenst een VeZA-boog en 3RX. Die zouden verlichting kunnen brengen, omdat treinen die ... De VeZA-boog is een boog tussen Vlissingen, in de richting van Antwerpen. Daarmee zou je een deel van het LPG transport door België zelf kunnen afleiden. En 3RX is het opwaarderen van de oude IJzeren Rijn. Als je dat doet, dan spelen wij alle Belgische treinen vrij van het Nederlandse net. Die rijden nu over de Brabantroute en soms over Weesp naar het noorden toe. Die spelen we dan vrij. Dat geeft dan in ieder geval verlichting. En opvallend is, Robel zit helemaal niet in dat ding, zit niet in het wensenpakket. En als je naar het eerste plaatje keek, dan zie je een heel dun pijltje tussen Rotterdam en Antwerpen. Er gaat ongeveer 2,9 miljoen ton lading van Rotterdam naar Antwerpen. In vergelijking met de 25, 26 miljoen ton over de Betuweroute. Dat maakt 10 procent. Er zijn wel andere kansen, want ook ProRail maakt analyses. Je ziet weer een plaatje van het goederennet. Je ziet een aantal driehoekjes staan. Dat zijn verwachte knelpunten voor na 2040. En een van die verwachte ... En je ziet okerkleurige pijltjes staan. Dat zijn de oplossingen die ProRail dan voorziet. Dan zie ik nog steeds de noordtak van de Betuweroute. Dat is richting Deventer. Je ziet de zuidtak van de Betuweroute. Dat zit in het oosten van het land, maar een oranje pijl naar beneden. Je ziet 3RX. Dat is de onderste oranje pijl. Maar je ziet ook in een keer een knelpunt ontstaan op de Brabantroute tussen Breda en Tilburg. En zie daar de oplossing voor ProRail voorzien is Robel. Het moment dat dat om de hoek komt kijken, dan is het ook het moment om gestel te staan van, wat willen we nu eigenlijk en hoe ziet zo'n tunnel er dan uit en hoe brengen we die tunnel erin? De oude Robel studie ging echt over verbeterd bestaand spoor. En dat betekende eigenlijk tussen Roosendaal en de

Moerdijkbrug dat alle dorpjes gebypast gaan worden door derden, door Robel. En die tunnel die toen voorzien is in de Drechtsteden, die moeten we dan gewoon op het vizier houden. En dat is ook, als het Rijk gaat investeren, wel gelijk het moment om te zeggen, wij willen er wat mee. Dit was denk ik helemaal het einde.

De voorzitter: Dank u wel. Er is nog een vraag van mijnheer Kuhlmann.

De heer Kuhlmann: Goed om de blik op de toekomst te hebben en daar plannen bij te hebben. Wat ik me nog even afvroeg, voor de positie van Dordrecht is, als je moet kiezen tussen de bestaande regelingen die er nu zijn, die Betuweroute en die Brabantroute, heeft natuurlijk de Betuweroute de voorkeur, want dan gaat het niet door Dordrecht, het goederenvervoer. Nou ben ik benieuwd, in beide routes, zowel de Betuweroute als de Brabantroute, gaat het vervoer door Zwijndrecht heen. Alleen niet op hetzelfde traject.

De heer Kooman: Volgens mij maakt het geen verschil. Alles wat van Rotterdam naar de Brabantroute rijdt, start in Kijfhoek, rijdt door Zwijndrecht, door Dordrecht. Daar zit geen verschil in.

De heer Kuhlmann: Voor de Brabantroute.

De heer Kooman: Richting de Brabantroute.

De heer Kuhlmann: Precies. Dat is me duidelijk. En vanuit de positie van Dordrecht is natuurlijk, alles wat over de Betuweroute gaat, heeft onze voorkeur, want dan gaat het niet door Dordrecht heen. Nu ben ik benieuwd hoe Zwijndrecht er eigenlijk in zit, omdat zowel de Betuweroute als de Brabantroute betekent goederenvervoer door Zwijndrecht, alleen niet via exact hetzelfde traject. Ik ben benieuwd, zijn de belangen van Zwijndrecht op dat vlak vergelijkbaar met Dordrecht? Heeft ook Zwijndrecht een voorkeur voor die Betuweroute?

De heer Kooman: Ik kan niet voor Zwijndrecht spreken, als Dordtse beleidsmedewerker. Maar als je van Kijfhoek vertrekt, dan ga je via een onderdoorgang richting de tunnel van de Betuweroute en hij verdwijnt gewoon onder de grond. Oneerbiedig gezegd zeg ik altijd, het Rijk moet die tunnel beveiligen. Als er wat in die tunnel gebeurt, dan is het heel sneu voor de machinist, maar de gevolgen zijn vrij beperkt. Behalve dat die dagen zal branden en misschien tien jaar niet meer te gebruiken is, die tunnel.

De voorzitter: Ik denk dat dat wel voldoende is. Misschien dat mijnheer Loos daar nog wat aan toe wil voegen, want die stak ook zijn vinger op.

De heer F. Loos: Dat klopt, wat gezegd wordt. De Betuweroute is de beste oplossing voor alles, want dan komt het niet door de stad heen, waar wij er wel dan last van hebben, omdat het dan over de brug gaat. Alles wat gelijk linksaf kan naar Duitsland toe, helemaal prima. En als we kunnen voorkomen dat er spullen vanuit het zuiden naartoe komen of naar het zuiden weggaan, wat dat betreft, staan we aan dezelfde kant. Ik had nog wel een vraag. Want er wordt heel veel gesproken over woningbouw. Wat zijn de mogelijkheden, want dat was ook een van de vragen die we in die voorbereidingscommissie hadden, qua woningbouw als dat vervoer van gevaarlijke

stoffen onder de grond gaat? Wat kunnen we dan in Zwijndrecht en wat kunnen we dan in Dordrecht? Want volgens mij is dat ook een middel c.q. een breekpunt om de discussie goed op gang te brengen. Want het Rijk en wij willen heel graag heel veel woningen.

De heer Kooman: Op voorhand zeggen, er kan zoveel procent mee, is heel erg lastig. In principe ben je van de risicobronnen af. Aan de andere kant, een tunnel vergt ruimte. En ook rondom een tunnel kun je eigenlijk niet heel veel bouwen. Of kun je wel bouwen, maar aangepast bouwen. Je hebt ruimte nodig. En als ik naar het Maasterras kijk, en dan kijk ik toch even naar de Dordtse kant, dan zie je dat wij het beoogde programma in ieder geval uitgelegd konden krijgen door gebruik te maken van de ruimte en een deel gewoon toch vrij te houden. Als die tunnel er zou liggen, dan heb je misschien aan een kant meer ruimte nodig voor de tunnel, aan de andere kant kun je wat meer oprukken, maar uiteindelijk loop je ook tegen je geluidsgrenzen aan, tegen trillingsgrenzen aan en dat soort zaken. Er zijn veel meer factoren rondom een spoor die bepalend zijn. Maar het biedt je meer mogelijkheden om dat planologisch in te pakken. Je kunt een beter ontwerp maken en dan kunnen er waarschijnlijk ook meer wonen.

De heer F. Loos: Maar zouden we dat eens kunnen gaan kwantificeren, hoeveel woningen kunnen we bouwen in Zwijndrecht, hoeveel woningen kunnen we bouwen in Dordrecht als dat ding onder een tunnel zit? En dan missen we misschien een paar honderd of duizend woningen op het Maasterras. Maar wat betekent dat, wat kunnen we dan in de stad, ook voor de veiligheid van onze inwoners vandaag, met de aantallen die we noemen en treinen met waterstof of nog erger ammoniak die er dan als drager voor gezien wordt die door de stad heen komen? Ik zou graag een keer, en ik hoop dat de mensen uit Dordrecht dat ook ondersteunen, eens een studie willen zien, wat betekent dat planologisch aan woningen als wij dat goederenspoor niet meer over de huidige rails hebben lopen?

De voorzitter: Is een boeiende vraag, denk ik, maar het antwoord daarop komt vanavond nog niet, denk ik.

De heer F. Loos: Kunnen wij dan vanavond consensus vinden met onze Dordtse collega's, dat we dit onderzoek gewoon een keer op tafel willen hebben, zodat we weten, waar hebben we het over en hoe kunnen we die lobby richting het Rijk, middels het feit dat wij volgens mij heel veel kunnen op het gebied van woningbouw, gaan ondersteunen. En is die berekening, die dan net op het scherm komt te staan, nog steeds zo negatief als dat hij in 2000 ... Eerder toen de studie gemaakt was, is die nog steeds zo negatief?

De heer Kooman: Hij zal iets positiever worden, maar 5 tot 10 miljard euro is heel veel geld. En ik maak soms een gedachtesprongetje in de zin van, wat betekent dat als ik 10.000 huizen extra kon bouwen? Dan kost het nog steeds een miljoen per huis. Ook daarin zie je meer bouwen.

De heer F. Loos: Maar de BV Nederland heeft een probleem. Ze kunnen niet zomaar 10.000 huizen bouwen. En wij kunnen dat mogelijk wel, als dat ding van die rails af is.

De voorzitter: In ieder geval is duidelijk wat u beoogt. Wie weet komt dit nog eens een keertje terug op de agenda. Maar vooralsnog lijkt het me dat de gemiddelde woningprijs

gelukkig nog iets onder die miljoen zit. Ik vrees dat het nog niet gaat gebeuren. Bij gebrek aan een hamer ga ik het stokje overgeven aan mijn buurman Na de heer Kooman hartelijk bedankt te hebben voor zijn presentatie. En de heer Kraak uitgenodigd te hebben om hem op te volgen.

De voorzitter (uit Zwijndrecht): Dank u wel. Het tweede onderwerp wat wij hebben is natuurlijk best interessant, omdat er gesproken wordt over Zwijndrechtse brug en Dordtse brug. Ik spreek liever over Stadsbrug. Dat is wat neutraler. Gaat over de verkeersstromen Dordrecht en Zwijndrecht. En de presentatie wordt klaargezet. Ik kijk ook even, mag ook gewoon tussendoor vragen gesteld worden?

De heer Kraak: Liever niet.

De voorzitter (uit Zwijndrecht): Dat betekent dat u uw best moet doen om eventjes uw vragen keurig op te houden en dan aan het eind gaan we daarmee aan de slag. Gaat uw gang.

De heer Kraak: Dank u wel. Verduidelijkende vragen kan natuurlijk altijd, als iets echt onduidelijk is. Maar inhoudelijk graag achteraf. Mijn naam is Robert Kraak. Ik ben Adviseur Verkeer bij de gemeente Dordrecht. Eerder is in Zwijndrecht een presentatie gegeven over verkeersstromen. En ons is gevraagd om dat nu ook voor de Dordtse kant te doen. En deze presentatie gaat over de verkeersstromen tussen Dordrecht en Zwijndrecht. De presentatie gaat in op ... Even korte uitleg van het verkeersmodel. Dat is best een technisch verhaal, maar dat ga ik proberen heel kort te doen. Dan laten we even zien wat ons beeld is van de verkeersstromen anno nu, 2025. Dan maken we een doorkijkje naar 2040. En daar hebben we wat varianten op. Namelijk ook 2040 met maatregelen uit het Mobiliteitsplan Dordrecht 2040. Dan even een doorkijk naar, hoe ziet het eruit met een autovrije Verkeersbrug? En er zijn ook onderzoeken uitgevoerd door Rijkswaterstaat. En daar willen we ook iets van laten zien van, wat gaat er gebeuren als de Drechtunnel dicht is bij onderhoud? En wat als de Verkeersbrug, zo noem ik hem dan eventjes ook, eruit gaat? En dan zien we wat dat betekent voor de doorstroming. Het verkeersmodel is een vereenvoudigde weergave van de werkelijkheid. Daarom heet het ook een model. De term bent u vast weleens tegengekomen. In Dordrecht hebben we het Mobiliteitsplan vastgesteld. In Zwijndrecht het GVVP. Dat is allemaal op basis van zo'n model. En het model waar we straks naar gaan kijken, heeft als basisjaar 2022. Dat betekent dat daar de gegevens in zitten, de verkeersstellingen uit dat jaar. En op basis daarvan kun je een doorkijkje gaan maken naar de toekomst. Dat model is gevuld met gegevens en prognoses en berekent verkeersintensiteit. Want daar hebben we het hier over. En daarmee kunnen we voorspellingen maken voor het lokale wegennet. Maar de ontwikkelingen op het hoofdwegennet zitten daar wel in. En dan gaat het vooral om lokale ontwikkelingen waar besluiten voor zijn genomen. Dan kun je denken aan een vastgesteld bestemmingsplan of ook het Mobiliteitsplan, zoals dat nu in Dordrecht voorligt. En ruimtelijke ontwikkelingen zijn daar ook in opgenomen, omdat dat ook bepaalt waar mensen gaan wonen, mensen gaan werken en soms ook hoe wegen gaan lopen. We komen straks ook een term tegen selected link. Dat is een technische term vanuit het verkeersmodel. We kunnen in dat model een weg aanklikken, selecteren. En een weggetje in een ... Of een stukje weg in een verkeersmodel noem je een link. Vandaar dat die term selected link is gekozen. En daarmee kun je eigenlijk zien hoeveel verkeer op dat weggetje, op dat linkje, wat daar de herkomst en bestemmingen heeft.

Dan krijgen we wat meer gevoel bij, is dat doorgaand verkeer of is dat bestemmingsverkeer? Het eerste plaatje. Het is even oriënteren misschien de eerste keer, maar de rest van de plaatjes lijken hierop. De rivier is goed zichtbaar. Ik hoop dat iedereen een beetje ziet waar alles loopt, ongetwijfeld herkennen. Dit beeld is anno nu, 2025, maar is gebaseerd op de tellingen van 2022. En het model heeft daar, met alle prognoses en ontwikkelingen die nu bekend zijn en vastgesteld zijn, doorgererekend. En dan krijg je dit plaatje. Ik ben verkeerskundige. Ik vind het een heel mooi plaatje. Maar ik kan me ook voorstellen dat het vragen oproept. We zien kleuren en verschillende diktes. De kleuren zeggen niet zoveel. Wel als je kijkt naar de legenda. Maar het is niet zo dat groen goed is en rood slecht.

Maar je ziet wel dat rood een wat hoger aantal aangeeft dan de wat lichtere kleuren. Maar vooral ook de dikte van de weg op dat moment geeft aan hoe druk het daar wordt. En als we even kijken naar wat getallen, dan zien we dat in 2025 door de Drechtunnel, over de A16, circa 160.000 voertuigen rijden. Dat is die hele dikke grijze lijn die u ziet. Over de brug zien we in 2 richtingen bijna 16.000 voertuigen. We kunnen uit het model tegenwoordig ook fiets en openbaar vervoer gegevens halen. En ook voorspellingen daarop. En we zien dat er nu over de Stadsbrug een dikke 4.000 fietsers iedere dag overheen fietsen. En wat betreft openbaar vervoer, en dan gaat het vooral om busreizigers in dit geval, gaat het om 1.700 passagiers per dag, per etmaal. Dit beeld kunnen we ook even aanklikken. Die selected links, zoals ik dat net vertelde. En dan kun je zien ... En we hebben hier even aangeklikt op de Stadsbrug. En ik weet niet of het op het grote scherm ook goed te zien is? Ja, zelfs beter als op het kleine plaatje. Daar zie je ook weer aan de verschillende kanten of aan de twee kanten van de rivier, de Zwijndrechtse kant en de Dordrechtse kant, waar verkeer vandaan komt en naartoe gaat. En in Dordrecht zie je dan dat het verkeer wat op de Stadsbrug rijdt vooral door Krispijn en de binnenstad rijdt en ook richting Sterrenburg en Stadspolders. En aan de Zwijndrechtse kant zie je dat het vooral ook verkeer is richting en van en naar de A16. En ook over de Groote Lindt en langs de Ringdijk en het Centrum. En dit plaatje is wat er nu is. Maar het is natuurlijk vooral interessant om te zien wat er gaat gebeuren in de toekomst. Het volgende plaatje is het beeld van 2040. In het model van 2040 zijn allerlei wijzigingen al opgenomen. In dit model zitten ook de plannen van Zwijndrecht, die eerder in Zwijndrecht getoond zijn. Alle maatregelen van het Dordtse Fietsprogramma tot 2027 zit hierin. De realisatie van het Verkeersstructuurplan Spuiboulevard, inclusief de knip op de Spuiboulevard. Verbinding tussen Laan van Londen en Admiraal de Ruyterweg, ook een belangrijke ingreep. En dan zitten de woningbouwplannen, inclusief het Maasterras erin. In dit plan of in dit model is ook opgenomen gereguleerd parkeren in het Maasterras en in de binnenstad, zoals dat nu ook al is. En de brug naar Zwijndrecht of de brug van Zwijndrecht, daar wil ik dan even vanaf zijn, de Stadsbrug, is in dit plan verlegd. Dat is het blauwe vierkantje wat u kunt zien. En de snelheid is nog wel 50. Want er zijn ook varianten met een andere snelheid. Als we dan kijken naar de verkeersaantallen, dan zien we dat het op de A16 een stuk drukker wordt in 2040. Daar komen ruim 25.000 voertuigbewegingen per dag bij. We zien dat het op de brug rustiger wordt. Dat komt door de plannen die er al zijn, maar ook door het verleggen waarschijnlijk. Een afname van ongeveer 5.000 auto's. En de fietsers en het ov blijft ongeveer gelijk. Daar zit wel wat verschil in, maar in een model kan je niet heel precies achter de komma rekenen. Daar zien we niet veel verschil. Als we dan weer voor dat jaar, het toekomstjaar 2040, een selected link maken van de brug, dan zien we eigenlijk

dat aan de Dordtse kant de routes door de stad minder gebruikt worden en dat in Zwijndrecht met name de Ringdijk niet meer oplicht. Dat is eigenlijk het grootste verschil wat je uit dit plaatje kan halen. Er is natuurlijk nog veel meer te zien, maar op hoofdlijnen is dit wat we zien als we naar 2040 kijken. We hebben ook een modelvariant waarin we naar 2040 kijken, maar waarbij we alle onderdelen van het Mobiliteitsplan Dordrecht hebben doorgevoerd. Dat is ook een heel lijstje wat er dan extra nog in zit ten opzichte van de standaard 2040 variant. En dat zijn zaken, zoals een sprinter Station Leerpark, uitbreiding van parkeerregulering. Niet alleen in Maassteras, maar ook het gebied daaromheen en ook rondom het Leerpark.

Opgenomen is ook verhoging van parkeertarieven in de binnenstad. In het andere plaatje zaten de fietsplannen tot 2027. Hier zitten ook de plannen na 2027 in. De grootste ingreep is dan ook de Metropolitane Fietsroute Rotterdam-Dordrecht. De Stadsbrug is dan geen 50 meer, maar 30 Dat is ook een groot verschil. 30 kilometer per uur in alle wijken. Een knip autoverkeer Zuidendijk en een knip autoverkeer Krispijntunnel. En als we dat dan doorrekenen of eigenlijk het model wat door laten rekenen, dan zien we dat er op de A16 een hele kleine afname is, maar dat is eigenlijk nihil. Op de brug zien we wel een afname van 2.500 motorvoertuigen. En dat is dan een afname ten opzichte van 2040. Je kan ook zeggen, het is een minder grote groei ten opzichte van nu. Op de brug zien we ook veel meer fietsers. Ruim 3.000 fietsers meer. Dat is echt een groot verschil. En het openbaar vervoer over de brug neemt lichtjes af. Het meest opvallende vinden wij die toename van de fiets. En we denken dat dat echt komt door de Metropolitane Fietsroute. En ook voor deze variant kunnen we weer een selected link maken. En eigenlijk zien we dan vrij snel, vergeleken met de andere plaatjes, dat in beide gemeentes vooral het verkeer van en naar de bruggen afneemt. En eigenlijk zou je dan als conclusie kunnen trekken, als je als Zwijndrecht je GVVP uitvoert en als Dordrecht je Mobiliteitsplan, dan doe je echt iets met dat niet-bestemmingsverkeer. Wij als verkeerskundigen zeggen, dan doen we het goed, als we dat allemaal uitvoeren. Dan hebben we een doorkijkje naar het beeld van 2040, waarbij mogelijk de Verkeersbrug autovrij is. We zien dan vooral een toename op de A16, 4 procent. Dat lijkt weinig, maar dat gaat dan toch om 8.000 motorvoertuigen extra. En we zien dat fiets en openbaar vervoer, in ieder geval modelmatig dan, ongeveer gelijk blijft. Dat maakt eigenlijk weinig verschil of er wel of geen auto's over de brug gaan. En we hebben van dit plaatje ook nog even een verschilplot. Dat is ook een technische term. Maar dat laat eigenlijk zien, wat als je 2040 met mobiliteitsmaatregelen vergelijkt met een autovrije brug. En dan gaan die kleurtjes in het plaatje wat u nu ziet wel van betekenis zijn. Groen betekent afname. Rood betekent toename. Wat er opvalt, is dat we een toename zien, weliswaar relatief klein, op de A16. We zien dat aan de Dordtse kant het verkeer op de Laan der VN toeneemt, maar op de Brouwersdijk bijvoorbeeld weer afneemt. Het verkeer door de wijk wordt minder. Aan de Zwijndrechtse kant zien we toename op de Pieter Zeemanstraat en de Karel Doormanlaan. En juist weer een afname op die Surinamestraat. Dat zijn de belangrijkste conclusies die we uit dit plaatje trekken. Dit was eigenlijk het lokale verhaal, het Dordtse, Zwijndrechtse verhaal. Maar we hebben ook plaatjes en studies gezien van Rijkswaterstaat. Die hebben namelijk doorgerekend hoe het er in de zomer van 2029 uit gaat zien als de Drechtunnel onderhoud gaat krijgen. Er zijn nog heel veel varianten in afsluiten van tunnelbuizen, volledig afsluiten. En dat weten wij ook nog niet precies wat het gaat worden. Daar wordt nog op gestudeerd. Maar we willen wel wat plaatjes even laten zien. Ik laat straks ook een

plaatje zien van de brug. Wat belangrijk is, wat we wel weten, is dat de tunnel en de brug gelukkig niet gelijktijdig gaan, want dan zouden we natuurlijk echt een groot probleem hebben. Je zou kunnen zeggen, doe het wel. De kleuren op deze plaatjes zijn anders dan uit de verkeersmodellen die we net ... Want dit komt uit een dynamisch model. Dit zijn eigenlijk filmpjes en dit zijn stils uit die filmpjes. Hier is groen echt wel, het stroomt door. Geel is, het stroomt minder door. Oranje nog minder goed. En de echt donkere kleur, daar staat het gewoon echt vast.

En je ziet wel duidelijk op deze plaatjes dat het bij een ochtendspits bij volledige afsluiting, dat is het rechtse plaatje, dat dat echt een vervelend scenario gaat worden. En in deze plaatjes zit al dat door de slechte doorstroming zelfs 15 procent verkeer gewoon afneemt, omdat mensen zeggen, ik ga het niet doen. Als dat verkeer er ook nog zou zijn, zou het nog drukker worden. Wij zien dit echt als een waarschuwing wat er op ons af gaat komen. Dit is het beeld wat Rijkswaterstaat laat zien als er gewerkt gaat worden aan de Verkeersbrug. De Verkeersbrug gaat 36 maanden aan gewerkt worden. En dan is het afgesloten voor wegverkeer, maar fietsen en spoed, en wandelen gelukkig ook, dat kan gelukkig wel. Maar 6 maanden daarvan is hij wel echt volledig afgesloten. En op deze plaatjes zien we eigenlijk, we kunnen hier heel lang naar kijken en heel diep op ingaan, ook gewoon dat we echt met zijn allen gesteld moeten staan. En dat het erg lastig gaat worden in die periode. Dit was mijn verhaal. Nu een lege sheet. Die is bestemd voor de vragen.

De voorzitter (uit Zwijndrecht): Dank u wel, mijnheer Kraak. Ik denk dat er nog wel wat leeft. Mijnheer Loos.

De heer F. Loos: Vooral dat laatste plaatje. Want dat laat ook zien wat er gebeurt als de brug niet meer gebruikt wordt voor wegverkeer. Chaos alom.

De heer Kraak: Dit is natuurlijk wel het plaatje anno ... Als we dan in de verkeersmodellen een vergelijking ... Moeten we deze vergelijken met 2025. Zonder de mobiliteitsmaatregelen en zonder het volledige GVVP van Zwijndrecht.

De heer F. Loos: Nou was daarvoor wel de basis 2022. En is het handig om een coronajaar als basisjaar te hebben?

De heer Kraak: Dat is een goede vraag. Ons is verteld dat dat representatief genoeg is geweest om wel een model te bouwen, want anders hadden we ook een jaar moeten wachten. Hoe dat exact zit technisch, weet ik niet. Voor mij is het model een instrument. En ik ben niet achter de schermen betrokken.

De heer F. Loos: Maar goed, dan zou je toch ook nu even kunnen toetsen met de gegevens van 2024?

De heer Kraak: Ja, klopt. Dat is heel goed dat u dat aangeeft. Dat had ik in het begin ook eigenlijk willen vertellen. Je blijft niet oneindig rekenen met het basisjaar. Om de paar jaar ga je tellen. Komend jaar gaan we dat doen. Dan worden er 600 locaties geteld. Dan wordt het model weer gekalibreerd. En zo probeer je dat model iedere keer te laten leren van, kijk, nu ziet het er zo uit. En dan kijken wij ook weleens van, had het model het aan het goede eind of niet? En meestal zit het goed, maar soms zie je ook gekke dingen.

De voorzitter (uit Zwijndrecht): Mijnheer Van der Meer, u had een vraag. En dan mijnheer Florusse.

De heer Van der Meer: Bedankt voor de presentatie. Geeft een mooi beeld. Mijn belangrijkste onzekerheid is, wat zit er nu eigenlijk voor veronderstellingen in dat model? U rekent uit, als er een weg bijkomt of een weg afgesloten wordt, dan gaat het verkeersgedrag veranderen. Maar waar is dat ... Wat zijn die veronderstellingen? Hoeveel mensen gaan er dan minder over die brug, als die van 50 naar 30 kilometer snelheid? Wat voor veronderstellingen zitten daaronder?

De heer Kraak: Ik kan die vraag zelf niet beantwoorden, want dat zou een heel technisch antwoord zijn wat er allemaal achter de schermen in het model zit. Dit zijn modellen die wel al jaren gebruikt worden en die ook getoetst worden. En waarin wordt gezien, ze hebben het voor een heel groot deel aan het goede eind. Wat er exact achter zit, ik weet niet of jij daar nog meer over kan zeggen, Karin?

Mevrouw Dekker: Ik kan een poging maken. Je ziet op een gegeven moment dat het modelmatig om gaat slaan als er veel vertraging op een weg gaat zitten. Dan zie je dat inderdaad het verkeer, wat je in de praktijk ook doet, andere routes gaat nemen. Dat doet een model ook. Als die ziet inderdaad, het stroopt op, dan kiest het model ook een andere route. Dat gebeurt er ook modelmatig.

De heer Van der Meer: En dat komt overeen met wat er in de praktijk gebeurt?

Mevrouw Dekker: Dat moet inderdaad grofweg overeenkomen met wat er in de praktijk gebeurt.

De heer Van der Meer: Want het gaat hier om een voorspelling natuurlijk, waarbij je veronderstelt hoe mensen gaan reageren op bijvoorbeeld die mobiliteitsplannen en hoe ze gaan reageren op betere fietsroutes, enzovoort.

Mevrouw Dekker: Daarom moet er in een model ook ...

De heer Van der Meer: Daar zit een onzekerheid in, per definitie.

Mevrouw Dekker: Uiteraard. Het is doorrekenen inderdaad. Het gaat erom inderdaad welke input je erin verwerkt. Dat is onder andere ook hoe kruispunten, rotondes et cetera ... Dat moet er ook allemaal goed in zitten, omdat dat natuurlijk ook effect heeft op een doorstroming van wegen.

De voorzitter (uit Zwijndrecht): Het zit altijd in je gedrag. Mijnheer Florusse, want anders dan blijft het ... En dan heb ik mijnheer Gündogdu zo meteen nog.

De heer Florusse: Dank u wel, voorzitter. Ook dank aan collega Loos, die al een paar belangrijke vragen gesteld heeft, die ik ook al had. In aanvulling daarop, in hoeverre zijn de verschillende planologische ontwikkelingen, die bijvoorbeeld in Zwijndrecht spelen, al meegenomen in dit model? Want er wordt net het een en ander gezegd over de Ringdijk. Maar goed, we gaan daar natuurlijk een heel mooi project Noordoevers bouwen. Dat heeft wel een impact daarop.

De heer Kraak: Ik weet dat in het model de aanpassingen vanuit het gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan zitten. En hoever daar de sociaal geografische in zitten, weet ik niet. Maar ik zie iemand ... Die zitten er allemaal in. Dank u, collega.

De voorzitter (uit Zwijndrecht): Mijnheer Gündogdu.

De heer Gündogdu: Voorzitter, dank u wel. Ik heb een tweetal vragen. Met het eerste te beginnen. Heeft u of gaat u ook nog een onderzoek doen wat het effect is van bijvoorbeeld de inrichting van de Zwijndrechtse of de Dordtse brug, als we het hebben over 30 kilometer snelheid en wellicht tweede variant volledig de brug sluiten? En met name de economische impact voor de bedrijvigheid. Wat voor extra financiële consequenties heeft dat economisch voor onze regio, voor onze beide steden? Ben ik wel benieuwd naar. En mijn tweede vraag is, nu laat dit een beeld zien naar 2029 toe. Mochten wij het bestemmingsplan Maasterras vaststellen, dat betekent nogal ook wat voor druk in dat gebied. En hoe zou dan de rechterkaart eruitzien, mocht het zover zijn, of dat nog verder donkerroder wordt of zo blijft?

De heer Kraak: De eerste vraag is een hele logische vraag. Maar dat is een vraag die wat breder gaat dan hoe een verkeerskundige daarnaar kijkt. Want er zitten sociaal, geografische en economische gegevens in het model. Die gaat dan rekenen. En daar komen intensiteiten uit. Het zou mogelijk moeten zijn dat het ook andersom werkt. Dat als je ziet, minder verkeer of juist drukker, hoe zou dat dan aan die economisch en sociaal geografische kant gaan? Maar dat gaat mijn kennis echt te boven. En zo heb ik zelf het afgelopen jaar eigenlijk het verkeersmodel ook nog nooit gebruikt. Maar ongetwijfeld kun je met die gegevens die eruit komen wel een studie laten uitvoeren. Ik denk dat dat geen verkeersstudie dan is, maar een economische studie. En de tweede vraag ging over het Maasterras. Als dat er allemaal in zit, hoe dit plaatje er dan uit zou zien? Maasterras zit nu voor een deel, volgens mij, in de plaatjes die we net hebben laten zien, maar niet helemaal.

Mevrouw Dekker: Voor het Maasterras is natuurlijk het Ontwerpbestemmingsplan. Daar zitten ook verkeersstudies achter. En dat zie je in die onderzoeken die voor het Maasterras zijn gedaan. Die zijn online ook te vinden, die verkeersstudie en de OER, et cetera. In combinatie met het onderhoud? Ten tijde van het ... Je bedoelt echt ... Die studies zijn nog niet gedaan. Dat is van een andere orde inderdaad.

De voorzitter (uit Zwijndrecht): Mijnheer Oostenrijk.

De heer Oostenrijk: Korte vraag ter verduidelijking, voorzitter. We hebben verschillende benamingen voor bruggen. We hebben de Zwijndrechtse, de Dordtse brug, de Stadsbrug. Wat is nu de Verkeersbrug?

De heer Kraak: Dat is dezelfde brug. Het is de brug met vele namen, met vele zuchten.

De heer Oostenrijk: Het zou helpen dat er eenduidigheid in komt. Een hele andere is, ik weet niet meer precies wat het totale effect is, de Papendrechtsebrug gaat er ook nog

uit. Dat lijkt hier niets mee te maken, maar toch wel. Is dat effect ergens ook nog meegenomen?

De heer Kraak: Dat zou een studie van Rijkswaterstaat moeten zijn, als dat gaat gebeuren. Ik weet niet of dat hierin zit, want ik ken die studie niet van buiten. We hebben de plaatjes gekregen om te laten zien.

De heer Oostenrijk: Maar kan die worden toegevoegd, want vanuit Dordt moet je via de A16 richting Gorinchem.

De heer Kraak: Nu is gevraagd voor de plaatjes tussen Zwijndrecht en Dordrecht. En dit heeft natuurlijk wel ook invloed tot op die stromen. Ik ga er stiekem een beetje vanuit dat die werkzaamheden in ieder geval niet tegelijk plaatsvinden. Is dat wel zo, dan ...

De voorzitter (uit Zwijndrecht): Mijnheer Oostenrijk. De Kop van 't Land, daar kunt u met het veer over.

De heer Oostenrijk: Dat snap ik. Maar kunt u dat toch wel nagaan?

De heer Kraak: Dat is een vraag die we volgens mij op kunnen schrijven en kijken wat we daarop kunnen.

De voorzitter (uit Zwijndrecht): Mijnheer Kuhlmann.

De heer Kuhlmann: Dank u, voorzitter. Waar het gaat om de Zwijndrechtse brug, de Dordtse brug, de Stadsbrug, dan is dat natuurlijk een heel mooie brug waar heel veel mensen gebruik van maken en een prachtige verbinding is, ook met de auto natuurlijk. En als je die kwijt zou raken, althans als er geen autoverkeer overheen gaat, dan heeft dat ... Dat kunnen we in de plaatjes zien, dat heeft natuurlijk ook wel negatieve consequenties. Zoiets doe je natuurlijk niet zonder meer. En dat is mijn vraag. Kunt u me nog even meenemen, wat zijn eigenlijk de voordelen die daar dan tegenover staan? Ik kan me er eentje bedenken, dat voor toekomstige bewoners van het Maasterras, op het moment dat daar minder autoverkeer is, dan is het iets prettiger wonen. Maar behalve dat, zijn er nog andere dingen waarvan u zegt, dat zou een reden kunnen zijn om mogelijk die kant op te bewegen?

Mevrouw Dekker: Nu ga ik eigenlijk een beetje op de stoel van het Maasterras-project zitten. Maar met name vanuit het Maasterras gekeken, net wat u eigenlijk zegt, dat geeft met name een groot effect op geluid en wat je wel en niet kan ontwikkelen in het gebied Maasterras.

De voorzitter (uit Zwijndrecht): Ik kijk nog even rond. Mevrouw De Beun.

Mevrouw De Beun: Dank u wel, voorzitter. Ik heb het net opgezocht. Het is de Verkeersbrug Dordrecht, al sinds 1939.

De voorzitter (uit Zwijndrecht): Daar heeft u antwoord. Het is inderdaad, de Golf van Mexico wordt hier gezegd. Het is interessant om de benaming te veranderen. Ik kijk. Mijnheer Venderbos-Lambinon.

De heer Venderbos-Lambinon: Voorzitter, dank. Ik heb even nagekeken over de werkzaamheden op de brug op de N3. 2024-2025 voorbereiding. 2026-2027 uitvoer. De brug zal in dat jaar buiten werking zijn.

De voorzitter (uit Zwijndrecht): Dan kan dat meteen meegenomen worden. Mevrouw Van der Linden.

Mevrouw Van der Linden: Dank u, voorzitter. Ik denk eerder een opmerking dan een vraag. Maar zoals ik net hoorde, dan moet het algemeen belang eigenlijk wijken voor project Maasterras. Dat vind ik nog wel een dingetje. Maar dat is verder politiek. Maar het Maasterras wordt ook genoemd. Dan denk ik, weet je, je moet goede afwegingen maken, want dit is een heftige en grote beslissing die we met elkaar te maken hebben.

De voorzitter (uit Zwijndrecht): Mijnheer Spanjersberg.

De heer Spanjersberg: Dank u wel, voorzitter. Als ik alle plaatjes goed bekeken heb, dan zie ik dat er een afname wordt van de auto's op de brug. En dat levert met name een toename op de A16 op in de tunnel. Ik zie eigenlijk geen duidelijke meerwaarde van het openbaar vervoer. Daar wordt niet duidelijk meer gebruik van gemaakt, zoals ik het zie. Maakt u dan gebruik van de huidige situatie openbaar vervoer of wordt er nog een strategische positie genomen met eventueel verbetering van het openbaar vervoer?

De heer Kraak: Deze plaatjes laten alleen de busreizigers zien. Trein nog niet. Want we verwachten dat daar wel iets in zou veranderen, zeker omdat A16 natuurlijk ook wat langere afstanden kan overbruggen. Het model rekent met wat we nu weten. En dat laat deze voorspellingen zien. En daar zien we dat die invloed niet zo heel groot is. Maar of daar het model ... En we hebben nu nog niet zo heel lang een multimodaal model, zoals dat heet. We zijn daar nog mee aan het kijken. En het bewijzen, wat we net zeiden van, tellingen laten zien dat het model goed zit, moet voor openbaar vervoer nog wel ook blijken. Andere gemeentes werken er al langer mee. Dat gaat goed. Maar voor hier zijn we aan het testen. Of testen? Dat niet, maar moeten we het gaan zien.

De voorzitter (uit Zwijndrecht): Dank u wel. Ik kijk nog even een keer rond. Ik zie mijnheer Oostenrijk

De heer Oostenrijk: Voorzitter, omdat we het toch over openbaar vervoer hebben. Wat is daar nu het effect van de waterbus? Want dat is ook openbaar vervoer.

De heer Kraak: U wil weten, welke modaliteiten zijn allemaal meegenomen?

De heer Oostenrijk: Ja, als het ov over de brug 1.600 stuks Dan is het relevant om te weten of het waterbusvervoer van Zwijndrecht naar Dordt, want daar hebben we het dan over, relevant is of niet, in dit geval?

De heer Kraak: Dat is lastig om te berekenen met een verkeersmodel wat met wegverkeer rekening houdt. Want het model, werd net al technisch gevraagd, hoe werkt dat dan? Dat werkt met weerstanden. En hoe langzamer je rijdt, hoe hoger die weerstand. En dat is op water heel moeilijk. Dat zit nu niet in dit model.

De heer Oostenrijk: Maar voorzitter, de vervoersstromen zijn bekend. Ik bedoel, het is een kwestie van opvragen hoeveel mensen er heen en weer gaan.

De heer Kraak: Klopt. Alleen het model kan daar op dit moment niet mee rekenen.

De heer Oostenrijk: Dat snap ik niet. De waterbus weet hoeveel passagiers er per jaar heen en weer gaan. Heb je daar dan een model voor nodig?

De heer Kraak: Maar kijk, als je dan wil zien, wat doet het afsluiten van een brug? Hoeveel mensen gaan er dan meer met die waterbus? Kijk, dat model rekent met die weerstanden en met wegen. En dan zou je er waterwegen in moeten tekenen. Maar dat is nu niet opgenomen in modellen. Ik heb dat ook niet eerder gezien dat dat gebeurt. Maar ik snap de vraag wel goed, want dat is natuurlijk wel een modaliteit die gebruikt kan worden. En als je daarop intensiveert, kan dat ook iets oplossen. Maar dat zit niet in deze voorspellingen.

De voorzitter (uit Zwijndrecht): Helaas. De modaliteiten, zoals spoor en water, zijn niet opgenomen. Ik kijk nog een keer rond of er nog vragen leven op dit onderwerp. Ik zie daar geen directe reactie op. Mijnheer Struijk, ik geef het even weer terug aan u.

De voorzitter: Dank u wel. Dan denk ik dat we ongeveer toe zijn aan een afronding. We hebben twee presentaties gehad. Er is behoorlijk wat informatie over u heen gekomen. En zijn heel wat vragen gesteld. En ook op bijna alle vragen zijn antwoorden gekomen. Soms zelfs met behulp van een raadslid, mijnheer Venderbos, heel goed. Ik denk dat we kunnen afronden. Ik dank ook mijnheer Kraak en zijn assistente voor de presentatie en de beantwoording van de vragen. Ik dank de commissieleden, de raadsleden voor hun inbreng. Ik ga in het bijzonder de heer Loos bedanken, want die gaat nog een vraag stellen. We mogen nog even blijven zitten. Mijnheer Loos.

De heer F. Loos: Het is een vraag richting uw griffier of griffie, of wij een link toegestuurd zouden kunnen krijgen voor de vergadering van de 11e, want die is op dit moment niet zichtbaar op uw agenda. Daar staat alleen dat u om 16.00 uur begint, maar verder heeft het geen inhoud.

De voorzitter: Ik zie hem knikken. En dat zag u misschien ook wel. Donderdag daarvoor wordt hij altijd gepubliceerd, eind van de middag. De griffie heeft regelmatig overleg en goed contact, volgens mij. Dat komt in orde, mijnheer Loos. Ik was gebleven met u allemaal hartelijk danken, enzovoort. Uiteraard bent u nog welkom daar voor een drankje. Hapjes zijn in Dordrecht meestal pas op latere tijdstippen, maar misschien maken ze nu voor u een uitzondering. Ik hoop het stiekem. Vriendelijk verzoek of u bordjes en andere dingen mee wil nemen, ook lege flesjes. En dan wens ik u verder een genoeglijke avond. En de Dordtenaren nog een goed vervolg van de vergaderingen.

4. Raadsinformatiebrief over Vaststellen beleidsregels parkeren bij nieuwbouwprojecten - Raadsinformatiebrief

Voorzitter: Mevrouw Kruger

Raadsgriffier: De heer Den Boer

Verslag: NotuBiz

Aanwezig:

Dhr. Bootsman (GroenLinks)
Dhr. De Feijter (ChristenUnie/SGP)
Dhr. Gorter (Op Ons Eiland)
Mevr. Kamphuis (SP)
Mevr. Koene (Gewoon Dordt)
Dhr. Kolkiliç (DENK)
Dhr. Kuhlmann (VVD)
Dhr. Van der Meer (GroenLinks)
Dhr. Oostenrijk (CDA)
Dhr. Stolk (VSP)
Dhr. Venderbos-Lambinon (Partij voor de Dieren)
Dhr. Wringer (Beter Voor Dordt)

Portefeuillehouders: -

Ambtelijke ondersteuning: dhr. Vissers

De voorzitter: Goedenavond allemaal, ik wacht nog even op mijn griffier. Die is er nu aan het aankomen. Goedenavond allemaal, ik heb geen belletje om mee te beginnen. We zijn de bel vergeten, Mark. We zijn de bel vergeten. Jammer. Volgende keer. Is niet nodig. Welkom, raads- en commissieleden, welkom mensen op de tribune en welkom mensen thuis die dit mogelijk via de stream volgen. Welkom bij de raadsinformatiebrief over het Vaststellen beleidsregels parkeren bij nieuwbouwprojecten. Ik wil u er allen op wijzen, het is een beeldvormende sessie, een technische sessie. Alstublieft niet in discussie en geen politieke stellinginname. Dat heeft vanavond totaal geen nut. Om deze vergadering te beginnen, wil ik even vragen of iedereen zich wil voorstellen. Begin ik aan mijn linkerkant.

De heer Vissers: Peter Vissers, Strategisch beleidsadviseur parkeren van de gemeente Dordrecht.

De heer Bootsman: Nick Bootsman, GroenLinks Dordrecht.

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

De heer Kolkiliç: Masum Kolkiliç, DENK.

De heer Kuhlmann: Alexander Kuhlmann, Dordtse VVD.

De heer Venderbos-Lambinon: Cees Venderbos-Lambinon, Partij voor de Dieren.

De heer Gorter: Wouter Gorter, Op Ons Eiland.

De heer Oostenrijk: Theo Oostenrijk, CDA.

De heer Wringer: Jan-Willem Wringer, Beter voor Dordt.

Mevrouw Koene: Irene Koene, Gewoon Dordt.

Mevrouw Kamphuis: Meta Kamphuis, SP Dordrecht.

De heer Stolk: VSP, Leo Stolk.

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

De heer Den Boer: Mark den Boer, commissiegriffier.

Mevrouw Kruger: En ik ben Kitty Kruger, vanavond u voorzitter. Even een toelichting op de reden waarom dat we hier bij elkaar zitten. De VVD-fractie heeft besloten de Agendacommissie twee weken geleden de raadsinformatiebrief beeldvormend te agenderen. En de bedoeling van de technische sessie vanavond is u meer inzicht te geven in de effecten van de nieuwe beleidsregels parkeren op de nieuwbouwprojecten. En voor alle helderheid is het goed te vermelden dat het vaststellen van de beleidsregels een collegebevoegdheid is. De nieuwe beleidsregels zijn al gepubliceerd en per 1 januari 2025 van kracht. Er volgt later, na deze commissie, nog een raadsvoorstel over de tariefdifferentiatie parkeren. En aan dit raadsvoorstel wordt momenteel de laatste hand gelegd. Om te beginnen met deze commissie wil ik eerst even het woord geven aan de heer Peter Vissers, Strategisch beleidsadviseur parkeren. Gaat uw gang. Even nog een vraagje vooraf, ik neem aan dat er wel wat vragen komen, wilt u die tijdens de sessie of zegt u, laat mij eerst even de presentatie afronden houdt u uw vragen vast?

De heer Vissers: Mag voor mij allebei. Als u zegt, ik hou hem even vast en ik kom erop terug, ik kan altijd een sheet terugpakken. U mag ook gewoon bij de sheet rustig vragen. Vind ik geen probleem.

De voorzitter: U heeft het allen gehoord. Maar als u uw vragen stelt, hou het kort. Zorg dat iedereen ook zijn vraag kan stellen en dat we ook door de sheets heen komen. Dank u wel. Gaat uw gang.

De heer Vissers: Welkom allemaal, mij is gevraagd om een toelichting te geven op de beleidsregels parkeren bij nieuwbouwprojecten, waarin de gemeente Dordrecht zijn parkeernormering in heeft vastgelegd. En zoals de voorzitter al aan heeft gegeven, dat is een collegeverantwoordelijkheid, beleidsregels. En eigenlijk hebben we het hier over een actualisatie naar aanleiding van de nieuwe parkeerkencijfers. En een van de vragen die mij mee is gegeven, wat zijn dan die parkeerkencijfers? Als we hier kijken, hier hebben we een boekje, dat waren de parkeerkencijfers in 2012. Deze waren van 2019. En in de zomer werden wij verblijd met nieuwe parkeerkencijfers 2024.

En in deze parkeerkencijfers worden altijd alle actuele parkeeronderzoeken vanuit het hele land verwerkt tot, hoe is ons parkeergedrag nu bij wat voor soort voorziening, wat voor soort woningtype, om zo'n goed mogelijke doorvertaling te doen. Was het maar zo makkelijk dat daar één getal uit kwam. En dat is niet het geval. En dat zal ik u zo laten zien. Want het is eigenlijk een boekje wat volstaat met tabellen. En hier hebben we bijvoorbeeld de tabellen die gaan over de kamerverhuur voor studenten, een tabel over de kringloopwinkel. Zo hebben we ook een tabel over huurappartementen, koopappartementen. We hebben koophuis. We hebben consultatiebureau voor ouderen.

En ik zal u proberen aan de hand van de tabel voor koophuis even toe te lichten wat er in die tabel staat. Want in die tabel staan in de linkerrij wat voor verstedelijkingsgraad dat je rekening mee moet houden. En Dordrecht zit in het zeer sterk stedelijk momenteel. Eigenlijk de bovenste regel. Vervolgens wordt er onderscheid gemaakt met deze kencijfers tussen gebieden als centrum, Schil, rest bebouwde kom en het buitengebied. En daarbij geven ze ook nog eens een keer aan wat je dan minimum of maximum zou moeten hanteren. Dordrecht heeft er in 2019 al voor gekozen om voor de gereguleerde gebieden, voornamelijk in het centrum gelegen en in de Schil, de minimum kencijfers aan te houden. En voor de rest van Dordrecht werken wij met de gemiddelde kencijfers. Daar moeten we altijd een kleine rekensessie uitvoeren om die zeg, in de Schil tussen 0,9 en 1,7, even op te tellen en door 2 te delen.

De voorzitter: Mag ik heel even? De heer Oostenrijk had eerst een vraag en dan de heer Van der Meer.

De heer Oostenrijk: Voorzitter, kan de heer Vissers aangeven wat de grensoverschrijding is geweest tussen sterk stedelijk en zeer sterk stedelijk? Want tot nog toe was die sterk stedelijk.

De heer Vissers: Dat klopt. En dan moet ik heel even spieken, als u dat niet erg vindt, want daar heeft het CBS aan gerekend. En die grens die ligt op, even kijken, zo'n 2.500 adressen per vierkante kilometer, geloof ik wat er staat. We zaten in 2022 al op 2.526. En we zijn nu gegaan naar 2535. We zijn groeiende. En met alle nieuwbouwplannen die nog in het verschiet zijn van de Bouwagenda, zal dat alleen maar toenemen. Vandaar dat wij opgeschoven zijn van sterk stedelijk naar zeer sterk stedelijk

De heer Oostenrijk: Voorzitter, graag nog een vervolgvraag hierop. Ik kan me in bepaalde gebieden van Dordt ... Die ontwikkeling heb ik zicht op. Alleen we hebben ook diverse stadswijken waarbij je zegt, is daar wel van een verschil sprake? En laten we zeggen, deze cijfers gaan uit voor de totale gemeente.

De heer Vissers: Dat klopt. En daarvoor wordt er onderscheid gemaakt tussen centrum en uiteindelijk buitengebied. En als u kijkt in alle tabellen die in die kencijfers staan, dan ziet u dat er een hoger kencijfer staat bij het buitengebied, om er rekening mee te houden dat daar een dunner aantal woningen per vierkante kilometer is dan bijvoorbeeld in het centrum. Daar wordt in de kencijfers rekening mee gehouden.

De voorzitter: De heer Van der Meer.

De heer Van der Meer: Een vraag over wat die getalletjes betekenen, 0,7 minimaal, 1,5 maximaal. Is dat wat er feitelijk beschikbaar is? Is dat het feitelijke gebruik gemiddeld? Is dat het beleid? Want u gebruikte verschillende formuleringen daarvoor.

De heer Vissers: Sorry. Wat dit in feite aangeeft, is wat dat betekent als je nieuw gaat bouwen. Men heeft gekeken op basis van allerlei parkeeronderzoeken, wat is dan het autobezit en het autogebruik en hoeveel parkeerplaatsen, in dit geval per koophuis van twee-onder-een-kap hoort daar dan bij? En dan komt men uit, dat zit tussen de 0,7 en de 1,5 parkeerplaatsen per woning.

De heer Van der Meer: Het gaat over een inschatting van de vraag naar parkeerruimte? Kan ik dat zo zeggen?

De heer Vissers: Ja. En om u toe te lichten, voor bestaande situaties houden we onze parkeerdrukonderzoeken. Omdat dit is een inschatting en de praktijk, de ene keer matcht hij, de andere keer zit hij daar iets boven, de andere keer zit hij daar iets onder. En dan stellen we dat altijd bij naar de praktijk voor de bestaande situaties. Dit gaat alleen over nieuwbouwsituaties. Om in te kunnen schatten, wat zouden we nodig hebben om Dordrecht gewoon bereikbaar te houden voor al zijn modaliteiten?

De voorzitter: De heer Gorter.

De heer Gorter: Dank u, voorzitter. Even verduidelijkend, dat ik het goed begrijp. U gaf net aan, we rekenen dan met het gemiddelde tussen de minimale en maximale parkeercijfers, delen door 2. Als ik voor het centrum 0,7 plus 1,5 delen door 2, dan kom ik op 1,1 uit. Klopt dan mijn rekensommetje?

De heer Vissers: Nee. Voor centrum, omdat bijna het hele centrum ligt in het gereguleerde gebied of het hele centrum ligt in het gereguleerde gebied, daar gaan we uit van minimum. Daar rekenen we met die 0,7 voor dit woningtype. En we rekenen met 1,1 voor het consultatiebureau, voor ouderen, zoals dat in deze tabel staat. Dat is even als voorbeeld. Want er staan tig tabellen in ...

De heer Gorter: En de andere gebieden dat rekensommetje?

De heer Vissers: Ja. Behoudens de gereguleerde gebieden in de Schil. Hier in het gebied Spuiboulevard, Schil is ook gereguleerd, daar gaan we ook uit van minimum, maar wel van Schil. Daar gaan we uit van die 0,9. Die 0,7 geldt links hier over het water en 0,9 geldt dan hier. En daar moet ik bij zeggen, dat is nog niet de parkeernorm. Maar dat ga ik u zo vertellen.

De voorzitter: Goed zo, mijnheer Kuhlmann. Een kleine aanvulling, want dan kunnen we verder naar de volgende sheet.

De heer Van der Meer: Over centrum en Schil. Maar er zijn nog meer gereguleerde gebieden in Dordt. Waar gaat u dan vanuit?

De heer Vissers: Daar gaan wij uit van ... Ik snap dat dat verwarrend is. U bedoelt waarschijnlijk het Gezondheidspark, Leerpark. Die zitten niet in Schil. Die zitten in de rest bebouwde kom. En daar wordt wel gemiddeld gehanteerd. Daar heeft u gelijk in. Maar dat zijn de aaneengesloten gebieden hier rondom het stadshart. Die gaan wel uit van minimum. Die andere gebieden conformeren we ons aan rest bebouwde kom.

De voorzitter: Dan hebben we nog een vraag, want ik begrijp wel de ene vraag roept de andere op. De heer Oostenrijk. En dan gaan we naar de volgende sheet.

De heer Oostenrijk: Dat is een heel andere vraag. Wat is de grens tussen rest bebouwde kom en buitengebied? Als voorbeeld maar even Amstelveen. Is dat buitengebied, is dat rest bebouwde kom? Omdat natuurlijk die cijfers verschillen voor die gebieden.

De heer Vissers: Er zit bij die beleidsregels een mooi kaartje, waarin precies de grenzen geografisch aangegeven zijn. En Amstelveen, zoals ik dat nu hier zie, is rest bebouwde kom. En de hele Biesbosch en buitengebied is natuurlijk buitengebied. Heel dat gele gebied is rest bebouwde kom. Het oranje gebied is Schil. En het rode gebied is centrum. Ik heb hem niet in de presentatie, dit kaartje, omdat het kaartje is niet veranderd. En de beleidsregels zijn geactualiseerd. We hebben ook niks aan de methodiek veranderd die we in 2019 hebben vastgesteld. Vandaar. Wat er wel veranderd is, is dat er in de kencijfers zijn er nieuwe voorzieningen bijgekomen. We kenden toen nog geen padelhal, zes jaar geleden, ook nog een opslagruimte. En dat is even als voorbeeld. Er zijn nog meer nieuwe voorzieningen bijgekomen. Wat er ook nog niet in zat, was dat ze nu het aantal laadpunten per voorziening en per woningtype aangeven, wat er gewenst is. Want het aandeel EV neemt gewoon toe, elektrische voertuigen. En de kencijfers voor wonen waren tot en met zes jaar geleden in prijsklasse in de kencijfers weergegeven. Daarvoor hebben wij zes jaar geleden ervoor gekozen om een eigen tabel wonen te hanteren, waarbij wij woonoppervlakken hebben gehanteerd. En het CROW is nu teruggeshaald naar oppervlakken. Waar dat ontwikkelaars en initiatiefnemers veel eerder mee komen als wat de prijsklassen worden. Zodat wij ook eerder met ze kunnen kijken, wat is dan de bijbehorende parkeerbehoefte die daarbij hoort? Daar zijn we blij om, want dan kunnen we daar ook gewoon weer bij aansluiten. En dat ziet u dan ook in die bijlage die erbij zat, dat er heel veel door is gehaald en zo'n hele tabel eruit is gehaald. Die eigen tabel maken heeft altijd als voordeel een stuk maatwerk. Het nadeel is dat je uit de pas gaat lopen, wat dan nu gebeurde met de eigen tabel en het voortschrijdend inzicht van de nieuwe kencijfers. Wat daar ook bij kwam, is dat in de nieuwe kencijfers was voorheen een verschil gemaakt tussen dat het bezoekersparkeren niet bij de voorzieningen zat, maar wel bij de woningen. En nu hebben ze voor alle kencijfers gezegd, bezoekersparkeren geven we apart aan wat dat aandeel is, zowel voor de voorzieningen als voor de woningen. Dat maakt de tabellen ook weer anders. En ook het rekenwerk weer iets anders. En de aanwezigheidspercentages, hoeveel mensen zijn er overdag thuis in relatie tot wonen of met werken, die zijn ook veranderd. En ik heb hem er even tussen haakjes achter gezet, het thuiswerken neemt natuurlijk enorm toe. Het aandeel mensen die wonen en aanwezig zijn overdag neemt daarmee ook toe. Zoals ik al zei net, parkeercijfers zijn nog geen normen. De kencijfers zijn gewoon heel statisch weergegeven in zo'n boekje met tabellen. En die zijn beleidsonafhankelijk.

Ze zijn algemeen toepasbaar. Je moet daar zelf nog keuzes in maken. Ook de orde van grootte is een bandbreedte. En ze hebben geen juridische consequenties. En het is een basis, nogmaals, voor de parkeernormering. En ze zijn transparant en open voor aanpassing. Die aanpassing gebeurt, zoals ik u net al aangaf, ongeveer om de zes jaar. Wat is dan een norm? Die is wel beleidsafhankelijk. Heb je te maken met een bepaald sturend beleid of heb je te maken met een bepaalde woningdichtheid, dan ga je echt keuzes maken. En ook lokale toepassingen. We hebben ook gekeken naar, hoe zit het met het autobezit? Matcht dat, past dat bij die kencijfers? Welke moeten we nemen? Kunnen we nog steeds uitgaan van die minimum voor de gereguleerde gebieden bij het centrum en de Schil of moeten we daarvan afwijken? En het is gewoon een exact aantal. Die 0,7 die u net in de tabel zag, dat is dan ook de basis van het kencijfer waar we mee beginnen om uiteindelijk bij die parkeernormering uit te komen voor die twee-onder-een-kapper in het centrum. Daarnaast is het ook afdwingbaar. Met andere woorden, de beleidsregels hebben juridische consequenties. Mensen kunnen zich daarop beroepen.

Die moeten onderbouwd opgebouwd worden. Hoe kom je tot dat getal? Het is geen vrije keuze. De kencijfers zou je nog kunnen zeggen, ik vind eigenlijk er beter bij passen. Zou je over kunnen discussiëren. Dat kan bij een parkeernorm eigenlijk niet. Dan moet je een reden hebben waarom dat je een ander cijfer zou hanteren als waar we uiteindelijk op uitkomen. En daar ligt dan ook in feite de collegenota voor de bouwopgave en de parkeernormering uit 2019 nog steeds aan de grondslag, die vertaald is naar de beleidsregels. Dit plaatje spreekt eigenlijk voor zich. Dit is het boekje nog even in beeld en wat ze er zelf over zeggen. Parkeerkencijfers, wat ze zijn. En wat er plaatsgevonden heeft, is een actualisatie van de kencijfers en daardoor ook een actualisatie van die beleidsregels. Want we hebben nieuwe kencijfers. We hebben nog steeds een bouwopgave in Dordrecht waar dat mee in lijn is. We hebben het Mobiliteitsplan recent vastgesteld. Ook daar zien we tot dat mee in lijn is. En we hebben prestatieafspraken voor de woningbouw gemaakt, met name met de corporaties voor de sociale woningbouw. We merkten dat we daar geen 100 procent match hadden met wat de corporaties in gedacht hadden en wat wij opgeschreven hadden. We hebben altijd de corporaties gevraagd, kom dan met goede voorbeelden, dan kunnen wij onderbouwd andere parkeernormen daarvoor vaststellen. En met die nieuwe kencijfers, op basis van veel meer onderzoek uit den lande, hebben we dat nu wel kunnen doen. Dat matcht ook beter voor de corporaties.

De voorzitter: Ik heb even een vraag. De heer Oostenrijk

De heer Oostenrijk: Voorzitter, het is mooi dat dat afgestemd is met de corporaties. Alleen als het gaat over nieuwbouwplannen, dan zal pakweg 75 procent in de koopsector plaatsvinden of in de dure huursector. Maar ik richt me even tot de koopsector. Ook de kennis vanuit die koopsector, en dan heb ik het maar even over makelaars, want die zijn de makkelijkste aanspreekpunten, is daar overleg geweest? Want als je de cijfers wilt tunen wat gedaan is bij woningcorporaties, dan is het ook relevant om, laten we zeggen, in ieder geval de mening te kennen van de makelaarswereld. Al is het maar ... Is er overleg geweest in makelaarsland?

De heer Vissers: Er is geen overleg geweest in de zin van, wat zullen we eens gaan hanteren? Als u dat bedoelt. Er is overleg geweest naar aanleiding van het prestatieakkoord voor de woningbouw om te kijken ... Daar staat namelijk letterlijk in, er dient overleg plaats te vinden tussen de gemeente en de corporaties om te komen tot betere, hanteerbare parkeernormen. En met deze kencijfers, die voor de sociale woningbouw met een lager kencijfer komen, komt dat beter in het beeld voor de sociale woningbouw. Dat heeft er plaatsgevonden dat we niet zijn gaan kiezen van, hier moeten we een totaal ander cijfer hanteren. De kencijfers hebben ons hierin geholpen, om te onderbouwen waarom dat dat een ander cijfer kan worden.

De voorzitter: De heer Kuhlmann.

De heer Kuhlmann: Dank u, voorzitter. Nog even door op dit thema, over de participatie met verschillende betrokken partijen. Even dat ik het heel helder heb. Er is wel gesproken met woningcorporaties, maar niet met andere partijen die andere belangen hebben, zoals, wat al terecht werd genoemd, makelaars, maar je kunt ook aan bewonersgroepen denken. Die partijen zijn hier niet bij betrokken?

De heer Vissers: Nee, er heeft geen participatie in die zin wat u bedoelt plaatsgevonden. Er is natuurlijk wel gewoon altijd overleg geweest met initiatiefnemers en ontwikkelaars over wat het beste past bij Dordrecht en wat we hanteren. Dat vindt altijd plaats. En dat ga ik u straks nog, aan de hand van een aantal rekenvoorbeelden, proberen toe te lichten. Omdat heel veel maakt uit, met wat voor programma gaat men komen? Daar wordt geroepen, 75 procent koop. U heeft volgens mij in uw akkoorden andere percentages afgesproken. En daar moeten ontwikkelaars ook aan voldoen. Maar dat maakt ook uit wat uiteindelijk daarmee de parkeernormering ofwel het aantal te realiseren parkeerplaatsen voor de ontwikkelaar uitkomt.

De heer Kuhlmann: Wat ik er nog wel bij wil opmerken, is dat natuurlijk het belang van een ontwikkelaar, denk ik, anders is dan het belang van een woningzoekende. Maar goed, voor nu voldoende. Dank u wel.

De heer Vissers: En dat is ons ook helder hoor. Daarvoor gaan we ook dat gesprek altijd aan. Deze is misschien wat minder goed leesbaar. In de volgende sheet zal dat wat groter weergegeven worden. Die actualisatie van die beleidsregels hebben uiteindelijk geleid tot gepubliceerde nieuwe beleidsregels. Maar wat hebben we nu allemaal geactualiseerd? Dat is eigenlijk van A tot en met Q, waarbij de laatste letters zijn eigenlijk heel erg technisch. Want dat is een artikel, wanneer dat die in werking treedt, wanneer de intrekking van de vorige en noem maar op. Maar ook dat soort dingen moet je wel netjes wijzigen in je beleidsregels. En dat begint eigenlijk met het verduidelijken van definities. Het eerste artikel wat erin staat, er waren een aantal definities die zijn erbij gekomen. Onder andere, wat is een anterieure overeenkomst die gesloten wordt met ontwikkelaars? Wat is een bouwenvelop, als we iets in de markt gaan zetten? Dat stond er niet in. Terwijl in beide documenten worden eigenlijk al afspraken gemaakt met ontwikkelaars waarop ze inschrijven, met wat de bijbehorende norm wordt, of die erbij hoort.

En als wij lopende het traject met voortschrijdend inzicht nieuwe beleidsregels vaststellen, dan gaan dat soort dingen heel erg scheef lopen, omdat je dan al afspraken met elkaar maakt.

De voorzitter: De heer Oostenrijk.

De heer Oostenrijk: Voorzitter, even doorgaand op dat fenomeen bouwenvelop. Die kan ik in ieder geval herkennen als het gaat om de projecten Spuiboulevard en het Gezondheidspark, die middenzone. En daarbij is sprake van door de gemeente apart te ontwikkelen parkeervoorzieningen. Wat zit er in die bouwenvelopen? Is dat in relatie met de nieuwe norm? Als u snapt wat ik bedoel. Want als die zegt, van de tien woningen kunnen er maar zes parkeerplaatsen worden geregeld, weet die projectontwikkelaar dat? Of laten we zeggen, zit dat in de vraag?

De heer Vissers: Dat zit in die bouwenvelop. Als die afspraken daarbij horen van wat er maximaal mogelijk is, dan wel ruimtelijk of noem maar op, dan wordt dat in die bouwenvelop meegegeven. Wel gebaseerd, in de basis, op deze beleidsregels.

De heer Oostenrijk: Het wordt. Maar is die in de bouwenvelop voor deze twee projecten meegenomen? Want wordt en is, dat is iets anders.

De heer Vissers: Nee, dat is meegenomen, als u dat bedoelt. Daar is een parkeernormen meegenomen.

De heer Oostenrijk: Degene die nu wordt voorgesteld?

De heer Vissers: Ja. En even denken, als u dan bijvoorbeeld bedoelt, voor de Hellingen is een bouwvelop uitgezet. Die zal niet gebaseerd zijn op deze beleidsregels, omdat deze pas vanaf 1 januari van kracht zijn.

De heer Oostenrijk: Maar gaat hij dan ... Welke gaat dan straks gelden?

De heer Vissers: Dat is wat er nu in de beleidsregel staat, dat de afspraken van de bouwvelop voor kunnen gaan op de beleidsregels die we erna vaststellen.

De voorzitter: De heer Gorter.

De heer Gorter: Dank u wel, voorzitter. Graag een stukje verduidelijking. De ene keer wordt gesproken over parkeernormen en de andere keer wordt gesproken over autoparkeernormen. Dat is toch hetzelfde?

De heer Vissers: Nee is niet hetzelfde. In de volksmond is dat wel hetzelfde, maar wij hebben zowel autoparkeernormen als fietsparkeernormen.

De heer Gorter: Daar kom ik zo nog op terug. Mag ik nog een vervolg, voorzitter? In de uitleg die u net hiervoor gaf, ging het naar mijn idee alleen over de auto. En daar noemt u het een parkeernorm. En later in de stukken gaat u het specifiek over autoparkeernormen hebben, maar ook over fietsnormen hebben.

De heer Vissers: Klopt.

De heer Gorter: Ik raak in verwarring. Wat bedoelt u?

De heer Vissers: De parkeernorm bedoelen we zowel de autoparkeernorm als de fietsnorm, want bij die autonorm hoort ook die fietsnorm. Is dat helder voor u?

De heer Gorter: Dat snap ik wel. Maar die cijfertjes die u dan liet zien in die vorige sheets van een 0,7, dat is toch voor een auto?

De heer Vissers: Die geldt voor de auto, ja. En ik ga zo nog even laten zien wat er voor de fiets geldt, als u het goedvindt.

De voorzitter: We beginnen met de auto, tussendoor is het auto en fiets en zo meteen krijgen we nog de fiets.

De heer Gorter: Voorzitter, ik ben blij dat u het snapt.

De heer Vissers: Ik kan u zeggen, in dit jaartal nog, even spieken, 2012 waren er alleen nog maar richtingen, wat moeten we doen met de fiets en het aantal fietsparkeerplaatsen? En dat wordt steeds concreter. En daar ga ik u direct nog even een heel klein stukje over vertellen. Wat zijn nog meer belangrijke wijzigingen die we in deze

beleidsregels doorvoeren? Dat is die verstedelijkingsgraad, wat de heer Oostenrijk net al aangaf. Maar ook de aanscherping dat we vroeger heel erg zaten te worstelen met een hernieuwbouwproject. Heel moeilijk woord. We hebben gewoon nieuwbouw, vervangende nieuwbouw, noem het maar op. Daarmee bedoelden we eigenlijk de functiewijziging. En met de komst van de Omgevingswet is het ook toegestaan om op een functiewijziging te toetsen. En dat mocht vroeger niet. Nu kunnen we, als er een functie wijzigt van een bouwhal naar een fitnesscentrum, als die omgevingsvergunningplicht is, ook kijken naar, wat is dan de bijbehorende parkeerbehoefte?

De voorzitter: De heer Oostenrijk. En dan de heer Kuhlmann.

De heer Oostenrijk: Voorzitter, de heer Vissers heeft het over functiewijziging. Ik meen me te herinneren dat in ieder geval Trivire is van plan om in Krispijn een sloop-nieuwbouwtraject uit te gaan voeren. Daar komen woningen voor woningen terug. Daar geldt nu een bepaalde parkeernorm. Of het is geen betaald parkeren. Dan is er eigenlijk ... Is er dan sprake van een norm? Weet ik even niet.

De heer Vissers: Ja hoor.

De heer Oostenrijk: Maar blijf dan bij sloop-nieuwbouw de huidige parkeernorm gelden of geldt er dan ook de nieuwe norm?

De heer Vissers: Nee, dat is weer wat anders als een functiewijziging. Want dat is nog steeds dezelfde functie, maar dan wijzigt het programma. En dan krijg je eigenlijk dat je moet gaan kijken naar een soort salderingsregeling.

Waar moest het aan voldoen? En hoe is het dan gesteld met de parkeerdruk in de omgeving? En wat kan die nog opvangen? En hoeveel moet je erbij maken als je bijvoorbeeld meer woningen maakt ten opzichte van de nieuwe norm? Er wordt gekeken, wat was hij, wat wordt hij, is dat op te vangen en waar kom je dan op uit? En dat kan zijn dat als uit de nieuwe normering bijvoorbeeld voortkomt, omdat men van 20 woningen naar 100 woningen gaat, dat er 20 parkeerplaatsen bij moeten komen. Maar er kan in de omgeving nog 10 parkeerplaatsen opgevangen worden. Dan hoeft je er maar 10 bij te maken. Maar dan moet heel specifiek altijd gekeken worden naar, wat was er, wat komt er en hoe is dat opgebouwd? Maar dat is iets anders als dit. Daarvoor zijn wel in artikel 3, 7 tot en met 9 voor de verduidelijking van die salderingsregeling een aantal artikelen bij de beleidsregels bijgekomen, om dat ook weer te verduidelijken. Het woord salderen stond er niet in en voerden we wel zo uit, omdat iedereen wist wat er bedoeld werd, want wij keken altijd naar de balans die er was. En daar hebben we gewoon kritisch gekeken, hoe hebben andere gemeenten dat beter opgeschreven? Ook dat zijn artikelen die we met woningbouwpartners even gecheckt hebben van, is dit zo helderder, kunnen we zo beter uit de voeten, zodat we weten met elkaar wat we bedoelen?

De voorzitter: De heer Kuhlmann.

De heer Kuhlmann: Dank u, voorzitter. U had het over een wijziging, als het gaat om een functiewijziging. Even heel concreet, als er bijvoorbeeld een bouwmarkt verandert in een fitnesscentrum. En stel dat de norm voor een fitnesscentrum minder parkeerplekken zijn

dan voor een bouwmarkt. Wordt dan verwacht van de nieuwe eigenaar van het fitnesscentrum of de ontwikkelaar van het fitnesscentrum dat er parkeerplekken worden weggehaald?

De heer Vissers: Nee, het zal eerder ... Als het andersom is, moet er gekeken worden hoe dat het gerealiseerd kan worden. En als er minder nodig zijn, wat ik betwijfel hoor of dat het minder ... Maar even als voorbeeld. Want je hebt ook gewoon dat de bezoekers en de gebruikers op andere tijden komen. Heb je weer te maken met die aanwezigheidspercentage en de functies in de omgeving waar je naar moet kijken. Dan zou je samen kunnen kijken hoe je die omgeving anders inricht. Over het algemeen, als dat openbare ruimte van de gemeente is, dan wordt er samen gekeken hoe we de openbare ruimte anders kunnen inrichten vanuit de gemeente kant. En dan zal de ontwikkelaar meer op zijn eigen perceel kijken wat hij anders kan doen. Maar als dat parkeerplaatsen zijn die hij zelf op zijn eigen perceel heeft liggen en ook zijn eigen grond is, dan is het een beetje afhankelijk van waar dat ligt. Omdat we ook gebieden hebben, zoals het autoluw gebied, waar we eigenlijk geen toename van autoverkeer willen. Ook geen toename van parkeerplaatsen.

De voorzitter: Een korte vervolgvraag. Dan de heer Van der Meer en dan de heer Kolkiliç.

De heer Kuhlmann: Ik begrijp u goed dat er zouden scenario's kunnen zijn waarbij een functiewijziging betekent dat de gemeente dan voorschrijft dat parkeerplekken op eigen terrein op voorschrift van de gemeente weggehaald moeten worden?

De heer Vissers: Ja, want de norm is de norm. Het is geen, u moet er maximaal zoveel hebben of minimaal zoveel. De norm is de norm.

De heer Kuhlmann: Daar schrik ik van.

De heer Vissers: Maar dit is niet nieuw. Dit is geen verandering.

De voorzitter: Als de heer zegt dat het geen verandering is. Maar u zegt ...

De heer Kuhlmann: Specifiek op dit onderdeel. Want nu u het heeft over ook een maximumnorm, zie ik dat in artikel 3 lid 1 als wijziging aangegeven aanvulling van, dat er een maximumnorm wordt geïntroduceerd. En zeker op pagina 10 van de beleidsregels die u voorstelt, of althans het college natuurlijk. Artikel 3 lid 1. Voor wat betreft dat maximum ben ik wel benieuwd naar hoe dat bedacht is. Omdat natuurlijk in Dordrecht hebben we een groeiende populariteit voor wat betreft auto's. Het autobezit groeit. Ik snap ook, ontwikkelaars hebben natuurlijk een ... Je verkoopt een woning of een gebouw en niet zo snel een parkeerplek. Een stimulans voor ontwikkelaars is natuurlijk, liever aan de minimumkant. Maar als er een ontwikkelaar is die zegt, ik zie ruimte om nog een paar plekjes extra te doen, dan ben ik benieuwd wat de overwegingen zijn, anders dan politiek, maar wat de ambtelijke overwegingen zijn om te zeggen, we hebben een maximumnorm nodig? Het minimum is meteen ook gelijk aan het maximum.

De heer Vissers: Dat is inderdaad een afweging die je dan samen moet bekijken. Daar heeft u wel gelijk in. Kijk, over het algemeen is het zo wat ik u net zei, als dat in de Schil is, waar al een hoge parkeerdruk is en iemand kan wat parkeerruimte toevoegen, dan

wordt het natuurlijk welkom omarmd. Maar dan moet er wel gekeken worden op welke gronden dat je dan kan afwijken, omdat je eigenlijk een exact getal hebt. Men moet eigenlijk voldoen aan dat getal. En dan ga je kijken naar de mogelijkheden die er zijn van, zou het wenselijk zijn om parkeerplaatsen toe te voegen of zijn er andere doelstellingen dat het toch wenselijker is om een speelvoorziening of die groenvoorziening daar te realiseren? Dat is echt het gesprek wat je met elkaar aan moet gaan.

De heer Kuhlmann: Voor de laatste technische vraag. Is het technisch mogelijk om de parkeernormen zo op te stellen dat er sprake is van een minimumnorm, maar niet van een maximumnorm?

De heer Vissers: Ja, dat kan. Alleen daar hebben wij niet voor gekozen in Dordrecht.

De voorzitter: De heer Van der Meer.

De heer Van der Meer: Dat gaat over de volgende stap. Namelijk bijvoorbeeld functiewijziging of extra woningen, dan moeten er meer parkeerplaatsen bijkomen, kan ik me voorstellen, volgens de norm. Concurrentie om de ruimte kan dat opleveren. Want u zegt ook, er kunnen andere bestemmingen zijn. Hoe wordt die afweging gemaakt?

Is daar participatie bij van omwonenden, bewoners of beslist het college dat gewoon zo, we doen zus of we doen het zo? Hoe gaat dat?

De heer Vissers: Daar is wel degelijk inspraak en participatie bij. En dit rekent alleen uit wat er nodig is. De situatie die de heer Kuhlmann net uitlegt, ik kan er ook meer maken of minder maken, dat zit hem in dat inspraak, participatie deel van, wat is dan echt gewenst? Maar waar moet je aan voldoen, dat wordt eigenlijk hiermee, met deze beleidsregels, bepaald, om te zorgen dat er geen parkeeroverlast gaat ontstaan en dat er voldoende parkeerplaatsen zijn voor de functie en de bezoeker.

De heer Van der Meer: Nog een vervolgvraagje. Het kan zo zijn dat een functiewijziging die om meer parkeerplaatsen vraagt niet doorgaat, omdat meer parkeerplaatsen om andere redenen daar ongewenst zijn, bijvoorbeeld?

De heer Vissers: Ja. Of niet mogelijk zijn.

De heer Van der Meer: Of niet mogelijk zijn.

De heer Vissers: En dan hebben we in onze beleidsregels nog andere mogelijkheden om te kijken hoe dat we dat anders kunnen oplossen met de mobiliteitsreductiefactoren. Daar is eigenlijk niks aan veranderd. Maar als je het ov kan versterken, de fiets kan versterken, deelmobiliteit kan versterken, parkeren op afstand, dan kun je allemaal uitkomen op een andere parkeernorm.

De voorzitter: Ik heb nog drie vragen nu staan. De heer Kolkiliç.

De heer Kolkiliç: Dank u wel, voorzitter. Als ik het goed begrijp of ik kan het mis hebben, verbeter mij dan graag, wij zijn momenteel beleidsregels of normen aan het vaststellen

op basis van landelijke cijfers. En in heel veel andere steden hebben ze een goedwerkend ov. Wij bouwen in Dordrecht nieuwbouwwijken zonder ov, waar geen bus langskomt. In hoeverre houden wij daar rekening mee?

De heer Vissers: Daar houden we volledig rekening mee, omdat in die gebieden waar we heel weinig ov hebben we ook geen mobiliteitsreductiefactoren kunnen toepassen. En dat ga ik u direct laten zien aan de hand van een viertal rekenvoorbeelden die ik hier heb toegevoegd. Ook bij de stukken zaten ze al wel. Maar dan licht ik ze ook even toe. Kijk, als je in de buurt van het station zit, dan mag je er ook vanuit gaan dat er meer mensen gebruikmaken van de trein dan wanneer jij in Willemsdorp woont. Dan komt de trein wel voorbij, maar hij stopt niet. Je kunt er wat minder gebruik van maken. Dat soort dingen wordt allemaal rekening mee gehouden. Enerzijds wordt er gekeken naar, hoe dicht is de verstedelijking en hoe meer verstedelijkt dat het is hoe meer ov je kunt aanbieden, maar ook de fietsvoorzieningen. En daar waar dat minder is, wordt ook uitgegaan van dat er ook meer en hoger autogebruik is. Die mix zit erin. Er wordt heel goed gekeken naar de lokale situatie. Dat is ook het kaartje wat ik net liet zien, hoe die gebieden zijn ingedeeld. Wat noemen wij rest bebouwde kom? Dat kan anders zijn als dat men dat ervaart buiten. Maar dat vinden wij dan rest bebouwde kom, omdat dat bebouwing is en nog geen buitengebied voor de parkeernormen.

Nog niet waar de bebouwde kom grenzen zitten. Daar heeft dat niet altijd een relatie mee. Over het algemeen wel. Komt heel dicht bij elkaar in de buurt. Maar dat kan daarvan afwijken.

De voorzitter: De heer Gorter.

De heer Gorter: Dank u wel, voorzitter. Indien bij nieuwbouw de nulnorm wordt aangehouden ... Met andere woorden, de ontwikkelaar gaat in de bouw zelf zorgen voor parkeerplekken, mag daar zelf zorgen voor parkeerplekken. In hoeverre is er dan sprake dat de parkeerbalans in dat gebied wordt meegenomen? In andere woorden, die parkeerplekken die bij de nieuwbouw worden gerealiseerd, niet zijnde openbaar, worden die dan wel meegenomen in de parkeerbalans voor het gebied?

De heer Vissers: Ik zal het proberen uit te leggen. Er wordt gekeken naar, wat voor functie wil men daar gaan realiseren? Wat is daarbij de bijbehorende parkeernorm? Hoeveel parkeerplaatsen zouden daarbij horen? En dan wordt er altijd als eerste gekeken in de regel, en dat zit in artikel 5, geloof ik, dat hij dat moet realiseren op eigen terrein. Kan hij dat niet, dan moet hij aantonen dat hij bijvoorbeeld in een naburige parkeergarage dat onder kan brengen. Of, waar we het net over hadden, dat er in de omgeving nog voldoende ruimte is, een hele lage parkeerdruk, zodat er gesaldeerd zou kunnen worden, omdat de omgeving daar nog ruimte in heeft. Maar in eerste instantie is het altijd op eigen ruimte. In feite, het uitgangspunt van de parkeernormering en de beleidsregels hier in Dordrecht zijn dat nieuwe voorzieningen de parkeerdruk niet mogen laten toenemen.

De heer Gorter: Mag ik een kleine vervolg ... Dan wordt daar die nulnorm niet gehanteerd? Want die nulnorm zegt ... Als ik de definitie oplees, een nulnorm houdt in dat de gemeente geen parkeerplaatsen eist bij een ontwikkeling.

De heer Vissers: Klopt.

De heer Gorter: Maar van de ontwikkelaar verwacht dat hij de eigen mobiliteitsvraag op een andere manier oplost.

De heer Vissers: Klopt.

De heer Gorter: Dan wordt die nulnorm voor nieuwbouw niet gehanteerd?

De heer Vissers: Nee, die wordt wel gehanteerd. Want dat is wat ik u net probeerde uit te leggen, als we kijken naar het voetgangersgebied en het autoluw gebied, zoals we dat gedefinieerd hebben, daar is die nulnorm van toepassing.

De heer Gorter: Maar hier staat toch dat de gemeente geen parkeerplaatsen eist. Dat is de definitie van nulnorm.

De heer Vissers: Nee.

De heer Gorter: Leg het me dan uit.

De heer Vissers: Ik probeer dat uit te leggen.

De voorzitter: Nog één keer. En anders krijgt u zo meteen bijles.

De heer Gorter: Voorzitter, snapt u hem wel?

De heer Vissers: Maar de juridische vertaling van dat soort dingen zijn altijd best wel lastig. Maar waar het op neerkomt, normaal gesproken wordt er altijd geëist bij nieuwbouwplannen dat daar ook een auto parkeerbehoefte bij hoort. Die is er wel. Voor alle nieuwbouw is die er. En daar kun je aan rekenen. Alleen in het autoluw gebied en in het voetgangersgebied zeggen we, daar heerst een nulnorm. Daar willen we niet dat er parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Dat dient op een andere manier opgelost te worden. Daarmee wordt er niet geëist dat er parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Dat is wat er staat. Maar er moet wel aangegeven worden bij het aanvragen van een omgevingsvergunning hoe die mobiliteitsbehoefte dan wordt opgelost.

De voorzitter: Ik ga voorzichtig naar de heer Stolk. Wilt u uw microfoon aanzetten?

De heer Stolk: Hij staat toch aan? Maar het gaat eigenlijk om de voorbeeldberekeningen van de Dordtse Schil. Daar zie ik ook duidelijk in dat bij de oude norm er 24 parkeerplaatsen zijn en in de nieuwe norm 18 parkeerplaatsen. Als je dan zo doorkijkt, zie je steeds een vermindering van parkeerplaatsen. Nou ben ik als VSP voor de Dordtenaar met de auto. Maar begrijp ik hier goed uit dat we steeds minder parkeerplaatsen in de Schil krijgen, maar ook in de andere gebieden?

De heer Vissers: Vindt u het goed als ik dat direct bij de voorbeelden uitleg, dat u hem heel even vasthoudt? Dan kan ik deze sheets afmaken, want anders gaan we helemaal van links naar rechts en van boven naar beneden.

De voorzitter: En dan heb ik nog een vraag.

De heer Vissers: Maar houdt u hem even vast, want dan leg ik hem direct je graag uit.

De voorzitter: De heer Wringer, nog over deze sheet?

De heer Wringer: Ja, denk het wel. Kijk, er zijn genoeg gebieden in Dordrecht die op dit moment parkeerproblemen hebben. Maar toen die wijken werden gebouwd, hadden we geen parkeerprobleem. Maar gezinnen groeien, krijgen kinderen, kinderen kunnen geen huis vinden, blijven thuis wonen, maar krijgen wel een auto. Wordt daar ook rekening mee gehouden in de nieuwbouwwijken?

De heer Vissers: Daar wordt voor de nieuwbouwprojecten in Dordrecht in deze kencijfers en de parkeernormering rekening mee gehouden. En dat is altijd een beetje lastig te zien. We hebben bestaande situaties. Dan over het algemeen monitoren we dat met parkeerdrukonderzoeken. Wat moeten we doen en wat voor oplossingen? Dat staat los van nieuwe situaties. En vandaar dat ik net al zei, in nieuwe situaties wordt de parkeerbehoefte berekend. En wat zou er nodig zijn, op die manier dat de parkeerdruk niet verder toeneemt ten gevolge van de nieuwbouw?

Daar wordt wel rekening mee gehouden, zoals ik net ook al aangaf bij de nu bekende cijfers. Aanwezigheidspercentages zijn veranderd, ook in relatie tot het thuiswerken. En zo nog een aantal meer elementen die daarop gebaseerd zijn. Dat mensen ook daadwerkelijk meer aanwezig zijn overdag als voorheen het geval was.

De voorzitter: Nog een vraag van de heer Kolkiliç. En de heer Van der Meer had geloof ik nog een vraag. En dan gaan we door naar de volgende sheet, want anders halen we het einde van het verhaal niet.

De heer Kolkiliç: Mijn vraag gaat over deze presentatie, voorzitter. Ik heb net heel snel gekeken naar Amstelveen. Een nieuw gebied wat we aan het bouwen zijn. Een blok van 34 woningen, waarbij er 41 parkeerplaatsen komen. Dat is ongeveer 1,2 procent. Bij de prestatie gaf u net aan dat Amstelveen bij rest bebouwde kom hoort. En we zaten volgens mij op, minimaal was het 1,2 procent en maximaal 2 procent. Wij zitten nu aan het minimale. Wanneer gaan we die maximale hanteren?

De heer Vissers: In Dordrecht hanteren we niet de maximale.

De heer Kolkiliç: Altijd de minimale?

De heer Vissers: Nee, alleen in het centrum en het gereguleerde deel van de Schil.

De voorzitter: U denkt er nog even over na. De heer Van der Meer.

De heer Van der Meer: Voorzitter, u zei, parkeerdruk mag niet toenemen. Heeft u het dan over het parkeren op openbaar terrein?

De heer Vissers: Ja.

De heer Van der Meer: Dat is helder. En over die nulnorm waar de heer Gorter het over had nog even. Betekent dat dat die nulnorm ook betrekking heeft op parkeren op eigen

terrein? Met andere woorden, u eist het niet alleen ... Dat u dat niet eist, betekent niet dat u geen openbare parkeerplaats eist, maar ook niet parkeren op eigen terrein.

De heer Vissers: Klopt.

De heer Van der Meer: Maar mag dat wel of is dat ongewenst, wat de gemeente betreft, parkeren op eigen terrein bij de nulnorm?

De heer Vissers: Dat is wat de beleidsregels en parkeernormering juridisch toestaan om te mogen hanteren. Dat is niet onderhandelbaar. Als dat vastgesteld is, dan is dat zo vastgesteld. En dan dient de gemeente op basis van die beleidsregels ook gewoon te toetsen.

De voorzitter: Gaat u verder.

De heer Vissers: Ik ga nog heel eventjes verder, want dan gaan we heel snel naar de voorbeelden toe, zodat we de tijd nuttig gebruiken.

Ik heb het net al gezegd, voor de woningen zijn we op basis van ... Hadden we eerst vanuit gebouwd oppervlak en nu gaan de tabellen uit van BVO. We hebben onze eigen woningtabel laten vervallen. En we sluiten aan bij de woontypetabellen uit de kencijfers. Dat bezoekersaandeel bij woningen is nu gesplitst opgenomen. Dat hebben we geactualiseerd. De nieuwe aanwezigheidspercentages. De anterieure overeenkomst bouwvelop hebben we van toepassing verklaard, wat ik net al aangaf. En de minimum, maximum parkeernorm verduidelijkt niet die bandbreedte, maar een exact getal. We hebben het echt over een exact getal en niet over hiertussen en zoekt u het zelf maar even uit. Dat is een kencijfer. En bij de norm is dat niet. En de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen zijn nu ook beter verwezen. Daar hebben we niks aan veranderd, maar die zijn beter verwezen in de kencijfers naar waar het CROW daar wat over zegt wat het moet zijn. En voornamelijk bij voorzieningen dat er zoveel op de 50 parkeerplaatsen er moet zijn. En bijvoorbeeld bij een ziekenhuis dat er meer moeten zijn dan het gemiddelde en dat soort zaken. Voorheen, in die versie uit 2012, was dat wat mistiger. Daarnaast zijn er nu per voorziening de oplaadpunten voor elektrische voertuigen opgenomen. Hoeveel moeten die opgenomen? Daar zit ook een bandbreedte bij. Daar hebben we voor gekozen om voorlopig van het gemiddelde uit te gaan. Omdat we weten nog niet precies wat dat gaat doen. Want momenteel zijn er allerlei maatregelen van de Rijksoverheid die ergens weer de rem op zetten, terwijl dat we ook wel zien dat de wereld aan het veranderen is. Daar hebben we voor de voorzichtige weg gekozen. Dan, zoals u ziet hier rechtsboven op de dia, we werden 14 dagen geleden verblijd met nieuwe fietsparkeerkencijfers. We hebben ook in deze beleidsregels altijd verwezen voor de fietsparkeernorm dat we uitgaan van de fietsparkeerkencijfers. En die zijn recent gewijzigd. En daar ligt de vergelijking mee. Daar zijn de tabellen ook bijgesteld. En u kunt zich iets voorstellen dat mobiliteit ... De mobiliteitsvraag is voor iedereen gelijk. Alleen hoe je hem invult, met de auto of de fiets, die is omgekeerd evenredig. Als je een laag autogebruik hebt, heb je een hoog fietsgebruik en andersom. In het buitengebied heb je een hoger autogebruik en een lager fietsgebruik. En daar is dat afgestemd. En wat ze gedaan hebben bij de fietsparkeerkencijfers, is ervoor gezorgd hebben dat ze bij iedere tabel die voor de auto geldt nu ook een tabel voor de fiets

hebben. Dan kom ik een beetje terug bij de heer Gorter. We hebben nu kencijfers voor de auto en we hebben kencijfers voor de fiets.

De voorzitter: U kunt nog vragen stellen. We hebben nog vijf sheets te gaan, waarin onder andere, heb ik even net gespiekt, vooral veel uitleg gegeven wordt. Gaat uw gang.

De heer Gorter: Een vraag. En die gaat over die fietsparkeerkencijfers. Heel interessant. Nou hebben wij afspraken gemaakt onder andere over bakfietsen. Dat zijn andere parkeerplekken dan de fiets, de grootte. Die kom ik in het hele document niet tegen. Als ik Google op het woord bakfiets, niet één keer. Als u mij aangeeft dat de fiets hetzelfde is als de bakfiets, ben ik gerustgesteld. Maar dan heb ik wel zorgen over de grootte van een parkeerplek.

De heer Vissers: In de fietsparkeerkencijfers wordt uiteengezet hoe met de afwijkende modellen fiets omgegaan moet worden. Daar staan ook aantallen waar je rekening mee moet houden bij fietsenstallingen. Dat je uit moet gaan van zoveel bakfietsen, fietsen met kratjes, noem het allemaal maar op.

De heer Gorter: Het antwoord is ja?

De heer Vissers: Ja. Alleen die staan niet in onze beleidsregels. Wij verwijzen naar die kencijfers.

De voorzitter: De heer Oostenrijk heeft nog een dringende vraag.

De heer Oostenrijk: De heer Vissers sprak even terloops over exclusief en inclusief bezoekers. Wat betekent dat concreet? Exclusief voor centrum, Schil en inclusief voor rest en buitengebied. Probeer eens even met, laten we zeggen, een praktijksituatie aan te geven hoe dat dan zit. Hoe moet ik dat nu ... Mag het bezoek in de ene categorie niet komen of ...

De heer Vissers: Nee. Kom ik weer even terug naar het boekje uit 2012. Toen was het zo, in de ... Want dit geldt eigenlijk alleen voor wonen. Want voor de voorzieningen stonden ze al apart. En voor wonen werd er gezegd, de kencijfers zijn inclusief 0,3 gemiddeld bezoek wat er kan komen. Voor voorzieningen met heel veel BVO's was dat veel bezoek. Want je hebt veel meer bezoekers aan een winkel als mensen die daar werken. Want dan gaat het weer om arbeidsplaatsen en vierkante meters. En bij woningen is het weer gerelateerd nu aan de vierkante meters. 6 jaar geleden kwam er uit onderzoek voort dat daar verschil in was ontstaan. Dat de bezoekersnorm fluctueerde van 0,3 tot 0,1. En die is nu verfijnd in deze kencijfers tussen 0,1, 0,2 en 0,3 voor die gebieden. Alleen er zit een tabelletje in die kencijfers, wat we ook van toepassing hebben verklaard. We hebben geen eigen tabelletje meer met bezoekers. We conformeren ons aan die kencijfers.

De heer Oostenrijk: Voorzitter, ik heb, met excuus, niet direct antwoord gekregen op mijn vraag. Maar voor de rest buitengebied, nee, rest van de stad, als daar staat inclusief bezoek, wat betekent dat?

De heer Vissers: De woningtypen en voorzieningen zijn nu allemaal exclusief bezoek. Of ik leg het nu verkeerd om uit. Dat kan ook hoor.

De voorzitter: De heer Oostenrijk, graag even door de microfoon.

De heer Oostenrijk: In die bijlage zie ik bij de rest bebouwde kom is inclusief bezoek en bij de Schil en centrum exclusief

De heer Vissers: Alle woontypen, zowel voor centrum, Schil, rest bebouwde kom en buitengebied is nu allemaal het bezoek voor woningen eruit gehaald en apart in beeld gebracht.

De heer Oostenrijk: Maar wat moet ik dan uit deze bijlage ...

De heer Vissers: Dat zijn voorbeelden. Dat zal ik u zo uitleggen.

De heer Oostenrijk: In het centrum, de Schil snap ik allemaal, want dat is allemaal betaald parkeren. In de rest van het gebied hebben we delen die wel betaald parkeren hebben en geen betaald parkeren. Daar zie ik hier geen onderscheid in. Hoe zit dat dan met het vergunningensysteem? Want bijvoorbeeld het noordelijk deel van de Vogelbuurt is betaald parkeren. En dan moet je een parkeervergunning kopen. Het zuidelijk gebied is vrij parkeren. Hoe moet ik dat ... Wat speelt daarin een rol?

De heer Vissers: Maar dat speelt hier geen rol, want dit gaat over nieuwbouw. En u heeft het nu over een bestaande situatie, waarin regulering van kracht is. Regulering stel je over het algemeen in om de parkeerdruk te beheersen. En nieuwbouw, zoals ik net ook al probeerde uit te leggen, gaat ervan uit dat er geen toename van die parkeerdruk gaat plaatsvinden, met de juiste berekening.

De voorzitter: De heer Wringer.

De heer Wringer: Dank, voorzitter. U had het over de oplaadpunten. De parkeernorm voor de elektrische laadpalen. Moet ik die optellen bij de parkeernorm zonder elektrische laadpalen of worden die elektrische laadpalen geplaatst op de parkeerplaatsen van de algemene parkeernorm?

De heer Vissers: Is onderdeel daarvan.

De heer Wringer: Is onderdeel daarvan.

De heer Vissers: Je berekent de parkeerbehoefte. En er zal een aantal auto's zijn op benzine, diesel en elektrisch. En dat aandeel laadpalen of elektrische punten staat in verhouding met het aantal gebruik van elektrische voertuigen.

De heer Wringer: Als ik een benzineauto rij, dan heb ik eigenlijk nog minder parkeerplaatsen dan uit de parkeernorm blijkt?

De heer Vissers: Als het goed is, maakt dat niet uit, omdat hij er rekening mee houdt dat uw buurman misschien wel een elektrische auto heeft. En de verdeling is nu misschien nog dat er op de ... Ok weet het niet uit mijn hoofd. Maar dat er van de tien

parkeerplaatsen twee elektrisch zijn. En dat zal misschien over tien jaar precies andersom zijn.

De voorzitter: We gaan even naar de voorbeelden. Let u allen goed op.

De heer Vissers: In de sheets heb ik even vier voorbeelden opgenomen. Een voorbeeld per gebied, zodat u kunt zien, en dan kom ik ook terug op de vraag van de heer Stolk, er gaan geen parkeerplaatsen af, als u kijkt naar de oude berekening en de nieuwe berekening. De oude berekening is op de vorige beleidsregels van toepassing. Daar kwam een berekening uit met de oude kencijfers op, in dit geval, en dan moet ik even spieken, achttien parkeerplaatsen nodig.

Nog even geen rekening gehouden met de mobiliteitsreductiefactor als, hoeveel ov is daar, hoeveel fiets is daar, hoeveel deelvervoer, hoeveel parkeren op afstand? En met de nieuwe parkeernormen, die ook gedifferentieerder ... Dat ziet u ook. Op basis van de tabel die we toen zelf hadden samengesteld, hadden we minder categorieën. Nu hebben we meer categorieën, meer differentiatie. Komen we uit dat daar maar negen parkeerplaatsen aangelegd hoeven te worden. Daar ziet u in, als je de oude zou hanteren dat je meer parkeerplaatsen zou moeten aanleggen. En de kencijfers zijn gebaseerd op het gebruik van nu. Niet van zes jaar geleden het autobezit en noem maar op. En dit geeft aan dat er minder parkeerplaatsen nodig zijn bij deze voorziening die hier staat. Voor deze tien appartementen heb je minder parkeerplaatsen nodig, heden ten dage, ten opzichte van zes jaar geleden. En hoop ik dat ik daarmee ook uw vraag beantwoord heb. Het is niet zo dat we parkeerplaatsen met deze beleidsregels weghalen. Voor de nieuwe voorzieningen zijn er dan in dit geval voor die tien appartementen in het centrum is de parkeereis, zoals dat dan heet, voor de ontwikkelaar gewoon lager. En de heer Kuhlmann gaf net aan, een ontwikkelaar zal altijd het liefst zo laag mogelijk willen doen, want daar moet hij in investeren. Helaas niet altijd zo het geval. Dat zou je voor de verdeling van de schaarse openbare ruimte toejuichen als gemeente. Maar ze kijken ook echt wel de ontwikkelaar na van, maar is dit de goede balans en zijn mijn panden dan nog verkoopbaar, verhuurbaar, noem maar op? Dat gesprek vindt wel degelijk nog altijd plaats. Men probeert altijd te kijken, wat is er mogelijk, wat kan ik doen als men ... Bijvoorbeeld, kan ik iets doen met deelmobiliteit of kan ik iets doen met fietsen, om op een ander aantal van die parkeernormeringen uit te komen? Daarvoor is er niet een exact getal aan te geven. En schuif je op van centrum in dit geval naar de Schil, dan zie je, en dan heb je even gepakt de grondgebonden woningen, met die oppervlaktes, kom je uit, voorheen moest je 24 en dan kom je nu uit op 18 parkeerplaatsen nodig. Heb je diezelfde woningen, die heb ik even doorvertaald naar rest bebouwde kom, dan kom je op veel hogere aantallen uit, omdat daar die woningdichtheid veel minder groot is, geen regulering op zit. Dat wil zeggen, je hebt veel minder sturingsmogelijkheden om te kijken, hoe zal men zich gaan oriënteren op het stallen van hun auto? Ook geen vergunningen en noem maar op, dat soort dingen. Er zit eigenlijk geen rem op. Dan gaan wij ook uit van een hoger aantal parkeerplaatsen, wat ook nodig is, in die parkeereis. Mag ik nog heel even het laatste voorbeeld, want dan kan ik al uw vragen hopelijk daarna ook gelijk beantwoorden. En dan zie je ook eigenlijk dat voor datzelfde aantal woningen gelegen in rest bebouwde kom dat je een veel groter aantal parkeerplaatsen dan mist.

De voorzitter: Mevrouw Kamphuis.

Mevrouw Kamphuis: Dank u wel, voorzitter. Ik snap dat er minder parkeerplaatsen nodig zijn, omdat de mensen meer uit de auto moeten. Dat snap ik. En daar ben ik het ook wel mee eens. Maar ik zie dat er wel heel veel af gaat in het buitengebied. In Dubbeldam rijdt er bijvoorbeeld 's avonds geen bus meer en op zondag ook niet. De mensen gaan er niet uit de auto. Ik ben bang dat er dan parkeerplaatsen te kort komen.

De heer Vissers: Dat is wat deze nieuwe kencijfers zeggen, gebaseerd op het parkeeronderzoek vanuit heel Nederland. Zoveel mogelijk onderzoeken zijn er op elkaar gelegd. Hebben echt wijze mensen voor bij elkaar gezeten. Wij hebben die kencijfers ook niet bepaald, wat daar uitkomt en wat er heden ten dage nodig is. En dat heeft zich de afgelopen jaren bewezen dat dat ook betrouwbaar is, ook juridisch houdbaar is, ook in relatie tot bezwaar en beroep, waar dit soort dingen allemaal tegenover staan. De onderbouwing hoe je hiertoe komt, is gedegen. En we houden natuurlijk, als eenmaal iets gerealiseerd is, vinger aan de pols door regelmatig parkeeronderzoek uit te voeren. Omdat de praktijk zal altijd iets anders zijn als wat je theoretisch berekent. Alleen deze theoretische berekening is wel gebaseerd op praktijkcijfers. We verminderen niks. We zeggen alleen, heden ten dage, als we kijken naar het autobezit, autogebruik, dan horen deze kencijfers daarbij.

De voorzitter: De heer Kuhlmann.

De heer Kuhlmann: Dank u, voorzitter. Hier heb ik toch wel wat vragen over. Want in tegenstelling tot mevrouw Kamphuis snap ik het niet dat de nieuwe norm lager is, zeker voor wat betreft het buitengebied en de rest van de bebouwde kom. Het autobezit in Dordrecht neemt toe. De groeiende populariteit van de auto. Ieder jaar honderden auto's erbij. En zeker in deze wijken, ik kan me voorstellen dat het iets anders is in de binnenstad, maar dit zijn mensen die een auto hebben en die hem 's avonds allemaal tegelijkertijd gaan parkeren als iedereen thuis is. We hebben nu al wijken, denk aan Oudelandshoek, waar het knelt. Hoe kan het dat met toenemend autobezit, dat het idee is dat voor nieuwe wijken de norm lager is dan de huidige norm of de oude norm?

De heer Vissers: Dat vertellen ons al die parkeeronderzoeken, dat er, ondanks dat er ... En er komen meer auto's bij, maar dat heeft niet te maken met dat er een hoger autobezit per woning is. Er komen gewoon meer woningen bij.

De voorzitter: Ik wil even een klein ordevoorstel doen. Als u het allen goed vindt, dan lopen we uit, want we hebben de ruimte. Er is geen volgende commissie. En anders moet ik zo over een minuut de commissie stoppen en met een bepaalde conclusie komen. We gaan eventjes door. Ik zie iedereen ja knikken? Oké, gaan we door. De heer Kuhlmann, u had een aantal vragen, maar hou het toch wel een beetje beknopt.

De heer Kuhlmann: Kort. Als ik kijk naar de toename van het autobezit in Dordrecht, en als ik dat langs de lat ook van de woningbouw, waar nu wel een stap wordt gezet, maar best een aantal jaren dat daar niet zo grote stappen in zijn gezet, dan ... Maar goed, dat is uiteindelijk van ... Vraag ik me heel sterk af, hoe komt u tot de uitspraak dat de toename van het autobezit in Dordrecht alleen is toe te schrijven aan toename van het aantal woningen?

De heer Vissers: Dat is wat we gemeten hebben. We hebben gekeken naar de CBS-cijfers ook, wat is het autobezit? Zowel in het centrum als rest bouwde kom. Al die gebieden hebben we ook bekeken van, lopen wij uit de pas met wat het CROW ons aanbiedt? En daar lopen wij niet mee uit de pas. Het CROW houdt ook rekening mee met die stijging die u zegt van het autobezit. Daar houden ze rekening mee.

Alleen die is niet zo extensioneel als dat je zou uit gaan van hetzelfde aantal woningen nu en straks, dat dat enorm toegenomen zou zijn. Die toename wijdt men echt aan meer woningen die gebouwd zijn. En het is in ieder geval zo, ook bij nieuwe woningen hoort gewoon autogebruik.

De voorzitter: Een allerlaatste vraag.

De heer Kuhlmann: Ik snap, het toegenomen autobezit zou je misschien zelfs kunnen zeggen, de oude normen waren wat te krap. Laten we zover niet gaan. Maar het is niet dat de oude normen, die misschien te krap zijn, worden gehandhaafd. Het wordt flink verlaagd, ook in de gewone woonwijken en zelfs in het buitengebied.

De heer Vissers: Maar dat zeggen die kencijfers van het CROW. Dat is de actualisatie die plaatsvindt voornamelijk. Voor de rest heb ik geprobeerd u uit te leggen, de actualisatie van de beleidsregels is eigenlijk dingen die we opgepoetst hebben en verduidelijkt hebben. Daar hebben we niet eigenlijk iets veranderd in de methodiek. Tussen zes jaar geleden en nu is de wereld veranderd op het gebied van automobilititeit en op basis van die kencijfers. En we hebben gekeken, moeten wij afwijken, weer terug naar maximum gaan of moeten we van minimum naar gemiddeld gaan? En dat is daar niet uit voortgekomen. Kijk, dat die verstedelijkingsgraad nu iets gestegen is en dat we daar nog aan de onderkant van die bandbreedte zitten, dat klopt helemaal. Dat is minimaal wat daarmee vermindert, maar dat is wel de volgende categorie ook. Als we straks hier bij de Spuiboulevard klaar zijn met bouwen, dan is het hier gewoon een veel hogere dichtheid die alleen maar stijgt. En om te voorkomen dat je dan zegt over vier jaar, we gaan weer nieuwe beleidsregels vaststellen. Want we hebben eigenlijk de afgelopen tien jaar alleen ... Eigenlijk sinds de ... Nee, ik moet het eerlijk zeggen. Sinds 2019, toen we die methodiek hebben geïntroduceerd, inclusief mobiliteitsreductiefactoren, en alles vastgesteld, is de methodiek niet meer veranderd. We hebben alleen omissies eruit gehaald, waarin we in gesprekken met ontwikkelaars tegenaan liepen van, dit is gewoon niet duidelijk opgeschreven. Ik had net ook met de heer Gorter een discussie, wat is eis en niet? Misschien is dat ook nog zo'n dingetje wat gewoon onvoldoende duidelijk erop staat en waar we dan misschien volgend jaar of het jaar erop toch nog een tekstuele verduidelijking doorvoeren. Maar de methodiek staat eigenlijk wel. En ik kan u meegeven, op het moment dat we erachter komen dat we te scherp aan de wind zeilen, dan gaan we dat bijstellen. Alleen we hebben nu nog geen reden om dat te moeten doen.

De voorzitter: Eigenlijk was de heer Venderbos aan de beurt. Maar die zegt, mijnheer Gorter, mag nog even een aanvullende vraag stellen. Vraagje, alstublieft.

De heer Gorter: Dank u wel. Ik ben u zeer erkentelijk. Eigenlijk als ik u hoor, zegt u dat de afgelopen jaren, volgens deze kencijfers, de parkeernorm is gedaald. Terwijl wij met zijn allen het gevoel hebben dat hij weer gestegen is. Maar cijfers liegen, niet zeggen ze

dan. Als ik uw rekenvoorbeelden zie, dan is mijn conclusie, en ik hoop dat u het met me eens bent, want anders begrijp ik het niet meer, die momenten heb ik net al een paar keer gehad, dat die parkeernorm is afgenomen.

De heer Vissers: De kencijfers zijn gedaald. En daarmee daalt ook de parkeernorm. Dat klopt.

De voorzitter: De heer Venderbos.

De heer Venderbos-Lambinon: Voorzitter, dank u wel. Ik zit even te kijken naar de parkeernorm, de oude norm en de nieuwe norm. En dan kijk ik even naar centrum appartementen. Daar waren voor zowel koop-, huurappartementen als de sociale huurappartementen dezelfde norm, 0,6. In de nieuwe situatie wordt er een onderscheid gemaakt in koopetages 0,5, huuretage vrije sector 0,2 en ook voor sociaal 0,2. Waarom zit er verschil nu ineens wel, 0,5, 0,2?

De heer Vissers: Daar kan ik u het antwoord niet op geven. Dat komt echt letterlijk uit het boekje.

De voorzitter: De heer Stolk.

De heer Stolk: Ik heb een vraag. Dat is eigenlijk, er wordt heel veel met cijfertjes gegoocheld en dat boekje is heilig. Maar ik heb eigenlijk een vraag, is hetgeen ... Nee, laat ik zeggen, is de raad ook niet aan zet om hier iets aan te doen? Of is dit een collegebevoegdheid en hebben wij er helemaal niets over te zeggen? Ik weet dat het gezegd is. Het lampje uit?

De voorzitter: Het lampje uit van die microfoon, want anders kan ik namelijk niet praten. Aan het begin van de avond heb ik gezegd dat het een college ... Dan weet u het antwoord. Het is een collegebevoegdheid. Maar dat is iets, dat heb ik aangegeven. En dan zal deze mijnheer precies hetzelfde vertellen. We gaan even door naar de volgende. De heer Oostenrijk.

De heer Stolk: Want het lijkt net of ik een stomme vraag stel, maar stomme vragen zijn er niet. Maar het gaat erom dat het wel gezegd is. Maar ik vind dit toch eigenlijk iets, want we slikken het allemaal ... En de normen gaan in de toekomst naar beneden. En wij zeggen zelf, en ook de VSP, we moeten proberen zoveel mogelijk parkeerplaatsen te behouden. En hier merk ik dat we gewoon voor de rest geen handvatten hebben om dat te doen. Punt.

De voorzitter: Mijnheer Stolk, als u spreekt namens de VSP, dan is dat een idee van de VSP. Dat is een waardeoordeel dat uw partij eraan hangt. En dat is een politiek debat. En we zijn nu hier voor een technische sessie. En dan geldt gewoon dat het een collegebevoegdheid is en dat wij kunnen horen hoe het allemaal vorm heeft gekregen. En dat is het. Mijnheer Oostenrijk.

De heer Oostenrijk: Voorzitter, de heer Vissers liet hiervoor net een rekenvoorbeeld zien van het buitengebied. Straks hebben we gehoord dat het buitengebied ook letterlijk

buitengebied is. Ik vraag me af, wat is de relevantie van deze sheet? Want hier hebben we het puur over het poldergebied.

En als er gebouwd wordt in het poldergebied, dan vind ik dit een beetje wereldvreemd als deze woningtypes langskomen. Ik vraag me even af, wat is de relevantie?

De heer Vissers: Daarvoor staat hier ook achter, fictieve situatie. Ik heb geprobeerd een aantal voorbeelden naast elkaar te zetten, om u ook te laten zien, in dat buitengebied, als je daar zou bouwen Ik weet dat u ooit de keuze heeft gemaakt om dat niet te doen en dat we binnenstedelijk bouwen. En daar doen we ons stinkende best voor om dat te realiseren. Maar stel voor dat je nu morgen een ander besluit zou nemen, dan zijn dit de getallen die erbij horen. Daarvoor heb ik hem toegevoegd. Puur vanuit de complete.

De heer Oostenrijk: En de laatste vraag, voorzitter. Ik worstel nog steeds, want het gaat over het kunnen begrijpen. Er stond in de sheets, bijvoorbeeld hier de laatste, 45 parkeerplaatsen nodig. Wat is nu letterlijk het effect ervan? Bij die nieuwbouwplannen, want we hebben het dan over 30 woningen, zijn 45 parkeerplaatsen nodig. Wie bouwt die?

De heer Vissers: Die moeten gebouwd worden door de initiatiefnemer.

De heer Oostenrijk: Dat is duidelijk.

De voorzitter: Dank u wel. Ik kijk even heel snel rond. Ik zie geen verdere vragen meer. Mijn vraag is nog wel aan u, heeft u voldoende informatie? Behalve dat er waarschijnlijk nog nabalculaties moeten plaatsvinden en u met elkaar nog even herberekeningen gaat doen en mogelijk met initiatiefvoorstellen komt om allerlei wet- en regelgeving te veranderen. Is er voldoende informatie nu voorhanden om dit stuk door te laten gaan als ter kennisname naar de raad?

De heer Kuhlmann: Voorzitter, ik denk dat er voldoende beeldvorming heeft plaatsgevonden. Maar wat ons betreft is het goed om daar ook een politiek debat over te voeren en dit stuk oordeelsvormend te agenderen.

De voorzitter: Officieel kan er van een raadsinformatiebrief ... Het is een informatiebrief en geen raadsvoorstel. Nogmaals ook, het is collegebevoegdheid. Kunnen we hier in principe geen oordeelsvormende sessie over houden.

De heer Kuhlmann: Dat is niet waar, voorzitter.

De voorzitter: Dat is niet waar. Ik kijk even mijn collega aan, mevrouw Koene. Gewoon ook om eventjes ... Er wordt hier gezegd dat het wel mogelijk is om hier een oordeelsvormende sessie over ... Ik weet niet waar we over gaan oordelen dan, want dit stuk ligt gewoon voor ter kennisname, als uitleg van hoe men gekomen is tot de raadsinformatie. Er ligt hier geen raadsvoorstel.

De heer Kuhlmann: De raad kan altijd, als de commissie daartoe besluit, oordeelsvormend agenderen. En u kijkt al wat verder van, hoe zou dat dan verder gaan?

Wat natuurlijk een stap daar vervolgens zou kunnen zijn. Maar goed, laten we het eerst maar eens oordeelsvormend bespreken.

De voorzitter: Dan heb ik even een vraag aan u. Ik wil toch even wat sneller erdoorheen. Als men dat vindt, dan moet u met een politieke ... Dan hoor ik graag nu uw politieke vraag. En dan moet ik even kijken, want dan gaan we ook weer rekenen, zes fracties hebben die dit ook willen.

Mevrouw Koene: Voorzitter.

De voorzitter: Mevrouw Koene.

Mevrouw Koene: Volgens mij moeten het er nog meer zijn. Maar goed, dat maakt niet uit. Met welk doel? Wat is het doel? Kijk, ik bedoel, dit is een raadsinformatiebrief. Die kunnen we ter kennisname ... Zijn er dingen die je wil veranderen? Want dit is een stand van zaken. Dit is hoe het geregeld is. Punt.

De voorzitter: Dat klopt.

Mevrouw Koene: En wil je daar iets aan veranderen, zal je iets anders moeten. Je kan er van alles van vinden, dat ben ik misschien wel met je eens, maar dat moet dan wel op een andere manier.

De voorzitter: Zoals ik net ook al voorstel, ik hoor wel wat initiatiefvoorstellen of andere vragen komen, waardoor dit mogelijk op een andere manier besproken kan worden. Ik ben het gewoon toch echt ook met mevrouw Koene eens, wij kunnen dit niet oordeelsvormend bespreken. Mijnheer Kuhlmann, met welk doel dan? Wat wilt u dan gaan bereiken met het oordeelsvormende ...

De heer Kuhlmann: Laat ik meenemen in hoe het vervolg zou kunnen gaan. Je kunt dit heel goed, net als alles, als de raad dat wil en daar meerderheid in de commissie voor is, oordeelsvormend agenderen. Dat zou dan bijvoorbeeld kunnen met de politieke vraag, of de normen die het college gekozen heeft, of dat voldoet aan de politieke wens van de meerderheid van de raad? En wellicht nog een aantal andere politieke vragen. En vervolgens, aan de hand van die bespreking kan natuurlijk gekeken worden, hoe zijn de stemmingen? Heeft u mijn aandacht nog, voorzitter?

De voorzitter: Jazeker.

De heer Kuhlmann: Ik spreek via u.

De voorzitter: Ik hoor wat u zegt. Maar ik stelde even de vraag, volgens mij liggen deze normen gewoon vast. En daar kunnen wij, net als wat mevrouw Koene zegt, wel wat van vinden, maar volgens mij is dit gewoon wat het is. En daar zullen we het ...

De heer Kuhlmann: Laat ik dan het vervolg noemen.

Mevrouw Koene: Voorzitter.

De heer Kuhlmann: Stelt dat in de ... Mag ik even het afmaken, voorzitter? In zo'n oordeelsvormende vergadering kan gekeken, verkend worden, hoe liggen de politieke verhoudingen? En als er aanleiding voor is, dan kan natuurlijk via een motie in de raad het college opgeroepen worden om de normen aan te passen. En als daar een meerderheid voor is in de raad, in een stemming, dan is dat een duidelijk signaal. Daarmee kunnen we politiek bedrijven op dit onderwerp, als we dat zouden willen.

De voorzitter: Hartstikke leuk. Mevrouw Koene, u had nog even een opmerking hierover? Dan kom ik bij de heer Kolkiliç.

De heer Oostenrijk: Een vraag aan de heer Kuhlmann.

De heer Kolkiliç: Voorzitter, dank u wel.

De heer Oostenrijk: Sorry. Wie is aan de beurt?

De voorzitter: U bent aan de beurt.

De heer Oostenrijk: Een vraag aan de heer Kuhlmann. Hoe kan je nu een raadsinformatiebrief via een motie gaan regelen? Want ik ben ook het spoor bijster over het nut.

De voorzitter: De heer Kolkiliç, u had ook nog een vraag.

De heer De Feijter: Voorzitter.

De voorzitter: Even een momentje, want nu wordt het een grote chaos. Mijnheer Kolkiliç.

De heer Kolkiliç: Voorzitter, ter verduidelijking. Misschien is het goed dat er wordt gekeken naar de verordening. Volgens de verordening kan je en mag je gewoon een RIB, wanneer er een meerderheid is, gewoon agenderen als een oordeelsvormende commissie.

De voorzitter: Dat klopt. Maar de vraag is ...

De heer Kolkiliç: Als een meerderheid daarom vraagt, dan doen we dat.

De voorzitter: Dat klopt.

De heer Kolkiliç: Maar we lopen nu vijf minuten te discussiëren of het wel mogelijk is of niet.

De voorzitter: Zeker.

De heer Kolkiliç: Als de meerderheid wil, dan gebeurt dat.

De voorzitter: Zeker.

Mevrouw Koene: Voorzitter.

De voorzitter: Wij zijn nu eenmaal het hoogste orgaan van de gemeente. En daarom moeten we vooral ook die power spelen. Sorry dat ik dit zo vind, maar we willen echt over elke slak ... Hoe zeg je dat? Ik kan het niet meer zeggen. Mevrouw Koene.

Mevrouw Koene: Waar het om gaat, natuurlijk kan je dat wel agenderen. Het gaat erom wat voor doel er is? Er ligt een bevoegdheid bij het college. Wil je met een bepaald doel iets insteken, dan zal je de bevoegdheden van het college eerst moeten veranderen.

De voorzitter: Eens.

De heer Kuhlmann: Nee.

De voorzitter: Maar goed, de heren zijn het er niet mee eens. U zegt, ik kom met een ... Ik wil het nu gewoon even afronden. U komt met een politieke vraag. En dan kijk ik hoeveel partijen dit per se oordeelsvormend willen bespreken. De heer Kuhlmann. Dat is zijn voorstel. Maar wat is uw politieke vraag?

De heer Kuhlmann: De politieke vraag, maar die kan natuurlijk later ook nog aangevuld worden, de voorgestelde normen, of die overeenkomen met de wens van de raad?

De voorzitter: Met de wens van de raad of de inwoners van de stad? Welke partijen willen deze raadsinformatiebrief, en aan de hand van de technische sessie, oordeelsvormend bespreken? Graag uw hand opsteken. Een, twee, drie, vier partijen. Dat zijn er tekort. Hadden we het meteen in stemming moeten brengen, hadden we snel klaar geweest. Zal ik weer lering uit trekken. Dank u wel allemaal. Dank voor het college wat we hebben gehad ten aanzien van parkeernormen. En de raadsinformatiebrief gaat ter kennisname naar de raad. Kunt altijd nog wat doen. Wilt u alstublieft uw eigen glaswerk meenemen naar de counter? Wel thuis en morgen weer gezond op.

Aldus vastgesteld in de raadsvergadering van 11 maart 2025.

De griffier,

De voorzitter,

A.E.T. Wepster

P.A.C.M. van der Velden